

# 配慮すべきことに関連する施策

---

国土交通省自動車局

# プラン2009目標達成に向けた途中経過の状況

## 内閣府特命担当大臣談話（H22.1）

■ 平成30年を目途に、**交通事故死者数を半減**させ、これを2,500人以下とし、**世界一安全な道路交通の実現**を目指す。

## 事業用自動車総合安全プラン2009

平成30年までの10年間で、

- **死者数半減**  
(目標:H30年250人)
- **事故件数半減**  
(目標:H30年3万件)
- **飲酒運転ゼロ**
- **危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無** (新規追加)

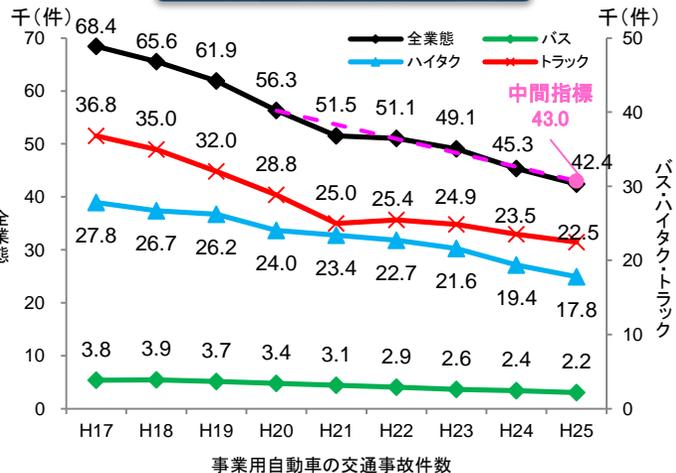
## 事業用自動車の交通事故等発生状況

＜平成20年＞      ＜平成25年＞      (中間指標)

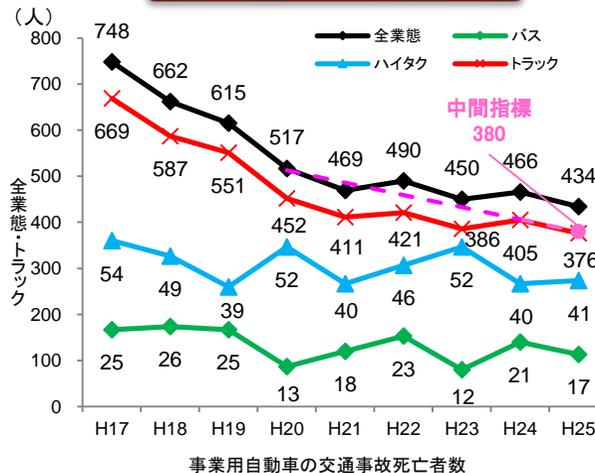
事故件数    56,305件 → **42,425件** (43,000件)  
 死亡者数    517人 → **434人** (380人)  
 飲酒運転    287件 → **126件** (ゼロ)

	事故件数	死亡者数	特徴
バス	2,164件	17人	<b>車内事故が最も多く</b> 、過半数以上が高齢者。
ハイタク	17,799件	41人	<b>出会い頭が最も多い</b> 。また、空車時の事故が全体の約3/4。死亡事故では、 <b>路上寝込み者等の轢過</b> が他業態と比較多い。
トラック	22,462件	376人	<b>追突事故が最も多く</b> 、全体の約半数を占める。死亡事故では、 <b>歩行者等の横断中に発生した事故</b> や追突事故によるものが多く、追突事故については夜間の発生が過半数以上。

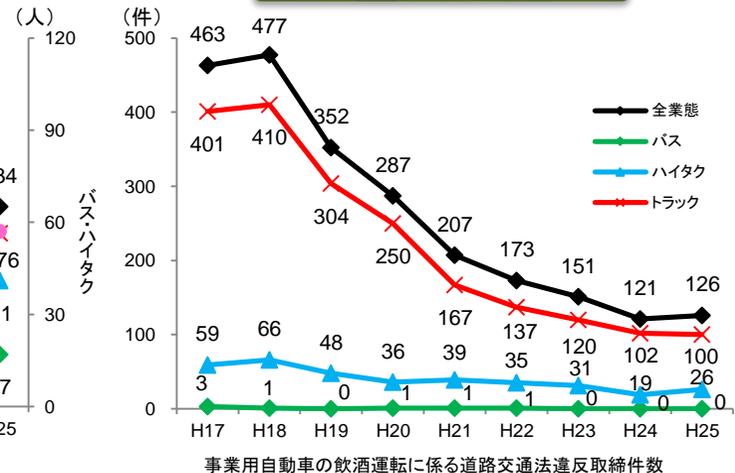
### 事故件数



### 死亡者数



### 飲酒運転



※(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(平成25年度版)」、警察庁「交通統計」により作成 (バスの飲酒運転については、国土交通省にて把握している事案のみ)

※「事故件数」とは事業用自動車による人身事故件数、「死亡者数」とは事業用自動車による交通事故死亡者数、「飲酒運転」とは事業用自動車による飲酒運転に係る道路交通法違反取締り締まり件数のことを指す

平成21年～25年までの5年間の事故等発生状況や施策の進捗状況等を踏まえ、平成30年に向け事業用自動車の事故等削減目標を達成するため、**事業用自動車総合安全プラン2009の中間見直しを行い、これまでの重点施策の更なる強化**を図るとともに、**新たな重点施策を追加**する。

## これまでの重点施策の更なる強化

### (1) 安全体質の更なる強化

- ・緊張感の維持とプロフェッショナルとしての自覚と誇りの再啓発
- ・運輸安全マネジメントの更なる実効性向上
- ・保安指導を担う指導的人材の育成 等

### (2) コンプライアンスの徹底

- ・悪質事業者の徹底した排除
- ・市場メカニズムの更なる強化 等

### (3) 飲酒運転の根絶・危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無

- ・運転者の日常的飲酒に対する指導・管理
- ・遠隔地でのアルコールチェックの更なる実効性向上
- ・啓発活動推進等による危険ドラッグ等薬物の使用禁止の徹底 等

### (4) より先進的なIT・安全技術の活用

- ・衝突被害軽減ブレーキ等のより一層の普及加速
- ・次世代運行記録計の確立、ドライブレコーダー等の普及加速
- ・更なる先進安全技術(ASV)の開発・実用化の加速 等

### (6) 道路交通環境の改善

- ・事故発生割合の高い区間等への集中的な交通事故対策
- ・地域の協力を得ながら、生活道路における交通安全対策 等



## 新たな重点施策の追加

### (5) 運行の現場を含めた関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処

- ① **きめ細やかな対策立案と現場まで分かり易い具体的なアクションの実施**  
(業界等による主体的な事故分析、必要な対策の検討・実施 等)
- ② **運転者教育の強化、担い手の確保及び育成**  
(若年運転者の効率的・効果的な指導による質の高い運転者の育成・確保、高齢運転者の運転特性を踏まえた指導の強化 等)
- ③ **事故調査機能の強化**  
(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」による事故要因の調査と再発防止策の提言を踏まえた対策の実施 等)
- ④ **運転者の体調急変に伴う事故防止対策の浸透・徹底**  
(「運転者の体調急変に伴う事故を防止するための対策」(H26.4)の現場への浸透・徹底等の引き続きの実施)
- ⑤ **高速・貸切バスの安全・安心の確保**  
(「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」(H25.4)の引き続きのフォローアップの実施と対策の更なる実効性向上に向けた検討 等)
- ⑥ **訪日旅行の安全品質の確保、積極的な発信**  
(訪日外国人が多く利用する貸切バスの安全の確保、訪日旅行の新たな付加価値としての高い安全品質の海外への積極発信 等)
- ⑦ **トラック事業及びタクシー事業の市場構造の適正化**  
(適正運賃の收受、取引の書面化、荷主勧告制度等の実効性の確保、「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法」の着実な施行 等)

## 業界毎のきめ細やかな対策の実施

### ◆ 業界毎の事故発生状況を踏まえた対策の実施

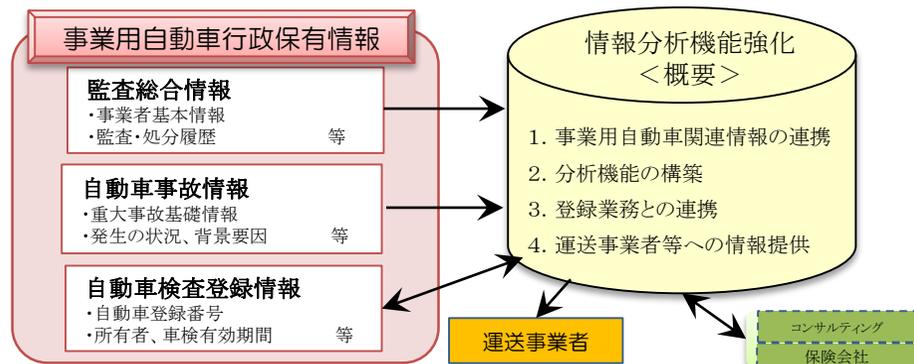
各モードの多発傾向にある**特徴的な事故にターゲットを絞り**、運転者・運行管理者など運行の**現場関係者とも一丸**となった事故抑止の取り組みを実施し、**1～2年の成果を評価**する。

- **バス**：発進時の**車内事故**防止対策の推進 等
- **ハイタク**：交差点での**出会い頭事故**防止対策の推進 等
- **トラック**：**1万台あたりの死亡事故件数を2.0以下**に 等

## 各種情報を活用した事故防止対策

### ◆ 各種情報を活用した事故防止対策 (H27年度予算要求中)

個別に管理されてきた事業用自動車に関する**行政保有情報を横断的・多角的に分析し**、**事故の未然防止のための指導や監査機能の強化**に寄与する。



## 更なるIT・新技術の活用

### ◆ 先進安全自動車(ASV)技術の普及・開発等の促進

衝突被害軽減ブレーキを始めとするASV技術について、**一層の普及加速**を図るとともに、**ドライバー異常対応システム等の新技術の開発・実用化**についても促進を図る。

### ◆ 次世代運行管理・支援システムの確立

運行記録計の低コスト化を推進しつつ、生体センサーやクラウド等を活用し、**健康管理・過労運転防止**を含めた安全運転の指導に有効な**運行管理・支援システムの確立**に向けた検討を行う。

## 危険ドラッグ等薬物対策

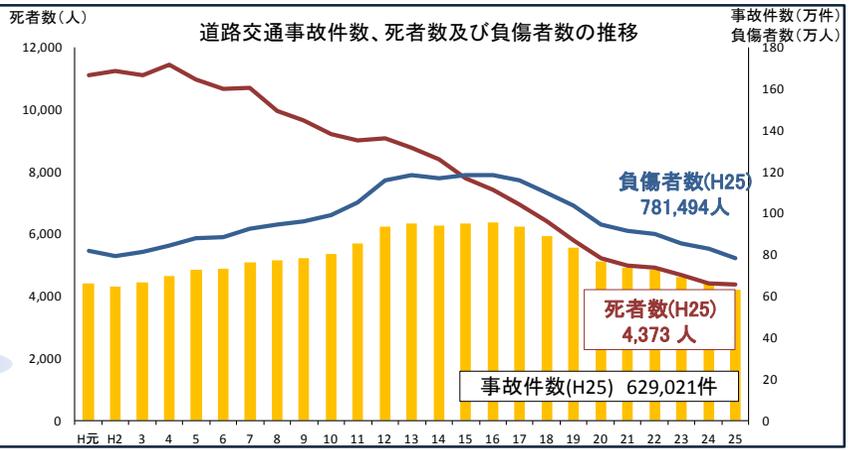
### ◆ 目標に新たに「危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無」を追加

事業用自動車の運転者による覚せい剤や危険ドラッグを使用した疑いのある事案など、公共交通の信頼そのものが崩れかねない事案が発生している。

公共交通の信頼を確保し、**薬物使用の禁止徹底**を図るため、プラン2009の**目標に新たに、『危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無』**を追加する。

## 交通事故の推移

- 交通事故死者数は近年減少傾向  
平成25年：4,373人（13年連続で減）
- 負傷者数は依然として高い水準  
平成25年：781,494人



交通事故の現状は依然として深刻

## 交通安全目標

「人」・「道」・「車」の三つの要素について政府をあげた交通安全対策の取り組み

### ○第9次交通安全基本計画(H23～H27)

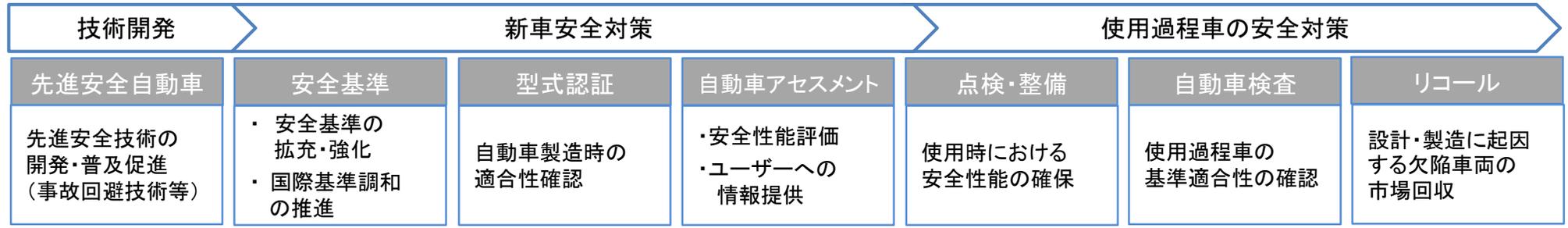
交通事故死者数3,000人以下(目標年:H27)

— 車両安全対策の目標 —

### ○交通政策審議会報告書(H23.6)

車両安全対策により、交通事故死者数をH22年比1,000人削減(目標年:H32)

## 車両安全対策の枠組み(車両の開発、製造から使用時まで)



## 主な政策課題と具体的施策

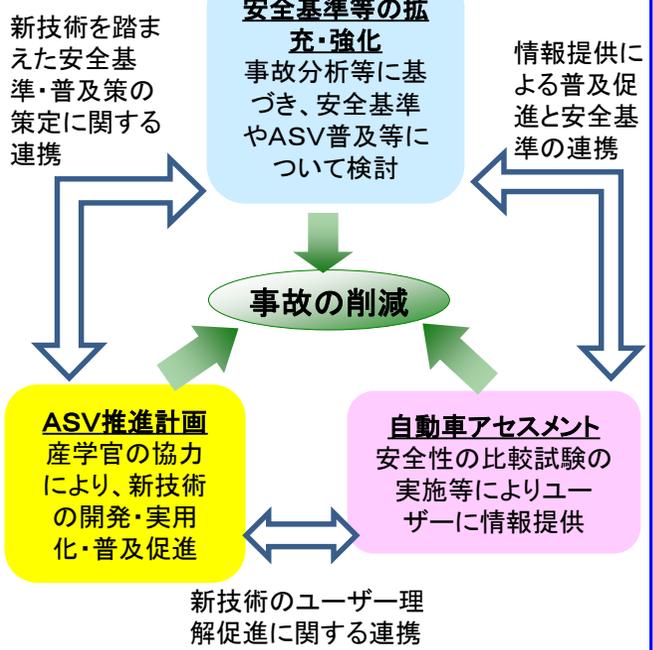
ASV・ITS	歩行者保護	基準・認証の国際化	新しい自動車への対応	整備・検査の高度化	適切なリコール
・ASV技術指針の策定 ※ASV: Advanced Safety Vehicle <ASV装置の例> - 衝突被害軽減ブレーキ - 横滑り防止装置 - ふらつき注意喚起装置 ・ASVの普及促進 - 補助制度、税制特例 ・将来的な自動運転への取り組み	・歩行者保護基準の拡充 ・自動車アセスにおける脚部保護性能評価 ・歩行者安全に資する技術開発の促進 ・ASVを活用した歩行者保護の推進	・日本の技術・基準の戦略的国際基準化 ・車両単位の相互承認(IWVTA)の実現 ・アジア等を巻き込んだ国際基準調和の推進	・電気自動車 - リチウムイオン電池搭載車の国際基準策定 ・水素燃料電池自動車 - 水素燃料電池自動車の国際基準化 ・超小型モビリティ - 超小型モビリティ認定制度 - 規格、安全基準の策定	・新技術に対応した整備 - 汎用スキャンツール標準仕様の策定 ・IT等を活用した自動車検査の高度化 ・検査データの活用 - 不具合情報の収集 - ユーザーに対する点検整備励行への活用	・迅速で着実なリコールの実施 ※平成25年度リコール届出数303件(約800万台) ・ユーザー視点に立ったリコール制度 - ユーザーからの不具合情報の収集強化 - ユーザーへの情報提供、注意喚起

## 交通事故削減への取り組み

平成23年6月  
交通政策審議会陸上交通分科会  
自動車交通部会報告書がとりまとめられた

政府目標を踏まえ車両安全対策の目標を設定  
**平成32(2020)年までに、交通事故死者数を1,000人削減(平成22年比)**

自動車局では、3つの施策(安全基準等の拡充・強化、ASV推進計画、自動車アセスメント)の連携により車両安全対策を進めている。



## 交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告書

### ●主な課題

#### (1) 少子高齢化への対応

- 高齢化の進展により高齢ドライバーの増加とともに交通事故件数も増加傾向にある。
- チャイルドシードは約6割の使用率となっているが、そのうち誤使用が約6割となっている。

#### (2) 歩行者・自転車乗員の事故防止・被害軽減対策

- 「歩行中」の死者数が最も多く、「歩行中・自転車乗車中」の死者は全体の約半数である。
- 65歳以上の高齢者・15歳以下の子供は、他の年齢層に比べ、歩行中・自転車乗車中の死傷者が多い。
- 人対車両事故においては、危険認知速度が30km/h以上で急激に死亡率が上昇している。

#### (3) 新たなモビリティへの対応

- 環境意識の高まりなどにより、ハイブリッド自動車や電気自動車が急速に普及している。
- 高齢者の移動手段の確保など、多様なニーズに対して超小型モビリティへの期待が高まっている。



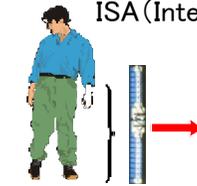
#### (4) 大型車がからむ重大事故対策

- 事故件数は少ないが、事故発生時の被害が大きい

### ●対策

- 高齢ドライバーに対応した運転支援システムの開発・普及
- 事故時の受傷メカニズムや高齢者の運転特性や高齢歩行者の行動パターンを把握するための事故調査の拡充
- チャイルドシートやジュニアシートの必要性・重要性を認識してもらい、確実かつ適切な使用を徹底するための周知活動の実施

- 自動車の歩行者保護基準の拡充
- 予防安全技術の開発・普及の検討 (衝突被害軽減ブレーキ、ISA(Intelligent Speed Adaptation)等)



歩行者脚部保護基準の導入

- 日本が技術的優位性を有するリチウムイオン蓄電池搭載車の安全性について国際標準化に向けた技術基準の検討
- ハイブリッド車等の走行音があまりしないこと(静音性)に関する技術基準の検討
- 超小型自動車等の新たなモビリティに対する安全性能や走行性能の検討

超小型自動車のイメージ

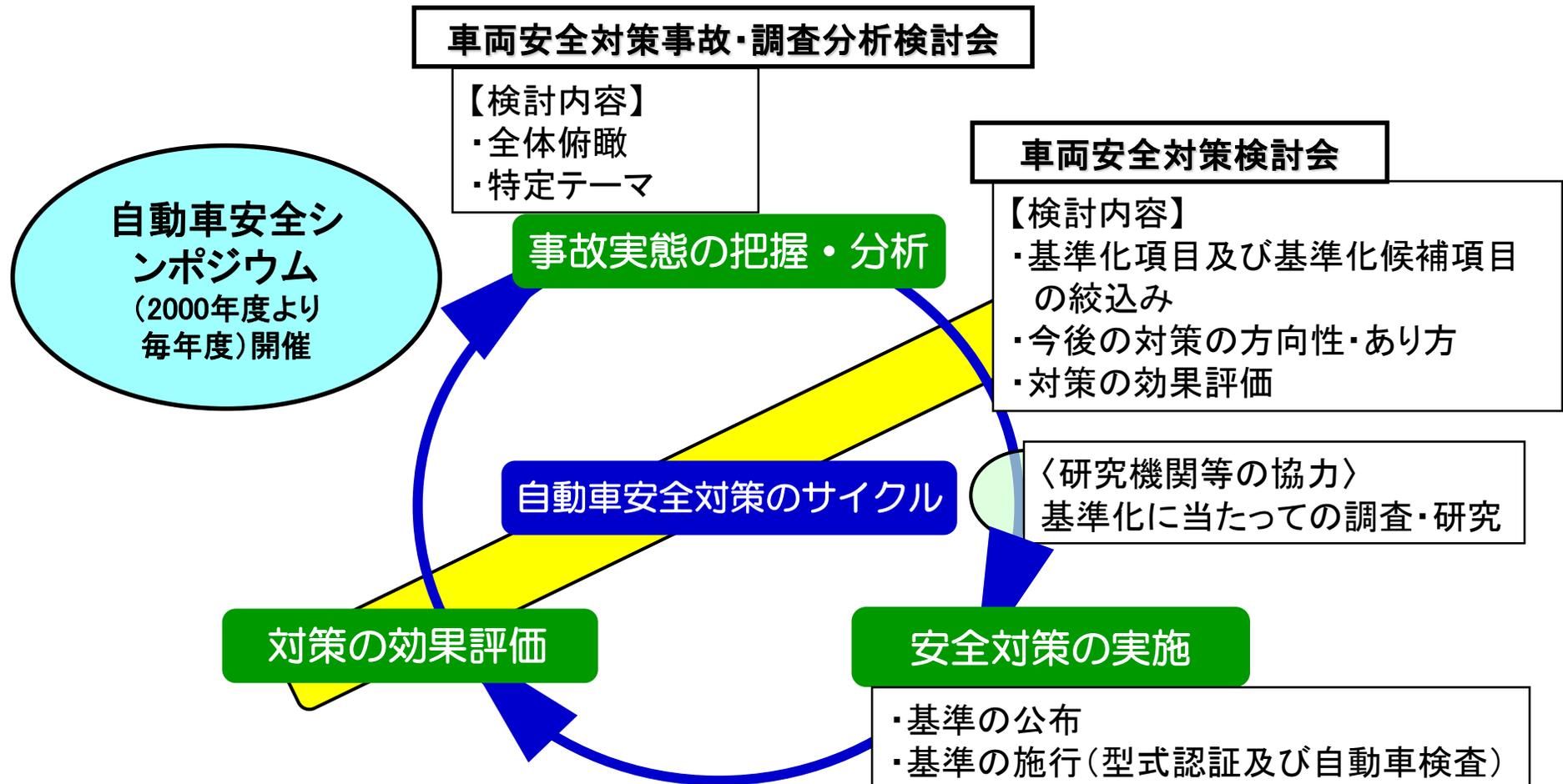


自動車用リチウムイオン蓄電池



- 事業用自動車への予防安全技術の導入に係る支援策の充実及び装着義務付けの検討 (衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置等)

- 「**事故実態の把握・分析**」→「**安全対策の実施**」→「**対策の効果評価**」からなる自動車安全対策のサイクルを、総合的かつ分野毎に実施。
- 具体的な実施体制として「**車両安全対策検討会**」及び「**車両安全対策事故調査・分析検討会**」等を経て、自動車安全対策のサイクルを推進。



 先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車「先進安全自動車(ASV)」の開発・実用化・普及の促進に取り組んでいる。  
 より高度、かつ、より広範囲な安全運転の支援を実現し、交通事故削減に大きく貢献することを目指す。

## 《先進安全自動車 (ASV) とは》

- 「先進安全自動車 (ASV)」とは、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車である。
- 「ASV推進計画」は、ASVに関する技術の開発・実用化・普及を促進するプロジェクトであり、平成3年度から実施している。

## 《先進安全自動車 (ASV) 推進計画について》

- 「ASV推進計画」を円滑に進めるために、産学官が連携した「ASV推進検討会」を設置し、ASVに関する技術の開発・実用化・普及促進に向けた検討を行っている。
- 第5期では、事故削減のため、歩行者保護や高齢者対策等を中心として、ASV技術の飛躍的高度化の検討（ドライバー異常時対応システム、ドライバーの過信等）を進めるとともに、次世代の通信利用型安全運転支援システム（歩車間通信システム等）の開発促進を図る。

第1期	第2期	第3期	第4期	第5期
平成3～7年度	平成8～12年度	平成13～17年度	平成18～22年度	平成23～27年度
技術的可能性の検討	実用化のための条件整備	普及促進と新たな技術開発	事故削減への貢献と挑戦	飛躍的高度化の実現
<ul style="list-style-type: none"> <li>○開発目標の設定</li> <li>○事故削減効果の検証</li> <li>☆ASV19台によるデモ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ASV基本理念の策定</li> <li>○ASV技術開発の指針策定</li> <li>○事故削減効果の検証</li> <li>☆ASV35台によるデモ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○運転支援の考え方の定</li> <li>○ASV普及戦略の策</li> <li>○通信技術を利用した技術開発の促進</li> <li>☆ASV17台による通信用の実証実験</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通事故削減効果の評価手法の検討及び評価の実施</li> <li>○通信利用型実用化システム基本設計書の策定</li> <li>☆ASV30台による通信型の公道総合実験</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ASV技術の飛躍的高度化に関する検討</li> <li>○通信利用型安全運転支援システムの開発促進に関する検討</li> </ul>



我が国のCO2排出量の約2割を占める自動車分野において、新車の環境性能の向上対策が主要な対策。また、大気汚染対策の継続も必要。

- ・野心的な燃費基準の策定による将来開発目標の設定、排出ガス基準等の強化
- ・環境性能に応じた税制優遇措置や補助制度の実施
- ・次世代大型車に係る技術開発支援

環境対応車の  
開発・普及促進

等

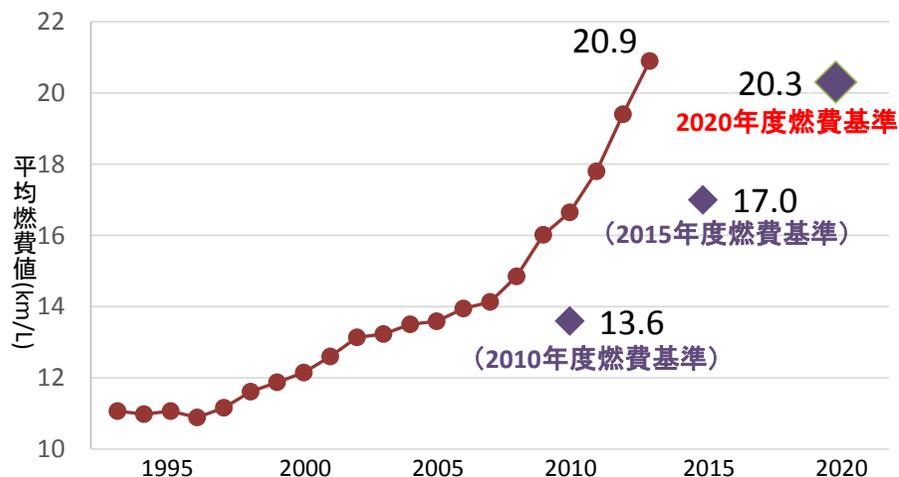
## 燃費基準の策定

### ■ 野心的な基準の策定

将来の開発目標を示す。さらに、随時の見直しを実施。

- 2006年に世界で初めて重量車の燃費基準を策定。
- 世界最高水準となる2020年度乗用車燃費基準を新たに制定。

乗用車新車平均燃費の改善推移



## 税制優遇措置・導入補助

### ■ 税制優遇措置（エコカー減税等）

- 電気自動車等次世代自動車に係る車体課税の減免
- ガソリン自動車等に対する燃費性能に応じた減免措置による技術革新の誘発

### ■ 環境対応車の導入補助

- 環境性能に優れた自動車を取得する場合などに、一定額を補助

ハイブリッド車に匹敵する燃費性能を有するガソリン自動車



電気自動車



圧縮天然ガス(CNG)自動車

○新車対策に加え、最適な利活用の推進、環境対応車普及のための環境整備等も重要。

- ・エコドライブの普及・啓発により、自動車の省エネ運転を推進。
- ・超小型モビリティや電気バス等環境対応車を活用したまちづくりを推進。
- ・電気自動車等の機能を最大限活用した未来のくらしをデザイン。

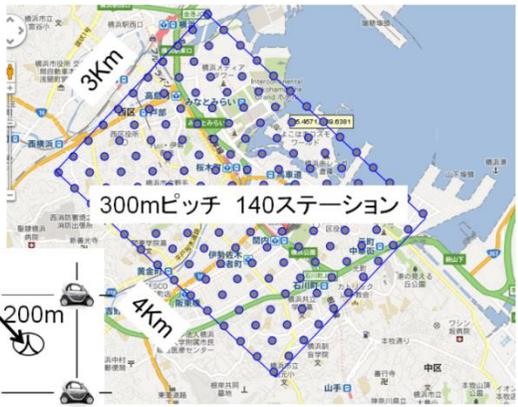
## 環境対応車を活用したまちづくり

- ◎ 超小型モビリティをはじめとする電気自動車等は、低炭素社会の実現に資するとともに、人口減少・高齢化時代に対応するコンパクトなまちづくりにも適した交通手段。
- ◎ このため、都市の低炭素化、集約型都市構造の実現、高齢化社会への対応等持続可能なまちづくりに向けた取り組みと環境対応車普及の取り組みを一体的に推進し、環境対応車を活用した低炭素まちづくりの実現を図る。

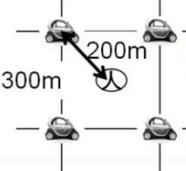
## 超小型モビリティの活用事例

横浜市の中心エリアである、みなとみらい地区の3×4kmの範囲に無人貸渡しステーションを高密度に配置し、超小型モビリティ100台によるワンウェイ型カーシェアリングを実施する。

〔導入車両〕  
日産「ニューモビリティコンセプト」



300mピッチ 140ステーション



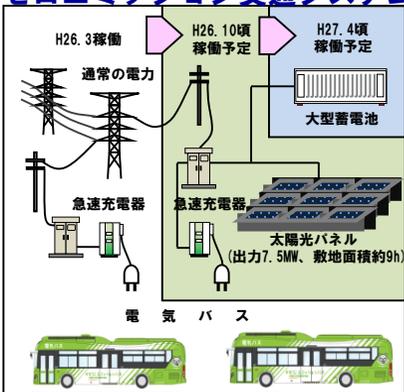
## 電気バスの活用事例

福岡県北九州市において、太陽光発電と電気バスを組み合わせ、ゼロエミッション交通システム(全くCO2を排出しない交通システム)を構築し、地域の環境対策を推進するとともに、当該事業を通じて関連企業の誘致による地域振興及び環境未来都市をテーマとした観光振興を図る。

〔導入電気バス〕



### ゼロエミッション交通システム



H26. 3稼働  
通常の電力  
急速充電器  
電気バス

H26. 10稼働予定  
急速充電器  
急速充電器  
太陽光パネル (出力7.5MW、敷地面積約9h)

H27. 4稼働予定  
大型蓄電池

自動車事故に対する保障の基本は、金銭賠償。  
しかし、被害の中には保険金では救済できない被害も存在

国土交通大臣が作成する自動車事故対策計画に基づき、再保険料の運用益を活用し、被害者の保護の増進を図るとともに、自動車事故の発生の防止に資するための事業を実施(自賠法附則第4条・第5条)。

## <運用益事業>

- 保険金では救済できない被害の救済
  - ・医療制度の限界を補完
  - ・各種の被害者救済に係る社会活動を支援
- 事故削減による保険収支の改善

## 被害者の救済対策

### 重度後遺障害被害者への支援

- 療護センターの設置・運営・・・他に受け入れる医療機関がない最重度の後遺障害被害者に対する専門的治療を実施
- 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



- 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システムを整備  
<病院・施設の指定状況(平成26年度末現在)>
  - ・短期入院協力施設：144箇所
  - ・短期入所協力施設：28箇所
- 訪問支援サービス・・・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



### 事故の相談・解決

- 日弁連交通事故相談センターによる法律相談
- 指定紛争処理機関による保険金支払等を巡る紛争の解決



### 交通遺児への支援

- 生活資金の無利子貸付・給付
- 賠償金を基にした育成基金の運営
- 交通遺児の集いの開催



## 自動車事故の防止

- ASV(先進安全自動車)の普及
- 交通事業者の運行管理の高度化、社内安全教育の実施
- 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の結果公表により、車両の安全性能を向上

