資料１

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３年６月４日

目　次

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）―――― 9～13頁

4．被害者救済施策について―――― 14～17頁

5．事業用自動車の事故防止対策等について―――― 18～39頁

6．車両安全対策等について―――― 40～48頁

7．無保険車対策・政府保障事業の実施状況について―――― 49～51頁

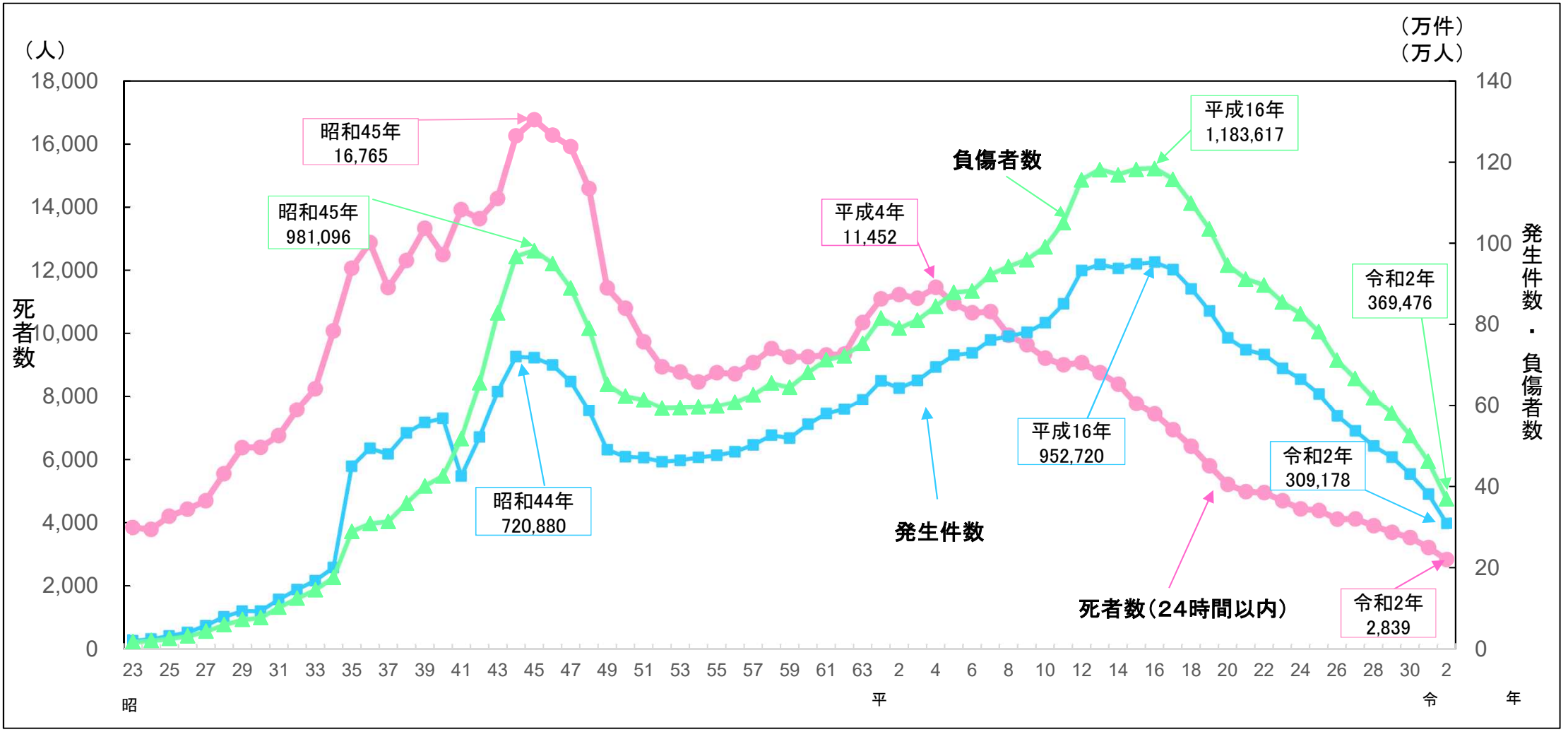
8．自動運転をめぐる最近の動きについて―――― 52～56頁

１．交通事故の発生状況等について

交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移（昭和23年～令和２年）

国土交通省

令和2年中の交通事故による死者数は2,839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16年連続で減少した。

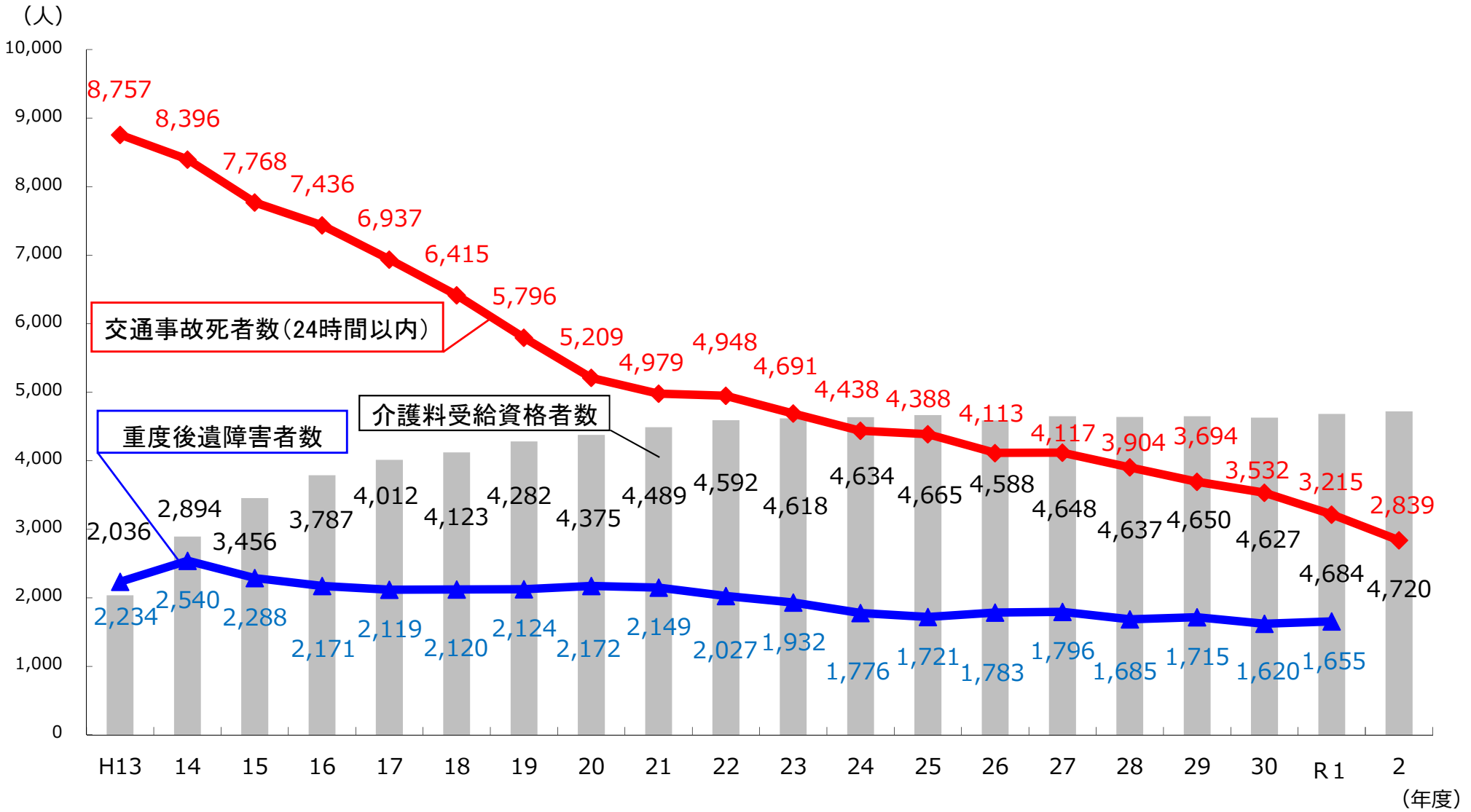


出典：「交通事故発生状況の推移（昭和23年～令和2年）」（警察庁）

※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。

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

国土交通省

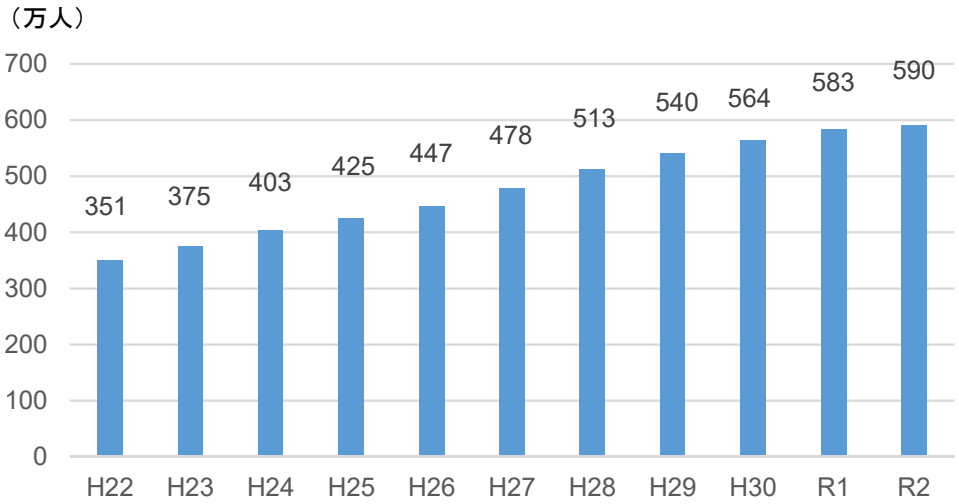


※交通事故死者数(24時間以内)は暦年
※介護料受給資格者数は独立行政法人自動車事故対策機構による介護料受給資格認定を受けている人数（年度末時点）
※重度後遺障害者数は、後遺障害等級表（自動車損害賠償保障法施行令別表第一、別表第二）の別表第一に該当する介護を要する後遺障害及び別表第二の１～３級に該当する後遺障害等級の認定を受けた自賠責保険の支払い件数

高齢運転者に係る交通事故の現状

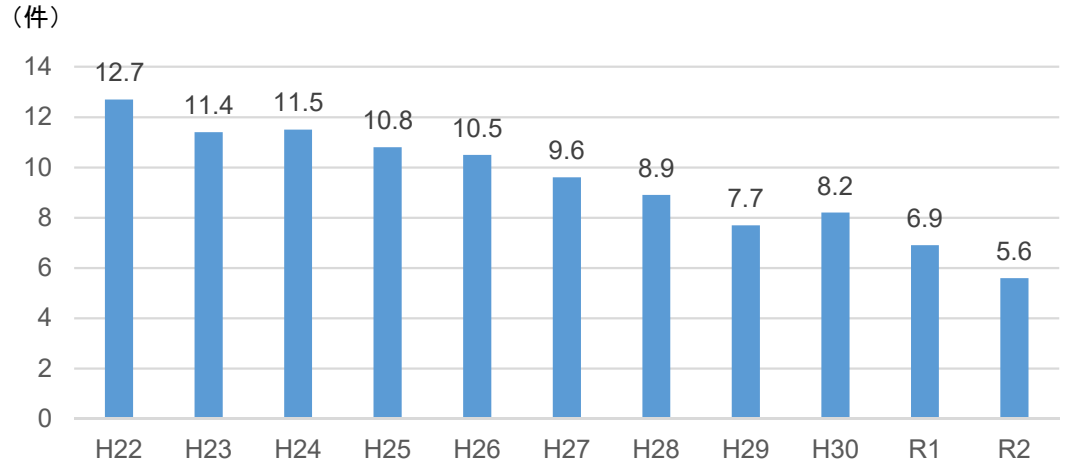
国土交通省

75歳以上の運転免許保有者数（各年12月末）



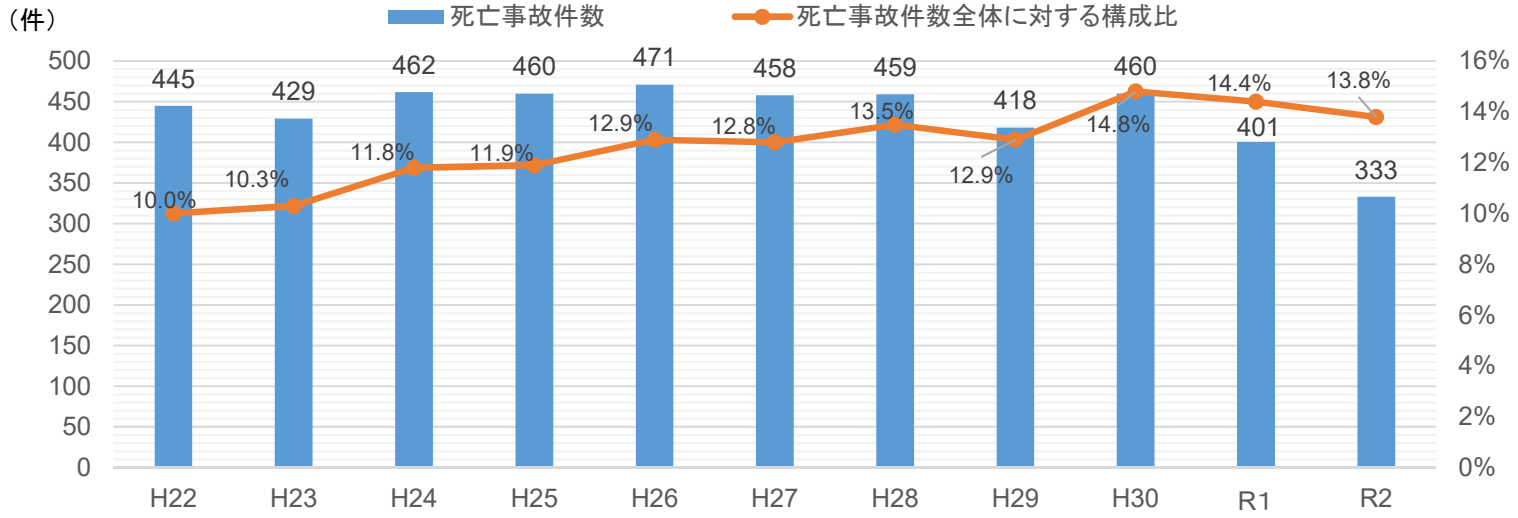
出典：「運転免許統計」（警察庁）

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2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2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）

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3年度予算ベース）

国土交通省

保険契約者
（自動車ユーザー）

保険料
5,896億円
（1台当たり20,010円）

賦課金
15億円
（1台当たり約32円）

保険会社
（共同プール制）

準備金

ユーザー還元
（平成14～19年度）

保険金支払
6,496億円

事故被害者

政府再保険の再保険料
（平成13年度まで）

国の再保険料運用益の配分
（平成13年自賠法改正）

約2兆円

11/20
（約1.1兆円）

9/20
（約8,700億円）

保険料値下げによるユーザー還元と
被害者救済・事故防止対策のための
積立金とにバランス良く配分

【内訳（平成14年初）】
・実際に積立金に充当された額
約2,600億円
・一般会計への繰入金
約5,600億円（※1）
・その他（※2）
約470億円
（※1）利子相当額を含む
（※2）NASVA（旧自動車事故対策センター）への出資金及び貸付金

国土交通省
（自動車安全特別会計）

積立金
129億円

3.4億円
再保険金の支払い

539億円

剰余金
610億円

22.3億円
ひき逃げ・無保険車の被害者救済

保障勘定

5,474億円

積立金
1,504億円

47億円
繰戻し

一般会計

貸付合計
6,013億円

被害者救済・事故防止
（独）自動車事故対策機構 等

144億円

自動車事故対策勘定

※保険料、保険金支払は令和3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（R3/4/1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

○ 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6,000億円が繰り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3年度予算において、4年連続の繰戻しを計上。繰戻額は47億円に増額。これにより積立金の取崩額は約77億円に縮減（また、令和2年度第3次補正予算においても約8億円の繰戻しを実施。）。
○ あわせて、自動車事故被害者救済事業等を充実（小規模委託病床の拡充、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）
	8億円（補正）
令和3年度	**47億円（当初）**
繰入残高6,013億円（令和3年度末見込み）	
元本	4,848億円
利子相当額	1,166億円

繰入額
11,200億円

令和2年度までの繰戻額
7,043億円

令和3年度繰戻額
47億円

自動車安全特別会計

■ 自動車事故対策勘定

5,474億円（繰入残高）　積立金 1,504億円

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）　610億円

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）

自動車事故対策勘定において実施する支援事業の概要

国土交通省

国土交通省においては、自動車事故被害者の救済のため、
重度後遺障害者等に対して、被害者救済事業を実施。

重度後遺障害者への支援

○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

○介護料の支給
在宅ケアを行う家庭に対し、介護用品の購入等に充てる費用を支給

○訪問支援の実施
在宅ケアを行う家庭を訪問し、情報提供や悩みの聴取等により支援

○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3年4月現在）＞
協力病院：205箇所、協力施設：136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

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

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

自賠責保険運用益事業におけるこれまでの主な取組

国土交通省

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
S54年度	介護料支給開始（自動車事故対策機構）※2	【※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
S58年度	療護施設の設置・運営開始（千葉療護センター）※3	【※3 療護施設】 療護施設の設置状況（令和2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：310床
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）	【※4 短期入院】 • 平成13年度：5ヶ所→令和2年度：205ヶ所
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）	【※5 訪問支援】 • 実施率 令和2年度：75．6％ • 満足度 令和2年度：4．39（5段階評価）
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※6 短期入所費助成（自動車事故対策機構）	【※6 短期入所】 • 平成25年度：8ヶ所→令和2年度：136ヶ所
H28年度	療護施設機能委託病床の関東西部地区への設置（湘南東部総合病院）	
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）	
R2年度	一貫症例研究型委託病床の拡充（藤田医科大学病院）	

民間運用益事業について

国土交通省

運用益事業について

- ✓ 保険金の支払のみでは救われない自動車事故被害者が存在するなどの課題。
- ✓ このため、自賠責保険運用益事業を実施し、被害者救済・事故発生防止を図っている。

民間運用益事業の考え方

- ✓ 国においては、自動車事故対策勘定の積立金（過去の再保険事業に係る運用益）をもとに、全国一律に提供されるべき被害者への給付、事業者への安全指導等、直接的な事業を実施。
- ✓ 民間においては、自賠責保険事業から生じた運用益の一部をもとに、国の取組を補完・促進するもの、又は呼び水となる先駆的事業や水準向上に資する事業を実施。

民間運用益事業の決定プロセス等

- ✓ 損保協会、JA共済がそれぞれ設置する第三者委員会の審議を経て、事業を決定。
  これに加え、自動車損害賠償責任保険審議会やあり方懇談会においても、事業を説明し、ご意見を伺ってきたところ。
- ✓ このほか、各団体のHPにおいて事業内容を公表しているところ。

令和３年度予算における運用益事業の例

国土交通省

国の運用益事業

被害者救済対策	○小規模な委託病床の拡充	（(独)自動車事故対策機構運営費交付金）	（3年度：7,443百万円の内数）
	○感染症対策の充実(介護料の支給、短期入院・入所受入体制の充実)（自動車事故対策費補助金）		（3年度：4,102百万円）
	○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）		（3年度：324百万円）
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）	（3年度：7,443百万円の内数）

民間保険会社の運用益事業

被害者救済対策	○ 交通事故被害者への情報提供・研修会等開催費用補助	（3年度:10百万円）
	○ 地域通所施設をめぐる高次脳機能障害者への支援プログラムに関する研究	（3年度:2百万円）
	○ リハビリテーション講習会開催費用補助	（3年度：40百万円）
事故防止対策	○ 安全運転支援装置の体験による交通事故防止意識の醸成および同装置の普及促進	（3年度:19百万円）
	○ オンラインを活用した交通安全教育手法の開発および普及	（3年度:5百万円）

JA共済の運用益事業

被害者救済対策	○(公財)交通遺児育英会の支援	（3年度： 10百万円）
	○交通事故医療に関する研究に対する助成	（3年度： 25百万円）
事故防止対策	○シルバー世代向け交通安全啓発活動の実施	（3年度： 20百万円）
	○シルバー世代向け自動車安全運転診断の実施	（3年度：115百万円）

運用益事業の合計額(令和3年度)

国	保険会社	JA共済	合計額
約144.2億円 (約71百万円(0.5%)増)	約18.5億円 (約23百万円(1.3%)減)	約12.5億円 (約27百万円(2.1%)減)	約175億円 (前年度比 約21百万円(0.1%)増)

４．被害者救済施策について

令和3年度における自動車事故被害者救済事業の充実

国土交通省

ポイント① 小規模な委託病床の拡充

これまで継続して療護施設を拡充。
現在では、全国に4カ所の療護センターと7カ所の療護施設機能委託病床を設置・運営

令和3年度予算における取り組み

関東地方の療護施設において相当数の入院待機が発生。質の高い看護をタイムリーに提供するためには小規模委託病床の設置による待機患者の解消が必要

適切かつより質の高い治療・看護を提供できる環境を整備するため、関東地方に小規模な委託病床を設置

ポイント② 感染症対策の徹底

令和3年度予算における取り組み

在宅での介護、短期入院・入所における新型コロナウイルス感染症をはじめとした感染症対策に万全を期するため、支給・補助品目の拡充を実施

介護料の支給

消毒液や医療用マスク等を支給対象費目に追加

短期入院・入所

「換気設備」と「陰圧装置」を補助対象品目に追加

ポイント③ 介護者なき後対策の充実

令和3年度予算における取り組み

介護者なき後の受け皿に障害者支援施設・グループホーム等はなりうるものの、喀痰吸引等を必要とする者への夜間を含めた対応が可能なところは限定的

喀痰吸引等への対応力向上等を図るため、看護職員等を人材雇用費等に係る補助の対象に追加

今後の自動車事故被害者救済対策のあり方検討会

国土交通省

目　的

自動車事故被害者等からさらなる被害者救済対策の充実を求められる中、近年における医療・介護技術の進歩や社会保障制度の変化、介護者の高齢化等を踏まえ、より効果的、かつ、きめ細かい被害者救済対策のあり方を様々な分野の有識者の知見や被害者団体の意見等を生かしつつ検討。

検討課題

1. 療護施設の充実に向けた検討
   （療護施設の待機患者の最小化、老朽化対策、今後のあり方）
2. リハビリの機会等の確保に向けた検討
   （リハビリの機会確保に向けた支援のあり方、短期入院・入所協力事業の見直し）
3. 介護者なき後への備えに資する取組みの検討
   （生活の場、財産管理・意思決定・身上保護等の担い手の確保）
4. 事故直後の不安軽減に資する取組みの検討
   （精神面のケアに資する取組みへの支援のあり方）

スケジュール（予定）

第1回	令和2年 8月27日（木）	論点整理、令和3年度における取組案
↓		
第2回	令和3年 2月2日（火）	令和3年度における取組
↓		
第3回	令和3年 6月	とりまとめ骨子案
↓		
第4回	令和3年 7月	とりまとめ （令和4年度予算要求・（独）自動車事故対策機構第5期中期目標・計画に反映する施策の整理）

※　それぞれの回の間では委員との個別の意見交換や委員指摘事項の調査を実施

検討会委員

学識経験者

（◎　座長　○　座長代理）

◎福田　弥夫（日本大学危機管理学部長（保険法））
○古笛　恵子（弁護士）
堀田　一吉（慶応大学商学部教授（保険学））
松原　了　（社会福祉法人恩賜財団済生会理事（医学））
宮田　昭宏（千葉県救急医療センター診療部長（脳神経外科））
麦倉　泰子（関東学院大学社会学部教授（社会福祉学））

被害者団体

小沢　樹里　関東交通犯罪遺族の会代表
桑山　雄次　全国遷延性意識障害者・家族の会代表
古謝　由美　NPO法人日本高次脳機能障害友の会監事
徳政　宏一　NPO法人日本頸髄損傷LifeNet理事長

オブザーバー

（独）自動車事故対策機構（NASVA）
（一社）日本損害保険協会
全国共済農業協同組合連合会
厚生労働省

第2回までの議論を踏まえた現在の検討状況

国土交通省

療護施設の充実

関東地方の療護施設で生じている待機患者の解消を図るべき	関東地方への小規模委託病床の拡充
療護施設全体における空床の発生状況を踏まえた療護施設のあり方を整理するべき	療護施設の体制の現状を維持するとともに、提供する「サービスの充実」に重きを置く方向
療護センターの老朽化対策を講じるべき	真に必要な機能確保に努めるほか、最も経済的かつ効率的な方法による老朽化対策を実施

リハビリの機会確保等

脊髄損傷者が回復期の後、中長期間入院し、リハビリを受けられる病院の確保を進めるべき	脊髄を損傷し、重度後遺障害を負った方を受け入れる病院を選定・支援
維持期・慢性期において十分なリハビリテーションを受けられる場が少ない	リハビリに意欲的に取り組む協力病院を選定し、重点的に支援するとともに、情報提供を強化
高次脳機能障害者の自立訓練を支援して社会復帰を促進すべき	先進的な自立訓練を提供している事業者を試行的に支援し、効果的な支援策を検討

介護者なき後への備え

介護者の高齢化等を踏まえ、「生活の場」の確保をさらに進めるべき	現行施策を見直し、自動車事故被害者の受入拡大に資する施策を検討
介護者なき後に至る前段階から地域で支えるネットワークの構築を支えるべき	ニーズに応じた相談先の紹介等につなげられるよう自治体等とのつながり強化を検討

事故直後の支援

事故被害者等の精神的ケアを図るとともに、情報提供の充実を図るべき	事故被害者等を対象とした精神的ケアや情報提供の充実を図ることを検討

５．事業用自動車の事故防止対策等について

事業用自動車総合安全プラン2020［計画期間：2017～2020年度］

～行政・事業者・利用者が連携した安全トライアングルの構築～

国土交通省

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】
平成28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

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

アルコールチェッカー

3.自動運転、ＩＣＴ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

デジタル式運行記録計

ドライブレコーダー

専用の解析ソフトで分析

4.超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策

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

6.道路交通環境の改善

事業用自動車による交通事故の発生状況①

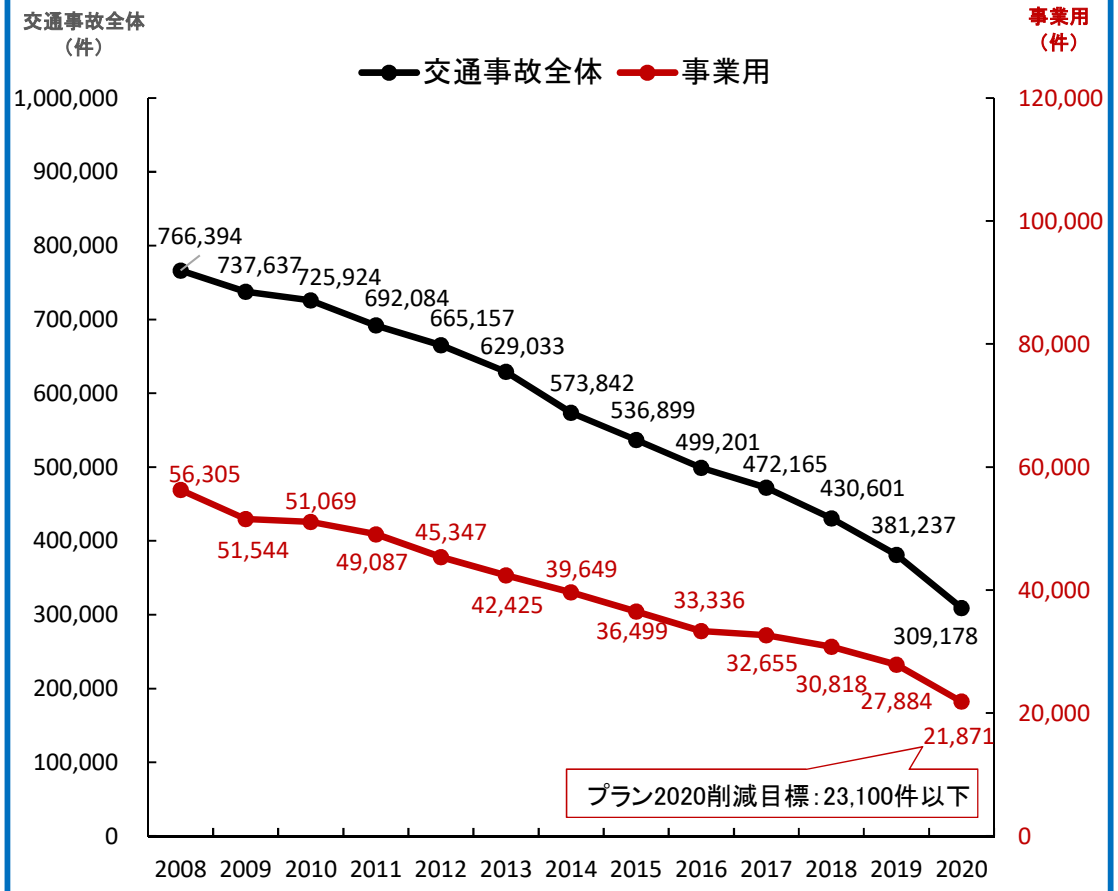
国土交通省

【交通事故件数の推移】

○2020年中に発生した交通事故全体の件数（人身事故件数）は**309,178**件であり、そのうち、事業用自動車の交通事故件数（※）は**21,871**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

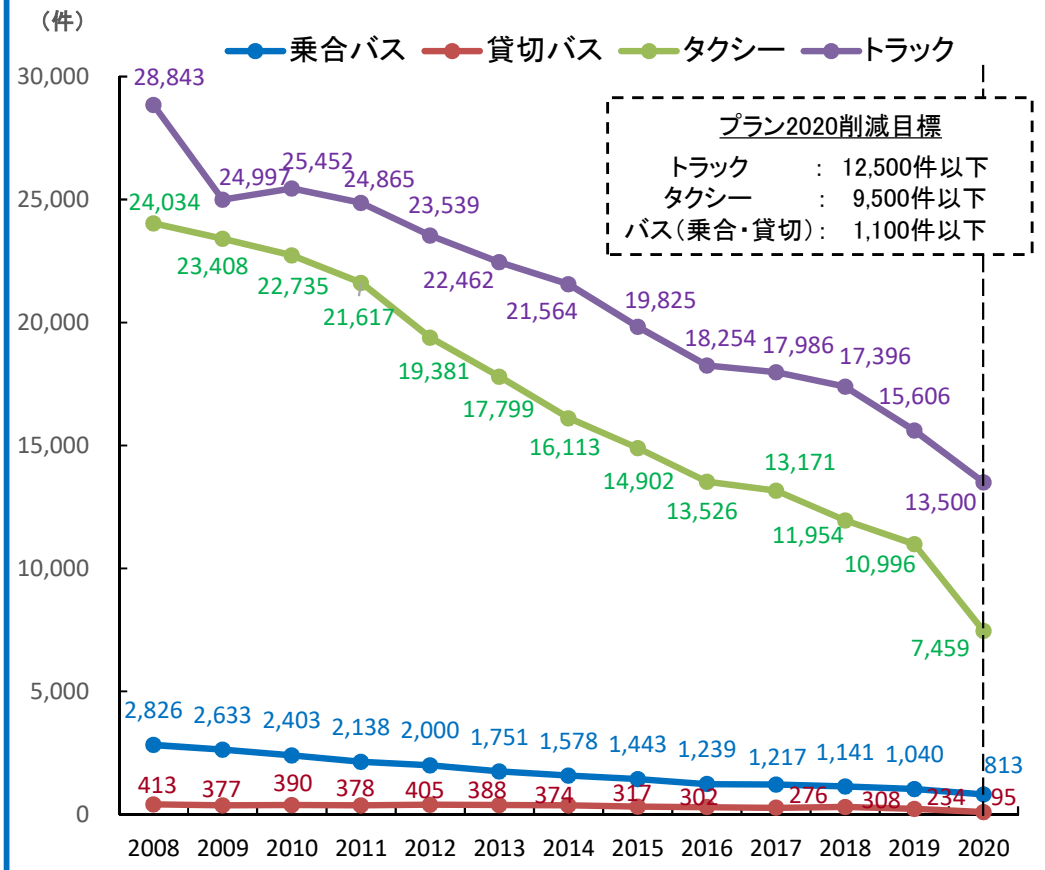
○各モードの交通事故件数は、全てのモードにおいて前年に比べ減少している。

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」

事業用自動車による交通事故の発生状況②

国土交通省

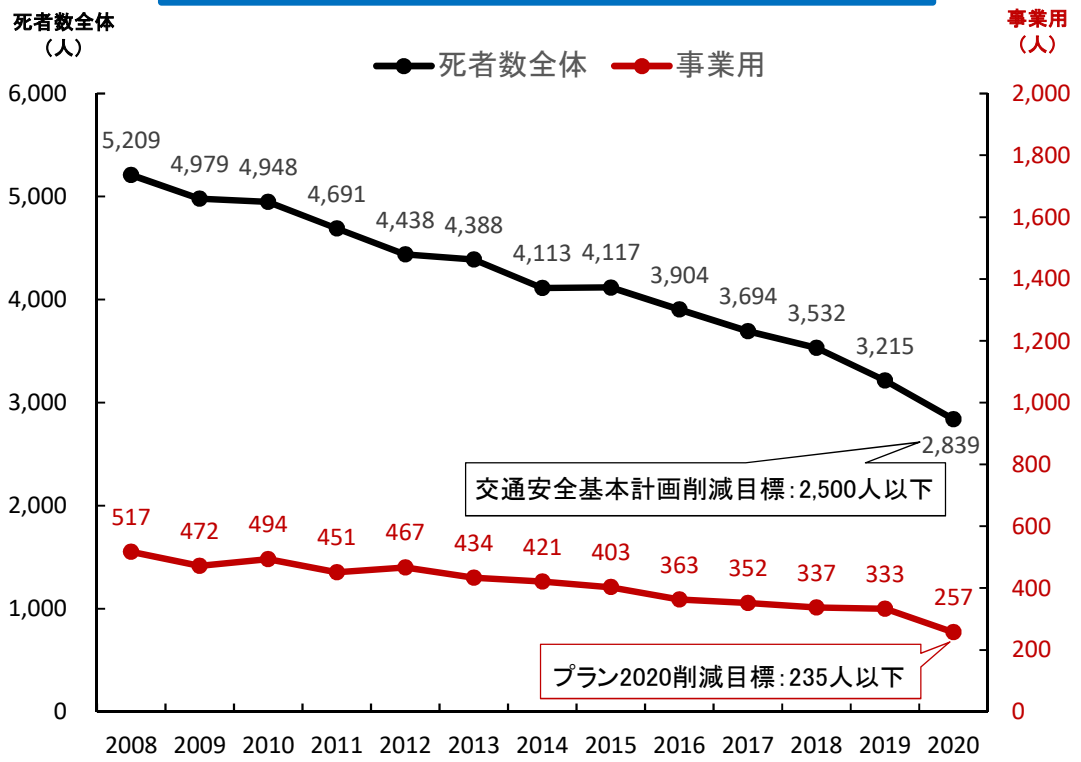
【交通事故死者数の推移】

○2020年中に発生した交通事故全体の死者数は**2,839**人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は**257**人（前年比76人減）となっている。

○2020年の各モードの交通事故死者数は、**トラック・タクシーは減少、乗合バスは前年と同水準であり、貸切バスによる交通事故死者数はゼロであった。**

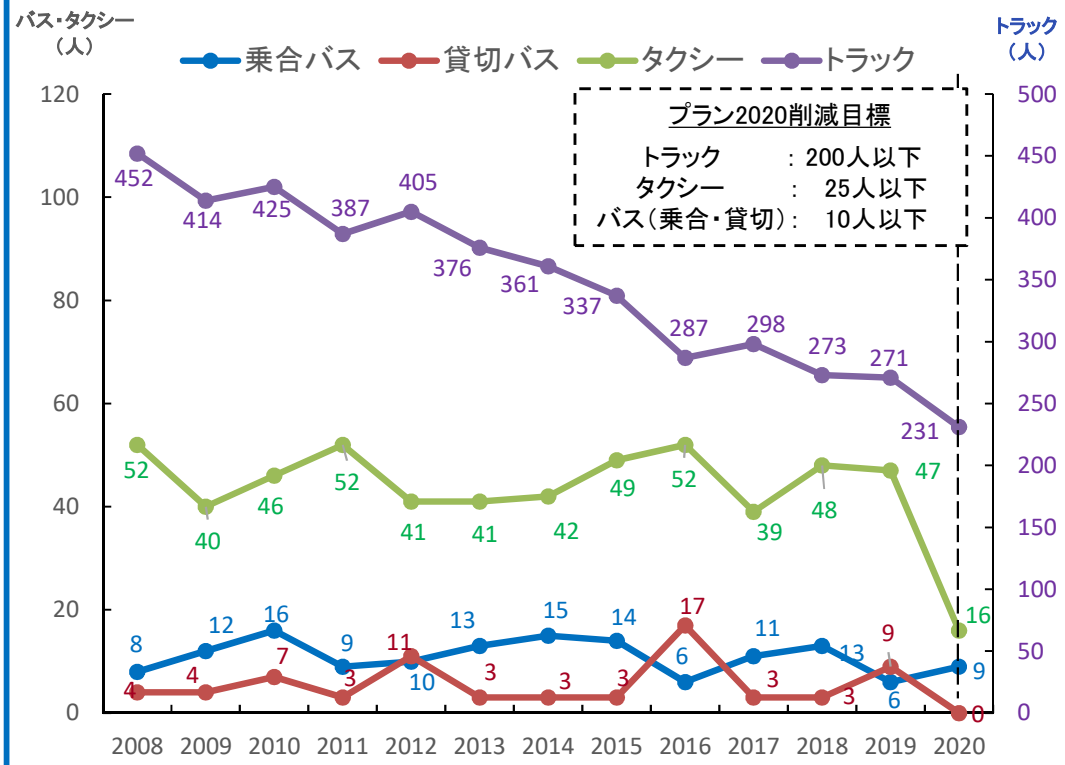
※貸切バスは2012年、2016年の数値が、それぞれ、関越道高速ツアーバス事故、軽井沢スキーバス事故により大きくなっている。

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」

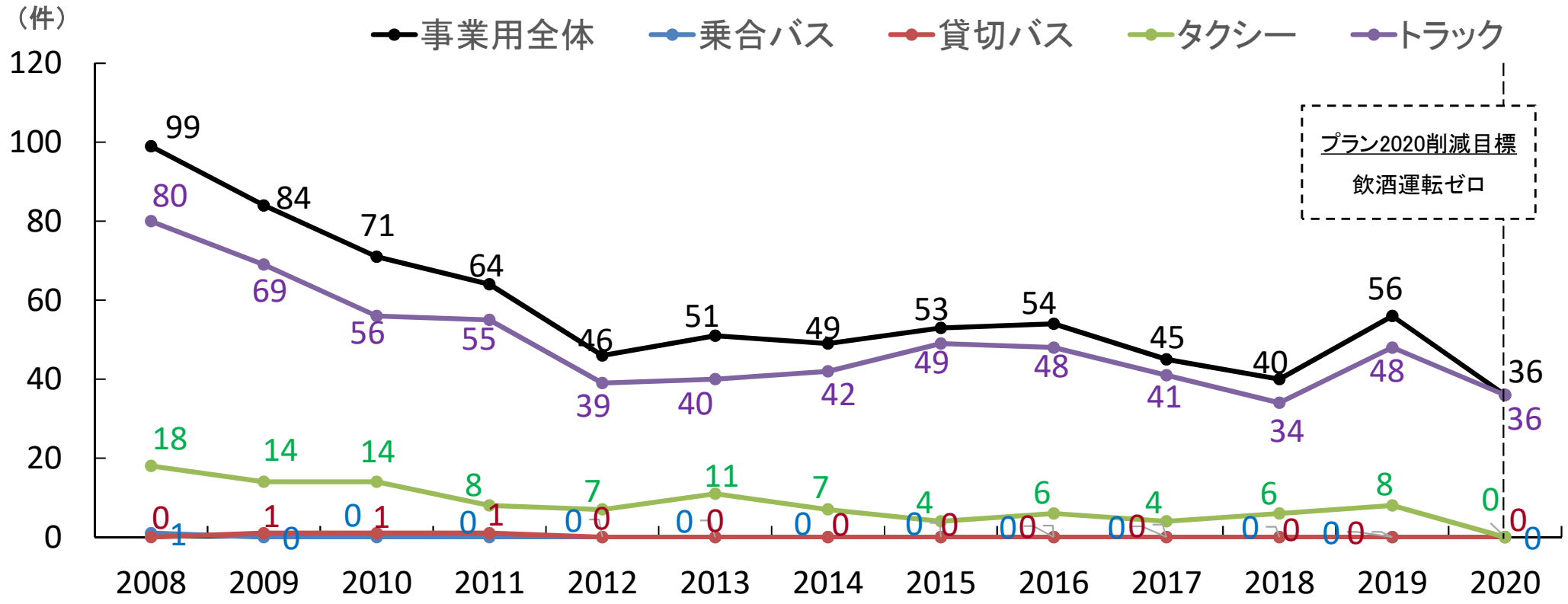
事業用自動車による交通事故の発生状況③

国土交通省

【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、2020年は36件（前年比20件減）発生した。
○2020年に発生した飲酒運転事故は、全てトラックによるものであり、乗合バス、貸切バス、タクシーによる飲酒事故は発生しなかった。

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」

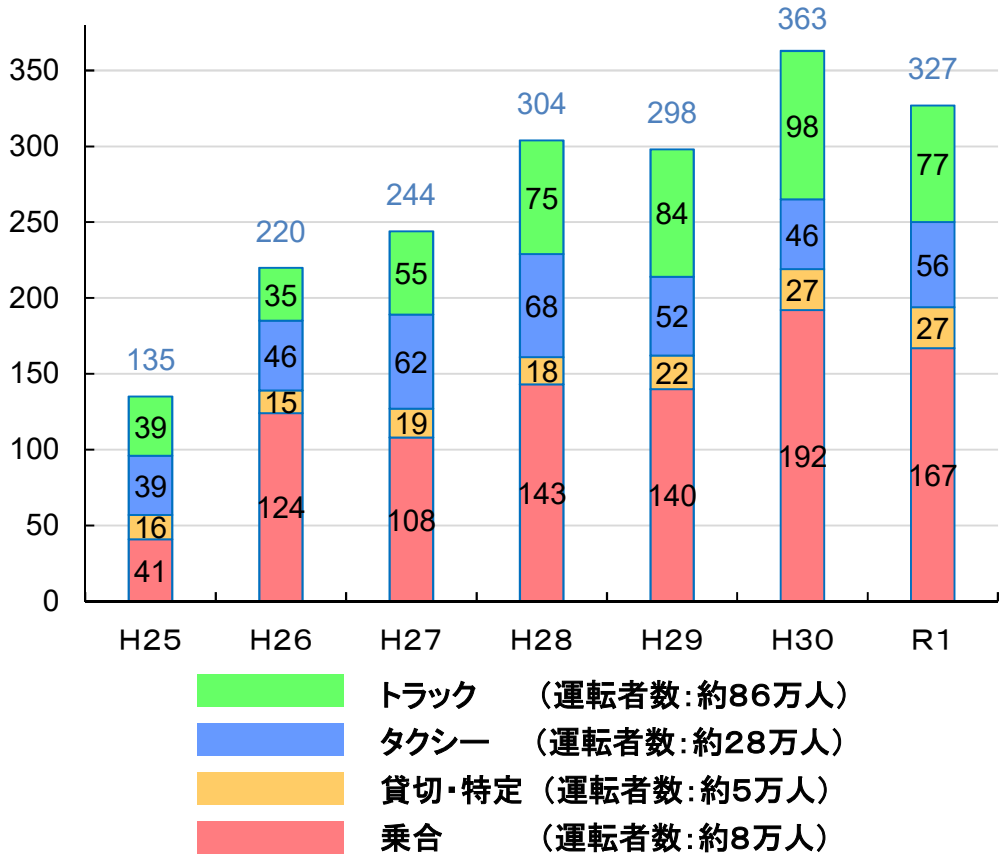
事業用自動車による交通事故の発生状況④

国土交通省

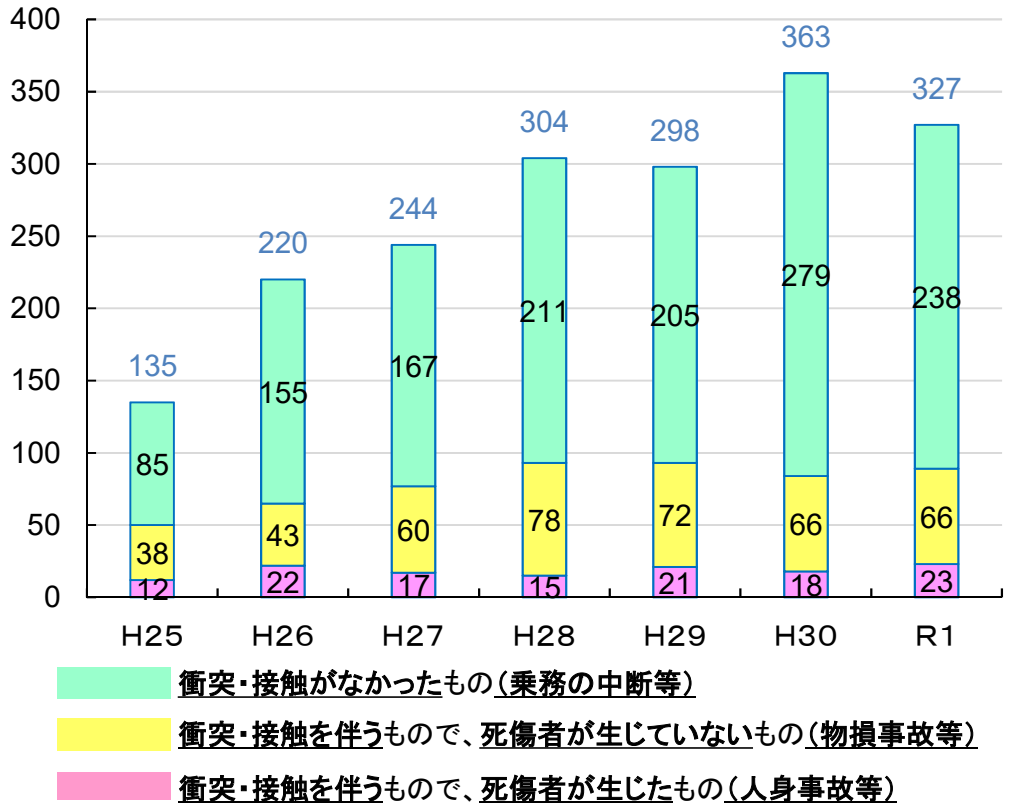
【運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移】

〇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。（報告件数は引き続き、乗合バスが最も多い）
〇令和元年は運行の中断等、交通事故に至らなかったものが約7割と大半を占める。
〇令和元年は全体の約2．5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）



健康状態に起因する事故報告件数（報告内容毎の件数）



事業用自動車事故調査委員会について①

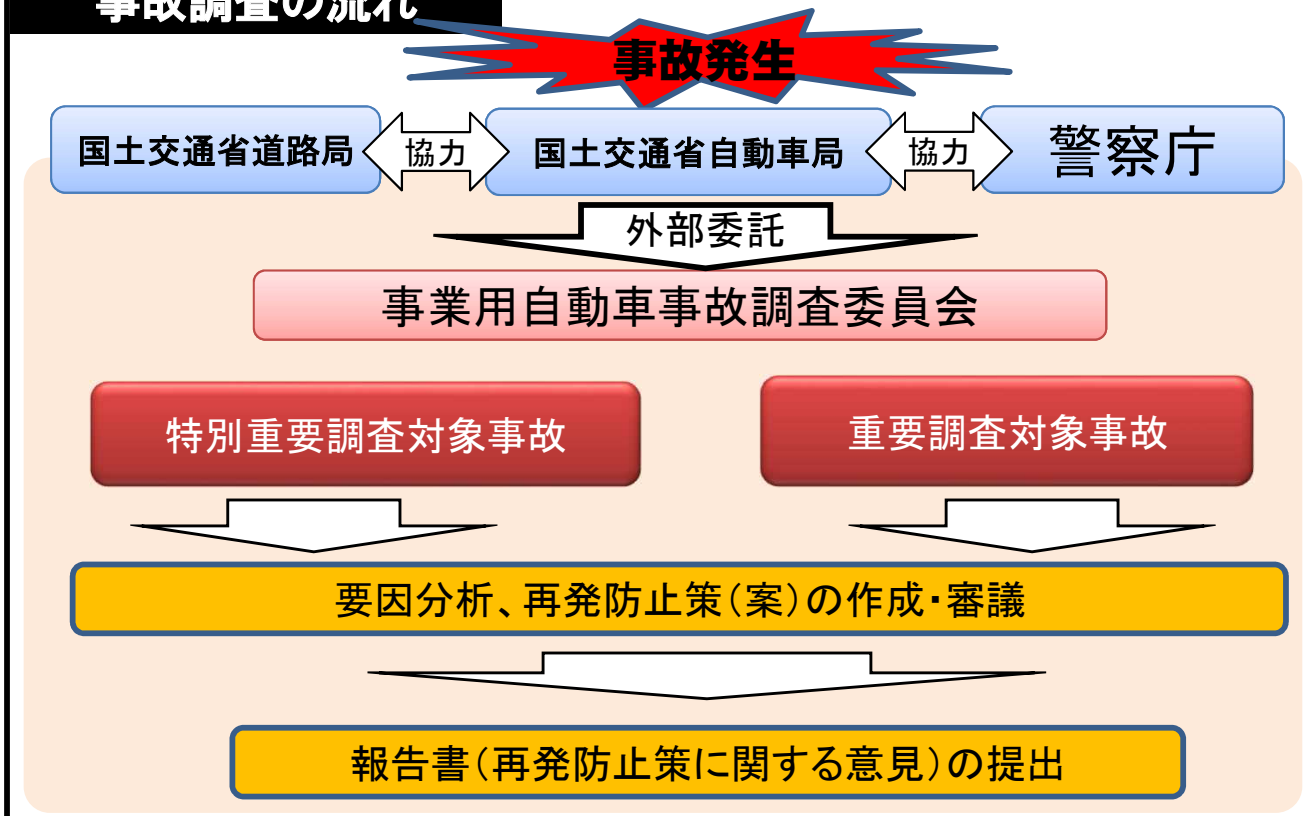
国土交通省

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。

○　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　研究主幹
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委員会について②

国土交通省

【事業用自動車事故調査委員会5年総括(概要)】

事業用自動車事故調査委員会は、平成26年6月の設立後、多面的・科学的な分析を行い、その分析結果や再発防止策等を報告書として公表することで、「事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明」や「より客観的で質の高い再発防止策の提言」等の社会的要望に応えてきた。
本委員会の発足から令和元年7月までの5年間に議決された37件の事故について、①事故全体の分析や事故の類型化を行うとともに、②これまでの再発防止策の提言内容と当該提言を踏まえた各種取組状況について検証を行った上で、③今後の本委員会のあり方についての方向性をとりまとめた。

【調査対象37件の事故】

事故調の5年間、37件の調査において、運行管理の背景、事故に至るプロセス、運転者の心身の状態や運転操作等を考慮して、事業用自動車の事故からバランス良く選定し、網羅的な再発防止策を提言。

［再発防止策の提言を踏まえた国交省の取組］
本委員会のこれまでの再発防止策の提言等を踏まえた国交省の主な取組。
・「睡眠不足に起因する事故の防止対策の強化」(睡眠不足による乗務の禁止等)
・「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の一部改正(フレキシタンク確認内容明確化) 等

パターン	類型化			国交省の取組	
	件数	特重	重要	制度改正	通知
Ⅰ:過労運転による居眠り事故	11	2	9	12	8
Ⅱ:体調急変や体調不良による事故	4	3	1	7	5
Ⅲ:前方不注意(脇見運転)による事故	6	0	6	8	3
Ⅳ:速度超過状態で走行するセミトレーラの横転事故	4	0	4	2	0
Ⅴ:周囲の状況や積荷に合わせた適切な運転操作ができなかったため発生した事故	10	2	8	22	10
その他:車両故障、飲酒	2	1	1	5	4
計	37	8	29	56	30

【これまでの調査・分析等の体制について】

①選定した事故は、大きく5つの類型に分類。
また、飲酒運転や車両故障に起因する事故も選定。
特別重要調査対象事故は、特別体制を組み、詳細な分析等を行うことで、社会的要望に対応。

②各地方運輸局等の担当者による迅速・適切な調査の実施に向けて、全国研修において、交通事故総合分析センター職員による研修も実施。

③丁寧なヒアリングにより、事故当事者に対する調査の深掘りを実施。

④実証実験は、事故当時の状況を再現する非常に有効な調査手法となった。

⑤幅広い見地から、可能な限り網羅的に再発防止策を示すことで、自動車運送事業者に対し、様々な視点からの安全対策の実施を確保。

⑥科学的、専門的見地からの調査・分析内容を網羅的かつ正確な発信に努めるとともに、ホームページ掲載に加え報告書の公表にあたり記者会見を開催するなど、広報も適切に実施。

【今後のあり方について】

①事故が及ぼしうる社会的影響を的確に読み取り、調査対象事故の選定につなげていく。

②迅速かつ適切な調査に向け、引き続き、交通事故総合分析センターと各地方運輸局等が連携し、調査担当者のレベル向上に資する取組を進める。

③調査、分析にあたっては、事故当事者の口述に加え、必要に応じ、幅広い関係者(業界団体、同業他社等)にも調査を行う。

④必要に応じ、実証実験を行い、当時の運行状況の再現や、事故関連機器の作動状況の確認等を分析し、客観的で質の高い再発防止策につなげる。

⑤再発防止策の提言にあたっては、優先順位の高い内容を中心にメリハリを利かせるなど、柔軟な対応を行う。また、再発防止策の内容は、事業者にとって分かりやすく、実践的なものにする。

⑥報告書のほかに、事故の背景、再発防止策等が一目で平易に理解することができる資料を用意するなど、報告書の内容の実践につなげてもらえる取組を推進、また、自動車運送事業者以外にも幅広く周知を図る。

大型トラックの追突事故（滋賀県蒲生郡竜王町）

【概　要】

令和元年６月13日13時10分頃、名神高速道路において、**居眠り運転の大型トラックが渋滞中の車列最後尾でほぼ停止状態にあった乗用車に追突、３台が絡む多重衝突事故**。

【背　景】

○運転者
- **眠気を感じたまま運転を継続**したことにより居眠り運転となり、前方車両に気付くのが遅れた。
- 一ヶ月間の運行で**休息場所は車中が約半数、かつ、休息期間が不足し、睡眠により疲労回復が十分に図られていなかった**。

○事業者
- **運行指示書を作成せず、運転者に休息や休憩場所を決めさせていた**等運転者に必要な指示を行っていなかった。
- 電話による点呼を行う際は、**運転者から電話がない限り点呼が行われず、健康状態の確認を含めて必要な運行管理を行っていなかった**。

【再発防止策】

○運転者
- **乗務中に眠気が生じた場合**、運転を継続せず**直ちに車両を安全な場所に停止**させましょう。

○事業者
- 改善基準告示に則した乗務管理を行うとともに、**疲労回復のため車中以外の休息場所の確保**にも配慮しましょう。
- 運転者に対し、2泊以上となる運行を行わせる場合、**運行指示書を必ず作成**し、**休憩地点、休憩時間を指定するなど適切な運行指示**を行いましょう。
- 点呼を運転者任せにせず、**点呼において運転者の疲労の程度や健康状態等を確認**し、安全運行のための必要な指示を行いましょう。

飲酒運転防止対策に関する制度改正の変遷

国土交通省

道路運送法による、運送事業者の運転者に対する飲酒運転防止対策の推進

道路交通法・刑法の累次の改正による、運転者に対する飲酒運転の厳罰化

○ 2009年以前の飲酒運転防止に関する対策
- 運転者に対する点呼時において、「疲労、疾病、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無」の確認の義務付け
- 必要に応じて、本省又は各地方運輸局において飲酒運転防止に関する通達を発令したほか、監査や運行管理者講習等の機会を捉えて、飲酒運転防止の徹底に関する周知・指導を実施

○ 「事業用自動車総合安全プラン2009」の策定（2009年3月）
→（目標設定） 飲酒運転ゼロ
（重点施策） ➢ 点呼時におけるアルコールチェッカーの使用の義務付け
➢ 飲酒運転に対する行政処分の強化 等

○ 処分基準の一部改正（2009年10月）
→ 酒酔い・酒気帯び乗務の処分厳格化、飲酒運転等に係る指導監督義務違反の事業停止処分強化 等

○ 旅客運輸規則、貨物安全規則の一部改正（2010年4月）
→ ・酒気を帯びた乗務員の乗務を禁止
・運転者に対する点呼時において、酒気帯びの有無を確認・記録について、法令（省令）上明確に規定

○ アルコール検知器の使用義務付け（施行）（2011年5月）
→ 点呼時のアルコール検知器の使用等の義務付け（施行）

○ 処分基準の一部改正（2011年5月）
→ アルコール検知器備え義務違反、常時有効保持義務違反等の新設

○ 運転者に対する指導監督マニュアル（2012年4月）
→ アルコールに関する基礎知識や酒気帯び状態の運転への影響、仮眠前の飲酒習慣の改善など、事業者が運転者に対して実施すべき安全教育の内容・実施方法等をマニュアル化

○ アルコール検査の実効性向上策（2013年12月）
→ 他の営業所等のアルコール検知器（一定の性能要件を限定）を使用する方法を許容

○ 「事業用自動車総合安全プラン2020」の策定（2017年6月）
→（目標設定） 飲酒運転ゼロ
（重点施策） ➢飲酒運転に対する行政処分の強化
➢飲酒運転・薬物運転根絶のための指導等の実施 等

○ 運転者に対する指導監督マニュアルの改訂（2018年6月）
→ 飲酒運転防止のための留意点として、「アルコール依存症」に関する内容を新たに記載

飲酒運転事故に関する状況等調査（令和元年度・令和2年度）

国土交通省

調査概要

- 「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」において、2018年に国交省に報告された飲酒運転事故40件（トラック：36件、タクシー4件）について、事故当時の状況等について調査を実施した。
- 引き続き、飲酒運転事故発生の要因について調査を進め、飲酒運転防止対策の検討を進める。

＜2018年に国交省に報告された飲酒運転事故（40件）＞

① 運行管理者の点呼前に運転者が飲酒した事案（18件）

①－1 事業用自動車の乗務前に点呼が実施されなかった事案（うち15件）

（事故当時の状況）
・乗務前日に摂取したアルコールが体内に残っていたものの、点呼者不在のため点呼を受けずに出庫。その後の運行で事故発生。
・休息期間中に飲酒。その後、点呼を受けずに無断で事業用自動車を運転し、事故発生。 他

①－2 乗務前に点呼が実施されたものの、運転者の酒気帯び状態が見逃された事案（うち3件）

（事故当時の状況）
・点呼前に飲酒していたが、点呼時にはアルコール検知器に自身の息が吹きかからないように吹き方を工夫し、アルコールチェックを逃れた。その後の運行で事故発生。 他

② 運行管理者の点呼後に運転者が飲酒した事案（20件）

（事故当時の状況）
・運行中の休憩時に酒類を購入し、飲酒。その後の運行で事故発生。
・車両にはアルコールインターロックが装備されていたものの、休憩時の飲酒中もエンジンをかけた状態で維持していたため、酒気帯び状態にもかかわらず、休憩明けも車両を運転することができ、運行再開後に事故発生。 他

その他、飲酒に至った詳細な経緯が不明な事案（2件）

事業用自動車運転者の健康管理に関する主な取組

国土交通省

【事業用自動車運転者の健康管理に関する主な取組（制度・体制構築）】

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**」
⇒ 雇い入れ時の健康診断及び定期健康診断実施の義務付け

○「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

スクリーニング検査のモデル事業

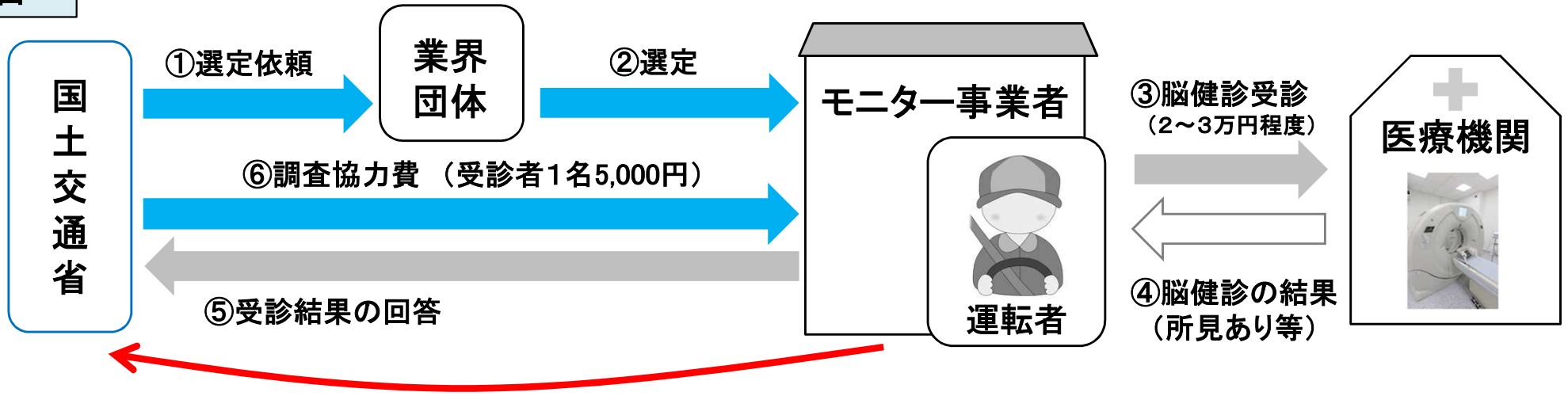
国土交通省

○健康起因事故防止のため、脳疾患の早期発見に有効とされるスクリーニング検査に積極的に取り組みたいと考えている事業者の中からモニター事業者を選定。

○脳血管疾患対策ガイドラインに沿って、モニター事業者の運転者がスクリーニング検査を受診（H30:約1,200名、R1:約4,000名、R2:4,800名予定）。

○脳健診の受診結果やその後の脳血管疾患の発症や治療の有無、勤務制限状況などについて調査（３年間）を実施。

１年目



２・３年目

【追跡調査】
事業者から国交省に対し、(1)脳健診受診運転者（所見あり）に係るその後の脳血管疾患の発症や治療の有無、(2)当該運転者の勤務制限状況、(3) 各事業者の取組意識の変化、を回答。

スクリーニング検査のモデル事業に関するスケジュール

国土交通省

脳健診受診運転者合計
約10,000人

年度	H30	R1	R2	R3	R4
平成30年度受診 1,200人	脳健診受診	追跡調査（1年目）	追跡調査（2年目）		
令和元年度受診 4,000人		脳健診受診	追跡調査（1年目）	追跡調査（2年目）	
令和2年度受診 4,800人			脳健診受診	追跡調査（1年目）	追跡調査（2年目）

健康管理マニュアルにおいて推奨しているスクリーニング検査

国土交通省

○ 事業用自動車の運転者の「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）において、脳・心臓・消化器系疾患や睡眠障害等の主要疾病に関するスクリーニング検査について受診を推奨。

○ また、業界団体においても、脳血管疾患や心臓疾患、睡眠時無呼吸症候群（SAS）などの主要疾病のスクリーニング検査の受診に対する補助を実施。

人間ドック

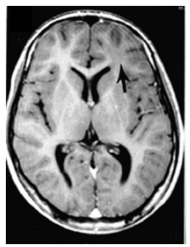
◆ 生活習慣病の予防や疾病の早期把握などを目的とした総合的な健康診断

脳健診

◆ MRIやMRA、CTなどの画像検査により、無症候又は未発達の脳血管疾患を発見

◆ MRIとMRAの２項目だけを行う簡易検査もある

MRI検査



脳MRI画像

脳MRA画像

ＳＡＳに関する検査

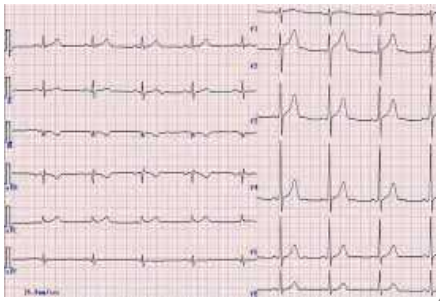
◆ 睡眠時の血中酸素量や呼吸数をモニタリングし、ＳＡＳの早期発見に寄与する

パルスオキシメトリ検査

フローセンサ検査

心臓疾患に関する検査

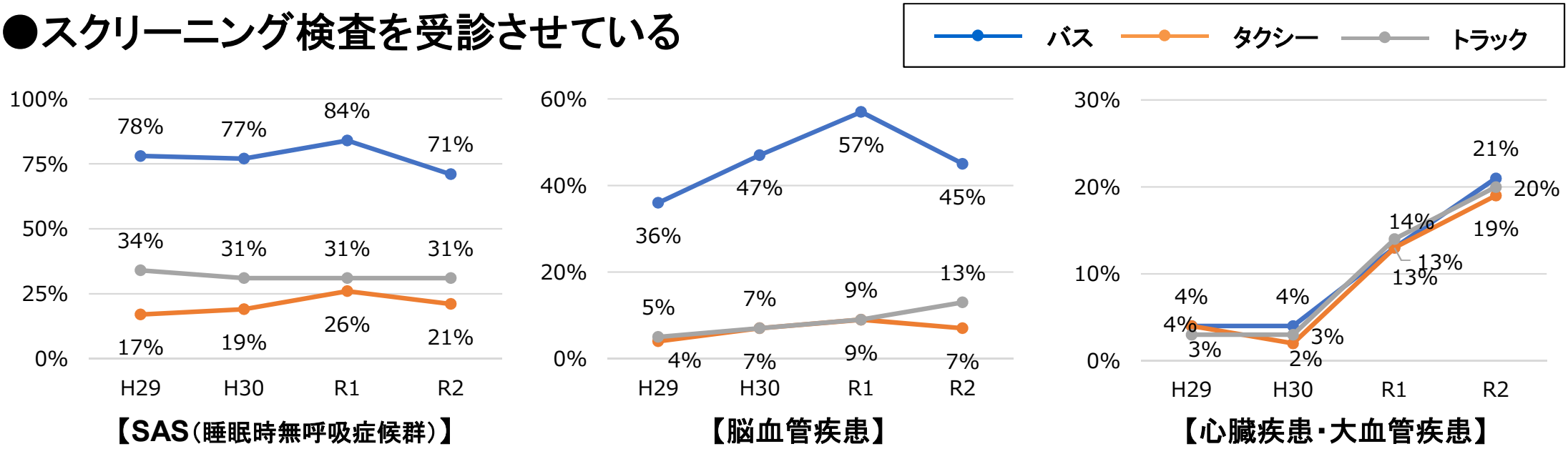
◆ ホルター心電図検査等を含む必要な心電図検査の受診を推奨



スクリーニング検査に関するアンケート調査結果

国土交通省

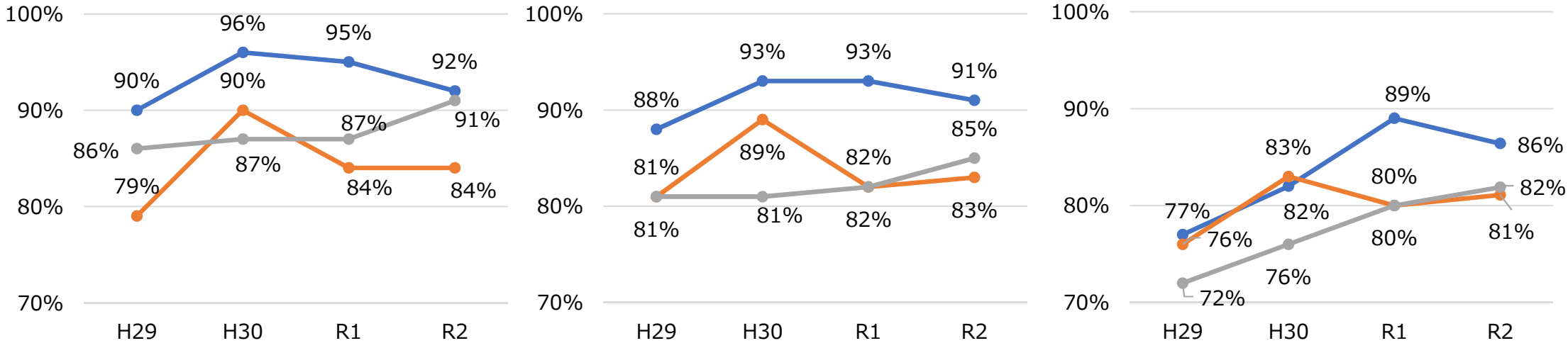
●スクリーニング検査を受診させている



【SAS（睡眠時無呼吸症候群）】　【脳血管疾患】　【心臓疾患・大血管疾患】

（スクリーニング検査を受診させていない場合）

●スクリーニング検査の必要性を感じている



【SAS（睡眠時無呼吸症候群）】　【脳血管疾患】　【心臓疾患・大血管疾患】

事業用自動車総合安全プラン2025［計画期間：令和3～7年度］

～安全トライアングルの定着と新たな日常における安全確保～

国土交通省

世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の**‘安全トライアングル’**により、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、第11次交通安全基本計画と期間を合わせた事業用自動車の安全プランを策定。

ポイント

- ○ 依然として発生する**飲酒運転**、**健康起因事故**等への対策、**先進技術の開発・普及**を踏まえた対策、**超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化**を踏まえた事故防止対策
- ○ 新型コロナウィルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、**新たな日常**への移行に伴う事業環境変化における安全対策
- ○ **重傷者数に対する削減目標**とともに、業態毎に一層の事故削減を図るため、**各業態の特徴的な事故に対する削減目標**を設定

【重点施策】

1.「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

・新型コロナウィルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と付帯作業の増加への対応
・激甚化・頻発化する災害への対応　　等

2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

・飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応
・社会的関心の高まる「あおり運転」への対応　　等

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

・ICTを活用した高度な運行管理の実現
・無人自動運転サービスに向けた安全確保　　等

4. 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

・依然として多発する乗合バスの車内事故への対応
・高齢運転者事故への対応　　等

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

・各業態の特徴的な事故への対応
・健康に起因する事故の増加への対応　　等

6. 道路交通環境の改善

・高速道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する　　等

【事故削減目標】

＜全体目標＞

①24時間**死者数225人以下**、バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
②**重傷者数2,120人以下**
③**人身事故件数16,500件以下**
④**飲酒運転ゼロ**

＜各業態の個別目標＞

【乗合バス】**車内事故件数85件以下**
【貸切バス】**乗客負傷事故件数20件以下**
【タクシー】**出会い頭衝突事故件数950件以下**
【トラック】**追突事故件数3,350件以下**

運行管理者が行う現状の点呼について

国土交通省

（旅客の例）

自動車運送事業者は、乗務をしようとする運転者、乗務の途中の運転者（※）、乗務を終了した運転者に対して原則対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法）により点呼を行わなければならない。
（道路運送法：第27条　旅客自動車運送事業運輸規則：第24条）

※　一般貸切旅客自動車運送事業者の運転者のうち、夜間において長距離の運行を行う者のみ。

乗務前点呼
- 日常点検の実施、結果の確認
- 運転者の酒気帯びの有無を目視及びアルコール検知器を用いて確認
- 運転者の健康状態、疲労の度合い、眠気の有無、その他の理由により安全な運転ができないおそれの有無についての確認
- 道路の混雑、工事、気候等から予測される危険性の伝達

乗務途中点呼
- 道路、運行の状況の確認
- 運転者の健康状態、疲労の度合い、眠気の有無、その他の理由により安全な運転ができないおそれの有無についての確認

乗務後点呼
- 運行した車両、乗客や荷物の異常の有無、運転者の運転状況の確認
- 運転者の酒気帯びの有無を目視及びアルコール検知器を用いて確認
- 翌日の運行に役立てるために工事箇所、渋滞状況等道路状況の最新の情報を運転者から確認

乗務前点呼の例（一部）

△△さん、おはようございます。それでは**点呼を行います**。

おはようございます。**運転者の△△**です。点呼をお願いします。

日常点検の結果は問題ありませんでしたか。**本日の体調**はいかがですか。

日常点検に異常はありません。（日常点検表を渡す。）**健康状態にも異常はありません**。

本日の運行は〇〇です。いってらっしゃい！

行って参ります！

運行管理業務の高度化に関する検討会の設置

国土交通省

自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画（2018年５月関係省庁連絡会議決定）

自動車運送事業の働き方改革の実現のため、政府行動計画において、今後取り組むべき施策として「情報通信技術（ICT）を活用した運行管理の効率化などにより、運転以外の業務も効率化していく。」と明記。

自動車運送事業に係る交通事故対策検討会（2019年度・2020年度）

点呼や運行中の指示といったICTの活用によって運行管理者の負担軽減が特に見込まれる業務に関して、運行管理の高度化のための制度設計の方向性、及び事業者を対象とした実証調査の実施を決定。

事業用自動車総合安全プラン2025（2021年３月策定）

事業用自動車の安全対策に関する中長期計画において、「ICTを活用した高度な運行管理の実現」を項目化し、講ずべき施策として「IoT等を活用した、より先進的な輸送効率化や運行管理の取組について調査・実証を実施」を明記。

運行管理高度化検討会（2021年３月～） 新設

ICTを活用した運行管理業務の高度化に関する実証実験を実施し、実験結果から、運行管理業務の高度化に資する機器の性能要件等、制度設計に係る具体的な検討を実施。

ICT技術の活用による運行管理業務の高度化に向けた検討

国土交通省

運行管理者の業務

＜一回の運行に係る業務＞

運行計画の作成

運行中

- 始業時点呼
- 運行状況に応じた運行指示
- 終業時点呼

乗務記録

＜上記以外の業務＞

- 運転者に対する運転方法等の指導監督
- 運転者に適性診断の受診させること
- 運転者の労務管理
- 運転者の健康管理

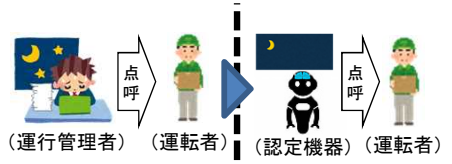
営業所の枠を超えた実施に向けた検討

IT点呼（遠隔点呼）の対象拡大

点呼に必要な運転者の情報の提供が可能な高度な点呼機器を使用することを条件に、他営業所の運転者に対するIT点呼を認めることを検討。

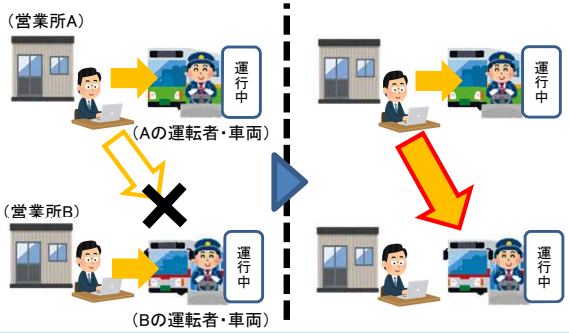
始業時・終業時点呼における自動点呼の導入

点呼支援機器が点呼における確認、指示項目の一部または全てを代替できるよう、機器の要件を検討。



運行指示者の一元化

運行中の他営業所の運転者・車両に対する運行指示を行えるよう、営業所や運行管理者が満たすべき条件を検討。



運行時以外の運行管理業務の一元化

運行管理者業務の全てを他営業所で行うことができるよう、営業所や運行管理者が満たすべき条件を検討。

運行管理の高度化に関する検討会の設置

国土交通省

検討会の設置について

- 実証実験の参加事業者は、検討会の監督の下、他営業所の運転者に対するIT点呼や自動点呼（運行管理者の業務を点呼機器が代替）等を行い、課題を整理。
- 実証実験の結果から、IT点呼における機器の性能要件や、自動点呼における点呼支援機器の認定制度等、制度設計に関する具体的な検討を実施。
- ３月２４日に第１回を開催済。以降、年４回のペースで開催予定。

検討会における委員について

＜学識有識者＞

（交通政策（バス・タクシー））
東京海洋大学
①**寺田** 教授

（人流のICT利活用）
東京大学生産技術研究所
②**伊藤** 特任講師

（物流のICT利活用、自動点呼）
運輸・物流研究室
③**小野** 取締役フェロー

（労務管理関係）
大原記念労働科学研究所
④**酒井** 研究主幹

（健康管理関係）
東京医科大学
⑤**小田切** 講師

（法的責任関係）
法政大学
⑥**今井** 教授（弁護士）

＜業界団体＞

⑦日本バス協会
⑧全国ハイヤー・タクシー連合会
⑨全日本トラック協会
⑩日本自動車輸送技術協会

（オブザーバー）
日本貨物運送協同組合連合会

事故防止対策支援推進事業（令和３年度）

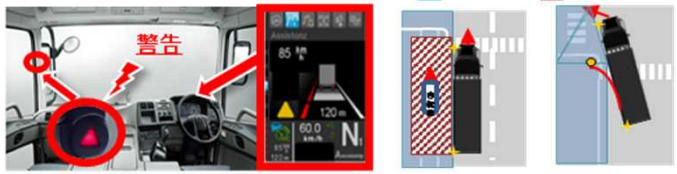
国土交通省

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

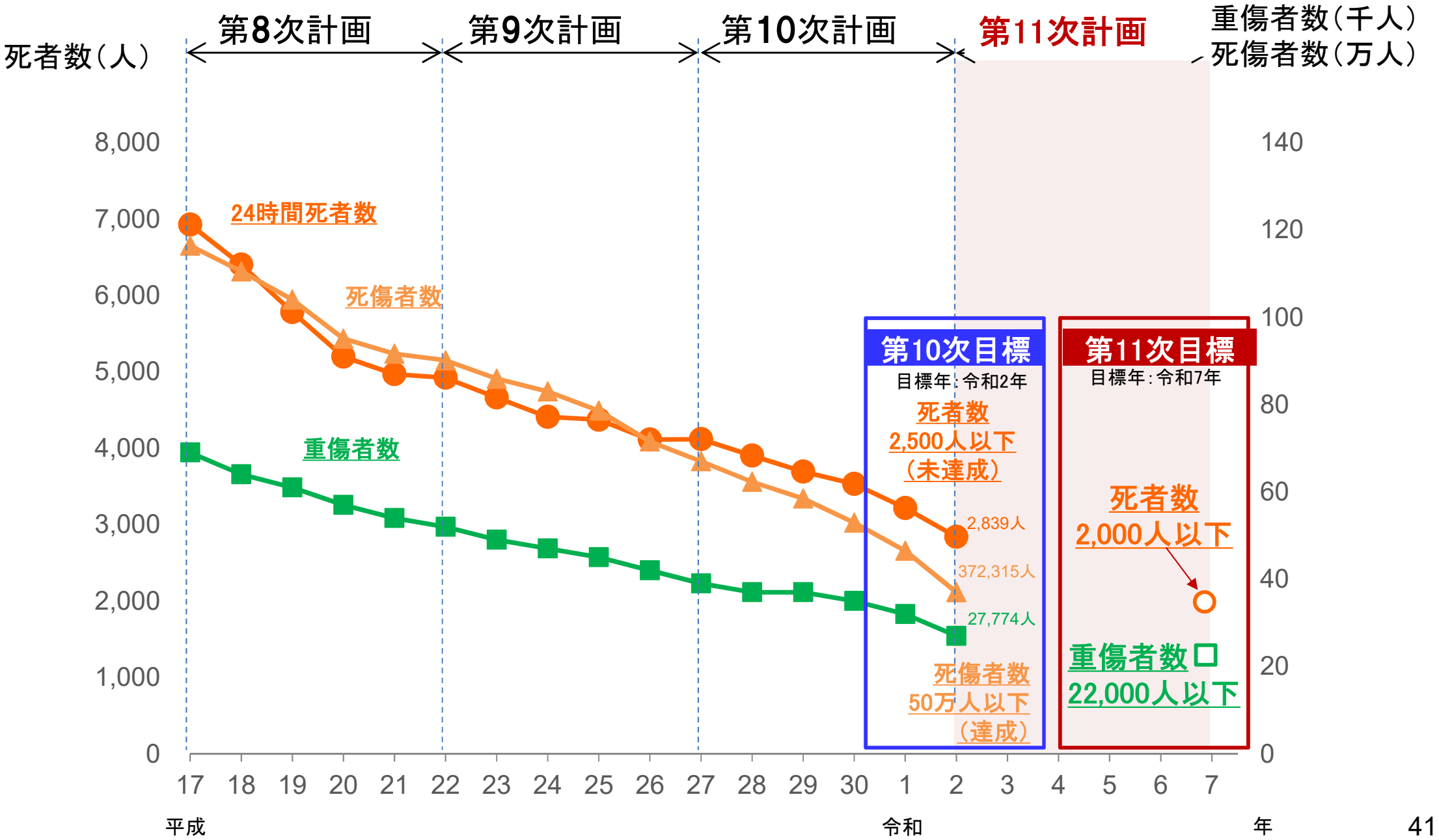
※上限あり

６．車両安全対策等について

交通事故の概況と政府目標

国土交通省

交通事故死者数等の推移と交通安全基本計画の目標値



第11次交通安全基本計画（道路交通関係概要）

国土交通省

第11次交通安全基本計画の概要（令和3年3月29日決定）

〇交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策等の大綱を定めるもの。
〇道路交通、鉄道交通、踏切道における交通、海上交通及び航空交通の安全に関する計画。
〇計画期間：令和3年度～令和7年度（5か年）

計画の基本理念

〇 高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が求められる。
〇 人命尊重の理念に基づき、交通事故被害者等の存在に思いを致し、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指す。**【交通事故のない社会を目指して】**
〇 全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。**【人優先の交通安全思想】**
〇 高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築する。**【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】**

道路交通の安全（目標・対策の視点・対策の柱）

【目標】
① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数を2,000人(※)以下とする。（※30日以内死者数2,400人）
② 重傷者数を22,000人以下にする。

【対策の視点】
① 高齢者及び子供の安全確保　② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上　③ 生活道路における安全確保
④ 先端技術の活用推進　⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進　⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進

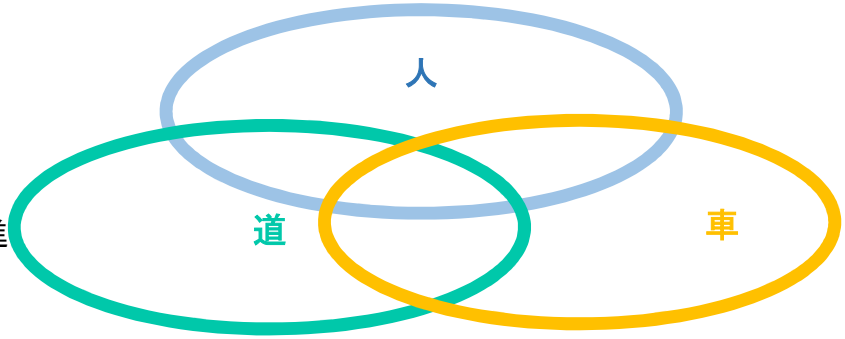
【対策の柱】
① 道路交通環境の整備　② 交通安全思想の普及徹底　③ 安全運転の確保　④ 車両の安全性の確保
⑤ 道路交通秩序の維持　⑥ 救助・救急活動の充実　⑦ 被害者支援の充実と推進　⑧ 研究開発及び調査研究の充実

交通安全基本計画（道路交通安全）と車両の安全対策の関係

国土交通省

交通安全基本計画（道路交通安全）		車両の安全対策（自動車局）（※1）
「人」、「道」、「車」の3つの要素について政府をあげて交通安全対策を推進	連携	交通安全対策のうち「車両」の安全対策を推進
計画期間： 5年間		計画期間： 5年間
審議機関： 中央交通安全対策会議		審議機関： 交通政策審議会（※2）

・ 交通ルールの策定、徹底
・ 交通安全教育
・ 運転免許制度　等



・生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
・幹線道路における交通安全対策の推進
・自転車利用環境の総合的整備　等

・ 車両の安全基準の策定
・ 安全な車の普及促進
・ 最新の安全技術の導入促進　等

※1　このほか、自動車局では「事業用自動車総合安全プラン2025」（令和3年3月とりまとめ）に基づき、各種施策を実施中。（P.34参照）

※2　陸上交通分科会自動車部会技術安全ワーキング・グループ

技術安全ワーキンググループ報告書　概要(案)

令和3年6月最終報告予定　国土交通省

車両安全対策を取り巻く状況

【社会の変化】

○少子高齢化の加速
- 本格的な人口減少社会の中、2030年に65歳以上の高齢者の割合は3割に上る見通し。

○公共交通機関や移動サービスの変化
- 公共交通の維持確保が困難となる中、特に地方部においては、代替移動手段の確保が重要。

○保有・移動ニーズの変化
- 新型コロナウィルス感染症の影響による移動ニーズの変化や、サポカーへの代替促進が進む。

【技術の進化】

○自動運転関連技術の進化
- 検知・処理技術等の向上により、衝突被害軽減ブレーキなど事故削減効果の高い装置が格段に普及。
- 高速道路における自動運転技術(レベル3)を搭載した乗用車を世界で初めて型式指定。

○電動化の加速
- 電池技術等の向上により、HVを含む電動車の普及が進む。

○その他車両安全技術の向上等
- 衝突安全技術や事故自動通報システムなども発展。
- 国際基準調和活動の一層の推進。

【交通事故の状況】

○概況
- 令和2年の交通事故死者数は2,839人と戦後最小であるが、10次計目標(2,500人以下)は未達成。

○交通事故の特徴
- 死者数の半数は歩行中・自転車乗車中。死者数全体の６割は65歳以上の高齢者であり、交通弱者保護が必要。
- 交通事故負傷者数全体のうち約６割は自動車乗員であり、頭部、胸部などの更なる乗員保護が不可欠。
- 運転操作ミス等を含む法令違反による事故が依然として多く、加害者となってしまう事故を防止する対策は肝要。

今後の車両安全対策の方向性(案)

*今後3年から5年間程度

○ 短期・中期的視点*：運転者の行動変容とともに、死亡重傷化リスクが高い場面に対し高度な安全運転支援技術の開発・実用化・普及・適正利用等を加速化
○ 長期的視点　　：自動運転技術の導入や安全運転支援技術の更なる高度化により、20XX年までに新車が第一当事者となる死亡事故ゼロを目指す（P)

重点項目

*加害者（第一当事者）となってしまうことを防止する意。

【歩行者・自転車等乗員の安全確保】

○歩行者の安全確保
- 夜間等対応の衝突被害軽減ブレーキ強化
- 交差点右折時等における対歩行者検知技術の向上
- 歩行者頭部・脚部保護対策の強化
- 車両近接視界確保等の強化

○自転車等乗員の安全確保
- 対自転車衝突被害軽減ブレーキ強化
- 通信技術による出会い頭事故等防止
- 多様なモビリティの安全対策

など

【自動車乗員の安全確保】

○子供の安全確保
- 安全性・使用性の高い製品の普及促進
- チャイルドシート等の未装着や適正使用に係る理解促進
- 自動車ユーザー目線での情報発信の強化

○高齢者等の安全確保
- 高齢者等に対応した乗員保護性能の向上

○乗員保護対策の高度化
- 衝突時加害性を考慮したアセスメント試験の追加
- 事故実態を踏まえた乗員保護研究の促進
- 自動運転車の乗員保護対策の研究の促進

など

【加害事故の防止*】

○大型車による事故の防止
- 衝突被害軽減ブレーキ等の性能強化
- バス乗客の保護や車内事故の防止
- 先進安全技術搭載車への代替促進

○高齢運転者等による運転操作ミスや健康起因事故の防止
- ペダル踏み間違い防止装置等の普及促進
- ドライバー異常時対応システムの装備加速化
- 高齢運転者等見守り用ドライブレコーダー等の予防的活用の促進

○運転者に対する遵法意識の醸成
- 道路標識に係る情報提供装置の普及拡大
- 自動速度制御装置の実用化促進　など

【自動運転関連技術の活用・適正利用促進】

○安全運転支援装置等の搭載加速化・性能向上
- 車線維持や車線変更機能等の普及拡大
- 事故自動通報システムの搭載拡大

○自動運転車の開発促進・安全確保
- 高度な自動運転技術の安全基準策定
- 悪天候や様々なインシデントへの対応技術の向上
- 自動運転車のデータ記録の拡充の検討

○自動運転関連技術等の社会受容性向上
- 過信・誤解防止対策の推進
- 自動運転車の既存交通との調和の検討
- 事故削減効果に係る情報発信強化　など

その他対策

○ 重点項目以外の車両安全対策：OBD検査の推進、タイヤの適正使用の促進、電気自動車等の安全対策の加速化　など
○ 他の交通安全対策との連携　：事故自動通報システム活用による死亡・重傷化リスクの低減、通信技術やデータ活用による安全対策の推進　など

新たな削減目標の設定

○ 目標年：**2030年(令和12年)**
○ 目標値：車両安全対策により、2020年比で、①**30日以内交通事故死者をXXXX人削減**、②**重傷者をXXXX人削減**する。

自動車アセスメントの概要

国土交通省

- 自動車ユーザーが安全性の高い自動車等を選択しやすい環境を整備するとともに、メーカーに対してより安全な製品の開発を促すため、自動車等の安全性能評価（自動車アセスメント）の結果を公表。
- 評価結果は、販売台数や企業イメージに影響するため、メーカーは、高得点を目指して車両を開発。

1. 試験車種の選定・購入

販売台数が多い車両を中心に評価試験の対象車種を選定し、市販されている状態の車両を購入

2. 評価試験の実施

衝突試験、衝突被害軽減ブレーキ（自動ブレーキ）の試験など、様々な安全性能評価試験を実施

＜衝突安全性能評価＞

○フルラップ前面衝突試験

○側面衝突試験

○後面衝頚部保護性能試験

○歩行者頭部保護性能試験

等

＜予防安全性能評価＞

○衝突被害軽減ブレーキ

対車両

対歩行者

○ペダル踏み間違い時加速抑制装置

○車線逸脱抑制装置

等

3. 結果の公表

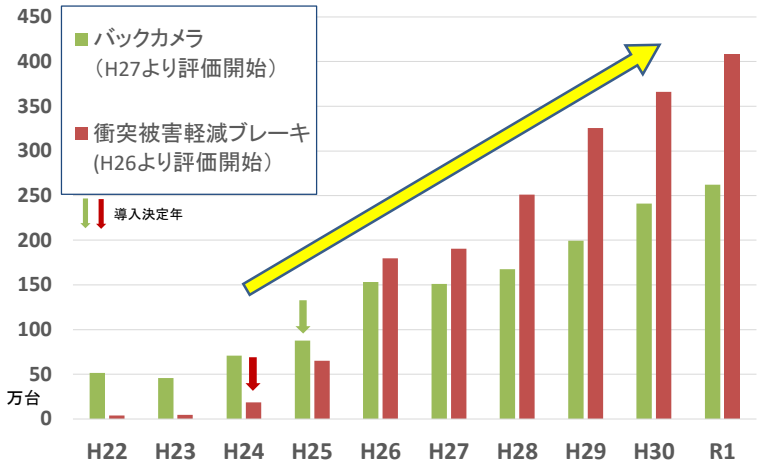
- 結果を車種ごとに点数化して公表。
  （結果は、自動車メーカーのCM等でも活用されている）

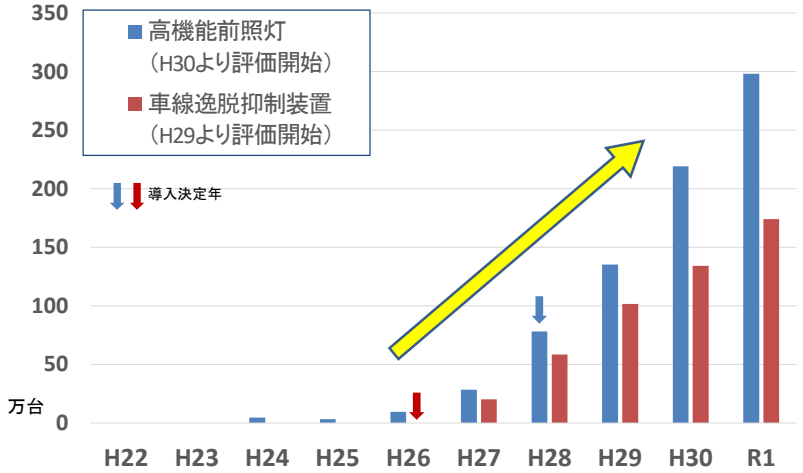
自動車アセスメントの事故削減効果

国土交通省

- 自動車アセスメントによる評価項目の拡充によって、安全技術の普及に貢献している。
- 交通事故削減効果の検証では、交通事故件数で年間43,191件、交通事故死者数で年間606人の削減効果（※）があったこと等が示され、本事業は、重要な車両安全対策の一つとなっている。 （※）削減効果の詳細は以下参照

試験対象装置の普及状況（評価対象装置を装着した年間新車出荷台数）





試験対象装置の事故削減効果

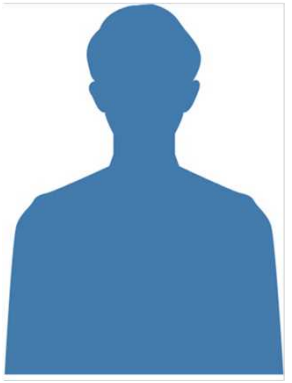
令和2年第2回車両安全対策検討会資料より

装置名	事故削減数※1（H30）（件）	30日死者の削減数※2（H30）（人）
バックカメラ	1,392	5
車線逸脱抑制装置	349	53
衝突被害軽減ブレーキ※3	40,692	145
高機能前照灯	204	100
ペダル踏み間違い時加速抑制装置	554	303
合計	43,191	606

※1 H22から各装置が普及が進まなかったと仮定した場合の、仮定年間事故件数から、H30に発生した実事故件数を差し引いて算出
※2 事故件数削減効果に当該事故の事故件数あたり死者数を乗じることにより算出
※3 対車両 （昼間）、対人（昼間・夜間）のみ

自動車アセスメント　メーカーからの声

国土交通省

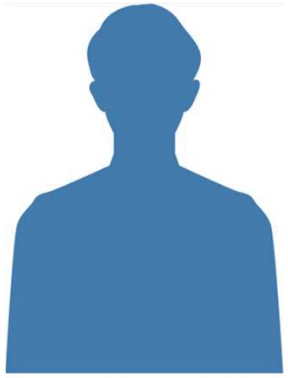


A社

・自動車アセスメントは車両の安全性をアピールする上で極めて重要。

・日本のアセスメントは国内の事故実態をよく反映して作られており、高得点車の普及は事故削減効果が高い。

・アセスメントの点数は社内で極めて機微な問題であり、目標の点数に満たない場合には社内的に責任問題となる。

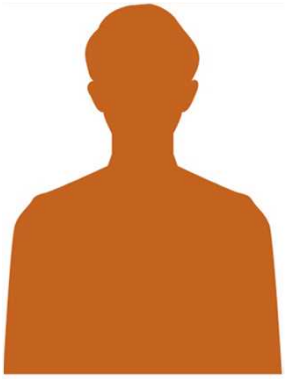


B社

・自動車アセスメントは販売する上での重要なツールである。

・アセスメントを所管する専門の委員会を設置している。

・アセスメントの結果は役員へ報告されるため、担当部署は結果を非常に気にしている。

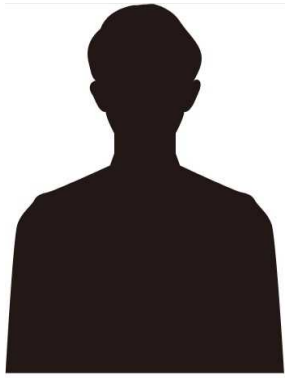


C社

・自動車アセスメントは会社として重要視している。

・★が減れば、社内で大きな問題になってしまう。

※★により安全性を評価しており、5つ星で最高の安全性、1つ星で最も低い安全性として公開している。



D社

・自動車アセスメントは車両の安全性を的確に表しているので、安全対策としての効果を高めるため、広報に関する取組を強化すべき。

2020年度アセスメント評価実施結果（10車種）

国土交通省

スバル レヴォーグ

総合評価

★★★★★（2020年度）

98%（186.91／190点）

衝突安全	予防安全	事故自動緊急通報装置
Aランク	Aランク	先進型
96%（96.91／100点）	100%（82.00／82点）	100%（8／8点）

トヨタ ハリアー

総合評価

★★★★★（2020年度）

93%（177.68／190点）

衝突安全	予防安全	事故自動緊急通報装置
Aランク	Aランク	先進型
87%（87.68／100点）	100%（82.00／82点）	100%（8／8点）

日産 デイズ／デイズ ハイウェイスター

総合評価

★★★★★（2020年度）

92%（175.72／190点）

衝突安全	予防安全	事故自動緊急通報装置
Aランク	Aランク	先進型
88%（88.60／100点）	96%（79.12／82点）	100%（8／8点）

トヨタ ヤリス クロス

総合評価

★★★★★（2020年度）

92%（175.70／190点）

衝突安全	予防安全	事故自動緊急通報装置
Aランク	Aランク	先進型
86%（86.30／100点）	99%（81.40／82点）	100%（8／8点）

ホンダ フィット

総合評価

★★★★★（2020年度）

91%（174.40／190点）

衝突安全	予防安全	事故自動緊急通報装置
Aランク	Aランク	先進型（基準非対応）
87%（87.28／100点）	96%（79.12／82点）	100%（8／8点）

トヨタ ヤリス

総合評価

★★★★★（2020年度）

91%（173.41／190点）

衝突安全	予防安全	事故自動緊急通報装置
Aランク	Aランク	先進型
87%（87.35／100点）	95%（78.06／82点）	100%（8／8点）

日産 キックス

総合評価

★★★★☆（2020年度）

90%（172.03／190点）

衝突安全	予防安全	事故自動緊急通報装置
Bランク	Aランク	先進型
84%（84.91／100点）	96%（79.12／82点）	100%（8／8点）

三菱 eKワゴン／eKクロス

総合評価

★★★★☆（2020年度）

88%（167.72／190点）

衝突安全	予防安全	事故自動緊急通報装置
Aランク	Aランク	装備なし
88%（88.60／100点）	96%（79.12／82点）	—%（—／8点）

ダイハツ タフト

総合評価

★★★★☆（2020年度）

85%（161.68／190点）

衝突安全	予防安全	事故自動緊急通報装置
Bランク	Aランク	装備なし
83%（83.18／100点）	95%（78.50／82点）	—%（—／8点）

スズキ ハスラー　マツダ フレアクロスオーバー

総合評価

★★★★☆（2020年度）

77%（146.93／190点）

衝突安全	予防安全	事故自動緊急通報装置
Bランク	Bランク	装備なし
77%（77.41／100点）	84%（69.52／82点）	—%（—／8点）

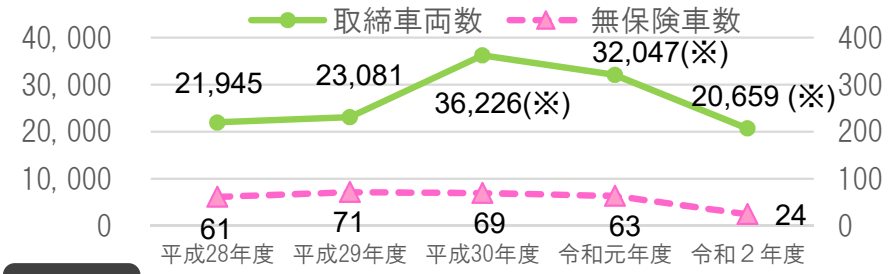
7. 無保険車対策・政府保障事業の実施状況について

無保険車対策について

国土交通省

○ 無保険車は、街頭取締活動及び監視活動の実施により、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。

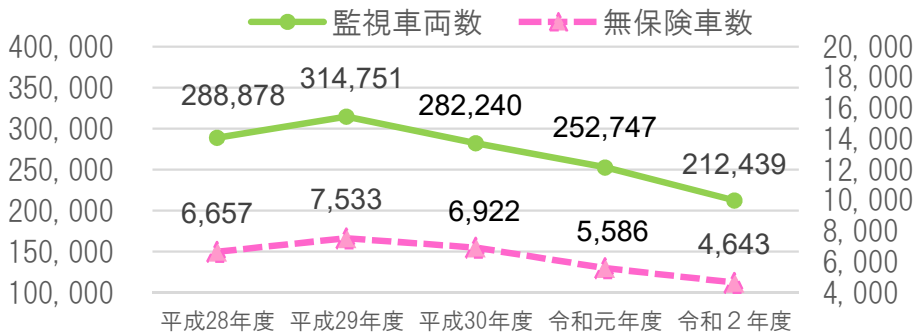
街頭取締活動（四輪等・軽二輪・原付）



	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度
無保険割合	0.28%	0.31%	0.19%	0.20%	0.12%
四輪等	0.12%	0.13%	0.13%	0.13%	0.07%
軽二輪・原付	2.58%	3.60%	1.81%	2.23%	2.16%

※平成30年度以降は従来の街頭取締活動に加えて可搬式の「ナンバー自動読取装置」を用いた街頭検査で実施した取締活動の実績を含むことから取締車両数が増加

監視活動（軽二輪・原付）



	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度
無保険割合（疑義車両含む）	2.30%	2.39%	2.45%	2.21%	2.19%（※）

※令和2年度は2月までの暫定値

令和2年度の主な取組

（ ）内は令和元年度実績

○ 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：182回（281回）、監視活動回数：3,284回（3,223回）
- 無車検・無保険（共済）車通報窓口への通報 → 通報件数 588件（770件）※重複含む

○ 警告はがき発送等による注意喚起

- 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 22枚（89枚）、監視活動：警告書発送枚数 488枚（※）（573枚）

※令和2年度の警告書発送枚数は2月までの暫定値

- 警告はがきの発送 → はがき発送枚数 54,233枚（51,519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。）

（参考）令和3年度以降、警告はがきの送付対象台数の拡大

警告はがき送付後の保険加入率30%により効果が認められ、令和3年度予算において、警告はがき送付枚数5,000枚/月（車齢7年以下の車両対象）から7,000枚/月（車齢10年以下の車両対象）に送付対象が拡大される。

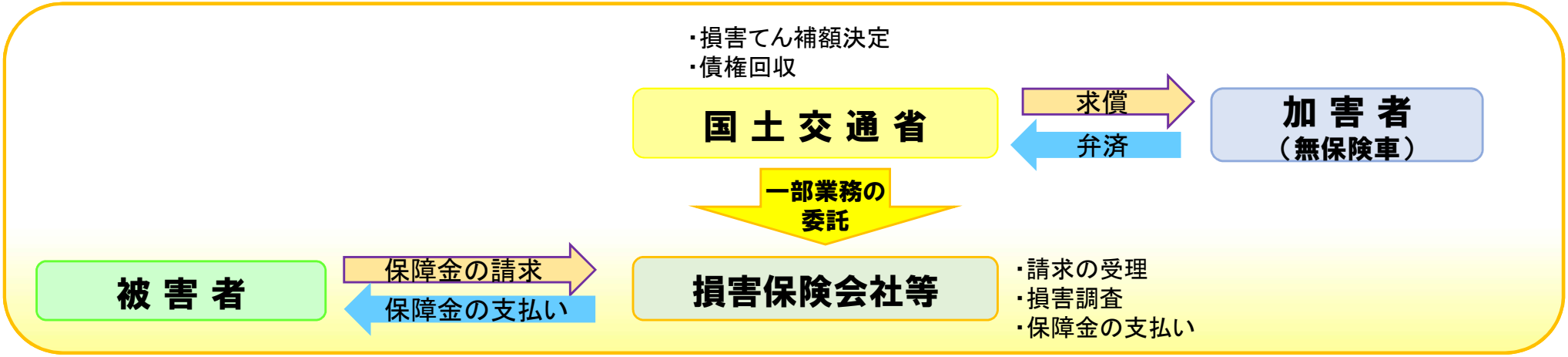
政府保障事業の実施状況について

国土交通省

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
令和2年度	ひき逃げ	384	330	136
	無保険	170	91	373
	合　計	554	421	509

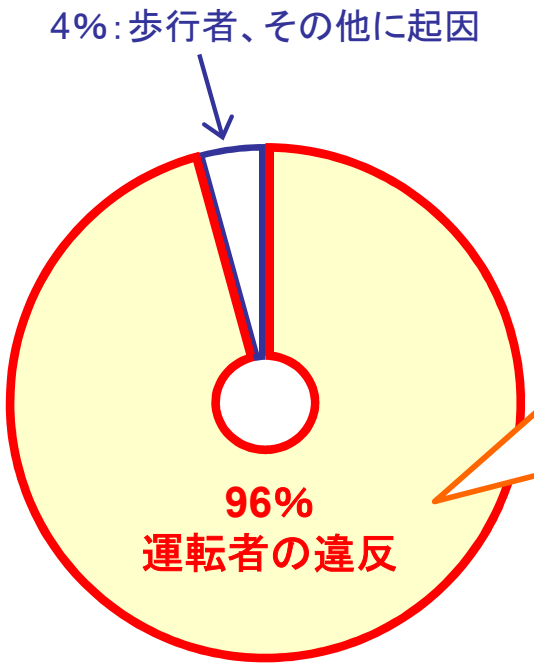
８．自動運転をめぐる最近の動きについて

自動運転の意義

国土交通省

○ 死亡事故発生件数の大部分が「運転者の違反」に起因。
○ 自動運転の実用化により、運転者が原因の交通事故の大幅な低減効果に期待。
○ 高齢者等の移動支援や渋滞の緩和、生産性の向上、国際競争力の強化への効果に期待。

法令違反別死亡事故発生件数（令和元年）

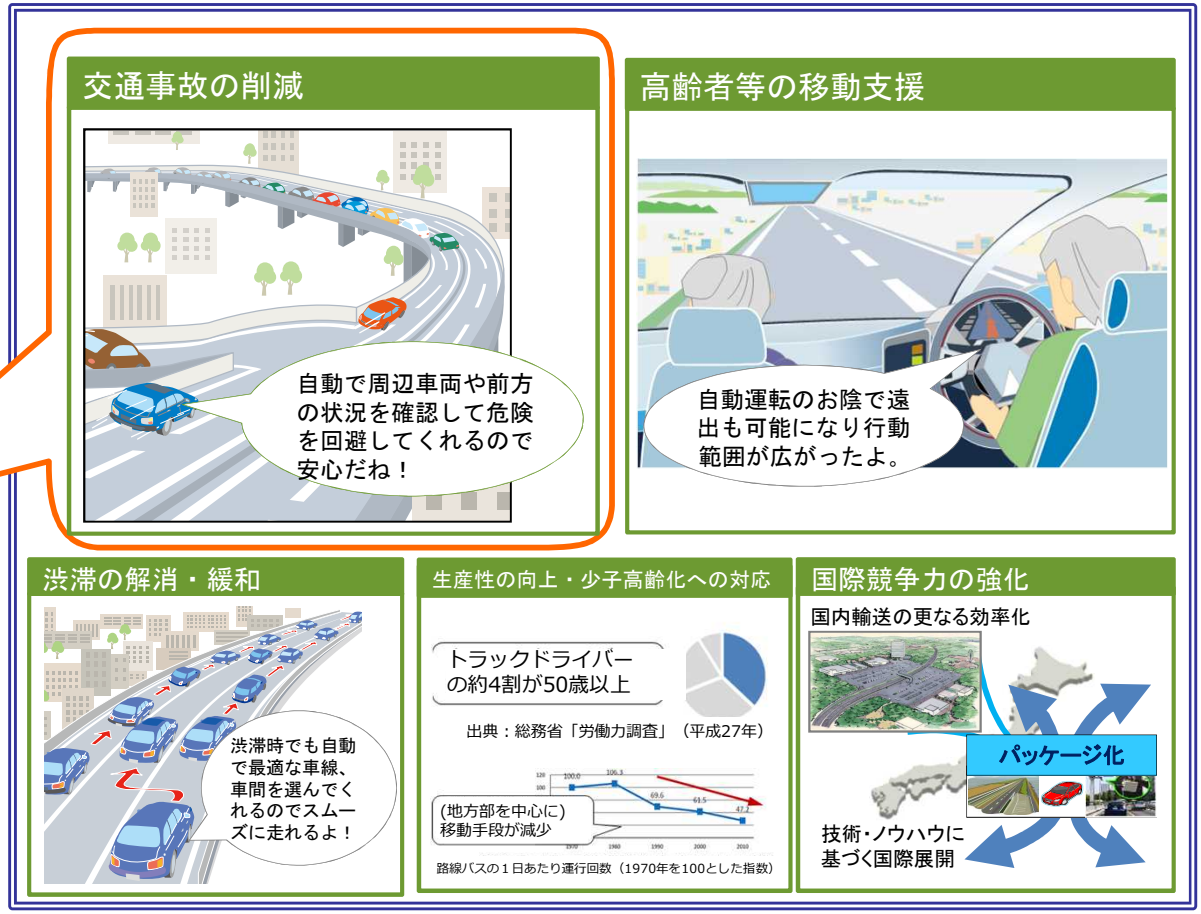


『令和2年版交通安全白書』より

令和元年の交通事故死傷者・負傷者数

死者数	3,215人
負傷者数	460,715人

自動運転の効果例



自動運転のレベル分け

システムが周辺監視

レベル５　**いつでも、どこでも、無人運転**

レベル４　**一定の条件下で、自動運転**
（条件外でも、車両が安全確保）

実現できること
・ 居眠り、飲酒
・ 無人運転　など

“ドライバー・フリー”

レベル３　**一定の条件下で、自動運転**
（条件外では、ドライバーが安全確保）

実現できること
・ 画面の注視、
・ 携帯電話の使用　など

“アイズ・フリー”

※　一定の条件とは、「時速50キロ以下」、「晴天」、「高速道路上」など

運転者が周辺監視

レベル２　**縦・横方向に運転支援**

実現できること
・（運転者の監視の下）
　自動で車線変更　など

“ハンズ・フリー”

レベル１　**縦または横の一方向だけ運転支援**

実現できること
・ 自動ブレーキ
・ 自動で車間距離を維持　など

“フット・フリー”

自動運転の実現に向けた政府目標

国土交通省

国土交通省では、自動運転に関する政府戦略である官民ITS構想・ロードマップを踏まえ、自家用車、移動サービス及び物流サービスそれぞれにおいて、自動運転の実用化に向けて取組を推進中

	自家用車 大量生産車	移動サービス 無人自動運転移動サービス	物流サービス トラック隊列走行
政府目標	高速道路において、 ● レベル3の実現 （2020年目処） ● レベル4の実現 （2025年目処）	限定地域において ● 無人自動運転移動サービスの実現 （2020年まで） ● 遠隔監視のみのサービス開始 （2022年目途）	【隊列走行後続車無人システム】 高速道路で、 ● 技術的に実現（2020年度） 【自動運転トラック】 高速道路で、 ● レベル4（2025年度以降）
実績	● **国連における基準策定を主導** ● 高速道路（渋滞時）のレベル3 ・2020.3　保安基準整備（世界初） ・**2020.11　型式指定（世界初）** ※2021.3 メーカーより発売（世界初） ホンダ　レジェンド	● 全国多数箇所で公道実証を実施 ● **無人自動運転移動サービス事業化** （2021年3月に福井県永平寺町において、国内で初めてレベル3としてサービス開始） 1人の遠隔監視・操作者が 3台の無人自動運転車両を運行 遠隔監視・操作室 福井県永平寺町ラストマイル自動運転（2021.3）	● 2021年2月、高速道路における**後続車無人隊列走行技術を実現** 新東名高速道路におけるトラックの隊列走行（2021.2）
今後の取組	● より高度な自動運転機能の安全基準を策定	● 様々な形態の車両や運行方法による安全な実証・実用化	● レベル4自動運転トラックの実現に向けた検討

自動運転における損害賠償責任に関する検討

国土交通省

○ 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日に報告書をとりまとめ・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。

令和３年４月１日に、自動運転に対応した自賠責保険約款の改定を実施。

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。