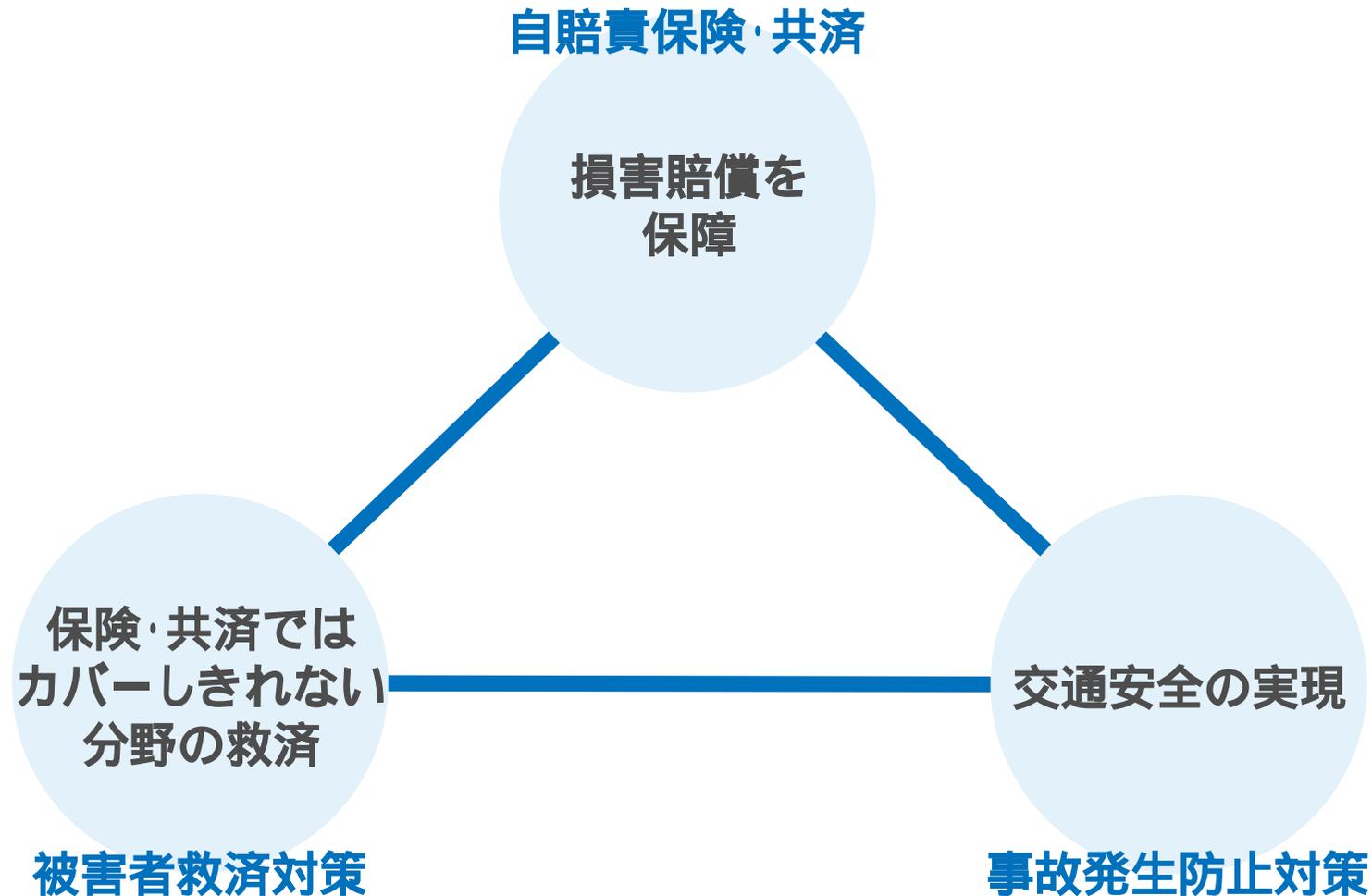


今後の自動車事故対策事業の方向性について

令和3年9月30日
自動車局

自動車事故対策事業は自動車損害賠償責任保険と相まって、自賠責制度の充実・強化、交通安全の実現及び被害者救済対策に資するため、昭和42年より実施。



自賠責制度を確立することにより、被害者の保護を図り、あわせて自動車運送の健全な発達を推進

1. 被害者救済対策の方向性

被害者救済対策の基本的な考え方

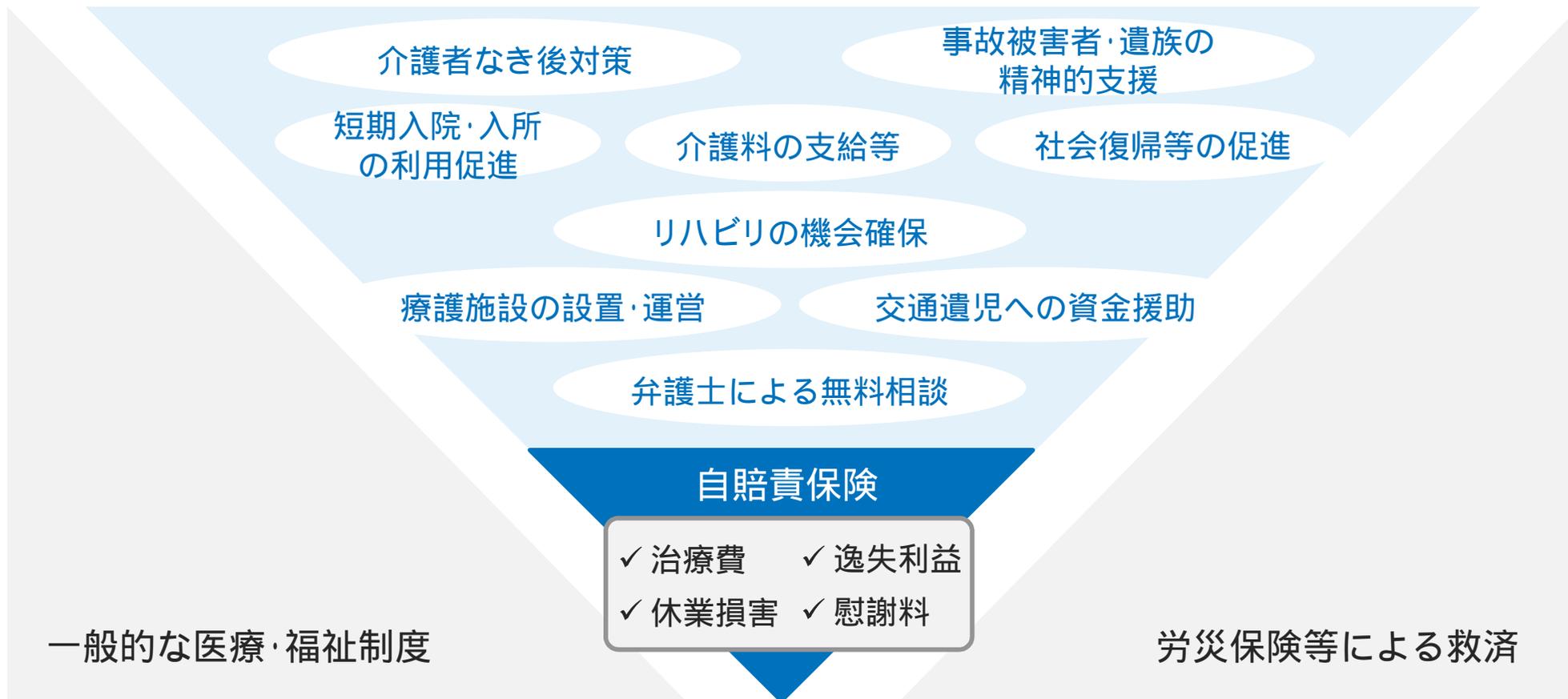
被害者救済対策は自賠責制度では救済しきれない事故直後等における相談支援、交通遺児支援、後遺障害の治療・リハビリの機会確保、在宅での介護負担の軽減、介護者なき後対策に資する施策を実施。

クルマ社会の光と影

我が国は世界でも有数の「クルマ社会」であり、自動車なしの国民生活は成り立たない。一方で、交通事故により、令和2年度において30万件超の交通事故が発生し、死者数は2,839人、重傷者数は27,774人にのぼる。

誰もがその当事者になり得る交通事故という“脅威”に備えるため、疾病・ケガ(医療保険)、労働災害(労災保険)などと同様の「セーフティネット」として自賠責制度を構築するとともに、自賠責制度では救済しきれない場合の対策が必要。

自動車事故対策事業(被害者救済対策)



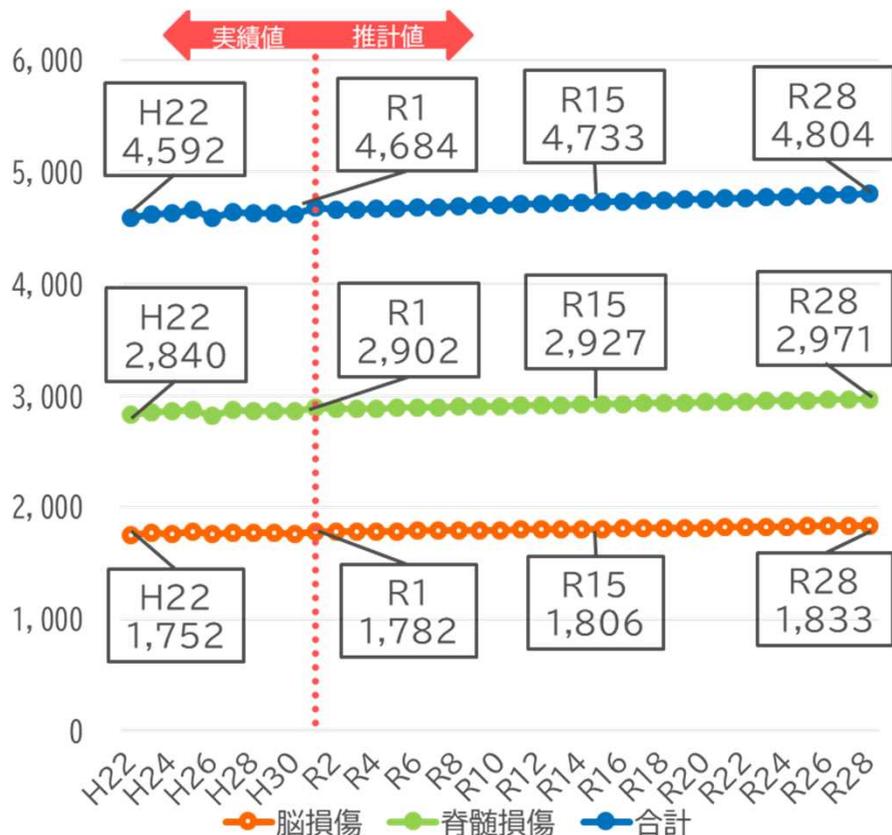
今後の被害者救済対策の必要性

被害者救済対策の対象となる自動車事故被害者は交通事故の減少に伴い、新たに生じる自動車事故被害者数の減少は見込まれるものの、過去、自動車事故の被害に遭った者は今後も長期に渡って存在。

長期に渡る被害者救済が必要

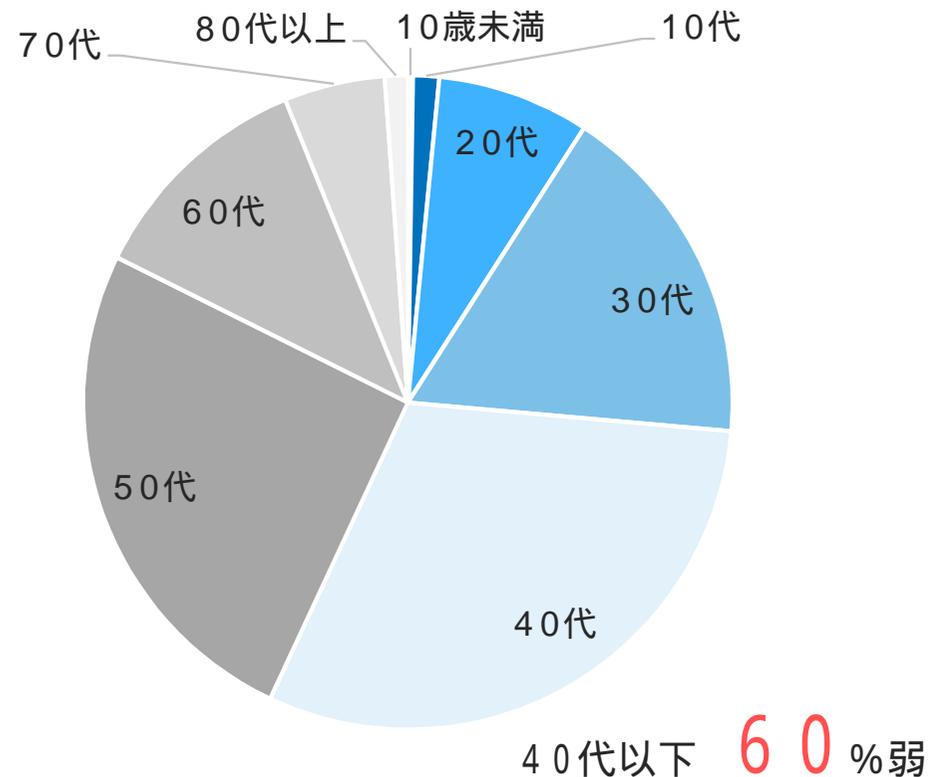
これまでに自動車事故被害に遭われた方の累計であるNASVA介護料受給資格者数は今後も微増傾向が続く見込み。さらにその内訳は40代以下の者が約60%を占めており、今後数十年に渡り支援を必要とされる方が多数存在。

NASVA介護料受給資格者数の推移見込



※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

NASVA介護料受給資格者の年齢別内訳



介護料受給者4,715人(令和3年8月末現在) 4

今後必要となることが見込まれる被害者救済対策

今後の被害者対策については、医療、福祉、保険、法律の専門家や被害者団体、遺族団体の方々とともに「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」を開催し、その方向性を令和3年7月にとりまとめ

社会情勢の変化に対応した対策の充実・強化が必要

社会情勢の変化はこれまでにないスピードで変化し、医療・福祉行政を巡る制度変更もこれに合わせて変化
自動車事故被害者を巡る状況の変化をしっかりと捉まえ、求められている施策の充実・強化に取り組むことが必要

療護施設の充実

- ✓ サービスの向上(リハビリ対応の強化)
- ✓ 療護センターの老朽化対策

リハビリの機会確保

- ✓ 脊髄損傷者向け中長期リハビリ
- ✓ 協力病院の機能強化(重点支援病院制度の創設)
- ✓ 高次脳機能障害の社会復帰支援

介護者なき後対策の強化

- ✓ グループホーム等の新設等支援
- ✓ 人手不足対策の強化
- ✓ 自治体等とのつながり強化

事故直後の支援等

- ✓ 情報提供の充実
- ✓ 精神的支援
- ✓ 技術革新に応じた施策の展開

2. 事故発生防止対策の方向性

自動車事故対策事業における交通事故の防止・被害軽減の必要性

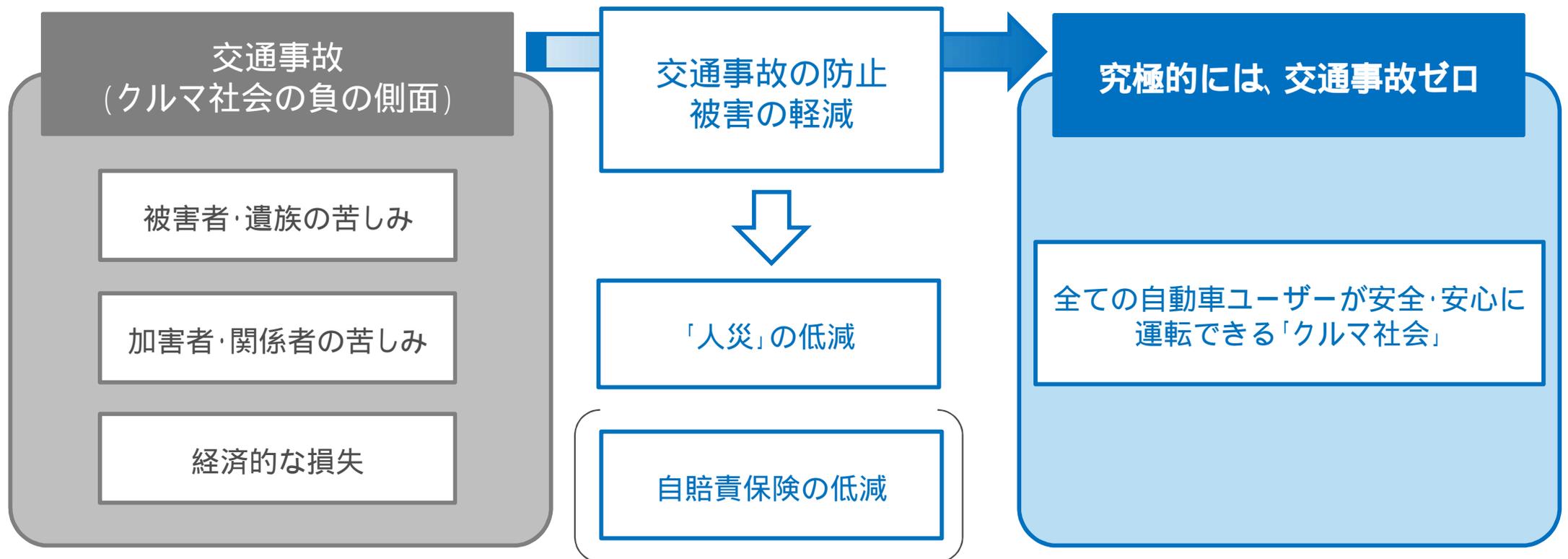
自動車ユーザーは誰もが交通事故の被害者にも加害者にもなり得る。交通事故の発生を防止するとともに、事故時の被害の軽減を図り、全ての自動車ユーザーが安全・安心に運転できる「クルマ社会」を実現する

交通事故の防止と被害軽減の必要性

交通事故は、被害者はもとよりその家族、更には加害者やその関係者までも苦しめる「人災」である

交通事故の発生を防止すること、事故が発生してもその被害を軽減することは、直接的には、人命を救い、被害者の負傷の程度を軽減し、間接的には、交通事故にともなう経済的な損失や自賠償保険料の低減にもつながるものである

何より、交通事故の発生を防止し、究極的には、交通事故ゼロを目指し、将来にわたり、全ての自動車ユーザーが安全・安心に運転できる「クルマ社会」の実現を目指す



交通事故の現状と削減目標

令和2年においても、30万件超の交通事故が発生し、死者数は2,839人、重傷者数は27,774人にのぼる

交通事故の現状と削減目標

交通事故の発生件数、死者数、負傷者数はいずれも近年減少傾向にあるが、令和2年においても、30万件超の交通事故が発生し、死者数は2,839人、重傷者数は27,774人にのぼる

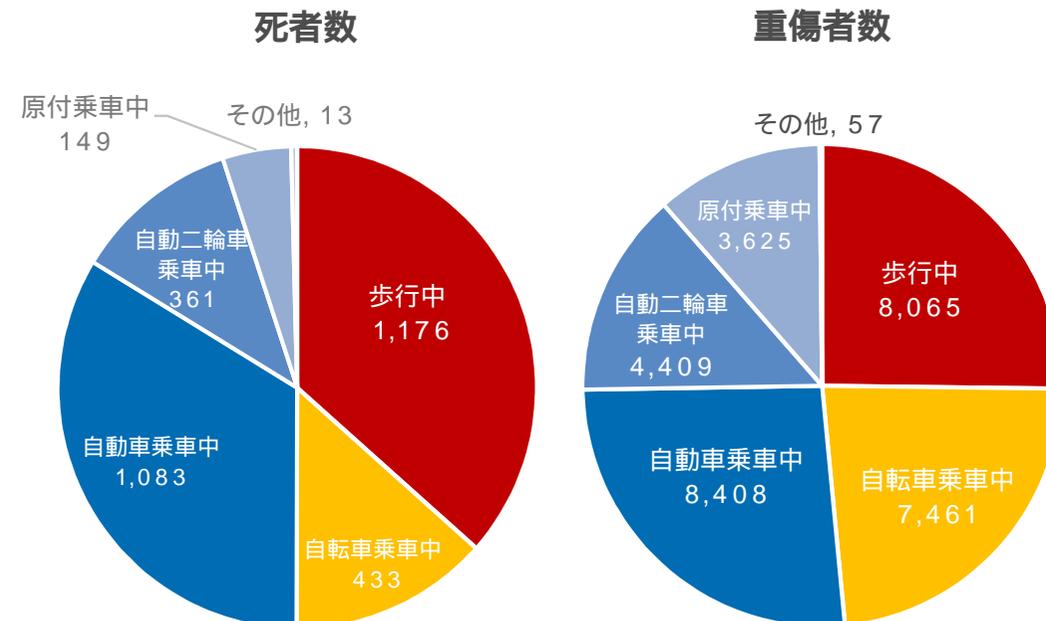
交通事故による死者、重傷者の半分以上は、歩行者又は自転車乗員といった交通弱者である

政府が定める第11次交通安全基本計画(令和3～7年度)では、死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000人以下とする目標が掲げられている

交通事故の発生状況と削減目標

	令和2年の発生状況	第11次交通安全基本計画 (令和3～7年度)
交通事故件数 (人身事故)	30万9,000件	-
死者数 (24時間以内死者数)	2,839人	2,000人以下
重傷者数	27,774人	22,000人以下
重度後遺障害者数	1,655人	-

死者数・重傷者数の状態別内訳(令和元年)



車両の安全対策と事業用自動車の安全対策

国土交通省では、車両の安全対策と事業用自動車の安全対策について目標を定め、実施している

車両の安全対策と事業用自動車の安全対策

政府は、交通安全基本計画に基づいて、「人」、「道」、「車」の各側面から交通安全対策を推進

このうち、「人」、「車」の対策では、自動車ユーザー自身がより安全な車を選択すること、自動車を安全に使用すること等、自動車ユーザー一人一人の取組みを促すことが重要。

国土交通省では、交通安全基本計画に基づき「車両の安全対策」と「事業用自動車の安全対策」について、それぞれ、目標を定め、実施することにより、交通事故の削減を図っている。

車両の安全対策と目標

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会報告書
(計画期間:令和3~7年度)

【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目指す

【対策の柱】

- ・ 歩行者・自転車等利用者の安全確保
- ・ 自動車乗員の安全確保
- ・ 社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止
- ・ 自動運転関連技術の活用・適正利用促進

事業用自動車の安全対策と目標

事業用自動車総合安全プラン2025
(計画期間:令和3~7年度)

<全体目標>

24時間死者数225人以下、バス、タクシーの乗客死者数ゼロ
重傷者数2,120人以下
人身事故件数16,500件以下
飲酒運転ゼロ

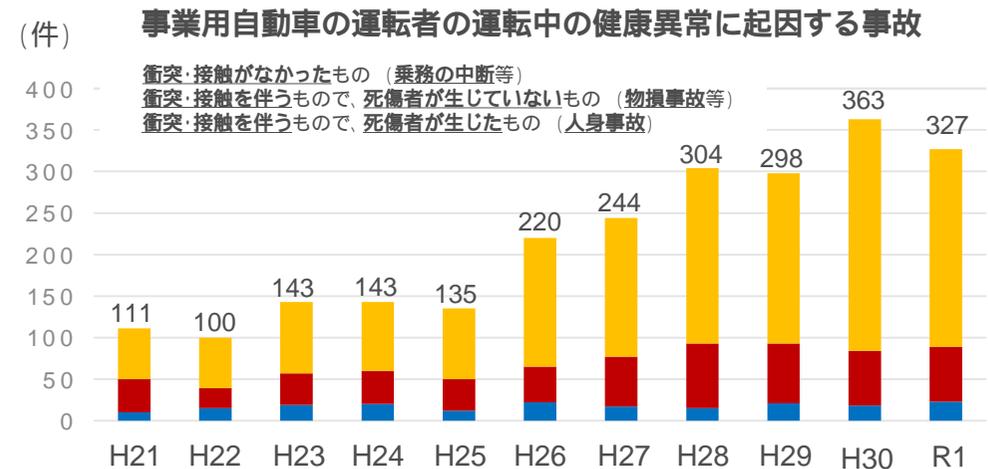
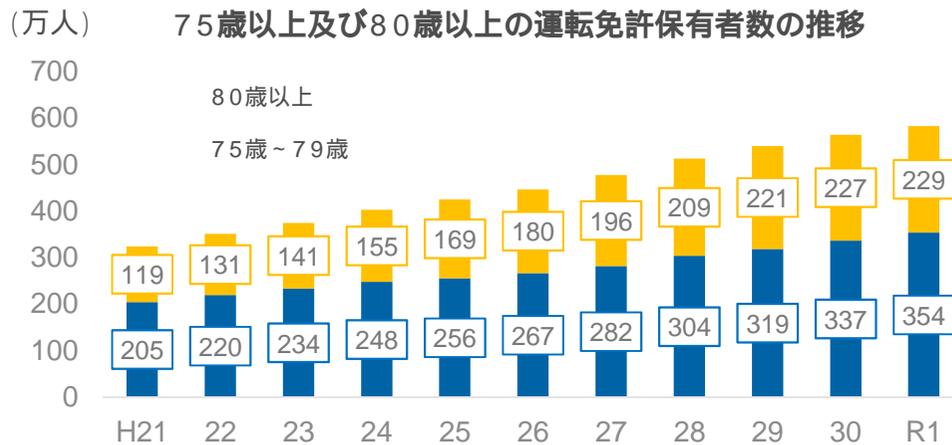
<各業態の個別目標>

【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

高齢化の進展に伴い高齢運転者は増加傾向。高齢運転者による交通事故の防止が課題。また、運転中の健康異常に起因する事故への対応も必要

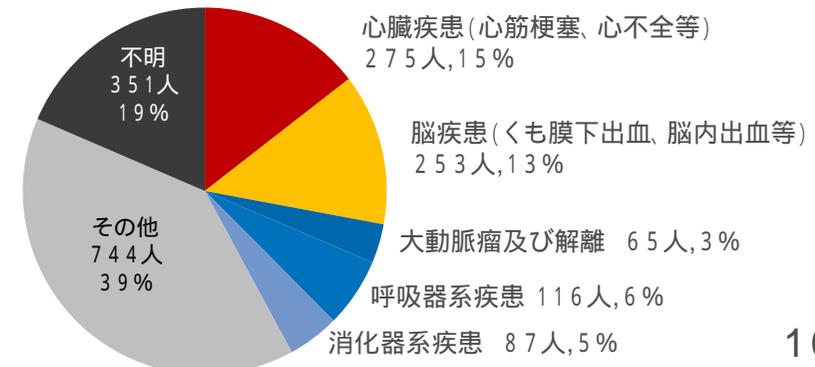
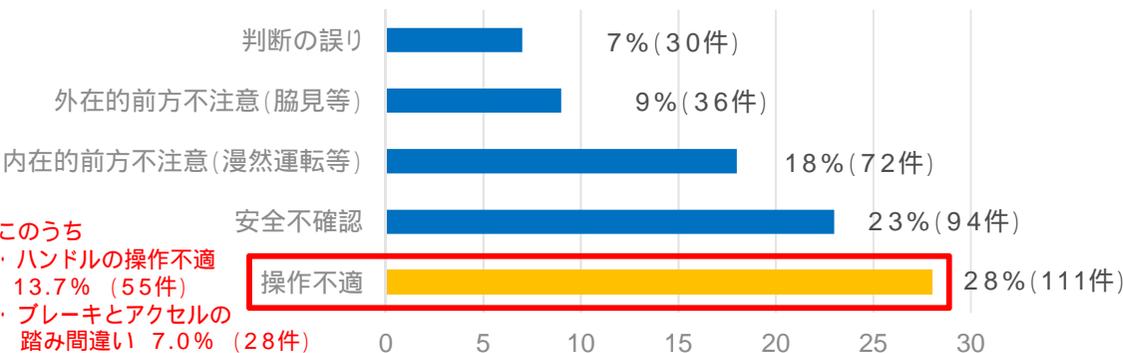
高齢運転者による事故、ドライバーの健康起因の事故

70歳以上の高齢運転者が増加傾向。この傾向は、高齢化の進展により今後も続くものと考えられる
 75歳以上の高齢運転者が第一当事者(責任割合が大きい者)である交通死亡事故を人的要因別に見ると、「操作不適」の割合が最大である
 ドライバーの運転中の健康起因の事故も発生しているが、健康管理を適切にすることで低減することは可能である



75歳以上高齢運転者による交通死亡事故の人的要因別比較(令和元年)

健康起因事故を起こした事業用自動車の運転者の疾病別内訳(平成25年~令和元年)



自動運転など自動車技術の高度化が急速に進展。また、生活・移動様式の変化に伴い、新たなモビリティの登場など道路交通も変化。

技術の高度化とモビリティの多様化

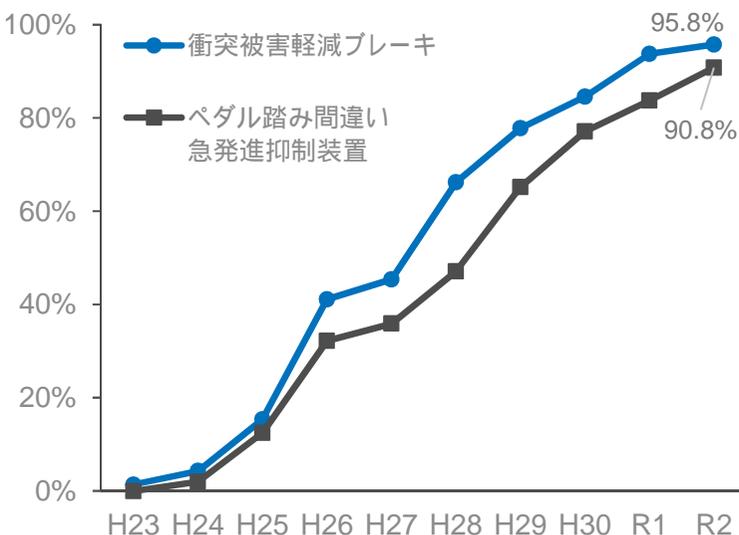
自動車技術の進化により、衝突被害軽減ブレーキ、車線維持支援等の運転支援技術が急速に普及するとともに、その先には、自動運転の実現が見据えられている

アフターコロナの生活・移動様式の変化に伴い、電動キックボード等のパーソナルなモビリティや、自動・非接触による輸送を可能とする「自動配送ロボット」等の普及により、今後道路交通が変化する可能性

安全・安心を確保するためには、自動車ユーザーがこれらの技術の進展や道路交通の変化に適切に対応するとともに、子供や高齢者、障がい者を有する方を含む全ての道路利用者にも配慮した環境整備が必要

運転支援技術の急速な普及

新車乗用車への搭載率の推移



自動運転技術の進化



自動運転車(レベル3)



トラックの隊列走行

新たなモビリティの登場



電動キックボード



シニアカー



歩行領域EV



小型配送ロボット

先進的な安全技術の活用により事故防止・被害軽減を図ることが可能となっている。これら技術の普及のため、自動車ユーザーによる安全な自動車の選択と自動車メーカーによる開発を促進することが重要。

安全な自動車を普及させる

更なる交通事故の削減のためには、交通事故の防止と被害の軽減に資する先進的な安全技術の開発・普及がカギ
 そのためには、自動車ユーザーによる安全な自動車の選択と、自動車メーカーによる安全な自動車の開発を促進することが重要

また、自動運転車や電動キックボード等の新たなモビリティの登場により、「新しい交通事故」が発生するおそれ。
 複雑化する交通事故を事故の背景を含めて原因を適切に分析し、対策に生かしていくことが重要

自動車の安全性能の「見える化」



先進的な安全技術の普及促進



交通事故分析の高度化



スバル
レヴォーグ

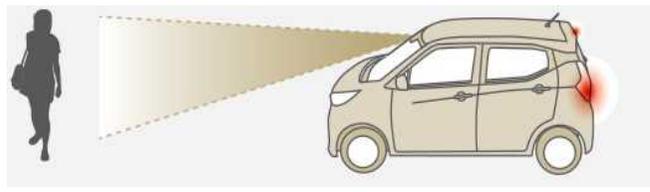



総合評価

★★★★★ **98%**
 (2020年度) (186.91/190点)



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



歩行者検知型衝突被害軽減ブレーキ

【運転支援機能使用中の交通事故(2018年)】
 高速道路で「運転支援機能」を作動中の車両が、別事故で佇立していたバイクのライダーに衝突。ライダーが死亡。加害車両は加速して前方車両に衝突。運転者は居眠りをしていた。

デジタル技術の活用等により自動車の安全な使用を確保・向上させることが期待されている。また、万が一、交通事故が発生した場合にも、医療との連携により、命を救うことが効果的。

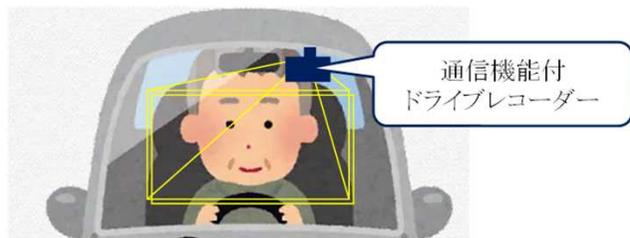
自動車を安全に使う、事故が発生しても命を救う

コネクテッド機能を有するドライブレコーダーを活用した「見守り」機能、デジタル式の運行記録計、遠隔で運転者の状態を確認する装置などデジタル技術の活用により自動車の安全な使用を確保・向上させることが重要

事業用自動車については、1台当たりの走行距離が長く、また、事故時の加害性が大きいいため、安全な運行体制の確保を含め、重点的な対策が必要

事故発生時には「事故自動通報システム」等を活用して、迅速な救急搬送を行うことが人命救助、被害の軽減に効果的

コネクテッド機能を活用した「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



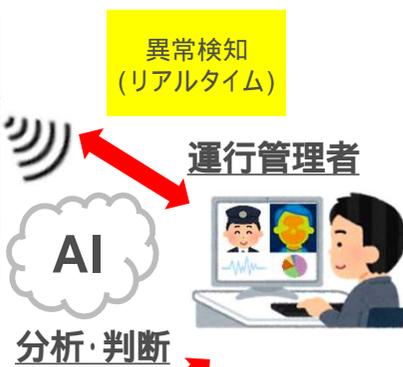
事業者、家族など第三者による見守り

運行管理の高度化

乗務前後の点呼



運行中



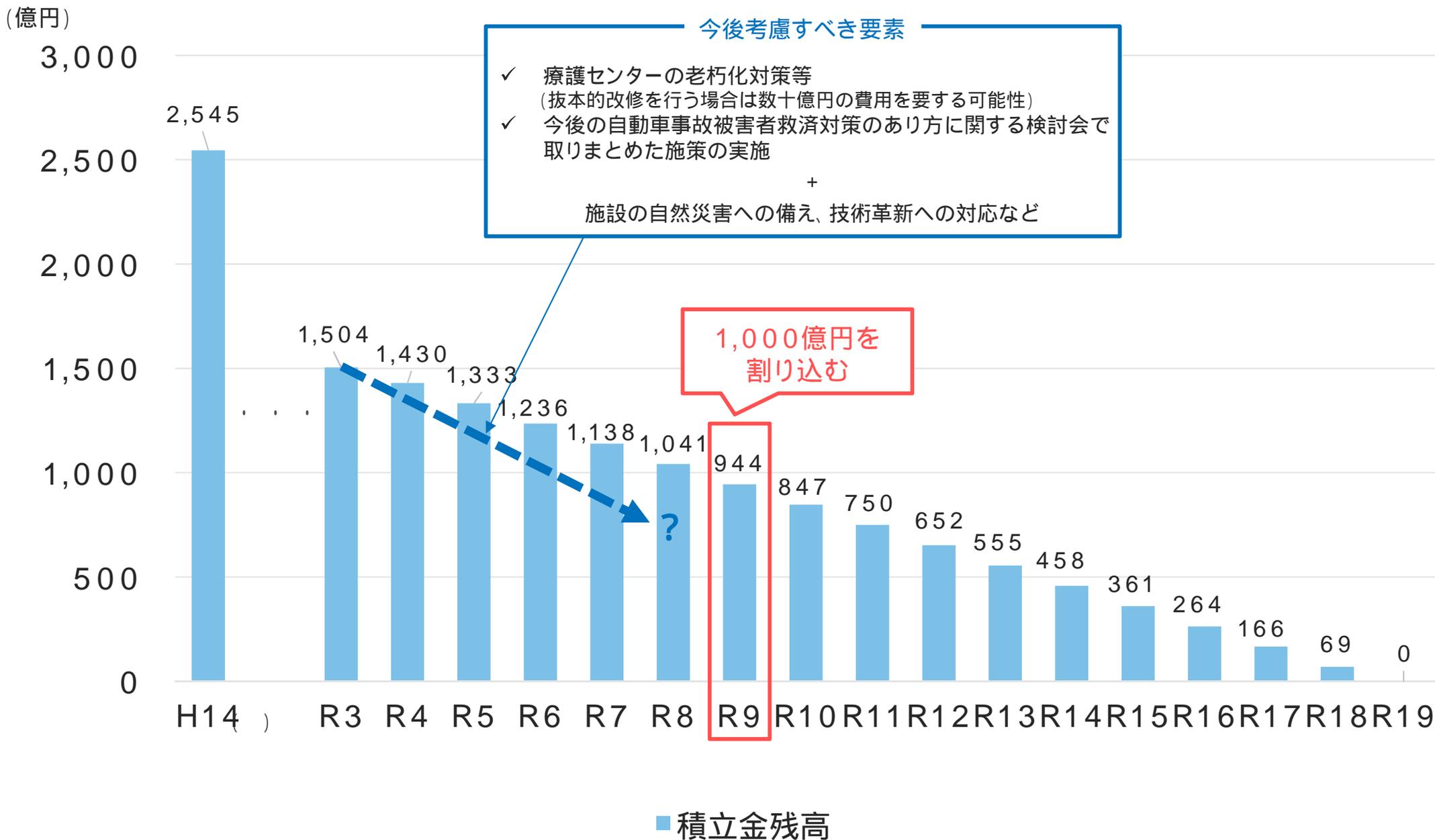
事故自動通報システム



3. 今後の自動車事故対策勘定積立金の推移

今後の自動車事故対策勘定積立金の推移見込み

歳出をR3予算と同規模で想定。繰戻しは毎年度、47億円が継続すると仮定。不足額は積立金の取崩しで賄う場合



() 制度改正により自動車事故対策勘定の積立金が形成された時点の残高。この時点における一般会計への繰入残高を除く。