

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29年5月30日

1. 平成29年度運用益事業について	2
2. 被害者救済対策に係る意見交換会の開催	3
3. 無保険車対策について	5
4. 政府保障事業の実施状況について	6
5. 一般会計の繰入金の繰入れ・繰戻し状況	7
6. 自動運転における損害賠償責任に関する研究会	8
7. 事業用自動車の安全対策について	9
8. 高齢運転者の事故防止に向けた国土交通省の取組について	17
【参考】交通事故の発生状況等について	20

1. 平成29年度運用益事業について

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

※主な新規・拡充事業を抜粋。単位未満は四捨五入。

国の運用益事業

被害者救済対策

- 療護施設機能委託病床の設置・運営（関東西部）（（独）自動車事故対策機構運営費交付金）（29年度：6,843百万円の内数）
- 一貫症例研究型委託病床の設置・運営（同上）（同上）
- 療護センターにおけるMSW機能の強化（同上）（同上）

事故防止対策

- 自動車アセスメント事業の充実（同上）（同上）

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（29年度：10.4百万円）
- 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（29年度：10百万円）

事故防止対策

- 高齢者交通事故の原因とその施策に係る研究（29年度：18百万円）
- 高齢運転者の事故予防に向けた運転能力の適正評価と早期介入に関する研究（29年度：6百万円）

JA共済の運用益事業

後遺障害認定対策

- 適正な後遺障害認定に資する医療研究に対する支援の実施（29年度：6百万円）

運用益事業の 合計額（平成29年度）

国	保険会社	JA共済	合計額
約123.5億円 (5億円(4.1%)減)	約19.1億円 (5,633万円(2.9%)減)	13.7億円 (11百万円(0.8%)減)	約156.4億円 (前年度比 5.9億円(3.6%)減)

①平成28年度における開催概要

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の課題について整理を行い、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**ニーズにあった被害者救済対策を進めて行くため、被害者団体等との意見交換会を開催。**

平成28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
(関東学院大学准教授)
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)

他、NASVA、国土交通省、厚生労働省
(第3回のみ)

〔開催回数〕

年度内に、**計 4 回** 開催

第1回 28年 8月 2日(火)
第2回 28年11月 8日(火)
第3回 29年 1月30日(月)
第4回 29年 3月 2日(木)

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

自動車事故被害者に対しては、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が適切に提供されることが必要となる。これらの情報については早期に入手することが望ましく、被害者が様々な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、支援窓口等との連携関係を構築する必要がある。

② 情報提供の充実

被害者等が必要とする情報を必要なときにわかりやすく入手できるよう、情報提供を充実する。各種相談機関や支援窓口等での各種相談・支援で活用できるようパンフレット等の配布による情報提供を継続し、情報の入手についての支援を充実する。
また、介護者なき後問題(いわゆる親なき後問題)への対応については、「介護者なき後、親なき後に備えるための情報提供サイト(以下、「ウェブサイト」という。)」を継続的に運営することで被害者等の情報収集について支援を行う。

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。これまでに実施してきた利用促進策の効果を踏まえ、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、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、短期入所については、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り、地域の窓口においても、交通事故被害者の対応ならば協力施設が案内されるというような姿を意識する必要がある。

短期入院・入所の利便性向上を図ることと同様、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は、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し、継続して取り組んでいくことが重要である。



平成29年度の意見交換会

平成29年度においても、被害者団体等との意見交換会を開催し、意見交換を通じて得られたアイデアや連携関係を通じた取組を推進し、引き続き意見を交換しながら事業を実施していく必要がある。

②被害者救済対策の主な取組

協力病院・施設における短期入院・入所の利用促進策の実施

短期入院協力事業については、全国166病院(平成29年3月時点)の協力のもと、利用者の積極的な受入を実施。また、平成25年度より事業を開始した短期入所協力事業については、平成32年度までに全国に協力施設を展開をすることを目標(交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定))に、41都府県71施設(平成29年3月時点)の協力のもと利用者の積極的な受入を実施。

<病院・施設の指定状況>

- ・短期入院協力病院: 166病院
- ・短期入所協力施設: 71施設

※平成28年度末現在

<協力病院・施設の利用状況>

平成28年度利用実績
のべ 877名

(協力病院・協力施設に係る情報提供)

<掲載情報>

○病院・施設の概要

- ・診療科目
- ・実施サービス
- ・病床数
- ・入所定員数
- ・看護体制
- ・介護体制
- ・連携医療機関

○受入体制

- ・受入対象者
- ・受入期間
- ・医療機器・リハ機器整備状況
- ・リハビリテーション体制
- ・利用できるサービス
- ・申込方法

等

情報提供の充実

事故直後の対応や各種支援制度を網羅的に集約したパンフレットによる情報提供を実施。平成29年3月に情報の更新・増刷の上、損保会社、救急病院、自治体の支援窓口等に追加で配布。また、パンフレットと同様の情報が閲覧できるよう国交省HPを整備。

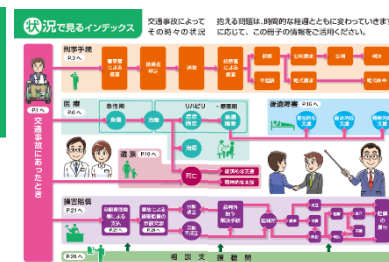
<パンフレットの主な配布先>

損保会社、救急病院、MSW協会、市民相談所、交通事故相談所(自治体)、各相談機関 等

(表紙)



(状況毎のインデックス)



介護者なき後問題に対応した情報提供の実施

在宅介護家庭の介護者なき後に備えるために必要な制度情報や施設情報を集約し、情報提供サイトに掲載。

<掲載情報例>

地域情報 ※(受入施設・ショートステイ、相談窓口等)、財産管理に利用できる制度の紹介、準備が必要な事項 等

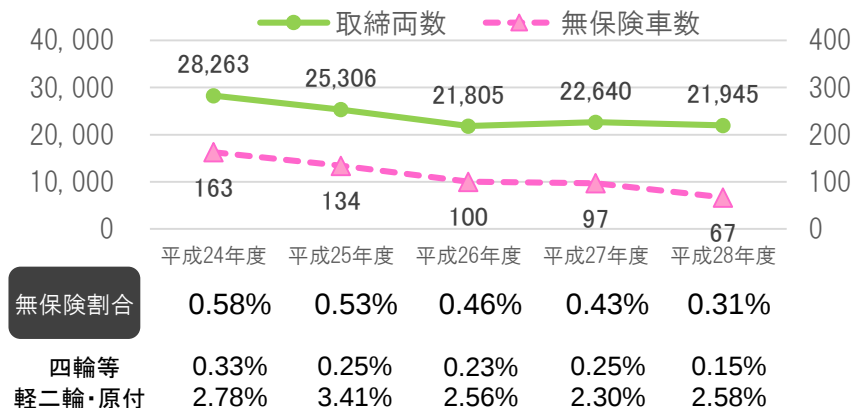
※情報掲載地域 東北、北陸信越、中部、近畿、中国、四国、九州、神奈川県の各地域 (平成28年度末現在)

平成32年度までに全国地域を網羅
(NASVA第4期中期目標)

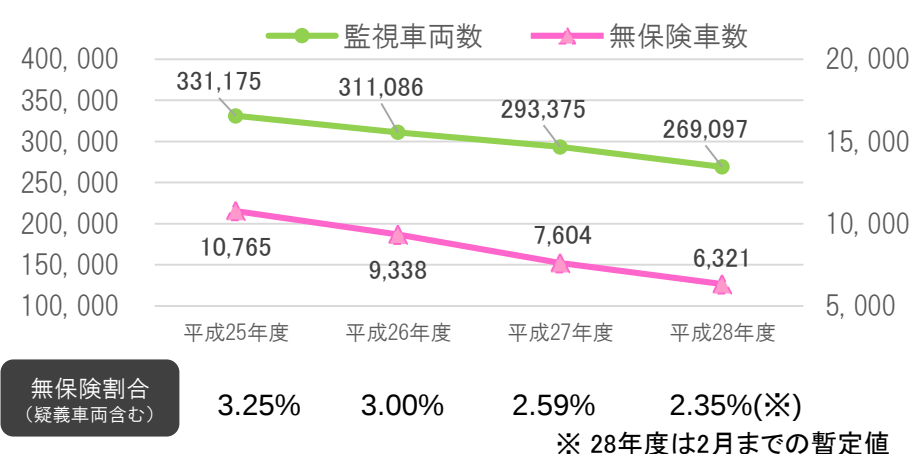
3. 無保険車対策について

- 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28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: 350回(347回)、監視活動回数: 3,524回(3,611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 657件(866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 (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、加入状況の確認を行う。)
→ はがき発送枚数 59,256枚(57,885枚)
- ・ 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(92枚)、監視活動: 警告書発送枚数 736枚(750枚)

※()内は平成27年度実績

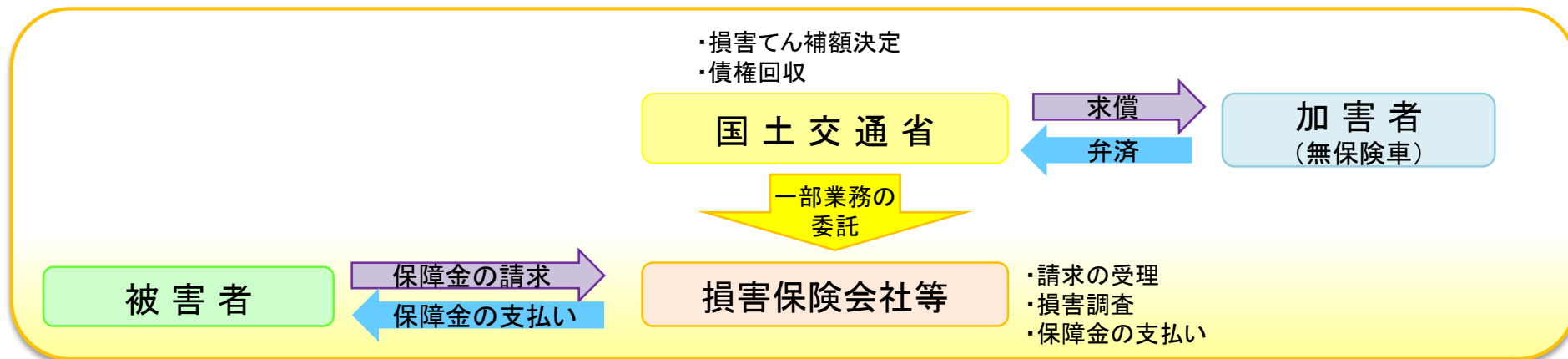
4. 政府保障事業の実施状況について

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

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26年度	ひき逃げ	1,209	973	740
	無保険	320	233	723
	合 計	1,529	1,206	1,463
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

5. 一般会計の繰入金の繰入れ・繰戻し状況（平成29年度末現在）

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

保険勘定（自動車事故対策勘定）

年度	繰入額	繰戻額	元本残高	利子相当額	備考
6年度	7,800億円		7,800億円		当初
7年度	2,910億円		10,710億円		当初
8年度		1,544億円	9,166億円		補正
9年度		808億円	8,358億円		補正
12年度		2,000億円	6,358億円		当初
13年度		2,000億円	4,358億円		当初
15年度		508億円	4,358億円		補正(利子分)
29年度末累計	10,710億円	6,860億円	4,358億円	1,273億円	

●自動車安全特別会計から平成6年度及び平成7年度に一般会計に繰り入れた繰入金のうち、約6,000億円が未だに繰り戻されていない。

●自動車安全特別会計への繰戻しの期限は、大臣間の合意により決められてきたところ。

●平成23年度までに繰り戻すとの大臣間合意であったが、平成23年度予算案では繰り戻されなかったため、平成22年12月22日、期限を平成30年度までとする大臣間の合意を新たに交わした。

保障勘定

年度	繰入額	繰戻額	元本残高	利子相当額	備考
6年度	300億円		300億円		当初
7年度	190億円		490億円		当初
15年度		61億円	490億円		補正(利子分)
29年度末累計	490億円	61億円	490億円	48億円	

合計

年度	繰入額	繰戻額	元本残高	利子相当額	備考
29年度末累計	11,200億円	6,921億円	4,848億円	1,321億円	

繰戻し期限

6,169億円

平成9年度から
平成12年度まで

平成6年2月10日 合意

{ 藤井裕久 大蔵大臣
伊藤 茂 運輸大臣

平成13年度から
平成16年度まで

平成11年12月17日 合意

{ 宮沢喜一 大蔵大臣
二階俊博 運輸大臣

平成17年度から
平成23年度まで

平成15年12月17日 合意

{ 谷垣禎一 財務大臣
石原伸晃 国土交通大臣

平成24年度から
平成30年度までの間

平成22年12月22日 合意

{ 野田佳彦 財務大臣
馬淵澄夫 国土交通大臣

一般会計の財政状況は引き続き極めて厳しい状況にあることから、やむを得ない措置として、平成29年度当初予算案による繰戻しはされなかったが、大臣間の合意により定められている期限である平成30年度までに着実に繰戻しが行われるよう求めてまいりたい。

6. 自動運転における損害賠償責任に関する研究会（概要）

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

※ 今年度も、自賠責保険のあり方を含めた損害賠償制度について引き続き検討を進める。

第4回 平成29年夏頃（予定）

- ・ 各論点についての議論等

3. 委員等

（委員）

落合 誠一
窪田 充見
古笛 恵子
藤田 友敬
藤村 和夫

東京大学名誉教授（座長）
神戸大学大学院法学研究科教授
弁護士
東京大学大学院法学政治学研究科教授
日本大学法学部教授

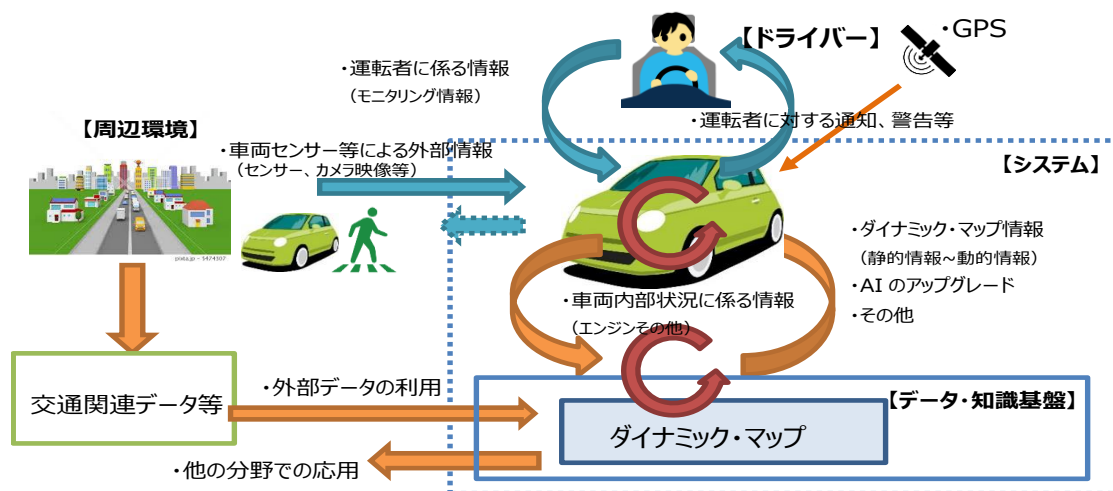
（敬称略）

（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、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、法務省民事局付

（参考）

自動運転では、システムの欠陥・障害等による事故が想定され、事故原因・責任関係の複雑化が予想される。



軽井沢スキーバス事故の発生直後の国土交通省の対応

事故概要

平成28年1月15日(金)午前1時55分頃、長野県軽井沢町の国道18号線碓氷バイパス入山峠付近において、貸切バス（乗員乗客41名）が反対車線を越えて、道路右側に転落、**乗員乗客15名（乗客13名・乗員2名）が死亡、乗客26名が重軽傷（骨折等の重傷17名・軽傷9名）**を負う重大な事故が発生。

バスは、スキー客を乗せ、東京を出発し、長野県の斑尾高原に向かっていた。

事故発生直後の国土交通省の対応

- 事故直後、国土交通大臣を本部長とする対策本部を設置（これまで17回開催）
- 被害者相談窓口（本省・地方運輸局）において、被害者の方々からの相談・要望に対応
- 貸切バス事業者「(株)イーエスピー」に特別監査を実施（1/15, 16, 17, 29）
- 事業用自動車事故調査委員会へ調査を要請（1/15）
- 石井大臣(1/16)、山本副大臣(1/15)が現地を視察
- 全国の貸切バス事業者に対し、街頭監査・集中監査を開始（1/19以降）
- 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会開催（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（2/19）
- 「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」とりまとめ（6/3）
- 改正道路運送法公布（12/16）、施行（12/20）（*許可更新制H29/4/1施行）

＜バス事業者概要＞

- 事業者名：(株)イーエスピー
（東京都羽村市富士見平）
- 許可年月日：平成26年4月18日
- 保有車両数：12台
- 事故車両：三菱製大型バス
初度登録年度：平成14年10月

＜特別監査で判明した主な違反＞

- ✓ 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

●事故車両の損傷状況



●事故直前の運行経路



軽井沢スキーバス事故対策検討委員会

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 進捗概要(平成29年3月31日)

平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、再発防止策について同年6月に総合的な対策をとりまとめたところ。

総合的な対策

主な実施項目

全体 : **80** / 85 項目 着手済

(1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化

26 / 27 項目
着手済

- ・ 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

(2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等

21 / 21 項目
着手済

- ・ 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

8 / 10 項目
着手済

- ・ 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

19 / 20 項目
着手済

- ・ 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

(5) ハード面の安全対策による事故防止の促進

14 / 15 項目
着手済

- ・ 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

未実施のランドオペレーターへの規制等についても逐次実施に移していく。

道路運送法の一部を改正する法律（平成28年12月9日公布）

最近の貸切バス事業における事故を踏まえ、事業許可に係る更新制の導入、事業者等の欠格事由の拡充、監査機能の強化と自主的改善の促進に向けて民間指定機関が巡回指導等を行うための負担金制度の創設等の措置を講ずる。

背景

本年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」において6月3日に「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」をとりまとめ、再発防止策を明示

- (1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化
- (2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等
- (3) 監査等の実効性の向上
- (4) 旅行業者、利用者等との関係強化
- (5) ハード面の安全対策による事故防止の促進

早期に法律上の措置が必要な(2)・(3)の事項について、以下のとおり対応

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



改正案の概要

① 事業許可の更新制の導入

- 貸切バス事業者が安全に事業を遂行する能力を有するかどうか5年ごとにチェック

② 不適格者の安易な再参入・処分逃れの阻止

旅客自動車運送事業に関し、

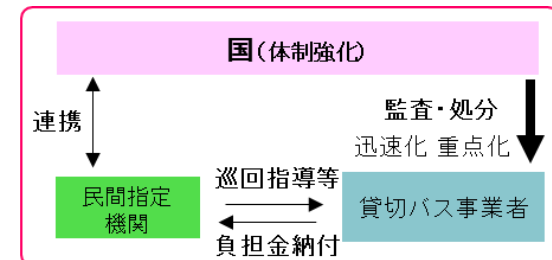
- 事業の許可について、
 - ・欠格期間の延長（現行：2年⇒改正後：5年）
 - ・許可取消を受けた会社の子会社等、処分逃れを目的として監査後に廃業した者等の参入を制限
- 運行管理者（※）の資格者証の交付について、
 - ・欠格期間の延長（現行：2年⇒改正後：5年）
- （※）乗務員の労務管理や車両の日常点検等の運行管理の責任を担う者
- 休廃業を30日前の事前届出へ（現行：事後届出制）

③ 監査機能の補完・自主的改善の促進

- 貸切バス事業者に対して民間指定機関による巡回指導等を行うため、当該機関による貸切バス事業者からの負担金徴収の制度を創設

④ 罰則強化

- 輸送の安全確保命令に従わないバス事業者に対する法定刑の強化、法人重科の創設
 （現行：100万円以下の罰金（違反者・法人）⇒改正後：懲役1年・150万円以下の罰金（違反者）、1億円以下の罰金（法人））



不適格者の排除等により、安全・安心な貸切バスの運行を実現

【目標・効果】

貸切バス事業者が原因となる事故について、乗客の死亡事故をゼロとすることを目指すとともに、乗客の負傷事故を10年以内に半減することを目指す。

7. 事業用自動車の安全対策について 事業用自動車総合安全プラン2009の概要

内閣総理大臣談話要旨（H21.1）

- 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

運送のプロとして乗客の生命、顧客の財産を預かるバス・タクシー・トラック等の事業用自動車は、一たび事故が発生すると社会的影響を及ぼす可能性が大きいことから、より高度な安全性を求められている。

また、上記の政府全体の事故削減目標を踏まえ、取組を進めているところであるが、このような状況を鑑み、事業用自動車の事故による死者数半減等を目標とした「**事業用自動車総合安全プラン2009**」を策定し、同プランのもと、事業用自動車の事故防止対策を進めている。

（参考）安全プラン2009の目標値

- **死者数半減** ○ **事故件数半減** ○ **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**
- （目標：H30年250人） （目標：H30年3万件）

事業用自動車の交通事故等発生状況

（平成20年）→（平成28年）

【事故件数】

56,305件 → 33,336件

【死亡者数】

517人 → 363人

【飲酒運転】

287件 → 134件

事業用自動車総合安全プラン2009 重点施策

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

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

- ・運転者教育の強化、担い手の確保及び育成
- ・事故調査機能の強化
- ・運転者の体調急変に伴う事故防止対策の浸透・徹底
- ・高速・貸切バスの安全・安心の確保
- ・訪日旅行の安全品質の確保、積極的な発信

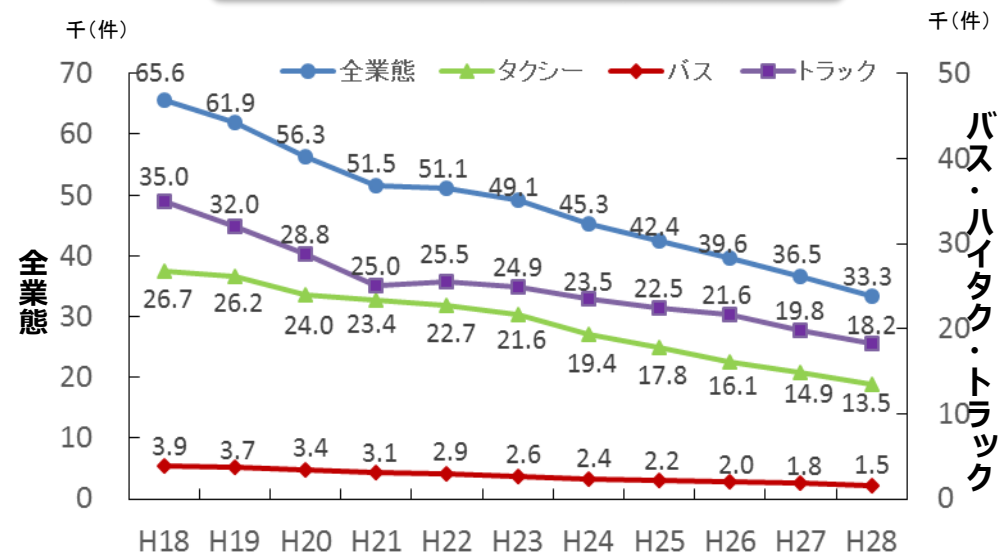
6. 道路交通環境の改善

- ・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

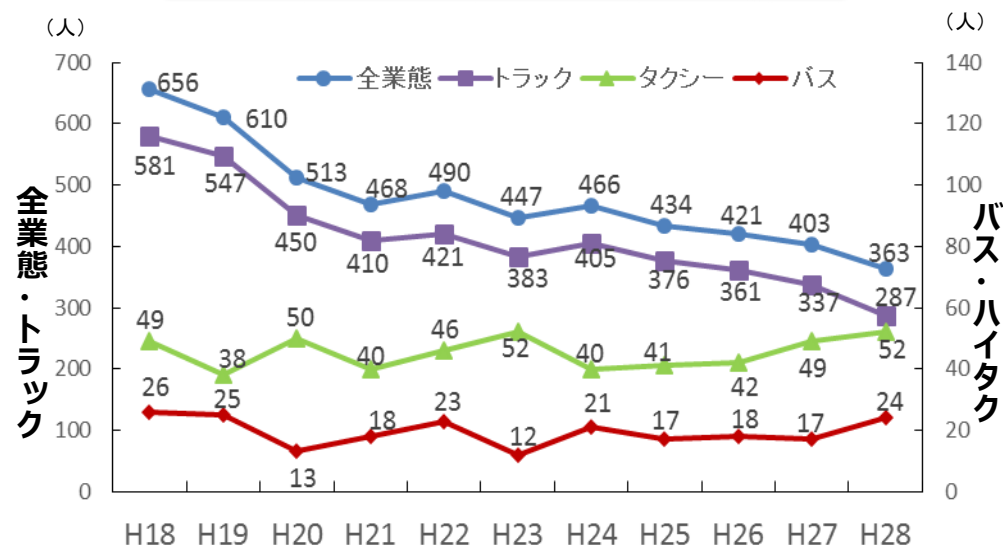
7. 事業用自動車の安全対策について

事業用自動車の交通事故等発生状況

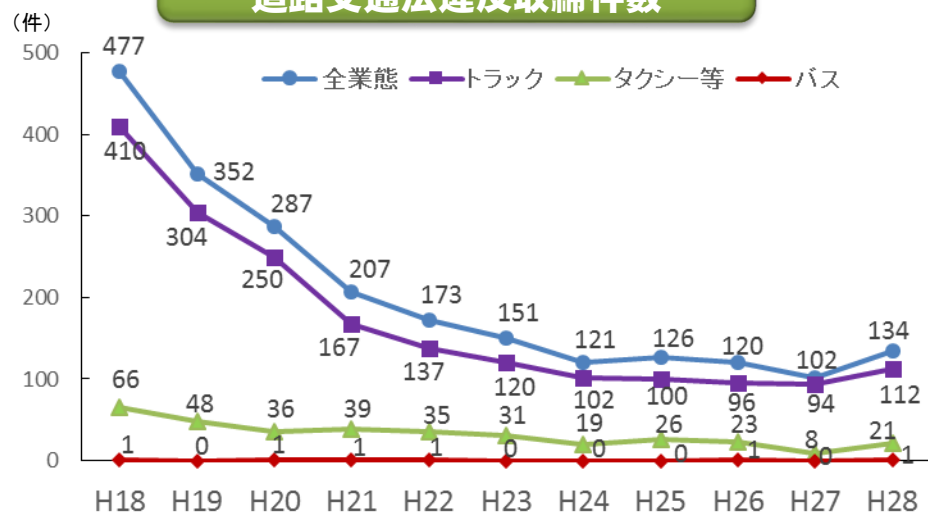
事業用自動車の交通事故件数



事業用自動車の交通死亡事故件数



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2009の達成状況

	【平成30年目標値】	【平成28年】
事故件数	30,000件 (43,000件)	33,336件 (42,425件)
死亡者数	250人 (380人)	363人 (434人)
飲酒運転	ゼロ	134件 (126件)

※カッコ内は平成25年の値

- ◆ **事故件数は中間目標を達成**
- ◆ **死亡者数は中間目標に達せず減少が鈍化**
- ◆ **最終目標達成に向けより一層の対策の周知徹底が必要**

「事業用自動車総合安全プラン2009」(「プラン2009」)における目標の達成見通し

- ◆ 交通事故件数は着実に減少しているが、死者数及び飲酒運転の件数については、現在の減少率では目標達成が困難な見込み
- ◆ 平成26年以降の憂慮すべき状況
 - ・タクシーの交通事故死者数は増加
 - ・バスの交通事故死者数は横ばい
 - ・トラック運転者の飲酒運転が依然として多く発生

	交通事故件数	交通事故死者数	飲酒運転に係る違反取締件数
目標	3万件以下	250人以下	ゼロ
H27実績	36,499件	403人	102件
H30の見込み	29,900件※	360人※	75件※

※ 直近5年間の平均減少率を用いて算出

「プラン2009」見直し時(平成26年11月)からの状況変化・新たな課題等

- ◆ 軽井沢スキーバス事故(H28.1)等社会的に影響の大きな事故の発生、事故を踏まえた新たな安全対策の策定
- ◆ 自動車の先進安全技術の開発・普及の進展
- ◆ 人口減少、高齢化の下での輸送サービスの確保のための生産性の向上、サービスの向上に係る取組みや議論の進展
- ◆ 運転者の健康・過労に起因する事故の増加
- ◆ 運行中に携帯電話等を操作する事案の頻発 等

交通事故実態や社会情勢の変化等を踏まえ、新たな対策理念と対策指標、施策群を早急に設定する必要

新たなプランの策定

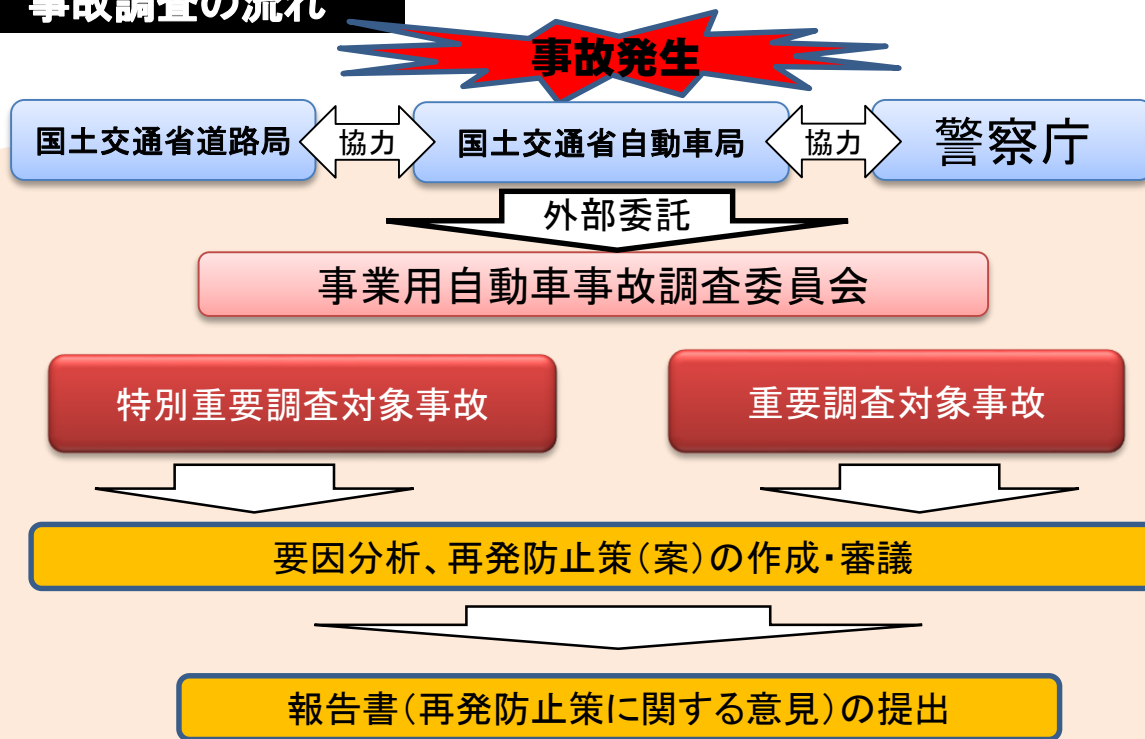
上記の状況変化等に対応するため、「プラン2009」に代わる新たな事業用自動車総合安全プランの策定作業を開始する。

- ◆ 計画期間： 平成29年度(2017年度)～32年度(2020年度)の4ヶ年 (第10次交通安全基本計画の計画期間と連動)
- ◆ 策定期期： 平成29年夏頃

経緯

- 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
問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ところ。
- 平成26年6月、（公財）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。
- 平成29年5月末現在、20件について議決・公表し、13件について調査を実施して
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

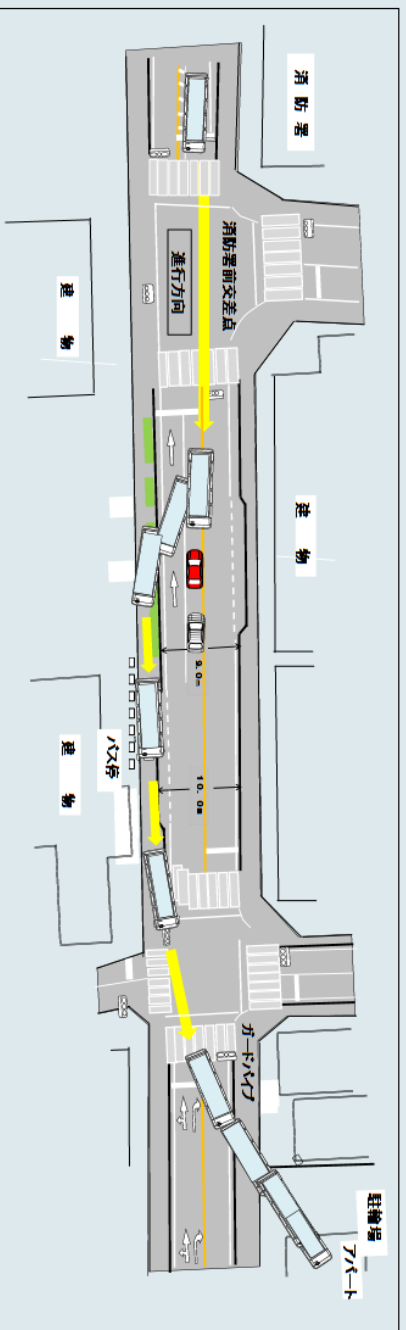
事業用自動車事故調査報告書 概要 ～乗合バス(大型)の衝突事故～ (東京都小金井市 都道134号線)

事故概要

平成28年1月7日15時45分頃、東京都小金井市の都道134号線において、走行中、コングレートを斜めに横切り右側の歩道に乗り上げて、ガードパイプに製土留めにながら衝突し、み、交差点の信号路をなぞり倒れた乗車者2名が死亡した。この事故のため病院に搬送された。



事故状況図



原因

- 乗合バスの運転者が、**意識を失ってけいれん発作**を起こし、無意識にアクセルペダルを踏み込んだことにより発生したものと推定される。
- 運転者の症状は、機会前の**体調異常を感じた時点で運転者が運転を中止していれば、事故の発生を回避できた可能性が考えられる。**
- ※機会発作とは、けいれん発作・意識消失発作で、発作に反復性はなく発作の誘因の状況においてのみ誘発される発作

再発防止策

- 事業者は、運転者に対し、身体の異常を少しでも感じた場合は、**運行中止や遅延を躊躇することなく**、速やかに周囲の安全に配慮した上で**車両を停止**させ、運行管理者に状況を報告して指示を受けるよう継続的に指導する。
- 事業者は、日頃から点呼において疾病等の状況を報告させたり、病気等の前兆の把握に努め、また運転者から気軽に相談できる環境づくりをする。
- 国土交通省等の関係者は、運転者の体調急変時に車両が自動的に安全に停止して事故を未然に防ぐ、ドライバークラウド等異常時対応システム等の開発・普及に取り組む。

開催趣旨

- 昨年11月15日に開催された「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における**総理指示**を踏まえ、**高齢運転者による交通事故を防止**するため、**取り得る対策を早急に講じる**など、この喫緊の課題に**一丸となって取り組む**必要。
- このため、関係省庁と連携し、自動ブレーキなど一定の**安全運転支援機能を備えた車**、いわゆる**「安全運転サポート車」の普及啓発**に関する関係省庁副大臣等会議を開催。

構成員

共同議長 高木 陽介 経済産業副大臣
 “ 末松 信介 国土交通副大臣
 越智 隆雄 内閣府副大臣
 井上 剛志 警察庁交通局長
 (事務局 … 経済産業省・国土交通省)

スケジュール

平成29年1月25日	第1回	論点整理等
2月28日	第2回	「安全運転サポート車」 コンセプト案等
3月22日	第3回	中間とりまとめ案等

会議の位置づけ

交通対策本部

本部長に報告 (本部長) 内閣府特命担当大臣
 報告 (構成員) 関係省庁事務次官等

高齢運転者交通事故防止対策 ワーキングチーム

事務方から報告 (議長) 内閣府政策統括官
 (構成員) 関係省庁局長等

**「安全運転サポート車」の普及啓発
に関する関係省庁副大臣等会議**

「安全運転サポート車」の普及に向けた取組

「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



(トヨタ自動車HPより)

(日産自動車HPより)

車線逸脱防止



先進ライト



(スズキHP、トヨタ自動車HPより)

「安全運転サポート車」の普及啓発

- 「安全運転サポート車」に愛称（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が一定の性能を有していることを国が確認し、その結果を公表等する制度の創設を検討。
- このほか、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、安全運転サポート車の普及啓発・導入促進を図る。

➡ 自動ブレーキの新車乗用車搭載率を2020年までに9割以上とすることを目指す¹⁸

8. 高齢運転者の事故防止に向けた国土交通省の取組について 「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議 中間取りまとめ(概要)

交通対策本部(本部長:内閣府特命担当大臣)の下、早急に対策を講じることとされている高齢運転者の交通事故防止対策の一環として、「安全運転サポート車」の普及啓発を行うため、「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議を設置。

【構成員】経済産業副大臣、国土交通副大臣、内閣府副大臣(金融担当)、警察庁交通局長

【開催実績】第1回会合 平成29年1月25日、第2回会合 平成29年2月28日、第3回会合 平成29年3月22日



「安全運転サポート車」(ver.1.0)のコンセプト

- 75歳以上運転者の死亡事故は、正面衝突等・人対車両・追突等が7割、またブレーキとアクセルの踏み間違いを原因とする死亡事故は75歳未満運転者と比較して高い水準。
- 高齢運転者の事故実態を踏まえて、平成29年度から実施する官民をあげた普及啓発のため、「安全運転サポート車」(ver1.0)のコンセプトを以下の通り定義

愛称:セーフティ・サポートカーS(略称:サポカーS)(高齢運転者向け)	
ワイド	自動ブレーキ(対歩行者)、ペダル踏み間違い時加速抑制装置※1 車線逸脱警報※2、先進ライト※3
ベーシック+	自動ブレーキ(対車両)、ペダル踏み間違い時加速抑制装置※1
ベーシック	低速自動ブレーキ(対車両)※4、ペダル踏み間違い時加速抑制装置※1

自動ブレーキは、高齢運転者に限らず、全ての運転者の交通事故防止等に資するため、その搭載自動車全般についても、セーフティ・サポートカー(略称:サポカー)を愛称として、全ての運転者に対する普及啓発を行う(後述)。

※1 マニュアル車は除く。 ※2 車線維持支援装置でも可 ※3 自動切替型前照灯、自動防眩型前照灯又は配光可変型前照灯をいう。 ※4 作動速度域が時速30km以下のもの
※5 将来、技術の進化や目的に応じ、「安全運転サポート車」の対象装置の拡大を想定
※6 このほか、高齢運転者による事故の防止に効果がある技術についても、各社の判断で安全運転サポート車の機能として追加し、普及啓発に活用することができる。

官民をあげての普及啓発(平成29・30年度を重点期間として設定)

- 関係府省庁、地方公共団体、自動車関係の団体・企業等への協力依頼
- ホームページ、啓発チラシの配布等による積極的な広報活動
- 自動車教習所、自動車ディーラー等における体験機会の拡大
- 高齢者本人のほか家族への普及啓発 など

自動車アセスメントの拡充、先進安全技術の基準策定

- 自動車アセスメントについて、高齢運転者による事故の防止等に効果がある先進安全技術を対象に加える等の拡充。
- 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が一定の性能を有していることを国が確認し、その結果を公表等する制度の創設を検討。

更なる普及促進のための今後の論点

- 安全性能に優れた自動車の更なる普及を図る上でどのような施策が効果的か、引き続き検討を進める。
- 併せて、自動ブレーキ等の先進安全技術は、高齢運転者に限らず、全ての運転者の交通事故防止や被害軽減に資するものであることから、自動ブレーキを搭載した自動車全般(「セーフティ・サポートカー(略称:サポカー)」)についても、官民をあげてあわせてその普及啓発に取り組む。

自動車メーカーによる取組み※7

- 先進安全技術の性能向上と搭載拡大
 - 2020年までにほぼ全ての車種(新車乗用車)に自動ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置を標準装備又はオプション設定 など
- ディーラー等における普及啓発、試乗機会の提供等
- 後付けの警報装置の販売・取付け(一部メーカー)※8

※7 国内乗用車メーカー8社から提出された「高齢運転者事故防止対策プログラム」より

※8 自動車メーカー以外の者が開発する後付け装置についても、その効果や使用上の注意点等を評価・公表する枠組みの創設を検討。

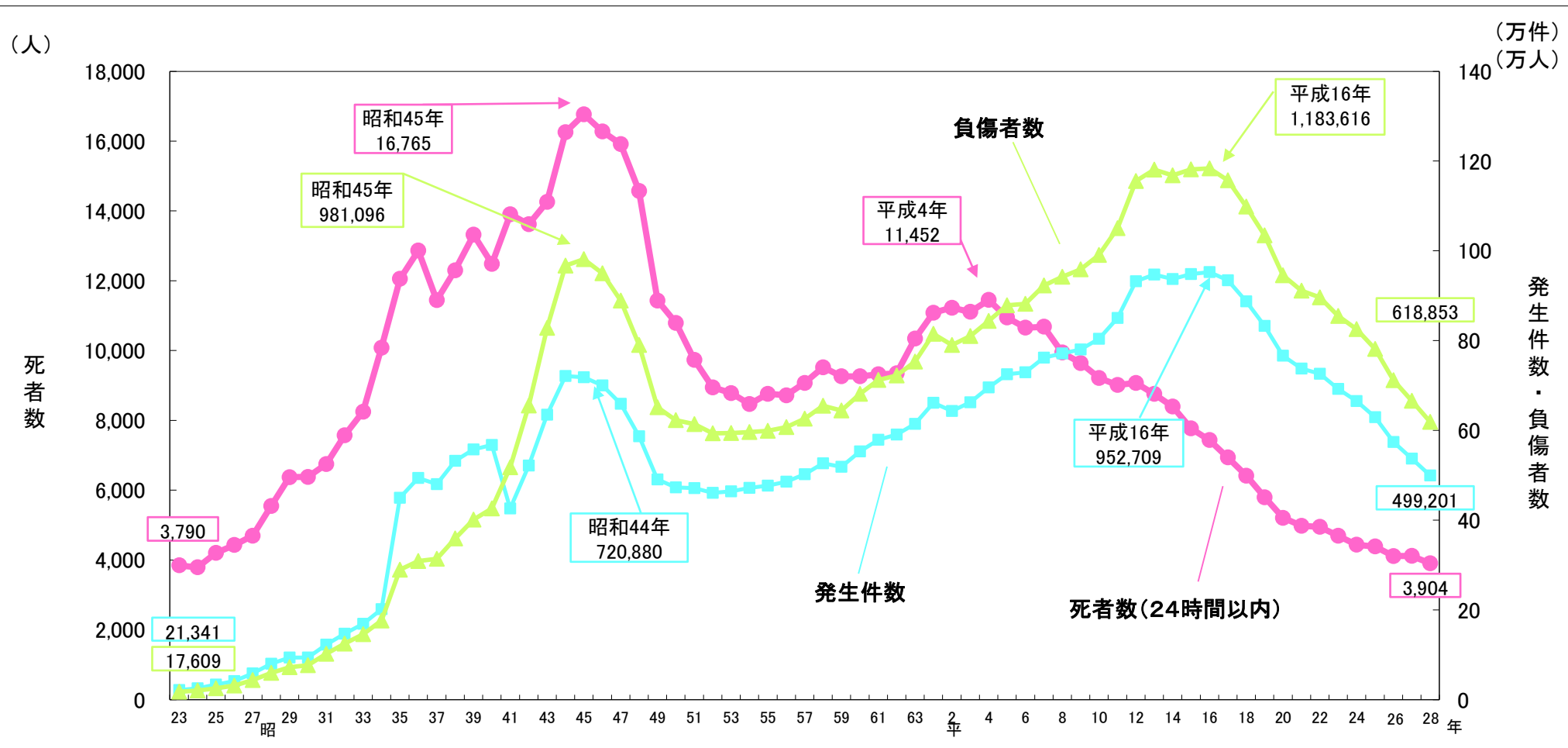
任意自動車保険のASV割引の導入

- 自動ブレーキ装着車の任意自動車保険料を9%割引(平成30年1月より)

自動ブレーキの普及率目標の設定

- 「自動ブレーキ」の新車乗用車搭載率を2020年までに9割以上とする。

平成28年中の交通事故による死者数は3,904人で、昭和24年以来の3000人台となり、ピーク時（昭和45年＝16,765人）の2.5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12年連続で減少した。

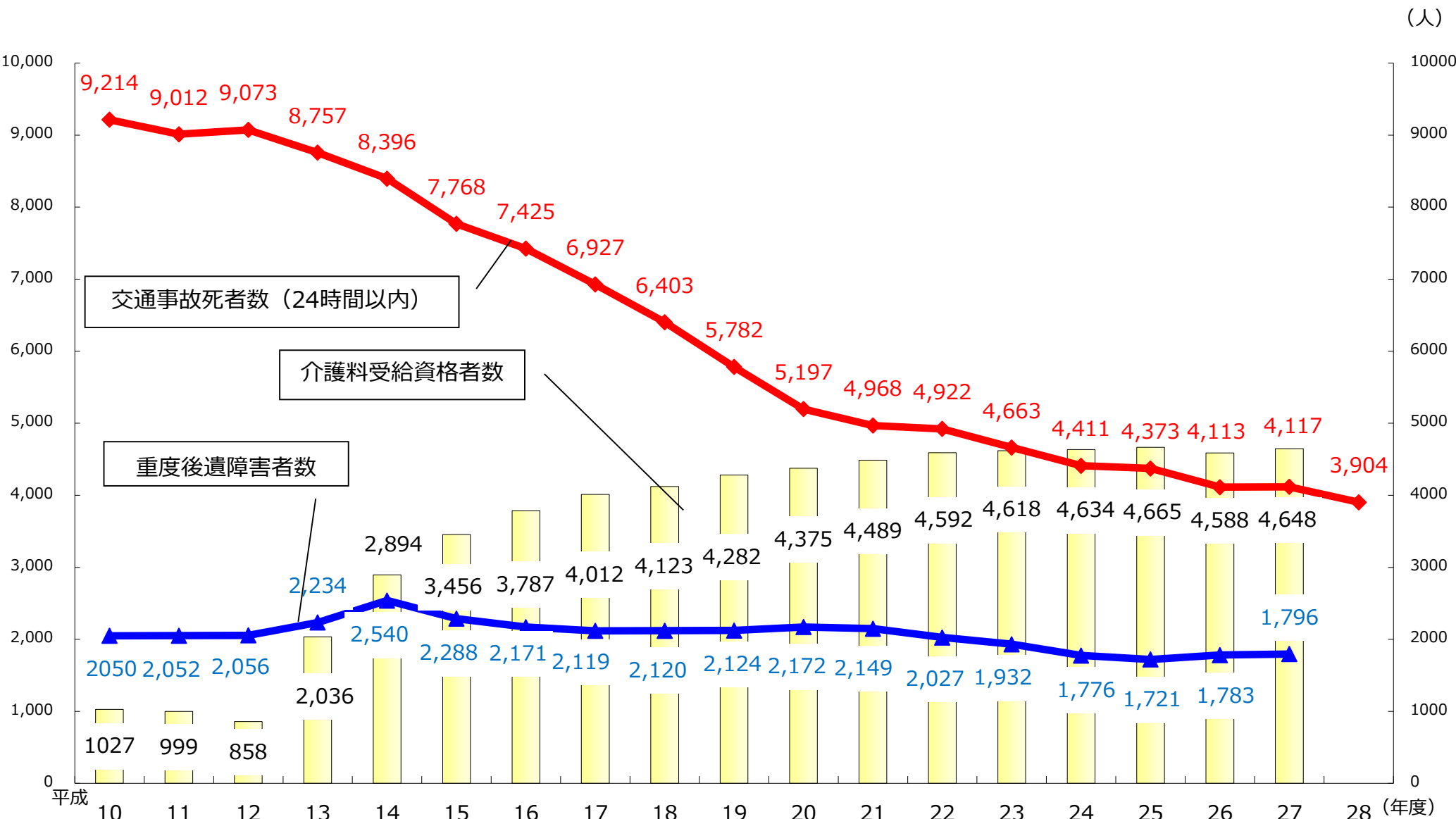


※1. 昭和34年までは、軽微な被害事故（8日未満の負傷、2万円以下の物的損害）は含まない。
 ※2. 昭和40年までの件数は、物損事故を含む。
 ※3. 昭和46年までは、沖縄県を含まない。

出所：警察庁「交通事故統計」

【参考】②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