

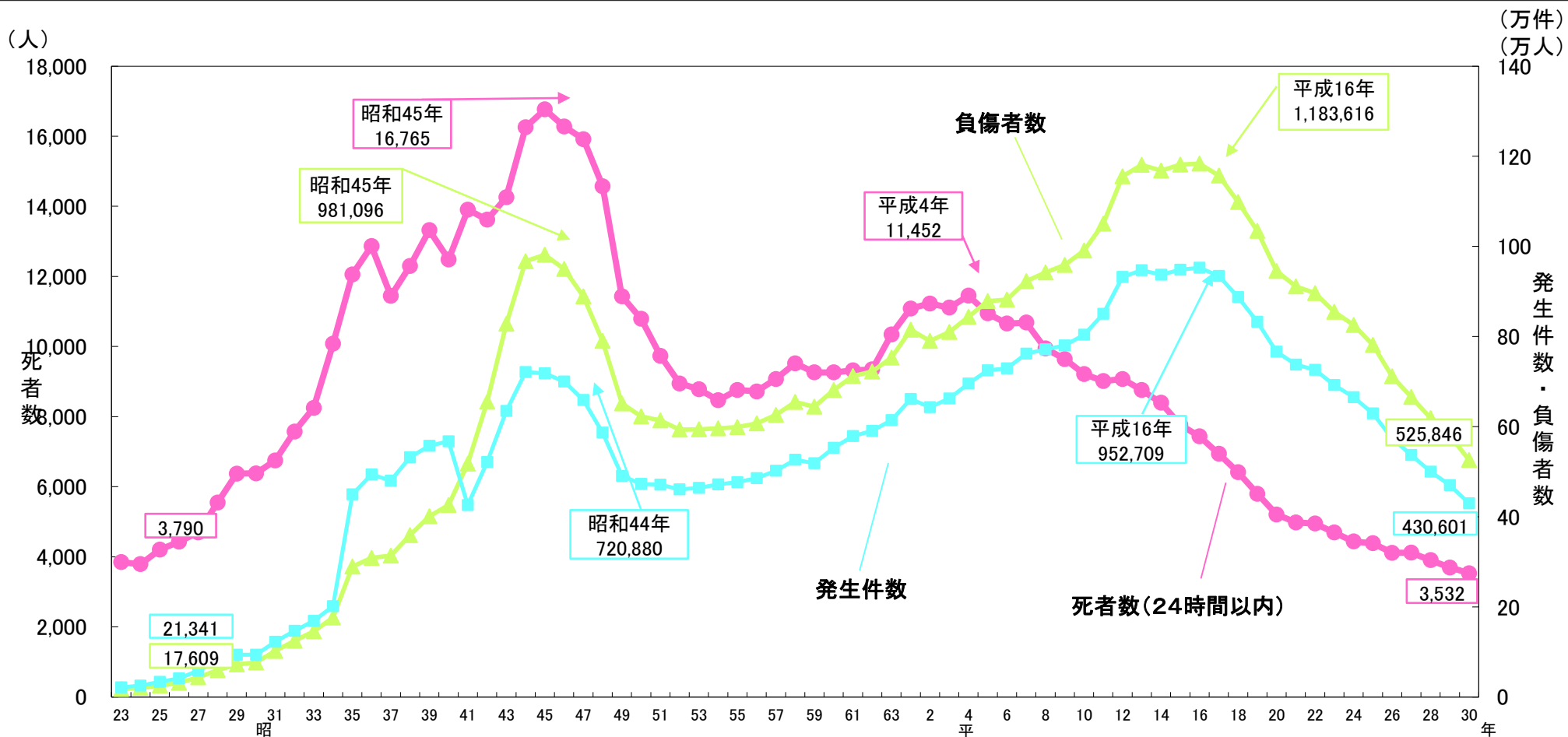
自動車損害賠償保障制度に係る 最近の動きについて

国土交通省 自動車局
令和元年 6 月 1 2 日

1. 交通事故の発生状況等について
2. 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し
3. 運用益事業について（全体像）
4. 被害者救済施策について
5. 事業用自動車の事故防止対策等について
6. 無保険車対策・政府保障事業の実施状況について
7. 自動運転をめぐる最近の動きについて
8. 自賠責保険支払基準等の見直しについて

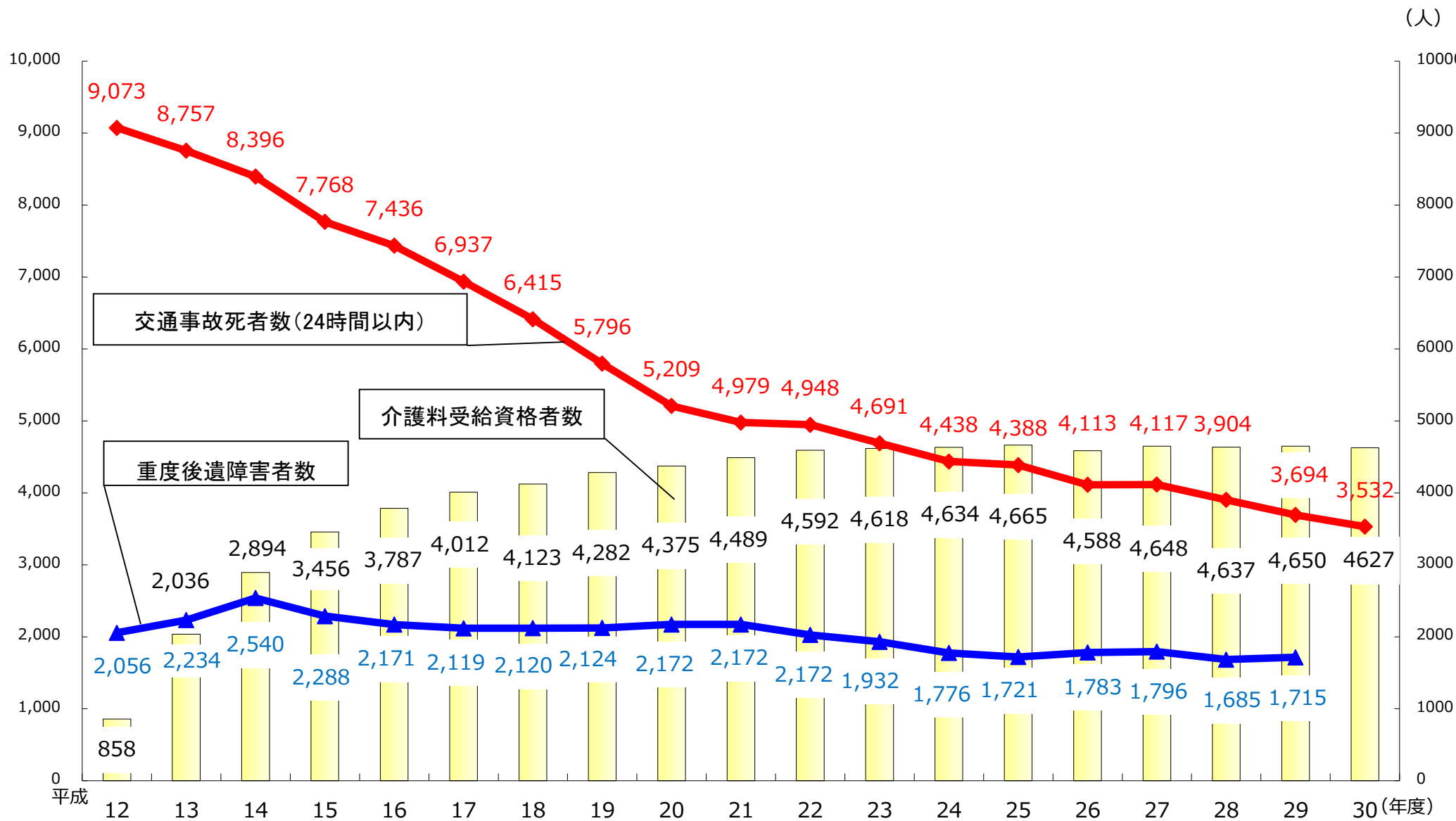
1. 交通事故の発生状況等について

平成30年中の交通事故による死者数は3,532人で、ピーク時（昭和45年=16,765人）の約2割となった。
 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14年連続で減少した。



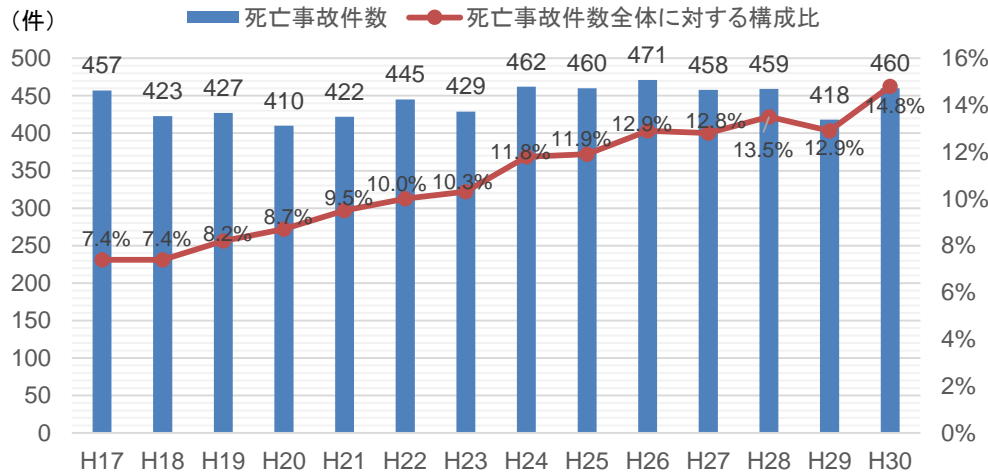
※1. 昭和34年までは、軽微な被害事故（8日未満の負傷、2万円以下の物的損害）は含まない。
 ※2. 昭和40年までの件数は、物損事故を含む。
 ※3. 昭和46年までは、沖縄県を含まない。

出所：警察庁「交通事故統計」



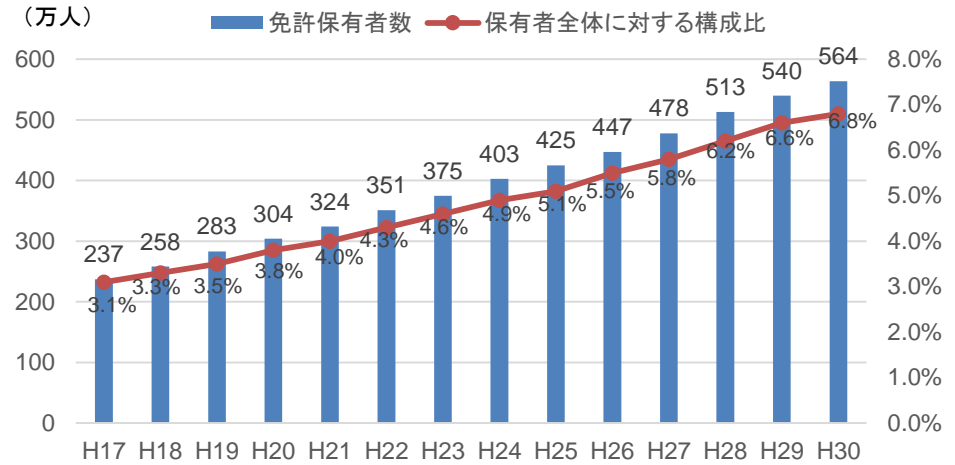
※24時間死者数は暦年
 ※介護料受給資格者数は独立行政法人自動車事故対策機構による介護料受給資格認定を受けている人数（年度末時点）
 ※重度後遺障害者数は、後遺障害等級表（自動車損害賠償保障法施行令別表第一、別表第二）の別表第一に該当する介護を要する後遺障害及び別表第二の1～3級に該当する後遺障害等級の認定を受けた自賠責保険の支払い件数

75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数及び構成比

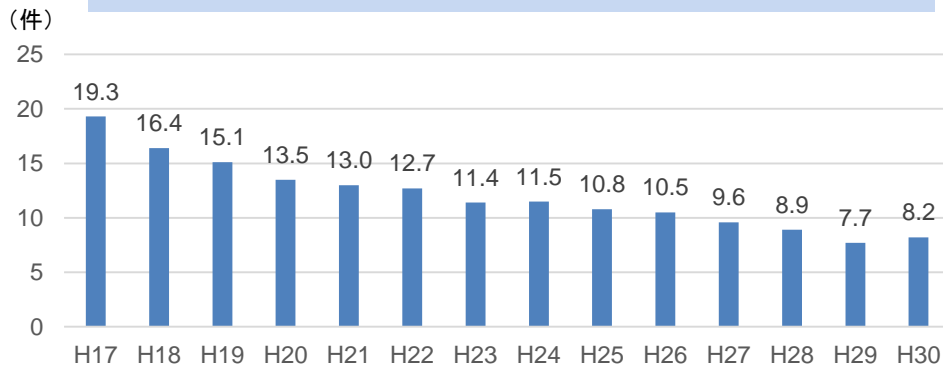


注:第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

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)



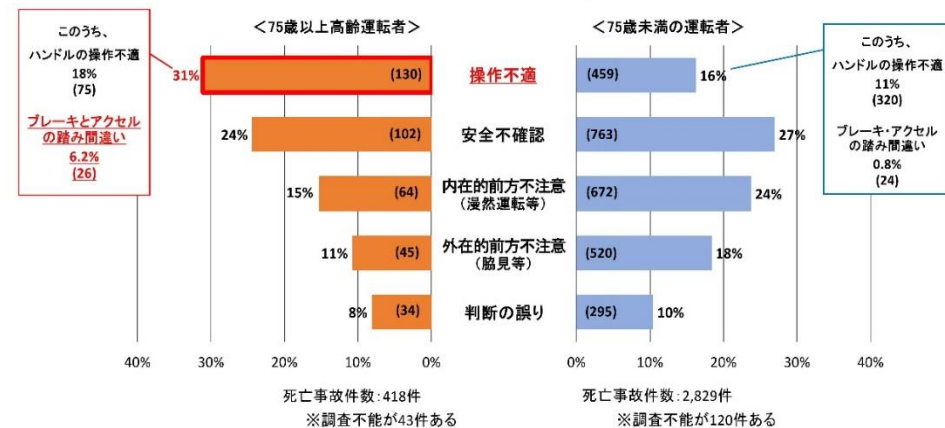
75歳以上の免許保有者10万人当たり死亡事故件数



注1:第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

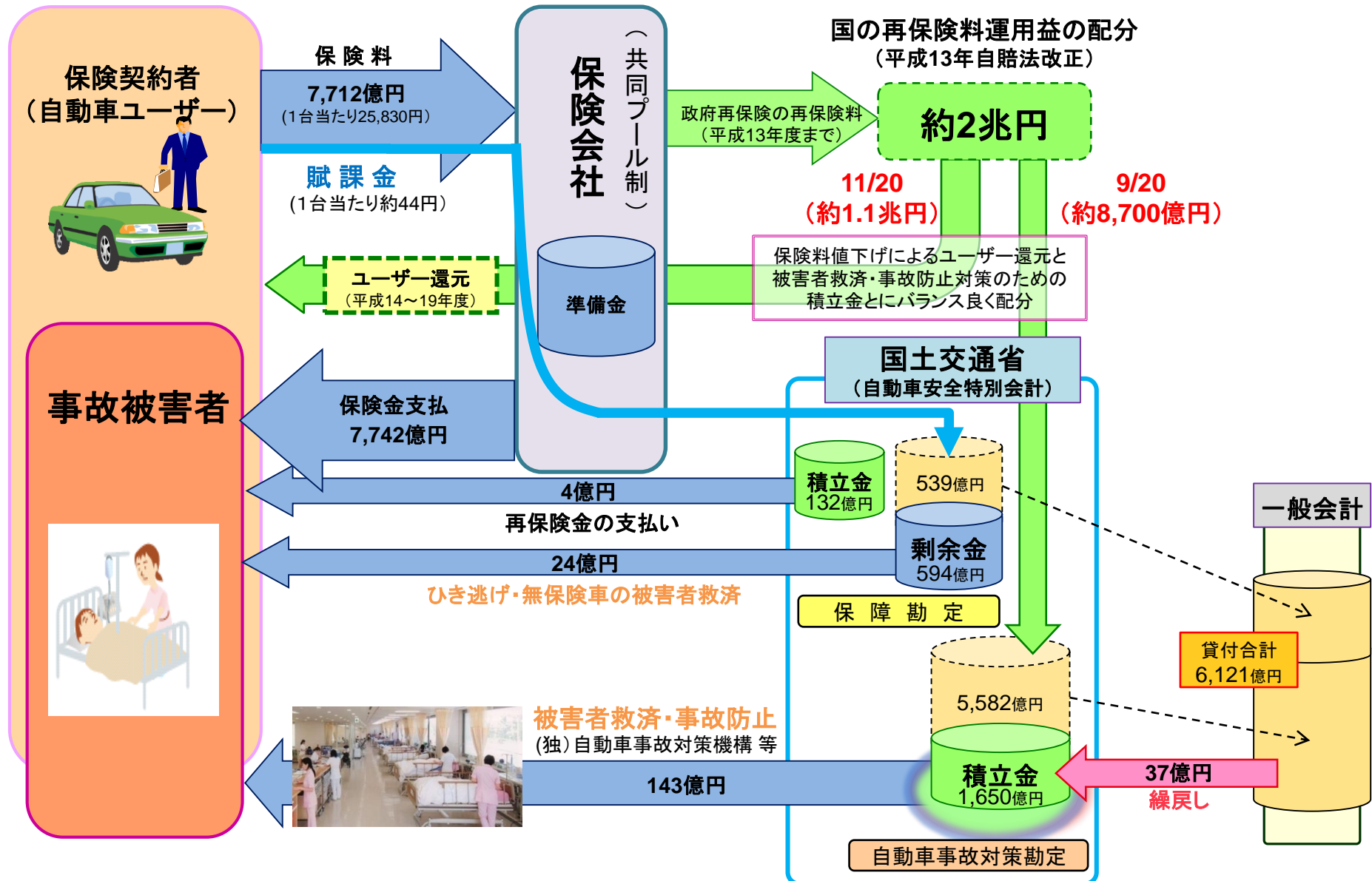
注2:各年12月末現在の免許保有者数10万人当たりで算出した数である。

死亡事故の人的要因比較



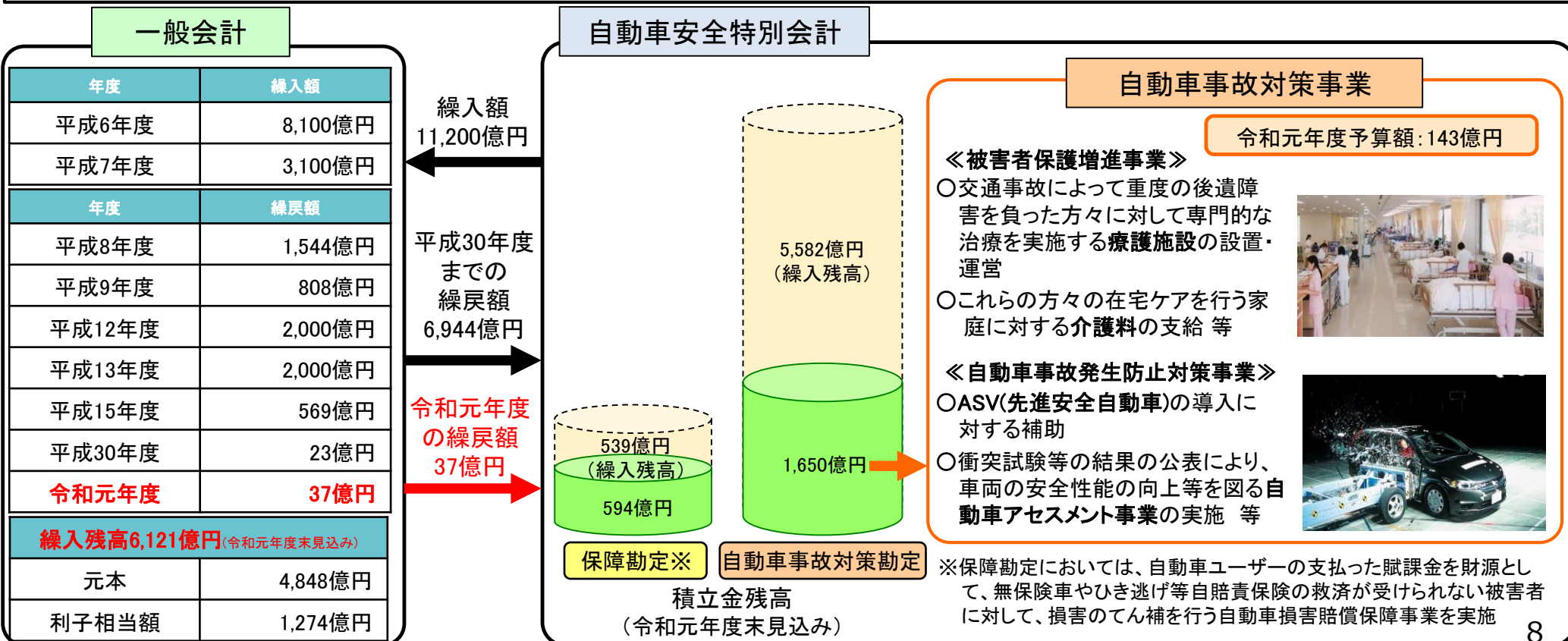
※平成30年における交通死亡事故の特徴等について(H31.2)、平成30年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取り締まり状況等について(H31.2)、警察庁運転免許統計(H31.3)、「認知機能と安全運転の関係に関する調査研究」分科会(H30.3)会議資料等より国土交通省作成

2. 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し



※保険料、保険金支払は令和元年度の見込み。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)。

- 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、自動車事故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1兆1,200億円について、約6000億円が繰戻されていない状況。毎年度の繰戻額については、法律や大臣間合意に基づき、財務省及び国土交通省が協議の上、決定。
- 令和元年度予算において、2年連続の繰戻しを実施。繰戻額は37.2億円に増額(前年度比約14億円増、1.6倍)。これにより積立金の取崩額は約79億円に縮減(前年度比約3億円減)。
- 併せて、被害者保護増進事業等を充実(小規模委託病床の増設、介護者なき後を見すえた重度後遺障害者の日常生活支援の拡充、重度後遺障害者に対する介護料の支給額の引き上げ等)。
- 積立金の取崩しが毎年発生し、その残存額が減少し続けている状況に鑑み、大臣間合意に基づき、引き続き、繰戻額の増額と積立金の取崩額の着実な縮減を図る。



3. 運用益事業について（全体像）

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 ^{※1}	【※1 事故相談】 <ul style="list-style-type: none"> 昭和52年より示談あっ旋業務開始 平成13年より高次脳機能障害面接相談事業開始 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
S54年度	● 介護料支給開始(自動車事故対策機構) ^{※2}	【※2 介護料】 <ul style="list-style-type: none"> 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
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"> 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
H7年度	● 自動車アセスメント事業開始 ^{※3}	【※4 短期入院】 <ul style="list-style-type: none"> 平成13年度:5ヶ所→平成30年度:189ヶ所
H13年度	● 短期入院協力事業開始 ^{※4} 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"> 実施率 平成30年度:70.7% 満足度 平成30年度:4.46(5段階評価)
H19年度	● 訪問支援開始(自動車事故対策機構) ^{※5} 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"> 平成25年度:8ヶ所→平成30年度:107ヶ所
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)	【※7 療護施設】 療護施設の設置状況(平成30年) <ul style="list-style-type: none"> 施設数:10ヶ所(療護センター4ヶ所、委託病床6ヶ所) 合計病床数:300床
H25年度	● 短期入所協力事業開始 ^{※6} 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 (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(金沢脳神経外科病院) ^{※7} 在宅生活支援環境整備事業開始	

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）（元年度：7,317百万円の内数）
- 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）
- 介護者なき後を見すえた日常生活支援の充実（自動車事故対策事務取扱費庁費）（元年度：12百万円）
（自動車事故対策費補助金）（元年度：300百万円）

事故防止対策

- 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）（元年度：7,317百万円の内数）

民間保険会社の運用益事業

被害者救済対策

- 脊髄損傷当事者によるピアサポート事業支援（元年度：14百万円）
- 高次脳機能障害者の社会復帰支援に関する研究事業（元年度：5百万円）

事故防止対策

- 地域密着型交通安全教育の方策開発と普及活動支援（元年度：9百万円）
- スマートフォンを利用した個人交通事故リスク算出と行動改善に関する研究（元年度：12百万円）

JA共済の運用益事業

被害者救済対策

- 重度脳損傷後の意識障がい者と家族に関する研究（元年度0.7百万円）
 - ・令和元年度から3か年の支援
 - ・令和元年度は家族の介護負担軽減を図る研究に対する支援

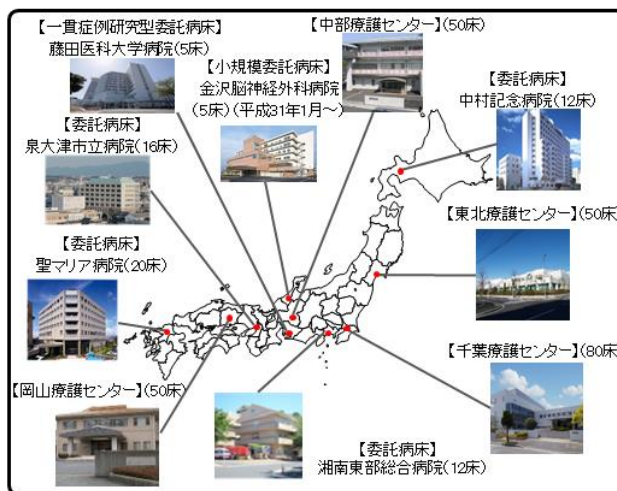
運用益事業の 合計額(令和元年度)

国	保険会社	JA共済	合計額
約143.2億円 (6.1億円(4.4%)増)	約18.5億円 (29百万円(1.6%)減)	約13.0億円 (27百万円(2.0%)減)	約174.7億円 (前年度比 5.5億円(3.3%)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10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することとし、平成30年度は石川県に5床設置。（令和元年度はさらに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30年度末現在）＞
協力病院：189箇所、協力施設：107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 （令和元年度拡充）
- 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 （令和元年度支給額引き上げ）
- 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

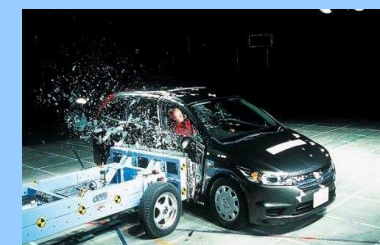


自動車事故の防止

- ASV(先進安全自動車)の普及
- 運行管理の高度化に資する機器等普及、社内安全教育実施
- プロドライバー等に対する安全運転意識向上に係る教育等



- 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30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)
外崎 信子
(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 30年 8月27日(月)
- 第2回 30年11月 9日(金)
- 第3回 31年 1月21日(月)
- 第4回 31年 3月12日(火)

今後の取組の方向性

① 支援制度の周知、情報提供の充実及び各種相談支援窓口等との適切な連携

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、自賠償保険制度をはじめとする各種支援制度に関する情報を、自治体等各種相談機関(支援窓口)等あらゆる場所から提供されるなど、入手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。

また、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提供を充実させ、正確な情報が届くよう周知環境を充実する。

② 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

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、安心して利用できる環境整備が重要である。

短期入院・入所については、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などを基に、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。特に、お試しの利用・緊急の利用といった利用しやすい環境作りのため、利用の実態について丁寧に把握し、利用促進が図られるよう取り組む。

在宅生活の支援については、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。

③ 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。

今後も、在宅生活支援環境整備事業、小規模委託病床の設置・運営、再生医療に係る取組を着実に実施するとともに、高次脳機能障害等を負った被害者のニーズを踏まえた支援策の検討、成年後見制度に関する実態把握といった、更なる効果的な取組を検討する必要がある。

【令和元年度 開催スケジュール】

第1回: 令和元年8月頃、第2回: 同年11月頃、第3回: 令和2年1月頃、第4回: 同年3月頃(年4回開催)

1. 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

遷延性意識障害者に対する公平な治療機会を確保し、効果的な治療・看護を提供するため、療護施設の空白地域に(独)自動車事故対策機構が運営する療護施設の機能を有する小規模な委託病床を設置する。

平成30年度は、小規模委託病床として金沢脳神経外科病院(石川県)において、平成31年1月18日より入院患者の受入を開始しており、令和元年度はさらに5床を設置する予定。



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、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、後遺障害を負われた方々の受入環境を整備するため、障害者支援施設やグループホームに対し、設備導入や介護人材確保に係る経費を補助する(平成30年度より実施)。

3. 介護料の充実

自動車事故により常時又は随時の介護が必要となった重度後遺障害者に対し、日常生活において抱える経済的負担を軽減させるため、障害の程度に応じて日々の介護経費を支援。令和元年度予算において、労災保険制度における介護補償給付の引き上げと合わせ、支給額の拡充を実施。

4. 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係る情報を簡単かつ速やかに入手できるよう環境を整備する。また、脊髄損傷者が治療に参加するための支援策や、再生医療が実現した場合に治療を受けるために必要となる支援策を検討するための調査を行う。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引き続き行う。

一貫症例研究型委託病床の設置・運営と小規模委託病床の展開

一貫症例研究型委託病床の設置・運営

令和元年度予算：(独)自動車事故対策機構運営費交金
7,317百万円の内数 (前年度：7,180百万円の内数)

【概要】

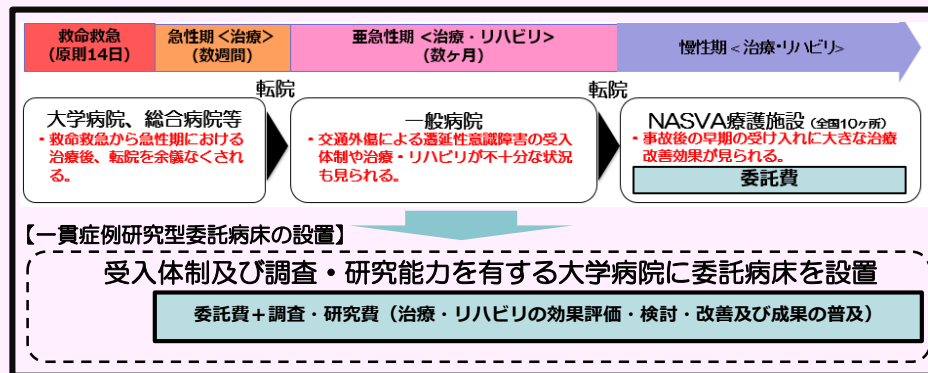
・事故直後の早期の治療・リハビリによる治療改善効果を踏まえ、
自動車事故による遷延性意識障害者に対して、事故直後から慢性期までの連続した治療・リハビリ等を行う「一貫症例研究型委託病床」を藤田医科大学病院に設置し(平成30年1月より業務開始)、以下を実施

- ① 臨床研究を通じ、急性期から連続した治療・リハビリ等の検討等を行い、その成果の普及
- ② 遷延性意識障害者に精通する脳外科医等の育成

【実績】

- ・ 入院患者延べ7名、退院患者3名
 - ・ 退院患者の3名のうち2名が脱却(※)、現在入院している患者のうち1名も脱却レベルにある
- ※「脱却」とは、意思疎通・運動機能等が一定程度改善した状態をいう。これまでの療護施設の実績では、脱却率は26%

【一貫症例研究型委託病床のイメージ】



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

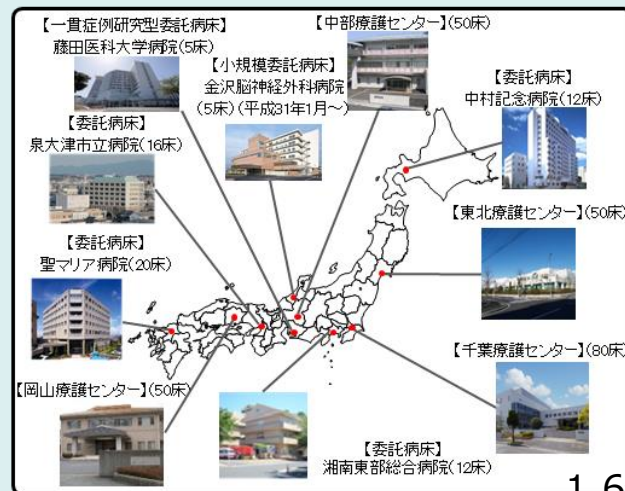
【概要】

- ・ 介護者の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いことから、自動車事故による遷延性意識障害者に対する質の高い治療・看護機会を公平に確保するべく、療護施設の空白地域に療護施設の機能を有する小規模委託病床を設置
- ・ 平成30年度においては、既存療護施設までの移動時間等を基準として選んだ富山県、石川県、長野県において公募を行い、金沢脳神経外科病院に小規模委託病床を5床設置し、平成31年1月18日より入院患者の受入を開始

【今後の予定】

- ・ 令和元年度は、引き続き療護施設の空白地域に、新たに小規模委託病床を設置予定

【療護施設の設置状況】



令和元年度予算：300百万円（前年度：149百万円）

概要

在宅で療養生活を送る自動車事故により重度後遺障害を負われた方の「介護者なき後」に備えた受入環境を整備し、安心して日常生活を送ることができるよう、平成30年度より、障害者支援施設及びグループホームに対し、設備導入や介護人材確保等に係る経費を補助する制度（在宅生活支援環境整備事業）を創設した。

● 障害者支援施設等への設備導入や介護人材確保に係る経費の補助

【現状】

自動車事故による後遺障害を負われた方を介護する御家族の高齢化の進展等により、介護が困難になった後には障害者支援施設等が受け皿となり得るが、**受入可能な施設が不十分**



- ・喀痰吸引等の医療行為を行える介護職員が少ない（夜間体制が不十分）
- ・医療機器等の未導入・老朽化により、安全・安心な介護が困難



（特殊浴槽）

<補助対象>

①障害者支援施設 ②グループホーム

<補助内容>

①医療機器等の導入に係る経費
②介護職員の人材確保等に係る経費



（介護リフト）



引き続き、自動車事故により重度後遺障害を負われた方の積極的な受入が可能な施設等を拡大し、日常生活支援に関する将来の不安解消を図る。

【参考】補助対象事業者数：平成30年度 23事業者（障害者支援施設 22者、グループホーム 1者）

補助事業の事例（事業者からの報告より）

機器購入費支援の事例

- 利用者をベッドから車椅子に移乗する際、今まで2～3名の職員で対応していたが、介護リフトを導入したことにより1名で対応可能となり、その分職員が他の利用者の介護に対応できることとなった。利用者の身体への負担も軽減された。
- 介護リフトを導入し、移乗介護が容易になったことで施設内の多目的スペースなどで行われる日中活動に利用者がより多くの時間参加できるようになった。
- 特殊浴槽を導入したことによって、今まで2名で行っていた入浴介助が1名でできるようになった。
- 機器の整備によって、新たに重度後遺障害者を受け入れる環境が整備された。

人材雇用費支援の事例

- 職員の増員によって夜間においても配置基準を上回る人員を配置し、細やかな支援を行うことができるようになった。
- 看護師を新たに配置したことで、医療的ケアや健康管理において手厚い支援ができるようになり、また、喀痰吸引の研修終了後の介護士職員のバックアップも可能となった。
- 今までは職員を各種研修に参加させる余裕がなかったが、体制を強化したことで喀痰吸引の研修や経管栄養ケアの研修などを受講させることができ、医療的ケアや重度後遺障害の方への支援を強化することができた。
- 人員の増員や喀痰吸引等研修の受講者が増えたことにより、新たに重度後遺障害者を受け入れ可能となった。

補助事業の効果

介護リフト、特殊浴槽等の機器導入及び職員の増員による重度後遺障害の方を受け入れる体制の強化、受入定員の拡大、持続的・安定的な受入

今年度のスケジュール

- 平成31年2月：1次公募
- 4月：1次公募の対象事業者決定（障害者支援施設12者、グループホーム4者）
- 令和元年6月：2次公募
- 8月：2次公募の対象事業者決定

5. 事業用自動車の事故防止対策等について

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

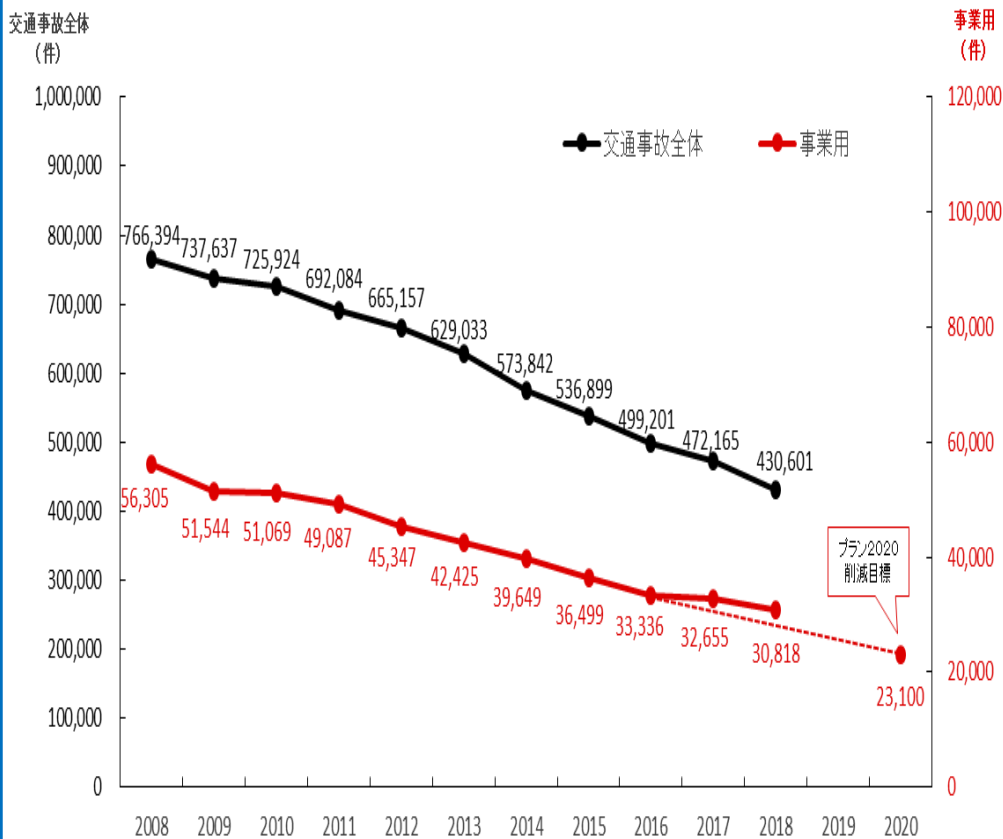
6. 道路交通環境の改善

- ・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

○2018年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は**430,601**件であり、そのうち、事業用自動車の交通事故件数は**30,818**件となった。(事業用自動車が第一当事者である人身事故件数)

○各モードとも交通事故件数は**減少**しているが、**減少率の低下**が見られる。

交通事故全体と事業用自動車の交通事故の推移



出典：警察庁「交通統計」
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

各モードの交通事故の推移

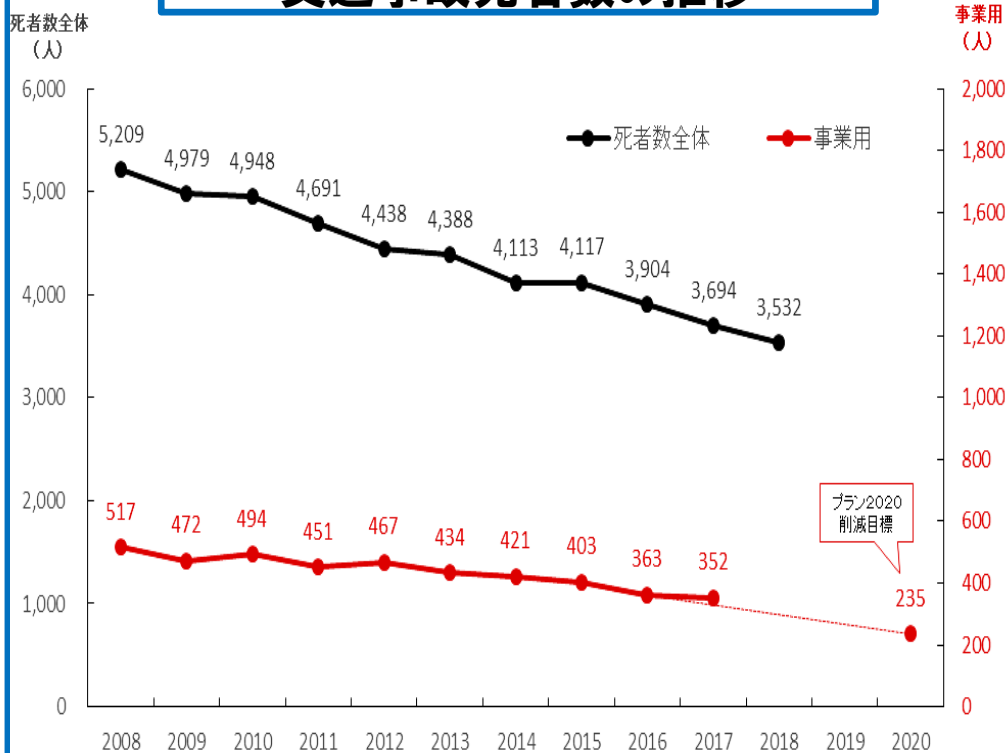


出典：警察庁「交通統計」
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

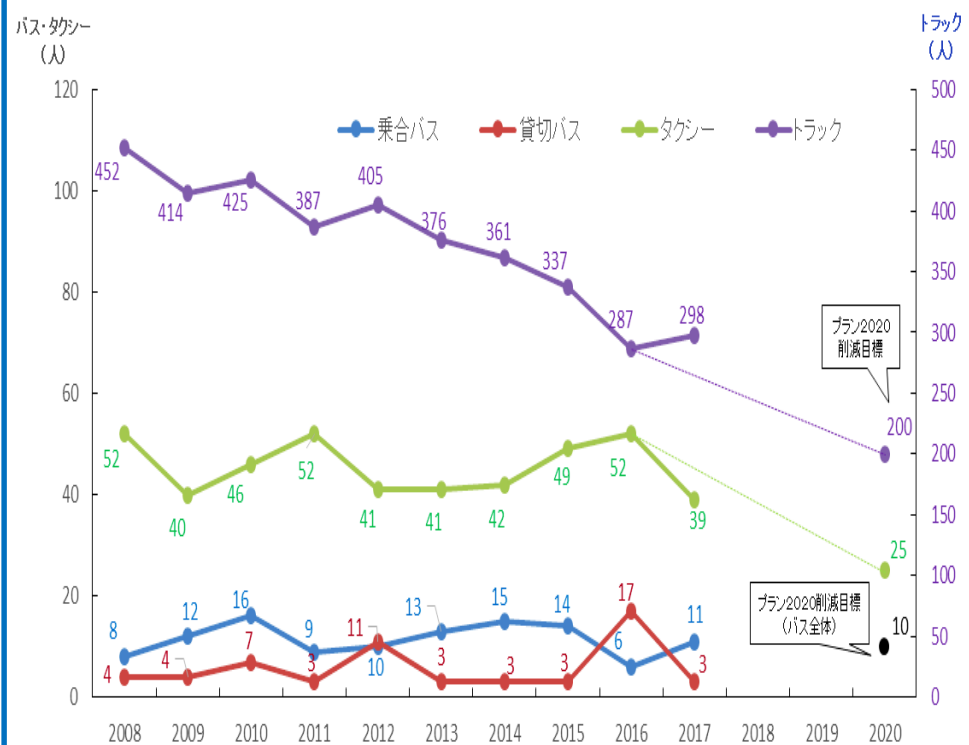
交通事故死者数の推移

- 2017年中に発生した交通事故全体の死者数は**3,694**人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は**352**人となっている。
 - 交通事故全体の死者数、事業用自動車の交通事故死者数とも、減少傾向で推移しているが、2017年は減少率の低下が見られる。
 - 2017年の各モードの交通事故死者数は、タクシーは前年に比べ減少、乗合バス、トラックは増加している。
- ※貸切バスは2012年、2016年の数値が、それぞれ、関越道高速ツアーバス事故、軽井沢スキーバス事故により大きくなっている。

交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移



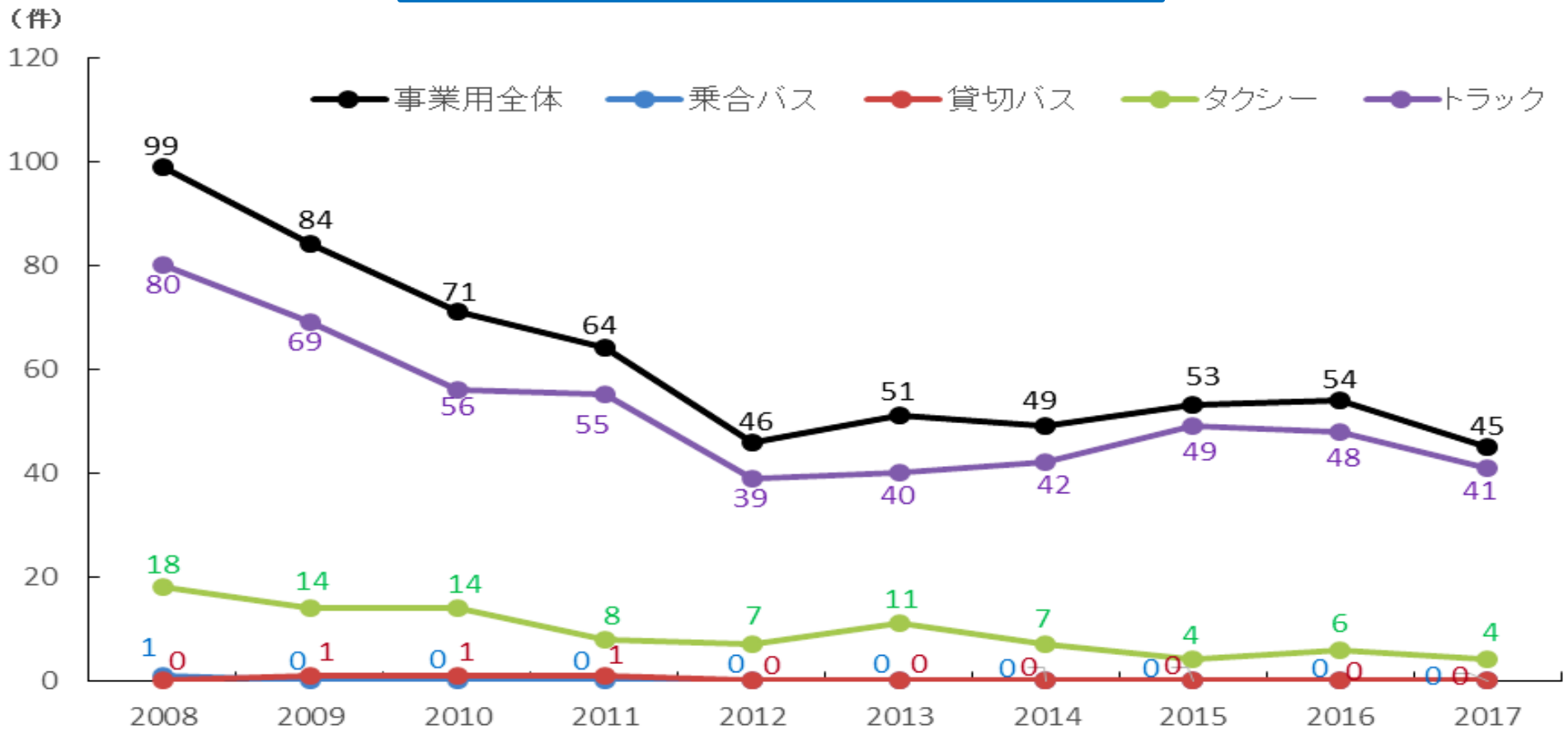
各モードの交通事故死者数の推移



飲酒運転による事業用自動車事故の推移

- 飲酒運転による事業用自動車の交通事故は、2012年までは減少しておりそれ以降は横ばい傾向である。
- 飲酒運転によるバスの交通事故は2012年以降発生しておらず、タクシー、トラックは前年より減少した。

飲酒運転による事業用自動車の交通事故



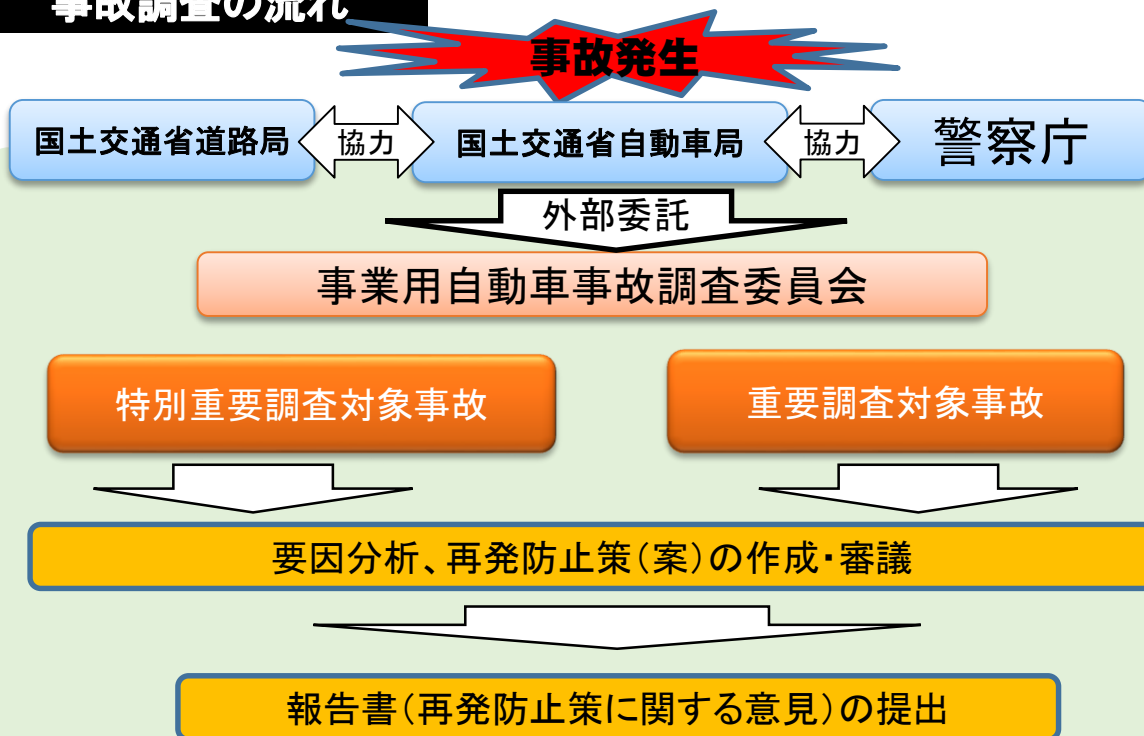
出典：警察庁「交通統計」

(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

概要

- 社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的課題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性がありより質の高い再発防止策の提言を得ることが求められている。
- 平成26年6月、「交通事故総合分析センター」を事務局として、各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」を設置し、事業用自動車の重大事故について事故要因の調査分析を行っている。

事故調査の流れ



事業用自動車事故調査委員会委員名簿

酒井 一博	公益財団法人 大原記念労働科学研究所 所長
安部 誠治	関西大学社会安全学部 教授
今井 猛嘉	法政大学法科大学院 教授、弁護士
小田切 優子	東京医科大学 講師
春日 伸予	芝浦工業大学工学部共通学群 教授
久保田 尚	埼玉大学工学部建設工学科 教授
水野 幸治	名古屋大学大学院工学研究科 教授
首藤 由紀	株式会社社会安全研究所 代表取締役 所長

【報告概要①】 大型トラックの衝突事故（徳島県鳴門市）（H31.1.25公表）

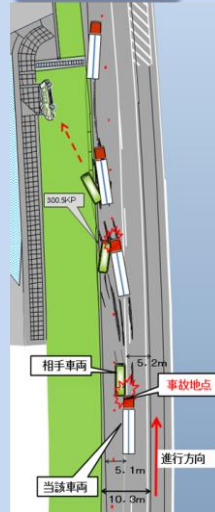
事故概要

平成29年8月25日16時59分頃、徳島県鳴門市の徳島自動車道下り線において、大型トラックが生活雑貨等約6,800kgを積載して走行中、路側帯に車両点検のため駐車していたマイクロバスに衝突し、その衝撃でマイクロバスは道路左側のガードレールを乗り越え、約6m下の法面に転落した。

この事故により、マイクロバスの乗客1名と運転者が死亡し、乗客2名が重傷を負い、12名が軽傷を負った。



事故状況図



原因

- ・事故は、大型トラックの運転者が改善基準告示に適合しない勤務を行っており、さらに、真夏で気温や湿度が高い中で、荷物の積み込み等の作業を3カ所で6時間を超えて行っていたことから、同運転者に疲労が蓄積し、**居眠り運転**となって発生したものと考えられる。
- ・当該事業者は極めて多くの運転者に**拘束時間超過**等の改善基準告示違反が確認されており運行管理体制が適切に構築されていなかった。
- ・運転者は、運行管理者から指示された休憩地点で休憩するよう再三指導されていたが、これに従っていなかったことから、運行指示や、疲労状態で長時間の**連続運転の危険性を軽視**していたと考えられ、運行管理者の**指導が徹底されていなかった**。

再発防止策

- ★事業者は、過労運転等による事故発生を防止するため、次のような取組を積極的に進めることが重要である。
- ・運転者が運転中に疲労等を感じた場合は、車両を止め、運行管理者に報告して指示を受けるよう指導すること。
- ・気温や湿度が高い中で荷積み等の作業は、**休憩時間等を確実に取る指示**等の対応をとること。
- ・点呼時等において、運行管理者が、個々の運転者の勤務状況等も考慮しながら**疲労状況を注意深く確認**し、乗務の開始又は継続の可否を判断するとともに、運転者が眠気や体調不良等の**申告をしやすい環境づくり**に努めること。
- ★事業者は、車両故障等により高速道路上で車両を止めた場合の安全対策として、**緊急時の対応が適切に取れるよう訓練**等の取組を積極的に進めること。

【報告概要②】 貸切バスの衝突事故（北海道上川郡清水町）（H31.1.25公表）

事故概要

平成29年8月18日15時45分頃、北海道上川郡清水町の国道274号上り線において、乗客47名を乗せた貸切バスが片側2車線の直線道路の第2車線を走行中、道路左路外に逸脱して約3m下の草地に転落し、左側面を下にして横転した。

この事故により、貸切バスの乗客10名及び乗務員（ガイド）1名の計11名が重傷を負い、乗客32名が軽傷を負った。



事故状況図



原因

- ・事故は、運転者が**居眠りをするなど意識が低下した状態**となったことから発生したものと考えられる。
- ・運転者は、事故前1カ月は疲れが溜まってだるい感じが続いており、事故当日も疲労状態があったまま運転をしたことで居眠りをするなど意識が低下した状態での運転につながった可能性が考えられる。
- ・周囲の者が**同運転者の疲労状態に気付くことができず**、居眠り運転等の防止のための配慮を行うことができなかったことも事故の要因となった可能性が考えられる。
- ・運行管理者等が、ベテランで指導的立場にある同運転者を信用して任せきりにし、**指導・監督や心身の状況に対するケアが十分に行われていなかった**ことが事故の背景にある可能性が考えられる。

再発防止策

- ★事業者は、居眠り運転等を防止し、輸送の安全を確保するため、次に掲げた取組を徹底することが重要である。
- ・運転者に対し、乗務中に**眠気**が生じた場合は、運行管理者に報告して**指示を受けるなどの措置**について継続的に**指導**すること。
- ・乗務前の点呼等で運転者が**睡眠不足ではないか**等について**確認**するよう運行管理者に指導すること。
- ・適性診断の指摘項目に安全運行に関する指摘があった運転者に対して、**具体的な指導内容や資料を基に指導教育**を行い、改善に努める運転を心がけるよう指導すること。

平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、有識者からなる「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」において平成28年6月にまとめられた「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」を着実に実施する必要がある。

- 貸切バス事業者「(株)イーエスピー」に特別監査を実施 (H28/1/15, 16, 17, 29)
- 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会開催 (H28/1/29から6/3まで10回開催)
- 貸切バス事業者「(株)イーエスピー」に事業許可取消処分を実施 (H28/2/19)
- 改正道路運送法公布 (H28/12/16)、施行 (H28/12/20) (許可更新制H29/4/1施行)
- 事業用自動車事故調査委員会調査報告書公表 (H29/7/5)

軽井沢スキーバス事故の概要

発生日:平成28年1月15日
 ・乗客乗員15名死亡、乗客26名重軽傷
 ・死者10名以上のバス事故は31年ぶり
 事業者:(株)イーエスピー
 <今回判明した主な違反>
 始業点呼の未実施、運行指示書の記載不備、運転者の健康診断の未受診、運賃の下限割れ等



主な実施項目

全体 : **85** 項目 ※重複除く

(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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 初任運転者等に対する指導監督内容の拡充 (→H28/12/1から初任運転者等に対する20時間以上の実技訓練等を義務付け) ・ ドライブレコーダーによる映像の記録・保存義務付け等 (→H29/12/1からドライブレコーダーの装着及び記録等について順次義務付け) ・ 運行管理者の資格要件の強化、必要選任数引上げ (→H28/12/1から当該資格要件を試験合格者に限定、H29/12/1から必要選任数を最低2人に引上げ等) ・ 補助席へのシートベルトの装着義務化 (→H28/11/15に省令改正、H29/11から順次義務付け)
(2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等	21 項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 (→H28/12/1より是正状況の確認を行う指摘事項確認監査を実施) ・ 事業許可の更新制(5年ごと)の導入、安全投資計画等の作成義務付け (→H29/4/1から導入、更新基準を満たすことを確認)
(3) 監査等の実効性の向上	10 項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 監査対象の重点化による国の監査業務の見直し (→H29/6/16より、継続的に監視が必要な事業者を把握し、毎年度1回以上の監査を実施) ・ 適正化機関の活用による監査の重点化 (→H29/6/30までに全国各ブロックで適正化機関を立ち上げ、順次巡回指導を開始)
(4) 旅行業者、利用者等との関係強化	20 項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 下限割れ運賃を防止するための通報窓口の設置 (→H28/8/30に設置) ・ 手数料等に関する第三者委員会の設置 (→H28/8/30に設置) ・ 安全情報の国への報告義務付け (→H28/12/1から義務付け、報告を受けた安全情報を国交省HPで公表) ・ ランドオペレーターに対する規制の新設 (→H30/1/4から登録制度の開始)
(5) ハード面の安全対策による事故防止の促進	15 項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ ドライバー異常時対応システムの研究・開発促進 (→H28/3/29に減速停止型、H30/3/29に路肩待避型のガイドラインを策定し、同システムの開発を促進) ・ デジタル式運行記録計等の導入支援 (→H29/2/15に策定した導入ガイドを活用したデジタル式運行記録計の普及促進)

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成30年6月1日
自動車局安全政策課

バス、タクシー、トラック運転者教育を充実 ～睡眠不足による交通事故を防止するための教育内容についても記載～

輸送の安全確保のために、自動車運送事業者が運転者に対して行う指導及び監督の内容を定めた指針(告示)に睡眠不足が交通事故の原因となることを理解させること等を追加するとともに、同指針の具体的な実施事項等を示したマニュアルを改正しました。

睡眠不足による重大な交通事故が発生していること、事故発生時や積雪時等の緊急時の対応や安全確保が不十分である事案が発生していること、被害軽減ブレーキや車線逸脱警報装置等の運転支援装置を備えた車両が普及してきていること等を踏まえ、「自動車運送事業者が運転者に対して行う指導及び監督の指針」(告示)に、これらに対応する内容を追加するための改正を行いました。

また、この指針を具体的に実施する際の手引き書として公表している「自動車運送事業者が運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」についても、指針の改正に関する内容を盛り込んだ改正を行いました。

改正後の告示及びマニュアル改訂版については、以下のURLからご確認いただけます。

→ <https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/instruction.html#press20120410>

なお、睡眠不足による交通事故の防止について運転者を指導及び監督する際の一助として、上記マニュアルのほか、「睡眠不足対策の強化に関するQ&A」を作成しましたので、併せてご活用ください。

→ <https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03sleep/index.html>

自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う 一般的な指導及び監督の実施マニュアル



バス事業者編

自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う 一般的な指導及び監督の実施マニュアル



タクシー事業者編

自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う 一般的な指導及び監督の実施マニュアル



トラック事業者編

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

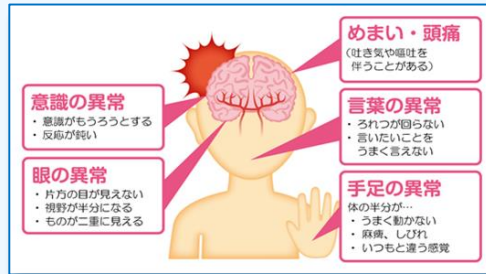
- ⇒ 運転者の脳血管疾患による事案が発生している
- ⇒ 運転中に発症すると**重大事故の原因**となる

●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

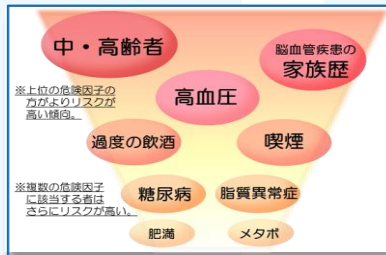
- ⇒ 脳健診には、「**脳ドック**」「**脳MRI健診**」がある
- ⇒ 「**脳MRI健診**」は頭部MRI・MRAのみ
- ⇒ 「**脳ドック**」はその他の検査を組み合わせ実施

●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

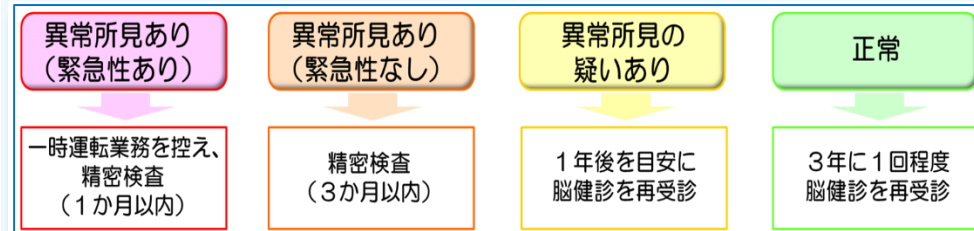
- ⇒ 全員の受診が難しく対象者を限定する場合、**リスクの高い人から優先**して受診させる
- ⇒ **中・高齢者**がリスクが高い他、**脳血管疾患の家族歴**や**高血圧**などの危険因子がある



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



事業用自動車の運転者の健康や過労に起因する事故を防止するため、運送事業者等の今後の事故防止対策の参考となるようセミナーを開催し、健康起因事故防止のための取組や過労運転防止のための取組について、有識者、関係企業及び国土交通省より紹介。

平成30年2月8日 開催 (聴講者数:約220名)

- ◎基調講演『プロドライバーの健康管理・労務管理の向上による事故防止』
公益財団法人 大原記念労働科学研究所所長 酒井一博 氏
- ◎『自動車運送事業者における健康起因事故防止について』
国土交通省 自動車局 安全政策課
- ◎『さあ血圧を測りましょう、自分の血圧を知りましょう!』
帝京大学医学部 主任教授 大久保孝義 氏
- ◎『脳健診の社内での取組について』
神姫バス株式会社 バス事業部次長 切原慎治 氏
- ◎『「体調予報」...デジタル式運行記録計を活用したより良い健康管理・労務管理に向けて』
安全運行サポーター協議会 安全・健康プラットフォームWG主査 北島洋樹 氏、副主査 新藤幹雄 氏
- ◎『健康起因事故削減の取組について』
株式会社リオス 移動体ビジネス事業部 東日本グループ グループ長 近藤正浩 氏



平成31年2月6日 開催 (聴講者数:約200名)

- ◎基調講演『プロドライバーの健康管理・労務管理の向上による事故防止』
公益財団法人 大原記念労働科学研究所所長 酒井一博 氏
- ◎『視野障害と交通事故』
東北大学医学部眼科 講師 国松志保 氏
- ◎『乗務員の健康起因による事故の未然防止』
東京空港交通株式会社 常務取締役 坂田顕久 氏
- ◎『デジタコを活用した労務管理の取組』
幸楽輸送株式会社 代表取締役社長 不動直樹 氏
- ◎『睡眠不足に起因する事故の防止と健康起因事故の防止について』
国土交通省 自動車局 安全政策課

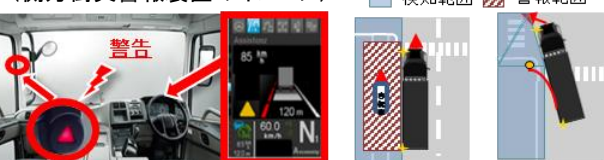


自動車運送事業者における交通事故防止のための取り組みを支援する観点から、先進安全自動車（ASV）、過労運転防止のための先進的な機器及びドライブレコーダーなど運行管理の高度化に資する機器の導入等に対する補助を実施。

1. 先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置、車両安定制御装置、ドライバー異常時対応システム、側方衝突警報装置（令和元年度より拡充）等のASV装置の導入に対し支援

（側方衝突警報装置のイメージ）



補助率

1 / 2

※上限あり

【支援実績】H28年度：4,101台、H29年度：3,777台、H30年度：6,207台

3. ドライブレコーダー等の導入に対する支援

ドライブレコーダー・デジタル式運行記録計等の導入に対し支援

（平成29年12月1日から義務化された貸切バスの新車導入に伴う場合は対象外）



補助率

1 / 3

※上限あり

【支援実績】H28年度：12,500台、H29年度：13,862台、H30年度：10,832台

2. 過労運転防止のための先進的な取組に対する支援

疲労状態を測定する機器やヘルスケア機器、遠隔地でのリアルタイムの運行管理を行う機器等の導入に対し支援



補助率

1 / 2

※上限あり

【支援実績】H28年度：2,445台、H29年度：2,385台、H30年度：1,183台

4. 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援



補助率

1 / 3

※上限あり

【支援実績】H28年度：21件、H29年度：25件、H30年度：17件

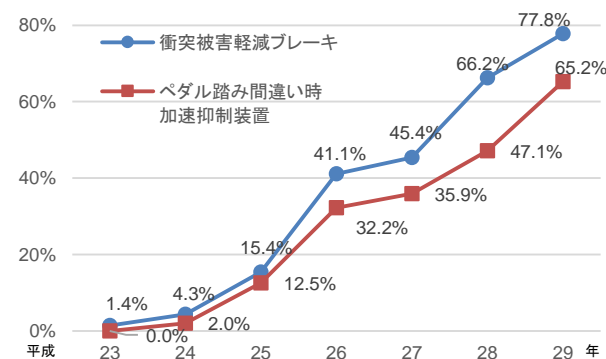
- 高齢運転者による死亡事故が相次いで発生していることを踏まえ、官民が連携し、高齢運転者による交通事故防止対策に取り組む必要。
- 国土交通省では、**2020年までに衝突被害軽減ブレーキの新車乗用車搭載率を9割以上とする目標の達成に向けて、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進安全技術を搭載した「安全運転サポート車（サポカーS）」の普及啓発に取り組んでいるところ。**

国土交通省の対応

※ 関係省庁副大臣等会議における中間取りまとめ（平成29年3月）に基づき、各種取組みを推進。

1. 「安全運転サポート車」のコンセプトの特定

「衝突被害軽減ブレーキ」と「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」等の先進安全技術を搭載した自動車



2. 「安全運転サポート車」の普及啓発等

- ◆ 愛称(セーフティ・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**を推進。
- ◆ 衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術について**国際基準化を主導**し、**安全基準の策定**を促進。
- ◆ 基準策定までの間、自動車メーカー等の求めに応じ、**衝突被害軽減ブレーキの性能を国が認定する制度**を平成30年3月に創設し、自動車メーカー等から申請があった乗用車に係る試験を実施。**平成31年4月に初回の結果（8社152型式の認定）を公表**。あわせて、認定を受けた衝突被害軽減ブレーキに対する**ロゴマーク**を作成し、公表。
- ◆ 自動車メーカーに対し、既販車への**後付けが可能な安全運転支援装置の開発を要請**。（その結果、数社が後付けの踏み間違い時加速抑制装置を開発）

<目標> **2020年までに衝突被害軽減ブレーキの新車乗用車搭載率を9割以上とする**



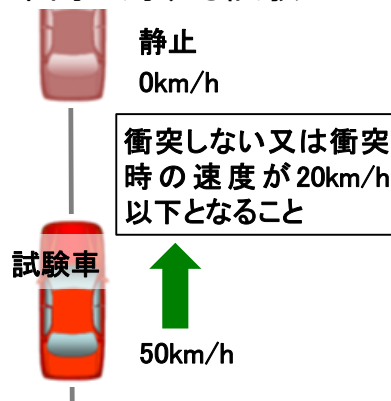
衝突被害軽減ブレーキの性能認定試験(イメージ)

今後の取組み（予定）

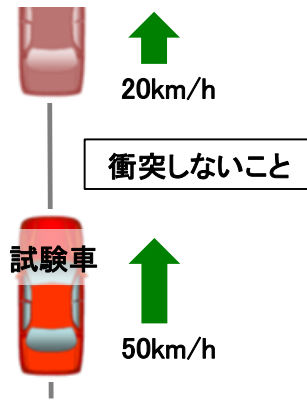
- ◆ 最近の先進安全技術の開発状況、高齢運転者の事故実態を踏まえ、**対象とする技術の追加や高度化が図られた新たなコンセプトを検討**。
- ◆ ASV推進計画等の枠組みを活用して、ISA（自動速度制御装置）等の**新たな先進安全技術の開発を促進**。
- ◆ 自動車メーカーに対して、既販車への**後付けが可能な安全運転支援装置の一層の開発を要請**。

- 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。

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



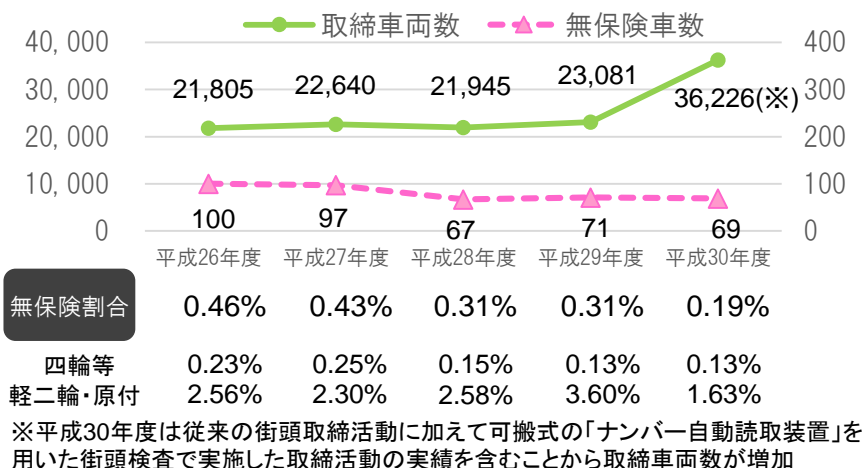
試験用ターゲット

- 公表：申請があった乗用車に係る試験を行い、順次結果を国土交通省HPで公表。
(平成31年4月に初回の結果(8社152型式の認定)を公表。)
- 認定ロゴマーク：衝突被害軽減ブレーキ及びその認定制度に対する認知度及び関心を高めるために活用。

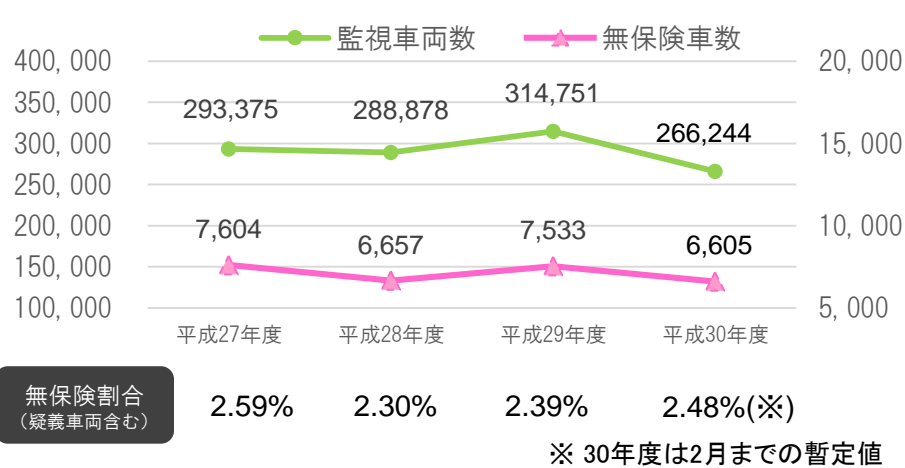
6. 無保険車対策・政府保障事業の実施状況について

- 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30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: 280回(343回)、監視活動回数: 3,274回(3,565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 699件(618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 56,915枚(58,001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 103枚(85枚)、監視活動: 警告書発送枚数 573枚(790枚)

(参考)可搬式の「ナンバー自動読取装置」を用いた対策を実施

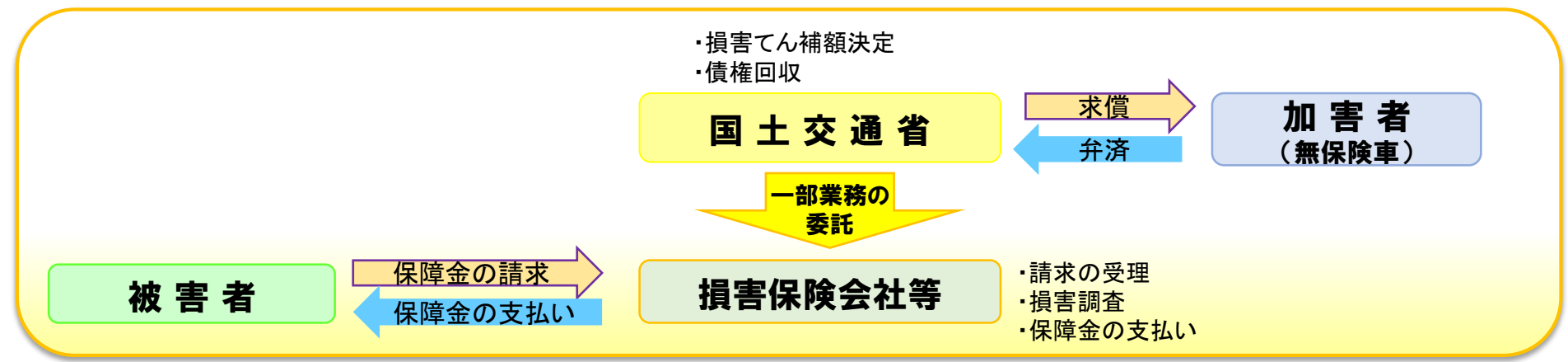
車検切れ運行車両対策の一環として、可搬式の「ナンバー自動読取装置」を35都道府県における街頭検査に導入。
今後も当該装置を活用した街頭検査の実施回数を増加するなど、更なる車検及び自賠責保険切れ運行車両の排除に努める。

※()内は平成29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
平成30年度	ひき逃げ	618	642	279
	無保険	206	209	535
	合計	824	851	814

7. 自動運転をめぐる最近の動きについて

自動運転の意義

- 自動運転の実現により、9割以上が運転者のミスに起因している交通事故の大幅な削減が期待されている。
- このほか、自動運転は、高齢者等の移動支援や少子高齢化に伴うトラック等の運転者不足への対応・生産性向上、渋滞の解消・緩和、国際競争力の強化に資する技術として期待されている。

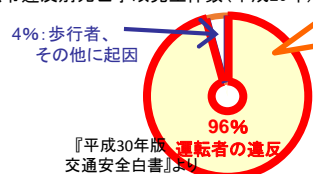


G7長野県・軽井沢交通大臣会合(平成28年9月)における自動運転試験車試乗イベント



福井県永平寺町における自動運転移動サービスに係る実証実験

法令違反別死亡事故発生件数(平成29年)



平成30年の交通事故死傷者・負傷者数

死者数	3,532人
負傷者数	524,695人

- 交通事故の削減: 自動で周辺車両や前方の状況を確認して危険を回避してくれるので安心
- 高齢者等の移動支援: 自動運転のお陰で遠出も可能になり行動範囲が広がった
- 渋滞の解消・緩和: 自動で周辺車両や前方の状況を確認して危険を回避してくれるので安心
- 生産性の向上・少子高齢化への対応: トラックドライバーの約4割が50歳以上
- 国際競争力の強化: パッケージ化、技術・ノウハウに基づく国際展開

自動運転の実現に向けた政府全体の取組み

- 自動運転に係る我が国全体の戦略である官民ITS構想・ロードマップ2018(平成30年6月 IT総合戦略本部決定)において、①高速道路における自家用車の自動運転(レベル3)を2020年目途で、②限定地域での無人自動運転移動サービス(レベル4)を2020年までに、それぞれ実用化する等の政府目標を掲げている。
- 自動運転に係る制度整備大綱(平成30年4月 IT総合戦略本部決定)において、上記の政府目標を実現するために必要な交通関連法規の見直しに向けた政府全体の方針を策定。



高速道路における自家用車の自動運転(イメージ)



限定地域での無人自動運転移動サービス(イメージ)

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(平成30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

	レベル	レベル定義概要	開発・普及に係る主な政府目標
運転支援	レベル1 (運転支援)	システムが前後・左右のいずれかの車両制御を実施 【例】自動ブレーキ、車線維持支援	自動ブレーキの新車乗用車搭載率を2020年までに9割以上
	レベル2 (高度な運転支援)	システムが前後及び左右の車両制御を実施 【例】高速道路において、①自動で追い越す、②自動で分合流を行う	・高速道路でのトラックの後続無人隊列走行の商業化(2022年以降) ・高速道路でのバスにおいて実用化(2022年以降)
自動運転	レベル3 (特定条件下における自動運転)	特定条件下においてシステムが運転を実施(作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に対してドライバーが適切に対応することが必要)	高速道路における自家用車において実用化(2020年目途)
	レベル4 (特定条件下における完全自動運転)	特定条件下においてシステムが運転を実施(作動継続が困難な場合もシステムが対応)	限定地域における無人自動運転移動サービスの実現(2020年まで)
	レベル5 (完全自動運転)	常にシステムが運転を実施	(政府目標の設定なし)

自動車の安全確保等に係る制度の概要

- 道路運送車両法では、自動車は、国が定める安全面・環境面での技術基準(保安基準)に適合するものでなければ、運行の用に供してはならないこととされている。
- 同法では、自動車のライフサイクル全体にわたり、保安基準適合性を担保するための制度を整備している。
- 今回の改正は、近年の自動車技術の進展に鑑み、自動運転技術をはじめとする先進技術を搭載した車両の安全性を確保するための措置のほか、適切な完成検査の確保、自動車検査証の電子化のための措置を講じるもの。

自動車のライフサイクル全体にわたる道路運送車両法に基づく安全確保のための制度

設計・製造過程			使用過程		
保安基準	認証(型式指定) <small>※大量生産される自動車の場</small>	新規検査・登録	点検・整備	継続検査	市場措置
<ul style="list-style-type: none"> 保安基準の策定 国際基準調和の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 型式の保安基準適合性の確認 完成検査の体制審査 	<ul style="list-style-type: none"> 使用開始前の保安基準適合性の確認(型式指定車は、メーカーによる完成検査) 所有権を公証し、ナンバープレートを交付 申請者負担の軽減のためのワンストップサービスの推進 	<ul style="list-style-type: none"> 使用過程時の保安基準適合性の維持 日常点検整備・定期点検整備 整備命令の発令 	<ul style="list-style-type: none"> 国による使用過程車の定期的な保安基準適合性の確認 	<ul style="list-style-type: none"> 使用過程時の機能追加・性能変更 リコールによる市場改修 

道路運送車両法の一部を改正する法律案のポイント

<p>○自動運転関係【1】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動運転システム(レベル3・4)の安全性を確保するため、本システムを保安基準の対象装置に追加する 自動運転システム(レベル3・4)は、使用される走行環境条件(速度・ルート・天候等)を設定する必要があるため、国土交通大臣が当該条件を付加する 	<p>○自動運転関係【2】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車の検査(車検)に電子的な検査を導入するため、自動車製作者等が保有する技術情報を一元的に管理する体制を整備する 	<p>○自動運転関係【3】</p> <ul style="list-style-type: none"> 先進技術に係る整備・改造の安全性確保のため、事業として行う場合に認証が必要な分解整備の範囲を拡大し、名称を特定整備に変更する 適切な先進技術の点検整備を確保するため、当該点検整備に必要な自動車の技術情報について、自動車製作者等から整備事業者等への提供を義務付ける 	<p>○自動運転関係【2】 (新規検査・登録関係と同様)</p> <p>○車検証電子化関係【5-2】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車検査証への新たな有効期間の記録等の業務に係る委託制度を創設し、ワンストップサービスの推進等を図る 	<p>○自動運転関係【4】</p> <ul style="list-style-type: none"> 通信を活用して使用過程時の自動車の電子制御装置に組み込まれたプログラムを改変する改造が適切に行われることを確保するため、当該改修行為等に係る許可制度を創設する <p><small>※リコールについては、自動車製作者等の責任は先進技術の搭載の有無に関わらず同等であるため、引き続き、現行制度の枠組みの中で対応する</small></p>
	<p>○完成検査関係【5-1】</p> <ul style="list-style-type: none"> 型式指定制度における適切な完成検査を確保するため、完成検査の不適切な取扱いを確実に速やかに是正させるための強制力のある措置を創設する 	<p>○車検証電子化関係【5-2】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車検査証を電子化(ICカード化)することにより、ワンストップサービスの推進等を図る 		

【1】保安基準対象装置への自動運行装置の追加

現状・課題

- 自動運転システム(レベル3・4)の安全性を確保するための保安基準(省令)を策定する必要があるが、これらのシステムは現行の保安基準の対象装置とされていない。
- 自動運転システム(レベル3・4)は、いつでもどこでも制限なく安全な自動運転を行える技術水準にはないと見込まれることから、自動運転システムが使用される走行環境条件(速度・ルート・天候・時間等)を設定することが必要。

改正内容

○自動車の保安基準(省令)の対象装置に「自動運行装置」を追加

① 認知

センサー(①)
・カメラ、レーダー等

② 予測
③ 判断

コンピューター(②,③,④)
・電子制御装置、人工知能等のプログラム等

④ 操作

○自動運行装置が使用される条件(走行環境条件)を当該装置ごとに国土交通大臣が付すこととする。

- ◆ 走行環境条件の想定される例(以下の条件の組み合わせ)
 - ・道路条件(高速道路/一般道路、専用道路/混在交通、車線数、車線の有無等)
 - ・地理条件(都市部/過疎地域等)
 - ・環境条件(天候、昼間/夜間等)
 - ・その他の条件(速度制限、決められたルートのみでの運行に限定すること等)

例えば、自動運転車の導入初期においては、昼間・晴れでの高速道路本線上における低速走行(渋滞時等)といった条件を付与することが考えられる

【2】自動車の電子的な検査に必要な技術情報の管理に関する事務を行わせる法人の整理

現状・課題

- 近年、自動ブレーキなど自動運転技術の進化・普及が急速に進展しているが、故障した場合には、誤作動による事故等につながるおそれがあるため、自動車の検査(車検)に、電子的な検査を導入する必要がある。
- 電子的な検査を行うためには、自動車製作者等が保有する技術情報が必要。

専用の機器(スキャンツール)を接続し、自動車に記録された「故障コード」を読み出す

※「スキャンツール」とは、自動車のコンピューターに接続し、記録された故障コードを読み出すための専用ツール

※「故障コード」とは、自動車の電子装置等に異常が発生した場合、自動車のコンピューターに自動記録されるコード(例:P0131)

改正内容

○自動車の検査における、電子的な基準適合性審査に必要な技術情報の管理に関する事務を(独)自動車技術総合機構に行わせ、全国の検査実施機関が活用できる環境を整備する。

(独)自動車技術総合機構
審査用技術情報管理サーバー一元管理

(独)自動車技術総合機構
軽自動車検査協会
指定自動車整備工場(民間車検場)

【3】分解整備の範囲の拡大及び点検整備に必要な技術情報の提供の義務付け

現状・課題

- 事業として行う場合に認証が必要な「分解整備」の範囲に、先進技術に係る整備・改造が含まれず、安全性が確保されないおそれがあることから、当該範囲を拡大する必要がある。
- 先進技術の点検整備をするために必要な自動車の技術情報が、整備事業者等に対し十分に提供される必要がある。

改正内容

- 認証を要する「分解整備」につき、対象装置に「自動運行装置」を追加するとともに、対象装置の作動に影響を及ぼすおそれのある整備・改造にまで定義を拡大し、名称を「特定整備」に改める。
- 自動車製作者等に対し、点検整備に必要な型式固有の技術情報を特定整備を行う事業者等へ提供することを義務付ける。

装置	取り外して行う整備・改造	取り外しを伴わない、作動に影響を及ぼす整備・改造
原動機	従来の「分解整備」	定義を拡大
動力伝達装置		拡大 (例) カメラ、レーダー等の調整
走行装置	名称を「特定整備」に変更	
操縦装置		拡大
制動装置		
緩衝装置		
連結装置		
自動運行装置		対象装置の追加
灯火装置など		「分解整備」の対象外

地方運輸局長等の認証が必要

自動車製作者等に対し、先進技術の点検整備に必要な技術情報を認証整備事業者等へ提供することを義務付け

【4】自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造等に係る許可制度の創設等

現状・課題

- 昨今の自動車技術の進展に伴い、自動車製作者等において、通信を活用して使用過程時の自動車の電子制御装置に組み込まれたプログラムを改変し、性能変更や機能追加(改造)を行うことが可能となっている。
- 現行の道路運送車両法では、通信を活用した自動車の電子的な改造が行われることは想定されていないことから、改造が適切に行われることを確保する必要がある。

改正内容

○自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造であって、その内容が適切でなければ自動車が保安基準に適合しなくなるおそれのあるものを電気通信回線の使用等によりする行為等(特定改造等)をしようとする者は、あらかじめ、国土交通大臣の許可を受けなければならないこととする。

○許可に関する事務のうち技術的な審査を(独)自動車技術総合機構に行わせることとする。

特定改造等により追加される機能の例

駐車支援機能 (SAUTO CAR JAPAN HP.2/3)

自動車線変更機能

特定改造等のイメージ

自動車製作者等

電気通信回線

自宅等

改造

【5-1】型式指定制度における適切な完成検査の確保

現状・課題

- 平成29年秋以降、自動車メーカー等において、完成検査における不適切な取扱いが相次いで発覚。
- このため、ルールの規範性向上のための省令改正等を実施したものの、現行の道路運送車両法では、完成検査における不適切な取扱いを確実にかつ速やかに是正させるための強制力のある措置を講じることができない。
- 完成検査における不適切な取扱いは、保安基準に適合していないおそれのある自動車が大量に新規登録されることに繋がるものであることから、確実にかつ速やかに是正することが必要。

改正内容

○強制力のある機動的な措置の導入

- ① 是正措置命令
 - ・自動車メーカーに対し、完成検査における不適切な取扱いは是正するために必要な措置を命ずることができることとする。
- ② 型式指定の効力の停止
 - ・必要な是正措置が講じられるまでの間、型式指定の効力を停止※することができることとする。(※実質的な出荷の停止)

○罰則の強化

上記の是正措置命令又は型式指定の効力停止を行うための報告徴収・立入検査に対する虚偽報告等に適用される罰則を強化することとする(1年以下の懲役又は300万円以下の罰金(法人両罰2億円))。

【5-2】自動車検査証の電子化

現状・課題

- 自動車保有関係手続をオンラインで一括して行うワンストップサービス(OSS)は、更なる利用の促進が必要(※)。
- 継続検査等の際にOSS申請を行ってもなお必要な車検受取のための運輸支局等への来訪負担削減を図ることが必要。

改正内容

- ※29年度のOSS利用率 ①新車新規: 31.3%(94.0万件) ②継続検査: 1.9%(28.9万件)
- 自動車検査証をICカード化することとする。
- 国からのICチップ記録等事務の委託制度を創設することとする。

現行

ユーザー: 車検依頼 → 車検完了 → 車検証送付

整備事業者等: 車検依頼 → OSS申請 → 新日車検証の交付 → 検査趣意の交付 → 車検証発行 → 検査趣意印刷

運輸支局等: 審査 → MOTAS更新 → 保安基準適合性審査 → 車検証発行 → 検査趣意印刷

運輸支局等への来訪必要

電子化後

ユーザー: 車検依頼 → 車検完了 → 国からの委託制度の創設 → ICチップの記録(検査趣意印刷)

整備事業者等: 車検依頼 → OSS申請 → 最新可能通知 → 印刷可能通知 → 車検証発行 → 検査趣意印刷

運輸支局等: 審査 → MOTAS更新 → 保安基準適合性審査 → 車検証発行 → 検査趣意印刷

運輸支局等への来訪不要

自動運転における損害賠償責任に関する検討

- 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。
- 平成28年11月より、自動運転における損害賠償責任に関する研究会において検討を行い、平成30年3月20日、報告書を取りまとめ・公表。
- 主要な方向性については、平成30年4月にとりまとめられた「自動運転に係る制度整備大綱」にも盛り込まれたところ、レベル4までの自動運転システム利用中の事故については、従来の運行供用者責任は維持することとした。保険会社等から自動車メーカー等に対する求償の在り方等については、関係者間で検討中。

【参考】免責3要件(自賠法§3)

- ・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

【主な論点とポイント】

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、求償の実効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

なども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)等で対応**することが適当である。

8. 自賠償保険支払基準等の見直しについて

自賠責保険支払基準について

- 自賠責保険における保険金の支払は、自動車損害賠償保障法第16条の3に基づき、国土交通大臣及び内閣総理大臣が定める支払基準に従って行うこととされている。
- 支払基準には傷害・後遺障害・死亡それぞれの場合について、支払額を算定するための具体的な基準が定められており、政令に定められた「保険金限度額」の範囲内でこれらの基準による積算額(=「損害額」)が支払われる。

支払基準における主要な支払項目

傷 害

- 積極損害(治療関係費等)
応急手当費、診察料、入院料等は必要かつ妥当な実費。入院中の諸雑費は原則として1,100円。
- 休業損害
収入の減少があった場合等は、1日につき原則5,700円(立証により19,000円まで支払可)
- 慰謝料
1日につき4,200円 等

後 遺 障 害

- 逸失利益
年間収入額 × 労働能力喪失率(等級ごとに5%~100%) × 就労可能年数のライプニッツ係数※
- 慰謝料等
後遺障害の等級ごとに定額で、32万円(別表第2 14級)~1,600万円(別表第1 1級)。 等

死 亡

- 葬儀費
原則として60万円(立証により100万円の範囲内で必要かつ妥当な実費)
- 逸失利益
年間収入額 × 生活費控除(おおむね35%~50%程度) × 就労可能年数のライプニッツ係数※
- 死亡本人の慰謝料 350万円 ○遺族の慰謝料 人数等により550万円~950万円 等

※生命侵害による逸失利益の算定など、期限到来前の無利息債権の現在価値を算出するための係数。支払基準の場合、法定利率及び就労可能年数等により係数が算出されている。

- 改正民法の施行(令和2年4月)に伴い、①法定利率が見直されることから、現行の法定利率(5%)を前提として算出しているライフニッツ係数(支払基準別表)を見直すことが必要となっている。
- この制度改正にあわせ、②平均余命年数の上昇、③賃金水準の変化などが見られることから、こうした社会・経済情勢の変化を踏まえ、支払基準見直しの必要があるかについて検討を行う。

①法定利率の変更

(現行)
5%

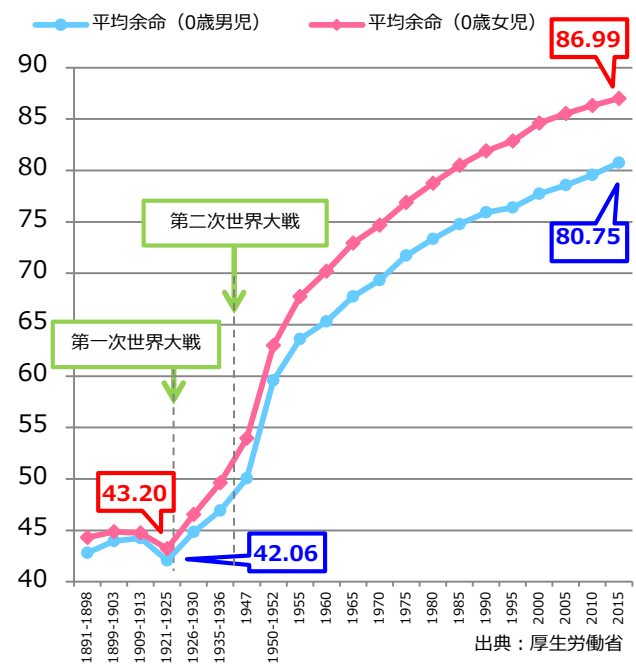
↓

(令和2年4月以降)
3%

※法定利率については、民法の一部を改正する法律(平成29年法律第44号)の施行日である令和2年4月1日以降

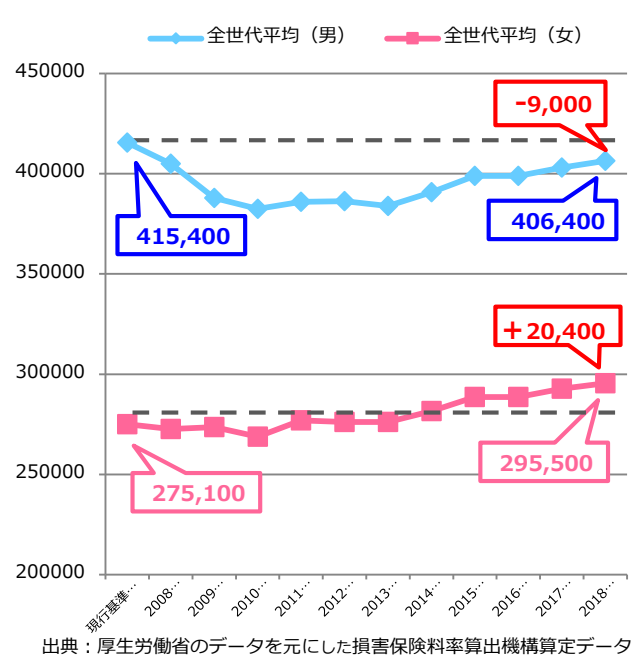
中間利息控除に用いる法定利率が変わることから、ライフニッツ係数の見直しを行う。

②平均余命年数の上昇



最新の完全生命表(2015年公表)を踏まえた就労可能年数等の見直しを行う。

③賃金水準の変化



最新の賃金構造基本統計調査(2019年公表)を踏まえた全年齢及び年齢別平均給与額等の見直しを行う。

検討結果に基づき、支払基準の改正を行う。改正支払基準は令和元年12月(予定)に公布。周知期間を経て、改正民法の施行日と同日(令和2年4月1日)に施行。