

現在の自動車事故対策事業における取組み等

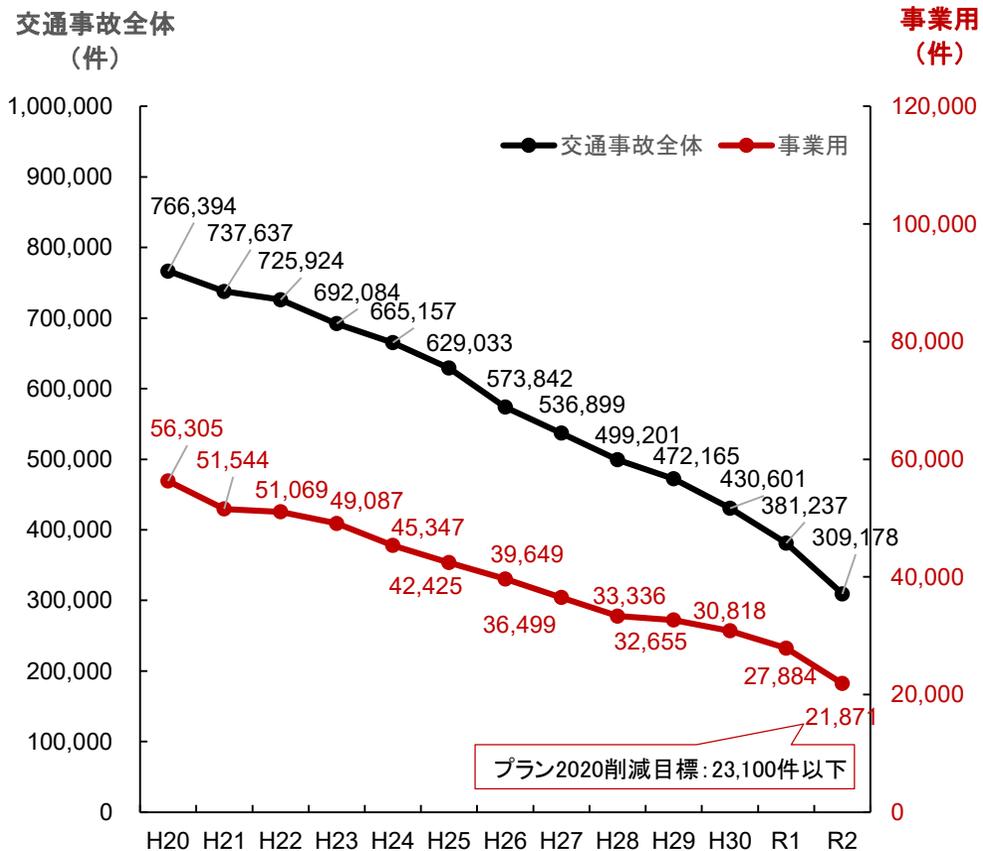
令和3年8月27日
自動車局

交通事故の状況

事業用自動車に関する交通事故件数の推移

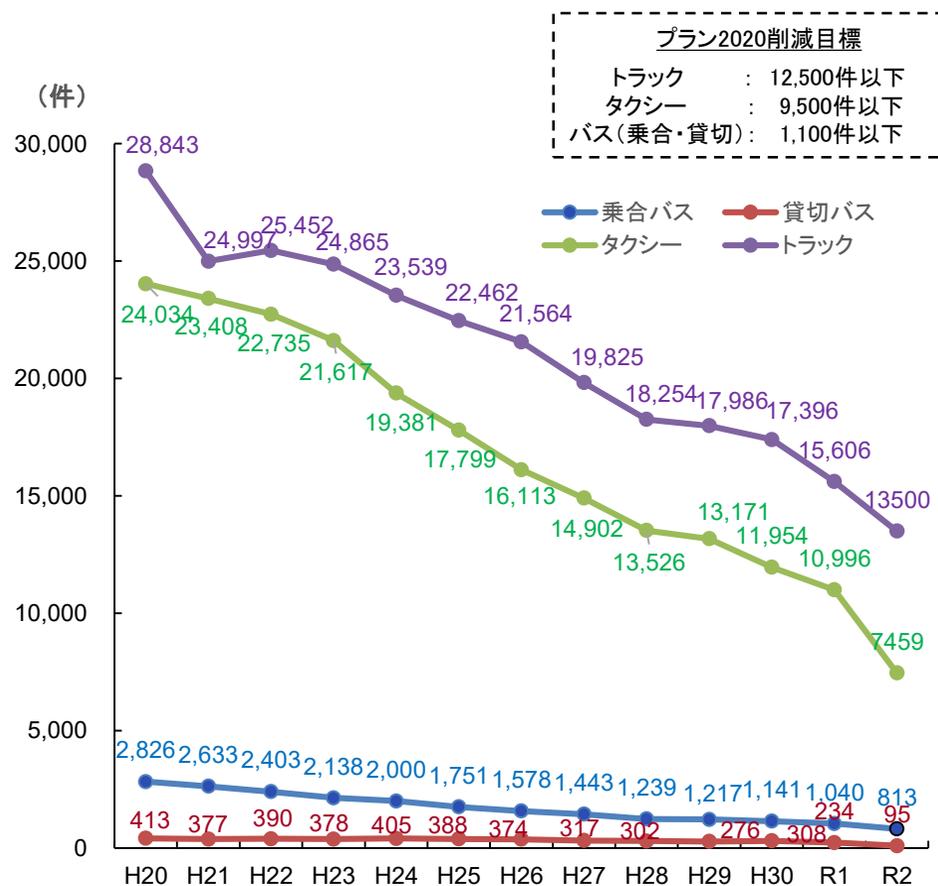
○令和2年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は**309,178件**であり、そのうち、事業用自動車の交通事故件数(※)は**21,871件**となった。 ※ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数
 ○各モードの交通事故件数は、**全てのモードにおいて前年に比べ減少している**。

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件数の推移



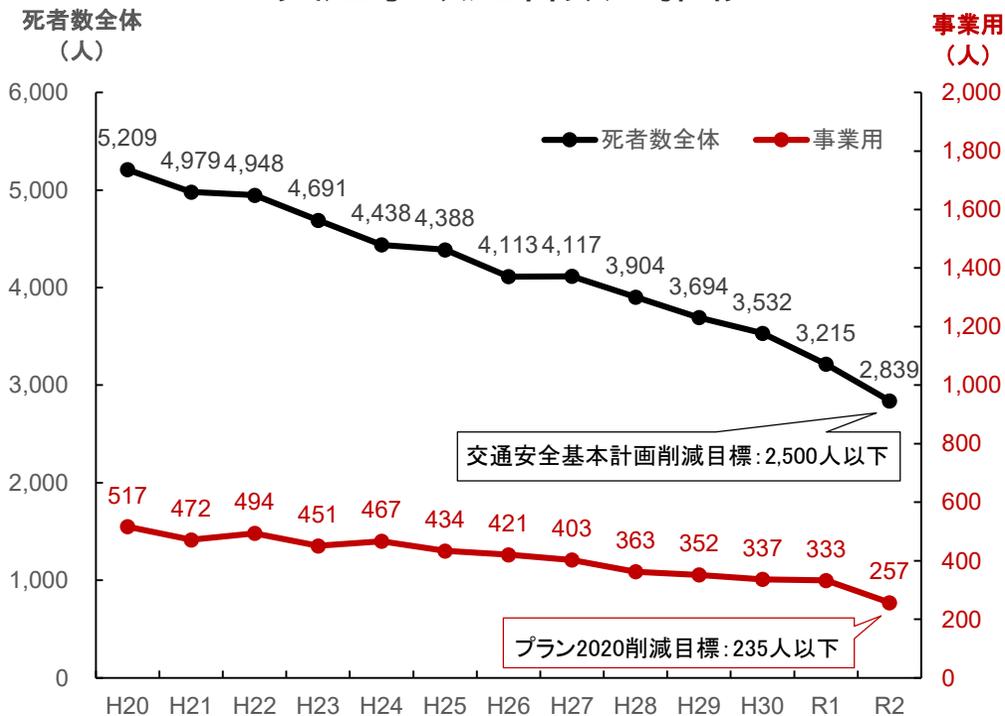
出典: 警察庁「交通統計」
 (公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

事業用自動車に関する交通事故死者数の推移

- 令和2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。
- 令和2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。

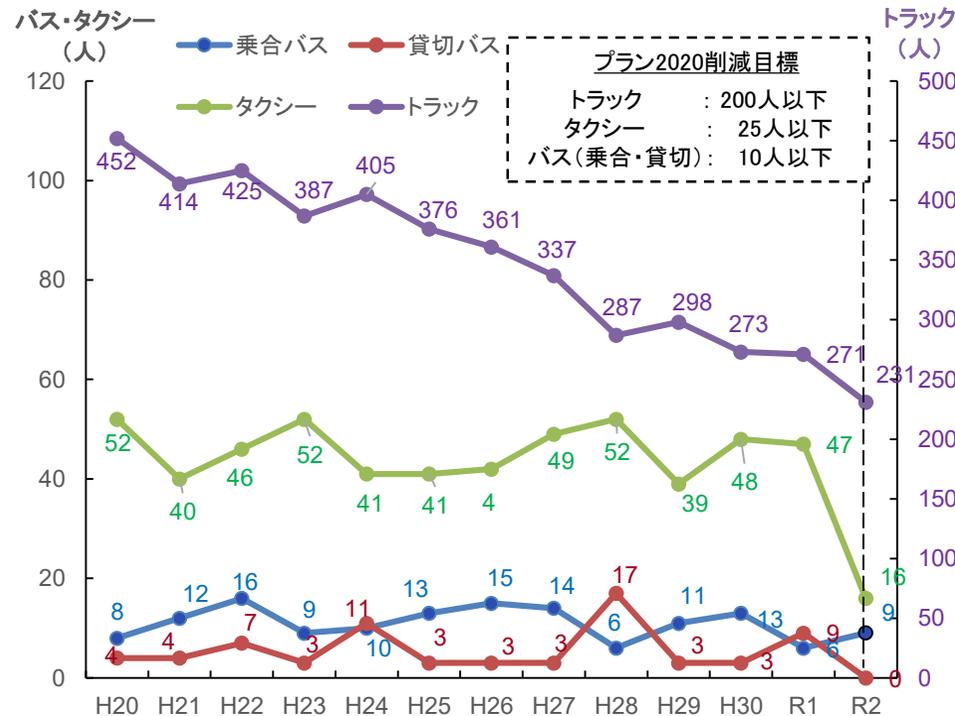
※貸切バスは平成24年、28年の数値が、それぞれ、関越道高速ツアーバス事故、軽井沢スキーバス事故により大きくなっている。

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

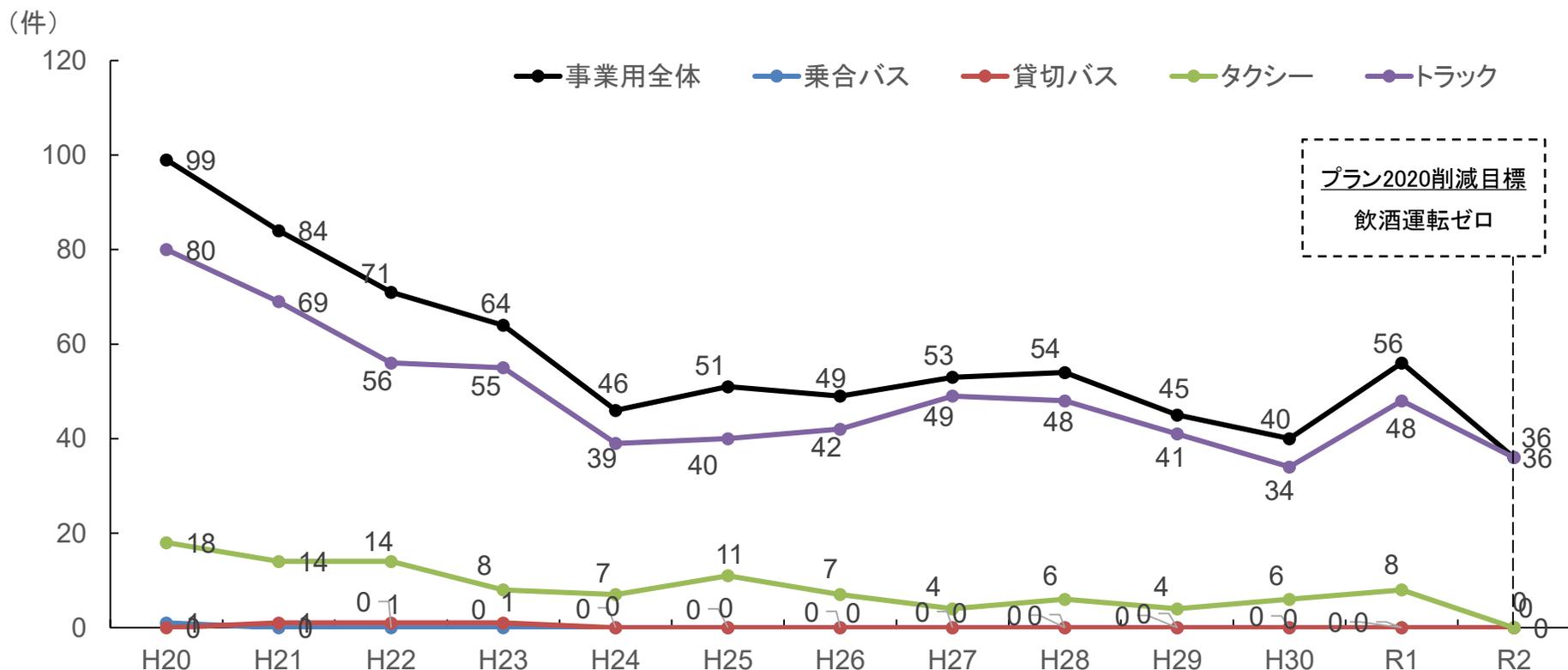


出典: 警察庁「交通統計」
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

飲酒運転による事業用自動車に関する交通事故件数の推移

- 飲酒運転による事業用自動車の交通事故は、令和2年は**36件**(前年比20件減)発生した。
- 令和2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。

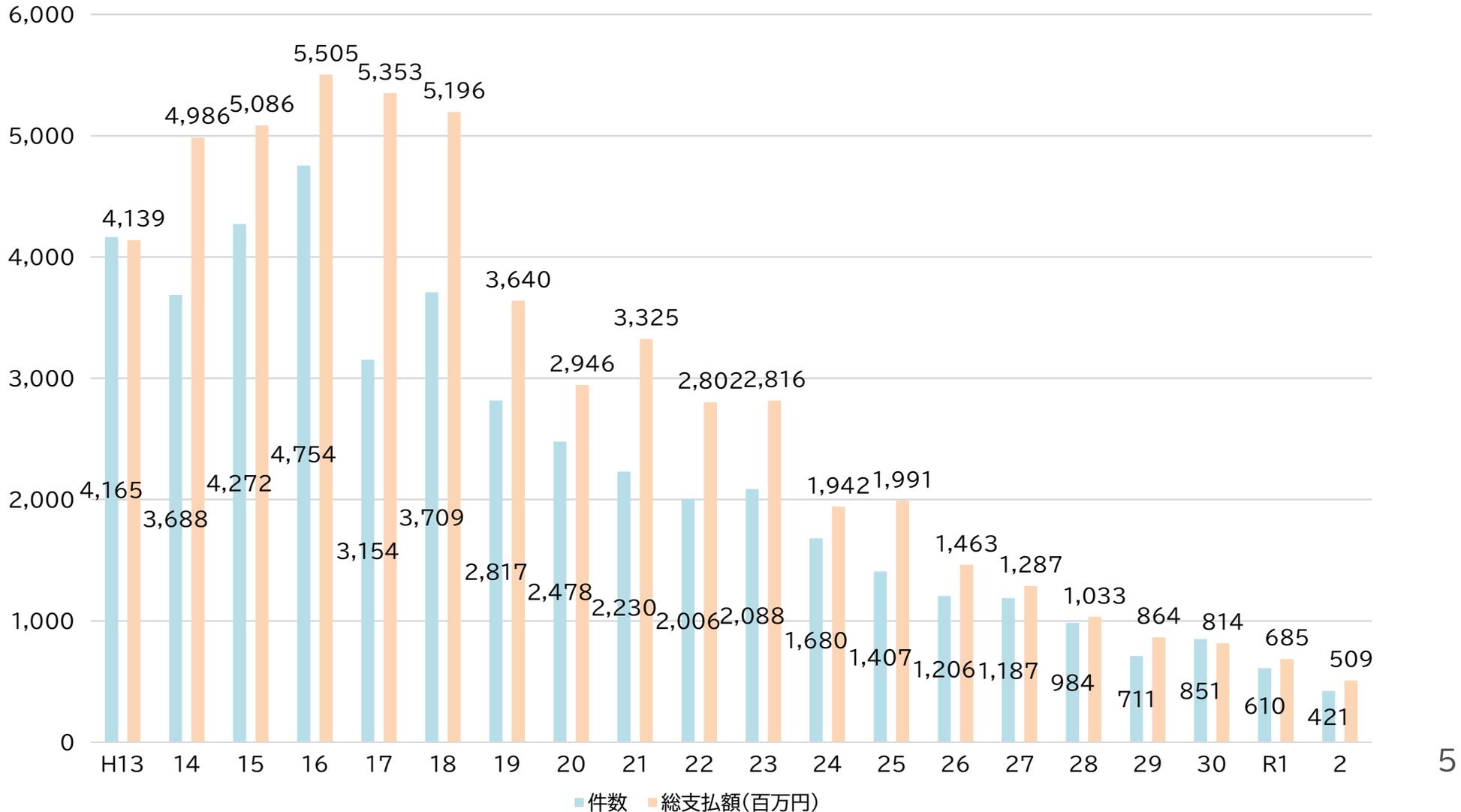
飲酒運転による事業用自動車の交通事故



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」

政府の自動車損害賠償保障事業の動向

政府保障事業の支払件数・総支払額ともに、近年は交通事故の発生件数の減少等に伴い、ピーク時の平成16年度と比較して、およそ10分の1程度と大きく減少。



交通安全に関する取組み

交通安全に関する国際的な取り組み

国連とWHOは令和3年から令和12年の間で交通事故死者数と負傷者数をそれぞれ最低でも50%削減することを目標に設定。

2nd Decade of Action for Road Safety (道路交通安全のための行動の10年)

世界における自動車事故の発生状況



- 死者数・負傷者数の9割は低～中所得国で発生
- 交通事故は特に5～29歳の若年層における主たる死因の一つ

令和2年2月 第3回世界道路安全閣僚会議(ストックホルム宣言)
 令和2年8月 国連総会(世界の交通安全を改善する決議)

令和3年から令和12年を「2nd Decade of Action for Road Safety」の期間とすることを宣言

期間中の目標

交通事故死者数と負傷者数をそれぞれ**最低でも50%削減**すること

Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020

現在、国連とWHOにおいて上記目標を達成するための行動計画を策定中。なお、交通事故死者数と負傷者数を令和2年までに半減させる目標を達成するための国際的な取り組みの柱は以下のとおり。

- ① Road safety management
- ② Safer roads and mobility
- ③ Safer vehicles
- ④ Safer road users
- ⑤ Post-crash response

今後の車両安全のあり方：重点項目①

重点項目1. 歩行者・自転車等利用者の安全確保

1. 歩行者の安全確保

<現状・課題など>

- 交通事故死者数のうち、約37%が「歩行中」で発生。「夜間」、「歩行者横断中」や「自動車直進中」の事故での死者が多い。
- 安全安心に移動できる道路交通社会の実現のためには、道路ユーザーの中で最も弱い立場である歩行者の安全対策は重要。
- 歩行者の死亡・重症度を低減するためには、事故の発生自体を防止するとともに、事故が発生した場合でも、衝突速度をいかに抑えるかがポイント。

<今後の対策の例>

- **乗用車等における対歩行者衝突被害軽減ブレーキの高度化・普及促進**
 - ・夜間にも対応する衝突被害軽減ブレーキに関する安全基準の策定・強化
 - ・未就学児や車椅子利用者などの歩行者に対する検知技術の向上
- **大型車における対歩行者衝突被害軽減ブレーキの性能強化・普及促進**
 - ・対歩行者衝突被害軽減ブレーキに関する安全基準の策定・強化
- **交差点など事故リスクが高い場面における歩行者の検知・警報・制動技術の向上**
 - ・特に事故リスクが高い交差点右折時における歩行者に対する検知技術の向上
 - ・歩車間通信等の技術を活用したインフラ協調による対策の検討【長期】
- **夜間歩行者に対する視認性向上のための先進ライトの搭載拡大・普及促進**
 - ・先進ライト(自動切換型前照灯(AHB)、自動防眩型前照灯(ADB))の搭載拡大
 - ・オートレベルング装置に関する安全基準の強化
 - ・加齢が眩しさに与える影響に関する研究の促進
- **歩行者との衝突時における頭部・脚部保護対策の強化**
 - ・歩行者頭部保護エリア拡大に関する安全基準の策定・強化
 - ・歩行者脚部保護技術の向上
- **近接した歩行者等の事故防止に有効な視界確保等を目的とした安全基準の強化**
 - ・車両周辺・後方の視界確保や検知装置に関する安全基準の策定・強化

2. 自転車等利用者の安全確保

<現状・課題など>

- 交通事故死者数のうち、約13%が「自転車乗車中」に発生（二輪車乗車中を含めると、約29%）。
- 自転車対自動車の事故について、致死率は「追突」が多く、事故件数は「出会い頭」が最も多い。
- 技術の進展等により、電動キックボードなど多様なモビリティが増加する可能性あり。

<今後の対策の例>

- **乗用車等における対自転車衝突被害軽減ブレーキの高度化・普及促進**
 - ・対自転車衝突被害軽減ブレーキに関する自動車アセスメント試験の導入、安全基準の策定・強化
 - ・電動キックボードなどの多様なモビリティ乗員に対する検知技術の向上
- **大型車における対自転車衝突被害軽減ブレーキ等の性能強化・普及促進**
 - ・対自転車衝突被害軽減ブレーキに関する安全基準の策定・強化
- **事故リスクが高い場面における自転車等の検知・警報・制動技術の向上**
 - ・自転車・自動車間通信等の技術を活用したインフラ協調による対策の検討【長期】
 - ・右直事故など二輪車に対する検知技術の向上
- **多様なモビリティの乗員の安全確保を目的とした車両安全対策の推進**
 - ・多様なモビリティの被視認性確保や必要となる保安装置に関する検討

今後の車両安全のあり方：重点項目②

重点項目2. 自動車乗員の安全確保

1. 子供の安全確保

<現状・課題など>

- 将来を担う子供が交通事故で命を落とすことはあつてはならず、子供の安全確保は最優先の課題。
- 未就学児における死亡事故の大半は「自動車乗車中」であり、子供を考慮した乗員保護対策は必須。
- チャイルドシート等の誤使用やジュニアシートの不使用は依然として多く、仕様適正化や交通全思想の普及徹底が重要。

<今後の対策の例>

- **安全性能が高く使用性に優れたチャイルドシート等の開発・普及促進**
 - ・側面衝突対応の製品（UNR129適合品）の開発・普及促進
 - ・ジュニアシートも含めた誤使用対策としてISO-FIX対応製品の普及促進
 - ・自動車アセスメントや不適合品排除を通じた更なる安全性能・使用性向上の促進
- **チャイルドシート等の適正使用の促進**
 - ・自動車アセスメントなどを通じた、国民全体に対する交通安全思想の普及徹底・適切使用に関する理解促進
- **自動車ユーザー目線での情報発信の強化**
 - ・安全性能が高く使用性に優れたチャイルドシート及びジュニアシートの適正使用を促す情報発信の検討

2. 高齢者等の安全確保

<現状・課題など>

- 交通事故死者数のうち約6割は65歳以上の高齢者が占めており、特に、人体組成強度の低下などの高齢者の特徴(「胸部」が損傷主部位になる傾向あり)を踏まえた乗員保護対策は不可欠。

<今後の対策の例>

- **高齢者等に対応した乗員保護性能の向上**
 - ・高齢者など衝突時の傷害リスクが高い乗員に対応した国際基準の適用による乗員保護性能の強化

3. 乗員保護対策の高度化

<現状・課題など>

- 実際の衝突事故は様々な状況の下で発生しており、理想的な衝突試験を追求することは必要不可欠。
- 自動運転車の導入による座席の配置や向きが多様化が予想され、これに対応した乗員保護のあり方に関する検討が必要。

<今後の対策の例>

- **自動車アセスメントや安全基準の強化を通じた衝突時の乗員保護性能の向上**
 - ・自動車アセスメントにおける衝突時の加害性を考慮したMPDB*に係る衝突安全性能評価の実施を通じた乗員保護性能の普及促進 *Mobile Progressive Deformable Barrier
 - ・重傷化リスク低減のためのヘッドレストに係る安全基準の強化
- **衝突事故実態を踏まえた乗員保護対策に関する研究の促進【長期】**
 - ・交差点右折時など実際に発生している事故形態を踏まえた乗員保護に関する研究
- **医工連携による乗員傷害メカニズム等に関する研究の促進**
 - ・交通事故データの収集・活用を通じた事故自動通報システムに関する事故削減効果の検証
- **自動運転車の乗員保護対策に関する研究等の促進【長期】**
 - ・座席リクライニング時や後ろ向き座席乗車時等における乗員保護のあり方の研究
 - ・乗員保護に関する適切な普及啓発方法等の検討

今後の車両安全のあり方：重点項目③

重点項目3.社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止

1. 高齢運転者等による運転操作ミスや健康起因による事故の防止

<現状・課題など>

- 高齢運転者が引き起こす死亡事故において、運転操作ミスに起因するものが相対的に多い。
- 今後高齢化が一段と進むことから、健康起因事故に対する更なる対応が求められる。
- 高齢運転者に行動変容させる予防的取組みも必要。

<今後の対策の例>

- **運転操作ミスによる事故防止に関する技術の向上・装置の普及促進等**
 - ・走行中のペダル踏み間違い急加速事故防止装置の普及促進と安全基準の策定・強化
- **ドライバー異常時対応システムの普及促進**
 - ・異常の自動検知技術向上による装備加速化(特にバス、タクシー)と安全基準の策定・強化
- **映像記録型ドライブレコーダー等の活用による運転行動変容の促進**
 - ・日々の運転傾向や特徴を分析するなどにより安全運転行動を促す予防的取組みの促進
- **高齢運転者の運転特性等に関する研究の推進**
 - ・医工連携による高齢運転者の運転特性等に関する研究の促進

2. 危険な運転の防止

<現状・課題など>

- 技術の進展により、周辺の道路交通に関する情報から運転者の運転挙動に至るまで、車両側で検知することが可能となり、運転者に対し、安全運転を促すことができると考えられる。
- あおり運転などの異常な運転行動及びそれに起因する事故を防止するため、車載記録装置の活用が求められる。

<今後の対策の例>

- **最高速度等の道路標識に係る情報提供装置の普及促進等**
 - ・最高速度や一時停止などの道路標識を運転者に情報提供する装置の一層の普及拡大
- **ISA（自動速度制御装置）の実用化促進**
 - ・社会的受容性の向上等によるISAの早期実用化
- **車載装置活用による分析と予防的取組みの促進**
 - ・車載装置に記録されるデータ活用による見守りサービスなどの予防的取組みの促進
- **あおり運転対策としての映像記録型ドライブレコーダー等の普及・適正利用促進**
 - ・映像記録型ドライブレコーダーの適正利用の促進、搭載の浸透

3. 大型車による事故の防止

<現状・課題など>

- 輸送インフラを担う大型車は、事故発生時の致死率が高くなり、社会的にもインパクトが大きい。
- 運送事業においては、運転者の不足や高齢化が深刻であり、疲労や健康起因などによる事故防止策は肝要。
- 大型車の主要なユーザーである運送事業者は中小零細企業が多く、安全装備の充実により車両価格が上昇すると、新車代替のハードルが大きくなる。

<今後の対策の例>

- **大型車における対歩行者等衝突被害軽減ブレーキの性能強化・普及促進**
 - ・対歩行者及び対自転車衝突被害軽減ブレーキに関する安全基準の策定・強化【再掲】
- **事故リスクが高い場面における歩行者や死角にある車両の検知・警報装置の搭載加速化**
 - ・特に事故リスクが高い交差点右折時の歩行者及び自転車等、車線変更時の後方車両の検知・警報装置の搭載加速化
- **近接した歩行者等の事故防止に有効な視界確保等を目的とした安全基準の強化**
 - ・車両周辺・後方の視界確保や検知装置に関する安全基準の策定・強化【再掲】
 - ・後退警報音に関する安全基準の策定・強化
- **バス乗員・乗客の安全・安心の確保**
 - ・大型バスの乗客乗員の保護の推進：客席向けシートベルトリマインダーの搭載拡大
 - ・乗合バスの乗客の安全安心の確保：車内安全確認機器の活用等による車内事故防止の促進
- **先進安全技術搭載車への代替促進**
 - ・先進安全技術が搭載された新車への代替を促進する施策の継続

今後の車両安全のあり方：重点項目④

重点項目4. 自動運転関連技術の活用・適正利用促進

1. 安全運転支援装置等の搭載加速化・性能向上

<現状・課題など>

- 自動運転車の普及には一定の年月を要するため、当面、ドライバー責任の下で作動する、より高度な安全運転支援技術の開発、実用化、普及及び適正利用の促進が肝要。
- 安全運転支援技術のコスト負担、運転者等の受容性、事故削減効果などに留意する必要あり。
- 更なる事故被害削減のためには、事故の発生防止に加えて、救命・救急などとの連携による事故後の対策も重要。

<今後の対策の例>

- 衝突被害軽減ブレーキの夜間歩行者や自転車検知などの高度化・普及促進【再掲】
- 車線維持や車線変更支援装置の性能向上・対象車種拡大
 - ・車線逸脱警報(LDWS)や車線維持支援装置(LKAS)の普及拡大
 - ・車線変更支援装置の搭載車種拡大・普及促進
- 多様な先進技術の開発・実装の促進
 - ・画像認識技術(道路標識、交通信号、道路反射鏡に映る像等の認知技術)や拡張現実(AR)等を活用した先進的な安全運転支援技術の開発、搭載の検討
- 事故自動通報装置の普及拡大・性能向上等
 - ・関係省庁連携による事故自動通報システムの普及拡大、通報先の体制整備等の課題解決
 - ・事故自動通報システムの対象事象(対歩行者事故など)拡大を見据えた研究【長期】

2. 自動運転車の開発促進・安全確保

<現状・課題など>

- 日本は、一定条件下で作動する自動運転技術(レベル3)を搭載した乗用車を、世界初で型式指定し、市場投入。
- 今後、走行環境条件(ODD)の拡大や、無人移動サービス車両の実装などに対応した安全確保の検討が必要。
- 2025年目途にレベル4の実現を目指す中、運転者の存在を前提としない自動車の審査制度を含めた安全対策の検討が不可欠。

<今後の対策の例>

- 高度な自動運転機能に係る安全基準の策定
 - ・高速域などに対応したより高度な自動運転機能に係る安全基準の策定
- 自動運転車に対する認証・審査方法等の検討
 - ・シミュレーション等を活用した車両安全性の検証方法等の検討
- 自動運転車における検知技術等の向上
 - ・悪天候時や突発的なインシデント(路上横臥、落下物)等への対応技術の向上【長期】
- 自動運転車に係るデータ収集・分析による安全対策の促進
 - ・事故時記録装置(EDR)や作動状態記録装置(DSSAD)に係る安全基準の拡充等の検討
- 無人自動運転移動サービスの社会実装
 - ・レベル4の実現やサービスの全国展開に向けた実証実験や技術要件の策定等の検討

3. 自動運転関連技術等の社会的受容性の向上

<現状・課題など>

- 自動運転関連技術による事故を防止するためには、運転者が正しく技術を理解し、適切に使用することが必要不可欠。
- 今後の自動運転車の普及にあたり、自動運転車自体の安全確保や情報セキュリティの確保等と同時に、社会的受容性向上の観点からも課題の検討を行うことが必要。

<今後の対策の例>

- 自動運転関連技術に対する過信・誤解防止対策及び適正利用の推進
 - ・動画やイラスト等を活用した自動車ユーザー目線から分かりやすい情報発信による啓発
- 自動運転車における社会受容性向上策の検討
 - ・自動運転車に求められる外向けHMIなどの安全要件の検討
 - ・交通事故判例や運転者引継ぎ等の研究による既存交通との調和方法の検討【長期】
- 自動運転車等におけるサイバーセキュリティの確保
 - ・自動運転車等のサイバーセキュリティが常に最新状態となるような体制構築の推進
- 安全運転支援装置の事故削減効果に関する情報発信
 - ・様々な装置の事故削減効果に関する情報発信の強化を通じた消費者理解の増進や行動変容の促進

今後の車両安全のあり方：その他車両安全対策等

その他車両安全対策等

1. 車両安全対策の推進体制

<現状・課題など>

- 効果的かつ戦略的な車両安全対策を実施するためには、各施策の連携強化が不可欠。
- 全国で数多く行われている自動運転の実証実験を通じて得られた知見を活用する取組みも重要。
- その他、高齢運転者等の運転特性解明等のために、技術の進展により利用可能性が高まる車両関連データの収集・活用方法等の検討も必要。

<今後の方向性の例>

*aPLI: advanced Pedestrian Legform Impactor, MPBD: Mobile Progressive Deformable Barrier

- **車両安全対策に係る施策の強化**
 - ・主要施策である「安全基準の拡充・強化」、「ASV推進計画」、「自動車アセスメント」間の連携強化
 - ・自動車アセスメントの拡充：aPLI*を用いた歩行者脚部保護試験や、MPBD*試験、対自転車AEBS試験の導入等
 - ・ASV推進計画の加速化：自動運転高度化に向けて車両が担う責任範囲等の検討等
- **自動運転車等の公道走行実証に関する実施体制の強化**
 - ・実証実験を安全かつ円滑に実施できるようなベストプラクティスの公表
 - ・実証実験により得られた知見やデータに基づく安全基準等の検討
- **高齢運転者の運転特性等の把握や車載記録装置の活用の推進**
 - ・高齢運転者の運転特性等に関する学際的研究の促進
 - ・EDRやドライブレコーダー等から得られる車両データの事故分析等での活用の促進
 - ・ドライブレコーダーのデータ等のドライバー管理・運転教育等での活用促進

2. その他車両安全対策

<現状・課題など>

- 真に交通事故を削減するためには、新車対策のみならず、使用過程時における安全運転支援機能や装置の維持・管理等の諸対策も重要。
- 今後増加すると見込まれる電動車や燃料電池自動車への安全対策の検討も不可欠。

<今後の対策の例>

- **使用過程時における安全運転支援装置の機能維持(OBD検査)の推進**
 - ・2024年10月からのOBD検査の実施に向けた着実な体制整備な実施
 - ・国際連携の下、安全運転支援装置等のOBDに関する安全基準の策定や、OBD検査の対象拡大の検討
- **自動車タイヤの適正使用の対策の強化**
 - ・タイヤの使用限度、タイヤ交換時のボルト適正締め付け、積雪時の冬用タイヤ等の適切使用の啓発
 - ・タイヤ空気圧モニタリングシステム(TPMS)の搭載拡大
- **電気自動車等の安全対策の強化**
 - ・国際連携の下、車載電池の熱連鎖試験法等に係る安全基準の策定・強化の検討
 - ・使用過程時の電池劣化が車両安全に及ぼす影響に関する研究の促進
- **既販車に対する車両安全対策の推進**
 - ・ペダル踏み間違い急発進抑制装置などの事故防止効果の高い後付け装置の普及促進

3. 他の交通安全分野との連携施策

<現状・課題など>

- 更なる事故被害削減を目指すにあっては、各分野を所掌する関係省庁が連携し、目的に応じて一体的な施策を実現していくことが求められる。

<今後の対策の例>

- **事故自動通報装置の活用による死亡・重傷化リスクの低減**
 - ・関係省庁連携による事故自動通報システムの普及拡大、通報先の体制整備等の課題解決【再掲】
- **通信技術やデータの活用による安全対策の推進**
 - ・V2XやITSなど通信技術やプローブデータの活用による安全対策の推進【長期】

自動車事故対策勘定の財政事情

平成13年自賠法改正に至った経緯

経団連からの規制緩和要望を受けて、被害者保護の充実等の5条件を前提に具体的な制度設計を進めるべきとの閣議決定(平成12年3月)を踏まえ、平成12年12月に「今後の自賠責保険のあり方に係る懇談会」報告書がとりまとめられ、制度改正が行われた。

主な経緯

平成10年10月

経団連 規制緩和要望 「自賠責保険における再保険制度の廃止」

平成11年 9月

運輸大臣懇談会／自民党行革推進本部了承 「政府再保険の前提5条件」

- ① 被害者保護が充実されること
- ② 政府保障事業が維持されること
- ③ 政府再保険の運用益を活用した交通安全対策、交通事故被害者救済対策に係る政策支出については、内容を吟味の上、事業内容、財源問題について開かれた議論を行い必要とされた事業については継続すること
- ④ 自動車ユーザーにメリットがあること
- ⑤ 制度改正に伴うコストが合理的な範囲であること

平成12年 3月

閣議決定 「規制緩和推進3カ年計画」(再改定)

「自動車損害賠償責任保険の政府再保険の廃止については、①被害者保護の充実、②政府保障事業の維持、③政府再保険の運用益を活用した事業のうち必要な事業の継続、④自動車ユーザー等へのメリット、⑤合理的な範囲内のコストによる制度改正の5条件の実現の方向を確認した上で行う。」

平成12年12月

「今後の自賠責保険のあり方に係る懇談会」報告書

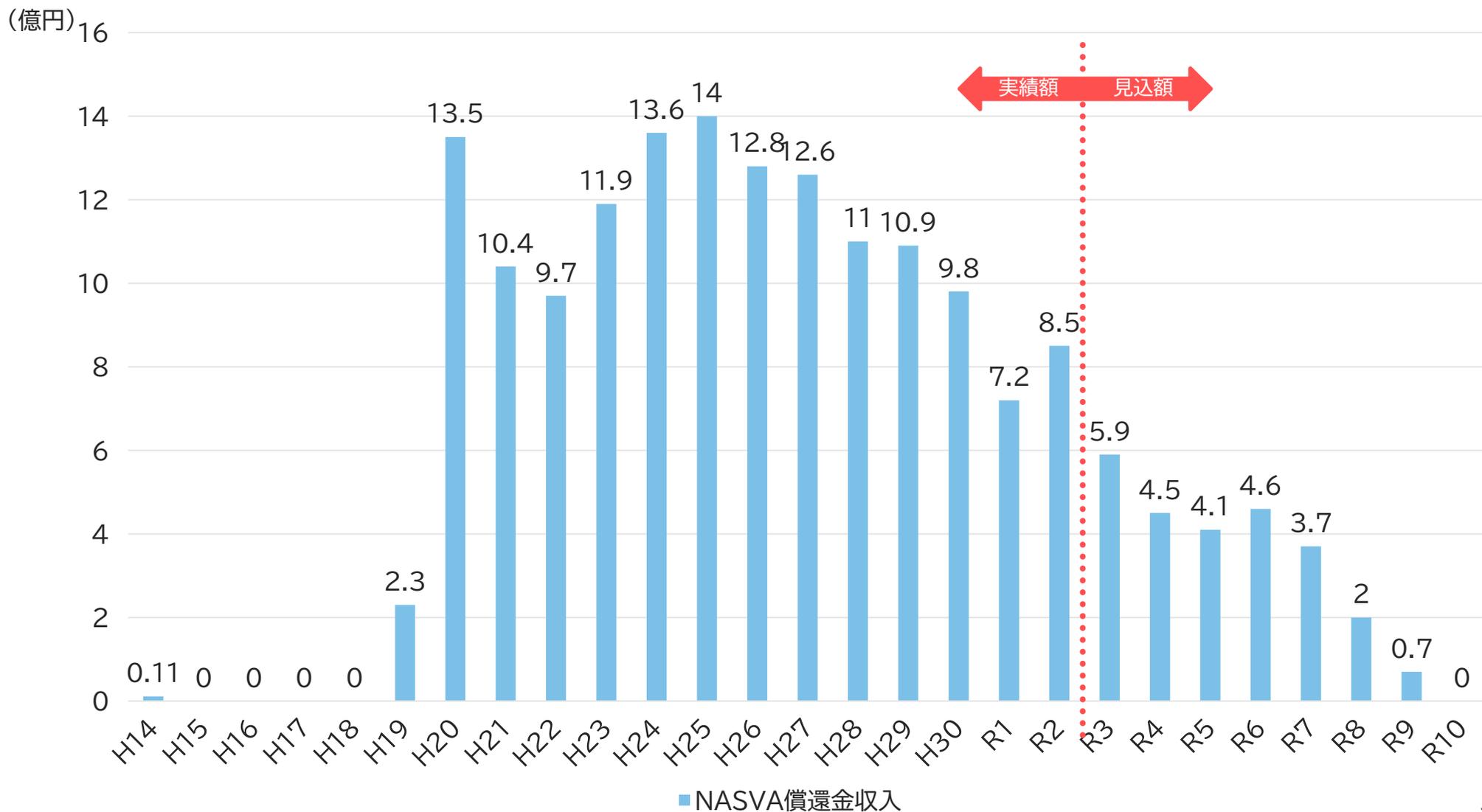
- ① 社会的必要の大きい被害者救済対策事業や事故防止効果の高い自動車事故防止対策事業を充実
- ② 効果の小さい事業の合理化、廃止を進めるとの観点から、その内容の見直し・改善を図って行くことが必要
- ③ 施策事業のための財源として現在ある運用益の安定的確保が必要。
- ④ 賦課金の対象等の拡大等については、ユーザー負担に鑑み、運用益の活用との相殺関係等を考慮し、なお検討
- ⑤ 事故対センターはその実績を厳しく評価し、事業の見直し・改善を進めるとともに、積極的な情報開示をすべき

平成13年6月

「自動車損害賠償保障法及び自動車損害賠償責任再保険特別会計法の一部を改正する法律」公布 14

(独)自動車事故対策機構[NASVA]からの償還金の推移(平成14年度以降)

交通遺児への貸付に充当するためNASVAに貸し付けた資金(30年償還)の償還額も近年は減少。令和10年度以降、30年前にNASVAへ貸付けを行う必要がなかった期間が続くため、令和30年度まで償還金は発生しない見込み。



独立行政法人自動車事故対策機構における 取組み

(独)自動車事故対策機構の概要

- 目的 被害者の保護の増進、自動車事故の発生防止
- 設立 H15年10月～
(前身 自動車事故対策センター S48年～)
- 組織 本部(東京)、全国に50支所、療護施設11カ所

- 役職員 353名(うち役員6名、職員347名)(定員)
(R3年4月1日現在)
- 資本金 13,174百万円(うち政府出資金13,082百万円、
民間出資金92百万円)(R2年度末)



ワンフロア病棟・プライマリ
リーナーシングシステム



事故被害者を支える

被害者援護業務

- 遷延性意識障害者(最重度後遺障害者)
- ・療護施設の入院から退院後の在宅介護までの一体的な支援により、各業務相互のシナジー効果の発揮
 - ・被害者及びその家族の安心・信頼の醸成



訪問支援サービスにおいて介護者から相談

介護料の支給

- ・自動車事故によって、常時又は随時の介護が必要となった重度後遺障害被害者に介護料を支給
- ・個別に被害者宅に訪問し、介護に関する相談等に対応し、必要な情報提供を実施【R1年度支給実績 4,796人】



子供同士、保護者同士のコミュニケーションを図る「友の会」活動

<改善事例> 完全な植物状態
→ (2年後) 自力摂食可能

療護施設の設置・運営

(全国11カ所310床、入院期間は最大3年間)

- ・自動車事故の遷延性意識障害被害者を専門に受け入れ、治療・看護を実施

被害者支援と 自動車事故防止を通して 安全・安心な社会作りに貢献

育成資金貸付

- ・自動車事故による交通遺児等の健全な育成を図るため、中学校卒業までの子供を対象に生活資金の無利子貸付を実施【R1年度貸付実績 74人】



指導講習

- ・事業用自動車の運行の安全を確保する運行管理者の資質の維持・向上【R1年度受講者数 12万人】



カウンセリング手法により、助言・指導を実施

適性診断

- ・事業用自動車の運転者に対し、専用の機器を用いて運転特性、視力等を診断し、安全運転を指導【R1年度受診者数 48万人】

自動車アセスメント

- ・自動車を販売店で購入し、衝突試験等を実施し安全性能について、どの程度安全であるかを評価し国民に公表【R1年度：衝突12車種、予防16車種】



自動車アセスメント業務

自動車事故から守る

安全指導業務

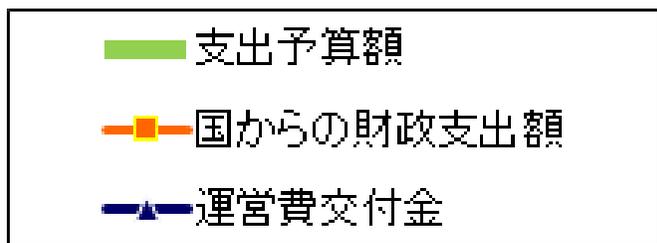
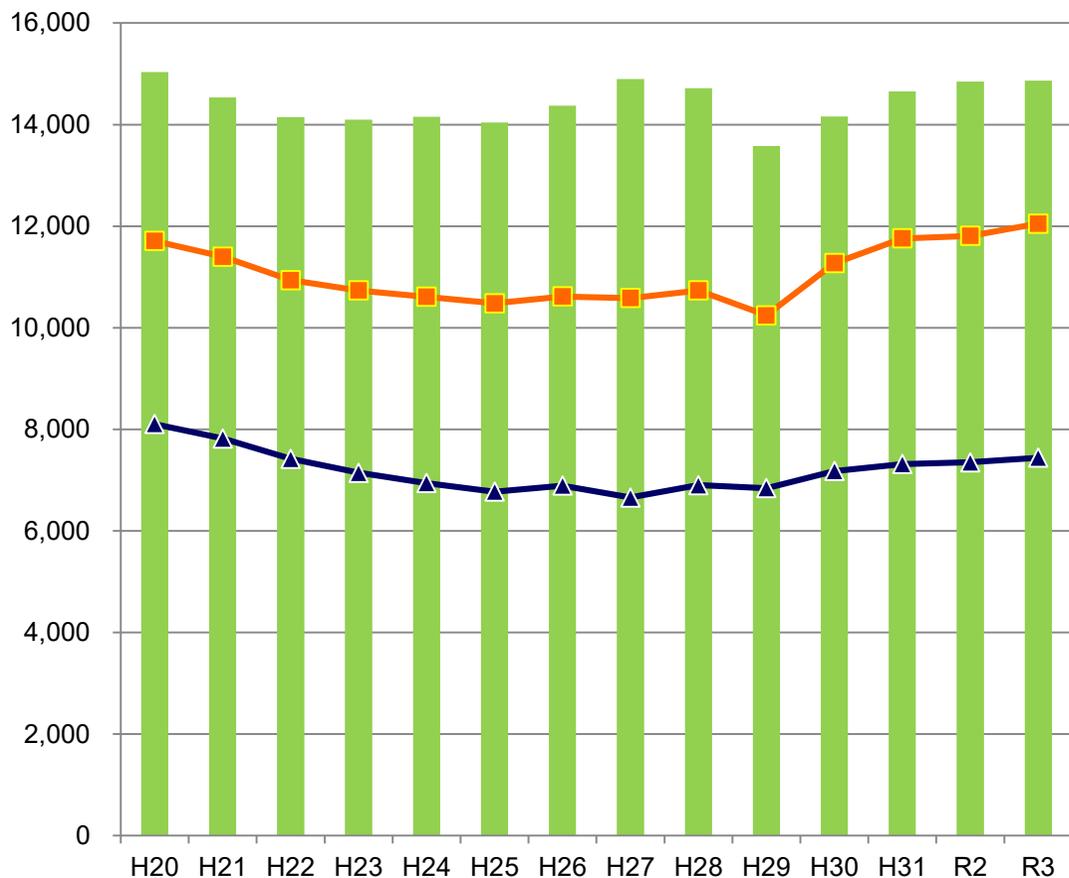
自動車事故を防ぐ

- ・事業用自動車の安全確保が必要
- ・法令上義務付けられており、全国において確実に実施される体制が必要
⇒ ユニバーサルサービスの確保

- ・自動車メーカーと利害関係のない公正中立な組織による実施が必要

(独)自動車事故対策機構の予算の推移

自動車事故対策機構の予算の推移



令和3年度予算

(支出) 人件費	3,235百万円
業務経費	9,663百万円
施設整備費	359百万円
一般管理費	1,009百万円
貸付金	16百万円
借入金償還	586百万円
合計	14,868百万円
(財源) 政府借入金	304百万円
運営費交付金	7,443百万円
施設整備費補助金	359百万円
介護料補助金	3,945百万円
回収金収入等	337百万円
業務収入等	2,417百万円
その他収入	103百万円
合計	14,907百万円

※業務経費:機構の各業務に要する費用(人件費を除く)
 ※施設整備費:療養センターの施設等の整備・更新に要する費用
 ※一般管理費:事務所借料、公租公課等に要する費用
 ※貸付金:国からの長期借入金を財源とした交通遺児育成資金等の貸付金
 ※借入金償還:国からの長期借入金に対する償還金
 ※政府借入金:交通遺児等への貸付のための資金
 ※運営費交付金:機構業務の運営費に充てるために交付する資金
 ※施設整備費補助金:療養センターの施設等の整備・更新のための補助金
 ※介護料補助金:在宅介護に要する費用や短期入院に要する費用等の一部に対する補助金
 ※回収金収入等:貸付を行った交通遺児等からの回収金による収入等
 ※業務収入等:指導講習・適性診断業務における手数料収入等
 注:単位未満を四捨五入しているため合計が合わないことがある

療護施設の設置・運営

(独)自動車事故対策機構は、全国に療護施設(療護センター、委託病床)を設置・運営し、自動車事故による遷延性意識障害者*に対して適切かつ質の高い治療・看護を実施。

* 脳損傷により自力移動・摂食が不可能であるなどの最重度の後遺障害者

○療護施設の治療・看護の特色



プライマリー・ナーシング方式

同じ看護師が一人の患者を継続して受け持つことにより、きめ細やかな看護体制を整備。



ワンフロア病棟システム

患者のわずかな意識の回復の兆しをとらえることが可能となり、集中的に観察。患者の日常生活行動や動作訓練がスムーズに行われるよう、スペースを確保。



高度先進医療機器

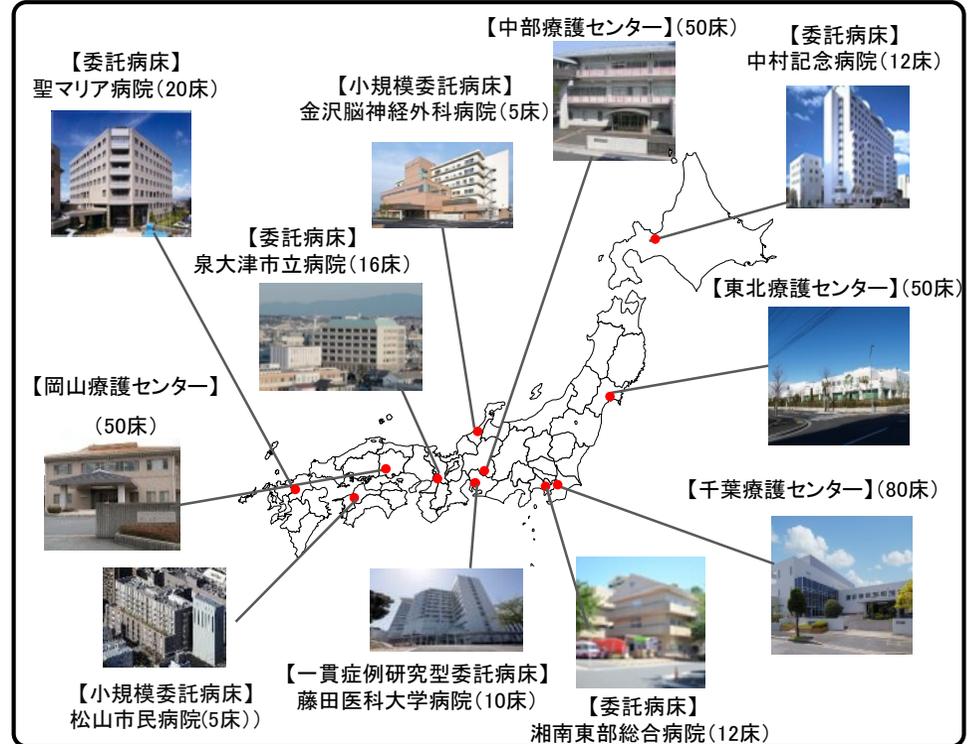
残存する脳機能や新たな脳機能の出現の評価などを実施。治療効果の判定や、効果的な治療・リハビリ・看護方法の策定などが可能。



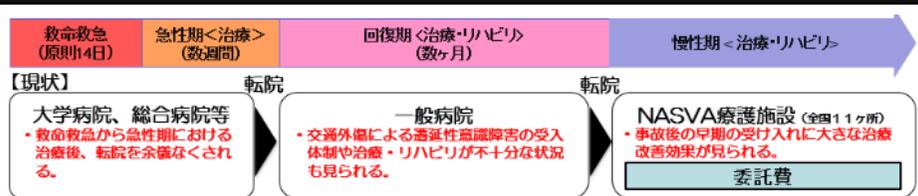
療護看護プログラム

温浴刺激療法、用手微振動、ムーブメントプログラム等の全部又は一部を導入し、日常生活行動の再獲得(定期的排便、夜間睡眠、経口摂食など)を目指す。

○療護施設の現状(4ヶ所の療護センター・7ヶ所の委託病床)



○一貫症例研究型委託病床



【一貫症例研究型委託病床の設置】

受入体制及び調査・研究能力を有する大学病院に委託病床を設置

委託費+調査・研究費(治療・リハビリの効果評価・検討・改善及び成果の普及)

○平成19年度からこれまでの委託病床拡充の経緯

- ・H19.12～ 中村記念病院(北海道札幌市)
- ・H19.12～ 聖マリア病院(福岡県久留米市)
- ・H25. 1～ 泉大津市立病院(大阪府泉大津市)
- ・H28. 5～ 湘南東部総合病院(神奈川県茅ヶ崎市)
- ・H30. 1～ 藤田医科大学病院(愛知県豊明市) ※当初は5床で開始
- ・H31. 1～ 金沢脳神経外科病院(石川県野々市市)
- ・R2. 2～ 松山市民病院(愛媛県松山市)
- ・R3. 1～ 藤田医科大学病院(愛知県豊明市) ※5床から10床へ拡充

※令和3年度予算で小規模委託病床を関東地方に設置する予定

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

交通遺児等貸付業務

交通遺児等貸付制度

種別	目的	貸付対象者	貸付金額	利子	返済期間	返還方法	返還猶予	対象者
交通遺児等貸付け (独立行政法人自動車事故対策機構法第13条第5号イ)	保護者が死亡又は重度の後遺障害となったため生活困窮となった家庭の児童の健全な育成を図る。	自動車事故により死亡した者又は重度の後遺障害(第1級～第3級)が残った者の子弟で、義務教育終了前の児童 ※保護者が生活保護を受けているなど生活困窮世帯が対象	一時金 (貸付当初) 15万5千円 月額2万円 又は1万円 入学支度金(小中学校入学時希望者) 4万4千円	無利子	中学卒業後、6月又は1年据え置き、以後20年間	月賦、月賦・半年賦併用、一括	高校、大学に在学するとき 災害、傷い、疾病等により返還困難なとき	74人 (R1年度未現在)

交通遺児等及びその家族に対する精神的支援

交通遺児等とその家族を会員とする「友の会」を設置し、会報の発行や子ども同士・保護者同士のコミュニケーションの場を提供するなどの精神的支援を図っている(子どもの教育問題、将来への不安などの悩み等を共有)。



「友の会の集い」



保護者同士のコミュニケーション

参加した家族の声

- ・日頃心に思っていることを口に出せたり、普段なかなか話せないこと等を聞くことができ、このような場が貴重な一時だったと感謝している。
- ・子供を想う気持ち、夫を亡くした悲しみなどを共感できた。

安全指導業務等① 指導講習・適性診断

- 指導講習・適性診断は、自動車運送事業の安全確保を図る上で重要であり、事業者に対して義務付け。
- 機構は、ユニバーサルサービスを確保する観点から全国の事業者に対して安全指導業務を実施。
- 機構は、国と連携しつつ、国の目標に沿った民間参入促進のための取組を進める。

運行管理者等に対する指導講習



事業用自動車の運行の安全を確保する運行管理者の資質の維持・向上。

運転者の適性診断



事業用自動車の運転者に対し、専用の機器を用いて運転特性、視力等を診断し、安全運転を指導。

民間参入促進のための取組

- 機構では、これまで以下の取組を実施。
 - ・機構が開発したナスバネット(適性診断機器)や講習教材の提供。
 - ・認定事業者において必要な講師・カウンセラーの要件研修の実施。
 - ・参入障壁となる要因分析等のアンケート調査を実施し(平成24年10月~12月)、参入を支援。
- 「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」(平成25年12月24日閣議決定)に基づき作成された工程表に沿って、民間参入の促進のための取組を着実に実行。

指導講習・適性診断における民間参入の状況

■ 指導講習における民間参入の状況(NASVA除く)

	21年度以前	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	R元年度
認定団体数(累計)	0	0	0	7	27	39	57	85	100	118	130

■ 適性診断における民間参入の状況(NASVA除く)

	21年度以前	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	R元年度
認定団体数(累計)	7	10	14	14	36	44	55	69	86	98	109

安全指導業務等 ② 指導講習・適性診断

指導講習

運行管理者や運行管理補助者等に、安全の確保に必要な管理手法を取得してもらうことを目的として、運行管理の実務や関係法令についての講習を行う。

- 基礎講習(任意)・・・新たに運行管理者や運行管理補助者になろうとする者に、必要な法令・実務等の基礎的な知識を習得させるために実施
- 一般講習(義務)・・・すでに運行管理者等になっている者に対し、運行の安全確保に関する業務の一層の充実を図るために実施
- 特別講習(義務)・・・事故などを惹起した営業所の運行管理者に対し、安全意識の向上により事故の再発防止を図るために実施



(グループ討議実施の様子)

適性診断

バス、タクシー、トラック等の運転者に、ドライバーの性格、安全運転態度、認知・処理機能、視覚機能などについて、心理及び生理の面から個人の特徴を把握し、アドバイスを行う。

- 一般診断(任意)・・・運転性向の基本要因に係る諸特性を明らかにするために行う基本的な診断
- 特別診断(任意)・・・一般診断で見出すことが困難な諸特性を明らかにするために行う多角的な診断
- 初任診断(義務)・・・当該運送事業者新たに雇用された者を対象として実施
- 適齢診断(義務)・・・65歳以上の者を対象として実施
- 特定診断Ⅰ(義務)・・・死者または重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前1年間に交通事故を引き起こしたことがない者等を対象として実施
- 特定診断Ⅱ(義務)・・・死者または重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前1年間に交通事故を引き起こしたことがある者を対象として実施



(診断機器(i-NATS)による診断)



(視覚機能の測定の様子)

安全指導業務等 ③ 安全マネジメント業務

- 機構は、これまで蓄積した経験・知見や体制を活用しつつ、国の取組を補完。
- 機構は、中小事業者を含めた自動車運送事業者全般へ、国の取組と連携して制度の効果的・効率的な浸透・定着を図る。

運輸安全マネジメントの概要

事故等の多発

経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築・改善し、事業者内部における安全意識の浸透・安全風土の醸成が必要

平成18年10月～
運輸安全マネジメント制度の導入

安全マネジメント(PDCAサイクル)

Plan

Do

Check

Act

安全方針の策定等

双方向の
情報の
伝達等

内部監査
の実施

継続的
見直しと
改善

NASVAの取組

【運輸安全マネジメント評価等】

- 機構は、運輸安全マネジメント評価を実施する第三者機関として認定(H21.10)を受け、中小の自動車運送事業者への運輸安全マネジメント評価を実施。
- 安全マネジメントセミナー等による制度の浸透・定着のための啓発等を実施。
- これまで蓄積した知見等を活用し、運輸安全マネジメント業務の内容の一層の充実を図る。

※軽井沢スキーバス事故を踏まえ、貸切バスの事業許可について5年ごとの更新制を導入。行政処分を受けた者は、法令遵守の点で問題があり、事業を適切に運営しない蓋然性が高いことから、認定事業者の安マネ評価を受けさせることとした。このため、認定事業者たるNASVAは、安マネ評価について人員を整備し、対応する予定。令和4年4月以降に更新する貸切バス事業者が対象となるため、令和3年10月から本格稼働することが想定されている。

【国際的取組】(道路交通安全マネジメント)

- ISO(国際標準化機構)における道路交通安全マネジメント規格(ISO39001)の国内審議団体として承認(H20.10)。

自動車アセスメント情報提供業務

- 自動車等の安全性能評価を公表し、**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、メーカーに対しより安全な製品の開発を促すこと**によって、**安全な自動車等の普及促進を図る**自動車アセスメント事業を平成7年度から実施。
- 更なる交通事故死者数の削減を図るため、**先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援し、事故を未然に防止するシステム**について、平成26年度以降、順次自動車アセスメントへ導入。

1. 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、様々な安全性能を評価

衝突安全性能評価(7項目)

<p>フルラップ前面衝突</p> <p>H7年度～</p>	<p>側面衝突</p> <p>H11年度～</p>
<p>後面衝突頸部保護</p> <p>H21年度～</p>	<p>歩行者頭部保護</p> <p>H15年度～等</p>

予防安全性能評価(7項目)

<p>衝突被害軽減ブレーキ(R4年度より対自転車を追加)</p> <p>H30年度～</p>	<p>R4年度～予定</p>
<p>ペダル踏み間違い急加速抑制</p> <p>H30年度～</p>	<p>車線逸脱抑制</p> <p>H29年度～等</p>

事故自動通報(1項目)

エアバッグ無効時検知
自動車(乗員個体状況や位置情報検知)
コールセンター
消防署
救急隊
警察
道路救助隊

<p>レクサス UX</p> <p>H30年度～</p>	<p>日産 デイズ</p> <p>H30年度～</p>
------------------------------	-----------------------------

2. 結果の公表

結果を車種ごとに点数化して公表。
(結果は、自動車メーカーの広報活動等で活用されている)

スバル
レヴォーグ

総合評価
★★★★★ 98%
(2020年度) (186.91/190点)

衝突安全 Aランク 予防安全 Aランク 事故自動緊急通報装置 先進型

96% (96.91/100点) 100% (82.00/82点) 100% (8/8点)

ファイブスター賞

自動車事故対策費補助金(被害者救済対策)

自賠責保険運用益事業におけるこれまでの主な取組

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
S54年度	● 介護料支給開始(自動車事故対策機構) ^{※2}	・ 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
S58年度	● 療護施設の設置・運営開始(千葉療護センター) ^{※3}	【※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
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)	【※3 療護施設】 療護施設の設置状況(令和2年度)
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)	・ 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
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)	【※4 短期入院】 ・ 平成13年度:5ヶ所→令和2年度:205ヶ所
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)	【※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)
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)	【※6 短期入所】 ・ 平成25年度:8ヶ所→令和2年度:136ヶ所
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)	

概要

介護者の病气・各種行事や介護休養等の際に、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が安心して短期入院・入所を利用することができるよう、**国土交通省において、積極的に短期入院・入所の受入れを行う一般病院・障害者支援施設等を指定し、当該指定を受けた病院・施設に対し、短期入院・入所の受入体制の整備・強化に係る経費を補助する制度。**

補助対象

- 「短期入院協力病院」として指定した医療機関 (全国205カ所)
- 「短期入所協力施設」として指定した障害者支援施設等 (全国136カ所)

補助内容

- ① 医療器具・介護器具等の導入に係る経費(補助率：定額,3/4,1/2,1/4)



(医用テレメーター)



(特殊浴槽)

- ② 研修等経費、広報活動費等に係る経費 (補助率：定額)

- ③ **感染症予防対策に係る経費** (補助率：1/4)

事業開始の経緯

● 短期入院協力病院 (平成13年度～)

平成12年度の「今後の自賠責保険のあり方に係る懇談会」後遺障害部会中間報告による「協力医療機関を募集し、短期入院を実施する体制の整備を図ることが適当」との提言。

● 短期入所協力施設 (平成25年度～)

平成23・24年度に行った調査において明らかとなった「多くの介護料受給資格者が、病院だけでなく障害者支援施設等への短期入所を利用している」等の実態を踏まえ、被害者団体等との意見交換会で 支援のあり方について 検討。

 **在宅介護を支援するため、短期入院・入所に対する支援が必要**

<短期入院協力病院・短期入所協力施設とは>

短期入院協力病院

在宅重度後遺障害者の短期受入を行う病院であり、医師による診察、検査及び経過観察の他、介護技術等の介護者向けの指導等を受けることができるもの。

短期入所協力施設

在宅重度後遺障害者の短期受入を行う障害者支援施設等であり、短期入所サービス(入浴、排泄及び食事等の介護)を受けることができるもの。

※受入対象者は、(独)自動車事故対策機構に認定された介護料受給資格者(特I種、I種、II種)。

※利用期間は、原則1回あたり2日以上14日以内(1年間に複数回の利用可)。

協力病院等の推移

	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
協力病院	126病院	144病院	157病院	166病院	177病院	189病院	193病院	205病院
協力施設	8施設	28施設	47施設	71施設	92施設	107施設	127施設	136施設



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

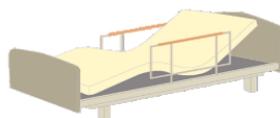
- ① 障害者支援施設 ② グループホーム

現在の補助内容

- ① 介護機器等の導入に係る経費(補助率:定額,3/4,1/2,1/4)



(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(補助率:定額,3/4,1/2,1/4)

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

- ・ 介護機器等の未導入・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職員が少ない(夜間体制が不十分)

介護機器等の導入・職員の人材確保等に支援が必要

拡充

喀痰吸引等の医療行為を行える職員・リハビリを提供できる職員の確保を推進するための措置

喀痰吸引等の医療行為を行える職員の確保

重度後遺障害者を受け入れるためには、**喀痰吸引等の医療行為に対応できる看護職員や介護職員の確保が必要不可欠**

しかしながら…

厚労省においてH30年度に実施された調査によれば、**グループホームに勤務していて、喀痰吸引等の医療行為への対応できる介護職員はほとんどいない状況**であるとともに、障害者支援施設・グループホームともに、**看護職員の特に夜間における配置はほとんどない状況**

補助対象に看護職員を追加

リハビリを提供できる職員の確保

後遺障害の機能回復・維持において、リハビリは極めて重要であるところ、被害者の家族より、介護者なき後の預け先として障害者支援施設に預けた場合、リハビリをされずに放置されてしまうのではないかと懸念の声

障害者支援施設におけるリハビリの提供には、理学療法士等の確保が必要であるところ、厚労省においてH30年度に実施された調査によれば、**理学療法士等の障害者支援施設への配置はほとんどない状況**

補助対象に理学療法士等を追加

組織概要

名称 公益財団法人 日弁連交通事故相談センター (<http://www.n-tacc.or.jp/>)

設立日 昭和42年9月29日

主な事業内容

- ・自動車事故の損害賠償に関し無償による法律相談及び示談のあっ旋
 ※全国156か所の相談所において交通事故の民事紛争に関する法律相談業務を、42か所において示談あっ旋業務を実施 (R3.4.1現在)
- ・自動車事故による損害賠償額算定の合理化に関する調査研究
- ・自動車事故による民事損害賠償訴訟の適正迅速化に関する調査研究
- ・自動車事故損害賠償に関する知識の普及及び広報

等

主な相談内容

- ・賠償責任者の認定 (無断転貸、盗難車の事故等)
- ・損害賠償額の算定
- ・賠償責任の有無、過失の割合
- ・自賠責保険及び自動車保険関係の問題
- ・政府保障事業 (ひき逃げや無保険車による事故のてん補請求の手続き方法)
- ・その他交通事故の民事上の法律問題 (示談の仕方、時効等)



国からの補助金の概要

補助対象事業 自動車事故に係る損害賠償問題について、弁護士が相談に応じ、必要な指導及び示談のあっ旋を行う事業等に要する経費の一部を補助。

補助金予算額 570,000千円 (令和3年度)

補助事業実績	事故相談	年間	31,407件 (令和2年度)
	示談あっ旋	年間	1,077件 (")
	電話相談	年間	1,018件 (")
	高次脳機能障害相談	年間	38件 (")



交通遺児育成給付金支給事業((公財)交通遺児等育成基金)の概要

組織概要

名称	公益財団法人 交通遺児等育成基金 (旧名称: 財団法人 交通遺児育成基金) (http://www.kotsuiji.or.jp/)
設立日	昭和55年8月1日 (※平成23年11月、財団法人 自動車事故被害者援護財団と合併)
主な事業内容	

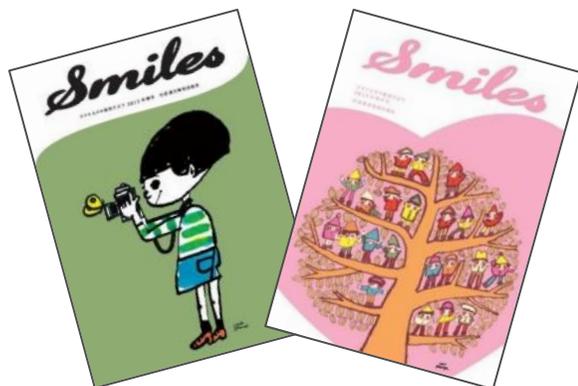
- 交通遺児であって、所定の拠出金を払い込んだ者 (加入者) に対して育成給付金の支給を行う事業 (交通遺児育成基金事業) その他の加入者に対する生活及び学業の支援のための事業
- 交通遺児等の精神的支援に資する事業
- その他基金の目的を達成するために必要な事業 等



自動車事故対策機構が行っている「交通遺児友の会」活動への協力

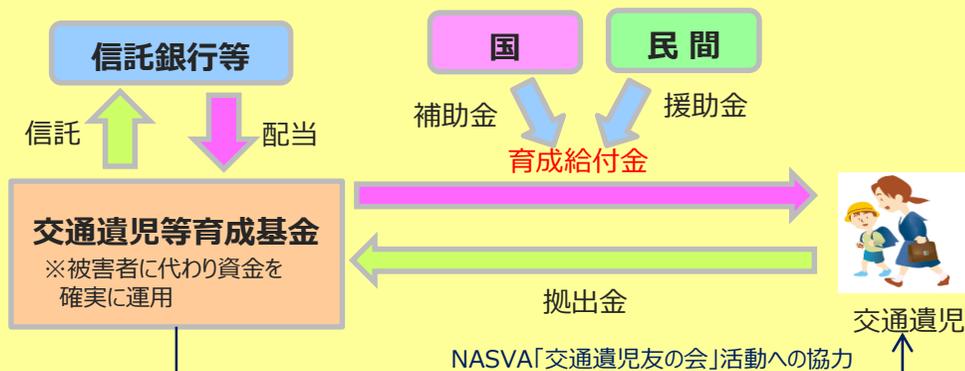
補助対象事業の概要

補助対象事業	自動車事故の交通遺児に対して、一定水準の育成給付金を長期にわたり安定的に給付する事業に要する経費の一部を補助。
補助金予算額	22,688千円 (令和3年度)
補助事業実績	加入総数 580人 (令和3年3月末)



<交通遺児育成給付金支給事業>

交通遺児育成給付金支給事業は、自動車事故の交通遺児が、損害保険会社などから支払われる損害賠償金等の中から、拠出金を(公財)交通遺児等育成基金に払い込んで基金に加入すると、(公財)交通遺児等育成基金が、拠出金を公社債等で安全・確実に運用し、これに毎年の国の補助金や民間からの援助金を加えて、交通遺児に対し満19歳に達するまで育成給付金を支給していく制度。



自動車事故対策費補助金(事故発生防止対策)

先進安全自動車(ASV)の普及 (補助制度)

大型車は事故発生時の被害が大きくなる可能性が高いため、トラック・バスに対して、衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)、車線逸脱警報装置(LDWS)、車両安定性制御装置(EVSC)、ドライバー異常時対応システム、先進ライト、側方衝突警報装置及び統合制御型可変式速度超過抑制装置を搭載した事業用自動車の購入補助を実施。

○補助制度

※内容は令和3年度の例

補助対象装置	令和3年度当初予算		
	補助対象車種	補助率	補助上限
① 衝突被害軽減ブレーキ	・車両総重量3.5トン超20トン以下のトラック ・車両総重量12t以下のバス	1/2	トラック 100,000円 バス 150,000円
② 車線逸脱警報装置 ・ふらつき注意喚起装置 ・車線逸脱警報装置 ・車線維持支援制御装置	・車両総重量3.5トン超20トン以下のトラック ・車両総重量12t以下のバス ・タクシー	1/2	50,000円
③ 車両安定性制御装置	・車両総重量3.5トン超20トン以下のトラック ・車両総重量5トン超12トン以下のバス	1/2	100,000円
④ ドライバー異常時対応システム	・トラック ・バス ・タクシー	1/2	100,000円
⑤ 先進ライト	・車両総重量3.5トン超のトラック(13t超のトラクタ含) ・バス	1/2	100,000円
⑥ 側方衝突警報装置	・車両総重量3.5トン超のトラック ・バス	1/2	50,000円
⑦ 統合制御型可変式速度超過抑制装置	・バス	1/2	100,000円

※ 1車両あたり複数の装置を装着する場合にあっては、1車両あたり上限 トラック: 150,000円 バス: 300,000円

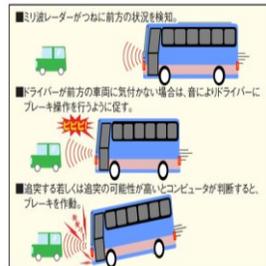
※ 貸切バス事業者に限り、中小事業者以外の者に対して、以下の条件により補助対象とする。

補助率: 1/3 補助上限 ①100,000円 ②33,000円 ③67,000円 ④67,000円 ⑥33,000円 ⑦67,000円

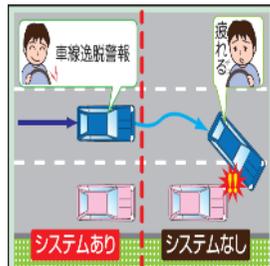
1車両あたり複数の装置を装着する場合にあっては、1車両あたり上限 200,000円

※ トラック及びバスについて、①②③の装置は令和3年10月31日までに新規登録されたものに限る。

衝突被害軽減ブレーキ



車線逸脱警報装置



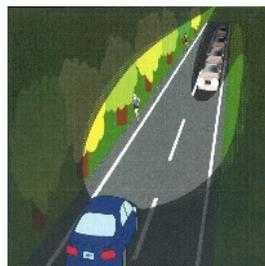
車両安定性制御装置



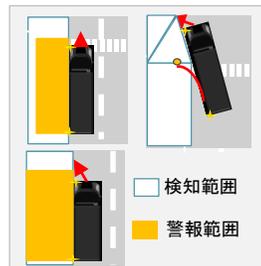
ドライバー異常時対応システム



先進ライト



側方衝突警報装置



統合制御型可変式速度超過抑制装置



概要

過労運転防止に資する機器の導入や、運行管理の高度化・効率化や運転者指導に資するデジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入等を支援することにより、安全性の向上、事故の削減を図る。

○過労運転防止のための先進機器の導入支援

【補助率】導入費用の1/2

【対象装置】ITを活用した遠隔地における点呼機器
 運転者の疲労状態を測定する機器
 運転者の睡眠状態等を測定する機器等



○デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入支援

【補助率】導入費用の1/3

【対象装置】デジタル式運行記録計、ドライブレコーダー



○社内安全教育の実施支援

【補助率】導入費用の1/3

【対象メニュー】ドライブレコーダー等を活用した
 安全運転教育 等

専門的な知見を有する外部の専門家のコンサルティングを通じて、事業者の安全意識の向上を図る



調査事業について

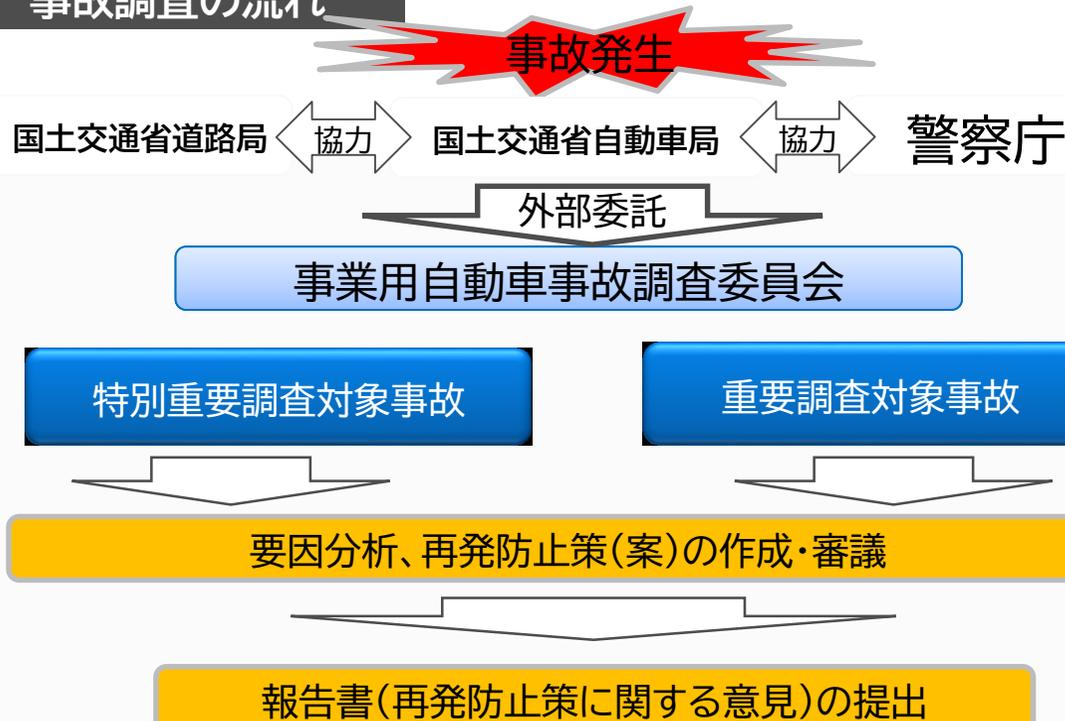
事業用自動車事故調査委員会

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。

これまでの調査対象案件：57件（議決・公表済み47件、調査中10件）

事故調査の流れ



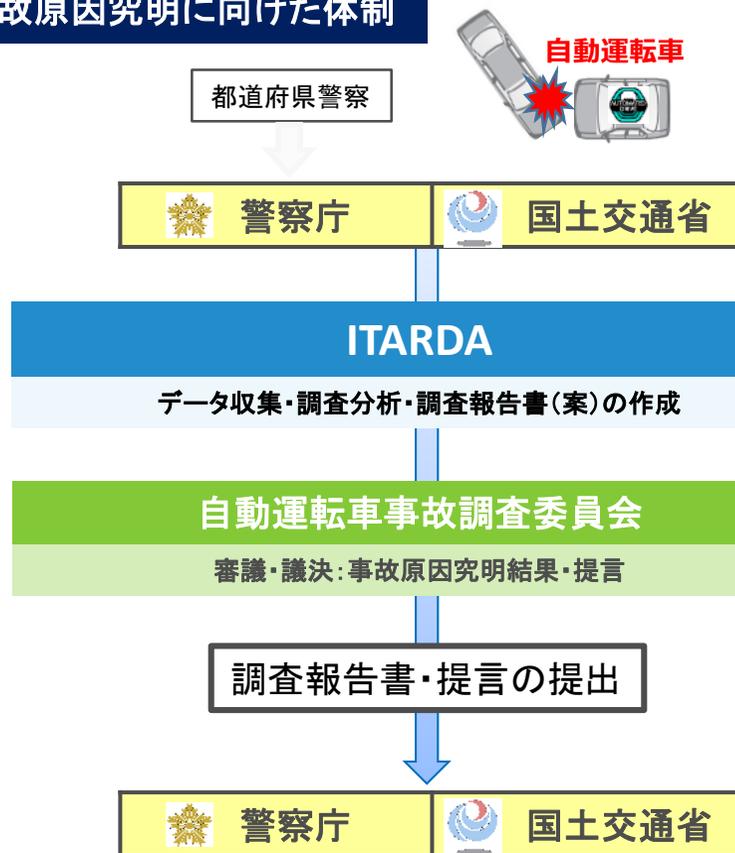
事業用自動車事故調査委員会委員名簿

酒井 一博	公益財団法人 大原記念労働科学研究所 主管研究員
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 医学部医学科公衆衛生学分野 講師
春日 伸予	芝浦工業大学工学部電気工学科 教授
久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 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

自動運転車事故の原因究明・調査分析

- 自動運転車の事故については、事故発生時の自動運転システムや走行環境の状況、ドライバーの対応状況等様々な要因が考えられるため、総合的な事故調査・分析を客観性及び真正性を確保した形で実施し、速やかな事故原因の究明と客観性の高い再発防止策を講じる。

事故原因究明に向けた体制



調査分析手法

人の調査	車の調査	道の調査
<ul style="list-style-type: none"> ● 認知・判断・操作の状況 ● 傷害状況 	<ul style="list-style-type: none"> ● 損壊状態（変形） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路幾何構造 ● 痕跡状況
		
+		
▼自動運転車の事故例調査において追加する調査項目（案）		
人の調査	車の調査	道の調査
<ul style="list-style-type: none"> ● 自動運転の理解度 ● 自動運転車の運転経験度 ● 自動運転中の状態 ● 車両異常挙動の有無 ● 手動介入の時点と状況 	<ul style="list-style-type: none"> ● 車両整備状態 ● 車両異常の有無 ● 走行環境条件 ● 作動開始記録 ● 警報の有無 ● 引継ぎ要求の有無 ● リスク最小化制御の有無 ● 緊急制御・操作の有無 ● 安全装置の制御の有無 	<ul style="list-style-type: none"> ● 車両制御に影響を及ぼす道路交通環境

委員会体制

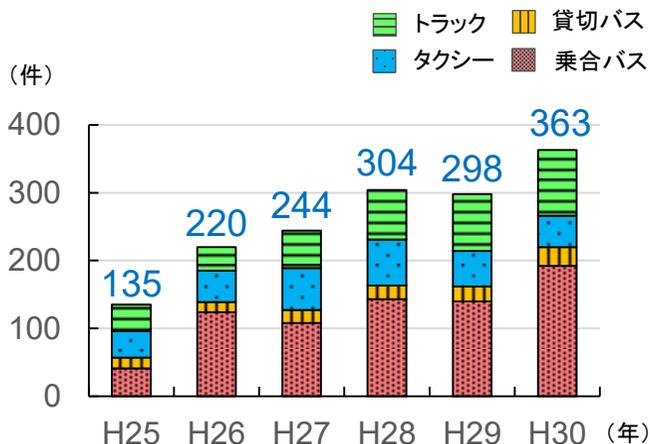
- 構成: 自動車工学、交通工学、法学等の学識有識者7名
- 委員長: 委員互選により選出
- 開催: 年間4回程度
- 任務: ①自動運転車に係る交通事故の原因究明のための調査分析
②同種事故の再発防止、被害軽減に資する施策・措置等の提言

概要

- 事業用自動車の運転者の健康状態に起因する事故の防止を図るため、事故要因の分析や事業者による運転者の健康管理の取組の促進に向けた調査を行う。
- また、重大事故に繋がるおそれのある視野障害や脳疾患等の疾病について、早期発見による事故の防止に向けた調査を行う。

○健康起因事故の分析及び事業者による健康管理の取組の促進に向けた調査 (継続)

- ・ 運転者の疾病により発生した事故について、疾病の種類や事故発生時の状況等を分析
- ・ 健康診断や人間ドックの結果等を活用し、運転者の健康管理に積極的に取り組んでいる事業者の優良事例を調査



【健康起因事故の報告件数】

○視野障害による事故防止に向けた調査(新規)

視野障害と事故との関係性を分析するため、事故を起こした事業用自動車の運転者に対して視野検査のモデル事業を実施



道路標識のかすみ

【緑内障患者の見え方の例】

○スクリーニング検査普及に向けたモデル事業の実施(継続)

脳疾患等の早期発見に有効とされるスクリーニング検査の普及促進のため、スクリーニング検査を受診した運転者について、受診結果や受診後の事業者の対応等を調査。調査結果に基づき、業界全体への普及促進に向けた方策を検討

脳疾患
(H30ガイドライン策定)



心臓疾患
(R1ガイドライン策定)



SAS
(H15マニュアル策定・H27改訂)



【主要疾病に関する取組】

自動車事故分析調査(医工連携)

背景・必要性・概要

- 交通事故について、車両情報、交通事故の発生状況等の「工学データ」と、事故被害者の救護記録、受傷部位等の「医学データ」を統合することで、交通事故における人体への傷害発生のメカニズムを解明
- その成果は、身体的特徴に配慮した保安基準の策定、先進事故自動システムの高度化等に活用

事故詳細調査 (工学データ)

事故被害者の医療データ (医学データ)

〔交通事故がどのように起こり、負傷者へのどのような衝撃があったか調査〕

〔事故発生時の救命活動の詳細、事故による傷害の詳細を調査〕



- ・事故発生状況
- ・道路環境
- ・車両損壊状況
- ・衝突速度
- ・乗員保護装置の作動状況
- ・加害部位 等



- ・病院前救護活動記録
- ・病院への入室時の診療録
- ・受傷者の診断書
- ・医療画像データ 等

〔工学データと医学データを統合し、傷害発生のメカニズムを究明〕

傷害発生原因分析により可能となる新たな安全対策の例

1. 身体的特徴に配慮した保安基準の策定

例：重傷化を防ぐシートベルトの基準化
歩行者の頭部を保護する対策の強化 等

2. 先進事故自動システムの高度化・精緻化

例：事故時の傷害程度の自動予測の精度向上
判定可能な事故の範囲拡大

自動車運送事業の運行管理(点呼)の高度化

概要

- 事業用自動車の運転者に対して乗務の前後に実施する点呼について、運行管理者の業務負担の軽減や感染症対応の観点から、IT機器を活用した非対面による点呼の促進が必要。
- AI等を搭載する点呼機器について、対面点呼よりも高い水準での安全性を確保できること等を要件とする認定制度を構築することにより、その導入を促進し、点呼の高度化を図る。

【現行制度】

運行管理者が運転者に対し、原則対面により点呼を行うことを義務付け

(点呼業務の内容)

- ・運転者の疾病・疲労状態の確認
- ・運行の安全確保のために必要な指示 等

【課題】

- ・運行管理者の業務負担を軽減する観点から、運転者の疾病・疲労状態を把握できる機器導入の促進が必要
- ・感染症対応の観点から、非対面による点呼の促進が必要

対面点呼
の実施

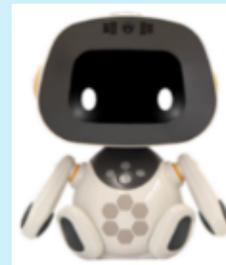


【対応】

AI等を搭載する点呼機器を活用することにより、運行の安全性を対面点呼よりも高い水準で確保する。



運行管理者による判断や指示よりも高い水準での安全性を担保するため、点呼機器の認定制度の構築に向けた実証調査を行う。



<主な機能>

- ・顔や音声の識別機能による運転者の本人確認
- ・血圧計や非接触式体温計等との連携による運転者の体調確認
- ・点呼完了後の車両の鍵の受け渡し

【AI搭載点呼機器の例】

その他

自動車事故被害者の抱えている課題の現状認識

遷延性意識障害

	日中	夜間	課題
急性期	急性期病院		一貫症例研究型委託病床における臨床研究の症例の蓄積や研究成果のヨコ展開
回復期	回復期リハビリテーション病院		
慢性期	療護施設		<ul style="list-style-type: none"> 療護施設の拡充(待機患者の最小化) 療護センターの老朽化対策 療護施設の今後のあり方
慢性期	日中サービス	在宅	<ul style="list-style-type: none"> 療護施設退院後のリハビリ機会確保 協力病院・施設における重度後遺障害者の受入能力向上 (医療行為等への対応等) NASVAと関係機関の連携強化
介護者なき後	介護医療院・療養病床 障害者支援施設・グループホーム等		<ul style="list-style-type: none"> 生活の場の確保 財産管理・身上監護 (成年後見制度の利用等)

自動車事故被害者の抱えている課題の現状認識

脊髄損傷

	日中	夜間	課題
急性期	急性期病院		
回復期	回復期リハビリテーション病院		<ul style="list-style-type: none"> 回復期リハ病棟における入院期間(180日)を超えてリハビリ(治療)を要する場合の病院等の確保
慢性期	日中サービス	在宅	<ul style="list-style-type: none"> 協力病院・施設における重度後遺障害者の受入能力向上 (医療行為等への対応等) NASVAと関係機関の連携強化
介護者なき後	介護医療院・療養病床 障害者支援施設・グループホーム等		<ul style="list-style-type: none"> 生活の場の確保 財産管理・身上監護 (成年後見制度の利用等)

自動車事故被害者の抱えている課題の現状認識

高次脳機能障害

	日中	夜間	課題
急性期	急性期病院		
回復期	回復期病院		<ul style="list-style-type: none"> 継続的にリハビリ(生活訓練)を要する場合の施設等の確保
慢性期	日中サービス (自立訓練等)	在宅	<ul style="list-style-type: none"> 協力病院・施設における高次脳機能障害者の受入能力向上 (社会的行動障害等への対応等) NASVAと関係機関の連携強化
介護者なき後	介護医療院・療養病床 障害者支援施設・グループホーム等		<ul style="list-style-type: none"> 生活の場の確保 財産管理・身上監護 (成年後見制度の利用等)