

今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会（第1回）  
議事次第

日 時：令和3年8月27日（金）  
10時00分～12時00分  
（Web会議方式）

1. 開会
2. 今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会の設置について
3. 自動車事故対策事業の現状等について
4. 本検討会の進め方（案）について
5. 閉会

（配付資料）

議事次第

出席者名簿

資料1 今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会設置  
要領（案）

資料2 自動車事故対策事業の現状等について

資料3 本検討会の進め方（案）

参考資料 現在の自動車事故対策事業における取組み

参考資料 令和4年度予算概算要求（自動車局）の概要

# 第1回 今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会

## 出席者名簿

(敬称略、50音順)

### ○ 委員

(有識者)	佐藤 主光	一橋大学国際・公共政策大学院教授
	戸崎 肇	桜美林大学航空マネジメント学群教授
	福田 弥夫	日本大学危機管理学部長・教授
	藤田 友敬	東京大学大学院法学政治学研究科教授
	槇 徹雄	東京都市大学理工学部教授
	麦倉 泰子	関東学院大学社会学部教授
(関係団体)	赤間 立也	一般社団法人日本自動車会議所 保険特別委員長
	小沢 樹里	一般社団法人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
	坂口 正芳	一般社団法人日本自動車連盟 副会長
	高倉 明	全日本自動車産業労働組合総連合会 会長

### ○ オブザーバー

	尾西 譲	全国共済農業協同組合連合会 自動車部長
	佐々木 修	一般社団法人日本損害保険協会 業務企画部長
	新谷 佳志	損害保険料率算出機構 自動車・自賠責保険部長
	濱 隆司	独立行政法人自動車事故対策機構 理事長
	森田 知之	金融庁 監督局保険課損保モニタリング長

### ○ 国土交通省

	菟川 直也	自動車局長
	野津 真生	自動車局次長
	山田 知裕	大臣官房審議官(自動車)
	長谷 知治	自動車局保障制度参事官
	石田 勝利	自動車局安全政策課長
	久保田 秀暢	自動車局技術・環境政策課長

## 今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会 設置要領（案）

### 1. 趣旨

令和3年7月に「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」の報告書が取りまとめられた。

当該報告書では、今後の自動車事故被害者救済対策のさらなる充実の方向性が示された。また、政府再保険制度の廃止時に残った再保険料の累積運用益の一部で形成した自動車安全特別会計自動車事故対策勘定の積立金を活用して自動車事故被害者救済対策を実施するスキームは平成13年の法改正によって整備されたものであるが、金利情勢など、その後の状況変化を踏まえ、自動車事故被害者救済対策を将来にわたって安定的かつ継続的に実施するための方策に関する検討を進めることが適当であるとされた。

また、自動車損害賠償責任再保険特別会計から一般会計への繰入金の自動車安全特別会計への繰戻しについて、その期限が令和4年度末に到来するところ、一般会計の状況も一定程度考慮しつつ、その取扱いについて検討を要する。

こうした状況を踏まえ、自動車事故被害者救済対策を含む自動車事故対策を将来にわたって安定的かつ継続的に実施していく観点から、自動車事故対策勘定の今後のあり方を検討するため、自動車局に有識者や自動車ユーザー団体、自動車事故被害者・遺族団体からなる行政運営上の検討会を設置する。

### 2. 検討会の名称

「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」とする。

### 3. 検討会の構成

- (1) 検討会は、国土交通省が主催するものとし、有識者、関係団体等を構成員とする。（別紙）
- (2) 構成員は、必要に応じて追加できるものとする。

### 4. 検討会の運営

- (1) 検討会には、座長及び座長代理をそれぞれ1名置く。
- (2) 座長は、必要に応じて、検討事項に関係する者の出席を求めることができる。
- (3) 本検討会は、非公開とする。ただし、座長が必要と認めるときは、その全部又は一部を公開とすることができる。
- (4) 議事概要及び資料については、会議後、速やかに国土交通省ホームページにて公開する。ただし、座長が必要と認めるときは、その一部を非公開とすることができる。
- (5) この設置要領に定めるものの他、会議の運営に必要な事項については、座長が定めることとする。

### 5. その他

事務局を国土交通省自動車局保障制度参事官室に置く。

## 今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会

### 委員等名簿

(敬称略、50音順)

#### ○ 委員

(有識者)	佐藤 主光	一橋大学国際・公共政策大学院教授
	戸崎 肇	桜美林大学航空マネジメント学群教授
	福田 弥夫	日本大学危機管理学部長・教授
	藤田 友敬	東京大学大学院法学政治学研究科教授
	榎 徹雄	東京都市大学理工学部教授
	麦倉 泰子	関東学院大学社会学部教授
(関係団体)	赤間 立也	一般社団法人日本自動車会議所 保険特別委員長
	小沢 樹里	一般社団法人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
	坂口 正芳	一般社団法人日本自動車連盟 副会長
	高倉 明	全日本自動車産業労働組合総連合会 会長
	徳政 宏一	NPO 法人日本頸髄損傷 LifeNet 理事長

#### ○ オブザーバー

金融庁  
一般社団法人日本損害保険協会  
全国共済農業協同組合連合会  
独立行政法人自動車事故対策機構  
損害保険料率算出機構

#### 【事務局】

国土交通省 自動車局 保障制度参事官室

# 自動車事故対策事業の現状等について

---

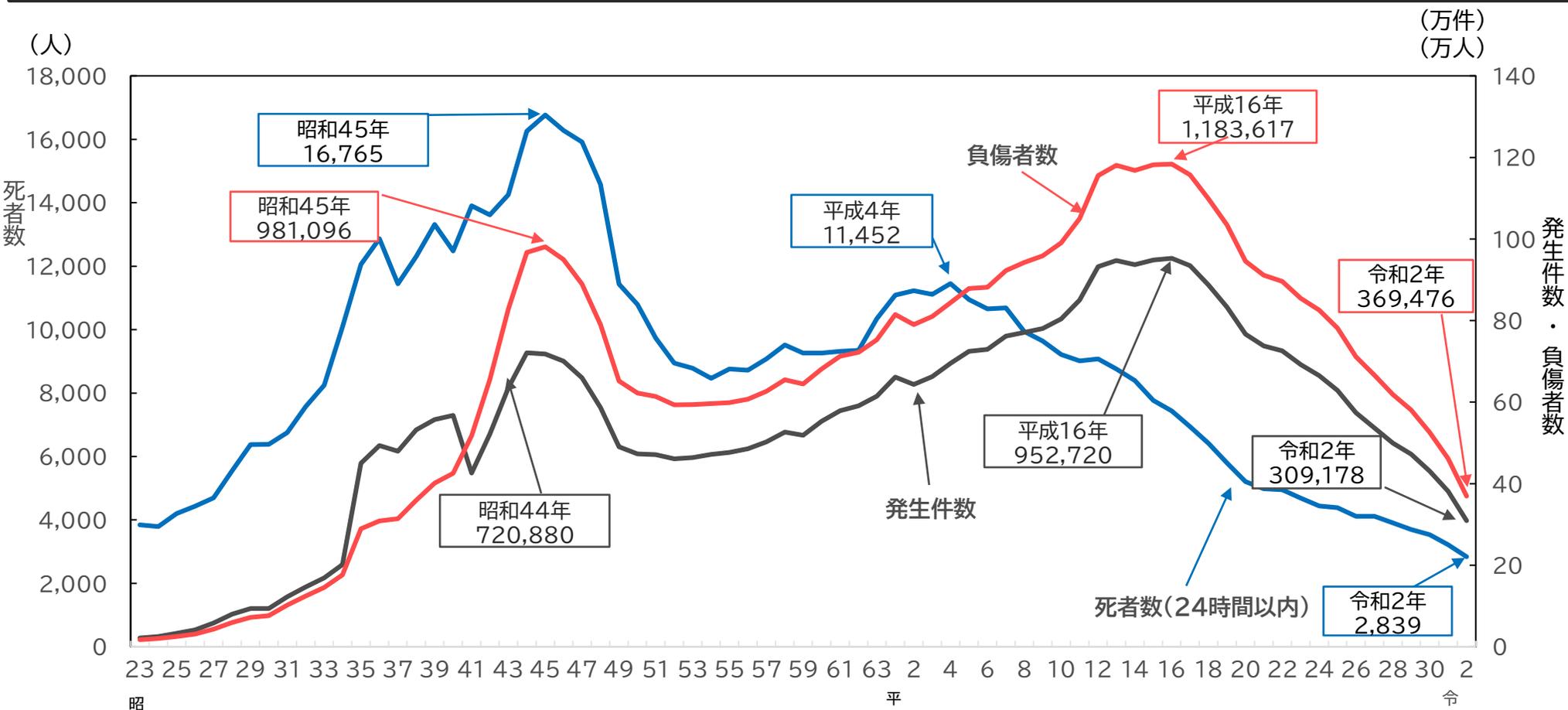
令和3年8月27日  
自動車局

# 1. 交通事故の現状

---

# 交通事故の概況

交通事故の死者数※、負傷者数、事故発生件数はいずれも近年減少傾向にある。



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 本資料において特に指定のない限り、「死者」とは「24時間死者」を指す。  
 「24時間死者」とは、交通事故発生から24時間以内に交通事故が原因で死亡した者をいう。

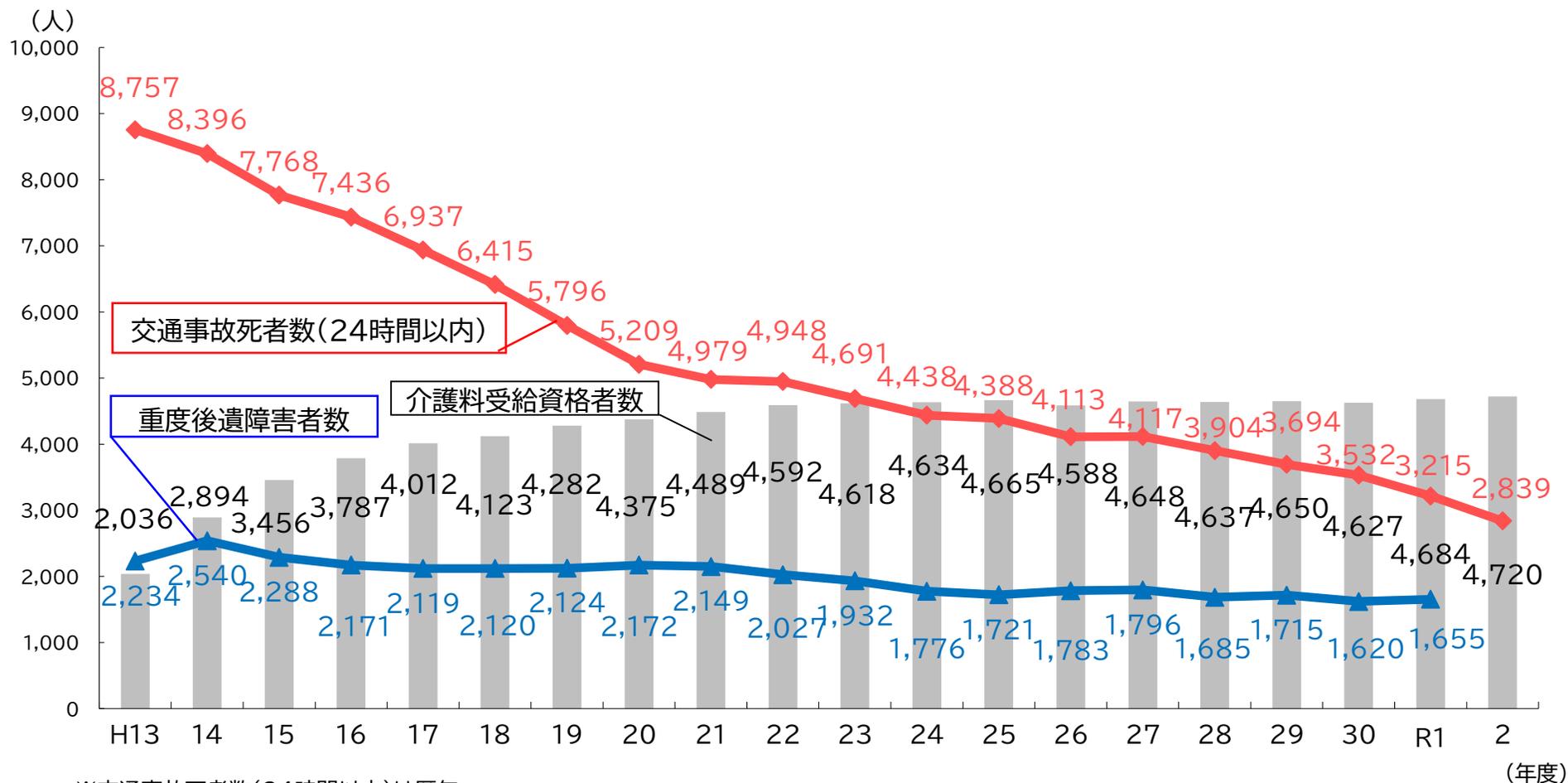
※2 昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

※3 昭和40年以前の件数は、物損事故を含む。

※4 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。

# 重度後遺障害者と介護料受給資格者数の推移

交通事故の死者数は減少している一方、重度後遺障害者数はほぼ横ばい、介護料受給資格者数は微増傾向にある。



※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償保険の支払い件数

# 自賠責保険料の推移

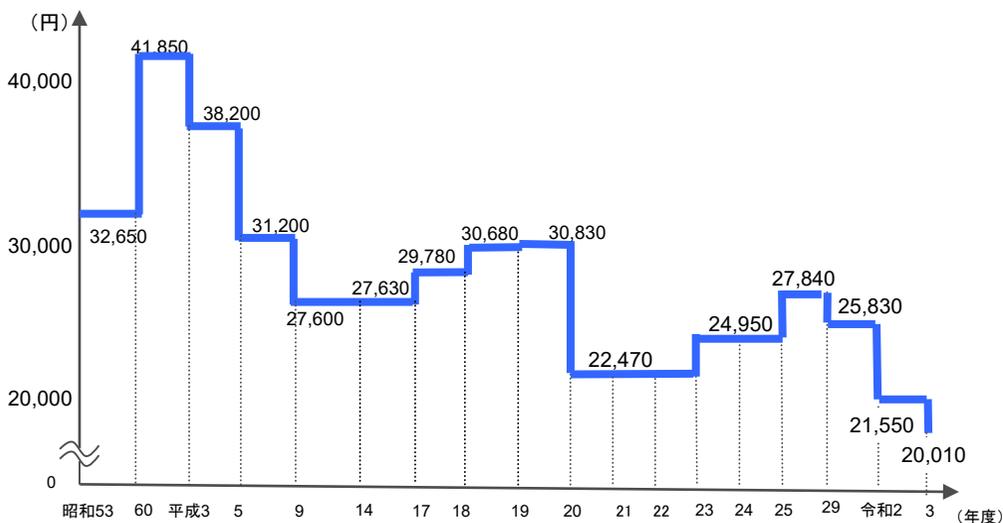
自賠責保険料は近年、交通事故の減少等による損害率の低下に伴い、引下げ傾向にある。  
令和3年1月の自賠審答申を踏まえ、同年4月から全車種平均で6.7%の引下げを実施。

## 自賠責保険料とは

- 自賠責保険料は、金融庁において、保険収支の検証結果に基づき、自動車損害賠償責任保険審議会（自賠審）における審議を経て決定（「自動車損害賠償責任保険基準料率」金融庁告示）。
- 保険収支の検証は、損害保険料率算出機構（損害保険料率算出団体に関する法律（昭和23年法律第193号）に基づき、各損害保険会社が内閣総理大臣の認可を受けて設置した法人）において行われる。当該検証の結果に基づき、金融庁が自賠審に保険料改定の諮問を行う。
- 自賠審は、例年1月に1回開催されている（改定時には2回開催）。
- 令和3年1月の自賠審答申を踏まえ、同年4月から全車種平均で6.7%の引下げを実施。

## 自賠責保険料の推移

※自家用普通乗用自動車2年契約の保険料



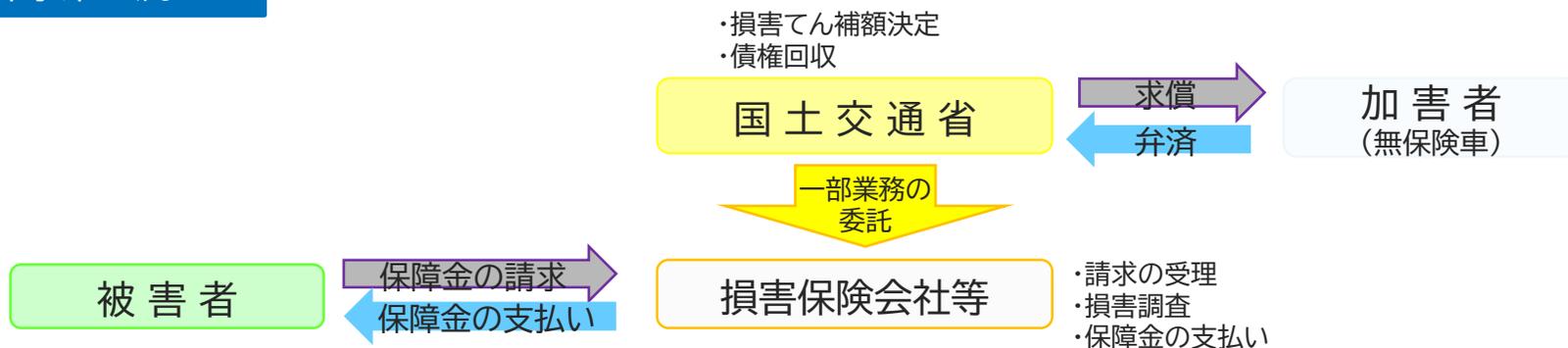
## 令和3年度改定の具体的内容

車種	(契約)	改定前 (R2.4.1~ R3.3.31)	改定後 (R3.4.1~)	改定率
自家用普通乗用	2年	21,550円	20,010円	△7.1%
バス(営業用)	1年	40,370円	37,830円	△6.3%
タクシー	1年	102,200円	93,120円	△8.9%
トラック(営業用普通)	1年	30,530円	28,380円	△7.0%

# 政府の自動車損害賠償保障事業

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(自賠法第72条第1項)

## 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

## 政府保障事業の原資

被保険者からの賦課金(自賠責保険料の一部)

令和3年度  
予算

- ・国の賦課金収入 13億円
- ・自動車1台当たり 約32円/2年  
(自家用普通乗用車2年契約の場合)

## 2. 今後の自動車事故対策事業の方向性

---

# ① 交通安全対策全般

---

第11次交通安全基本計画において、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、重傷者数を22,000人以下とする目標を設定。

## 第11次交通安全基本計画の概要

**交通安全基本計画とは** 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。

**目標期間(第11次)** 令和3年度～令和7年度(5カ年)

## 道路交通の安全についての目標

- 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。**

## 道路交通の安全についての対策の視点

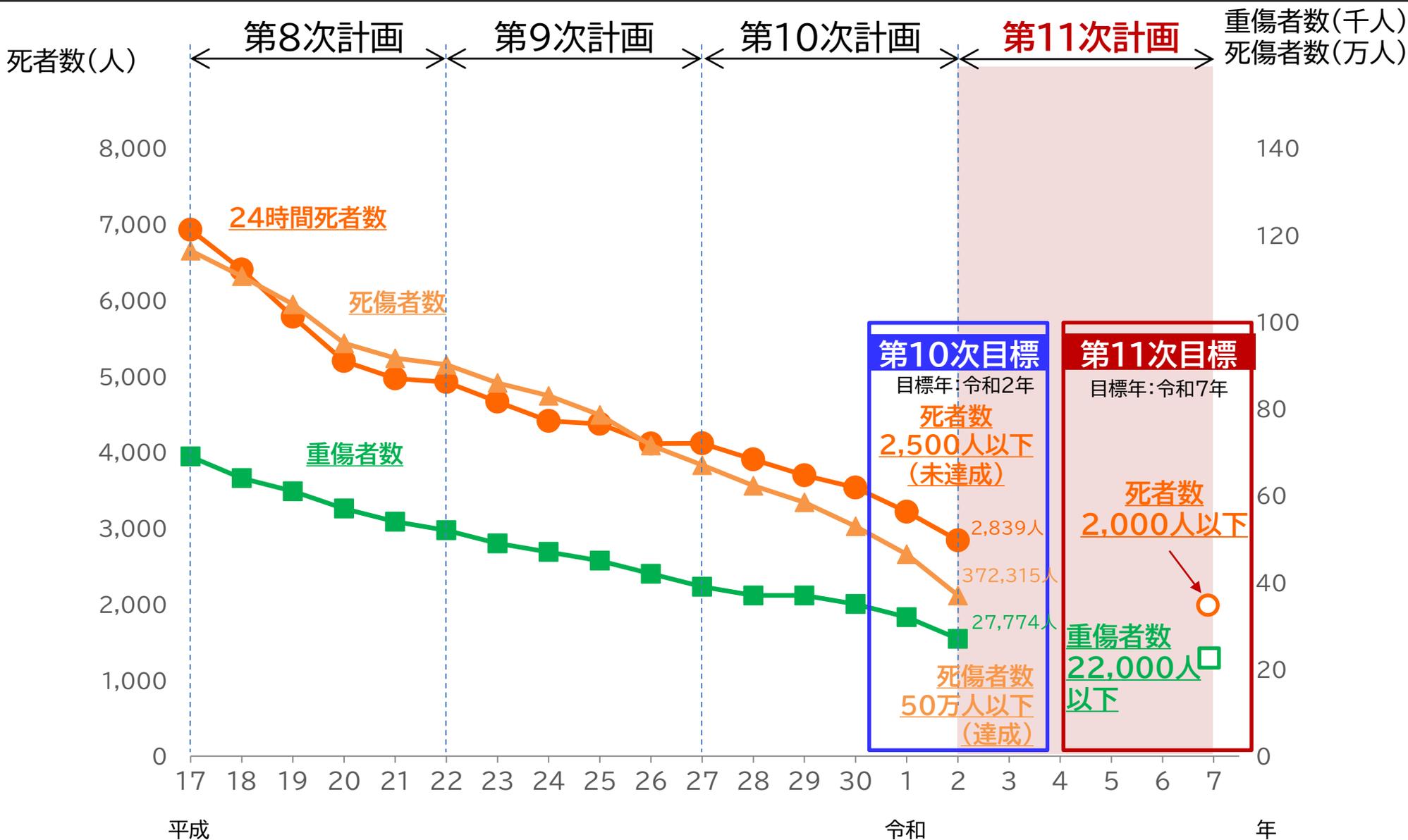
- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進

## 道路交通の安全についての対策の柱

- 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

# 交通安全基本計画の目標と達成状況

第11次交通安全基本計画の目標の達成のためには、更なる対策が必要な状況。



# 現在の自動車事故対策事業としての取組み(令和3年度予算ベース)

国土交通省では、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対策を実施するとともに、新たな自動車事故被害者を生まないための事故発生の防止対策を実施。

## 被害者救済対策

### 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7月現在)>  
協力病院:202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

## 事故発生防止対策

### 安全総合対策事業

#### ○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



## ② 被害者救済対策

---

## 検討の背景

自動車事故被害者等からさらなる施策の充実を求める声をいただくとともに、社会保障制度の変化、介護者の高齢化等など、自動車事故被害者救済対策を取り巻く情勢の変化を踏まえ、さらに効果的、かつ、きめ細かい支援を実現するため、検討会を設置し、今後の取組の方向性を整理。

## 自動車事故被害者及びその家族からの要望

療護施設の充実

リハビリの機会の確保

介護者なき後への備え

事故直後の支援

## 被害者救済対策の目指す方向

- 後遺障害の残った者が**治療やリハビリの機会の提供を安心して受けられる環境を整備**
- **介護者なき後**に対する不安や**事故直後**における不安の軽減を図るため、**安心できる支援策を具体化**

### 療護施設の充実

- 療護施設への待機患者の最小化
- 療護センターの老朽化対策の検討
- 療護施設のあり方の検討

### リハビリの機会の確保等

- 療護施設退院後のリハビリ
- 脊髄損傷を負った場合におけるリハビリ
- 高次脳機能障害を負った場合におけるリハビリ
- 短期入院・入所のあり方の検討

### 介護者なき後への備え

- 生活の場の確保等に必要となる施策の検討

### 事故直後の支援

- 事故直後の被害者への情報提供の充実等

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

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

療護施設全体の体制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

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中長期間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

高次脳機能障害に対する十分な理解・知見を有し、自立訓練を提供している先駆的な事業者を試行的に支援し、効果的な支援策を検討

利用者が必要としている医療行為等への対応が可能な施設が限定的であることを踏まえた短期入所の利用促進策を検討すべき

重度後遺障害者の利用実績の多い施設を個別に調査・分析した上で、利用促進策を検討

## 今後の自動車事故被害者救済対策のあり方 報告書概要

## 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

グループホーム等における厳しい人手不足の状況等を踏まえ、これまで以上に充実した支援策を講じることにより、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

## 今後留意すべき事項

① 障害福祉分野における技術革新への配慮

自動車事故被害者が安全・安心な障害福祉サービスの提供を継続して受けられるよう、今後のICTにかかる技術革新の動向等に配慮し、必要な施策を検討することが適当

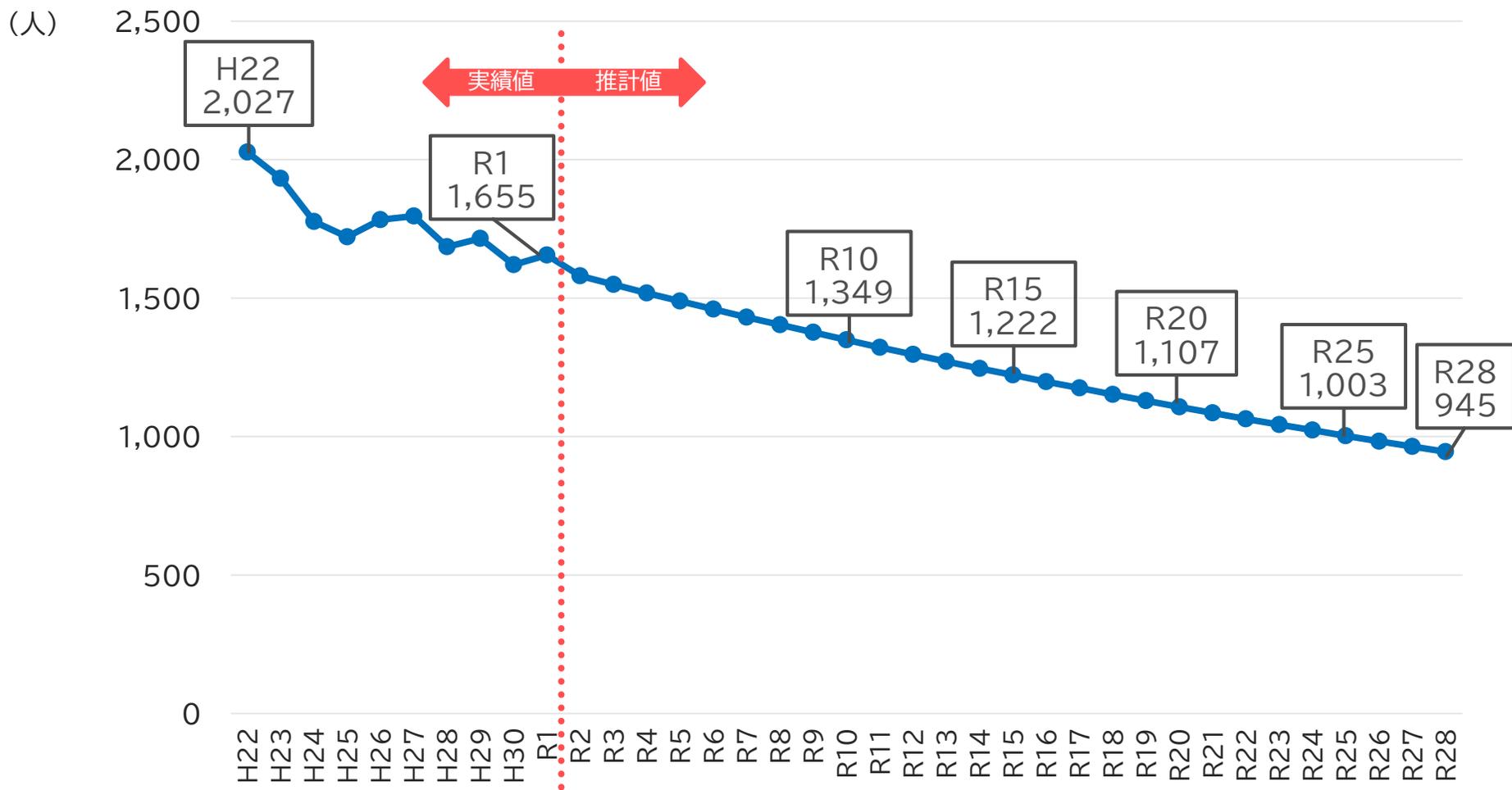
② 自動車事故被害者を巡る状況に対応した施策の継続検討

報告書で一定の方向性をまとめた事項についても、変化の速度を増している社会情勢の変化を踏まえて、不断の見直しを継続

③ 被害者救済対策の将来的な継続性・安定性を確保するための方策の検討

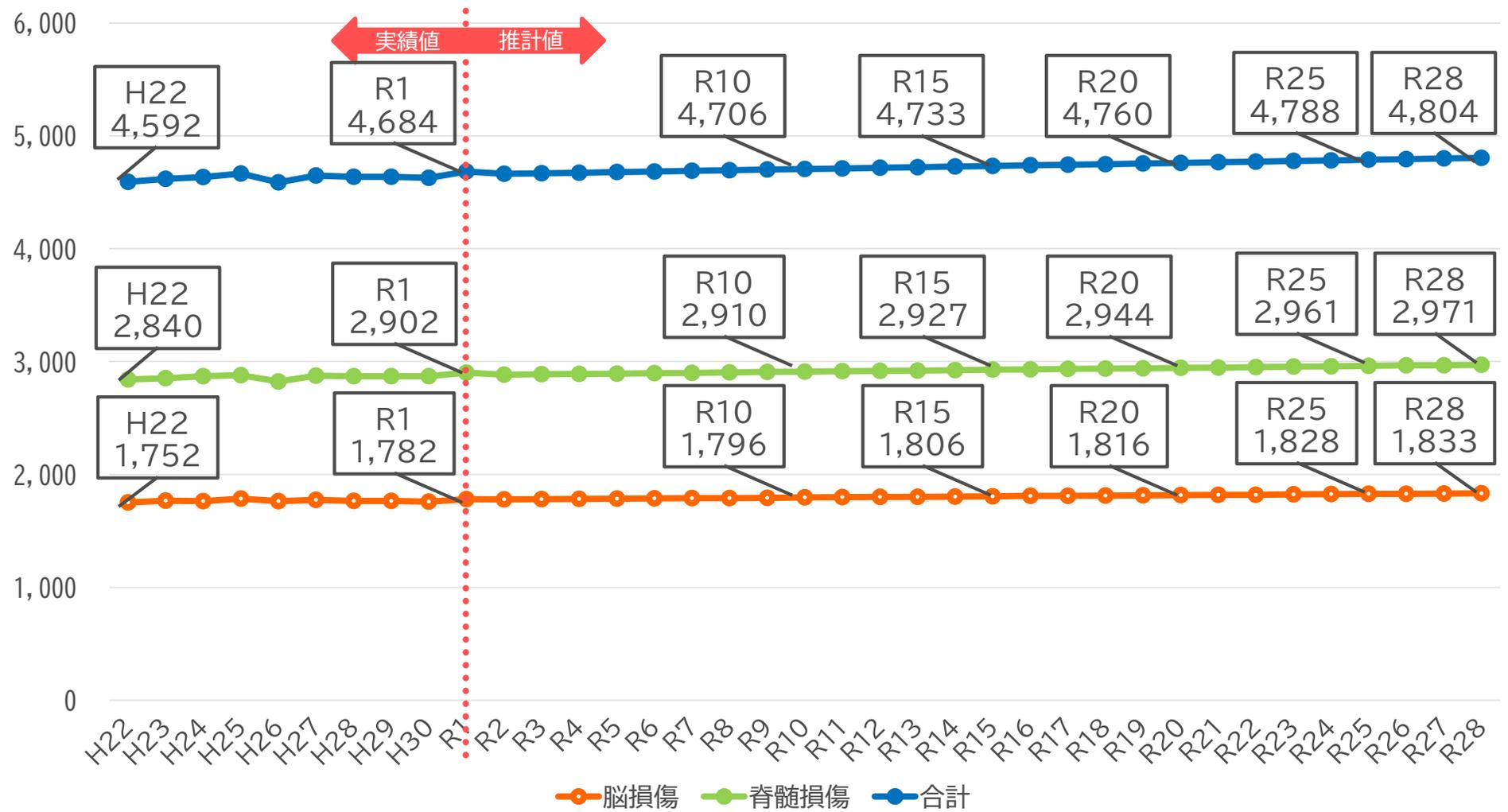
自動車事故対策勘定によって自動車事故被害者救済対策を実施するスキーム確立以降の状況変化を踏まえた同対策を安定的かつ継続的に実施するための方策を検討することが適当

交通事故の発生件数の減少等を要因により、毎年度新たに重度後遺障害者として認定される者は将来に向かって減少していく見込み



※直近10カ年(H22～R1)の実績値を用いて回帰分析を行い、R2以降の数値を予測  
 ※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

新たに重度後遺障害者となる者の人数は将来に向けて減少していく見込みであるものの、各年度末時点における常時又は随時の介護を要する重度後遺障害者の人数はほぼ横ばいで推移してきており、その傾向は今後も一定期間は継続していく見込み



※直近10カ年(H22～R1)の実績値を用いて回帰分析を行い、R2以降の数値を予測

## ③ 事故発生防止対策

---

## 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**
  - ・ 新型コロナウイルス感染症の影響による移動ニーズの変化や、サボカーへの代替促進が進む。

### 【技術の開発・進化】

- **自動運転関連技術の開発・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。死者数全体の約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

\*今後3年から5年間程度

- **短期・中期的視点\***：死亡・重傷化リスクが高い場面に対し、より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
- **長期的視点**：2035年頃までに、自動車技術により対策が可能であるものについて、新たに市場に投入される車が原因となって引き起こされる死亡事故をゼロとすることを旨とする

## 重点項目

### 【歩行者・自転車等利用者の安全確保】

- **歩行者の安全確保**
  - ・ 夜間等対応の衝突被害軽減ブレーキの安全基準の強化
  - ・ 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安全基準の強化
- **自転車等利用者の安全確保**
  - ・ 対自転車衝突被害軽減ブレーキのアセスメント試験の追加、安全基準の強化
  - ・ 検知や通信等による出会い頭事故等防止技術の向上
  - ・ 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市場普及
  - ・ 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

### 【社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止】

- **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**
  - ・ ペダル踏み間違い防止装置の安全基準の検討
  - ・ ドライバー異常時対応システムの装備加速化、安全基準の検討
  - ・ 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
- **危険な運転の防止**
  - ・ 道路標識に係る情報提供装置の普及促進
  - ・ 自動速度制御装置の実用化促進
- **大型車による事故の防止**
  - ・ 衝突被害軽減ブレーキの安全基準の強化
  - ・ バス乗客の安全確保や車内事故の防止
  - ・ 先進安全技術搭載車への代替促進 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
  - ・ 高度な画像認識やAR(拡張現実)技術の活用
  - ・ 事故自動通報システムの搭載拡大、課題検討
- **自動運転車の開発促進・安全確保**
  - ・ 高度な自動運転機能にかかる安全基準の策定
  - ・ 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安全基準の拡充
- **自動運転関連技術等の社会的受容性の向上**
  - ・ 過信・誤解防止対策及び適正利用の推進
  - ・ 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強化 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、V2Xの通信技術やデータ活用による安全対策の推進 など

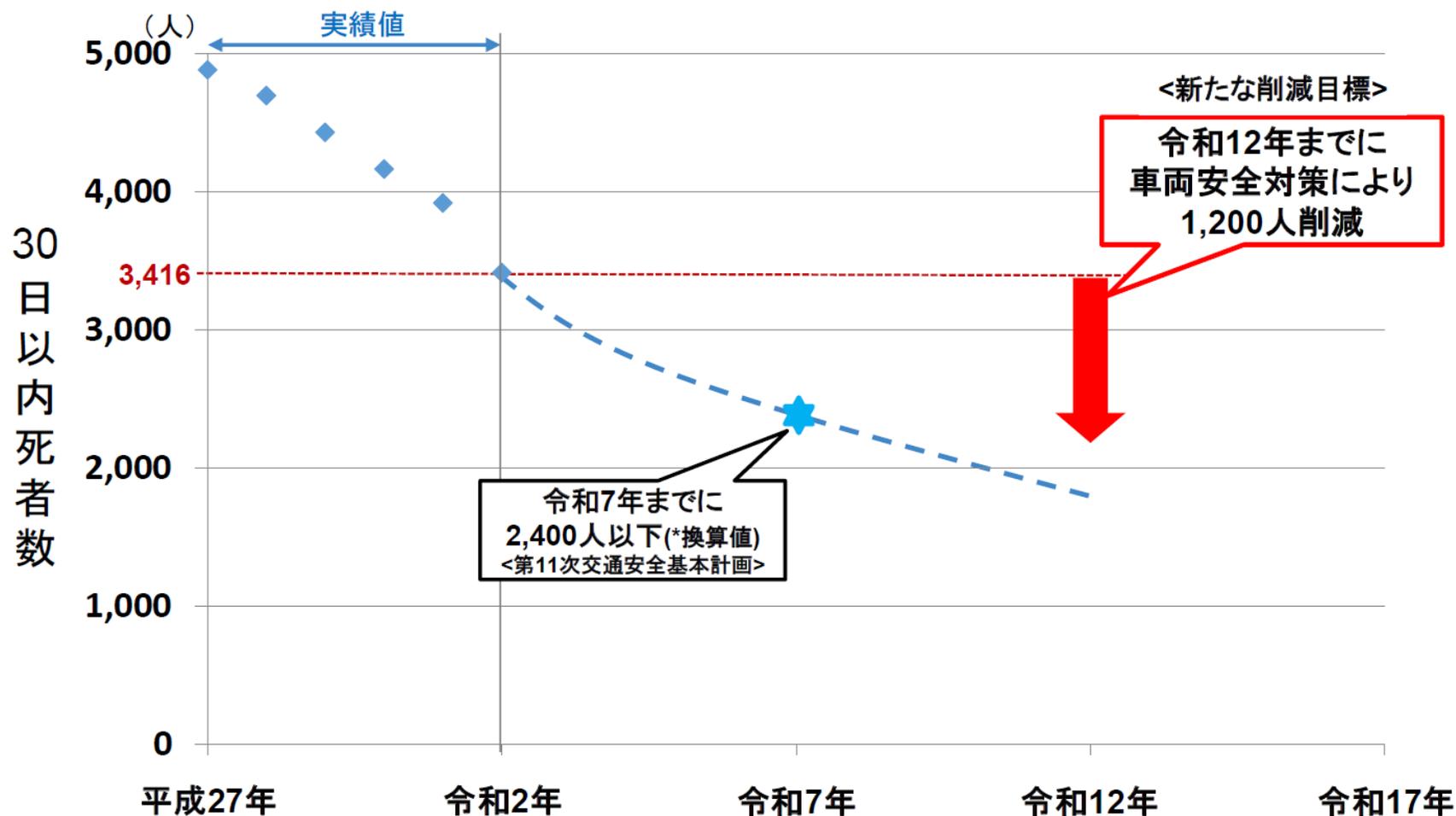
## 新たな削減目標の設定

- 目標年：令和12年(2030年)
- 目標値：車両安全対策により、令和2年(2020年)比で、①30日以内交通事故死者数を1,200人削減、②重傷者数を11,000人削減する。

## 今後の車両安全のあり方：車両安全対策における次期削減目標

令和12年までに、車両安全対策により、令和2年比で、**30日以内交通事故死者数を1,200人削減、重傷者数を11,000人削減**

車両安全における新たな削減目標(30日以内交通事故死者数)のイメージ



# 事業用自動車総合安全プラン2025 [計画期間:令和3~7年度]

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
- 新型コロナウイルス感染症拡大、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

- ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と附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>

- ① 24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**

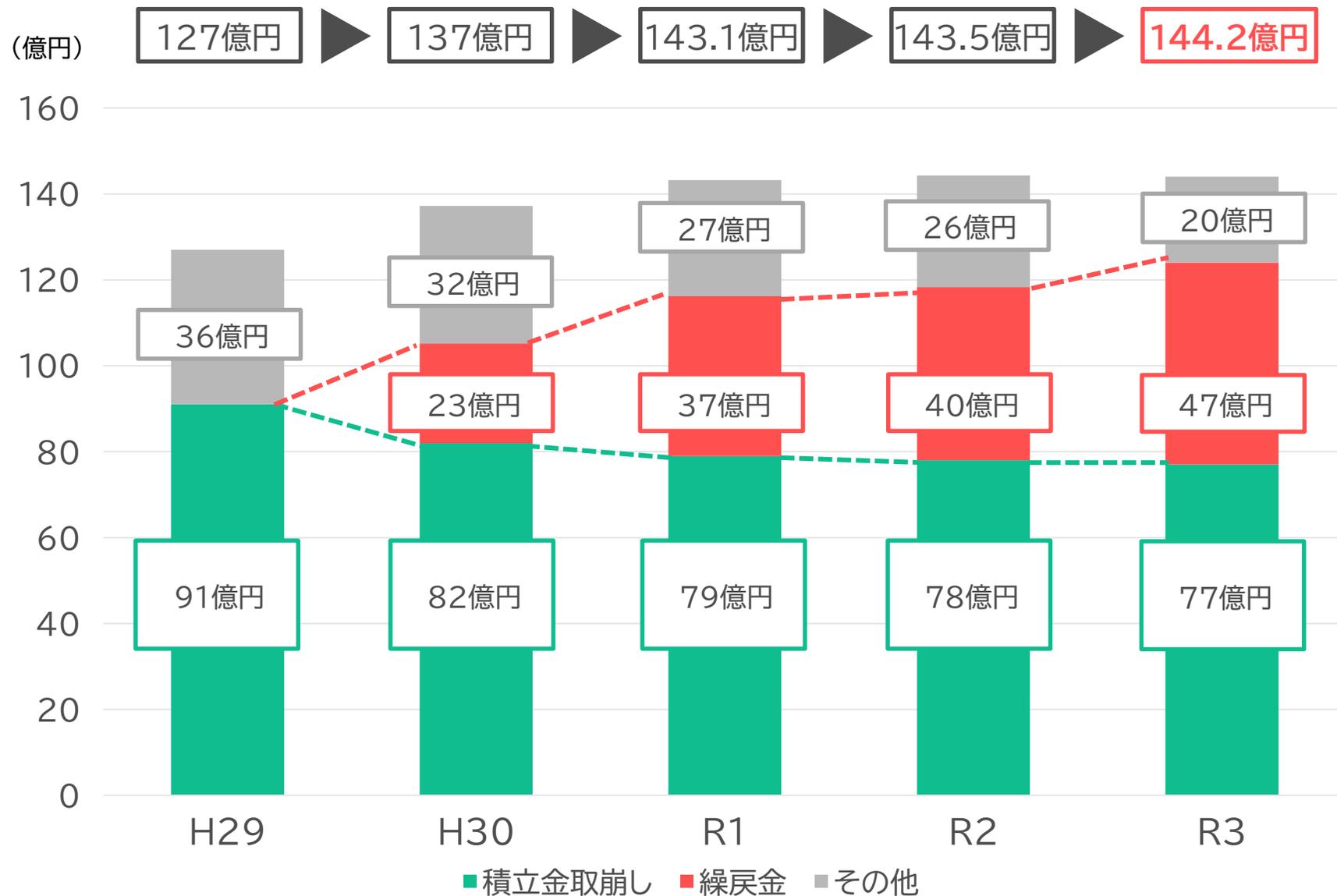
### <各業態の個別目標>

- 【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**

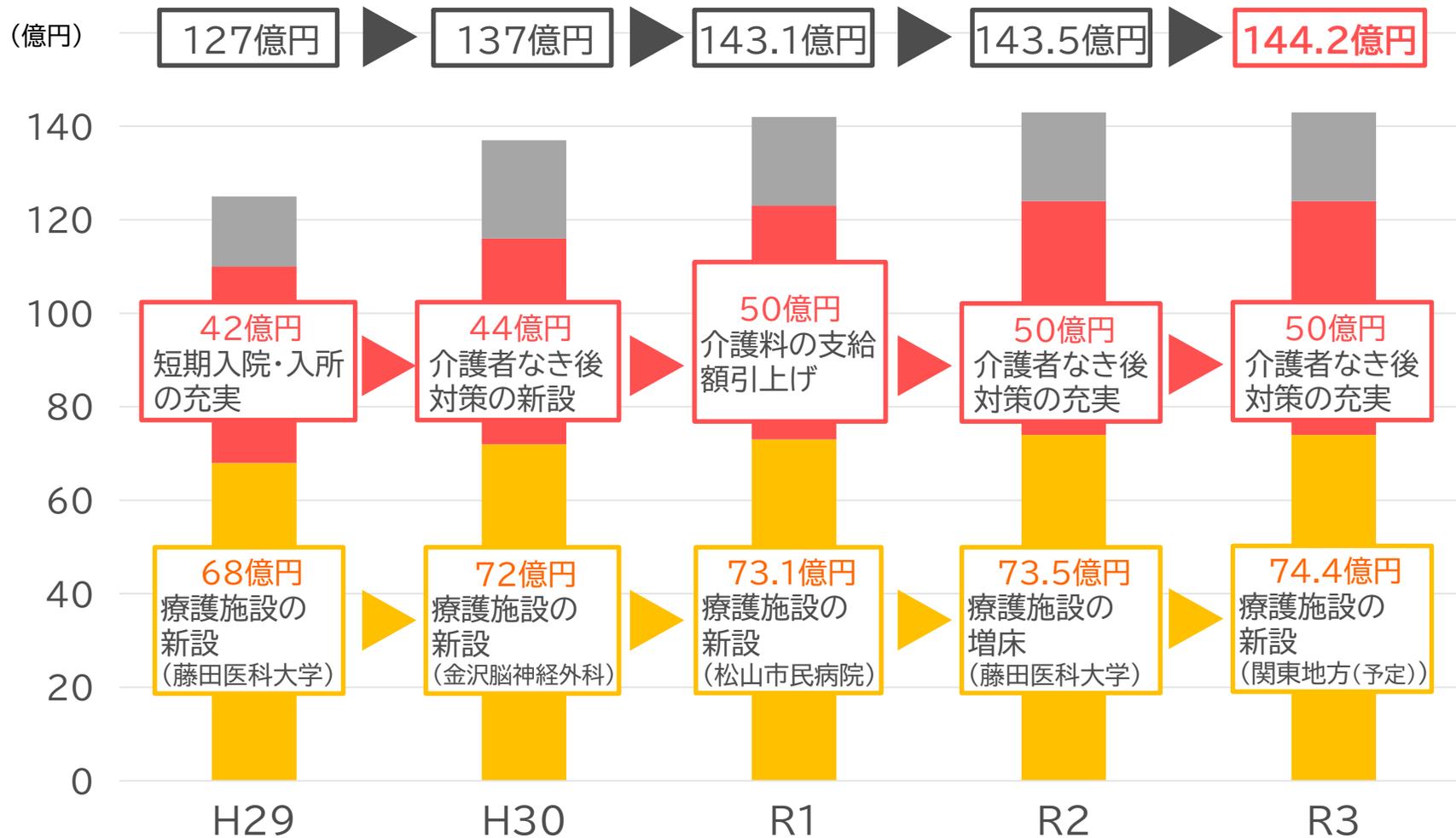
### 3. 自動車事故対策勘定の財政事情

---

## 自動車事故対策勘定の歳入推移(平成29年度以降)



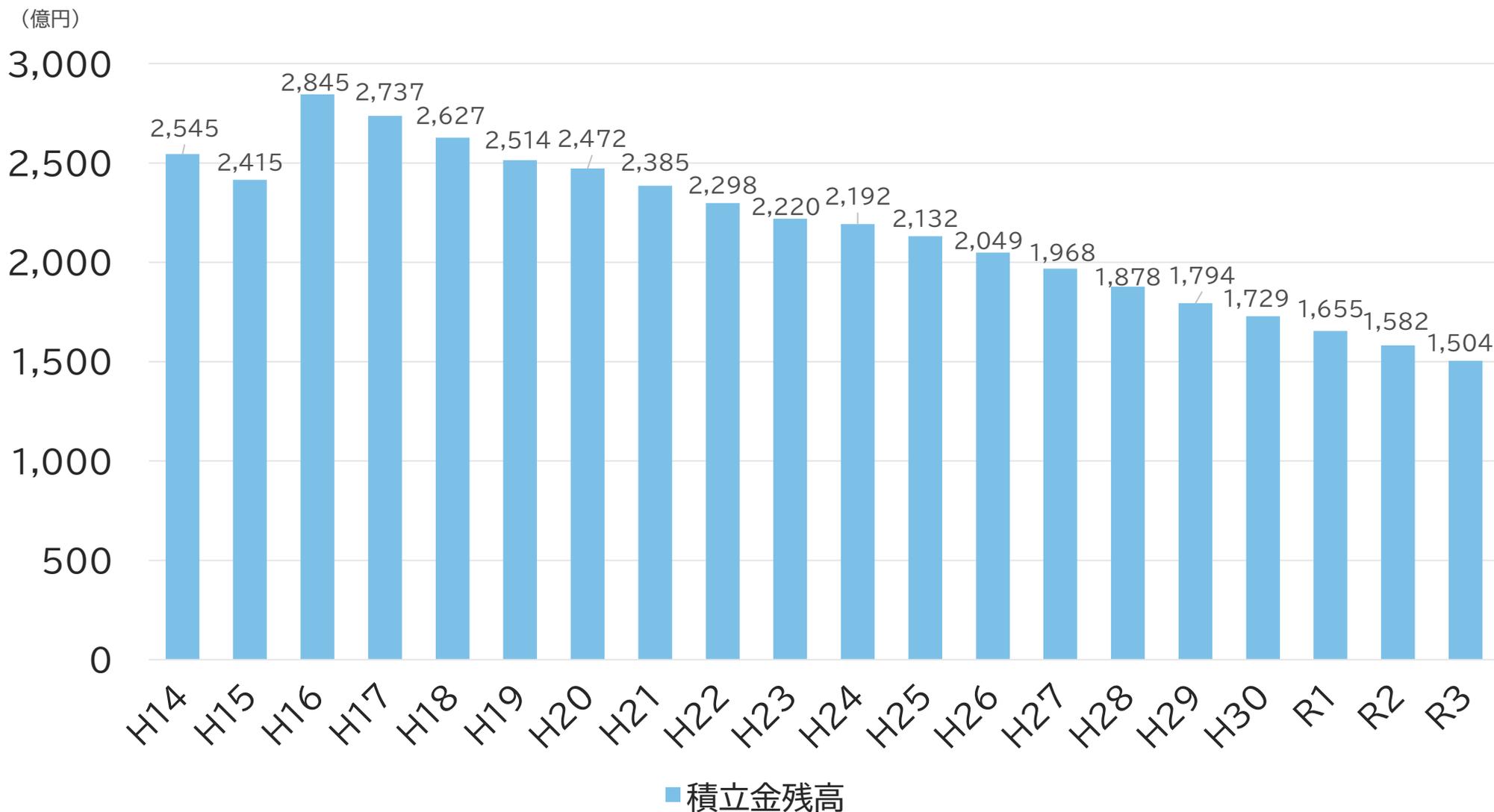
## 自動車事故対策勘定の歳出推移(平成29年度以降)



■ (独)自動車事故対策機構 関係予算 ■ 自動車事故対策費補助金(被害者救済対策関係) ■ その他

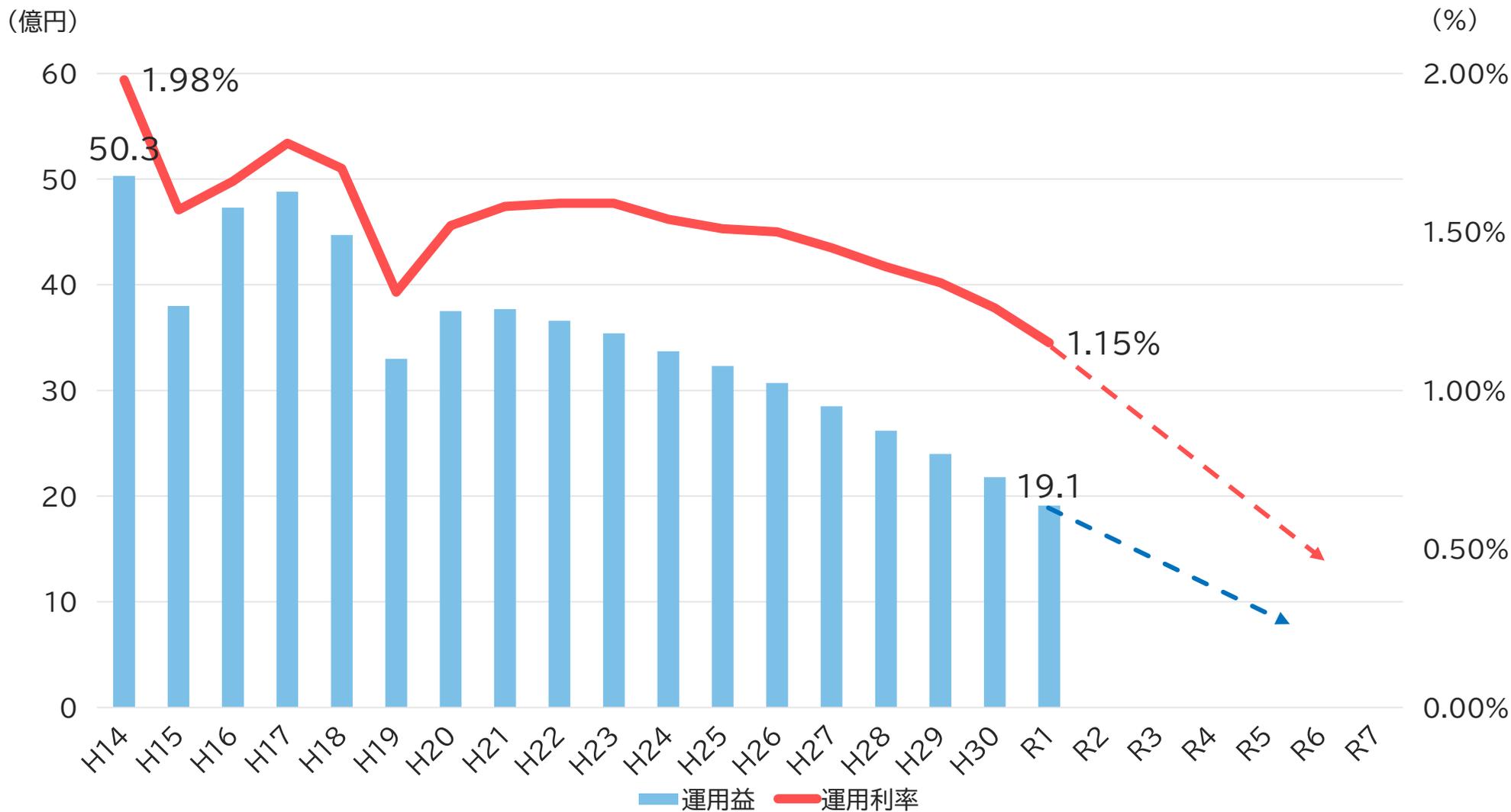
## 自動車事故対策勘定の積立金の推移

積立金が減少し続けており、特に事故被害者が、自動車事故対策事業の将来的な持続可能性に懸念。



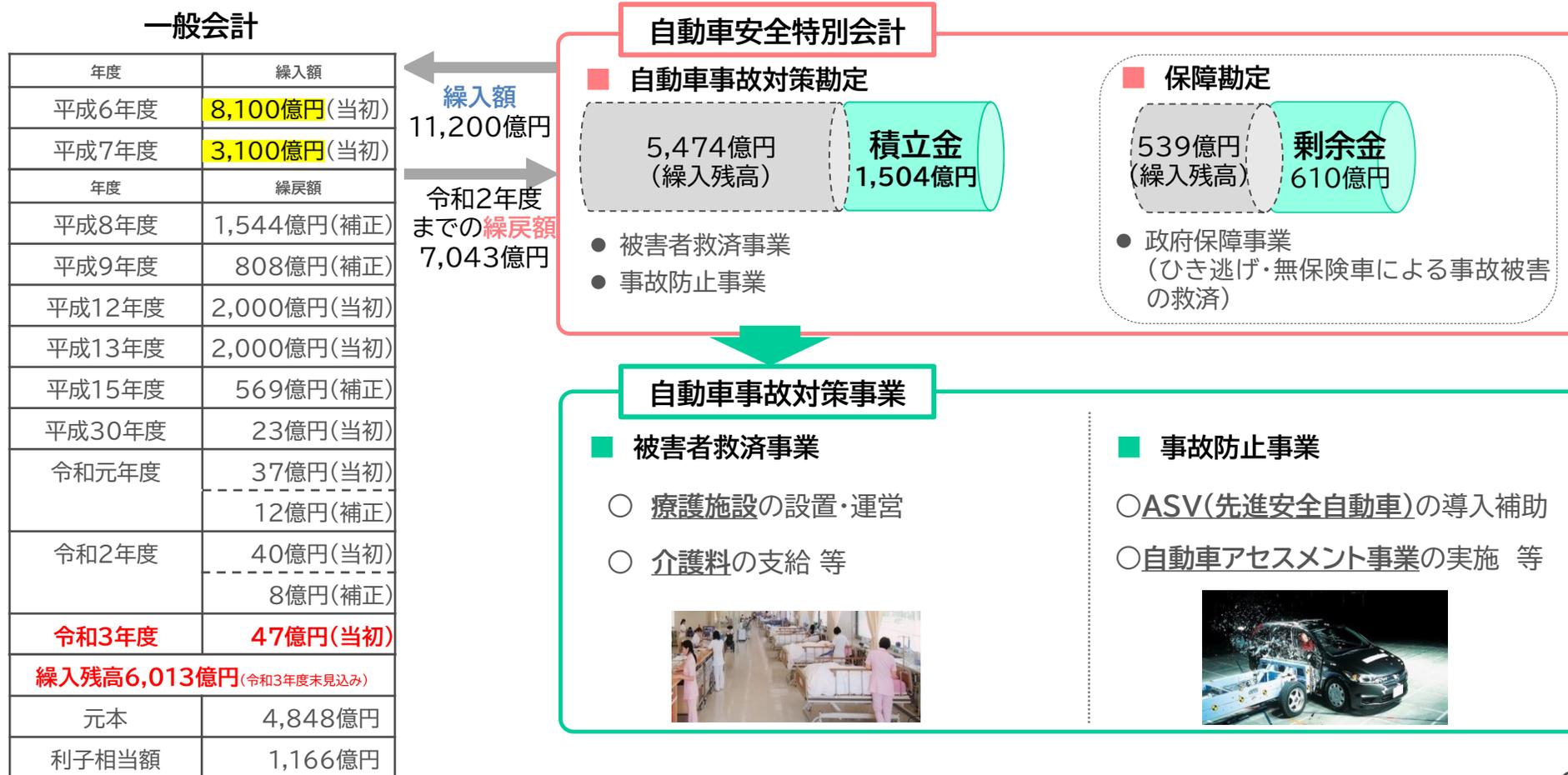
# 自動車事故対策勘定の運用益の発生状況(平成14年度以降)

運用益収入は減少。現在より高い預託金利であった際に財政投融资へ預託したものが順次、満期を迎え、これらを再度預託しているところ、現在の預託金利を踏まえると今後の運用利率のさらなる低下は不可避な状況。



# 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し 概要

- 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。
- 毎年度の繰戻額は、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、繰戻額は47億円の増額。



## これまでの大臣間合意の経緯

 平成9年度から  
平成12年度まで

 平成6年2月10日 合意  
 { 藤井裕久 大蔵大臣  
 { 伊藤 茂 運輸大臣

 平成13年度から  
平成16年度まで

 平成11年12月17日 合意  
 { 宮沢喜一 大蔵大臣  
 { 二階俊博 運輸大臣

 平成17年度から  
平成23年度まで

 平成15年12月17日 合意  
 { 谷垣禎一 財務大臣  
 { 石原伸晃 国土交通大臣

 平成24年度から  
平成30年度まで

 平成22年12月22日 合意  
 { 野田佳彦 財務大臣  
 { 馬淵澄夫 国土交通大臣

 令和元年度から  
令和4年度までの間

 平成29年12月18日 合意  
 { 麻生太郎 財務大臣  
 { 石井啓一 国土交通大臣

## 大蔵大臣・運輸大臣間合意（平成6年2月10日）

1. 一般会計への繰入れは、平成6年度限りの臨時異例の措置として行うものとする。
2. 自賠特会から一般会計への繰入金相当額は、原則として平成9年度から平成12年度（※）までの間において分割して、一般会計から自賠特会に繰り戻すこととする。  
 （※）平成29年の財務大臣・国交大臣合意等により、下線部は、「平成31年度から平成34年度」と改められた。

## 財務大臣・国土交通大臣間合意（平成29年12月18日）

1. 平成6年度及び平成7年度における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。）から一般会計に対する繰入金については、平成30年度において、2,320,307千円を自動車安全特別会計自動車事故対策勘定に繰り戻すこととする。
2. 繰入金の残存額については、従来の大蔵省と運輸省の間の合意事項を維持することとするが、自動車事故対策勘定における積立金の水準と変動状況等に鑑み、平成6年2月10日付けの大蔵大臣及び運輸大臣間覚書（蔵計第238号、自保第38号）記2の「平成24年度から平成30年度」を「平成31年度から平成34年度」に改めることとする。
3. 毎年度の具体的な繰戻額については、被害者等のニーズに応じて被害者保護増進事業等が安定的、継続的に将来にわたって実施されるよう十分に留意しつつ、一般会計の財政事情、自動車安全特別会計の収支状況等に照らし、財務省及び国土交通省が協議の上、決定することとする。ただし、自動車安全特別会計の事業の運営上、予期しない資金手当の必要が生じると見込まれる場合には、平成34年度以前であっても繰り上げて必要額を繰り戻すこととする。


 本年末に令和5年度以降の繰戻しに係る新たな大臣間合意に係る議論が必要

# 一般会計の繰入金の繰入れ・繰戻し状況

(令和3年度末現在)

## 自動車事故対策勘定(保険勘定)

年度	繰入額	繰戻額	元本残高	利子相当額	備考
平成6年度	7,800億円				当初
平成7年度	2,910億円		7,800億円		当初
平成8年度		1,544億円	10,710億円		補正
平成9年度		808億円	9,166億円		補正
平成12年度		2,000億円	8,358億円		当初
平成13年度		2,000億円	6,358億円		当初
平成15年度		508億円	4,358億円		補正(利子分)
平成30年度		23億円	4,358億円		当初(利子分)
令和元年度		37億円	4,358億円		当初(利子分)
令和元年度		12億円	4,358億円		補正(利子分)
令和2年度		40億円	4,358億円		当初(利子分)
令和2年度		8億円	4,358億円		補正(利子分)
令和3年度		47億円	4,358億円		当初(利子分)
令和3年度末累計	10,710億円	7,029億円	4,358億円	1,116億円	

元利計 5,474億円

## 保障勘定

年度	繰入額	繰戻額	元本残高	利子相当額	備考
平成6年度	300億円		300億円		当初
平成7年度	190億円		490億円		当初
平成15年度		61億円	490億円		補正(利子分)
令和3年度末累計	490億円	61億円	490億円	49億円	

元利計 539億円

## 合計

年度	繰入額	繰戻額	元本残高	利子相当額	備考
令和3年度末累計	11,200億円	7,090億円	4,848億円	1,166億円	

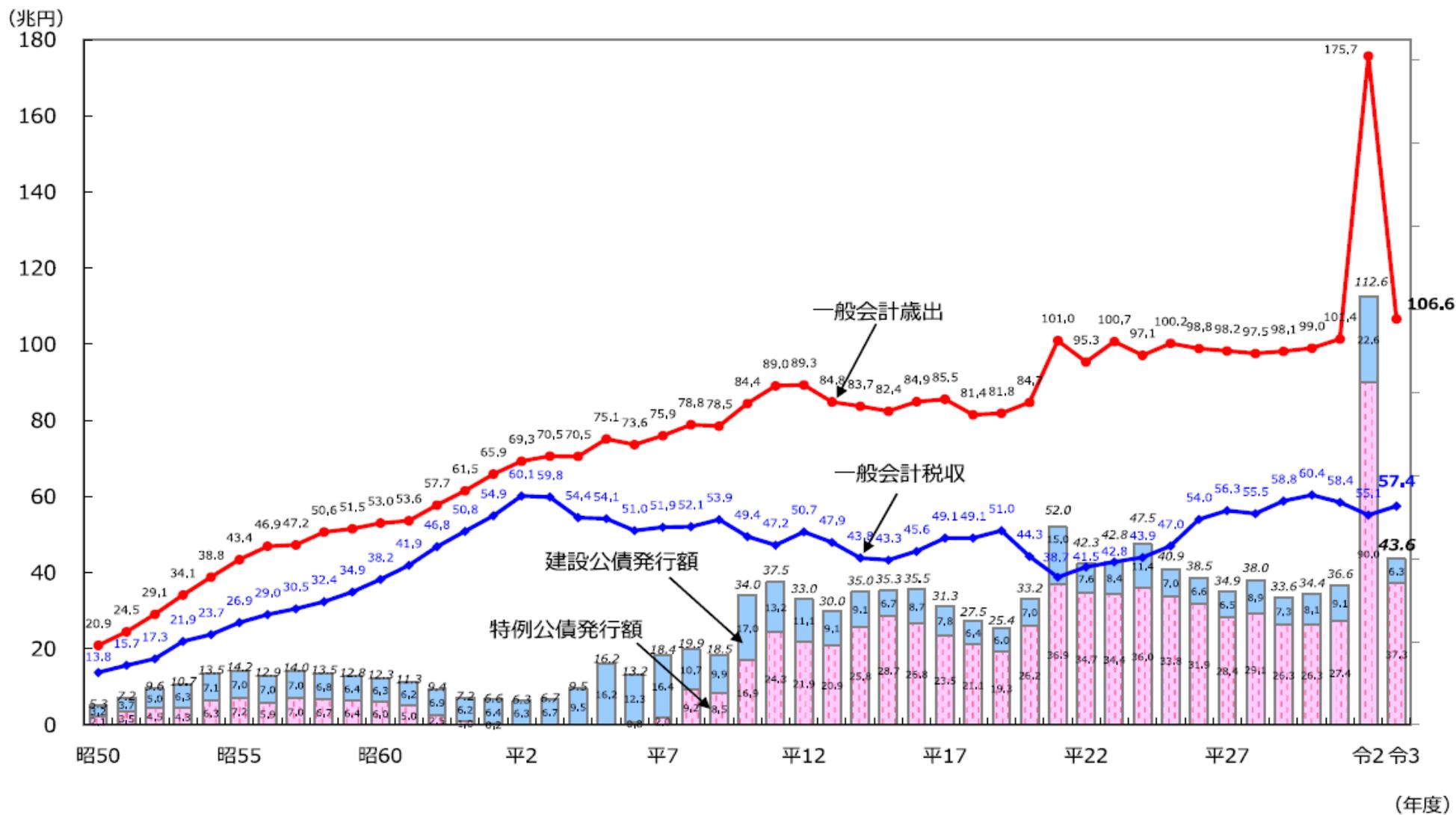
元利計 6,013億円

\*端数処理により合計が合致しない場合がある。

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

●自動車安全特別会計への繰戻しの期限は、大臣間の合意により決められてきており、平成29年に更新された現在の合意においては、令和4年度までを返済期限としている。

●令和3年度予算においては47億円の繰戻しが措置され、3年連続の増額となった。



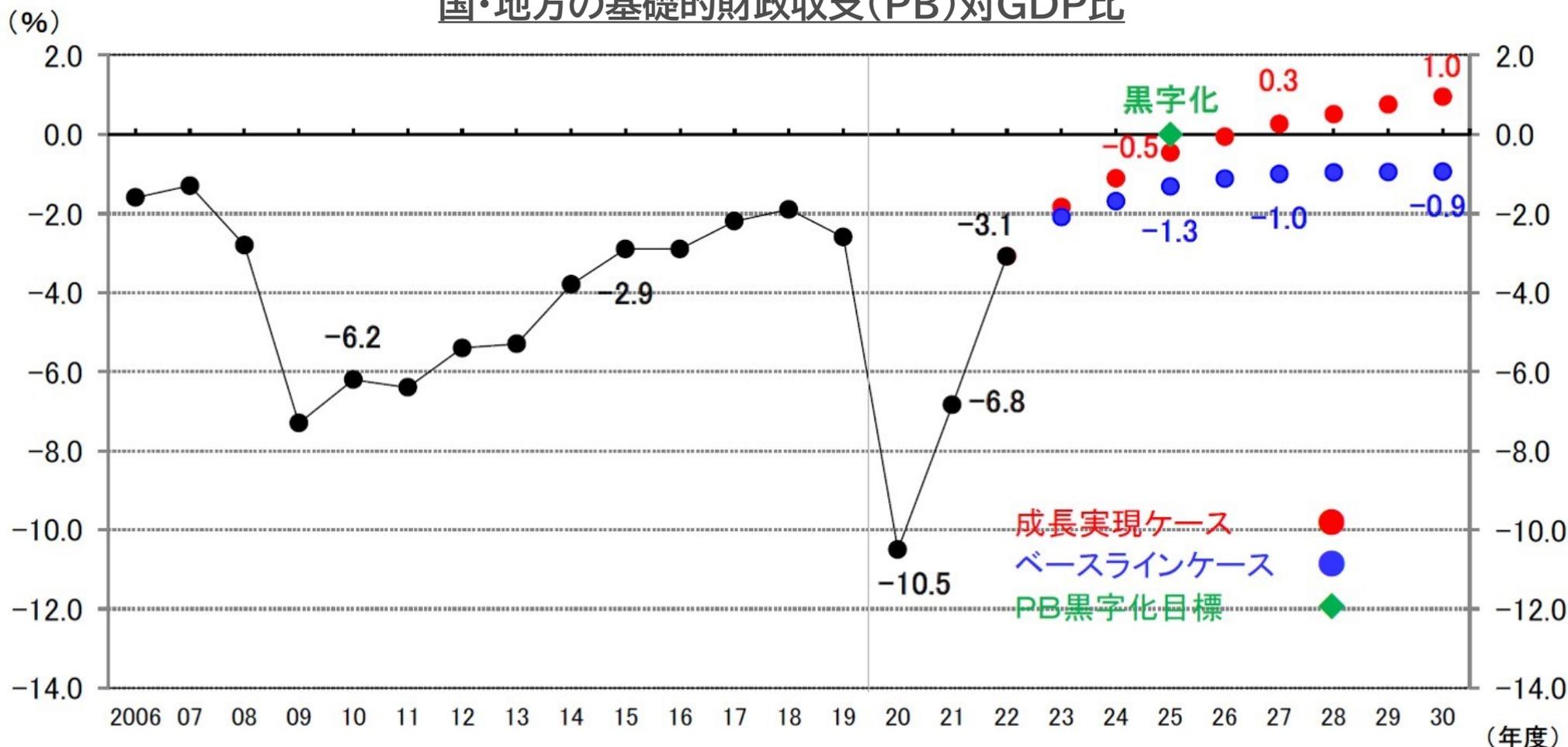
(注1) 令和元年度までは決算、令和2年度は第3次補正後予算案、令和3年度は政府案による。  
 (注2) 令和元年度及び令和2年度の計数は、臨時・特別の措置に係る計数を含んだもの。  
 (注3) 公債発行額は、平成2年度は湾岸地域における平和回復活動を支援する財源を調達するための臨時特別公債、平成6～8年度は消費税率3%から5%への引上げに先行して行った減税による租税収入の減少を補うための減税特別公債、平成23年度は東日本大震災からの復興のために実施する施策の財源を調達するための復興債、平成24年度及び25年度は基礎年金国庫負担2分の1を実現する財源を調達するための年金特別公債を除いている。

## 財政状況の中期的見通し

○ 基礎的財政収支(プライマリーバランス:PB)は、成長実現ケースにおいても、2025年度(令和7年度)でも、対GDP比で0.5%程度の赤字という試算。

※ 基礎的財政収支…社会保障や公共事業等、様々な行政サービスを提供するための経費(政策的経費)を、税金等で賄えているかどうかを示す指標。現在、我が国の基礎的財政収支は赤字であり、政策的経費を借金で賄っている状況。

## 国・地方の基礎的財政収支(PB)対GDP比



(出典)内閣府「中長期の経済財政に関する試算」(令和3年7月21日 経済財政諮問会議提出)

## 4. 自動車事故対策事業の財源を巡るこれまでの議論

---



平成13年の自賠法改正では、政府再保険制度の廃止、これに伴う国による支払適正化のための監督規定の整備、紛争処理機関の設置に加え、政府再保険の運用益について、保険料負担軽減によるユーザー還元と被害者救済等の政策事業の安定的実施の2本柱への活用に係る規定の整備を実施。

## 法案概要

### ① 政府再保険制度の廃止

規制緩和を実施するため、自賠責保険の政府再保険制度を廃止する。

### ② 支払適正化措置

政府再保険における支払い審査にかわる措置として、保険金の支払いを保険会社が行う際には、保険会社は、支払い請求者に対して保険金の支払いに関する情報を提供しなければならないこととし、また、死亡事案等に係る支払いについては国に届け出ること等保険金支払いの適正化のための措置を講ずる。

### ③ 紛争処理の仕組みの整備

保険金の支払いに係る紛争の公正かつ的確な解決のため、保険金の支払いに関する紛争処理の仕組みを整備する。

### ④ 政府再保険の運用益を活用した自動車事故対策事業の実施とユーザー還元

被害者救済対策事業等について計画に基づいて財政上の措置を実施することとともに、保険契約者の保険料等の負担の軽減のための交付金を交付する。

### ⑤ 自動車損害賠償保障事業特別会計への名称変更と勘定の整理

自動車損害賠償責任再保険特別会計の名称を自動車損害賠償保障事業特別会計に改め、保障勘定以外の二勘定を廃止するとともに、被害者救済等のための勘定及び保険契約者の保険料等負担の軽減のための勘定を設け、特別会計の運用益をそれぞれ帰属させる。

# 平成13年改正時における政策事業の整理

平成13年の自賠法改正により、再保険制度が廃止された際、政策事業については、以下のとおり整理の上、自動車事故対策事業として実施されることとされた。

「今後の自賠責保険のあり方に係る懇談会」報告書

平成12年12月26日

## 政策事業についての基本的な考え方

被害者救済対策事業・  
自動車事故防止対策事業の充実

効果の小さい事業の  
合理化・廃止

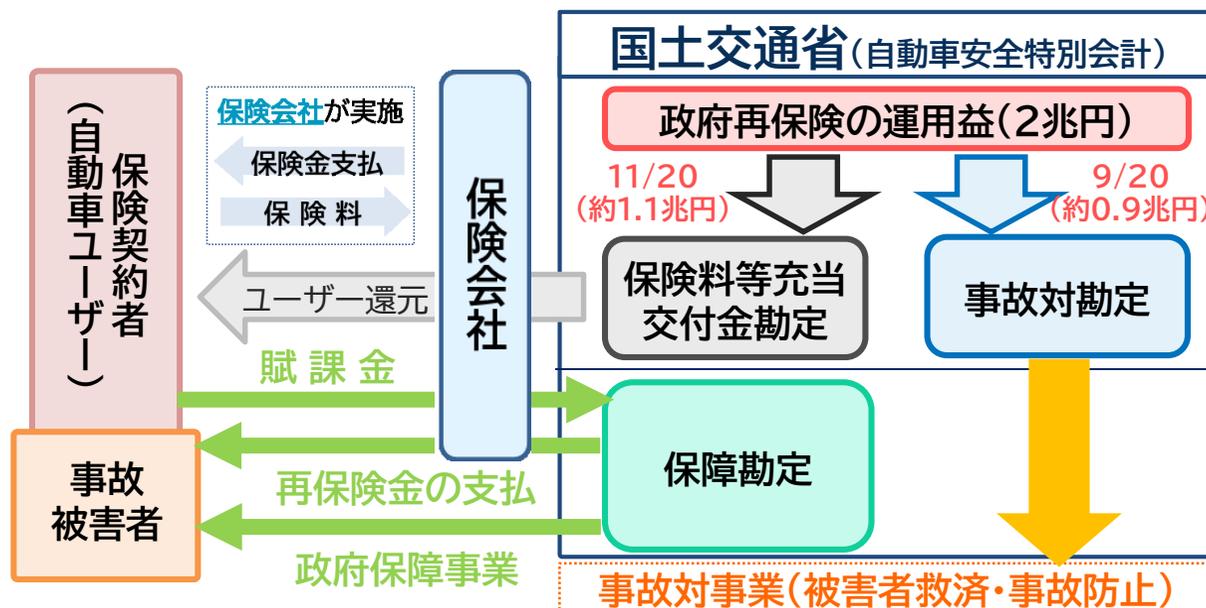
事業実施のための財源として  
現在ある運用益の安定的確保

賦課金はユーザー負担に鑑み、  
運用益の活用との相殺等を考慮

事故対センターの実績評価と  
事業の見直し・改善・情報開示

政府再保険の運用益はユーザー  
還元と政策事業の2本柱で活用

## 資金の整理



衆議院

平成13年6月6日 国土交通委員会

- 一 自動車事故被害者、特に重度後遺障害者等の増加にかんがみ、一層の被害者保護の充実を図ること。
- 二 自動車事故による損害に対する支払について、損害保険会社等は、公平性を確保するとともに、被害者等に対する情報の開示及び説明等を充実することを含め、より一層の適正化を図ること。
- 三 指定紛争処理機関については、現在ある審査機関等と連携を保ち、効率的な運営を行うとともに、紛争処理業務の独立性、中立性及び公正性を確保し、所管官庁の出身者がその役員になることは厳に抑制すること。
- 四 運用益活用事業については、その内容の適正化と効率化を図るため、自動車事故対策計画策定の際に自賠責審議会等の場で十分議論するとともに、その結果についても意見を求めること。
- 五 金融審議会自賠責部会は、自賠責保険制度の根幹にかかわる事項について検討するなど、その機能の充実・強化を図ること。
- 六 損害保険会社等は、自賠責保険料を百パーセント運用することになることにかんがみ、その適正かつ効率的な運用を図り、あわせて従来以上に被害者に対し配慮すること。
- 七 自動車事故の被害者の救済及び自動車事故の防止に関しては、この法律の施行後五年以内に、社会経済状況の推移等を勘案し、賦課金制度の導入の可能性を含め、検討を加えること。
- 八 自動車事故を防止し、国民を事故被害から守り、精神面も含め、被害者を救済するための諸施策については、各省庁がより一層協力し、総合的な取組みを図るよう努めること。

参議院

平成13年6月21日 国土交通委員会

- 一 自賠責保険制度に関する審議会の緊密な連携を図り、審議会の意見を十分尊重し、制度の充実、運営の適正化に努めること。
- 二 ノーロス・ノープロフィットの原則を堅持しつつ、保険料率の見直しを適時・適切に行うこと。
- 三 損害保険会社等は、保険料等を全額運用することになることを踏まえ、その安全かつ効率的な運用を図るとともに、再保険廃止による事務コストの削減を契機に、徹底した各種経費の節減及び合理化に努めること。
- 四 保険金等の過少払いと過払いを防止するための業務の改善を図るとともに、被害者等に対する情報開示・説明等を充実させ、また、損害査定の透明性、客観性の定着に努めること。
- 五 自賠責保険金の支払いと各種公的保険制度による給付が競合する場合、被害者救済に最もふさわしいものが適用されるよう、各制度との分担、調整の円滑化を図ること。
- 六 政府保障事業の保障金の支払いについて、公平性の確保の観点から、被害者の過失相殺の緩和、実勢を加味した治療費査定及びこれらの事務の早期処理等について検討すること。
- 七 指定紛争処理機関については、効率的な運用を行うとともに、紛争処理業務の独立性、中立性及び公平性を確保し、所管官庁の出身者がその役員になることは厳に抑制すること。
- 八 運用益活用事業については、財源が自賠責保険の果実であることに留意し、事業の必要性及び実施方法を見直すとともに、その情報を公開すること。
- 九 自動車事故対策センターの運営について、事業の内容を見直し、ニーズの高い事業の充実、低い事業の縮減を行うとともに、組織・人員の縮減に努めること。
- 十 重度後遺障害者等の自動車事故被害者の急増にかんがみ、遺族の心のケアを含めた被害者の保護の充実を図るとともに、いわゆる自損事故を起こした被害者の救済についても検討すること。
- 十一 療養センターにおける介護病床の整備とともに、一般病院への短期入院・委託等により、介護病床の拡大に努め、重度後遺障害者の療養対策の強化を図ること。
- 十二 医師会等の協力のもと、診療報酬基準案を作成しその普及に努めているが、未実施の府県があることから、その早期浸透に努めること。
- 十三 自賠責特会から一般会計への繰入金及び自賠責特会の当該勘定において生じていたと見込まれる運用収入は、速やかに自賠責特会に繰戻すこと。
- 十四 自動車事故の被害者の救済及び自動車事故の防止については、この改正法の施行後五年以内に、社会経済情勢の推移等を踏まえ、賦課金制度の導入の可能性を含め、検討を行うこと。

## 懇談会開催の趣旨

平成13年自賠法改正により「自動車事故対策事業」を行うことが法定化されるとともに、同改正に際して、改正後5年以内に当該事業の見直しを行うことが附帯決議により政府に求められたことを受けて開催

## 今後の被害者救済対策の見直しの概要

### 専門的な治療・看護を受けられる機会の確保

- 既存の療護センターの効率的・積極的な活用  
入院期間の短縮、認知度向上、学会発表や研修等を通じた治療・看護技術の普及
- 療護センター機能の委託  
一般病院に長期入院受入れ、専用病床等確保に基づく療護センター機能を委託
- 短期入院協力病院の拡充  
短期入院受入可能な一般病院等に対する「短期入院協力病院」指定を増やし、各都道府県に1以上確保

### 心のケア・情報提供の環境整備

- 関係機関等との連携体制の構築  
市町村、警察、救急病院や医師会、弁護士会等との連携を強化
- (独)自動車事故対策機構による情報提供の充実  
相談窓口機能の強化、情報内容の充実
- 被害者団体活動の支援  
被害者家族の活動を積極的に支援(講演会に対する後援等)

### 損害賠償の保障の充実

- 高次脳機能障害認定システムの充実  
高次脳機能障害認定システムに係る問題の有無等について検討
- 政府保障事業の運用変更  
高重過失の場合に限った減額など、被害者救済の観点から、可能な限り自賠責保険と同様なものに変更し、損害てん補を充実

### その他

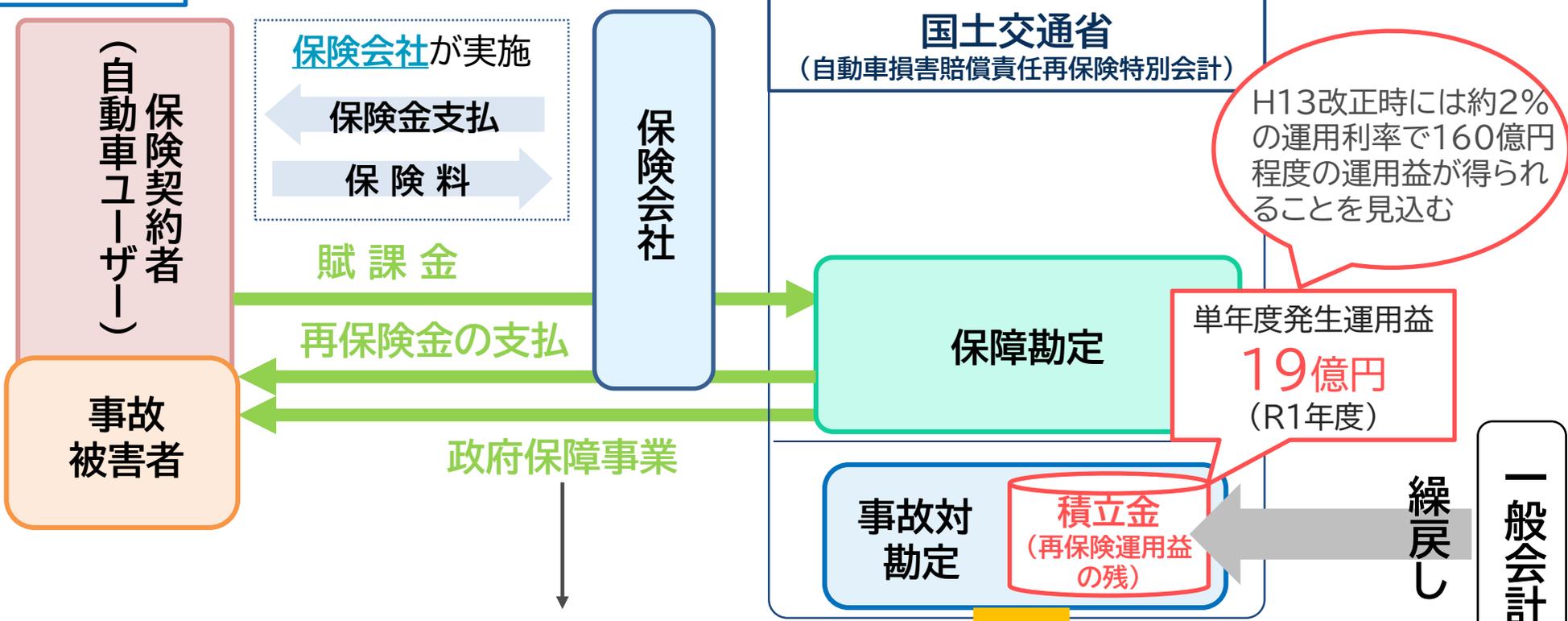
- 「親亡き後問題」の解決等  
実態把握に努めるとともに、実現可能な生活支援の方策について、財源に十分に配慮しつつ関係者と真摯に議論を継続
- 賦課金の導入  
導入を検討する状況がなく、現在の仕組みを維持することが適当

## 引き続き検討すべき課題

- 救急治療の支援
- 無保険車対策
- 自賠責保険の支払適正化措置 等

平成13年の自賠法改正以後は、政府再保険廃止時に残された政府再保険の運用益の一部を事故対勘定に積立金として積み立て、当該積立金の運用益と取崩しを中心に、近年(平成30年度以降)は一般会計からの繰戻しを加えたものを財源として自動車事故対策事業を実施。

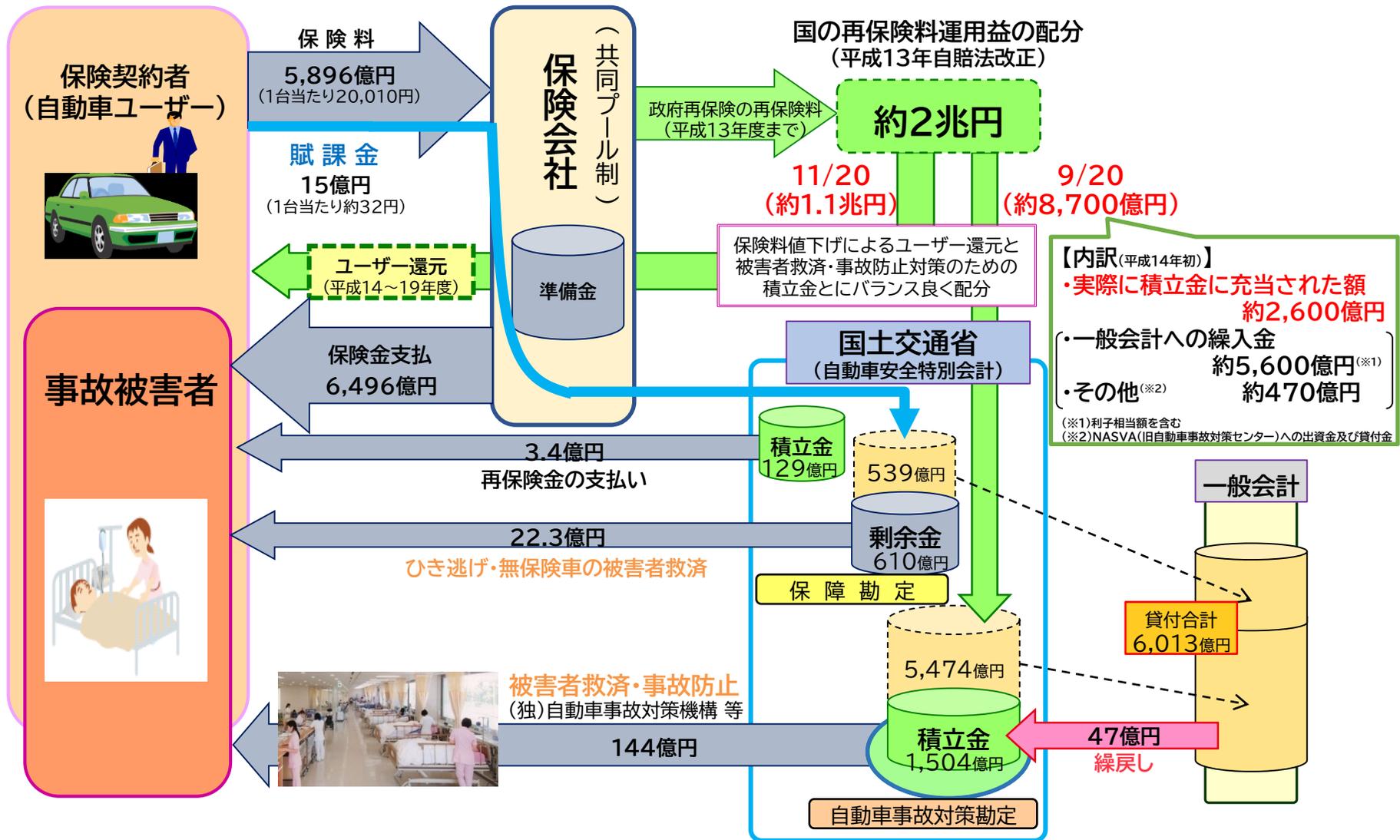
制度概要



ひき逃げや無保険車による事故被害者を救済

自動車事故対策事業 (被害者救済・事故防止)

# 現在の自動車損害賠償保障制度(令和3年度予算ベース)



※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)。

当面の検討スケジュールについて（案）

第 1 回（本日）                      自動車事故対策事業の現状等について

第 2 回（9 月下旬）                検討会委員からの意見聴取

第 3 回（10 月下旬）                論点整理

第 4 回（11 月下旬）                今後の方向性

冬頃                                      報告書とりまとめ

# 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

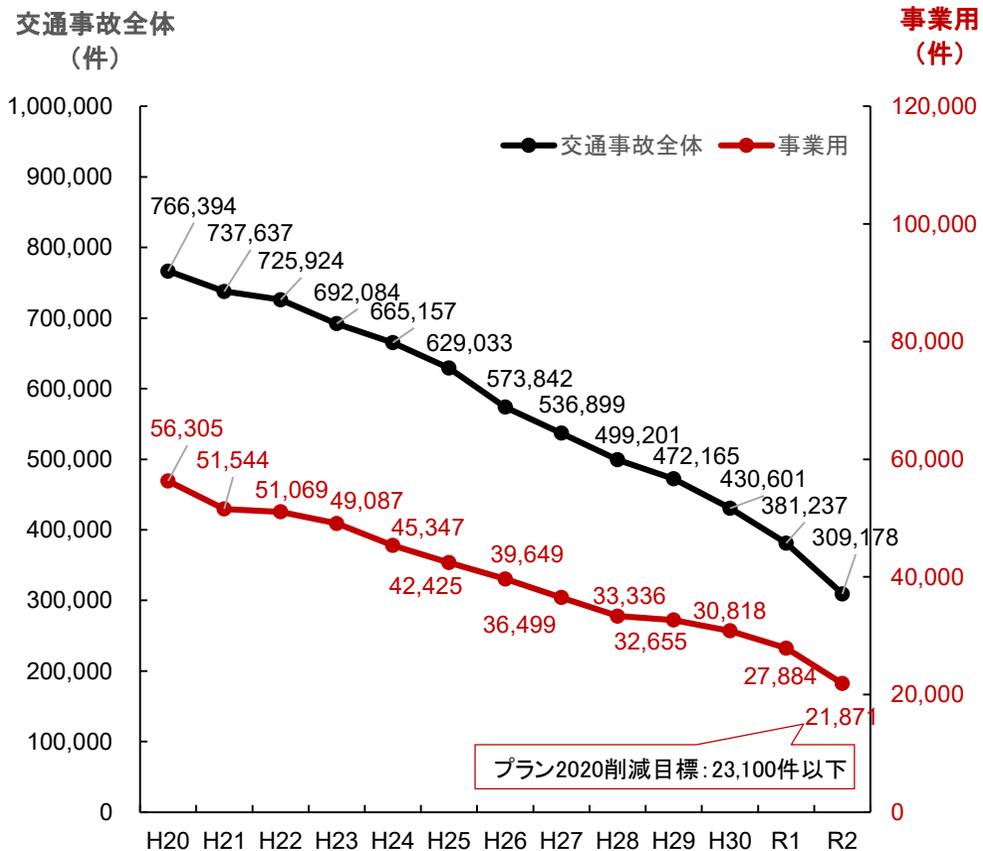
# 交通事故の状況

---

# 事業用自動車に関する交通事故件数の推移

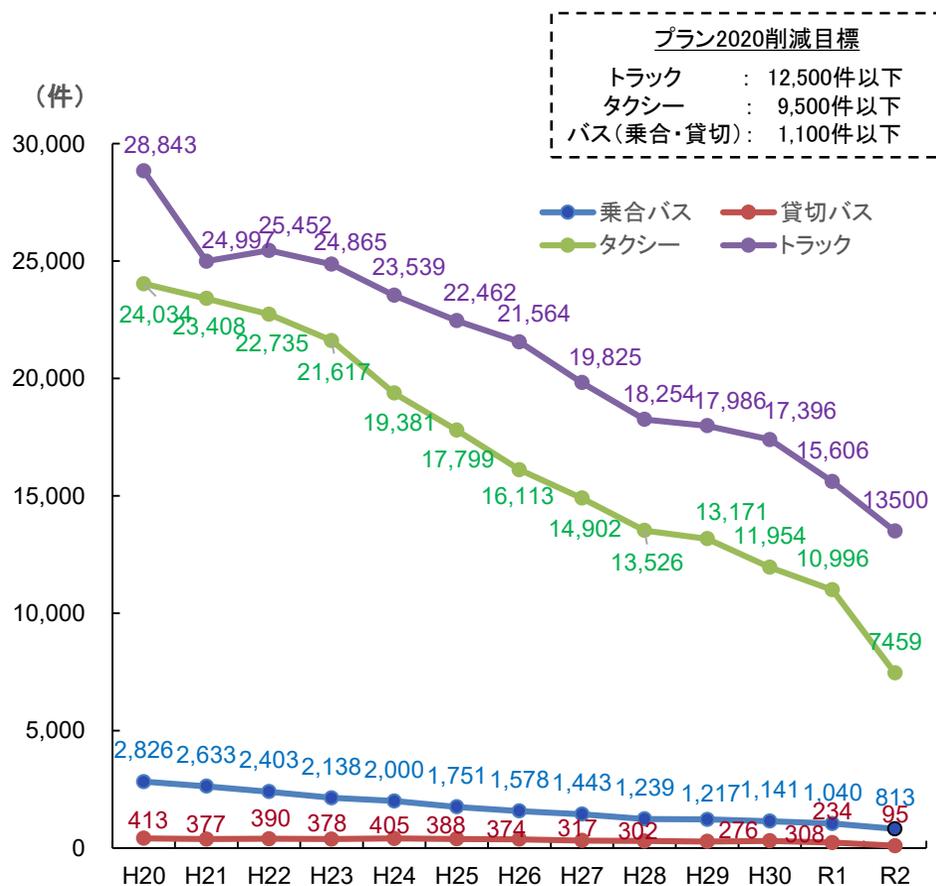
○令和2年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は**309,178件**であり、そのうち、事業用自動車の交通事故件数(※)は**21,871件**となった。 ※ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数  
 ○各モードの交通事故件数は、**全てのモードにおいて前年に比べ減少している**。

## 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



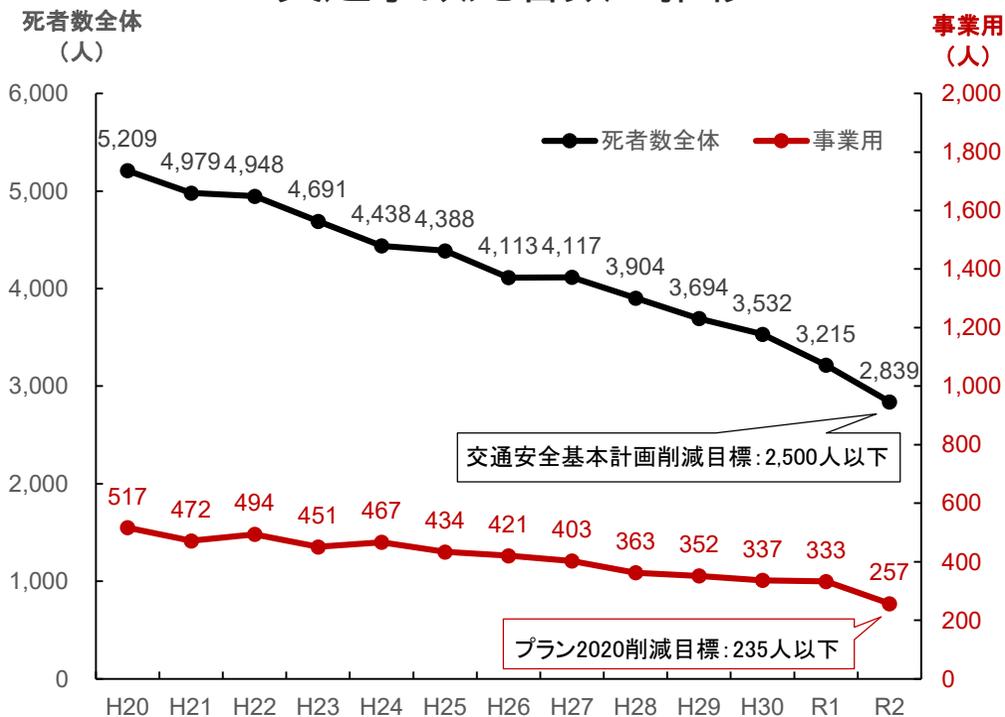
出典: 警察庁「交通統計」  
 (公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

# 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。

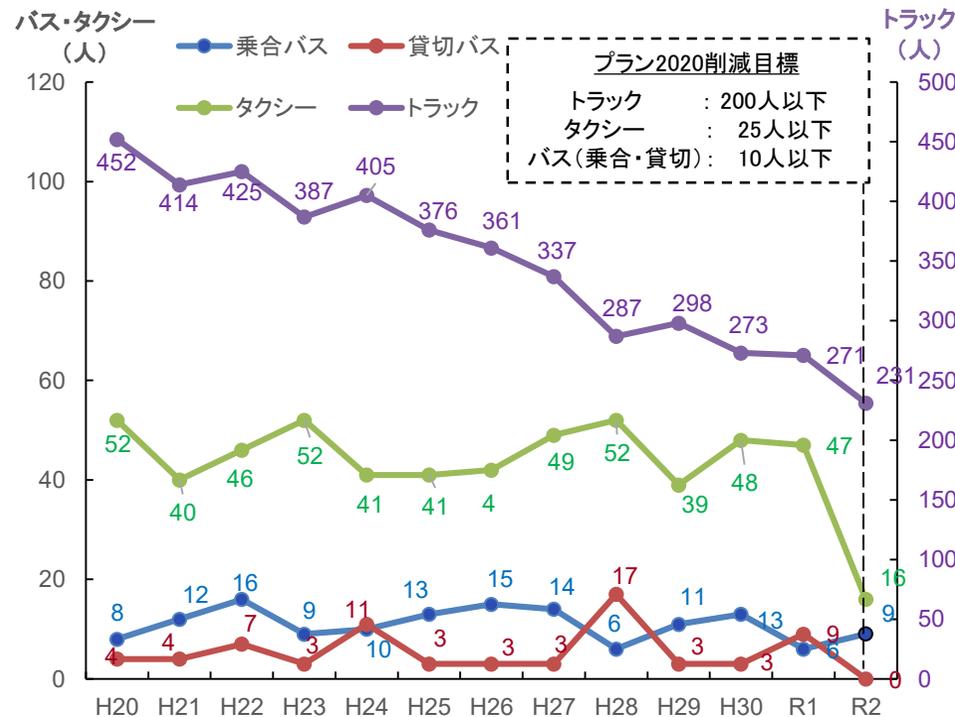
※貸切バスは平成24年、28年の数値が、それぞれ、関越道高速ツアーバス事故、軽井沢スキーバス事故により大きくなっている。

## 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

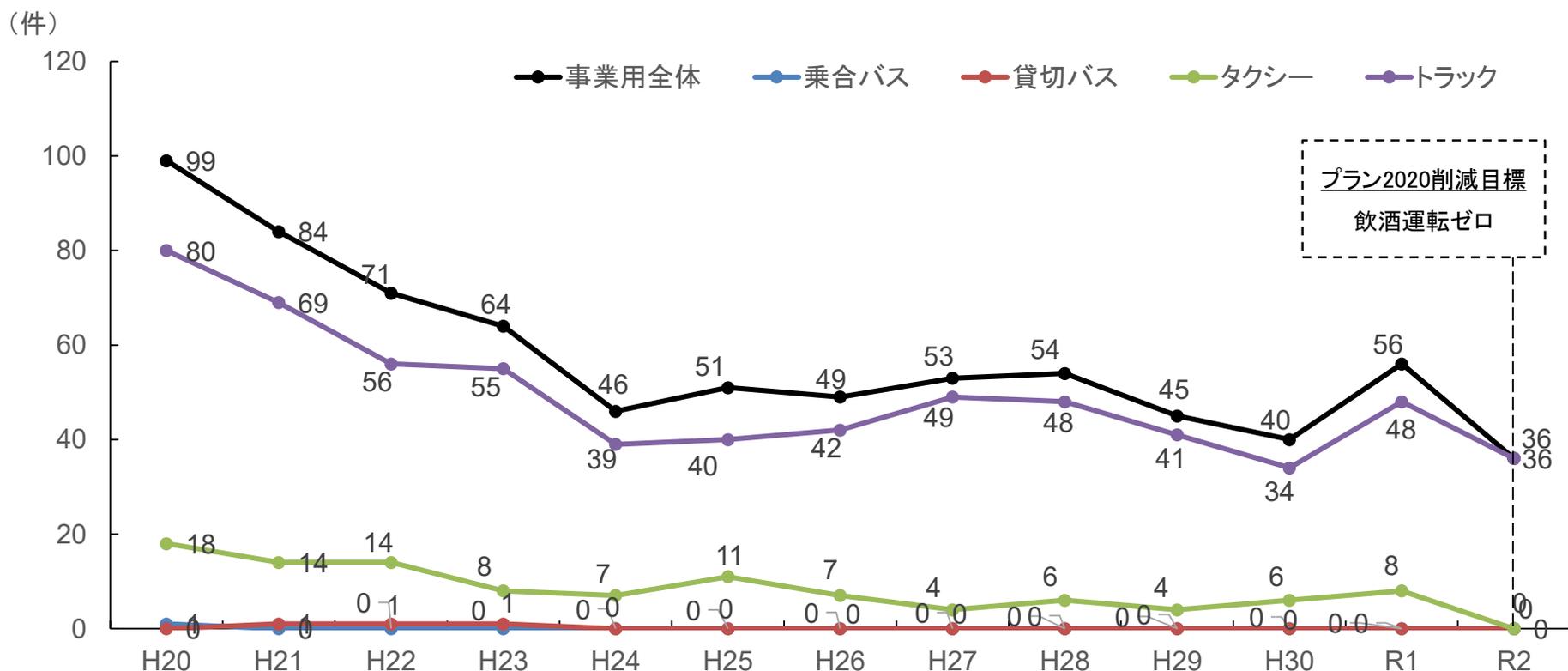


出典: 警察庁「交通統計」  
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

# 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。

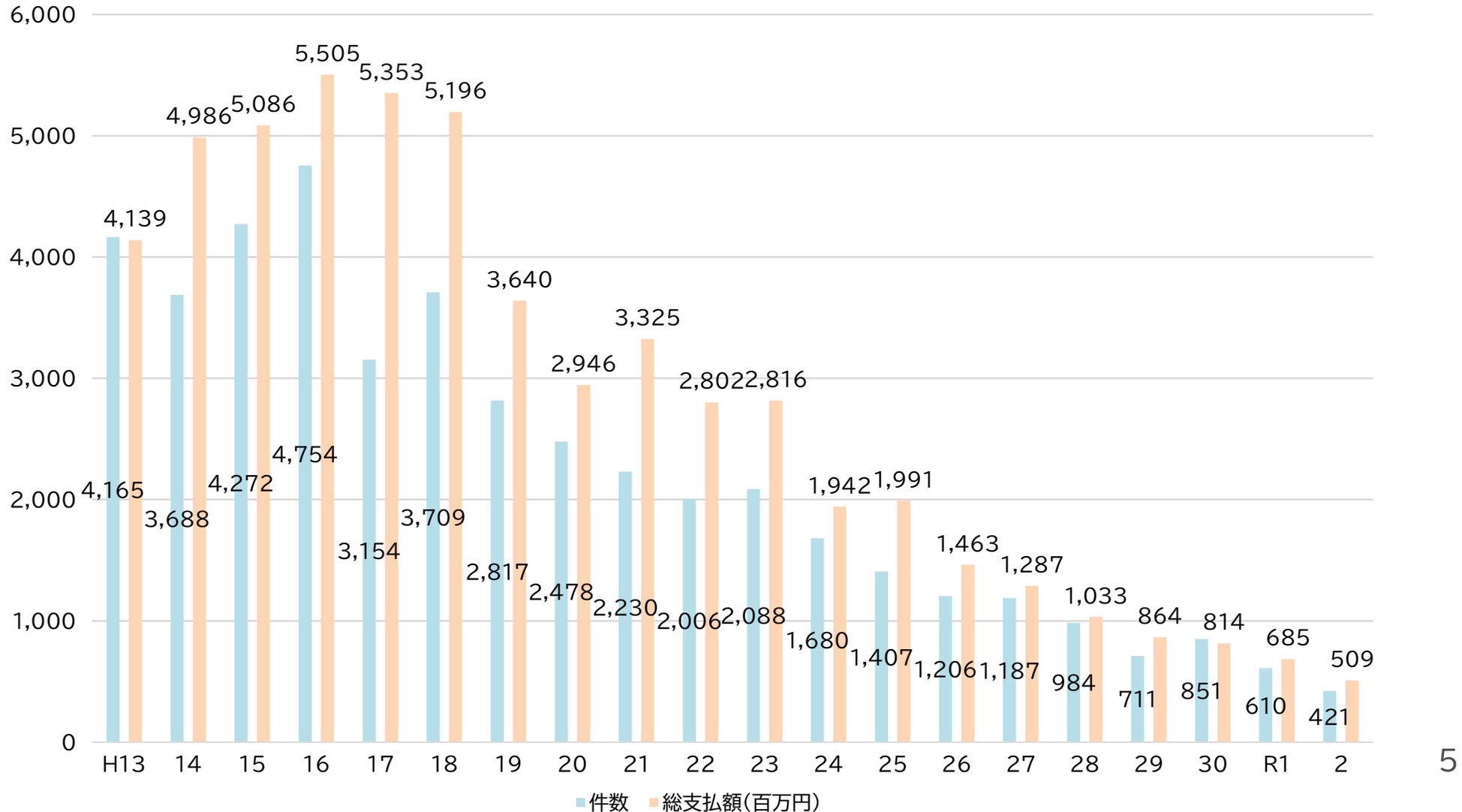
## 飲酒運転による事業用自動車の交通事故



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。

## 2<sup>nd</sup> 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「2<sup>nd</sup> 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

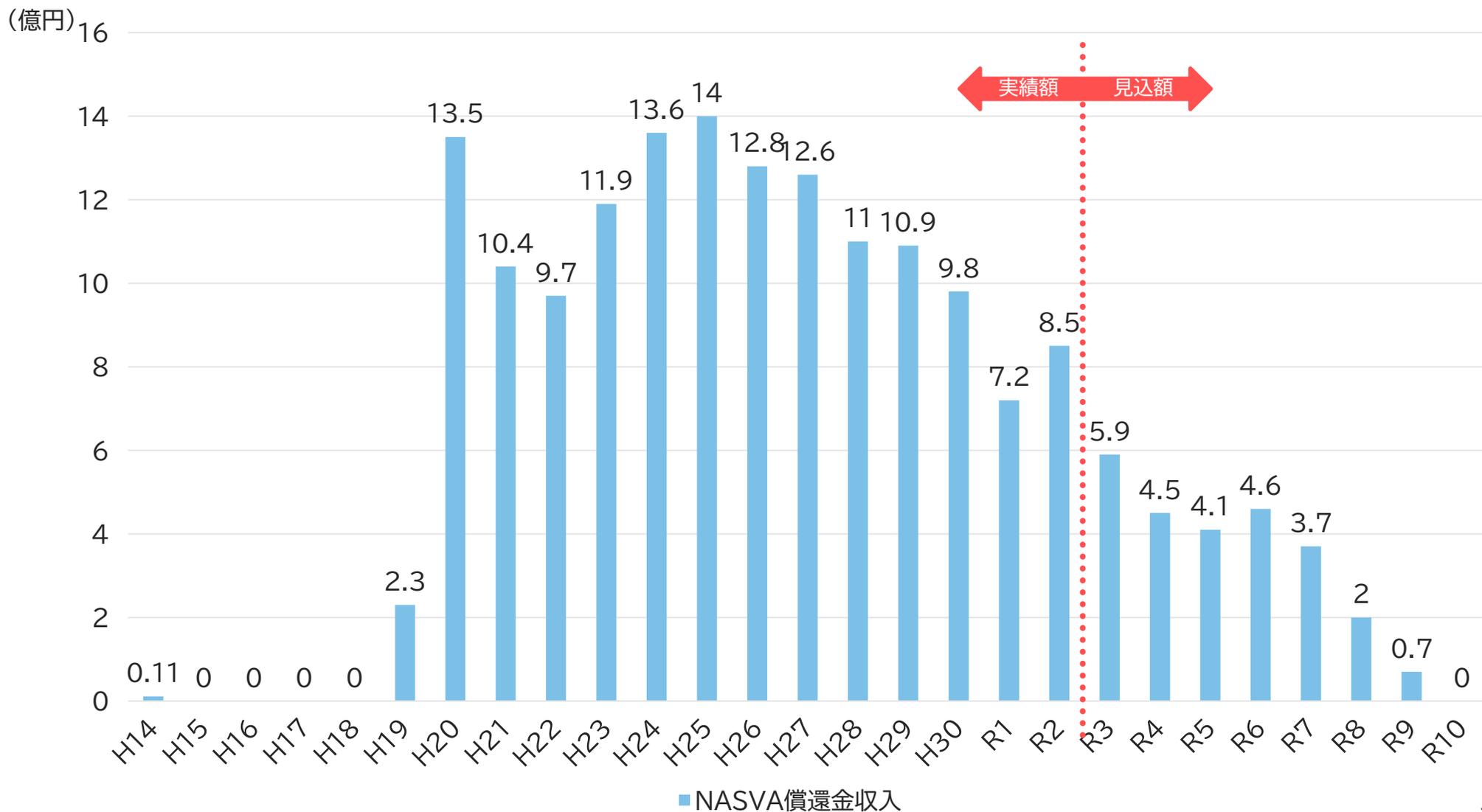
- ① 社会的必要の大きい被害者救済対策事業や事故防止効果の高い自動車事故防止対策事業を充実
- ② 効果の小さい事業の合理化、廃止を進めるとの観点から、その内容の見直し・改善を図って行くことが必要
- ③ 施策事業のための財源として現在ある運用益の安定的確保が必要。
- ④ 賦課金の対象等の拡大等については、ユーザー負担に鑑み、運用益の活用との相殺関係等を考慮し、なお検討
- ⑤ 事故対センターはその実績を厳しく評価し、事業の見直し・改善を進めるとともに、積極的な情報開示をすべき

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

<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



## 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】

## 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



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

## 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】

# 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

## 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】



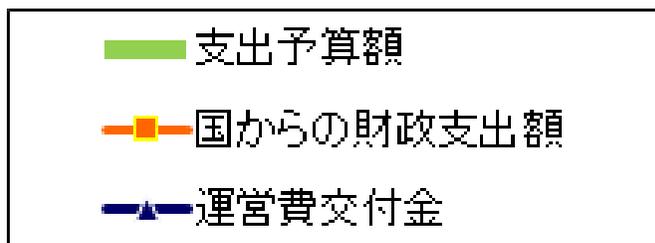
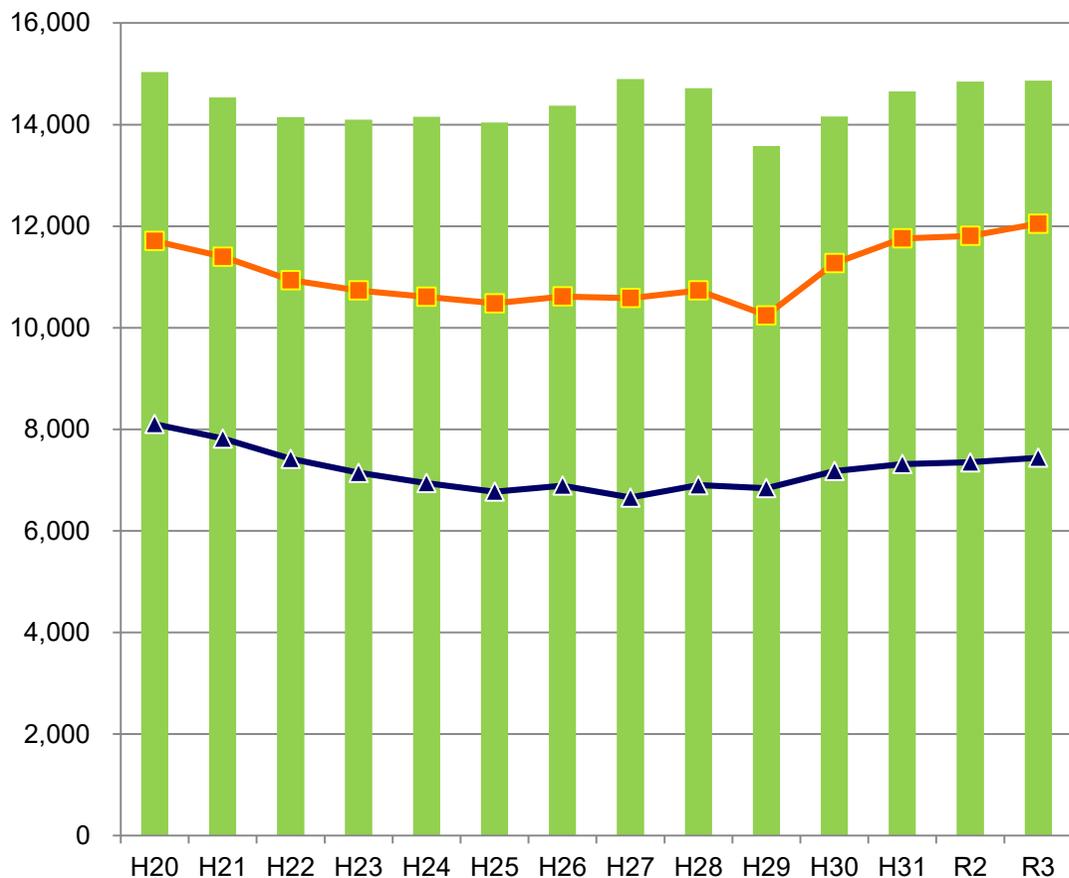
## 自動車アセスメント業務

自動車事故から守る

- ・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:療護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:療護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

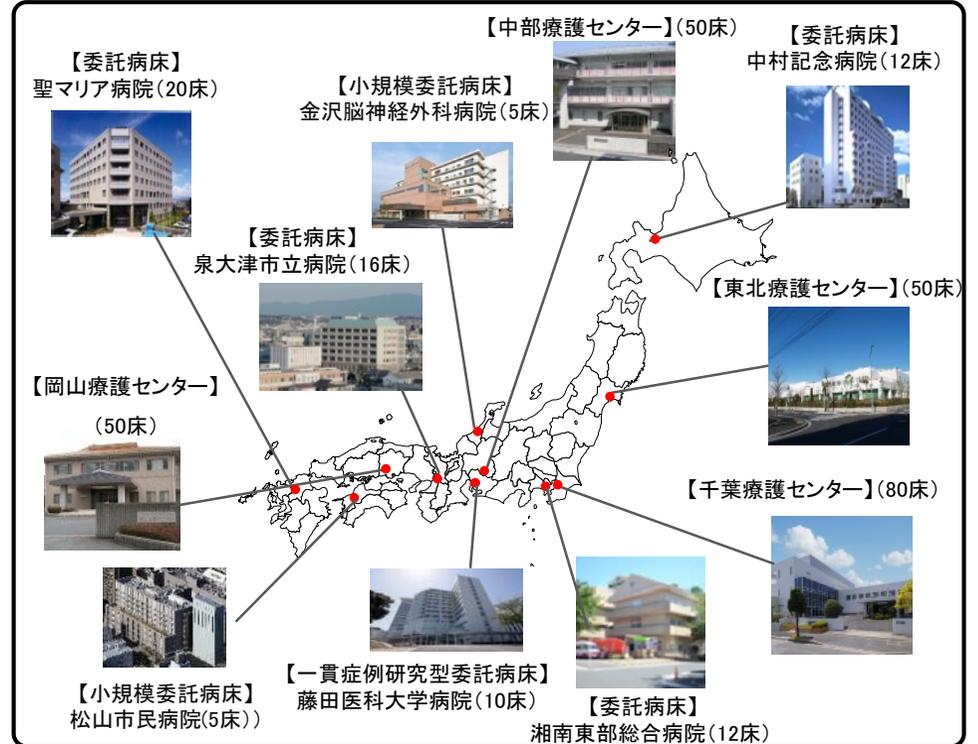
残存する脳機能や新たな脳機能の出現の評価などを実施。治療効果の判定や、効果的な治療・リハビリ・看護方法の策定などが可能。



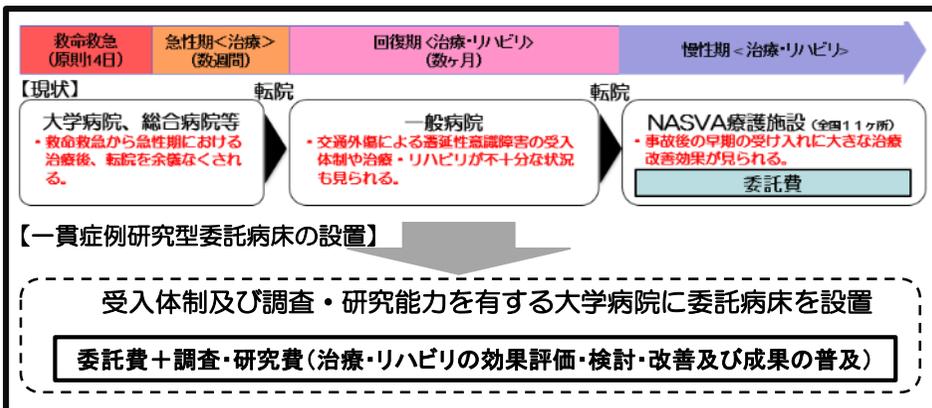
### 療護看護プログラム

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



## ○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

# 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 20

# 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  
救急医療機関

レクサス UX  
日産 デイズ

H30年度～

## 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)



# 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) <sup>※1</sup>	【※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) <sup>※2</sup>	・ 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) <sup>※3</sup>	【※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 <sup>※4</sup> 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) <sup>※5</sup> 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 <sup>※6</sup> 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**

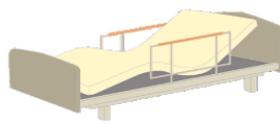
- ① 障害者支援施設 ② グループホーム

**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	年間	件数	年度
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) ( <a href="http://www.kotsuiji.or.jp/">http://www.kotsuiji.or.jp/</a> )
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	

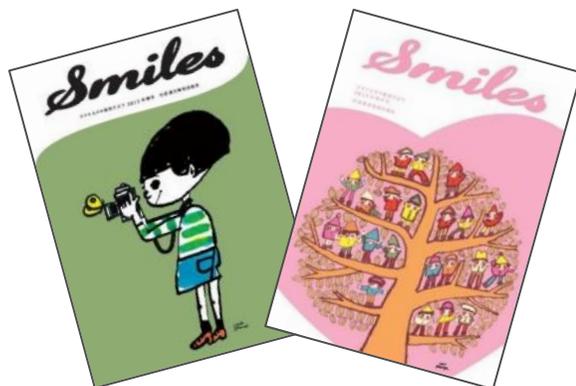
- ・交通遺児であって、所定の拠出金を払い込んだ者 (加入者) に対して育成給付金の支給を行う事業 (交通遺児育成基金事業) その他の加入者に対する生活及び学業の支援のための事業
- ・交通遺児等の精神的支援に資する事業
- ・その他基金の目的を達成するために必要な事業 等



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

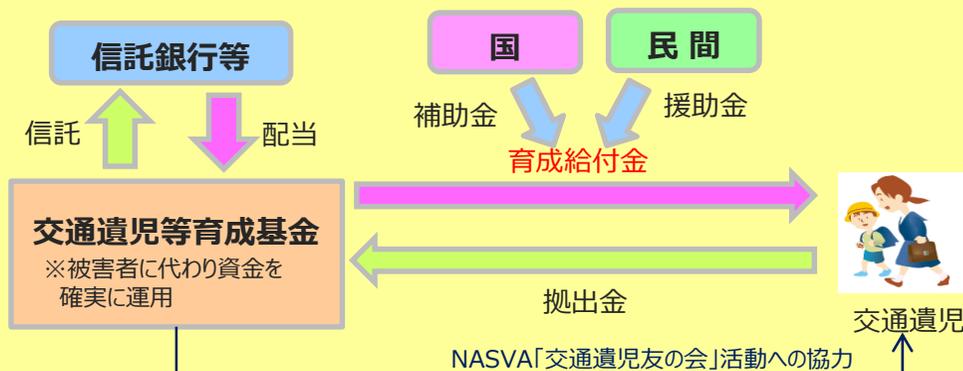
## 補助対象事業の概要

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

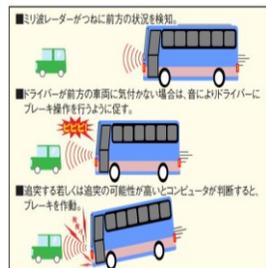
※ 貸切バス事業者に限り、中小事業者以外の者に対して、以下の条件により補助対象とする。

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

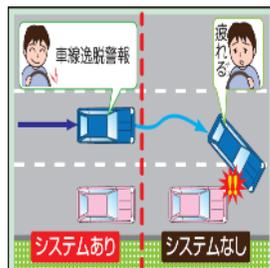
1車両あたり複数の装置を装着する場合には、1車両あたり上限 200,000円

※ 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



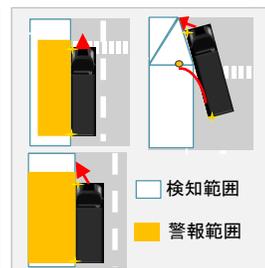
### ドライバー異常時対応システム



### 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

---

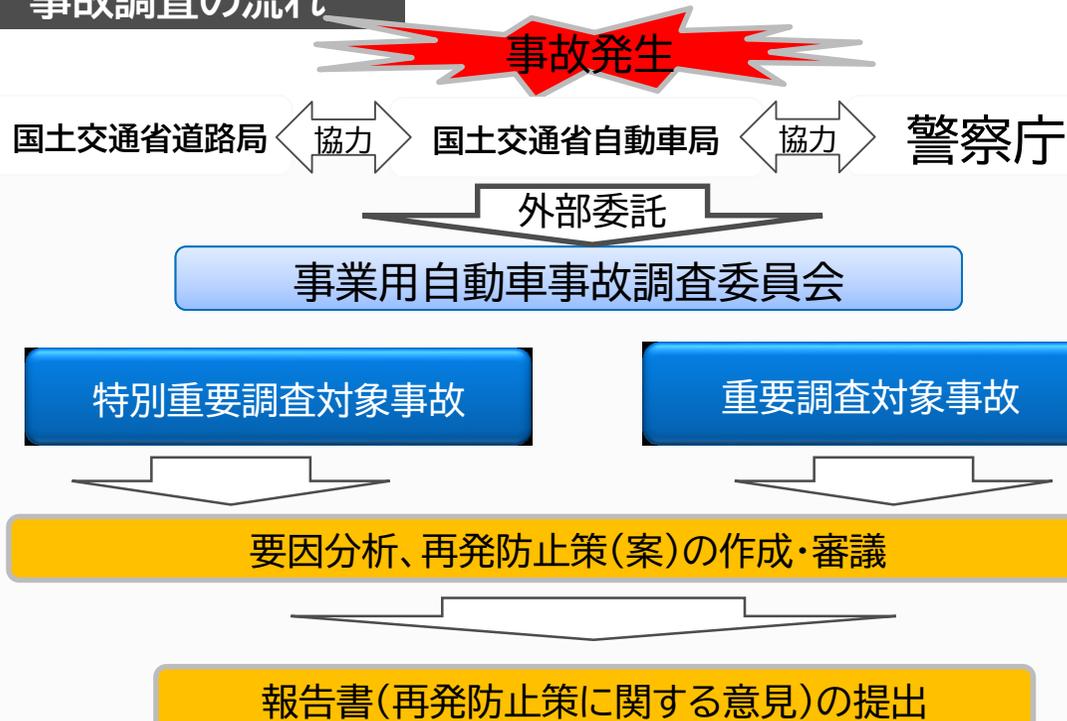
# 事業用自動車事故調査委員会

## 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・構造的な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。

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



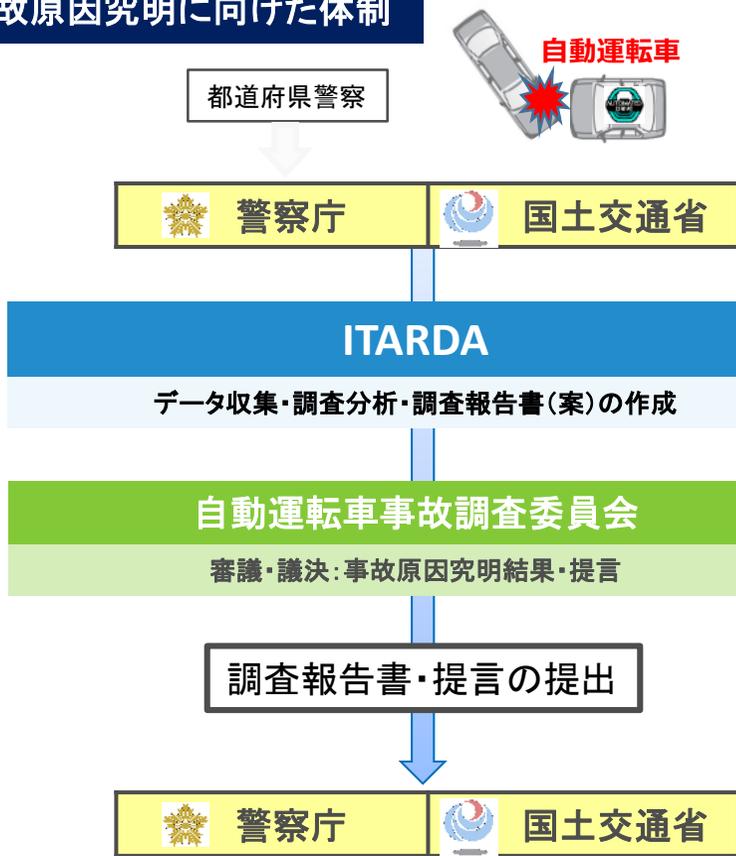
## 事業用自動車事故調査委員会委員名簿

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"> <li>● 認知・判断・操作の状況</li> <li>● 傷害状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 損壊状態 (変形)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路幾何構造</li> <li>● 痕跡状況</li> </ul>



▼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"> <li>● 自動運転の理解度</li> <li>● 自動運転車の運転経験度</li> <li>● 自動運転中の状態</li> <li>● 車両異常挙動の有無</li> <li>● 手動介入の時点と状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 車両整備状態</li> <li>● 車両異常の有無</li> <li>● 走行環境条件</li> <li>● 作動開始記録</li> <li>● 警報の有無</li> <li>● 引継ぎ要求の有無</li> <li>● リスク最小化制御の有無</li> <li>● 緊急制御・操作の有無</li> <li>● 安全装置の制御の有無</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 車両制御に影響を及ぼす道路交通環境</li> </ul>

## 委員会体制

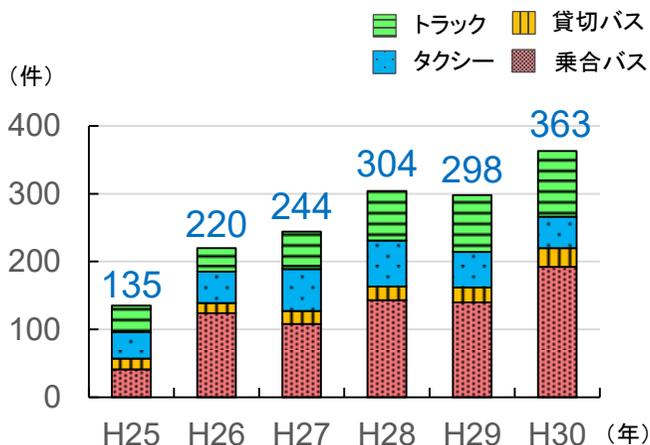
- 構成: 自動車工学、交通工学、法律学等の学識有識者7名
- 委員長: 委員互選により選出
- 開催: 年間4回程度
- 任務: ①自動運転車に係る交通事故の原因究明のための調査分析  
②同種事故の再発防止、被害軽減に資する施策・措置等の提言

## 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

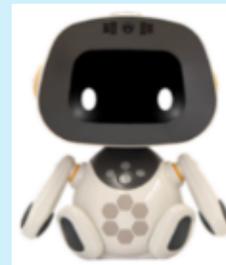


### 【対応】

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"> <li>療護施設の拡充(待機患者の最小化)</li> <li>療護センターの老朽化対策</li> <li>療護施設の今後のあり方</li> </ul>
慢性期	日中サービス	在宅	<ul style="list-style-type: none"> <li>療護施設退院後のリハビリ機会確保</li> <li>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)</li> <li>NASVAと関係機関の連携強化</li> </ul>
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"> <li>生活の場の確保</li> <li>財産管理・身上監護 (成年後見制度の利用等)</li> </ul>

## 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"> <li>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</li> </ul>
慢性期	日中サービス	在宅	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>NASVAと関係機関の連携強化</li> </ul>
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"> <li>生活の場の確保</li> <li>財産管理・身上監護 (成年後見制度の利用等)</li> </ul>

## 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"> <li>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</li> </ul>
慢性期	日中サービス (自立訓練等)	在宅	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>NASVAと関係機関の連携強化</li> </ul>
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"> <li>生活の場の確保</li> <li>財産管理・身上監護 (成年後見制度の利用等)</li> </ul>

令和4年度

自動車局関係  
予算概算要求概要

令和3年8月

国土交通省自動車局



# 目 次

● 令和4年度予算概算要求主要施策総括表	1
● 主要施策別説明資料	
1. 持続可能な自動車運送事業・整備業の確立に向けたデジタルトランス フォーメーション(DX)や働き方改革等の推進	3
2. 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた自動車の電動化の推進	10
3. 自動運転技術も活用した安全・安心の確保	
(1) 高齢運転者等の事故防止対策の推進	15
(2) 自動車運送事業における安全対策の推進	17
(3) 自動運転技術の開発・実用化促進	20
(4) 自動車の適切な保守・管理の促進	23
(5) 災害日常化への対応	25
4. 事故被害者救済の充実	26

令和4年度予算概算要求主要施策総括表

1. 会計別総括表

(単位：百万円)

会 計 ・ 勘 定	4年度 要求額	3年度 予算額	比較 増減率
<b>一 般 会 計</b>	<b>2,266</b>	<b>1,886</b>	<b>1.20</b>
義務的経費	168	235	0.71
裁量的経費	2,098	1,651	1.27
<b>自動車安全特別会計</b>	<b>62,613</b>	<b>59,832</b>	<b>1.05</b>
保障勘定	2,478	2,576	0.96
自動車検査登録勘定	44,873	42,834	1.05
自動車事故対策勘定	15,261	14,423	1.06
<b>合 計</b>	<b>64,879</b>	<b>61,718</b>	<b>1.05</b>

(備考) 1. 一般会計について、上記のほか「一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し」として4,700百万円を計上し、さらなる増額分については、事項要求を行う。  
2. 一般会計について、本表における計数は、政府情報システムに係る経費（デジタル庁一括計上分）を含む。  
3. 本表における計数は、端数処理の関係で、合計した額と一致しない場合がある。

2. 主要施策別総括表

(単位：百万円)

主 要 施 策	4年度 要求額	3年度 予算額	比較 増減率
<b>1. 持続可能な自動車運送事業・整備業の確立に向けたデジタルトランスフォーメーション(DX)や働き方改革等の推進</b>			
① ポストコロナにおける持続可能な旅客運送事業の構築	60	—	皆増
② トラック運送業における働き方改革の推進	100	85	1.17
③ 危機時等におけるトラック運送業の「強靱性の確保」	18	20	0.92
④ 自動車運送事業の運行管理の高度化	34	24	1.45
⑤ 自動車整備業の生産性向上と事業基盤強化	85	83	1.03
⑥ 自動車運送事業に係る各種申請手続のデジタル化	17	—	皆増
⑦ 自動車整備業に係る各種申請手続のデジタル化	24	—	皆増
⑧ 自動車登録検査関係手続のデジタル化	3,325	—	皆増
(関連事項) 「地域公共交通確保維持改善事業」におけるバス等への支援 (総合政策局予算)	—	—	—
<b>2. 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた自動車の電動化の推進</b>			
① 地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進	846	474	1.78
② 産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業	381	283	1.34
③ 次世代自動車の総合的なCO2排出量評価手法の構築	50	—	皆増
④ 電気自動車等の技術基準の策定	92	47	1.98
⑤ カーボンニュートラルに向けた輸送形態の構築	22	—	皆増
⑥ 自動車の脱炭素化に対応するための整備人材の育成・確保	60	—	皆増
(関連事項) 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業 (環境省予算)	—	—	—
(関連事項) 水素活用による運輸部門の脱炭素化支援事業 (環境省予算)	—	—	—
<b>3. 自動運転技術も活用した安全・安心の確保</b>			
(1) 高齢運転者等の事故防止対策の推進			
① 高齢運転者等による事故防止対策の推進	50	35	1.43
② 自動車アセスメントの推進	79億円の内数	74億円の内数	—
③ 先進安全自動車 (ASV) プロジェクトの推進	150	122	1.23
(2) 自動車運送事業における安全対策の推進			
① 自動車運送事業者に対する監査体制の強化	55	54	1.02
② 先進安全自動車 (ASV) やドライブレコーダー等の導入支援	1,015	853	1.19
③ 健康起因事故防止対策の推進	70	55	1.27
④ バス車内事故防止対策の推進	20	11	1.87
(3) 自動運転技術の開発・実用化促進			
① 自動運転 (レベル4) の法規要件の策定	200	—	皆増
② 自動車の技術・基準の国際標準化等の推進	395	342	1.15
③ 自動運転技術に対応した関連諸制度 (整備・検査・型式認証) の高度化	64	56	1.15
④ 無人自動運転サービスの全国展開	21	19	1.11
⑤ 自動運転車等事故分析事業の推進	40	38	1.07
⑥ 中型車道走行型・自動配送ロボットに係る制度の整備	20	20	1.02
(4) 自動車の適切な保守・管理の促進			
① 点検整備の促進	67	67	1.01
② 未認証工場対策	17	14	1.20
③ 無車検車・無保険車対策の強化	156	111	1.41
(5) 災害日常化への対応			
① 避難中の車内被災の防止等を目的とした車載通信装置の国際標準化	30	24	1.27
② 大雪時の大型車の立ち往生発生防止	30	—	皆増
<b>4. 事故被害者救済の充実</b>			
① 障害の態様に応じたリハビリテーションの機会確保等	292	173	1.69
② 重度後遺障害者に対する介護料の支給等 (支給対象の拡充)	4,095	3,945	1.04
③ 重度後遺障害者のための療護施設の老朽化対策	79億円の内数	—	皆増
④ 介護者なき後を見守る受入環境整備の促進	379	324	1.17
⑤ 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し	※1	4,700	—

※1 「一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し」として4,700百万円を計上し、さらなる増額分については、事項要求を行う。

# 主要施策別説明資料

# 1. 持続可能な自動車運送事業・整備業の確立に向けたデジタルトランスフォーメーション(DX)や働き方改革等の推進

- コロナ禍や人口減少など厳しい経営環境にありながら我が国の経済社会を支える自動車運送事業及び整備業について、ポストコロナを見据え、デジタル技術の積極的な活用による生産性向上や働き方改革等を通じて事業基盤の強化を図る。あわせて、自動車関連の行政手続等のさらなるデジタル化により、利用者の利便性の向上を図る。

## ① ポストコロナにおける持続可能な旅客運送事業の構築 **新規** 【要求額： 60百万円】

- コロナ禍で未曾有の危機に瀕するバス・タクシー事業者について、ポストコロナにおける公共交通機関としての持続性の確保に向けて、デジタル技術も活用した事業の再構築を図るための方策等について調査・検討を実施する。

### バス・タクシーを取り巻く環境変化

- 人口減少に伴う輸送需要の減少、新型コロナウイルスによるさらなる経営状況の悪化
- 他産業と比較した労働時間の長さなど労働環境の悪化、人手不足
- 複数の事業者による共同運行や合併等の優良事例の出現
- AI・ICT、デジタル技術等の進展、これらを活用した業務効率化やサービスの高度化の可能性
- 人口減少地域における自家用有償旅客運送等の役割の拡大

### バス・タクシー事業に関する基礎調査

- 事業者規模毎の収支・財務状況、減便・系統廃止・路線再編の状況、廃業等の状況
- コロナ後の利用状況の変化
- 共同運行、合併、事業譲渡等の状況・意向
- 公有民営、他の公益・収益事業の兼業等多角化や他業種との連携の状況・意向
- 諸外国における事業再構築の事例 等

### 事業再構築モデル事業の実施

- 事業規模・特性に応じて、候補となる事業者を選定し、事業再生の専門家による診断、効率性の高い共同運行・合併等の相手方・方法の検討、利用者データに基づく路線再編の方向性、他業種との連携による経営改善・再生のモデル事例を検討・作成

### 有識者へのヒアリング等

- 事業者、業界団体、学識経験者、事業再生の専門家等からなる検討会において、持続可能なバス・タクシーのあり方について検討

### デジタル化モデル事業の実施

- 令和2年度3次補正予算で策定予定のデジタル化の手引きを踏まえて、デジタルデータを活用した経営判断の最適化や、複数事業者によるデジタル機器やデータの共同購入等に向けた調査等に対する支援を実施

### 持続可能な旅客運送事業の確立に向けた対策の検討・実施

- 事業規模・特性に応じた事業再構築等に係るモデルケースの策定・横展開
- バス・タクシー事業に対する新たな支援制度の検討、制度面での課題等の整理・検討

## ②トラック運送業における働き方改革の推進 **拡充**

【要求額： 100百万円】

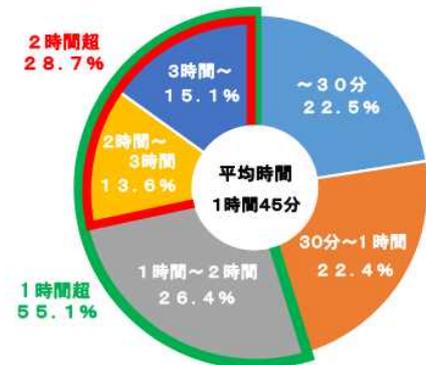
- トラック運送業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻である。
- 働き方改革による労働条件改善を推進するため、(1)労働生産性の向上、(2)多様な人材の確保・育成、(3)取引環境の適正化等に資する事業を実施する。

### ①トラック運送業の実態把握等

平成30年改正後の貨物自動車運送事業法の目的である取引環境適正化の実現に向け、標準的な運賃を令和2年4月に告示したところ、この浸透状況を含む労働実態等について調査・検討を行う。

また、長時間の荷待ちをさせている荷主等の通報制度のさらなる活用方策について検討を行う。

1運行あたりの荷待ち時間の分布



### ②DXを通じた働き方改革に関する調査



ドライバーの働き方改善に直接効果があるDXを、ICTを活用したイノベーションを通じて創出する。国が後押しするものとして、リスクを伴い、ステークホルダーが多岐に渡る新進の取組を選定し、その結果を調査・検証する。

#### 【ICT導入により長時間労働等の改善が見込まれる業務例】

- ・集荷／ハブ／幹線出荷のスケジュールリング
- ・各集荷場での作業情報管理
- ・当日の状況を踏まえた集荷量の変更連携
- ・最適な集荷ルートでのプランニング
- ・伝票情報等の連携
- ・車両積載管理(積載率等) など

### ③「ホワイト物流」推進運動

深刻化する運転者不足に対応し、産業活動等に必要な物流を安定的に確保するため、荷主・物流事業者等の関係者が連携し、「ホワイト物流」の取組をさらに推進する。

(具体的な取組内容)

- ✓ 荷主・物流事業者の取組事例の集約及びセミナー等の展開
- ✓ 荷主等に対する「ホワイト物流」推進運動の参加に向けた呼びかけ
- ✓ ポータルサイトの運営
- ✓ 求職者、消費者、生活者に対するPR 等



### ③ 危機時等におけるトラック運送業の「強靱性の確保」**継続**

【要求額： 18百万円】

■ 物流を支える重要な社会基盤である貨物運送事業について、自然災害発生時や感染症流行の危機時においても事業継続を可能とするための体制強化及び事業構造の強化を図るための事業を実施する。

- 運送事業者と自治体等が災害時の物資輸送等について締結する災害協定について、全国の状況を把握するとともに、抽出された課題・対応策を整理し、効果的な協定モデルを検討する。
- また、効果的な協定モデルについては、自治体等の災害協定の新たな締結・改善に生かせるよう、地方協議会等における普及を促進する。

#### 自治体との災害協定の締結内容の把握



#### 関係者による協議会の開催



### ④ 自動車運送事業の運行管理の高度化 **拡充**

【要求額： 34百万円】

- 自動車運送事業の輸送の安全の根幹を成す運行管理について、确实性の向上や運行管理者の業務負担の軽減などに取り組む必要がある。
- IT技術の進展を踏まえ、AI等を搭載する機器による点呼の実施や、営業所を跨いだ運行指示業務の一元化により、運行管理の高度化を実現する。

#### 点呼の高度化

##### 【現行制度】

運行管理者は運転者に対し、乗務前後に原則として対面により点呼(※)を行う必要がある。

(※) 運転者の健康状態の確認、安全確保のための指示 等

##### 【課題】

運行管理者の業務負担の軽減や、感染症予防の観点から、非対面による点呼を促進する必要がある。



対面点呼の様子

##### 【対応①: 遠隔点呼の対象拡大】

カメラ・モニターを活用した点呼について、機器の要件等を見直し、対象拡大を図るため、実証実験を実施する。



##### 【対応②: 自動点呼の機器認定制度の構築】

点呼の自動化(確認・指示業務の一部又は全ての無人化)について、実証実験を通じて、運行管理者による点呼と同等以上の安全確保が可能なAI等搭載機器の認定制度を構築する。

AI搭載  
点呼機器  
の例



##### 【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 等

#### 運行指示業務の一元化

##### 【現状】

運行中の運転者に対する指示は、運転者が所属する営業所の運行管理者が行う必要があり、営業所を跨いだ効率的な運行管理はできない。

##### 【対応】

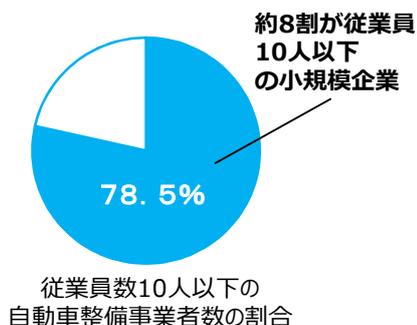
運行管理者が他営業所の運転者に対しても運行中の指示が行えるよう、使用する機器等が満たすべき要件を検討するため、技術動向調査及び実証実験を実施する。

⑤ 自動車整備業の生産性向上と事業基盤強化 **継続**

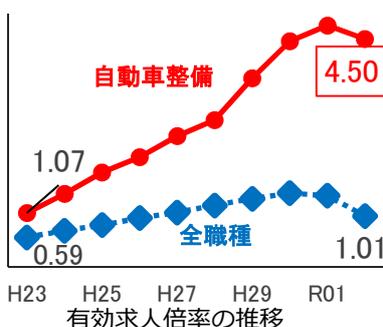
【要求額： 85百万円】

- 自動車整備業は、新技術への対応、人材の不足等の課題に直面しており、事業継続が困難な事業者が増加すれば、自動車整備工場のネットワークが失われ、「自動車整備難民」が生じるおそれがある。
- 自動車整備業の生産性向上を図りつつ、人材確保を推進するとともに、地域における事業者間の連携を強化し、将来にわたり持続可能な自動車整備ネットワークを全国で維持するため、必要な調査等を行う。

○多数の小規模企業



○人材不足の深刻化



○自動車技術の高度化への対応



●自動車整備業の生産性向上・適正な市場環境の整備に関する調査

- 作業時間短縮、作業環境改善や新技術に対応した整備機器の導入事例
- 他業種との連携による付加価値創造の事例
- 契約内容の実態把握(工賃、部品価格・流通状況等)
- 事業承継の好事例
- 「特定整備」制度導入に伴う市場影響に関するフォローアップ

事業効率化のための機器・設備導入



スポット溶接機



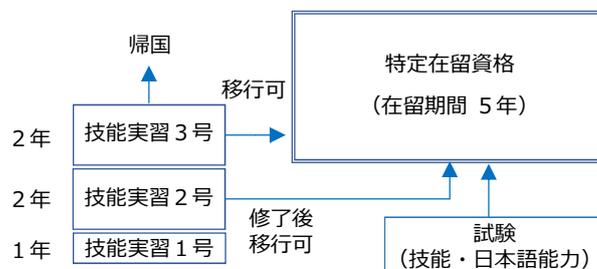
塗装ブース

●自動車整備人材の確保

- 若者・女性に対する自動車整備士のPR強化
  - ポスターの作成、運輸支局長等による高校訪問
  - 自動車整備のイメージを変える「攻めのPR」
- 外国人材の適正な受入環境の確保
  - 外国人技能実習の実態調査・事業協議会の運営等
  - 特定技能制度の国外試験調査・分野別協議会の運営等

外国人技能実習制度

特定技能制度



技能を備えた外国人材の育成・確保

●地域における事業者間連携による自律的取組の発掘・支援

- 各地域の事業者間連携による自律的取組
  - 新たな整備技術に関する講習会・体験会の実施
  - 地域の自動車整備に関する諸課題に関する勉強会の実施
  - 経営者向け事業承継セミナーの実施
  - 外国人材の活用のための研究・準備・受入体制の構築



先進技術のワーキング講習会 (新潟)



地域における自動車整備業連携セミナー (鹿児島)



外国人材の受入の研究 (京都・滋賀)

これらの好事例を発掘・支援するとともに全国に展開

⑥ 自動車運送事業に係る各種申請手続のデジタル化 **新規**

【要求額： 17百万円】

- 自動車運送事業の申請手続・審査業務等のデジタル化を進める必要があることから、申請者・審査等担当職員の双方にとって合理的な申請・審査・情報管理等のシステム構築等について、最適化・効率化のための調査を実施する。

各作業の簡素化



窓口



郵送



オンライン

最適化・効率化のための調査実施

- 申請書類・添付書類の見直し
- 審査方法見直し
- 附帯業務の業務効率化
- 等

【調査実施による効果】

- 申請者の満足度向上(使いやすい、時間短縮、コスト削減など)
- 申請者のシステム利用率の向上
- ランニング費用の圧縮(データの適正化など)
- 許認可業務の最適化(時間短縮など) など

⑦ 自動車整備業に係る各種申請手続のデジタル化 **新規**

【要求額： 24百万円】

- 自動車整備業におけるデジタルトランスフォーメーション(DX)による生産性向上・経営効率化を推進するため、運輸支局等における「紙処理」を中心とした自動車整備事業に関する手続のデジタル化に向けて、添付書類や審査方法等の最適化・効率化のための調査を実施する。

申請者(自動車整備事業者等)

- ・ 申請ごとに出頭する
- ・ 窓口の業務時間内でなければ申請できない
- ・ 移動時間や待ち時間が発生する



国土交通省

- ・ 紙からシステムへの入力作業が必要
- ・ 申請書類等を紙で管理・保存する
- ・ 問合せ等に対して、膨大な書類の中から情報を探さなければならない



- 添付書類・審査方法の見直し
- 申請・審査手続のオンライン化

- ・ 出頭が不要になる
- ・ いつでも申請ができる
- ・ 移動時間や待ち時間を他の業務に活用できる



- ・ 入力作業が不要になり、審査業務に専念できる
- ・ システムによるチェックでミスを防止できる
- ・ 問合せ等に対して、迅速に情報を検索して対応できる



事業者の生産性向上

業務の効率化

対象とする手続(約20種類)

- ・ 特定整備事業に係るもの
- ・ 指定自動車整備事業に係るもの
- ・ 整備主任者に係るもの

- ・ 自動車検査員に係るもの
- ・ オンライン講習に係るもの
- など

## ⑧ 自動車登録検査関係手続のデジタル化 **新規**

【要求額： 3,325百万円】

- 自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)の利用率向上に向けた取組を実施するとともに、自動車検査登録手続のキャッシュレス化、デジタル化による申請・審査の合理化、車検証更新手続のドライブスルー化による申請者利便の向上・業務の効率化を実現する。

### 「紙」を前提とした申請・審査手続

- ・ OCR申請用紙への記入
- ・ 「紙」による添付書類・審査・処理
- ・ 手数料、重量税、自動車税「印紙」
- ・ 複数窓口での手続



### デジタル化による申請・審査の合理化

- ・ オンライン申請の拡大(OSS利用拡大)
- ・ 申請・審査のペーパーレス化
- ・ 窓口におけるキャッシュレス化
- ・ 支払窓口の合理化 等



申請・審査手続のデジタル化

### オンライン申請の拡大(OSS利用拡大)に向けた主な施策

- **スマートフォンを用いた申請及び進捗状況の確認**  
スマートフォンによるOSS申請及び手続進捗状況の確認をできるようにする。

〈スマートフォン活用のメリット〉  
OPCがなくても申請できるため  
いつでもどこでも申請可能  
手軽に状況確認できる



- **車検証ICタグの情報を利用したOSS申請入力補助**  
電子車検証(令和5年1月導入予定)のICタグ内に格納された車検証情報をOSSポータルサイトに自動入力する。

スマートフォンなどで  
車検証情報を読み取る



OSS申請画面

### 窓口業務フローの見直しに向けた主な施策

- **支払窓口業務のキャッシュレス化・合理化**  
検査登録手数料及び自動車重量税のクレジットカードでの一括決済を実現する。



PC/スマートフォンからクレジットカード情報を入力することによりキャッシュレス決済を実現し、印紙購入を不要に

- **申請者及び運輸支局等職員の負担軽減**
  - ・ PC/スマートフォンの画面入力により申請書を作成するサイトを導入し、申請書作成の負担を軽減する。
  - ・ AIチャットボット等を導入し、職員の間合せ対応への負担を軽減する。

- **手続の進捗状況「見える化」**  
運輸支局等窓口において、受付時の番号札の発券や電子掲示板へ処理状況を表示する仕組みを導入する。

- **車検証更新手続のドライブスルー化**

〈現行〉



〈見直し後〉

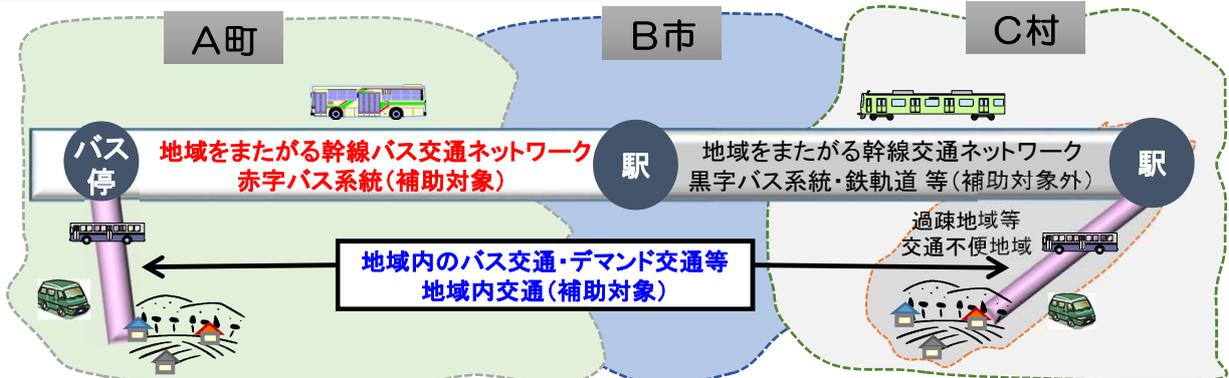


更新窓口を検査場出口に設置することにより、検査直後に車に乗ったまま車検証を受け取ることが可能に

【関連事項】「地域公共交通確保維持改善事業」におけるバス等への支援

地域公共交通確保維持事業(陸上交通)

住民の生活に必要なバス交通への支援のイメージ



幹線バス交通に対する補助の主な要件

- ・複数市町村にまたがる系統であること。  
(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。
- ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること。
- ・経常赤字が見込まれること。等

地域内フィーダーバス交通に対する補助の主な要件

- ・「補助対象となる幹線バス交通ネットワークに係る地域内交通」又は「補助対象外となる幹線交通ネットワークに係る地域内交通」
- ・幹線アクセス性:幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであること。
- ・サービス充実性:新たに運行、または、公的支援を受けるものであること。
- ・経常赤字が見込まれること。等

経常収支差の1/2を補助

バス車両の更新に対する支援

車両減価償却費等補助金

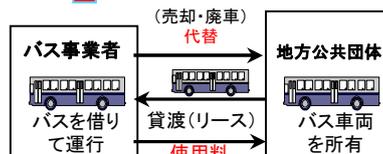
- ・車両購入に係る減価償却費及び金融費用について5年間かけて補助【補助率】1/2

【金融費用】  
購入に係る借入について、その金利を補助(購入価格の2.5%限度)



公有民営方式車両購入費補助金

- ・地方公共団体がバス車両を購入して事業者へ貸与する「公有民営方式」に対して補助  
【補助対象者】地方公共団体  
【補助率】1/2(上限:750万円)  
【補助方式】2年間で均等に分割して交付



協議会で、老朽車両の代替を含む「収支改善計画」を策定

※ 新型コロナウイルス感染症の影響等により危機に瀕する地域の公共交通事業者に対する持続可能な運行の確保等に向けた支援については、今後の感染状況及び経済情勢や輸送需要等を踏まえつつ、予算編成過程で検討する。

地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化等に対する支援

- ・ノンステップバス、リフト付バスの導入  
【補助率】通常車両価格との差額の1/2等(上限140万円)
- ・福祉タクシー・UDタクシーの導入  
【補助率】1/3(上限80万円(リフト付)、60万円(スロープ付))



- ・BRTシステム(連節ノンステップバス及びそれと一体的に整備する停留所施設等)  
【補助率】1/3



## 2. 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた自動車の電動化の推進

- 令和2年10月、菅内閣総理大臣が2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことを宣言した。自動車からの排出量は運輸部門におけるCO2排出量の大半(約86%)を占めており、カーボンニュートラルの実現に向けては、次世代自動車の普及促進を図ることが不可欠である。
- 令和3年6月に公表された「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、乗用車、商用車の具体的な電動化目標も示された。
- これまで野心的な燃費・排ガス基準の策定による自動車燃費・排ガス性能の向上、税制優遇措置・補助制度等や基準の国際調和等に取り組んできたが、国際的に議論が可能な客観的なCO2排出量評価手法の構築等も含めた次世代自動車の普及促進に係る対策を着実に実施する。

### 【背景】

#### 成長戦略フォローアップ(2020年7月17日閣議決定)

##### 運輸部門における省エネの推進

→ 2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5~7割とすることを旨とする。

#### 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(2021年6月18日成長戦略会議決定)

##### 自動車の電動化目標

【乗用車】 2035年までに、新車販売で電動車100%を実現できるよう、包括的な措置を講じる。

【商用車】 8トン以下の小型車は、新車販売で2030年電動車20~30%、2040年電動車・脱炭素燃料車100%を目指す。

8トン超の大型車は、技術実証・水素普及等を踏まえ2030年までに2040年目標を設定。

### ① 地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進 継続 【要求額: 846百万円】

- 自動車分野のカーボンニュートラルの実現に向けて、電気自動車、燃料電池自動車など次世代の事業用自動車の普及促進のため地域の計画と連携して、環境に優しい自動車の集中的導入や買い替えの促進を支援する。

- ・ 事業用自動車(バス、タクシー、トラック等)は、自家用車に比べて1台当たりの走行距離が大きく使用年数も長いことから、次世代自動車への積極的な代替が重要。
- ・ 事業用自動車は、それぞれの使用方法に適した次世代自動車の開発と普及の促進が重要。

- ✓ 地域の計画と連携した次世代の事業用自動車の導入を支援
- ✓ 普及と車両価格の低減に応じて、補助額を段階的に設定

概要	【第Ⅰ段階】	【第Ⅱ段階】	【第Ⅲ段階】
	市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要	車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減	通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達
補助上限	車両・充電設備等価格の1/3	車両・充電設備等価格の1/4~1/5	通常車両との差額の1/3
対象車両	燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス等 	電気タクシー、電気トラック(バン)、プラグインハイブリッドタクシー 	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック 

地域・事業ごとに最適な次世代自動車の導入

自動車メーカーによる開発の促進

② 産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業 **継続**

【要求額： 381百万円】

■ 運輸部門におけるCO2排出量の約4割を占める大型車分野に関し、産学官連携のもと、電動化技術や内燃機関分野等の開発促進の強化を図り、2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する。

- ✓ 乗用車を中心に電動化等が活発化している一方、未だ多くの課題が残されている大型車分野における電動化や内燃機関の高効率化等の一層の技術開発を促進する。
- ✓ ハブとなる研究機関のもと、産学官が連携し、大学による基盤技術の研究、メーカーによる応用技術の研究から評価法・技術基準の策定に向けた取組を一体的に行う。

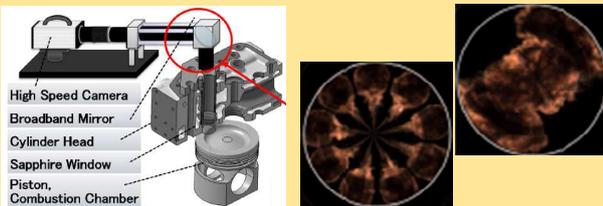
● 大型車の高効率化技術

電動化への対応



- ✓ バッテリー搭載スペース確保に貢献する後輪の車軸(リアアクスル)とモーターが一体化した次世代駆動系の開発、走行中ワイヤレス給電に関するシステム要件の構築、燃料電池自動車における実燃費試験法の検証
- ✓ 道路データ(カーブ・勾配等)を活用し、燃費・排出ガスの観点から最適走行を可能とする次世代大型車の新たな評価法の整備

水素燃焼の高効率化、e-fuelへの対応



- ✓ 効率的な燃焼達成に向けた、水素燃焼メカニズムの解明、次世代燃料であるe-fuel使用時の排ガス性能・耐久劣化の検証、それらの技術指針等の策定

空力性能の向上

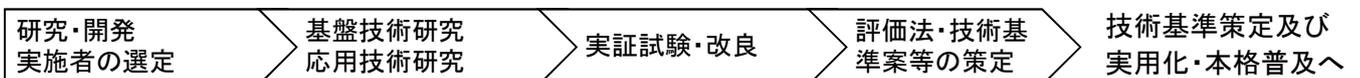


- ✓ 大型車の空力性能を改善する新たな車両形状の検討及び燃費基準で使用する空気抵抗係数の算出手法の高度化

● 本事業の実施体制



● 本事業の進め方(～令和5年度)



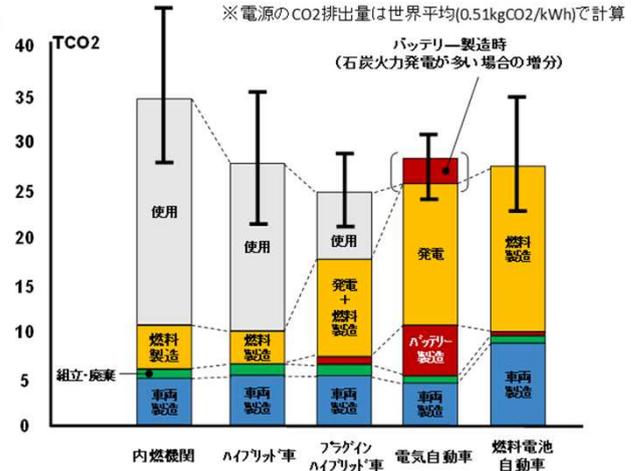
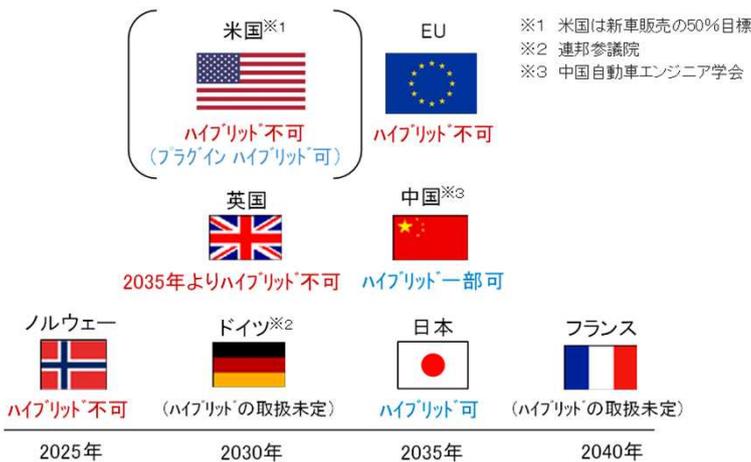
### ③ 次世代自動車の総合的なCO2排出量評価手法の構築 **新規**

【要求額：50百万円】

- カーボンニュートラルの実現には、自動車の燃費（電費）性能のほか、製造段階、使用段階、リサイクル段階など、ライフサイクル全体でのCO2排出量を客観的に評価する必要がある。
- 各国がカーボンニュートラル政策を打ち出す中、国際的に議論が可能な客観的なCO2排出評価手法（LCAモデル）を構築する。

各国等の新車100%電動化目標時期（乗用車）

製造から廃棄までのCO2排出量を客観的に評価



出典: Global EV Outlook 2020から作成

各国が「新車100%電動化」を打ち出しているが、目標時期やハイブリッド車の取扱は、国ごとに異なる。

電気自動車は使用時のCO2排出がゼロであるが、発電時、バッテリー製造時のCO2排出が多い。

国際的に議論が可能な客観的なCO2排出評価手法を構築し、自動車メーカーがフェアに競争を行える環境を整備

### ④ 電気自動車等の技術基準の策定 **継続**

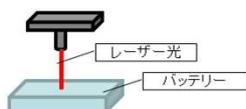
【要求額：92百万円】

- 電動車の導入目標が示され、電気自動車(EV)等の普及が見込まれる中、EV等は主要部品であるバッテリーの安全性や耐久性の確保が課題であり、国連傘下の自動車基準調和世界フォーラム(WP29)における国際基準策定の議論が加速する見込みである。
- EV等に関するこれら国際基準策定を日本が主導し、日本国内における安全・安心の確保はもとより、我が国自動車メーカーの国際競争力の強化にも貢献するため、バッテリーの安全性や耐久性の確保に係る調査を実施する。

#### バッテリーの安全性

世界各地でバッテリーの熱連鎖に起因する発火事案が発生しており、熱連鎖に関する試験法の検討及び国際提案のためのデータ取得等を実施する。

<熱連鎖に関する試験法>



レーザー光によりバッテリーに熱損傷を与え、これにより熱連鎖が発生しないことを確認。

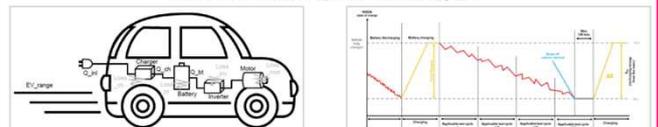
<熱連鎖による発火事案>



#### バッテリーの耐久性

EV等の走行可能な距離(レンジ)の劣化に関する評価法の検討及び国際提案のためのデータ取得等を実施する。

<レンジに関する評価法の課題>



レンジは電池単体ではなく搭載される各種機器の性能劣化も反映されるため、指標として有益な一方、レンジを測定するためには、満充電の状態から完全に放電されるまで走行する必要があり、測定に膨大な工数を要する等の課題がある。

## ⑤ カーボンニュートラルに向けた輸送形態の構築 **新規**

【要求額： 22百万円】

- カーボンニュートラル(CN)実現に向けた運送事業者の取組を推進することが求められることから、ゼロエミッション車(ZEV)に関する現在の技術的制約を踏まえ、制約下でもCN実現に資する輸送形態を調査・検討する。

### 商用車(トラック)の電動化に向けた主な課題

- 走行距離の制約
- バッテリー搭載に伴う積載量の制約
- 充電時間を要することによる稼働時間の制約 等

電動化に向けた現時点の技術的な制約を踏まえた輸送の調査・検討

### フィジカルインターネット

インターネットの仕組みを物流に応用し、物流ネットワークをオープン化して各事業者間でシェアリングし、標準化されたコンテナによる荷姿の統一によって、効率性と冗長性を両立させた物流ネットワークを構築しようとする新しい物流体制。



フィジカルインターネットによって輸送経路を切り分け、電動車両の導入可能性を検証。

## ⑥ 自動車の脱炭素化に対応するための整備人材の育成・確保 **新規**

【要求額： 60百万円】

- 自動車分野におけるカーボンニュートラルに向けて電動車の普及が強力に推進される中、電動車に対応した整備人材の育成・確保のため、自動車整備士養成施設における教育の高度化に向けた取組を推進するための実証調査を実施する。

### ●人材育成・確保に関する課題

- ・ 自動車整備士養成施設では、定員割れが続くなど経営状況が厳しく、電動車等の整備に対応した新たな設備・教材の導入、新技術の知見を有する指導者の育成等が困難。
- ・ 感電等のリスクがある電動車の整備作業について、安全を確保しつつ必要な知見を得られる効果的な実習方法の開発が必要。
- ・ 自動車整備の現場を離れた整備士資格保有者に対し、電動車等の新技術に対応するための再教育の機会がなく、これらの人材を有効に活用できていない。

### ●自動車整備士養成施設における電動車等の整備に対応した効果的な教育の実証調査

- ・ 電動車等の整備に対応した新たな設備・教材の効果を検証するための実証調査を行う。

電動車等の整備に対応した教材の例

- ・ 電動車の構造把握が容易なカットモデル
- ・ 高度なスキャンツール
- ・ 電動車に対応した絶縁工具



### ●デジタル化教材(VR等)を活用した教育の実証調査

自動車整備士養成施設等で活用できるようデジタル化教材(VR等)を活用した教育に係る実証調査を行う。

危険作業の疑似体験の例

- ・ 高電圧部分の整備
- ・ 延焼等の危険を伴う作業
- ・ 引火性の高圧ガスを扱う作業



## 【関連事項】環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業

### 事業目的

- 現状で高コストの電動/ハイブリッド(HV)トラック・バスおよび充電インフラへ補助を行い、普及初期の導入加速を支援する。
- 将来カーボンニュートラル化の期待される天然ガス自動車への導入支援を実施し、長距離配送車の低炭素化を支援する。
- 実証用電動トラック・バスモデル実証事業を実施し、国内商用車メーカーの市場参入を支援する。

### 事業内容

#### ①電動トラック・バス等導入支援事業

電動トラック・バスや、一定の燃費性能を満たすHVトラック・バスの購入に対して、標準的な車両との差額分を支援するとともに、セットで充電インフラ整備への補助を行う。

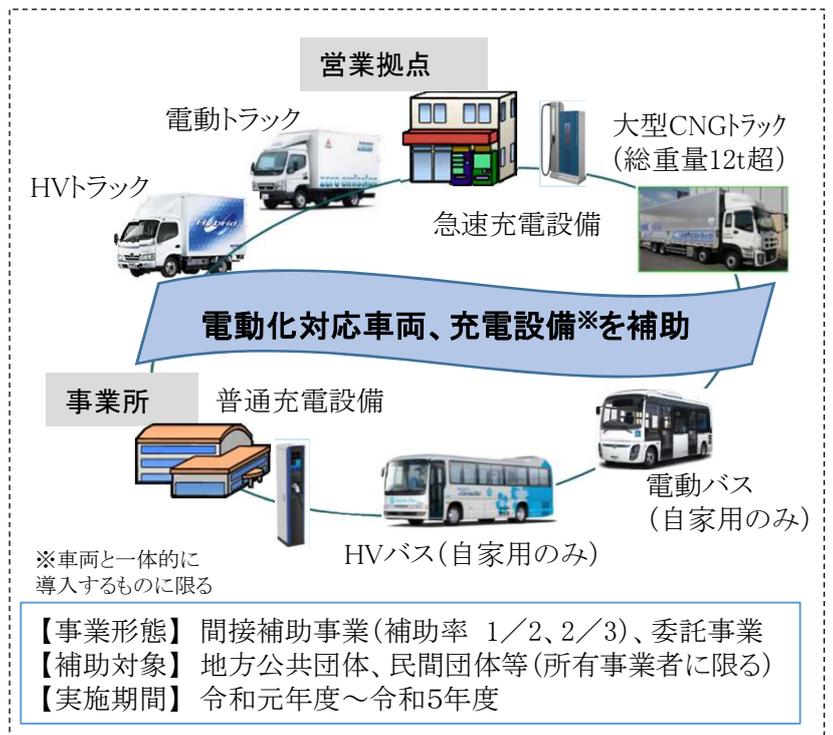
#### ②天然ガストラック導入支援事業

将来カーボンニュートラルな燃料への代替が期待される長距離配送用天然ガストラックに対して、標準的な車両との差額分を支援する。

#### ③電動トラック・バスにおける

##### 性能評価実証事業

活用事例の分析結果を踏まえ、電動トラックおよびバスにおける性能評価実証事業を実施、電動車両市場拡大を図る。



## 【関連事項】水素活用による運輸部門の脱炭素化支援事業

### 事業目的

- 運輸部門の脱炭素化に向けて、CO2削減効果の高い水素の活用のため、燃料電池バス等の普及を促進する。

### 事業内容

#### 水素社会実現に向けた産業車両等における燃料電池化促進事業

水素社会実現に向け、燃料電池バスの導入を支援する。

補助事業 燃料電池バス…補助率:1/2  
 (平成30年度までに導入した実績がある場合:1/3)



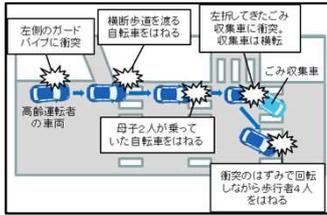
燃料電池バス

### 3. 自動運転技術も活用した安全・安心の確保

#### (1) 高齢運転者等の事故防止対策の推進

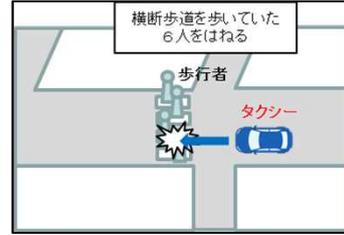
- ペダル踏み間違いなど高齢運転者等による不適切な運転操作に起因する事故や、運転中の意識喪失など健康異常に起因する事故が相次ぎ発生していることを踏まえ、高齢運転者の安全運転を支える対策の更なる推進が必要である。
- より高度な「安全運転サポート車」(「サポカー2.0(仮)」)の要件を検討するほか、自動車アセスメントの拡充や先進安全技術向上の加速に取り組む。

池袋暴走事故(2019年4月)



- ・ 高齢運転者の車両が暴走、はねられた母子が死亡(ブレーキとアクセルを踏み間違えた可能性あり)
- ・ アクセルを踏み込んでいた場合、自動ブレーキは作動しない

笹塚暴走事故(2021年1月)



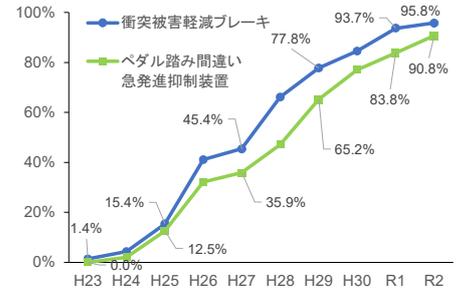
- ・ 歩行者6人が横断歩道上でタクシーにはねられ、1名死亡、重軽傷5名
- ・ タクシー運転者が事故前後にくも膜下出血を起こして意識を喪失したとみられている

#### 【これまでの取組】

- ・ 「安全運転サポート車」の普及啓発・導入促進
- ・ 新車乗用車の衝突被害軽減ブレーキの義務付け(令和3年11月以降の新型車より)
- ・ ペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度の創設
- ・ 後付けの安全運転支援装置の開発促進、性能認定制度の創設 等



新車乗用車の装置搭載率



#### ① 高齢運転者等による事故防止対策の推進 **拡充**

【要求額: 50百万円】

- 事故防止に資する先進的な安全技術や、通信機能を有するドライブレコーダー等を活用した「見守り」機能に関する技術調査を行い、新たに「サポカー2.0(仮)」の要件に関する検討を行う。

#### 事故防止が期待される先進的な安全技術の例

##### 夜間対応 対歩行者自動ブレーキ



##### ドライバー異常時対応システム (異常発生時の自動停止)

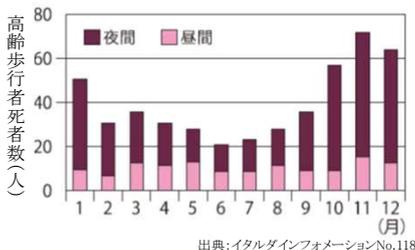


ドライバーの異常検知

##### ドライブレコーダー等を活用した「見守り」



ドライブレコーダーによる運転の記録と分析・警告



安全に自動停止



事業者、家族など  
第三者による見守り

高齢運転者等の事故防止に資する技術調査を行い、「サポカー2.0(仮)」の要件を検討する。

## ② 自動車アセスメントの推進 **拡充**

【要求額：独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金 7,933百万円の内数】

- 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)を実施している。
- 令和5年度以降の新たな評価項目の設定のため、「通信を利用した衝突回避支援技術」の評価導入に向けた調査を実施する。

### 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)

予防安全性能評価(8項目)

事故自動通報



### 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)



【ファイブスター大賞】

事故自動通報装置を搭載した車種であって、衝突安全性能と予防安全性能で最高得点を獲得した車種。(毎年1車種)

## ③ 先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進 **拡充**

【要求額：150百万円】

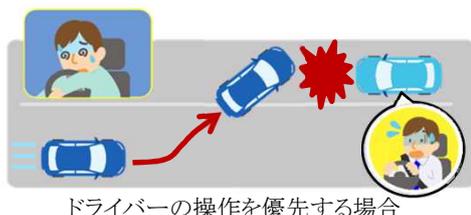
- ドライバーが運転中に意識を喪失した場合、明らかに誤った操作を行った場合等には、システムが介入する方が安全であるが、システムの作動条件や設計のあり方等について検討を行う。
- コネクテッド技術(通信)を活用した安全技術の高度化・普及を図るため、別メーカーの車両間であっても、相互に通信する情報の内容や仕様について検討を行う。

システムが介入する方が明らかに安全である場合

通信を活用した安全技術の高度化・普及

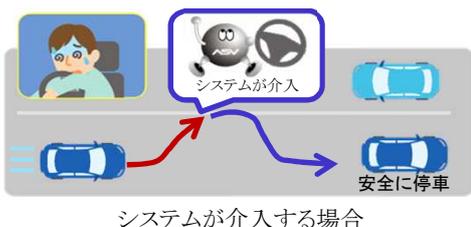
#### 【ドライバー主権】

意識を失い、意図しないアクセルとハンドル操作であっても、システムはこの操作を優先してしまう。

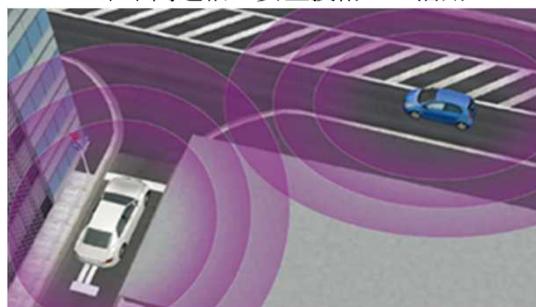


#### 【システム介入】

ドライバーがアクセルとハンドル操作をしていても、システムが操作に介入することで事故を防止



車車間通信の安全技術への活用



※出典：トヨタHP

(課題)

- 通信機能が普及しなければ、安全効果は限定的
- 現状、メーカーごとに通信内容や仕様は異なる(期待)
- 車車間通信機能の普及により、安全技術の高度化・普及
- 車車間通信機能は、自動運転の実現に資する

システムが介入する「条件」や「作動時の動作」の検討

車車間で相互に通信する内容や仕様を検討

ASV推進プロジェクトにおいて、産官学の連携により設計のあり方の検討、ガイドラインの策定等を行う。

## (2) 自動車運送事業における安全対策の推進

- 軽井沢スキーバス事故を踏まえ、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための取組を着実に実施する。
- 「事業用自動車総合安全プラン2025」に基づき、事業用自動車(バス・タクシー・トラック)における事故削減目標の達成に向けた総合的な安全対策を推進する。

### 【背景】

#### 軽井沢スキーバス事故を踏まえた貸切バスの安全確保策の実施

平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故(乗客乗員15名死亡、乗客26名重軽傷)を踏まえ、再発防止策としてとりまとめた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を着実に実施。

#### 【総合的な対策の内容】

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

#### 事業用自動車の総合的な安全対策の推進

「事業用自動車総合安全プラン2025」に基づき、事業用自動車における交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数等の削減目標達成に向け、関係者(行政、事業者、利用者)が一体となり総合的な安全対策を推進。

#### 【総合安全プラン2025の内容】(計画期間:令和3~7年度)

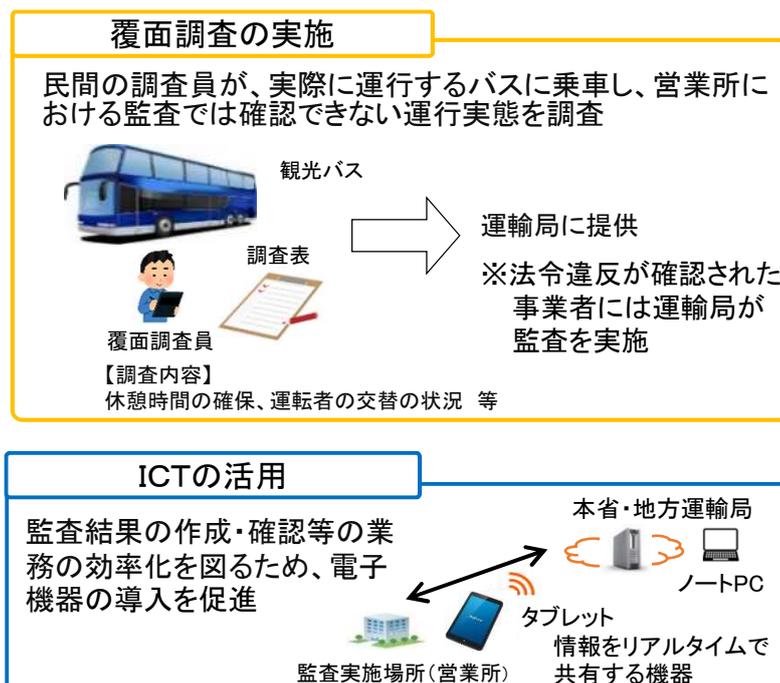
- 目標 <全体> ①死者数225人以下、バス・タクシーの乗客死者数ゼロ ②重傷者数2,120人以下 ③人身事故件数16,500件以下 ④飲酒運転ゼロ  
<個別> 【乗合バス】車内事故85件以下 【貸切バス】乗客負傷事故20件以下 【タクシー】出会い頭衝突事故950件以下 【トラック】追突事故3,350件以下
- 重点施策
1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現
  2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶
  3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及促進
  4. 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策
  5. 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
  6. 道路交通環境の改善

### ① 自動車運送事業者に対する監査体制の強化 継続

【要求額: 55百万円】

- 軽井沢スキーバス事故等を踏まえ、事業用自動車に係る重大事故の防止を図るため、自動車運送事業者に対して効率的かつ効果的な監査を実施する。

#### 【効率的・効果的な監査の実施に向けた取組】



#### 【参考:自動車運送事業者に対する監査】

地方運輸局・運輸支局

- ①監査(営業所への無通告での立入)  
※監査の端緒:重大事故の発生、警察や労働局からの通報 等
- ②法令違反が確認された場合、聴聞又は弁明の機会の付与を経た上で、行政処分を実施  
※処分内容:車両停止/事業停止/許可取消
- ③処分後、改善状況を確認するための監査を実施  
(悪質事業者は、継続監視対象とする)

自動車運送事業者  
(バス・タクシー・トラック)

② 先進安全自動車(ASV)やドライブレコーダー等の導入支援 **拡充** 【要求額: 1,015百万円】

- 先進安全自動車(ASV)やドライブレコーダー等の機器の普及を促進し、事故の削減を図るため、自動車運送事業者に対して対象機器の補助を行う。

○先進安全自動車(ASV)導入支援

【対象装置】衝突被害軽減ブレーキ(歩行者対応)、車線逸脱警報装置、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、アルコール・インターロック 等



○過労運転防止のための先進機器の導入支援

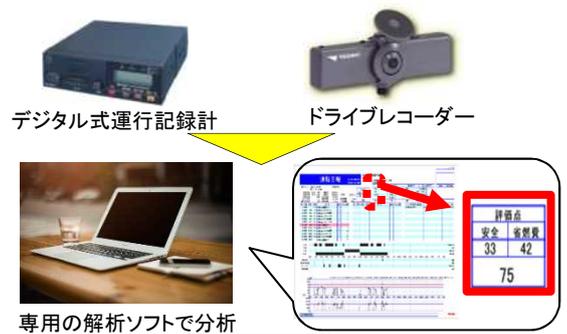
- 【対象機器】
- ・ITを活用した遠隔地における点呼機器
  - ・運行中における運転者の疲労状態を測定する機器
  - ・休息期間における運転者の睡眠状態を測定する機器



運転者の運転時間や体調を把握し、過労運転による事故の防止を図る

○デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入支援

- 【対象機器】
- ・デジタル式運行記録計
  - ・ドライブレコーダー



各車両の運行状況や事故発生時の映像データを記録し、運転者への指導教育に活用することにより、事故防止を図る

○社内安全教育の実施支援

- 【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

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



### ③ 健康起因事故防止対策の推進 拡充

【要求額： 70百万円】

- 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、重大事故につながるおそれのある脳疾患・視野障害等の疾病及び飲酒運転を引き起こすおそれのあるアルコール依存症の早期発見による事故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

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する。また、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する。

#### ○視野障害による事故防止に向けた調査

視野障害と事故との関係性を分析するとともに、早期発見に資する視野検査の普及促進のため、モデル事業を実施する。

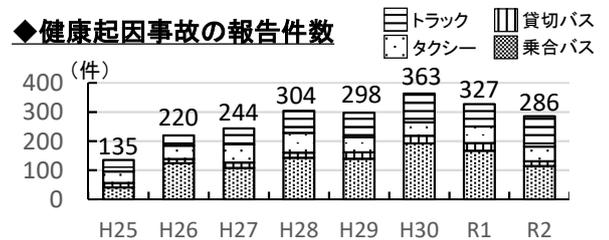
#### ○アルコール依存症による事故防止に向けた調査

飲酒運転を引き起こすおそれのあるアルコール依存症者に対し、事業者による指導監督を推進するため、運転者に自身の飲酒傾向の自覚を促す方法についての調査を実施する。

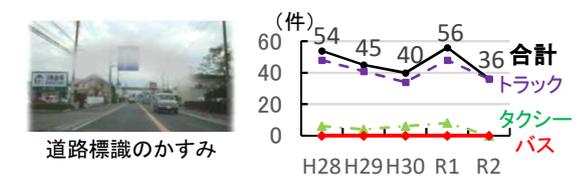
#### ○スクリーニング検査普及に向けたモデル事業の実施

脳疾患等の早期発見に有効なスクリーニング検査の普及促進に向けた方策を検討するため、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する。

#### ◆健康起因事故の報告件数



#### ◆視野障害患者の見え方 ◆飲酒運転事故件数



#### ◆主要疾病に関する取組



### ④ バス車内事故防止対策の推進 継続

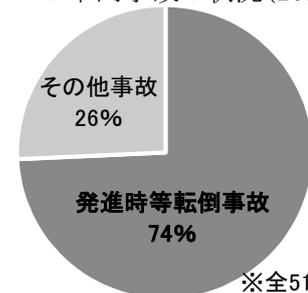
【要求額： 20百万円】

- 乗合バスの車内事故による重傷者の大部分は65歳以上の高齢者であり、着席していない高齢者が、車両の発進・停止時にバランスを崩し、転倒・負傷する事故が多く発生している。
- 車内事故防止に資するハード面での対策を講じるため、令和3年度における事故要因等の分析と対策に係る検討結果を踏まえ、技術的対策の効果検証を行う。

乗合バスの年齢別車内事故重傷者数 (2017-18年)



乗合バスの車内事故の状況 (2017-18年)

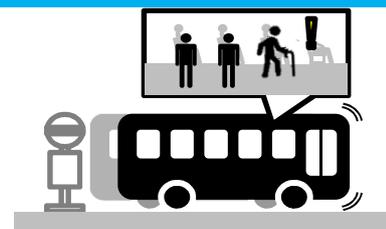


出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」より作成

### 事故防止効果が期待される対策例



車内カメラ等を活用した乗客の着座確認



発進時・停車時の滑らかな加速・減速

### バスの車内事故の防止に資するハード対策の効果検証を実施

### (3) 自動運転技術の開発・実用化促進

- 自動運転の実現は、交通事故の大幅な低減、地方における移手段の確保、生産性の向上等に資すると期待されている。
- 自家用車におけるレベル4の実現、無人自動運転移動サービスの全国展開、自動配送ロボットを用いた新事業の創出等に向けて、制度整備に取り組む。

#### 【背景】

官民ITS構想・ロードマップ(令和3年6月15日 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定)

- 2025年目途に高速道路でのレベル4の自動運転システムの市場化

成長戦略フォローアップ(令和3年6月18日 閣議決定)

- 公道での地域限定型の無人自動運転移動サービスについて、2021年度中に実証に資するガイドラインを策定し、2025年を目途に40か所以上の地域で、2030年までに全国100か所以上で実現する

#### ① 自動運転(レベル4)の法規要件の策定 **新規**

【要求額: 200百万円】

- 自動運転車(レベル4)の実現に向けて、自動運転車と他の交通とのコミュニケーション、システム責任の範囲、システムが行う「判断」のあり方等について調査を行う。

#### 自動運転(レベル4)の実現に向けての課題の例

##### 他の交通とのコミュニケーション

周囲の自動車や歩行者に対して「無人運転中」であることや、道を譲ることを伝えるためのコミュニケーション手法を確立する必要



他の一般交通への外向け表示

##### システム責任の範囲の整理

道路上で生じる様々な事象に対して、システムが安全を保証しなければならない範囲を特定する必要



##### システム判断の社会的受容性

事故を避けられないケース等においてシステムが行う「判断」について、社会の理解・共通認識を確保する必要



#### ② 自動車の技術・基準の国際標準化等の推進 **継続**

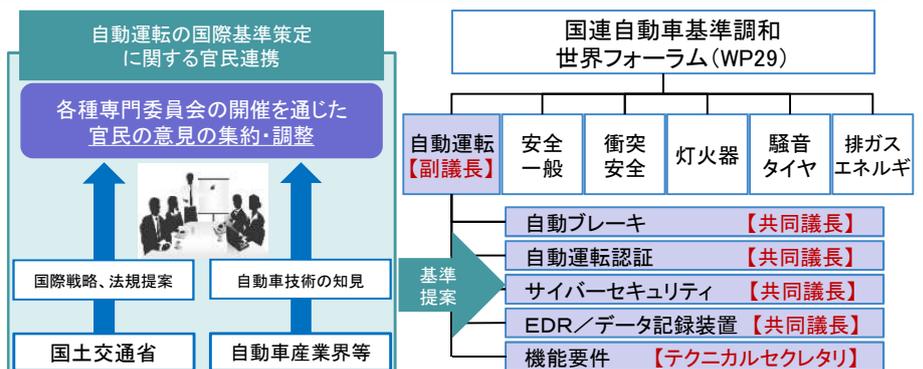
【要求額: 395百万円】

- グローバル化が進展する国際自動車市場において、技術力を有する我が国の自動車メーカー等が活躍できる環境を整備するため、日本の技術・基準の国際標準化等を推進する。

#### 日本の自動運転技術等の戦略的国際標準化の推進

自動車の国際基準を策定する国連の会議体(WP29)において、官民一体となって日本の技術・基準の国際標準獲得を進める。

- ・ 官民連携による国際標準化の推進
- ・ 自動運転等に関する国際基準案の提案
- ・ 主要な専門家会合の議長職獲得



③ 自動運転技術に対応した関連諸制度(整備・検査・型式認証)の高度化 **継続**

【要求額: 64百万円】

- 自動運転技術等の高度化する自動車技術に対応した点検整備・検査・整備士資格制度を整備するための調査を行う。
- 自動運転技術に対応した審査手法の確立のため、必要な調査を行う。

● 自動運転技術の点検整備・検査・整備士資格制度を整備するための調査

(調査内容)

- 令和6年10月から開始される電子的な検査(OBD検査)を円滑に実施するための運用方法等
- 車両や点検整備機器の高度化を踏まえた点検項目等
- 自動運転技術等に対応した整備士資格・試験制度のあり方

<OBD検査の例>



● 自動運転技術の審査手法に関する調査

・ 各自動運転技術(高速道路での車線維持、車線変更等)が、様々な走行環境条件(道路、天候、速度等)の下で適切に動作することを審査するための手法について調査・策定を進めているところ、令和4年度においては、自動車の認知機能であるセンサー特性の評価手法等に関する調査を行う。



④ 無人自動運転サービスの全国展開 **継続**

【要求額: 21百万円】

- 無人自動運転サービスの全国展開に向けて、安全な車両開発・利用を促進するために、様々な自動運転車両や走行環境条件に応じた技術要件の検討のための調査を行う。

<無人自動運転移動サービスに関する政府目標>



【福井県永平寺町における事業化】

- 2021年3月、遠隔の監視・操作技術を活用することにより運転席を無人とした自動運転サービスを事業化(国内初)



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

今後の取組

1. 今後事業化が想定される自動運転サービスの類型化

以下を通じて、自動運転車両や走行環境条件等を類型化  
 ・ 国内で既に実施されている自動運転実証のデータ分析  
 ・ サービス提供者、地方自治体等へのヒアリングを通じて、前例のない新たなサービス像を想定

2. 国際動向の調査

文献調査や海外の事業者等へのヒアリングを通じ、各類型ごとに、海外における自動運転実証の安全確保策を調査

3. 技術要件の検討

分析・調査結果を踏まえ、様々な自動運転車両や走行環境条件に応じた技術要件(主に以下)を検討

- 速度 ●走行環境(走行場所、天候等)
- 監視・操作環境(セーフティードライバー、保安要員の対応等) ●自動車の保安基準に適合しない箇所の代替の安全措置 等



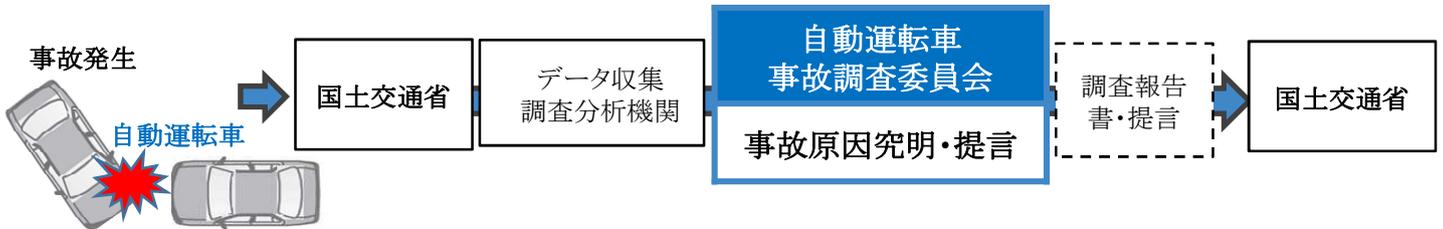
事業者の参考となるガイドラインを整備

⑤ 自動運転車等事故分析事業の推進 **継続**

【要求額： 40百万円】

- 高度な技術を用いる自動運転が関係する事故の原因究明は困難になることが想定される。
- 公正中立に事故原因を究明する体制を構築し、客観性・真正性を確保した速やかな原因究明と客観性の高い再発防止策を講じる必要がある。

事故原因究明に向けた体制・流れ



委員会体制

- 構成： 自動車工学、交通工学、法律学等の学識有識者7名程度
- 開催： 年4回程度(事故の発生状況に応じて)
- 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

⑥ 中型車道走行型・自動配送ロボットに係る制度の整備 **継続**

【要求額： 20百万円】

- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、巣ごもり需要の急増や非接触型の配送へのニーズが高まる中、自動配送ロボットによる新たな配送サービスの実現が期待されている。
- 低速・小型については、実証実験や制度整備の検討が進められているが、より大容量を輸送可能な中型についても需要があることから、その技術要件を検討するための調査を実施する。

これまでの取組

低速で歩道を走行する小型の自動配送ロボットの実用化に向けて、実証実験と制度整備が進められている。

今後の課題

中速で車道を走行する中型の自動配送ロボットの公道走行に関する制度整備が必要。

- 2020年10月より全国で実証実験が行われている



日本郵便、ZMP(東京都千代田区)



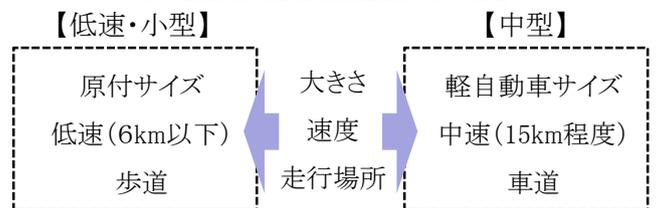
パナソニック(神奈川県藤沢市) ※出典:各社HP



米・Robomart社

- 政府において制度整備の検討が加速

- <政府目標> 成長戦略実行計画(2020年12月1日閣議決定)
- ・ 遠隔で多数台の低速・小型の自動配送ロボットを用いたサービスが可能となるよう、来春を目前に制度の基本方針を決定
  - ・ 2021年度のできるだけ早期に、関連法案の提出を行う



中型自動配送ロボットの制度整備に向けた取組

1. 事業者へのニーズ調査  
物流事業者等にヒアリングを行い、中型の自動配送ロボットについてのニーズ(大きさ、速度、走行場所等)を把握
2. 国際動向の調査  
文献調査や海外の物流事業者等へのヒアリングを通じ、海外における中型自動配送ロボットの技術要件の動向を調査
3. 技術要件の検討  
調査結果を踏まえ、中型自動配送ロボットが車道を走行する際の技術要件(主に以下)を検討
  - ・速度
  - ・走行環境(走行場所、既存交通の状況、天候等)
  - ・近接又は遠隔における監視・操作環境
  - ・自動車の保安基準に適合しない箇所の代替の安全措置 等

## (4) 自動車の適切な保守・管理の促進

- 自動車の安全・環境性能の確保のため、適切な点検整備を促進するとともに、未認証工場対策及び無車検車・無保険車対策の強化を図る。

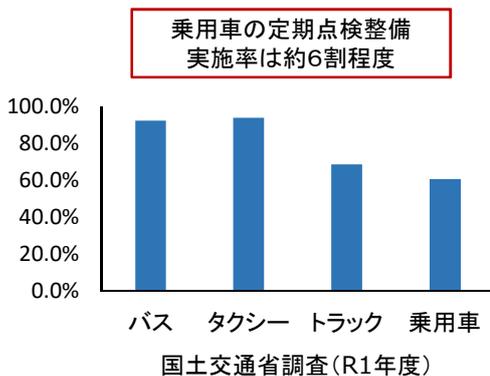
### ① 点検整備の促進 継続

【要求額： 67百万円】

- 点検整備の実施状況、整備不良事故の発生状況及び車載式故障診断装置(OBD)による診断の定期点検項目への追加等を踏まえ、ユーザーに対する適切な点検整備実施の啓発等を行う。
- 大型車の車輪脱落事故が近年急増していることを踏まえ、事故原因の究明と対策の検討を行う。

### ● 点検整備の周知・啓発

- ・ 自動車ユーザーの保守管理意識を高揚させ、適切な点検・整備の実施と推進を図るため、以下の施策を実施。
  - 自動車点検整備推進運動
  - 令和3年10月より定期点検項目に追加される車載式故障診断装置(OBD)による診断の周知・啓発
  - 点検整備前に検査を受検したユーザーに対するハガキ等での点検整備の啓発 等



自動車点検整備推進運動  
啓発リーフレット

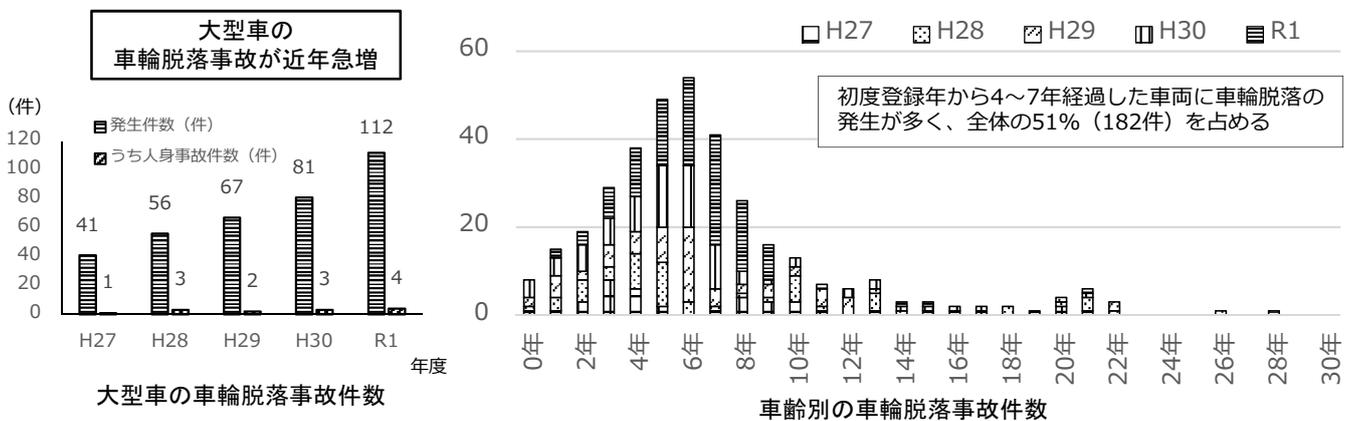


点検整備前に検査を受検したユーザーに対する啓発ハガキ

### ● 大型車の車輪脱落事故等の分析

- ・ トラック・バスの車輪脱落事故が近年急増していることから、事故原因の分析・対策に係る検討を実施。
- ・ その他整備不良や腐食が原因と思われる事故・故障についても、分析・対策に係る検討を実施。

#### <近年判明した大型車の車輪脱落事故の状況>



## ② 未認証工場対策 **継続**

【要求額： 17百万円】

- 国の認証を受けずに自動車の特定整備※を違法に行う「未認証工場」に対する取締りを強化するとともに、ユーザーへの注意喚起を行う。

※ エンジン等の重要装置・部品の取り外し、衝突被害軽減ブレーキのカメラ調整等により行う整備。

### 悪質な未認証工場が起こす問題

- ・ 認証を受けずに特定整備を行うため、安全の確保に重大な支障
- ・ 実際には特定整備を行っていないのにユーザーに特定整備を実施したと誤認させ、悪質な場合はその料金を請求



未認証工場に対し取締りを強化、認証を取得させる等指導

自動車の特定整備は認証工場に依頼する旨ユーザーに啓発

ユーザー車検代行業者利用者に対して点検整備実施に関するアンケートを実施し、未認証工場に関する情報を収集した結果、ユーザー車検代行業者利用者の約半数が依頼先を整備工場と誤認していることが判明 (令和2年度調査)



未認証行為に関する自動車ユーザーへの注意喚起リーフレット

## ③ 無車検車・無保険車対策の強化 **拡充**

【要求額： 156百万円】

- 車検切れ・自賠責保険切れの車両を特定し是正させるため、ユーザーへのハガキ送付による注意喚起を行うとともに、警察と連携した街頭検査によりドライバーに対して直接指導・警告を行う。
- 電動キックボードによる交通事故が発生し、問題となっているため、自賠責保険の契約締結義務について周知・広報を行う。

### ● 街頭検査における無車検車・無保険車に対する指導・警告

- ・ 警察と協力し、街頭検査において可搬式ナンバー自動読取装置により車検切れ車両を捕捉し、ドライバーに対して直接指導・警告
- ・ 自賠責の無保険車指導員等による監視活動の結果、無保険の疑いのある車両のユーザーに対してハガキによる注意喚起

車検切れ車両をその場で検出



指導・警告

STOP



### ● 自賠責制度の周知・広報

- ・ 自賠責保険の締結が必要な電動キックボード等について、インターネット広告等により自賠責保険の締結義務に係る周知・広報を行う。

電動キックボードによる交通事故の例

- ・ 令和3年5月22日(大阪府)  
歩道走行中の電動キックボードが歩行者に衝突の上ひき逃げ。  
(被害者は頸椎骨折)



電動キックボードは原動機付自転車等に該当

⇒自賠責保険への加入が必要

## (5)災害日常化への対応

- 近年、多発化・激甚化する自然災害に対して、自動車分野における新技術も活用し、被災の防止を行う。

### 【背景】

- 東日本大震災において、車での避難が約6割を占めたが、そのうちの約3割の避難者が津波警報を把握できず、また、令和元年東日本台風において、死者の約3割が車内で亡くなるなど、避難中の車内被災が発生。
- 令和2年12月以降の大雪により、関越道、北陸道等において多くの大型車両が立ち往生したことで、大量の車両が路上に滞留する事案が発生。

### ① 避難中の車内被災の防止等を目的とした車載通信装置の国際標準化 **継続**

【要求額： 30百万円】

- 近年の災害時において避難中の車内被災が拡大する中、自動車での避難時における危険区域への接近防止が課題となっているところ、自動運転技術の進展に伴い現在開発・実用化が進んでいるコネクテッドカーの「つながる機能」の活用が期待されている。
- コネクテッドカーに関する国際基準の策定も見据えて、我が国自動車産業の競争力強化及び安全・安心で快適な車社会を実現するため、車載通信装置の国際標準化に取り組む。

#### 政府方針

- 成長戦略フォローアップ（令和3年6月18日閣議決定）
  - ・コネクテッドカーについて、2022年度中に高度な自動運転や災害時の運転者への情報提供等が可能な車載通信装置の性能要件に関して国際的な議論を主導するための取組を検討し、制度的対応を含め、結論を得る。

#### <コネクテッドカーのイメージ>



(出典：<https://iotnews.jp/archives/99589>)

### ○ 車載のデータ通信装置の標準化のための調査

国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)において、車載器の性能等に関するコネクテッドカーの国際基準の策定に向けた議論を我が国が主導することを目的として、令和3年度に実施予定の車載通信装置の搭載率や開発状況等の調査の結果を踏まえ、同装置の性能要件の検討を行うための調査を実施する。

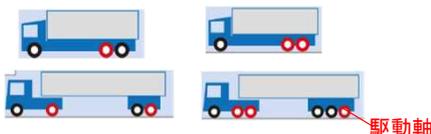
### ② 大雪時の大型車の立ち往生発生防止 **新規**

【要求額： 30百万円】

- 深刻な交通渋滞や通行止めを引き起こす大型車の立ち往生をより確実に防止するため、大型車の特性や立ち往生発生メカニズムを解明するとともに、実験映像等を用いて自動車ユーザーに対する啓発を行う必要がある。

#### 大型車の特性の一例

##### ●車両重量、駆動軸数の影響



##### ●連結車

(トレーラー付近の積雪の影響)



##### ●空荷状態

(積載時との重量差の影響)



### ○ 調査内容

#### ① 大型車の立ち往生発生メカニズムの解明

- ・車両重量、駆動軸数等の車両特性と、立ち往生の発生しやすさとの関係について、雪上における実証実験で評価

#### ② 大型車の立ち往生の防止対策に関するビデオ映像等による啓発

- ・冬用タイヤやチェーンの装着等を含めた大型車の立ち往生防止対策について、実験映像も活用して啓発ビデオを作成

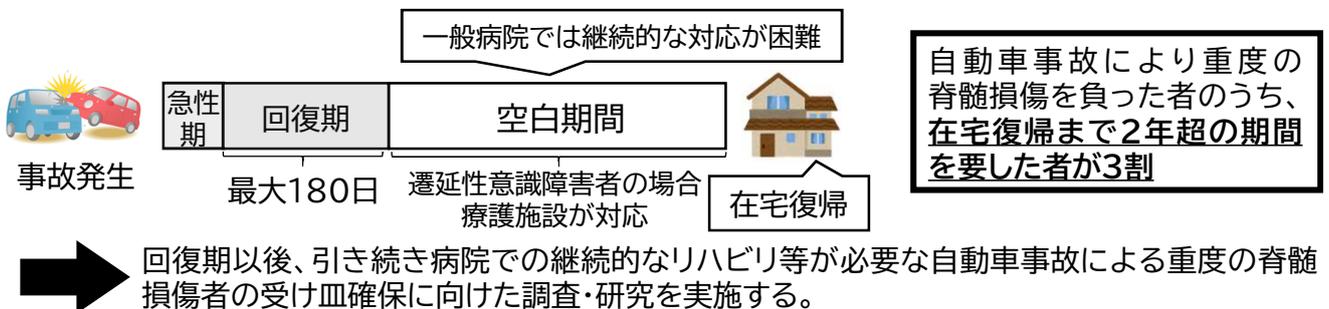
## 4. 事故被害者救済の充実

- 自動車事故による被害者の保護の増進に取り組むことは、自動車行政における重要な使命である。
- 交通事故死者数は着実に減少してきているものの、事故による重度後遺障害者数は横ばいになり、引き続き、着実に対策を講じる必要がある。また、リハビリテーションの機会確保や重度後遺障害者の介護者(親族等)の高齢化、療護センターの老朽化が大きな課題となっている。
- このため、令和3年7月にとりまとめられた「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」報告書を踏まえ、自動車事故被害者救済対策の更なる充実を図る。

### ① 障害の態様に応じたリハビリテーションの機会確保等 **拡充** 【要求額：292百万円】

- 自動車事故によって生じる後遺障害には遷延性意識障害\*、脊髄損傷、高次脳機能障害等、様々な態様が存することを踏まえ、その態様に応じたリハビリテーション等の機会を確保するために必要な支援の充実を図る。\* 脳損傷により自力移動・摂食が不可能である等の最重度の後遺障害者

#### 脊髄損傷者を対象としたリハビリテーション等の提供体制構築



#### 在宅療養中におけるリハビリテーションの提供体制構築(短期入院協力事業の見直し)

##### 現状と課題

- ・協力病院の指定数は、増加一方で利用者の増は限定的
- ・協力病院でのリハビリ体制の強化等を希望する被害者の声

##### 課題への対応策

- リハビリ提供に特に意欲的な協力病院を重点支援病院として選定し、広く自動車事故被害者に情報提供
- 重点支援病院のリハビリ機器導入やリハビリ技術向上に資する研修受講等を支援し、リハビリ提供体制を強化

重点支援病院を協力病院におけるリハビリのトップランナーとして位置付け、遷延性意識障害や重度の脊髄損傷等に対応したリハビリに係る知見の蓄積・研究を実施する。その成果は重点支援病院や他の協力病院へのヨコ展開につなげていくことを目指す。

#### 高次脳機能障害者の社会復帰等を促進するための環境整備

##### 現状と課題

- ・高次脳機能障害への理解が十分な病院・事業所の不足
- ・地元での生活への円滑な移行が困難

##### 課題への対応策

- 自立訓練(機能訓練・生活訓練)を提供している事業所のうち、高次脳機能障害者を対象に社会復帰等に向けた先駆的な取組を実施している事業所における専門的知識を有する者の確保等を支援

病院・事業所から地元での生活への円滑な移行をサポートする取組をモデル事業として支援する。その成果は他の地域へのヨコ展開につなげていくことを目指す。

その他、短期入所協力施設における受入環境改善等、被害者救済対策充実に向けた調査・研究を実施。

リハビリテーションの機会確保等を図ることにより、自動車事故被害者の社会復帰の実現や在宅療養中における身体機能の維持・改善を目指す。

② 重度後遺障害者に対する介護料の支給等(支給対象の拡充) **拡充** 【要求額: 4,095百万円】

- 自動車事故により、移動、食事、排泄等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する介護料の支給等を行う。

**制度概要**

**【趣旨】**

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く、その負担を軽減するため、障害の程度に応じて日々の介護経費を支援するとともに、短期入院・入所を利用した際の費用を一定の範囲内で支援する。

**【介護料支給対象】**

**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



**【介護料支給額】**

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

**【短期入院・短期入所費用の支給】**

**現行制度**

- ・年間支給日数 : 45日
- ・年間支給額 : 45万円
- ・1回あたり利用日数 : 2日～14日
- ・1日あたり上限額 : 1万円

**拡充**

リハビリ目的で短期入院を利用する場合における1回あたりの利用日数の上限を30日までに拡大

短期入院時におけるリハビリの実施に高いニーズがあるものの、リハビリの適切な実施には30日程度の入院期間が必要。

**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等により、精神的支援に取り組む。



訪問支援の様子

③ 重度後遺障害者のための療護施設の老朽化対策 **新規** 【要求額: 独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金 7,933百万円の内数】

- 昭和59年設置の千葉療護センターをはじめ、療護センターの経年劣化が進行しており、順次、老朽化対策を講じていくことが必要である。まずは最初に設置され、設置後35年以上が経過している千葉療護センターの老朽化対策の実施に向け、調査・研究を行う。



千葉療護センター

**現状と課題**

老朽化への対応が必要であるほか、療護センターが提供するリハビリの更なる充実を期待する声が多く寄せられているが、現在の施設ではただちにこのような声に応えられる環境ではない。

老朽化対策の具体的手法に加え、「リハビリの充実」など、利用者ニーズを的確に捉え、老朽化対策に合わせて最適な機能強化に取り組むための調査・研究を実施する。

#### ④ 介護者なき後を見すえた受入環境整備の促進 **拡充**

【要求額： 379百万円】

- 自動車事故被害者の介護者なき後の受け皿を整備するため、グループホーム等の新設を支援するとともに、介護人材確保や設備導入等に係る経費を補助する。

##### 現状と課題

- 介護者なき後の生活の場として、グループホームや障害者支援施設が想定されるものの、重度の後遺障害者を受け入れることができるグループホーム等は数が限られるとともに、多くの場合において、新たな受け入れ余地に乏しい。
- 手厚いケアが必要な重度後遺障害者の受け入れには介護人材の確保が必要不可欠であるものの、介護現場は厳しい人手不足の状況にある。

#### ● グループホーム等の新設支援

##### 現状と課題

- グループホーム等を新設する場合、開業準備に係る経費（人材確保に係る経費や介護機器等の導入等に要する経費）を自己資金等により確保することが必要

事故被害者を受け入れる  
グループホーム等の立ち上げ費用の一部を支援

#### ● 受入環境整備の支援

##### 現状と課題

- 喀痰吸引等の医療行為を行える看護職員や介護職員等の確保が困難
- 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

事故被害者の入居するグループホーム等の介護職員等の待遇改善や介護機器の導入等を支援

介護者なき後の受け皿を整備し、自動車事故被害者やその家族の将来に向けた不安の解消につながるよう、グループホーム等に対する支援の充実を図る。

#### ⑤ 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し **拡充**

【※】

- 平成6年度及び7年度に、財政事情の悪化を理由として自動車安全特別会計から一般会計に繰り入れられた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にある。
- 平成29年の大臣間合意（財務・国交）において、毎年度の繰戻額については、被害者等のニーズに応じて被害者保護増進事業等が安定的、継続的に将来にわたって実施されるよう十分に留意するとされている。自動車事故対策勘定の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、早期に取崩しが発生しない状況を目指し、令和4年度の繰戻しについても、引き続き、繰戻額の増額が図られるよう要求する。

※ 「一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し」として4,700百万円を計上し、さらなる増額分については、事項要求を行う。





(この冊子は、再生紙を使用しています。)