

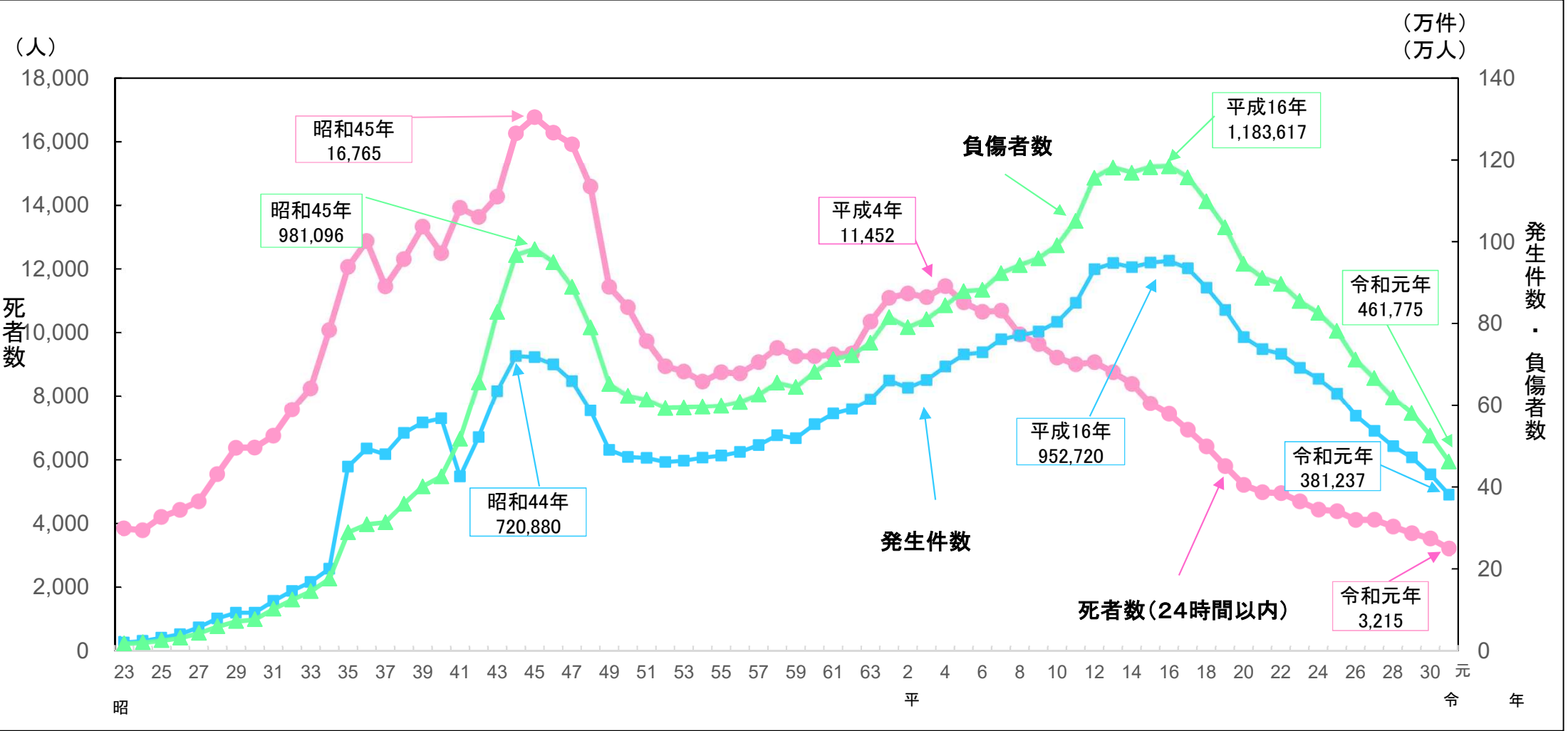
自動車損害賠償保障制度に係る 最近の動きについて

国土交通省 自動車局
令和2年6月25日

1. 交通事故の発生状況等について————— 2～5頁
2. 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し————— 6～8頁
3. 運用益事業について（全体像）————— 9～12頁
4. 被害者救済施策について————— 13～18頁
5. 事業用自動車の事故防止対策等について————— 19～37頁
6. 無保険車対策・政府保障事業の実施状況について—— 38～40頁
7. 自動運転をめぐる最近の動きについて————— 41～46頁

1. 交通事故の発生状況等について

令和元年中の交通事故による死者数は3,215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15年連続で減少した。



出典:「交通事故発生状況の推移(昭和23年～令和元年)」(警察庁)

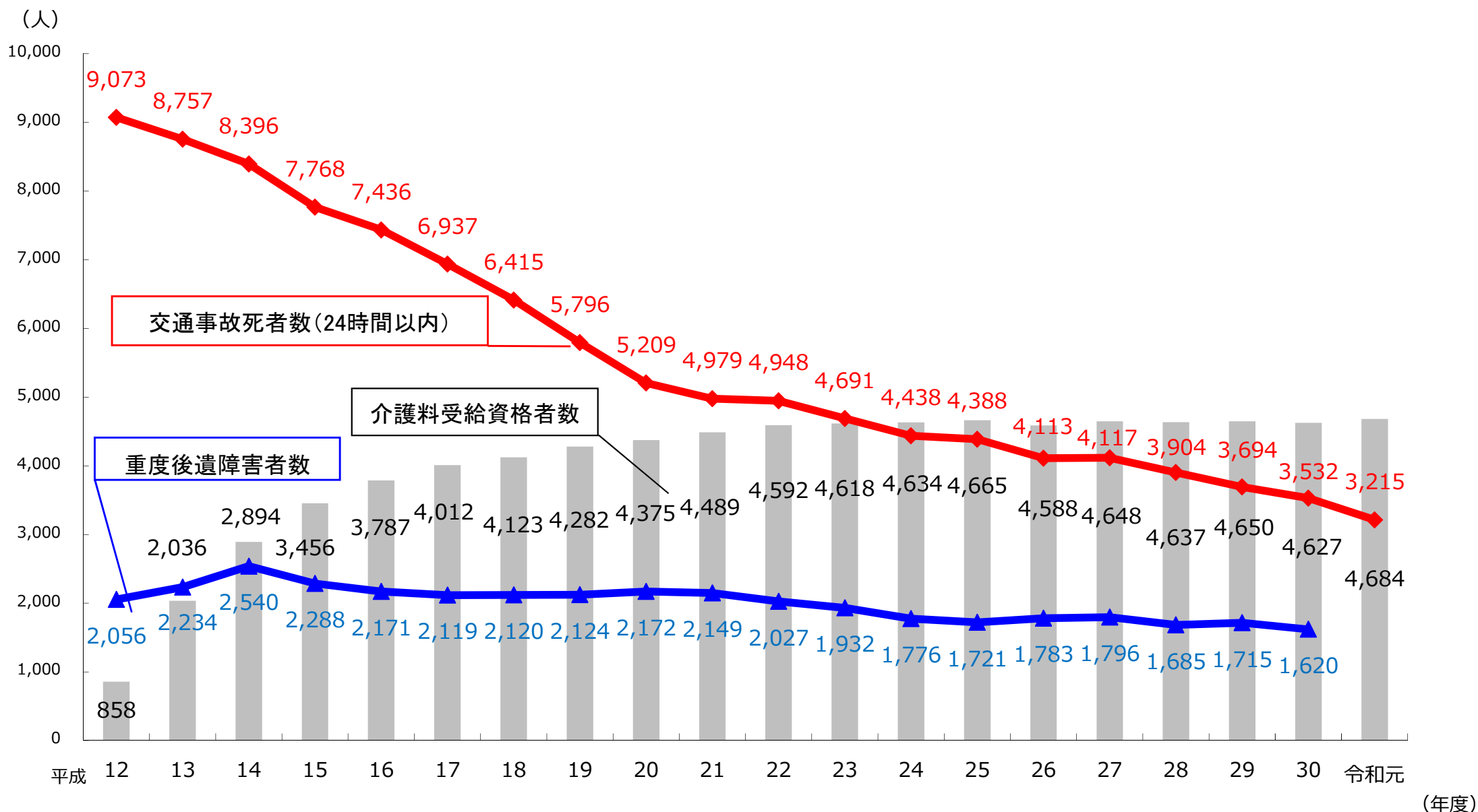
※1 昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

※2 昭和40年以前の件数は、物損事故を含む。

※3 昭和34年以前は、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。

3

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



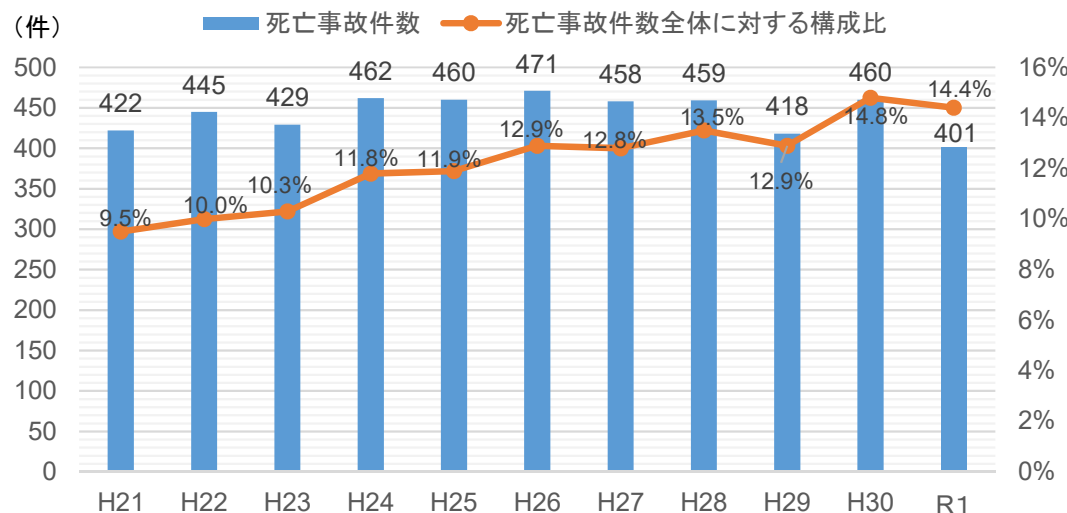
※交通事故死者数(24時間以内)は暦年

※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

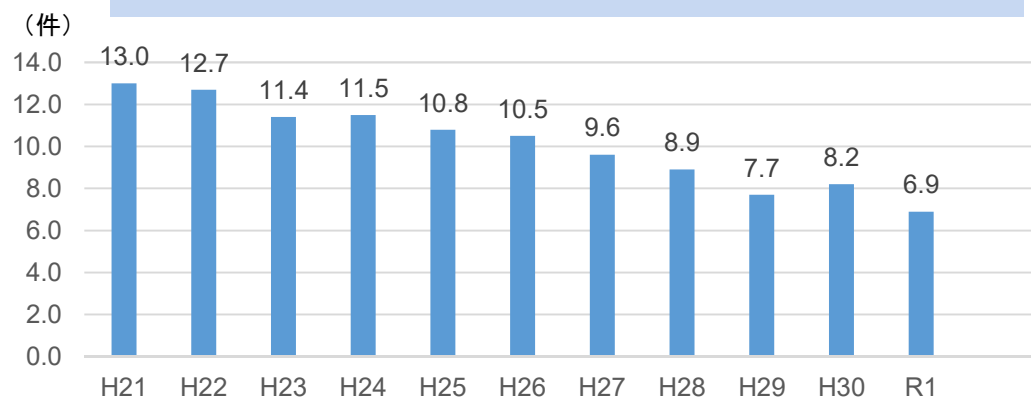
75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数及び構成比



注：第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

出典：「令和元年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」（警察庁）

75歳以上の免許保有者10万人当たり死亡事故件数

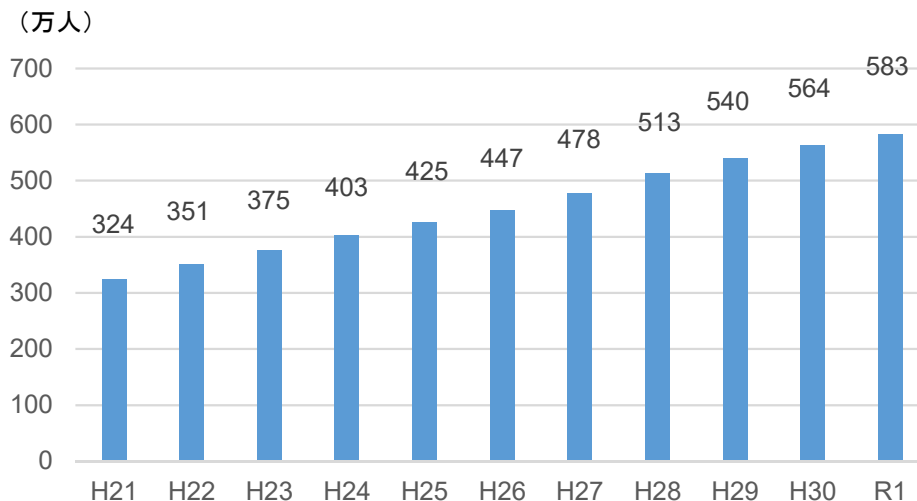


注1：第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

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。

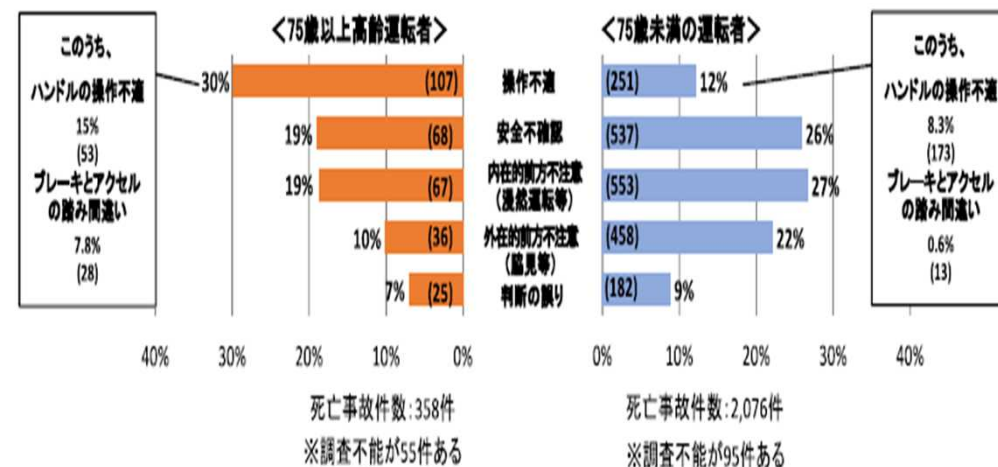
出典：「令和元年における交通死亡事故の発生状況等について」（警察庁）

75歳以上の運転免許保有者数（各年12月末）



出典：「運転免許統計」（警察庁）

自動車運転者による年齢層別死亡事故の人的要因比較（令和元年）

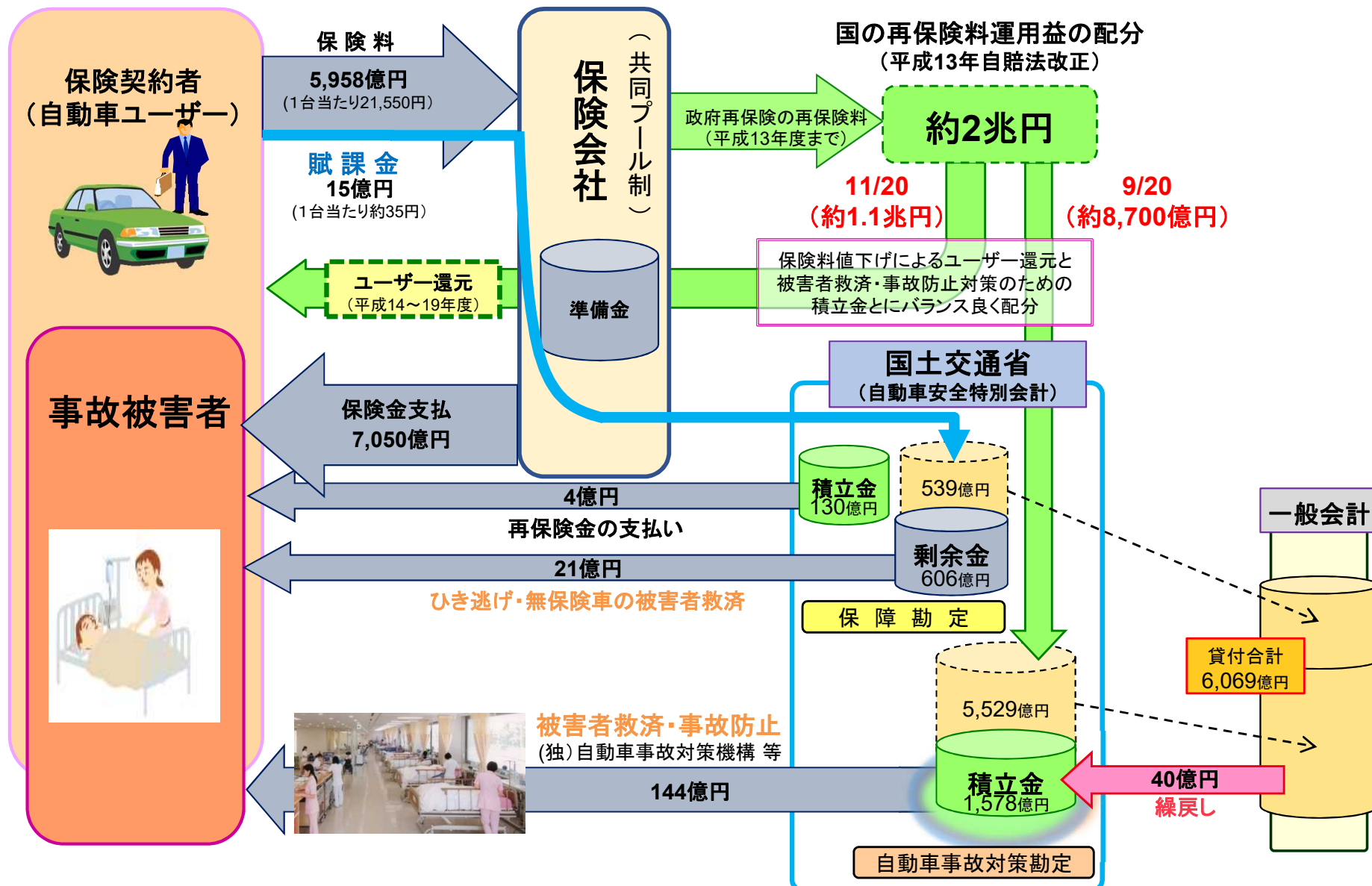


（注）・第1当事者が乗用車、貨物車、特殊車の件数である。

出典：「令和元年における交通死亡事故の発生状況等について」（警察庁）

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（令和2年度予算ベース）



※保険料、保険金支払は令和2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(R2/4/1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、自動車事故被害者救済事業等を実施。
- 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6,000億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2年度予算において、3年連続の繰戻しを実施。繰戻額は約40億円に増額。これにより積立金の取崩額は約78億円に縮減(また、令和元年度補正予算においても約12億円の繰戻しを実施。)
- あわせて、自動車事故被害者救済事業等を充実(一貫症例研究型委託病床の拡充、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・支給対象品目の拡充等)。
- 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、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。

一般会計

年度	繰入額
平成6年度	8,100億円(当初)
平成7年度	3,100億円(当初)
年度	繰戻額
平成8年度	1,544億円(補正)
平成9年度	808億円(補正)
平成12年度	2,000億円(当初)
平成13年度	2,000億円(当初)
平成15年度	569億円(補正)
平成30年度	23億円(当初)
令和元年度	37億円(当初) 12億円(補正)
令和2年度	40億円(当初)
繰入残高6,069億円(令和2年度末見込み)	
元本	4,848億円
利子相当額	1,221億円

繰入額

11,200
億円

令和元年度
までの
繰戻額

6,994億円

令和2年度の
繰戻額
40億円

自動車安全特別会計

自動車事故対策勘定

5,529億円
(繰入残高)

積立金
1,578億円

被害者救済事業(療護施設の設置・運営等)や
自動車事故発生防止対策事業(自動車アセス
メント等)を実施

保障勘定

539億円
(繰入残高)

606億円

自動車ユーザーの支払った賦課金を財
源として、無保険車やひき逃げ等自賠責
保険の救済が受けられない被害者に対
して、損害のてん補を行う自動車損害賠
償保障事業を実施

自動車事故対策事業

自動車事故被害者救済事業

- 交通事故によって重度の後遺障害を負った方々
に対して専門的な治療を実施する療護施設の設
置・運営
- これらの方々の在宅ケアを行う家庭に対する介
護料の支給 等



自動車事故発生防止対策事業

- ASV(先進安全自動車)の導入に対する補助
- 衝突試験等の結果の公表により、車両の安全
性能の向上等を図る自動車アセスメント事業の
実施 等



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	自動車事故相談開始(日弁連交通事故相談センター) ^{※1}	【※1 事故相談】 - 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 【※2 介護料】 - 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 【※3 療護施設】 療護施設の設置状況(令和元年度) - 施設数: 11ヶ所 (療護センター4ヶ所、委託病床7ヶ所) - 合計病床数: 305床 【※4 自動車アセスメント】 - 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 【※5 短期入院】 - 平成13年度: 5ヶ所→令和元年度: 193ヶ所 【※6 訪問支援】 - 実施率 令和元年度: 73.0% - 満足度 令和元年度: 4.46(5段階評価) 【※7 短期入所】 - 平成25年度: 8ヶ所→令和元年度: 127ヶ所
S54年度	介護料支給開始(自動車事故対策機構) ^{※2}	
S58年度	療護施設の設置・運営開始(千葉療護センター) ^{※3}	
H7年度	自動車アセスメント事業開始 ^{※4}	
H13年度	短期入院協力事業開始 ^{※5} 短期入院費助成(自動車事故対策機構)	
H19年度	訪問支援開始(自動車事故対策機構) ^{※6} 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)	
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 ^{※7} 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(藤田医科大学病院)	
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) 在宅生活支援環境整備事業開始	
R1年度	療護施設機能小規模委託病床の設置(松山市民病院)	

運用益事業について（令和2年度予算における主な拡充事項）

国の運用益事業

被害者救済対策

- 一貫症例研究型委託病床の拡充（（独）自動車事故対策機構運営費交付金）（2年度：7,350百万円の内数）
- 介護料の充実（自動車事故対策費補助金）（2年度：3,817百万円）
- 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）（2年度：313百万円）

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）（2年度：7,350百万円の内数）

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（2年度：8百万円）
- 高次脳機能障害者によるピアサポートの研究（2年度：12百万円）

事故防止対策

- 運転者の健康管理を支援する「体調予報」システムに関する基礎的研究（2年度：20百万円）
- 高齢運転者向け認知機能検査の副作用とその緩和策の検討（2年度：5百万円）

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（2年度：1百万円）
- ・意識障がい者の家族の介護負担の軽減を図る支援方策の策定に関する研究

運用益事業の
合計額（令和2年度）

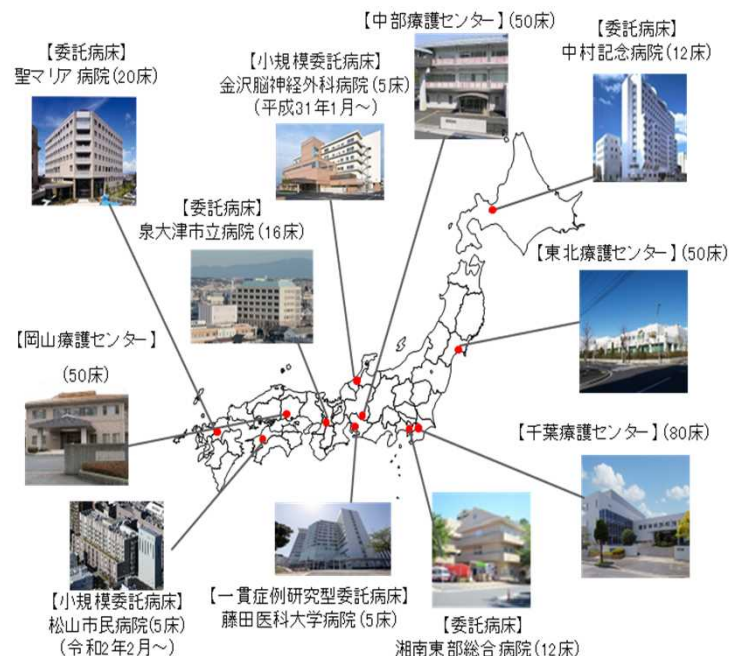
国	保険会社	JA共済	合計額	
約143.5億円 (35百万円(0.2%)増)	約18.8億円 (22百万円(1.2%)増)	約12.8億円 (22百万円(1.7%)減)	約175億円 (前年度比 34百万円(0.2%)増)	11

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（令和2年度一貫症例研究型委託病床を拡充）



○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2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

○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（令和2年4月現在）＞
 協力病院：200箇所、協力施設：127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2年度拡充）

○今後の被害者救済対策のあり方の検討

自動車事故被害者に対する今後の救済対策のあり方を議論し、被害者救済対策の充実策の方向性を検討する。（新規）

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

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



4. 被害者救済施策について



令和元年度の被害者救済対策に係る意見交換会について(まとめ)

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。**

令和元年度の意見交換会

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〕

計4回 開催

第1回 元年 8月27日(火)
第2回 元年11月12日(火)
第3回 2年 1月31日(月)
第4回 2年 5月21日(木)
※書面開催

今後の取組の方向性

① 支援制度の周知、各種相談支援窓口等との適切な連携及び情報提供の充実

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、必要な支援や情報提供が適切になされることが重要。
支援に関する情報は事故後早期の入手が望ましいことから、自治体に設置されている相談窓口をはじめとしたあらゆる場所で提供されるよう、支援関係機関との連携を促進・強化する。
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、さらに情報がわかりやすく、かつ、的確に必要なとされる方に提供されるよう周知環境の充実を図る。

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と介護者なき後を見据えた取組の充実

在宅で生活する後遺障害を負った被害者の支援には、短期入院・入所の利用促進や介護者なき後を見据えた取組が重要。
在宅生活の支援については、これまでに意見交換会、交流会、アンケートを通じて得られたご意見を踏まえ、リハビリテーションの充実など自動車事故被害者のニーズの高い取組に着目した短期入院・入所の利用促進策の検討を進める。こうした取組を進めることにより、自動車事故被害者の満足度向上、お試しや緊急時などの利用、介護者なき後を見据えた短期入院・入所の利用経験につなげていくことが重要である。
介護者なき後を見据えた取組については、生活の場を確保する観点から、グループホーム等へ適切な支援を継続して行うとともに、日々の財産管理や身上監護の観点から、成年後見制度利用促進専門家会議において示された中間検証の方向性を踏まえつつ、必要な施策の検討を進めていく必要がある。

③ 支援施策の充実に向けた取組

被害者保護につながる支援施策は、効果的、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。
具体的には、療護施設の今後のあり方、再生医療をはじめとした医療・介護技術の進歩への対応、介護者なき後への備え、事故直後や高次脳機能障害・脊髄損傷の自動車事故被害者への支援策の検討など、真に自動車事故被害者の方々が必要とされ、かつ、効果的な施策の検討を令和2年度に立ち上げることを予定している「今後の自動車事故被害者救済対策のあり方に関する検討会」において実施する必要がある。

〔令和2年度 開催スケジュール〕

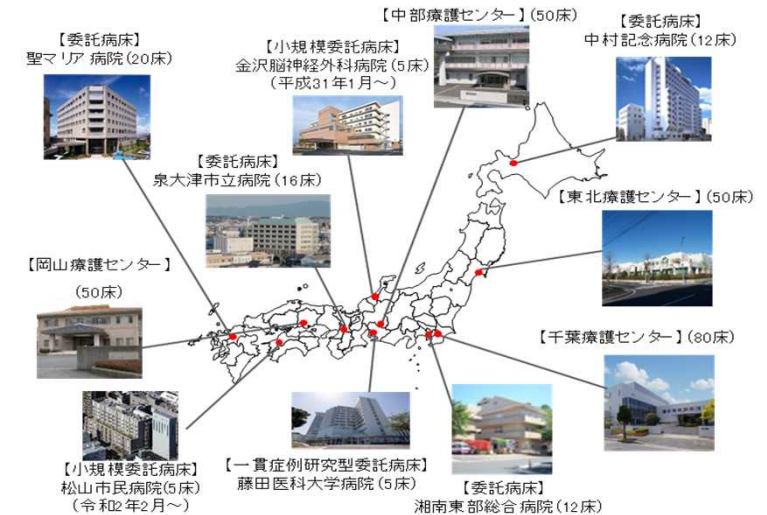
「今後の自動車事故被害者救済対策のあり方に関する検討会」において被害者団体と意見交換を進めていく予定。

1. 一貫症例研究型委託病床の拡充

…平成29年度に、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5床設置(愛知県藤田医科大学病院)したところ。これまでの成果を踏まえ、一貫症例研究型委託病床を拡充し、症例研究をさらに推し進める。

※ 令和2年2月には、愛媛県松山市民病院に小規模委託病床(5床)を設置。これにより、9地方(北海道、東北、関東、北陸、中部、近畿、中国、四国、九州)全てに1カ所以上の療護施設が設置。

【療護施設の設置状況】



2. 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する。令和2年度において、日々の介護経費の支援を充実させる観点で、支給額の引上げを実施した。

…さらに、支給対象について、介護料受給者から特に強い要望のあったパルスオキシメーター等の品目を追加するよう拡充を実施した。

例:特Ⅰ種: 85,310円～211,530円(増額後) 月額 82,810円～209,430円(増額前)

3. 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、引き続き、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、器具導入や介護人材確保に係る経費を補助する。

一貫症例研究型委託病床の拡充

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」を平成29年度に試行的に5床設置し（愛知県藤田医科大学病院）、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、改善等を行い、その成果を普及
- ② 遷延性意識障害者に精通する脳外科医等の育成

○平成29年度以降の臨床研究における、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、令和2年度予算にて「一貫症例研究型委託病床」を5床拡充し、症例研究をさらに推し進める。

【既存の療護施設】



【一貫症例研究型委託病床】



【平成30年1月から令和2年3月までの実績】

- ・ 累計入院患者数9名、脱却患者数4名（脱却率は約44%）
- ・ 従来の療護施設の脱却率は約26%

*脱却：意思疎通・運動機能等が一定程度改善した状態。

介護料の支給等

自動車事故により、移動、食事、排泄など日常生活において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て、自動車事故対策機構が介護料等を支給する。

介護料

重度後遺障害者やその家族の方々が日常生活において抱える経済的負担は大きいものであり、その負担を少しでも軽減させるため、障害の程度に応じて日々の介護経費を支援。

【支給対象】

介護用品

- ・介護用ベッド
- ・介護用いす
- ・消耗品
(紙おむつ、導尿カテーテル等) 等



介護サービス

- ・ホームヘルプ
- ・訪問入浴
- ・訪問看護 等



【支給額】

- ・特Ⅰ種：月額 85,310円～211,530円
- ・Ⅰ種：月額 72,990円～166,950円
- ・Ⅱ種：月額 36,500円～ 83,480円

※特Ⅰ種：Ⅰ種のうち、自力による移動や摂食ができない等の症状があるもの。

Ⅰ種：脳損傷、脊髄損傷及び胸腹部臓器損傷で常時介護を要するもの。

Ⅱ種：脳損傷、脊髄損傷及び胸腹部臓器損傷で随時介護を要するもの。

訪問支援の実施

自動車事故対策機構の職員が介護料受給者の家庭を訪問し、様々な支援情報を提供するとともに、介護に関する相談や日常の悩みを聞くことなどで、精神的支援を強化。



訪問支援の様子

在宅生活支援環境整備事業の概要(介護者なき後を見すえた日常生活の充実)

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を創設。**

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 介護機器等の導入に係る経費



(介護リフト)



(介護ベッド)

- ② 介護職員の人材確保等に係る経費

背景

● 介護者なき後を巡る現状認識

自動車事故による後遺障害を負われた方を介護するご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。**

具体的な課題

- ・ 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
- ・ 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）



医療機器等の導入・介護職員の人材確保等に支援が必要

今後の方向性

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け入れ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。

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の策定、自動車の先進安全技術の普及、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、6つの重点施策を決定。

- 【目標値】
- ① 2020年までに死者数235人以下（2019年：333人）
 - ② 2020年までに事故件数23,100件以下（2019年：27,884件）
 - ③ 飲酒運転ゼロ（2019年：57件）

【軽井沢スキーバス事故】

2016年1月15日(金)深夜に発生。
乗客乗員15名死亡、乗客26名重軽傷。



6つの重点施策

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

- ・タブレット端末の導入による監査業務の効率化・実効性の向上



4. 超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策

2. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

- ・アルコールチェッカーの活用による飲酒運転禁止の徹底



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

- ・事故の再現実験等による事故要因の調査分析と再発防止策の策定



3. 自動運転、I C T 技術等新技術の開発・利用・普及の促進

- ・デジタル式運行記録計、ドライブレコーダー等の導入支援を通じた運行管理の高度化



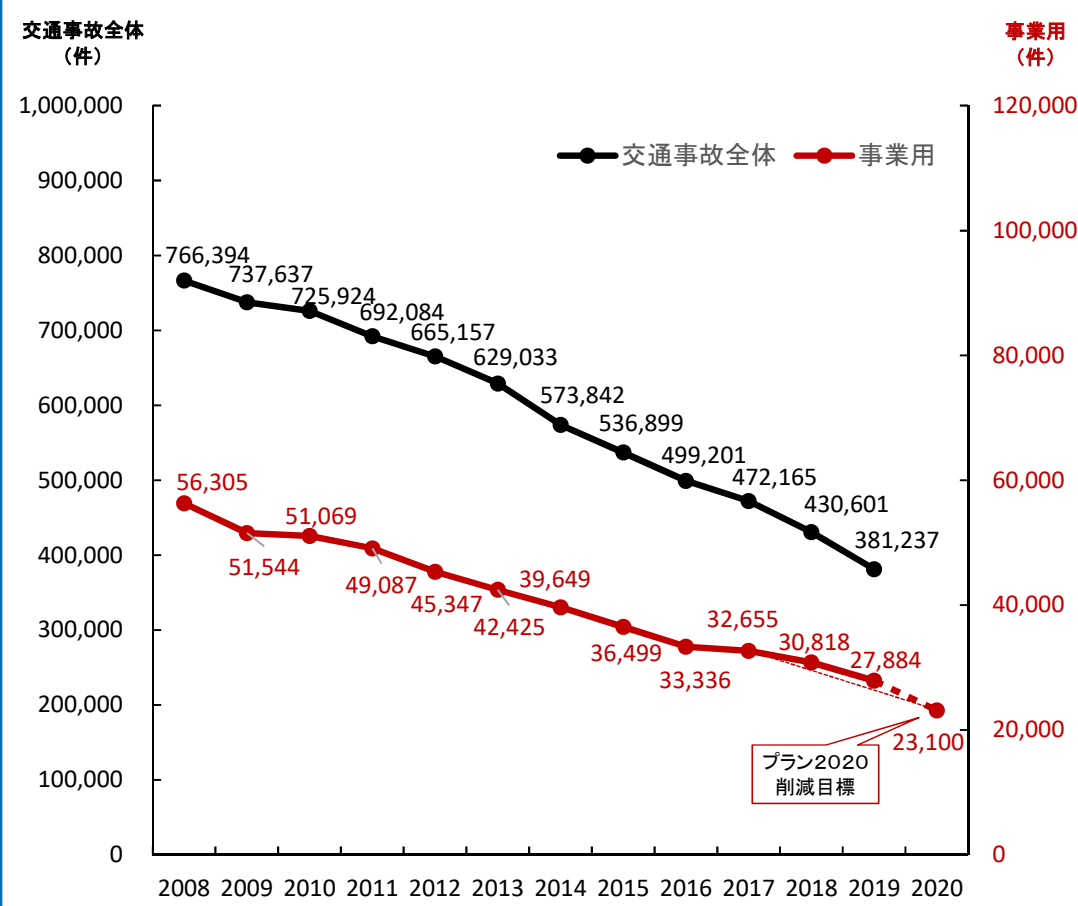
6. 道路交通環境の改善

交通事故件数の推移

○2019年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は**381,237**件であり、そのうち、事業用自動車の交通事故件数は**27,884**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)

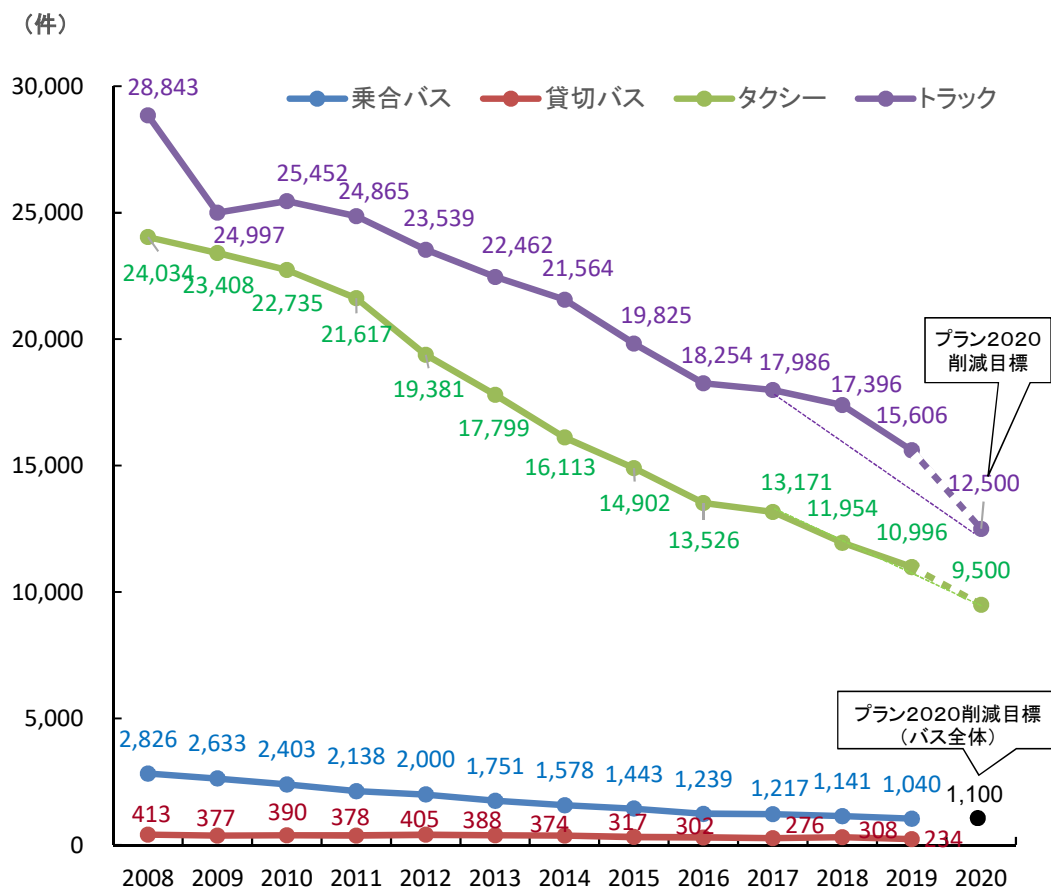
○各モードの交通事故件数は、全てのモードにおいて前年に比べ減少している。

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



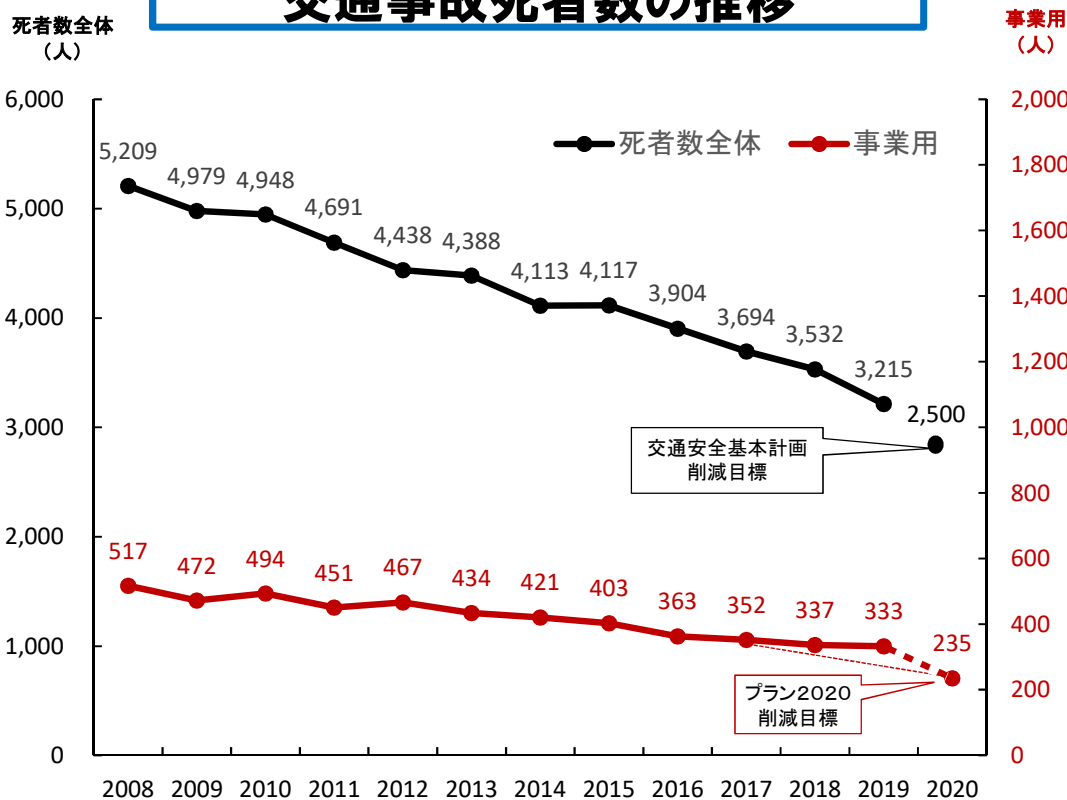
出典:警察庁「交通統計」
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

交通事故死者数の推移

- 2019年中に発生した交通事故全体の死者数は**3,215**人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は**333**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、事業用自動車については減少率の低下が見られる。
- 2019年の各モードの交通事故死者数は、トラック・タクシーは前年と同水準であり、乗合バスは減少、貸切バスは増加している。

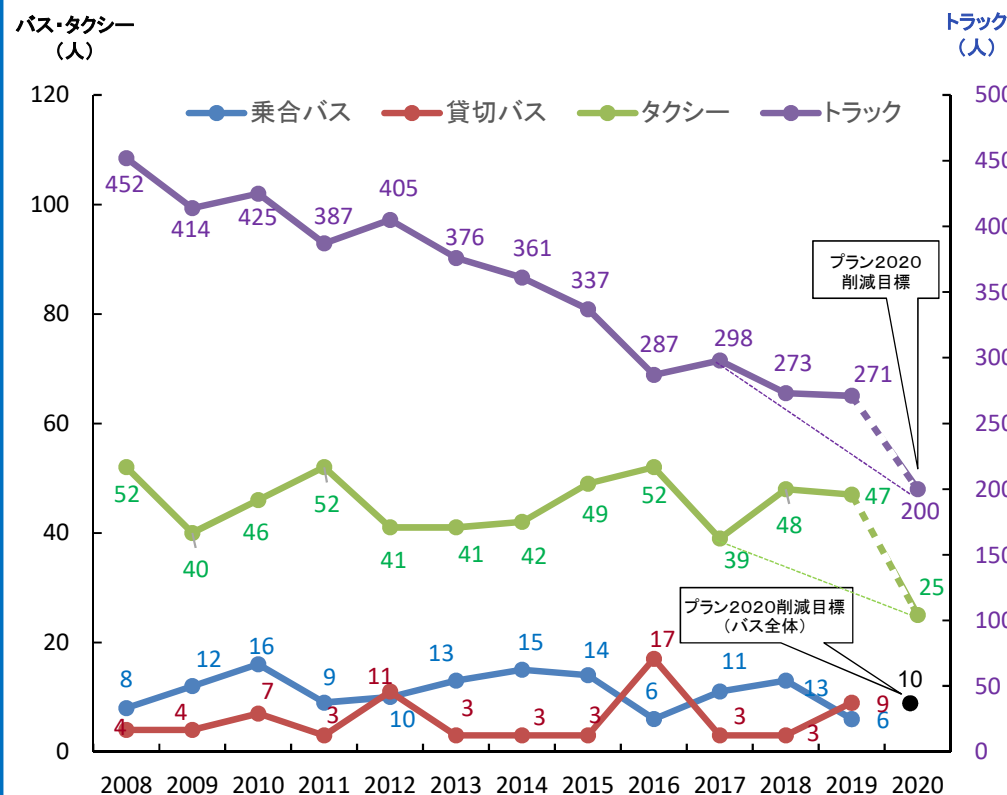
※貸切バスは2012年、2016年の数値が、それぞれ、関越道高速ツアーバス事故、軽井沢スキーバス事故により大きくなっている。

交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移



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死者数の推移



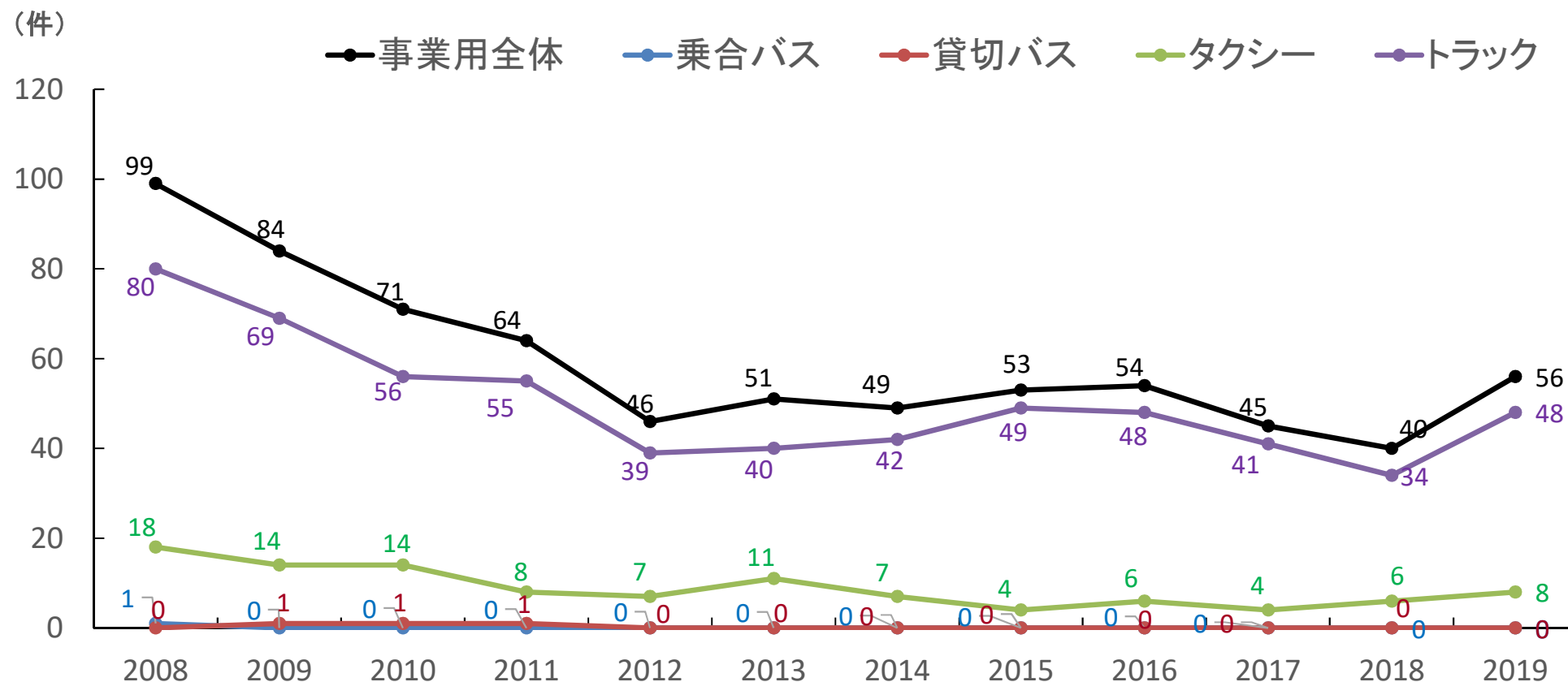
出典：警察庁「交通統計」
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

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年以降は横ばい傾向であるが、2019年は**56**件発生し、**前年(40件)に比べて増加(16件増)**した。

○2019年に発生した飲酒運転による事故56件(前年比:16件増)のうち、**トラックによる事故が48件(前年比:14件増)**、**タクシーによる事故が8件(前年比:2件増)**発生している。

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」

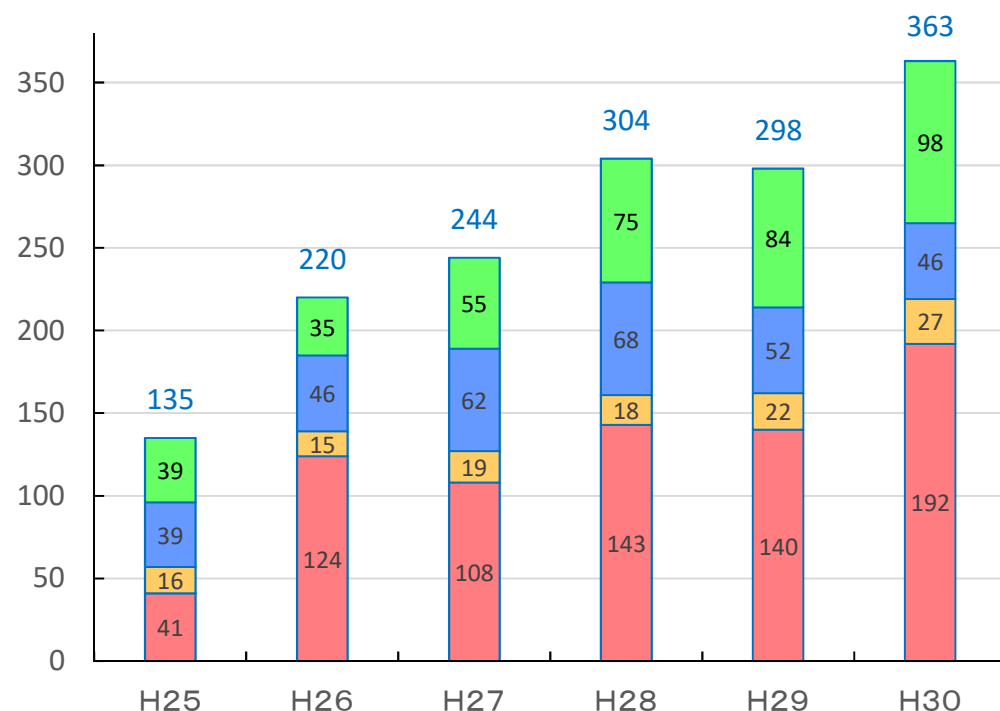
※ 令和2年6月 国土交通省自動車局安全政策課 修正

運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

○運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、健康起因事故に対する事業者の意識の高まり等を反映し増加傾向にある。

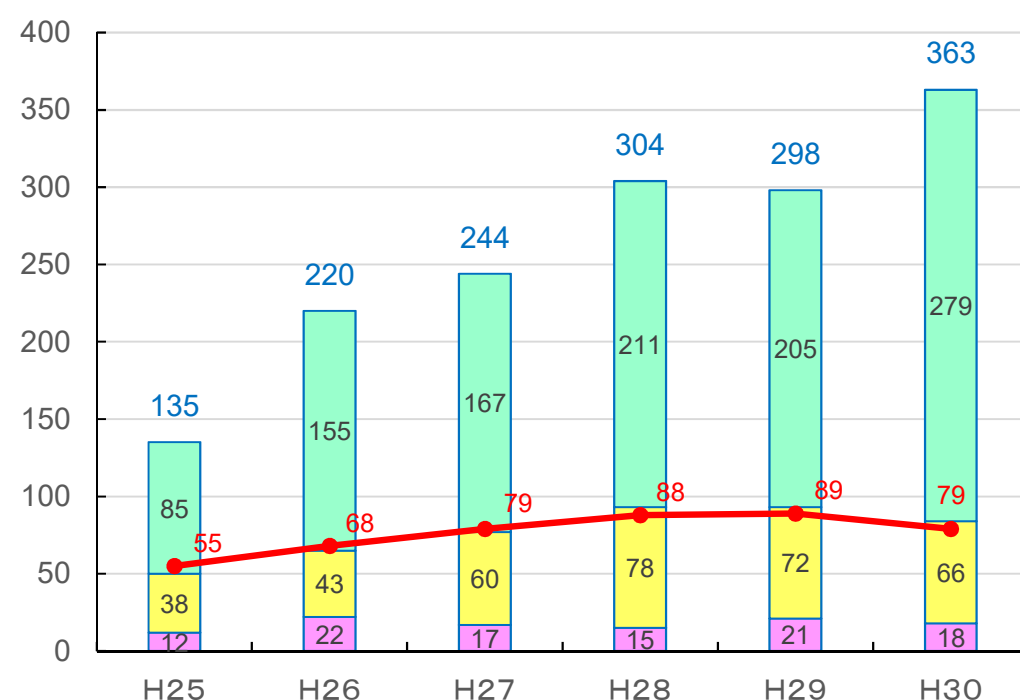
○運行の中断等、交通事故に至らなかったものが大半を占めるが、約2割が運転中に操作不能となった事案である。

健康状態に起因する事故報告件数
(業態毎の件数)



■ トラック (運転者数: 約86万人)
■ タクシー (運転者数: 約28万人)
■ 貸切・特定 (運転者数: 約5万人)
■ 乗合 (運転者数: 約8万人)

健康状態に起因する事故報告件数
(報告内容毎の件数)



■ 衝突・接触がなかったもの(乗務の中断等)
■ 衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)
■ 衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)
● 運転中(信号待ち、乗降扱い中を含む)に、意識障害等により、運転操作が不能となったもの

事業用自動車運転者の健康管理に関する主な取組

従来からの法令上の義務

- ✓ 「乗務員の健康状態の把握」、「疾病等により安全な運転ができないおそれのある乗務員の乗務禁止」
⇒雇入時の健康診断及び定期健康診断の実施の義務付け
- ✓ 「運行管理者による点呼時の確認」
⇒乗務前点呼により、疾病等で安全な運転をすることができないおそれの有無等について確認

健康管理に関するマニュアルの策定・改訂

- ◆『健康管理マニュアル』（平成22年7月策定 平成26年4月改訂）
⇒健康状態の把握、就業上の措置の決定等について具体的方策を整理
⇒SAS、脳血管疾患及び心臓疾患に関するスクリーニング検査を推奨
- ◆『睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策マニュアル』（平成15年6月策定 平成19年6月及び平成27年8月改訂）
- ◆『脳血管疾患対策ガイドライン』（平成30年2月策定）
- ◆『心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン』（令和元年7月策定）

事業用自動車健康起因事故対策協議会

平成27年9月

スクリーニング検査の効果的な普及方策について審議するため、産学官の関係者からなる協議会を国土交通省自動車局に設置

「自動車運送事業者における心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」の主な内容(令和元年7月策定)

I. 重大事故につながる心臓疾患、大血管疾患

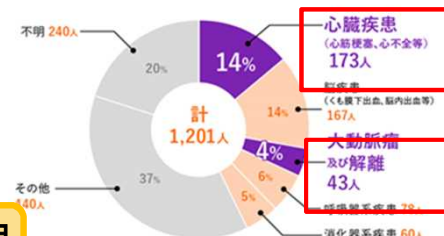
●心臓疾患（心筋梗塞等）、大血管疾患（大動脈瘤等）の事故防止

⇒ 発症前の「早期発見・予防」が重要。

⇒ <予防法>

- ・生活習慣と勤務環境の改善
- ・定期健診結果による事後措置
- ・スクリーニング検査の受診
- ・症状(前兆)の把握

■ 運転者の疾病に起因する事故報告の疾患別内訳(平成25～29年)



II. 事業者による運転者の健康管理

●事業者と運転者の前兆症状の把握

- ⇒ 事業者による・運転者への前兆症状(胸痛、めまい等)の周知
- ・日頃からの運転者の健康状態の把握が重要。

●定期健康診断の確実な受診

- ⇒ 早期発見・予防には、
- ・運転者の定期健康診断の受診
- ・結果を踏まえた医療機関の受診、精密検査の受診が重要。

●スクリーニング検査の受診

- ⇒ 医師の判断に従って、スクリーニング検査の受診が必要。

《心臓疾患、大血管疾患に対する代表的なスクリーニング検査》

標準12誘導心電図検査	ホルター心電図検査	運動負荷心電図検査	ABI検査
頸動脈超音波検査	心臓超音波検査	胸部単純CT検査	腹部超音波検査
		腹部単純CT検査	

- ⇒ 前兆無く進行する疾患があるため、メタボリックシンドローム等の運転者には、自主的なスクリーニング検査の受診を推奨。

●高リスク運転者の専門医への確実な受診

- ⇒ 定期健診、スクリーニング検査に基づき発症リスクが高い運転者の専門医への受診促進。
- ・専門医からの就業上の措置に必要な情報の取得が必要。

III. 精密検査と治療

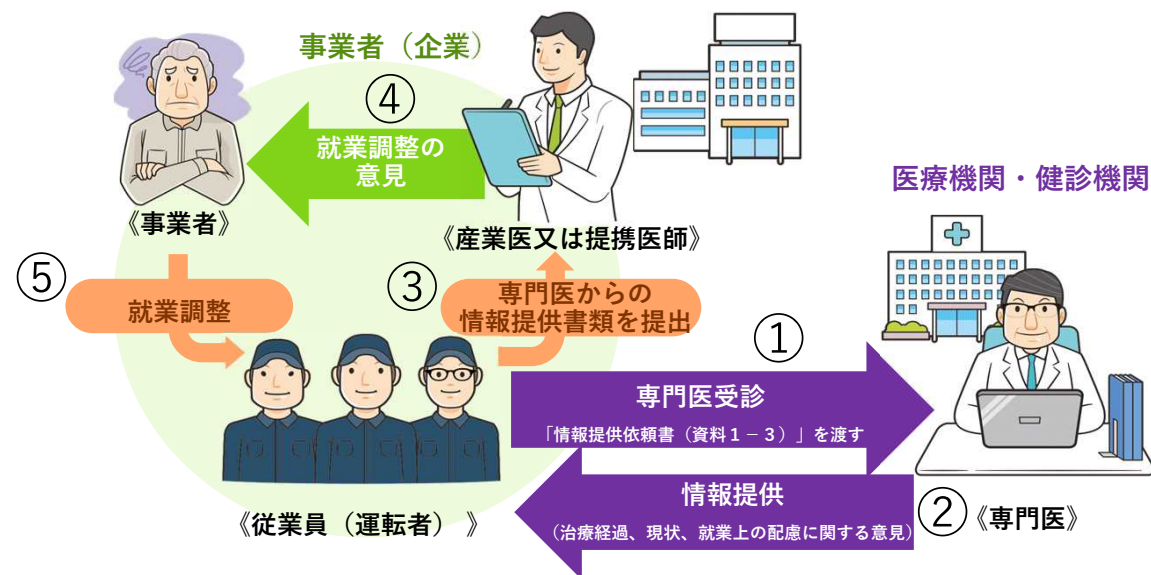
●精密検査を踏まえた治療

- ⇒ 治療が必要な場合、医療機関からの指導をもとに治療を進め、運転者が治療や服薬を勝手に中断しないように注意。

IV. 専門医の受診の結果を踏まえた対応

●就業上の措置

- ⇒ 事業者は、医療機関からの情報を踏まえ、就業上の措置を決定。
- ⇒ 安全な運転ができない場合、運転業務に充てないことの検討が必要。ただし、運転者に不当に差別的な扱いをしないように留意。



V. 生活習慣の改善の促進

●生活習慣の改善と発症リスクの低減

- ⇒ 発症予防のため、禁煙をはじめとした生活習慣の改善が重要。

●エコノミークラス症候群の予防

- ⇒ エコノミークラス症候群(静脈血栓塞栓症)の予防のため、運転中の水分補給や休憩等が重要。

本セミナーについて

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平成29年度より毎年開催し、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。



過去のセミナー風景

令和元年度セミナー内容【令和2年2月18日開催】（聴講者数：約400名）

◎基調講演『疲労・健康管理の向上で事故防止をめざす～健康起因事故と過労死防止対策に取り組む～』

公益財団法人 大原記念労働科学研究所研究主幹 酒井一博 氏

◎『健康起因事故の現状と国の取組について』

国土交通省 自動車局 安全政策課

◎『職業運転者に発生する運転中の意識消失と心臓突然死

～過去3年間の健康起因性自動車事故解析結果から明らかになったこと～』

産業医科大学医学部 教授 安部治彦 氏

◎『治療から予防の時代に～健康も安全も良い習慣を身に付けることが大切～』

大橋運輸株式会社 代表取締役 鍋嶋洋行 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

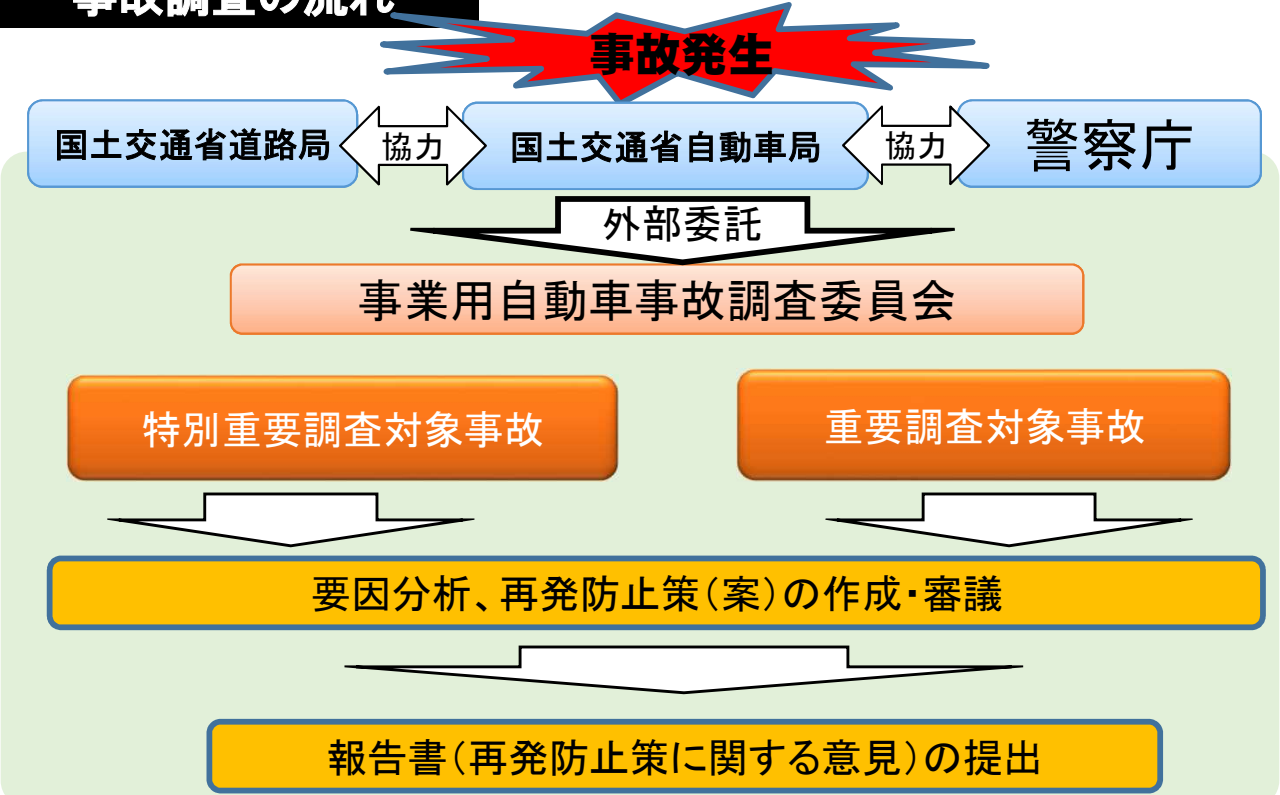
◎『社員第一主義を実現するための健康管理体制』

国際自動車株式会社 専務取締役 渡邊啓幸 氏

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

事業用自動車事故調査報告書～大型トラクタ・バンセミトレーラの衝突事故～(令和元年8月2日公表)

事故概要

平成29年11月22日0時41分頃、大阪市平野区の阪神高速14号松原線の下り線において、大型トラクタ・バンセミトレーラがアルミ鋼材約16,000kgを積載して走行中、第1通行帯から第2通行帯へ車線変更した際、第2通行帯を走行していたタクシーに衝突し、さらにタクシーを中央分離帯との間に挟みながら走行を続け、タクシーは中央分離帯の街灯に衝突して停止した。この事故により、タクシーの乗客1名が死亡し、乗客1名と運転者が重傷を負った。なお、事故時、大型トラクタ・バンセミトレーラの運転者は、基準値を超えるアルコールを身体に保有していた。



原因(抜粋)

- ・ 当該運転者は、事故前に乗船していたフェリー内で焼酎を飲み、フェリーを下船する際には点呼を受けることもアルコール検知器で検査をすることもせずに運転を開始した。このため事故時においては、著しく注意力、判断力が低下していた。
- ・ 同事業者の運転者の間では、フェリー乗船中の飲酒が常態化していた。この慣習は長らく同事業者の運転者の中でまん延していたものであり、その廃止を進言したり会社に報告したりする者のいないまま、継続されてきたものと考えられる。
- ・ 同事業者の社内規程において、飲酒運転惹起者又は検挙された者は、懲戒解雇とする規定を設けていたことや、毎月実施している職場内教育時に飲酒運転防止の指導を実施していたが、その一方で、フェリー下船時の点呼が行われていなかったことやアルコール検知が行われていなかったこと、フェリー内での飲酒の正確な情報を把握していなかったことなど、飲酒運転の抑制に関しての運行管理が形骸化していた。このようなことから、同事業者内では長期間にわたり遵法精神を欠いた運転者間での行動が放置されていたことが、このような飲酒運転による重大事故につながったものと考えられる。

再発防止策

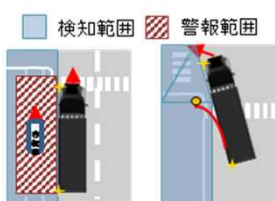
- ★事業者は、飲酒運転を防止するため、次の取り組みをすることが重要である。
- ・ 運転者に対し、点呼の実施時期を指示し、運行管理者が点呼を実施できる体制を確保した上で確実に実施すること。また、泊まりの運行では、指示した点呼の実施時期を過ぎても電話がない場合は、運行管理者等が電話することにより確実な点呼を実施すること。
 - ・ 電話点呼時に休息期間内での飲酒の有無を口頭で確認するとともに、アルコール検知器を用いて適切に実施すること。
 - ・ 出先でのアルコール検知を確実に実施するため、実施状況や測定結果がリアルタイムで送信できる検知器等の導入を進めること。
 - ・ 社内規程等に「労働協約違反として解雇されることもあり得る。」を規程し、運転者を指導すること。
 - ・ 運行途中にフェリーを頻繁に利用する事業者は、運行管理者等が、必要に応じ、抜き打ちでフェリーに乗船し、運転者の休息期間の過ごし方を確認する必要がある。
 - ・ アルコールが検知された場合、アルコールが検知されなくなるまで運転をさせないこと。
 - ・ 運転者に対し、飲酒運転は、悲惨な事故を引き起こすことを飲酒運転による事象事例の映像等を用いて周知すること。

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

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

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

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

令和2年度においては、法令遵守への意識が高い事業者（過去3年間に行政処分を受けていない自動車運送事業者等）を対象に重点的に支援。

安全運転サポート車(サポカーS)(ver1.0)

高齢運転者に推奨

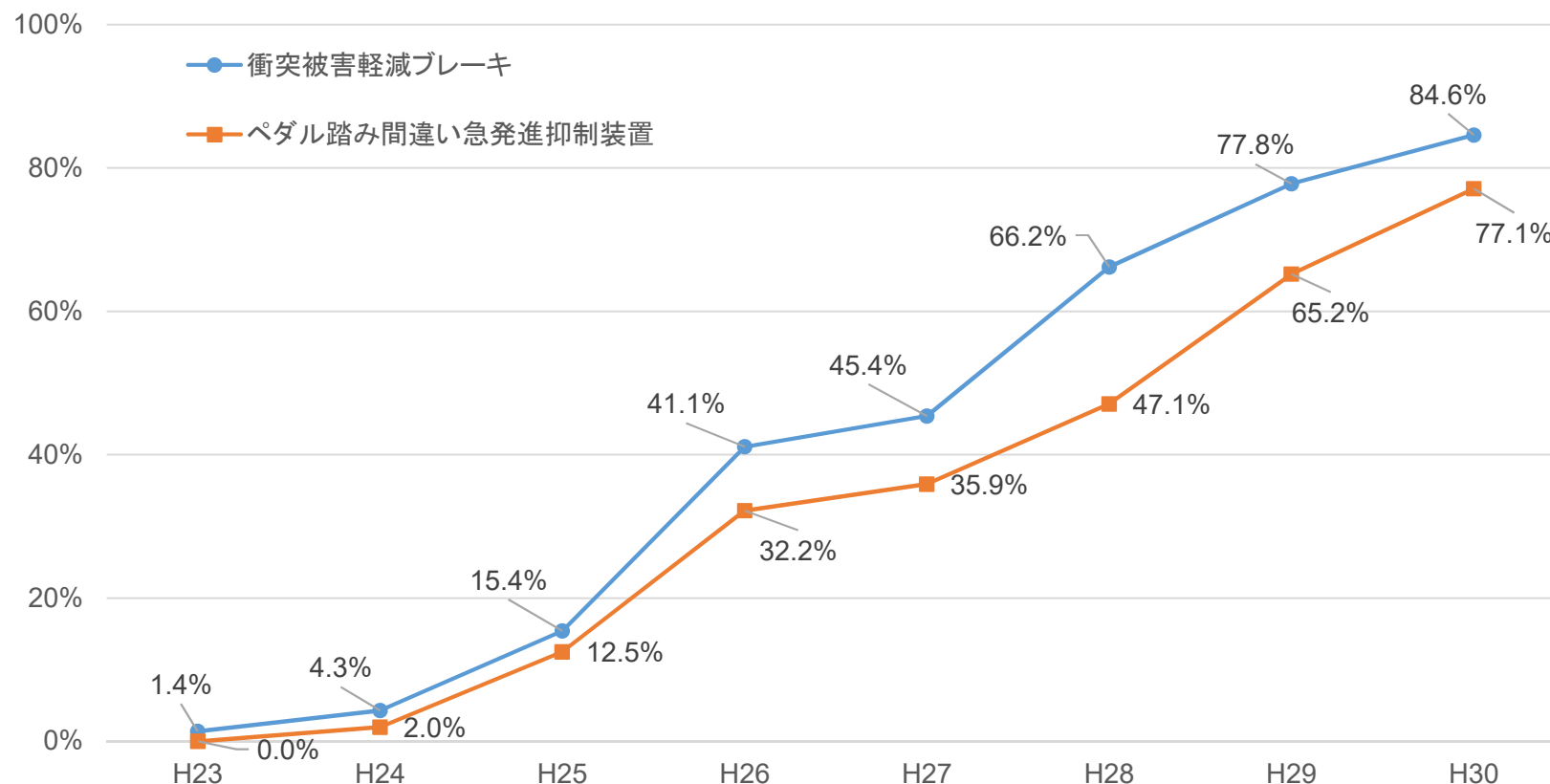


名称	搭載装置				ロゴマーク
	衝突被害軽減ブレーキ	ペダル踏み間違い急発進抑制装置	車線逸脱警報	先進ライト	
ワイド	○ 対車両・歩行者	○	○	○	
ベーシック+	○ 対車両	○			
ベーシック	○ 対車両、低速域※	○			

※ 作動速度域が時速30km以下

○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。

※: 「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 中間とりまとめ(平成29年3月31日)

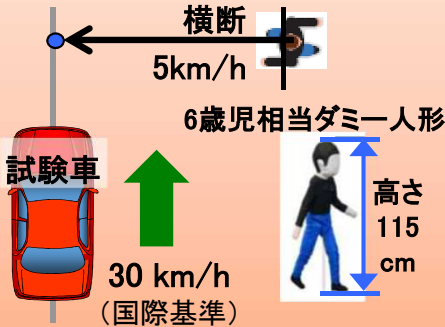


R1年度

R2年度

R3年度～

衝突被害軽減ブレーキ



サポカーの普及促進

ペダル踏み間違い急発進抑制装置 (加速抑制装置)



後付け「先行個別認定」

R1.12.17結果公表

- 令和元年11月より、個別製品を評価

② <新車対策> 「国の性能認定制度」

R2.4～申請受付

R3.4～結果公表

- 「衝突被害軽減ブレーキ」と「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」を対象。
- 主な要件

〔衝突被害軽減ブレーキ〕

- ・横断する大人人形に衝突しない。
- ・車両接近速度20km/h

〔ペダル踏み間違い急発進抑制装置〕

- ・駐車スペースでの車両の出し入れ等を想定した試験をした場合に、ペダルを踏み間違えても急発進しない。※

① <新車対策> 「装備義務付け」

R3.11～国産新モデル

R7.12～国産継続モデル

R6.7～輸入新モデル

- 世界に先駆け令和3年11月以降の国産新モデルから段階的に義務付け。
- 主な要件 (国際基準に準拠)

・横断する子供人形に衝突しない。

・車両接近速度30km/h

③ <既販車対策> 後付けペダル踏み間違い急発進抑制装置の「国の性能認定制度」

R2.4～申請受付

随時結果公表

- 主な要件
- ・上記※に同様。
- ・確実な取付態勢等を有する。

④ <技術開発促進> 「ガイドライン」

R1.12.17公表

- 主な要件
- ・制限速度を検出し、速度を制御。
- ・ペダル踏み間違いの場合は、速度制御を解除しない。

自動速度制御装置

(ISA: Intelligent Speed Assistance)



基準策定の経緯

- 2017年1月、国連WP.29（自動車基準調和世界フォーラム）傘下の専門分科会において、日本の提案により、乗用車等の衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）の国際基準の検討が開始。
- 日本は、AEBSの具体的な要件を検討する専門家会議の議長を欧州委員会と共同で務め、官民オールジャパン体制で議論をリード。これにより、2019年6月、WP.29で協定規則第152号として成立。
- 「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」（2019年6月18日関係閣僚会議）を踏まえ、2020年1月31日に国内基準（保安基準）を改正・公布。

主要要件

- 静止車両、走行車両、歩行者に対して試験を行い、所定の制動要件を満たすこと。
- エンジン始動のたびに、システムは自動的に起動してスタンバイすること。
- 緊急制動の0.8秒前（対歩行者の場合、緊急制動開始）までに警報すること。

適用時期

- 他の国^{※1}に先行し、2021年以降段階的に新車を対象に義務付けをする。

	国産車	輸入車
新型車	2021年11月	2024年7月
継続生産車 ^{※2}	2025年12月	2026年7月

※1 欧州は2024年7月に義務化開始
※2 軽トラックは2027年9月

【主な試験方法】

① 静止車両に対する試験 ② 走行車両に対する試験



③ 歩行者に対する試験



（注） ダミーは、試験車のブレーキが作動しないと4秒後に衝突するタイミングで動き出す。
6歳児相当ダミー

乗用車等に係るサポカー補助金について

(令和元年12月13日閣議決定、令和2年1月30日補正予算成立)

- 65歳以上の高齢運転者が対象。
- 「サポカー補助金に関する審査委員会」で選定された車種グレード(新車・中古車)および後付け装置が対象。
- 令和2年3月9日より、(一社)次世代自動車振興センター(NeV)が申請受付し、補助金を交付。

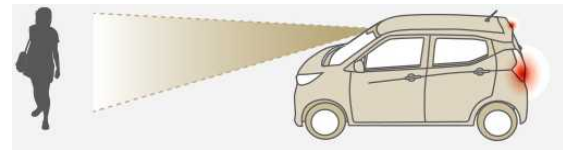
【補正予算の額】

1,127 億円(自家用 経産省)
12.5億円(事業用 国交省)

1. 車両購入

【補助単価】	①+②の場合	①のみの場合
登録車	10万円	6万円
軽自動車	7万円	3万円
中古車	4万円	2万円

① 衝突被害軽減ブレーキ (自動ブレーキ)



② ペダル踏み間違い 急発進抑制装置



(注) 令和元年12月23日から申請受付開始の前日(3/8)までに公表されている対象車種グレードは、公表日から新車新規登録等された自動車が対象。

2. 後付け (踏み間違い急発進抑制装置)

(国交省による先行個別認定(令和元年12月17日発表)を受けている装置)

【補助単価】	
障害物検知機能付きペダル踏み間違い急発進抑制装置等	4万円
ペダル踏み間違い急発進抑制装置	2万円

① 障害物検知機能付きペダル 踏み間違い急発進抑制装置



踏み間違い加速抑制システム
(トヨタ自動車)



ペダル踏み間違い時加速抑制装置「つくつく防止」(ダイハツ工業)

② ペダル踏み間違い急発進抑制装置



S-DRIVE 誤発進防止システム2(普通自動車、軽自動車)(サン自動車工業、JARWA)



アクセル見守り隊ペダルの見張り番Ⅱ(データシステム)

③ ペダル踏み間違い防止装置



ワンペダル(ナルセ機材)

(注) 認定を受けた取扱事業者の店舗以外で取付けをおこなったものは補助の対象外。

運転支援装置の機能には限界があり、故障していない場合でも、使用する環境や条件によっては作動ないことがあり、思わぬ事故につながるおそれがあることを自動車ユーザーにご理解していただくため、実車を使って機能が作動しない条件等を再現した啓発ビデオを国土交通省HP・YouTubeに公開。

啓発ビデオでは、①運転支援システムが周辺監視や全ての運転操作を行う「自動運転」ではなく、あくまでもアシスト機能であること、②取扱説明書を読み、運転支援装置の作動条件等を正し理解して使用すること、等を啓発。

○衝突被害軽減ブレーキは万能ではありません！（平成30年4月20日）
走行時の周囲の環境や路面の状態等によっては、衝突被害軽減ブレーキが適切に作動せず、衝突を避けられない場合があることを啓発。

[URL<https://www.youtube.com/watch?v=mGh_-mTD6G4>](https://www.youtube.com/watch?v=mGh_-mTD6G4)

●障害物を検知できない事例：逆行、暗闇、タ立



●障害物を回避できない事例：規定速度超過、滑りやすい濡れた路面、坂道



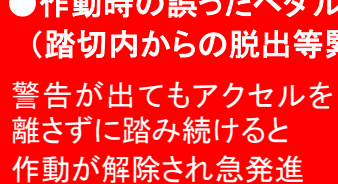
○「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」の作動をビデオで解説します（平成31年4月16日）
「ペダル踏み間違い時加速抑制装置が正常に作動しなかった」といった情報が寄せられていることから、正しく理解していただくため、警告が出たときのペダル操作等の注意点を解説。

[URL<https://www.youtube.com/watch?v=HvM6Fh-Elvw>](https://www.youtube.com/watch?v=HvM6Fh-Elvw)

●作動時の適切なペダル操作
警告（表示・ブザー）が出たら、ペダルから足を離し、よく確認してからブレーキを踏む。



●作動時の誤ったペダル操作
（踏切内からの脱出等緊急時を除く。）
警告が出てもアクセルを離さずに踏み続けると作動が解除され急発進



●センサが検知しない障害物の例
・ポール
・金網 等



○「運転支援システム」を過信・誤解しないでください！（令和2年3月19日）
運転支援システムには機能の限界があり、故障していない場合でも、使用する環境や条件によっては、作動しない、または突然機能が停止する場合があるため、過信は禁物であり、運転の責任はドライバーにあることを啓発。

[URL<https://www.youtube.com/watch?v=cRJkvgI3eSA>](https://www.youtube.com/watch?v=cRJkvgI3eSA)

●運転支援システムが作動しない事例

- ・クルマの急な割り込み
- ・車線の白線を障害物や雪等で検知できない場合
- ・雨・雪・霧等の悪天候
- ・一般道



全車速追従クルーズコントロール使用中

車線維持支援装置使用中

●誤った使用例（一般道）
メーカーは高速道・自動車専用道での使用を推奨

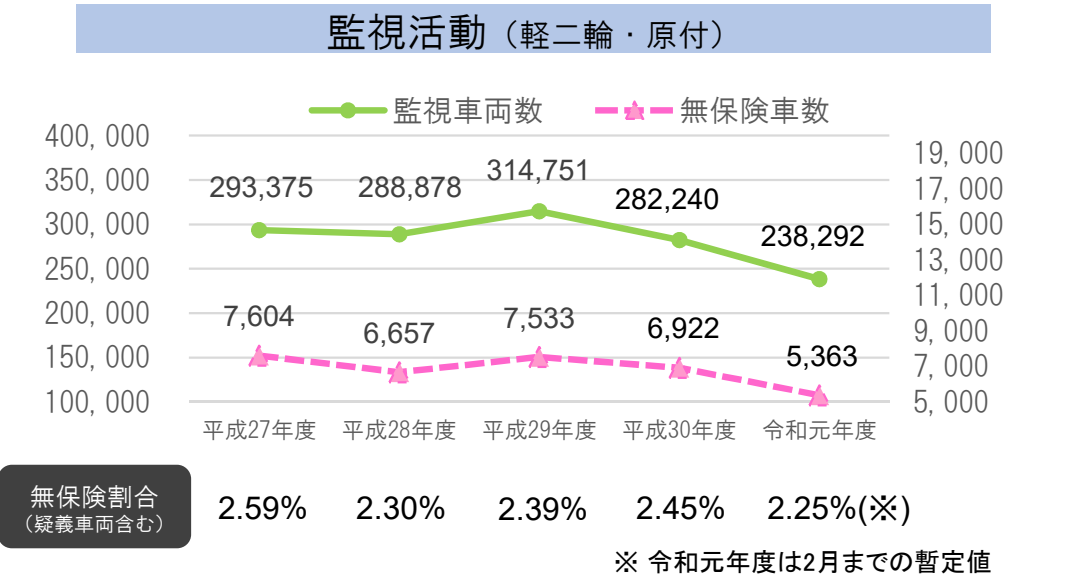
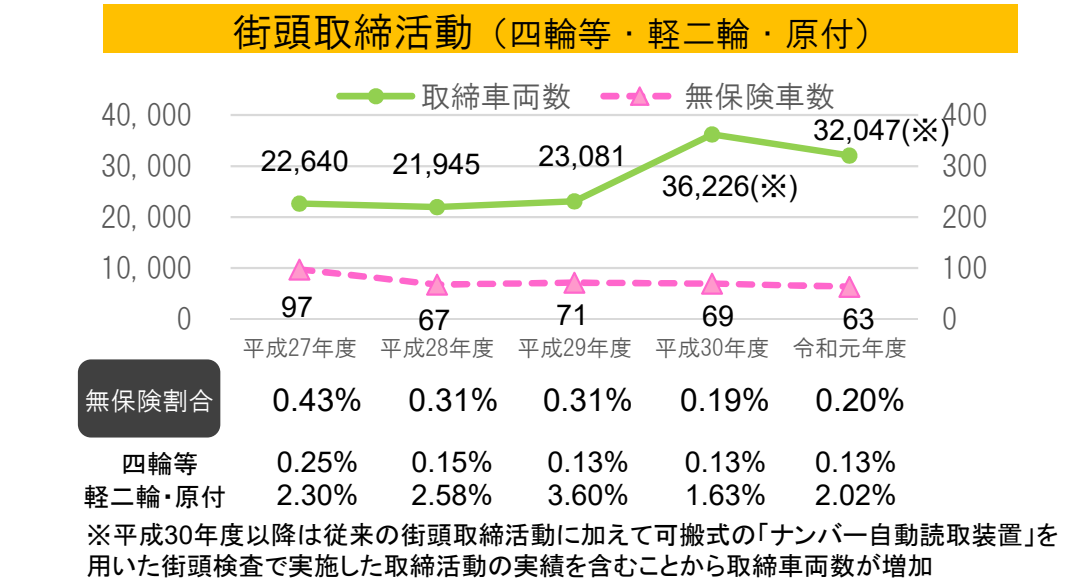


急カーブ

全車速追従クルーズコントロール使用中

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。



令和元年度の主な取組

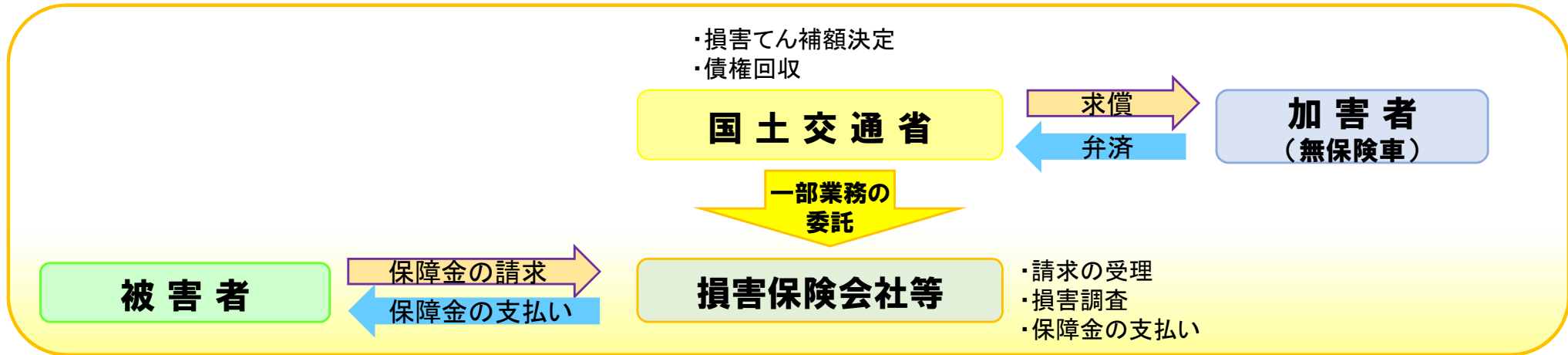
- 街頭取締活動等の実施
 - ・ 街頭取締活動及び監視活動の実施 → 街頭取締回数: 281回(280回)、監視活動回数: 3,071回(3,440回)※速報値
 - ・ 無車検・無保険(共済)車通報窓口への通報 → 通報件数 770件(699件)※重複含む
- はがき発送等による注意喚起
 - ・ 警告はがきの発送 → はがき発送枚数 51,519枚(56,915枚)
(自賠責保険加入データに基づき、自賠責保険契約の更新が確認できない車両の保険契約者に対して、満期6ヶ月経過後に「警告はがき」を送付し、加入状況を確認。)
 - ・ 街頭取締及び監視活動のフォローアップ → 街頭取締: 警告書発行枚数 89枚(103枚)、監視活動: 警告書発送枚数 573枚(573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」を全国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。

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

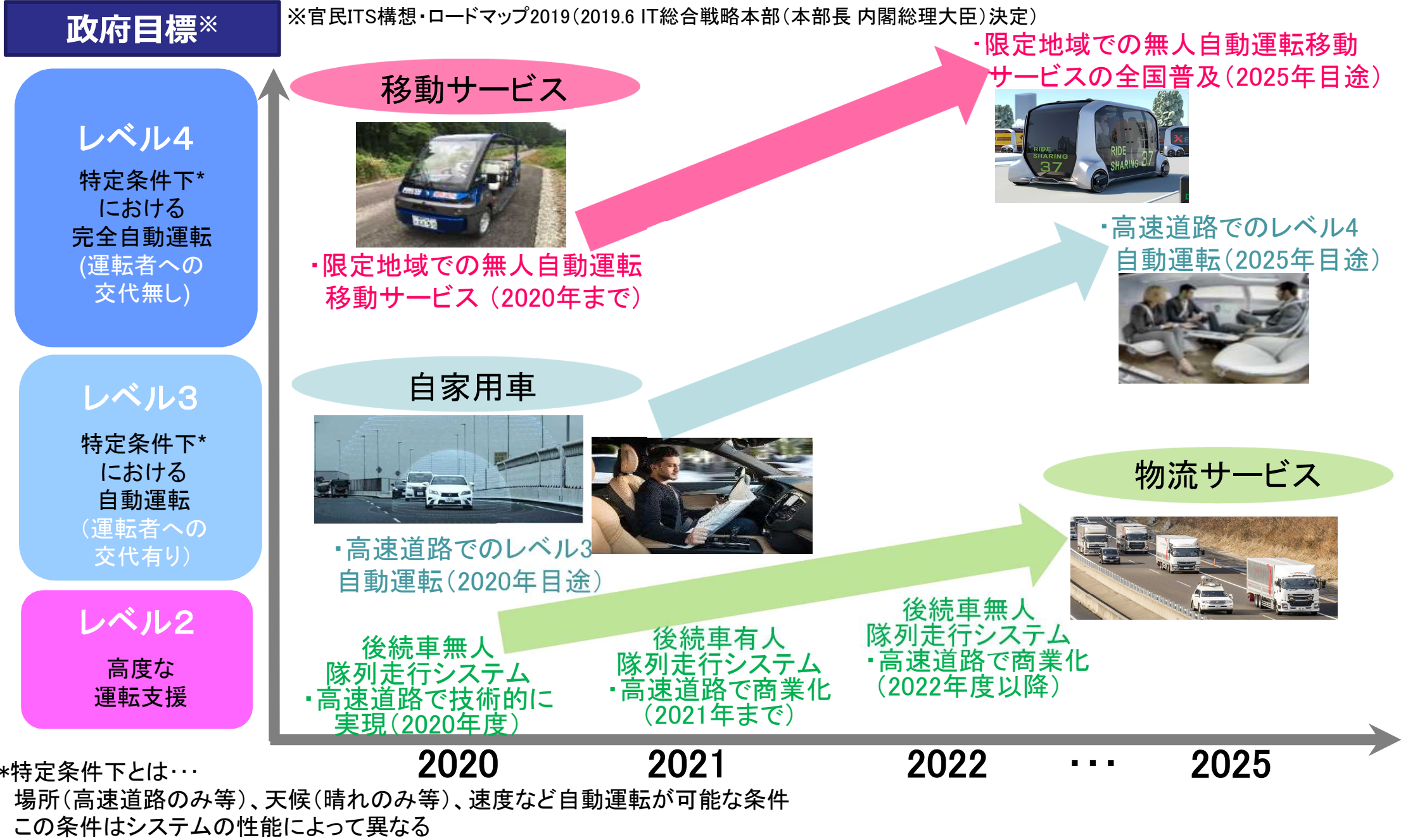


政府保障事業の取扱件数・支払実績

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
令和元年度	ひき逃げ	488	447	184
	無保険	169	163	501
	合 計	657	610	685

7. 自動運転をめぐる最近の動きについて



背景・必要性

- 自動運転車については、高速道路において自動運転を実施する車や、過疎地等の限定地域において無人で移動サービスを提供する車の2020年目途の実用化に向けて技術開発が進められているが、現行法は自動運転車を想定したものとなっていない
- 自動車技術の電子化・高度化により、自動ブレーキ等の先進技術搭載車が急速に普及し、通信を活用したソフトウェアの更新による自動車の性能変更が可能となっている

自動運転車等の安全な開発・実用化・普及を図りつつ、設計・製造過程から使用過程にわたり、自動運転車等の安全性を一体的に確保するための制度整備が必要

- 自動運転に係る制度整備大綱(平成30年4月17日、高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部)
- ①保安基準の段階的な策定 ②保安基準と走行環境条件※により一体的に安全性確保 (※ 走行速度、ルート、天候、時間等の制限等)
- ③使用過程車について、保守管理(点検整備・車検)及びソフトウェア更新に対する審査の在り方を検討し、必要な対策を実施



高速道路における自動運転

<自動ブレーキの新車乗用車搭載率>

年次	搭載率
平成24年	4.3%
平成25年	15.4%
平成26年	41.1%
平成27年	45.4%
平成28年	66.2%
平成29年	77.8%

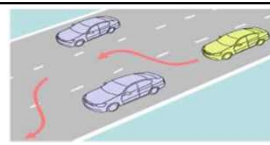
法案の概要

1. 保安基準対象装置への自動運行装置の追加※1

- 保安基準の対象装置に「自動運行装置」を追加
- 自動運行装置が使用される条件(走行環境条件)を国土交通大臣が付すこととする

自動運行装置

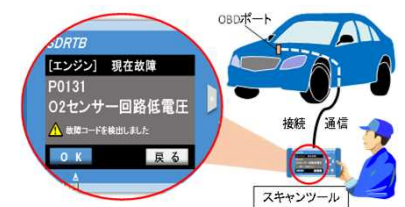
・プログラムにより自動的に自動車を運行させるために必要な装置であって、当該装置ごとに国土交通大臣が付する条件で用いられる場合において、自動車を運行する者の認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能を有する装置・作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置を含む



高速道路における自動車線変更

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※2

- 電子的な検査の導入に伴い、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る



OBDポート

診断機

スキャンツール

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※3

- 事業として行う場合に認証が必要な「分解整備」の範囲を、対象装置の作動に影響を及ぼすおそれのある整備等に拡大、名称を「特定整備」に改正
- 自動車製作者等から、特定整備を行う事業者等に対し、点検整備に必要な型式固有の技術情報を提供することを義務付け

新たに対象となる整備・改造の例(カメラ、レーダー等のセンサーの交換・修理)



カメラ



レーダー

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※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に係る許可制度を創設
- 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



電気通信回線

5. その他

- 自動車の型式指定制度における適切な完成検査を確保するため、完成検査の瑕疵等の是正措置命令等を創設※5
- 自動車検査証の電子化(ICカード化)、自動車検査証の記録等事務に係る委託制度を創設※6



【目標・効果】

- 高速道路における自動運転(レベル3)の実用化 : 2020年目途
- 自動ブレーキの新車乗用車搭載率 : 2020年までに9割以上

- 限定地域における無人自動運転移動サービス(レベル4)の実用化 : 2020年まで

国内基準 策定の取組

基準策定までの車両安全のための
ガイドライン策定(18.9)

改正道路運送車両法
の成立(19.5)

パブリックコメント(19.12)

改正道路運送車両法・
保安基準(省令)の施行(20.4)

○改正概要(保安基準関係)

- ・国が定める保安基準の対象装置に「自動運行装置」を追加
- ・自動運行装置が使用される条件(走行環境条件)※を国土交通大臣が付与 等

※場所(高速道路のみ等)、天候(晴れのみ等)、
速度など自動運転が可能な条件。
この条件はシステムの性能によって異なる

基本 スタンス

- ・国連WP29におけるこれまでの国際議論も踏まえつつ、「自動運行装置」の国内基準を策定・施行
- ・引き続き国際議論をリードするとともに、国際基準が成立した場合には、速やかに同基準を国内導入

自動運行装置の保安基準

1. 性能

- (1) 走行環境条件内において、乗車人員及び他の交通の安全を妨げるおそれがないこと
- (2) 走行環境条件外で、作動しないこと
- (3) 走行環境条件を外れる前に運転操作引継ぎの警報を発し、運転者に引き継がれるまでの間、安全運行を継続するとともに、引き継がれない場合は安全に停止すること
- (4) 運転者の状況監視のためのドライバーモニタリングを搭載すること
- (5) 不正アクセス防止等のためのサイバーセキュリティ確保の方策を講じること 等

2. 作動状態 記録装置

- 自動運行装置のON/OFFの時刻
 - 引継ぎ警報を開始した時刻
 - 運転者が対応可能でない状態となった時刻 等
- を6ヶ月間にわたり(又は2500回分)記録できること

3. 外向け 表示

- ・自動運転車であることを示すステッカーを
車体後部に貼付(メーカーに要請)



走行環境条件の付与手続き

- (1) 申請者は、場所、天候、速度など自動運転が可能となる状況等を記載した申請書等を国土交通大臣に提出
- (2) 国土交通大臣は当該状況における自動運行装置の性能が保安基準に適合すると認めたときは条件を付与
(付与書を交付)

その他

- ・実証実験と同様に、無人移動サービス車の実用化等においても基準緩和認定制度(ハンドル、アクセルペダル等)を活用できるよう措置



自動運転実証実験（2018年度以降）

道の駅等を拠点とした自動運転サービス(国交省/内閣府SIP)

- ① 2018.12～2019.2 秋田県上小阿仁村
道の駅「かみこあに」
(11月30日よりサービス開始)
- ② 2019.1～3 熊本県芦北町
道の駅「芦北でこぼん」
- ③ 2019.5～6 北海道大樹町
道の駅「コスモール大樹」
- ④ 2018.11 長野県伊那市
道の駅「南アルプス長谷」
- ⑤ 2018.11～12福岡県みやま市
みやま市役所 山川支所
- ⑥ 2019.6～7茨城県常陸太田市
高倉地域交流センター
- ⑦ 2019.11～12滋賀県東近江市
道の駅「奥永源寺溪流の里」

ニュータウンにおける自動運転サービス(国交省/内閣府SIP)

- ① 2019.2 東京都多摩市
日本総研、京王電鉄バス
- ② 2019.2 兵庫県三木市
日本工営、大和ハウス

空港制限区域内における自動運転(国交省)

- ① 2018.12 仙台空港
豊田通商
- ② 2018.12, 2019.1 成田空港
鴻池運輸、ZMP、丸紅
- ③ 2019.1, 2 羽田空港
愛知製鋼、NIPPO、日本電気、SBドライブ、先進モビリティ
- ④ 2019.2以降 中部空港
アイサンテクノロジー、ダイナミックマップ基盤、丸紅、ZMP

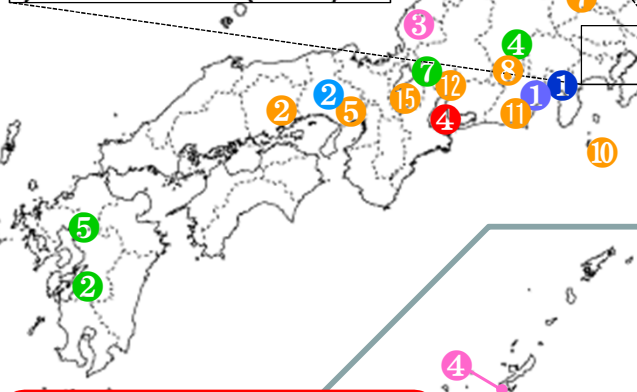
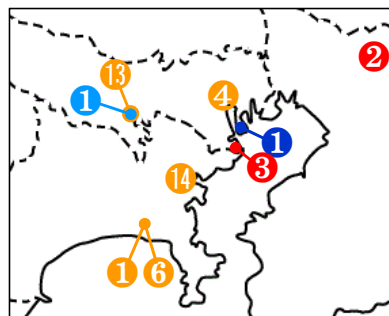
トラックの隊列走行(国交省&経産省)

- ① 2019.6～2020.2 新東名
豊田通商、国内トラックメーカー等

SIP事業等（内閣府）

- ① 2017.10～ 関東地方等の
高速道路や東京臨海地域
周辺の一般道等
国内外の自動車メーカー、
自動車部品メーカー、大学 等
- ② 2019.2～3 沖縄県
那覇空港～道の駅豊崎
JTEKT等

2020年までに限定地域での
無人自動運転移動サービスの実現



・2020年度に高速道路でのトラックの
後続無人隊列走行の技術的実現
・2022年度以降に高速道路でのトラッ
クの後続無人隊列走行の商業化

ラストマイル自動運転(経産省&国交省)

- ① 2018.10 茨城県日立市
日立市、産総研、
SBドライブ等
- ② 2019.2 石川県輪島市
輪島市、輪島商工会議所、
産総研、ヤマハ発動機等
- ③ 2018.10～11 福井県永平寺町
永平寺町、福井県、
産総研、ヤマハ発動機等
- ④ 2019.1～2 沖縄県北谷町
北谷町、産総研、
ヤマハ発動機等

自治体、民間又は大学（※主な実証実験を記載）

- ① 2018.4 神奈川県藤沢市
ヤマト運輸、DeNA
- ② 2018.4 岡山県赤磐市
SBドライブ、宇野自動車
- ③ 2018.4 福島第一原子力発電所
東京電力、SBドライブ
- ④ 2018.8 東京都千代田区
東京都、日の丸交通、ZMP
- ⑤ 2018.8～ 兵庫県神戸市
神戸市、日本総研、関電、
電通、NTTデータ、
群馬大、沖電気等
- ⑥ 2018.9 神奈川県藤沢市
神奈川県、小田急、
SBドライブ
- ⑦ 2018.11 群馬県前橋市
前橋市、NTTデータ、
日本中央バス、群馬大
- ⑧ 2018.11 長野県飯田市
飯田市、KDDI、
アイサンテクノロジー

- ⑨ 2018.12～ 岩手県大船渡市
JR東日本、先進モビリティ、
愛知製鋼、京セラ、ソフトバンク、
日本信号、日本電気
- ⑩ 2018.12 東京都三宅島
東京都、アイサンテクノロジー、
群馬大
- ⑪ 2019.1 静岡県袋井市
静岡県、袋井市、名古屋大
- ⑫ 2019.2 愛知県一宮市
愛知県、KDDI、KDDI総研、
アイサンテクノロジー、ティアフォー、
名古屋大、岡谷鋼機、
損保ジャパン日本興亜
- ⑬ 2019.2 東京都多摩市
東京都、神奈川中央交通、
SBドライブ
- ⑭ 2019.2～3 神奈川県横浜市
日産、DeNA
- ⑮ 2019.3 滋賀県大津市
大津市、京阪バス

- 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）（※1）に事実上の無過失責任を負わせている（免責3要件（※2）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ける本制度の維持が論点。
 - 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日に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、自動運転車の導入初期におけるレベル4までの自動運転システム利用中の事故については、迅速な被害者救済のため、従来の運行供用者責任を維持することとした。また、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、関係者間で検討することとした。
- （※1）運行供用者：自己のために自動車を運行の用に供する者をいい、自動車の運行についての支配権（運行支配）とそれによる利益（運行利益）が自己に帰属する者をいうと解されている（自賠法第3条）（判例・通説）。
- （※2）免責3要件：①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、②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、③自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたこと（自賠法第3条）

Q 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。

■ 求償に係る協力体制の在り方に関する検討状況

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に係る協力体制を構築するため、作動状態記録装置に記録されるデータ項目も踏まえて、検討すべき事項（データ提供の対象となる事故の条件、ユーザーからの同意の取得方法等）を整理し、関係者が協調して検討中。

Q 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。