

# 自動車損害賠償保障制度に係る 最近の動きについて

---

国土交通省 自動車局

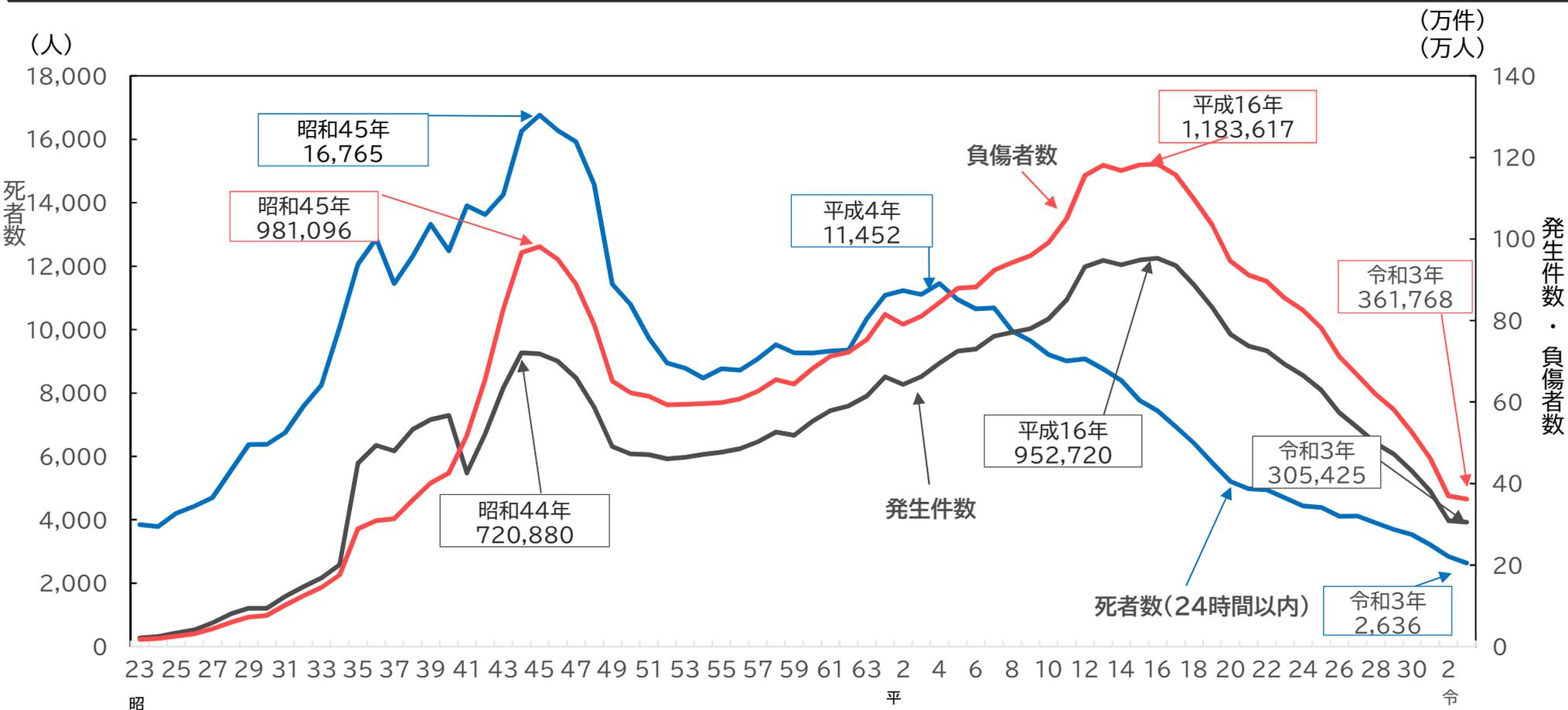
令和4年7月22日

1. 交通事故の発生状況等について	2 ~ 5 頁
2. 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し	6 ~ 9 頁
3. 「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」及び 「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」について	10~14頁
4. 自動車損害賠償保障法等の改正について	15~19頁
5. 運用益事業について（全体像）	20~23頁
6. 被害者救済施策について	24~25頁
7. 事業用自動車の事故防止対策等について	26~43頁
8. 車両安全対策等について	44~52頁
9. 無保険車対策・政府保障事業の実施状況について	53~55頁
10. 自動運転をめぐる最近の動きについて	56~61頁

# 1. 交通事故の発生状況等について

# 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3年)」(警察庁)

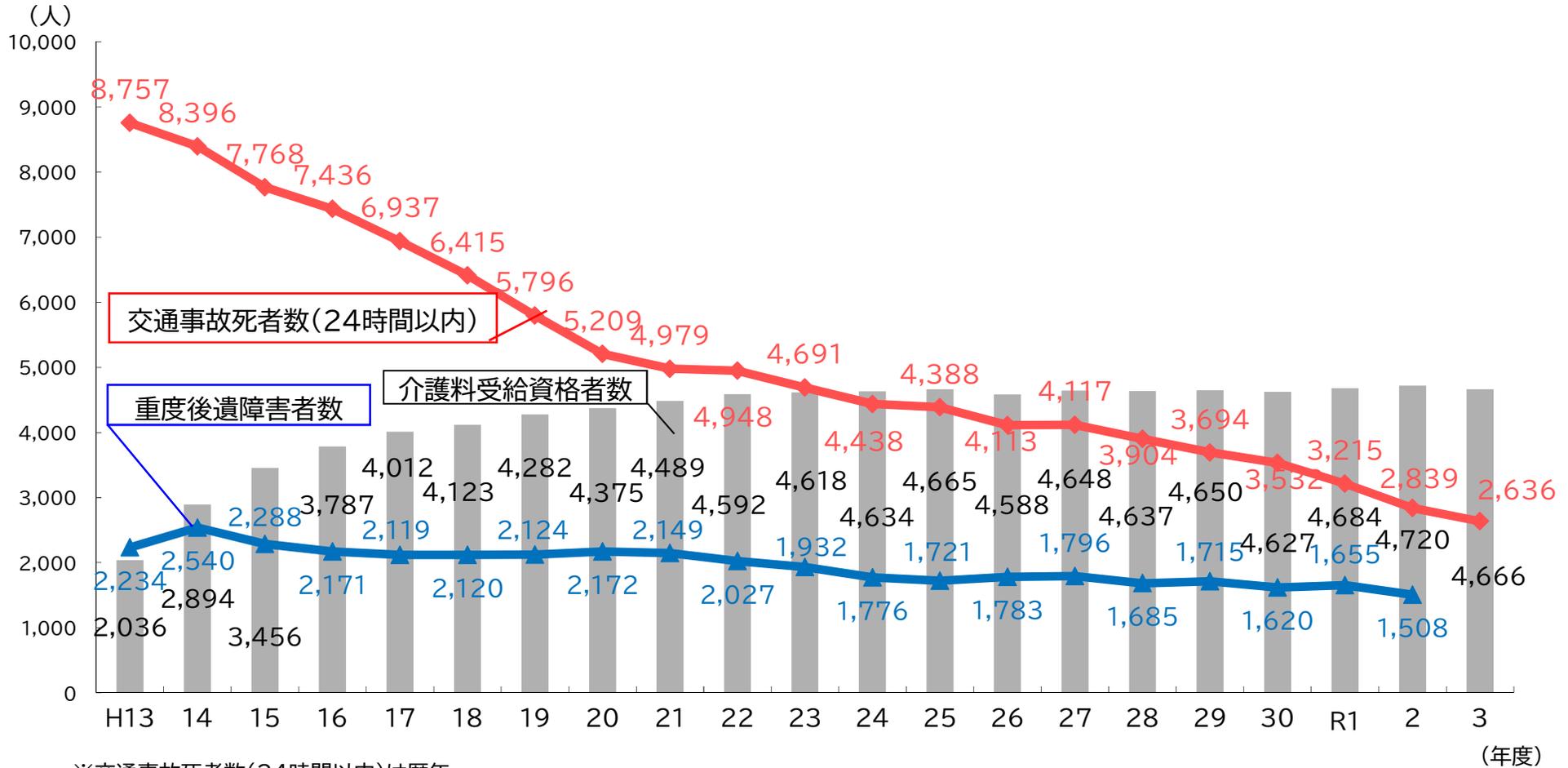
※1 本資料において特に指定のない限り、「死者」とは「24時間死者」を指す。  
「24時間死者」とは、交通事故発生から24時間以内に交通事故が原因で死亡した者をいう。

※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。3

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。



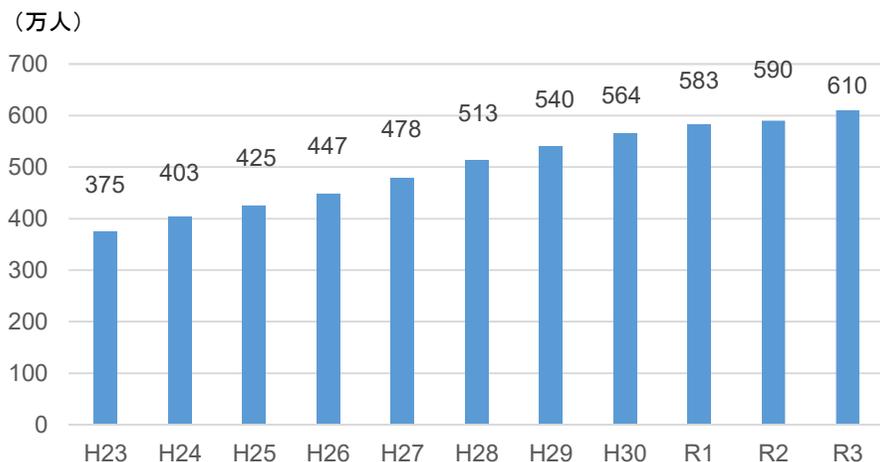
※交通事故死者数(24時間以内)は暦年

※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責保険の支払い件数

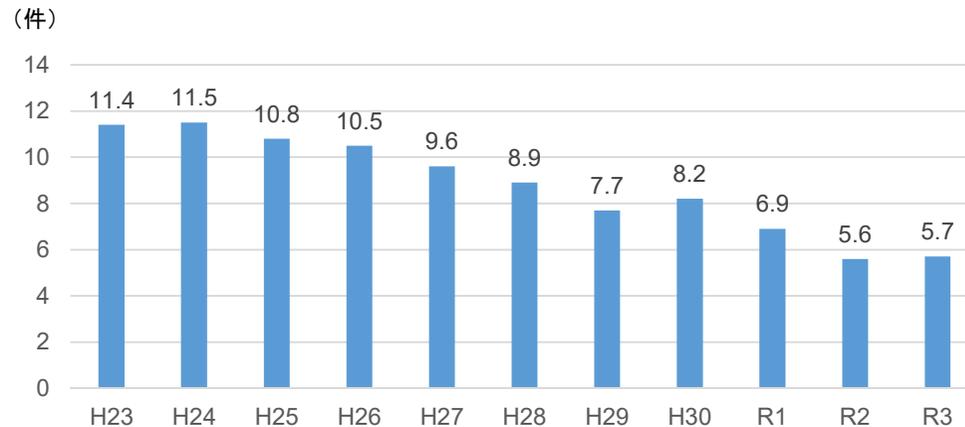
# 高齢運転者に係る交通事故の現状

### 75歳以上の運転免許保有者数（各年12月末）



出典:「運転免許統計」(警察庁)

### 75歳以上の免許保有者10万人当たり死亡事故件数

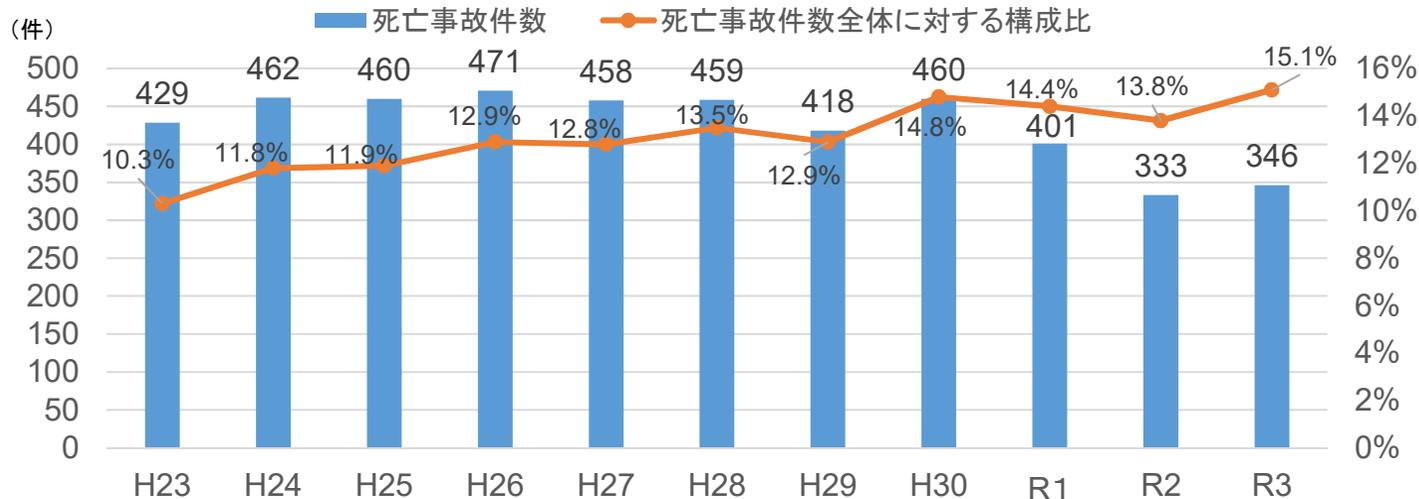


注1:第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

注2:各年12月末現在の免許保有者数10万人当たりで算出した数である。

出典:「令和3年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」(警察庁)

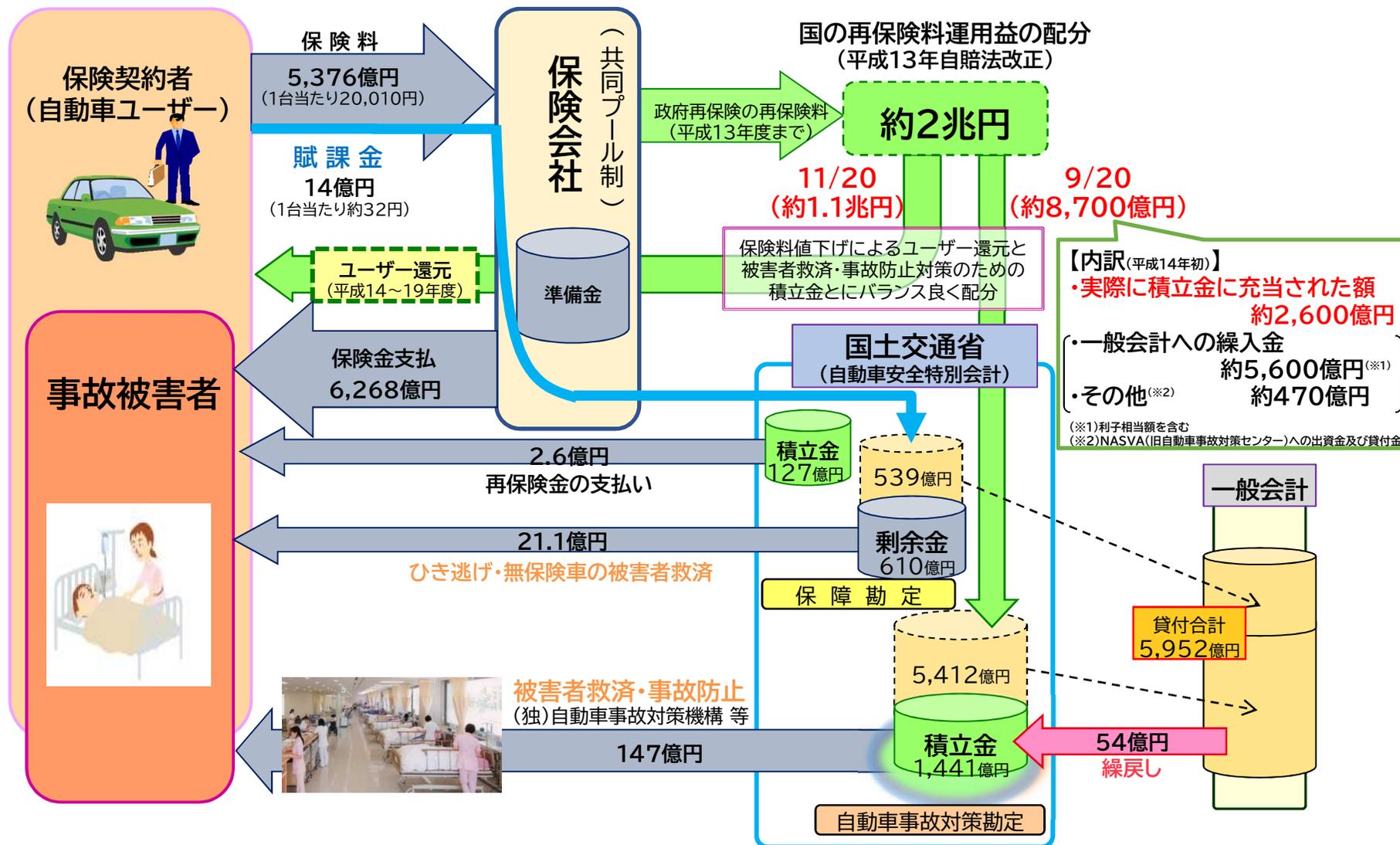
### 75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数及び構成比



注:第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

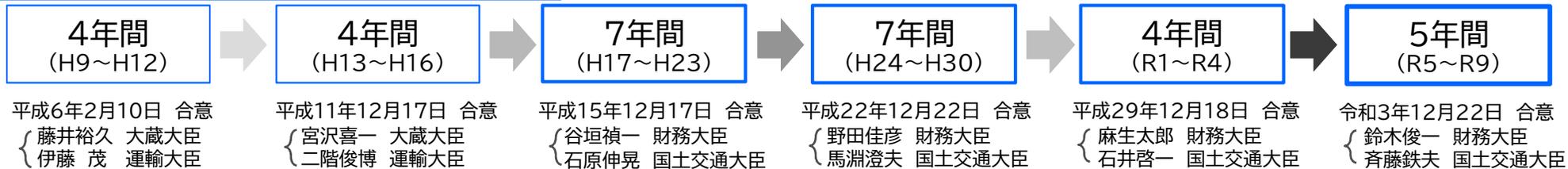
出典:「令和3年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」(警察庁)

## 2. 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し



※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)。

## これまでの大臣間合意における繰戻し期限



## 財務大臣・国土交通大臣間合意（令和3年12月22日）

- 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、令和4年度において、5,400,000千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。
- 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31年度から平成34年度」を「令和5年度から令和9年度」に改めることとする。
- 毎年度の具体的な繰戻額については、令和4年度予算における繰戻額の水準を踏まえ、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、令和9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。
- また、安全・安心な自動車社会の実現を図るため、両省は自動車安全特別会計自動車事故対策勘定に係る財政運営の安定性確保に向けて、一般会計からの繰戻しに継続して取り組むこととし、あわせて、平成13年の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に係る衆参両院の附帯決議を踏まえ、関係者の理解を得つつ、賦課金制度について令和5年度以降の可能な限り速やかな導入に向けた検討を行い、早期に結論を得ることとする。



繰戻額の増額



繰戻額の目安の提示

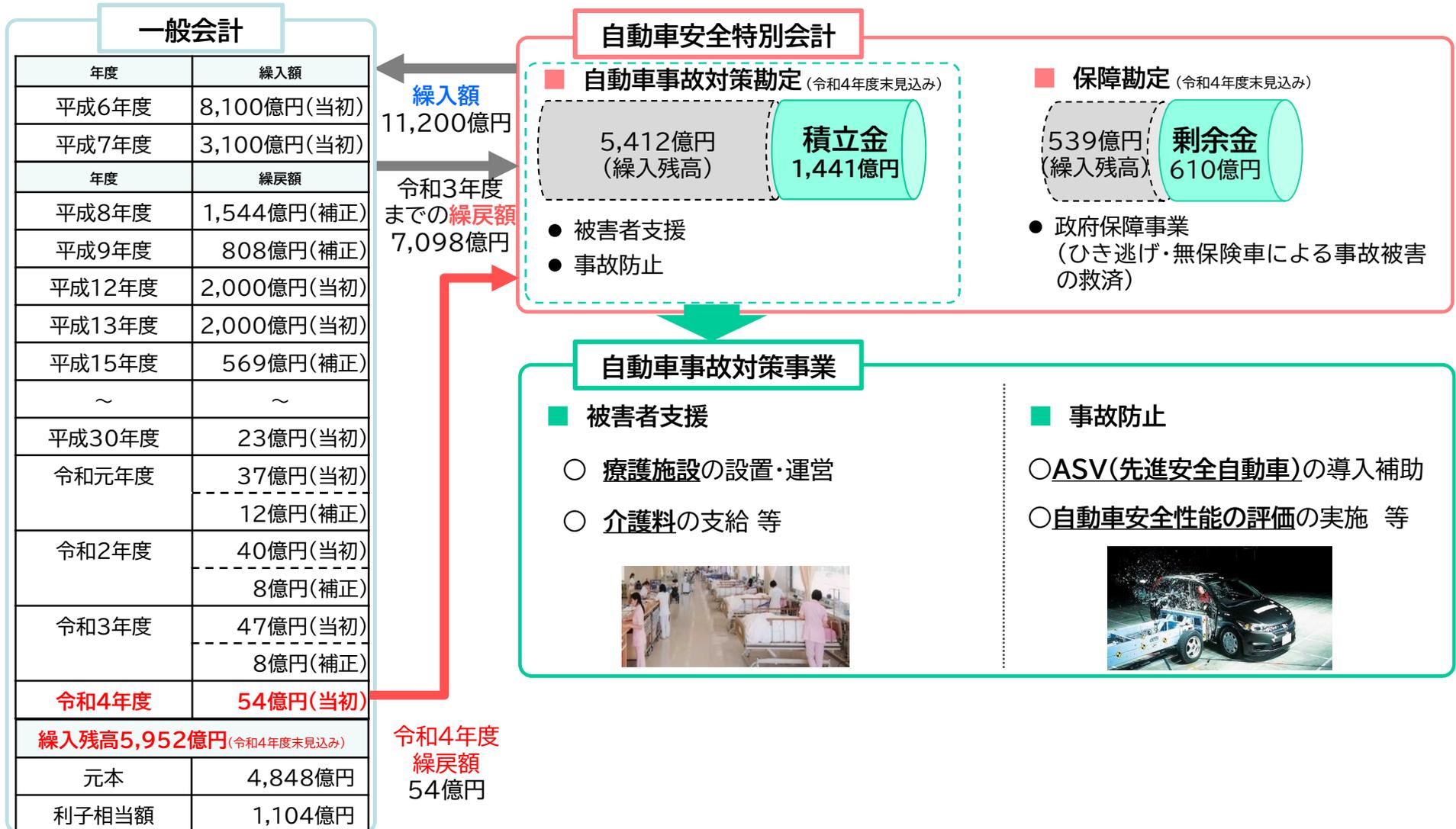


繰戻しの継続



賦課金制度の検討

- 一般会計に繰り入れた1兆1,200億円について、約6,000億円が繰り戻されていない状況。
- 毎年度の繰戻額は、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。



繰入額  
11,200億円

令和3年度  
までの繰戻額  
7,098億円

令和4年度  
繰戻額  
54億円

### 3. 「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」及び 「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」について

## 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

令和2年8月27日	第1回(論点整理、令和3年度における取組案について)
令和3年2月2日	第2回(令和3年度における取組)
令和3年6月11日	第3回(とりまとめ骨子案)
令和3年7月6日	第4回(とりまとめ) ※令和4年度予算要求、(独)自動車事故対策機構第5期中期目標・中期計画に反映する施策の整理 ※それぞれの回の間では委員との個別の意見交換や委員指摘事項の調査を実施

## 今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会

令和3年8月27日	第1回(自動車事故対策事業の現状等について)
令和3年9月30日	第2回(検討会委員からの意見聴取)
令和3年10月28日	第3回(論点整理)
令和3年11月26日	第4回(一般会計からの繰戻しへの対応、論点整理)
令和3年12月27日	第5回(新たな大臣間合意の報告、論点整理)
令和4年1月17日	第6回(中間とりまとめ案について)
令和4年1月21日	中間とりまとめ公表
令和4年3月29日	第7回(既存事業の見直し方法の整理)
令和4年6月13日	第8回(被害者等支援・事故防止対策事業の効果検証について)
令和4年7月12日	第9回(被害者等支援・事故防止対策の拡充について、自賠責制度の理解増進について)

## 検討の背景

自動車事故被害者からの要望や介護者の高齢化などの環境変化を踏まえ、さらに効果的、かつ、きめ細かい支援の実現に向けた方向性を整理。

## 自動車事故被害者及びその家族からの要望

- 後遺障害の残った者が**治療やリハビリを安心して受けられる環境の整備**
- **介護者なき後**や**事故直後**における不安を軽減するための**施策の充実**

### 1.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

### 2.リハビリ機会の確保

- 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

### 3.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

### 4.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

## 背景・必要性

### <自動車事故対策に関する現状の取組>

- 国土交通省において、「自動車事故対策事業」により被害者支援や事故防止を推進

### <現行制度を巡る課題>

- 介護者の高齢化や技術革新等により必要な支援が多様化
- リハビリ機会の充実等による被害者支援のさらなる充実や先進的な安全技術の普及等による事故防止の一層の推進が必要不可欠
- 一方、「自動車事故対策事業」は、法的に「当分の間の措置」と位置づけられ、積立金とその運用益のみを財源としているが、運用益に頼ったスキームは昨今の金利情勢により破綻しており、当該財源はいずれ枯渇し、継続が困難となるおそれ

### ●被害者支援



療護施設の設置・運営



在宅療養中のリハビリ支援



介護料の支給・訪問支援

### ●事故防止



衝突被害軽減ブレーキ  
先進安全自動車の導入支援



自動車安全性能の評価

一般会計からの繰戻しを前提として、「自動車事故対策事業」を持続的に実施できる仕組みへの転換が必要

## 対応の方向性

### 持続可能な仕組みへの転換

- ・被害者支援・事故防止の充実
- ・運用益で賄う当初スキームの崩壊
- ・厳しい国の財政事情

一般会計からの繰戻しの継続を前提に、**安定的な財源を確保**すべき

### 安定的な財源確保のあり方

- ・一般会計からの繰戻しの継続
- ・受益と負担の関係性の明確化
- ・ユーザー負担の抑制

事故対勘定と保障勘定を統合の上、**賦課金を拡充し、安定的な財源を確保**

### 安定的な財源の使途

- ・負担者である自動車ユーザーの納得感

使途の明確化、定期的な効果検証を行うべき

### 導入時期

- ・可能な限り早期に安定的な財源の確保が必要

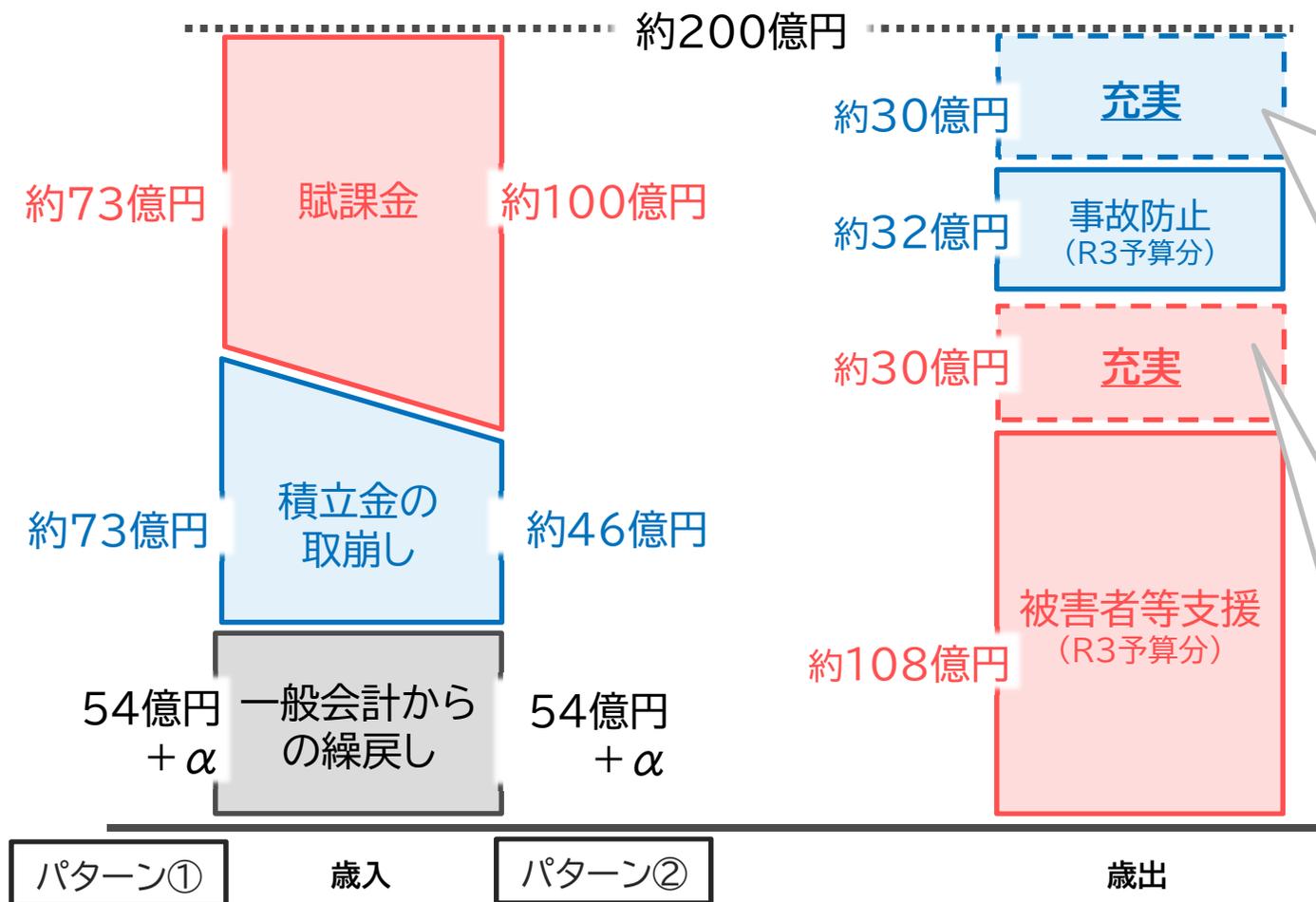
準備期間を踏まえつつ、**可及的速やかに制度設計**

### 周知・広報

ユーザーの理解を得るため、安定的な財源の必要性を含め、被害者支援等の周知・広報を見直し

# 【参考】今後の自動車事故対策事業の歳出規模の試算

事故防止及び被害者支援として今後必要な施策を行う場合には、それぞれ約30億円の追加予算が必要(歳出全体200億円規模)



事故防止

事業項目

- 自動車安全性能の見える化
- 先進的な安全技術の普及促進
- 運行管理の高度化
- 飲酒・健康起因事故対策
- 事故原因分析の強化
- 過労運転防止対策の強化
- その他事故防止に資する事業

被害者等支援

事業項目

- 療護施設の充実 (老朽化対策・リハビリ強化)
- 介護者なき後対策の強化
- 短期入院・入所協力事業の充実
- 脊髄損傷者の中長期入院
- 高次脳機能障害者の社会復帰支援
- 事故被害者・遺族等に対する情報提供の充実
- その他被害者等の救済に資する事業

※現時点において想定しうる最大値である150円を超えない、できる限りユーザー負担の抑制を考慮した水準を、長期に渡って維持する観点から引き続き検討

## 4. 自動車損害賠償保障法等の改正について

# 自動車事故対策の必要性

- 交通事故死者数は大幅に減少
- 介護を要する重度後遺障害者数は横ばい

- ① 被害者支援
- ② 事故防止

自動車事故対策勘定の積立金を財源に継続的に実施



## 現在の取り組み

### 被害者支援



遷延性意識障害者のケア  
(療護施設の設置・運営)



在宅重度後遺障害者のケア  
(介護料の支給・訪問支援)

### 事故防止



歩行者検知型衝突被害軽減ブレーキ

先進安全自動車の普及促進



自動車安全性能の評価・公表

## 求められている施策

### 被害者支援の充実

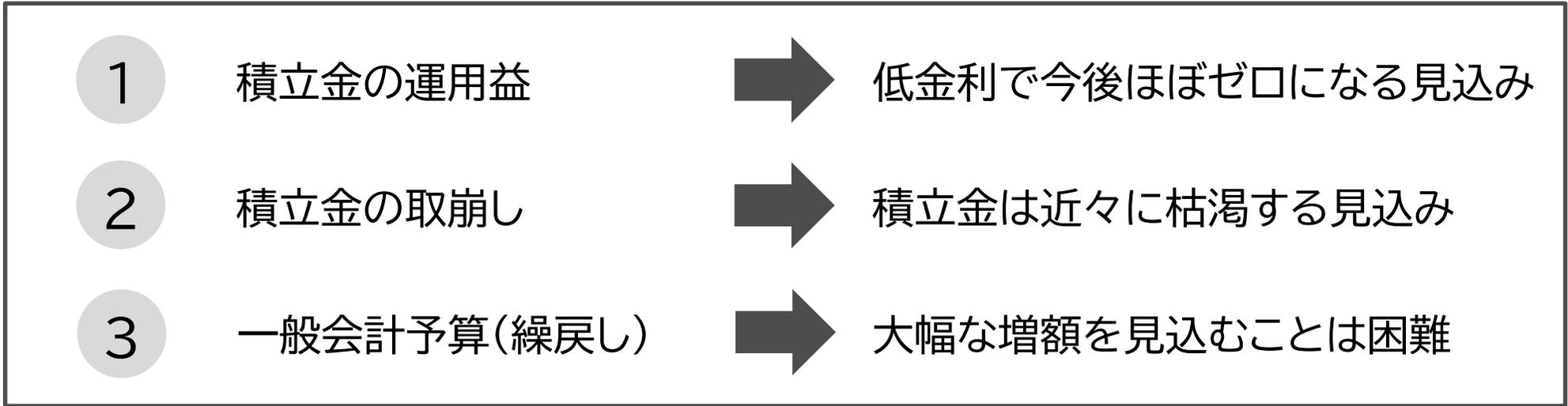
- 高齢の親が子を介護できなくなる「介護者なき後」対策
  - ・生活の場となるグループホーム等の設置・運営支援
  - ・手厚い介護体制構築のための支援
- 脊髄損傷者・高次脳機能障害者への支援

### 事故防止の充実

- 先進的な安全機能の普及促進
  - ・健康異常時の自動停止機能
  - ・事故発生時の自動緊急通報機能
  - ・出会い頭事故も回避できる機能
  - ・衝突しても、歩行者や相手車両の被害を小さくする機能

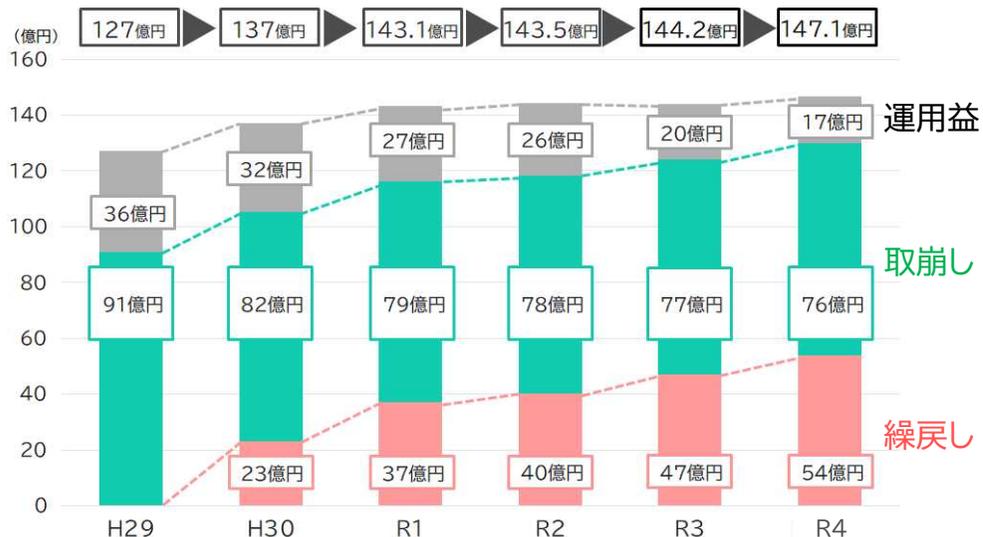


# 自動車事故対策勘定の財政事情

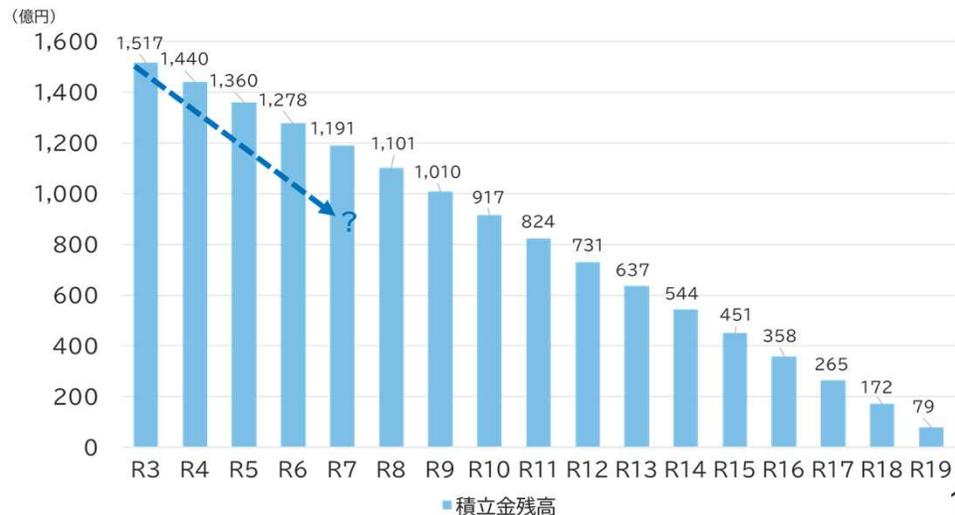


**「被害者支援」・「事故防止」を持続的に実施できる仕組みへの転換が必要**

● 自動車事故対策勘定 歳入の推移

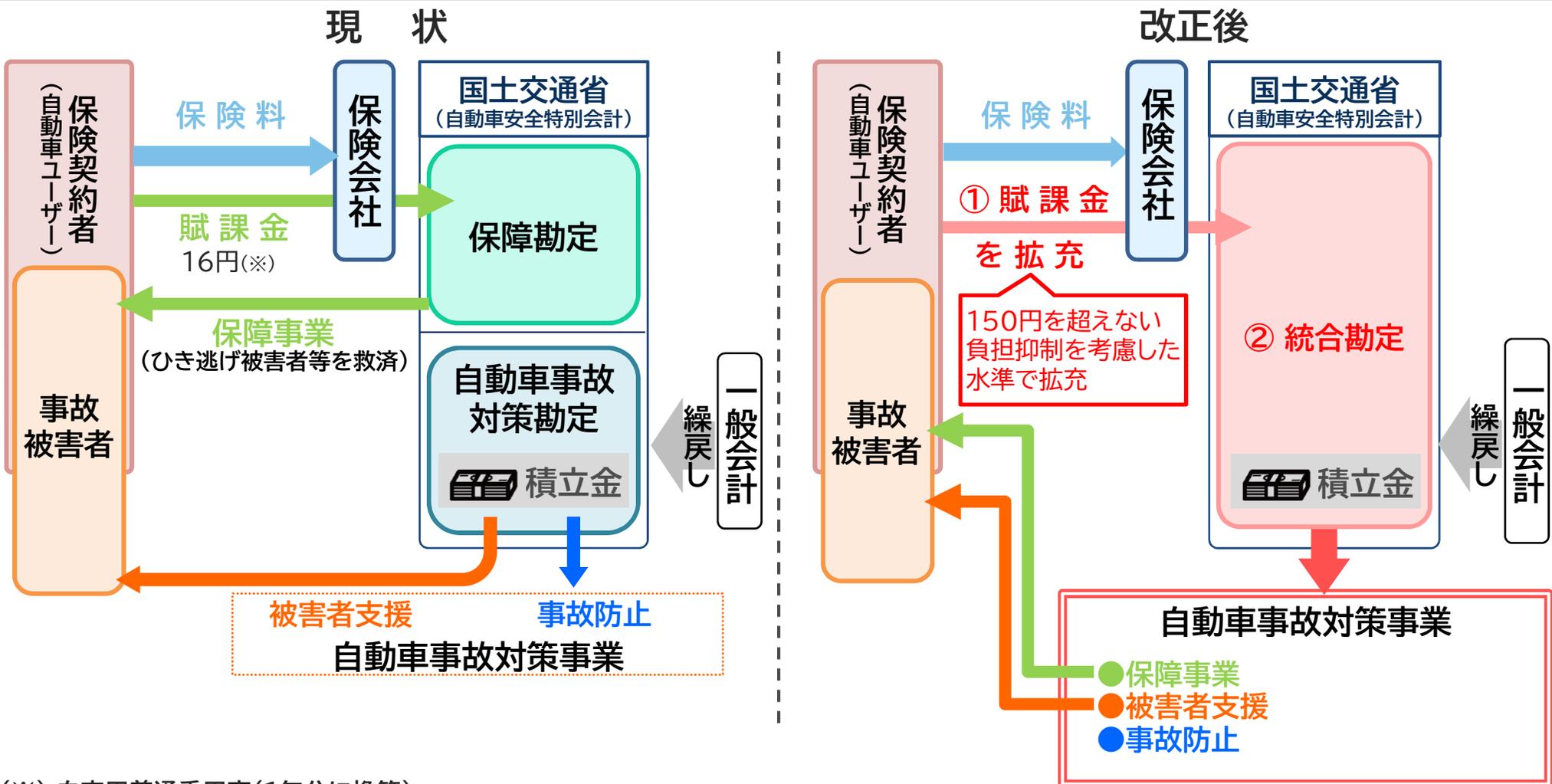


● 現在のペースで取り崩せば積立金は令和20年度に枯渇



## 概要

- ① 「被害者支援」・「事故防止」の持続的な財源を確保するため、**賦課金の額の充実**と**用途拡大**を図る。
- ② 保障勘定と自動車事故対策勘定を**1つの勘定に統合**し、業務の合理化を図る。



(※) 自家用普通乗用車(1年分に換算)

【自賠法】 被害者支援・事故防止の恒久化

現行

本則

「恒久的」に実施 (財源:賦課金)

- ① 保障事業(ひき逃げ等の被害者の損害填補等)

附則

「当分の間」実施 (財源:有限の積立金)

- ② 被害者支援
  - ③ 事故防止
- 自動車事故対策事業

改正後

本則

「恒久的」に実施

(財源:拡充した賦課金 + 有限の積立金)

- ① 保障事業
- ② 被害者保護増進等事業
  - (1) 被害者支援
  - (2) 事故防止

自動車事故対策事業

【特会法】 自動車安全特別会計における勘定の統合

○ 「保障勘定」・「自動車事故対策勘定」

「自動車事故対策勘定」に統合

「被害者やその家族が安心して生活できる社会」  
「交通事故のない社会」

の実現

## 5. 運用益事業について（全体像）

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

## 事故発生防止対策

### 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、リハビリや介護者の休養等を目的に短期間、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4年4月現在)>  
協力病院:206箇所、協力施設:138箇所

#### ○介護者なき後の生活の場確保に向けた支援

在宅ケアを受けている重度後遺障害者が介護者なき後等にグループホーム等で生活することができるようグループホーム等の新設や受入体制の確保・維持を支援

### 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



### 自動車安全性能の評価

実車を用いた衝突試験等の結果の公表により、車両の安全性能を向上



自動車アセスメント

### 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

### 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



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 ・ 平成13年より高次脳機能障害面接相談事業開始 ・ 平成25年より全国統一のナビダイヤル回線による電話相談開始  【※2 介護料】 ・ 平成13年よりそれまでの神経・精神障害の最重度(常時介護)に加え、随時介護まで支給対象を拡大  【※3 療護施設】 療護施設の設置状況(令和3年度) ・ 施設数:11ヶ所 (療護センター4ヶ所、委託病床7ヶ所) ・ 合計病床数:310床  【※4 短期入院】 ・ 平成13年度:5ヶ所→令和3年度:206ヶ所  【※5 訪問支援】 ・ 実施率 令和3年度:86.7% ・ 満足度 令和3年度:4.47(5段階評価)	
S54年度	● 介護料支給開始(自動車事故対策機構) <sup>※2</sup>		
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>		
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)		
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)		
H24年度	● 療護施設機能委託病床の近畿地区への設置(泉大津市立病院)		
H25年度	● 短期入所協力事業開始 <sup>※6</sup> 短期入所費助成(自動車事故対策機構)		
H28年度	● 療護施設機能委託病床の関東西部地区への設置(湘南東部総合病院)		
H29年度	● 一貫症例研究型委託病床の設置(藤田医科大学病院)		
H30年度	● 療護施設機能小規模委託病床の設置(金沢脳神経外科病院) 在宅生活支援環境整備事業開始		
R1年度	● 療護施設機能小規模委託病床の設置(松山市民病院)		
R2年度	● 一貫症例研究型委託病床の拡充(藤田医科大学病院)		
R4年度	● 自動車事故被害者受入環境整備事業開始 社会復帰促進事業開始	【※6 短期入所】 ・ 平成25年度:8ヶ所→令和3年度:138ヶ所	

# 令和4年度予算における運用益事業の例

## 国の運用益事業

### 被害者救済対策

- 小規模な委託病床の拡充 ((独)自動車事故対策機構運営費交付金) (4年度: 7,638百万円の内数)
- 介護料の支給等 (自動車事故対策費補助金) (4年度: 4,095百万円)
- 介護者なき後を見ずえた日常生活支援の充実 (自動車事故対策費補助金) (4年度: 373百万円)

### 事故防止対策

- 自動車アセスメント事業の充実 ((独)自動車事故対策機構運営費交付金) (4年度: 7,638百万円の内数)

## 民間保険会社の運用益事業

### 被害者救済対策

- 交通事故遺族を対象としたグリーフケアの質の向上とその基盤整備に関する研究 (4年度: 7百万円)
- 脊髄損傷当事者によるピアサポート事業支援 (4年度: 18百万円)
- リハビリテーション講習会開催費用補助 (4年度: 40百万円)

### 事故防止対策

- 歩行者事故低減を目的とした子ども用教育ツールの開発と普及に関する研究 (4年度: 5百万円)
- 疾病者による就労時の自動車運転に関するガイドラインの策定に向けた研究 (4年度: 7.5百万円)

## JA共済の運用益事業

### 被害者救済対策

- (公財)交通遺児育英会の支援 (4年度: 10百万円)
- 交通事故医療に関する研究に対する助成 (4年度: 25百万円)

### 事故防止対策

- ASV(先進安全自動車)普及促進に向けた広報啓発活動 (4年度: 30百万円)
- 自転車ヘルメット着用の必要性訴求のための啓発資材作成 (4年度: 40百万円)

### 運用益事業の 合計額(令和4年度)

国	保険会社	JA共済	合計額
約147.1億円 (約290百万円(2.0%)増)	約17.8億円 (約72百万円(3.9%)減)	約12.2億円 (約25百万円(2.0%)減)	約177.1億円 (前年度比 約193百万円(1.1%)増)

## 6. 被害者救済施策について

# 令和4年度予算案における自動車事故による被害者救済対策の充実

- 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。
- 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）の高齢化等が大きな課題。
- 「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、被害者救済対策の更なる充実を図る。

## 障害の態様に応じたりハビリの機会確保等 拡充

- 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<sup>\*1</sup>、脊髄損傷、高次脳機能障害<sup>\*2</sup>等、様々な態様が存することを踏まえ、その態様に応じたり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。<sup>\*1</sup> 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 <sup>\*2</sup> 脳損傷により記憶障害、注意障害、社会的行動障害を伴う後遺障害

### 【主たる取組み】

#### 在宅療養中におけるリハビリ提供体制の構築

##### 現状と課題

在宅療養中の重度後遺障害者の機能維持・回復の観点からリハビリが必要不可欠であるが、十分なリハビリを提供できる病院は限定的

→ 協力病院から重度後遺障害者に対するリハビリを提供するトップランナーを選定、重点的に支援し、リハビリ提供体制を強化



#### 新規 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ある事業所が少なく、適切な自立訓練が受けられない状況や地元での生活への移行が困難な状況が発生

→ 病院等から地元での生活への円滑な移行をサポートする取組みをモデル事業として支援し、高次脳機能障害者支援に新たに取組む



## 介護者なき後を見すえた受け入れ環境整備 拡充

### 現状と課題

- 介護者なき後の生活の場としては、グループホーム等が考えられるところ、重度後遺障害者を受け入れられる場の数の絶対数が少なく、存在していても空きがない状況。
- さらに、介護職員は厳しい人手不足の状況。

### 被害者の要望

- 重度後遺障害者の受入れには医療行為への対応が不可欠だが、対応できるグループホーム等は限定的であり、数を増やしてほしい。
- 介護職員の慢性的な人手不足に対応するため、介護職員の給与水準引上げに資する施策を講じてほしい。

## 介護料の支給等 拡充

- 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。

### 現行制度の概要

#### 介護料支給対象

##### 介護用品

- 介護ベッド
- 介護用車椅子
- 消耗品（紙おむつ）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(最重度)の場合  
 上限211,530円  
 下限 85,310円

適切にリハビリを実施するためには30日程度の入院が必要だが対応不可

### 見直し 短期入院・入所費用の支給

- 年間支給日数：45日      ● 1回あたりの利用日数：2日～14日
- 年間支給額：45万円      ● 1回あたりの上限額：1万円

### 見直しの概要

リハビリ目的で短期入院を利用する場合における1回あたり利用日数の上限を「14日」から「30日」へ拡大

### 新たな取組みの概要

#### 新規・増設年度(上限1,500万円(補助率1/2))

開業準備段階や開業後障害福祉サービス等報酬を得られるまでの間における資金繰りを支援

自己資金	備品購入費、人件費、求人広告費等
新補助金(国交省)	
社会福祉施設整備補助金(厚労省)	本体工事費等

#### ● 補助対象事業者

● 障害者支援施設・グループホーム ※新設・増設初年度に限る。

#### ● 補助対象経費

グループホームや障害者支援施設の新設・増設の際に必要な初年度経費の一部

グループホーム等の数を増やすとともに、介護職員の待遇改善に取り組む

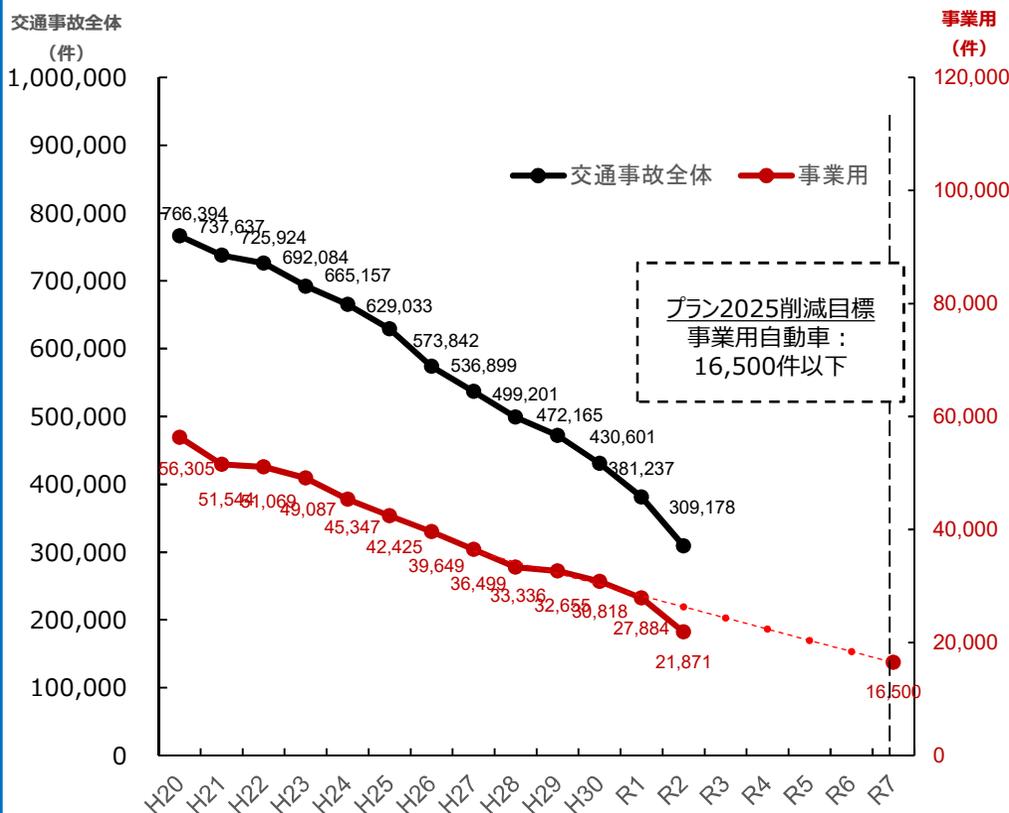
## 7. 事業用自動車の事故防止対策等について

# 事業用自動車による交通事故の発生状況(交通事故件数)

## 【交通事故件数の推移】

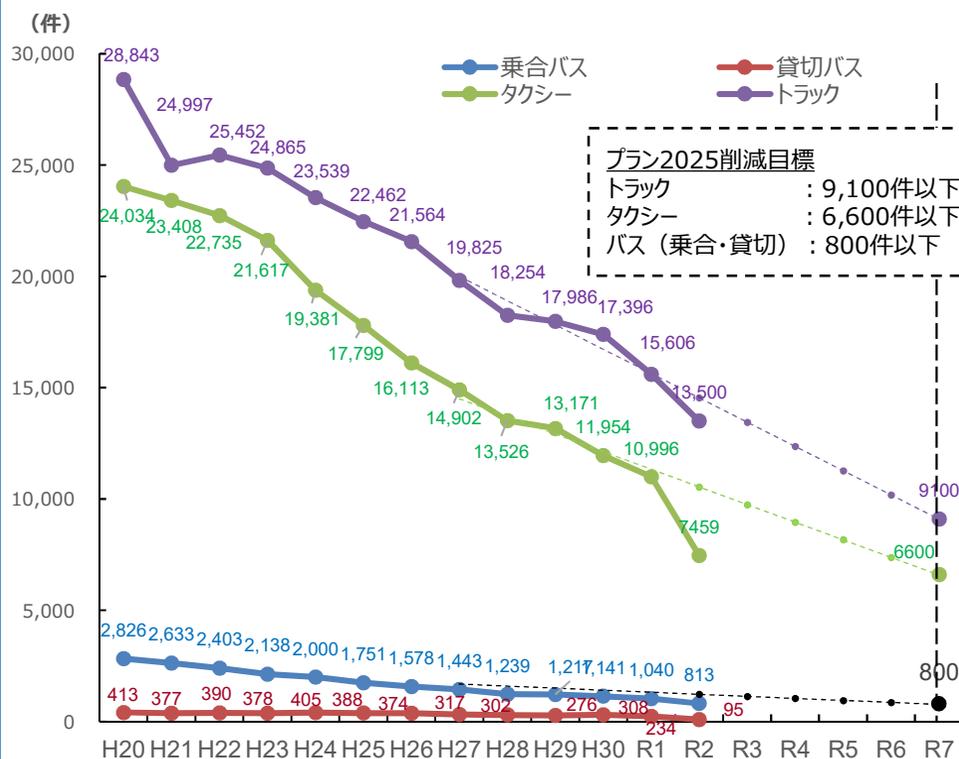
- 令和2年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は309,178件であり、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※は21,871件であった。
  - 各モードの交通事故件数は、全てのモードにおいて前年に比べ減少している。
- ※ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数

### 交通事故全体と事業用自動車の交通事故の推移



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

### 各モードの交通事故の推移

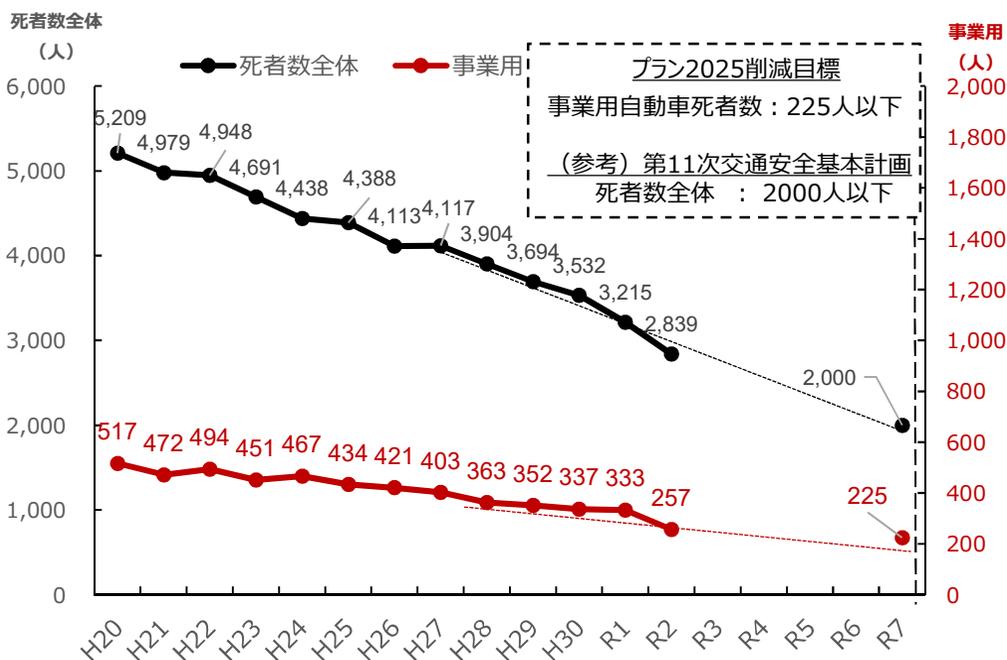


出典：警察庁「交通統計」  
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

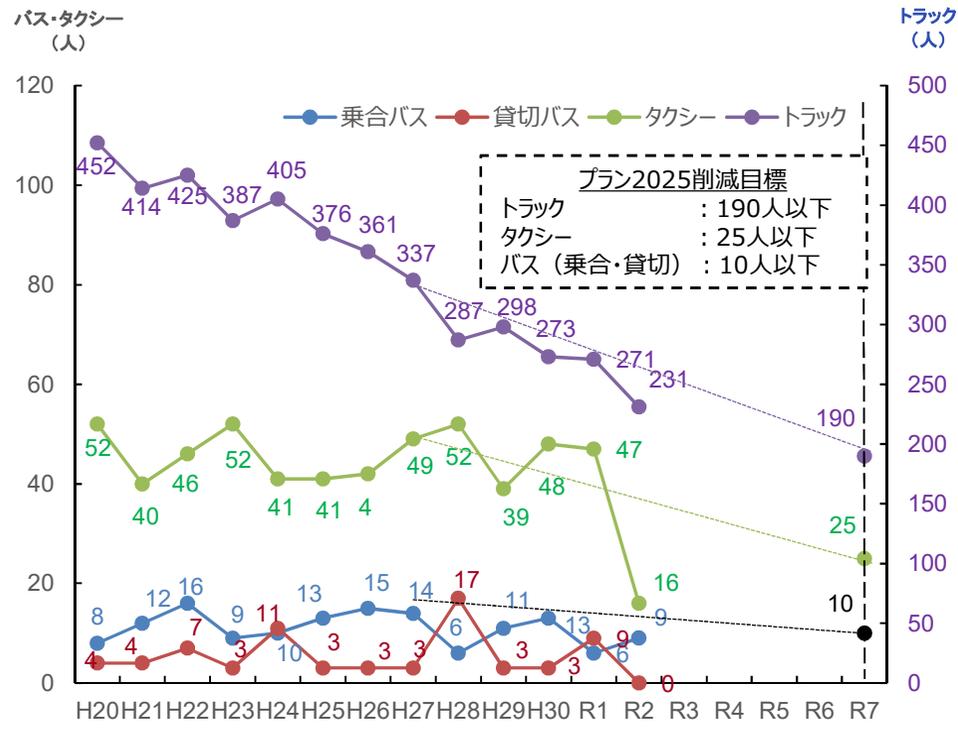
# 事業用自動車による交通事故の発生状況(交通事故死者数)

- 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）であった。
- 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。

## 交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移



## 各モードの交通事故死者数の推移



## ～安全トライアングルの定着と新たな日常における安全確保～

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。(令和3年3月30日公表)

### 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付帯作業の増加への対応
- ・激甚化・頻発化する災害への対応 等

#### 2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

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

#### 3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

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

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

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

#### 5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

- ・各業態の特徴的な事故への対応
- ・健康に起因する事故の増加への対応 等

#### 6. 道路交通環境の改善

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

### 【事故削減目標】

#### <全体目標>

- 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**

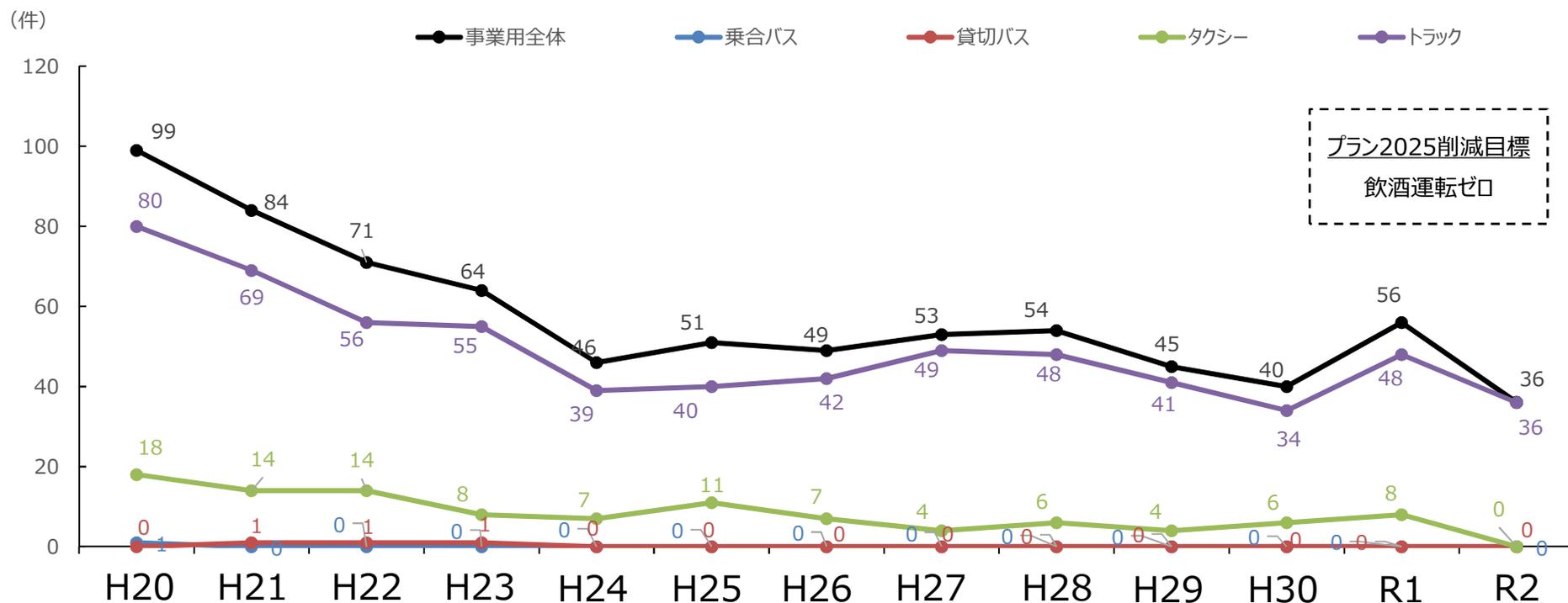
#### <各業態の個別目標>

- 【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**

# 事業用自動車による交通事故の発生状況(飲酒運転)

- 事業用自動車による飲酒運転事故件数は、平成24年以降横ばいの状況が続いている。
- 飲酒運転の根絶に向け、引き続き飲酒運転を未然に防止するためのルール作り等の取組が必要。

## 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」

## 運送事業者による更なる飲酒運転対策の促進

- 運送事業者に対して**アンケートを実施**し、運送事業者独自の取組について情報収集。さらに、**優良取組事例を抽出**してヒアリングを行う等、**詳細な調査**を実施するとともに、運送事業者による運転者の指導・監督時の実施マニュアルに結果を記載することで**好事例の横展開**を図った。

【詳細な調査を実施した優良取組事例の例】

専門医受診等による依存症の確認

独自マニュアルの作成・活用

家族への協力依頼文書の発出

テキストやビデオを活用した安全教育



## 運送事業用自動車の飲酒傾向の強い運転者への対策

- アルコール依存症に関する有識者の専門的知見や他分野における教育資料について情報収集。運送事業者がアルコール依存症に関して理解を深め、飲酒傾向の強い運転者に対して適切な指導・監督が実施できるよう、実施マニュアルに**アルコール依存症関係の記載を拡充**。

【記載を拡充した情報の例】

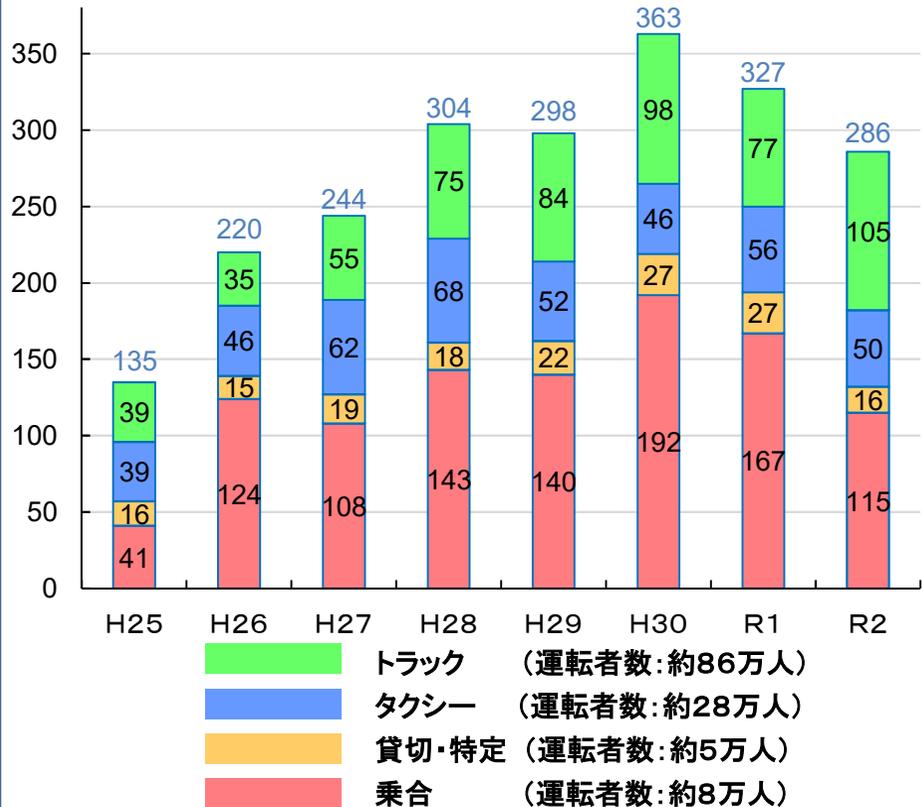
- ・ アルコール依存症の概要や検査方法等の基礎知識
- ・ アルコール依存症の治療法等の医学的知見
- ・ 飲酒傾向の強い者に対する対応方法の例



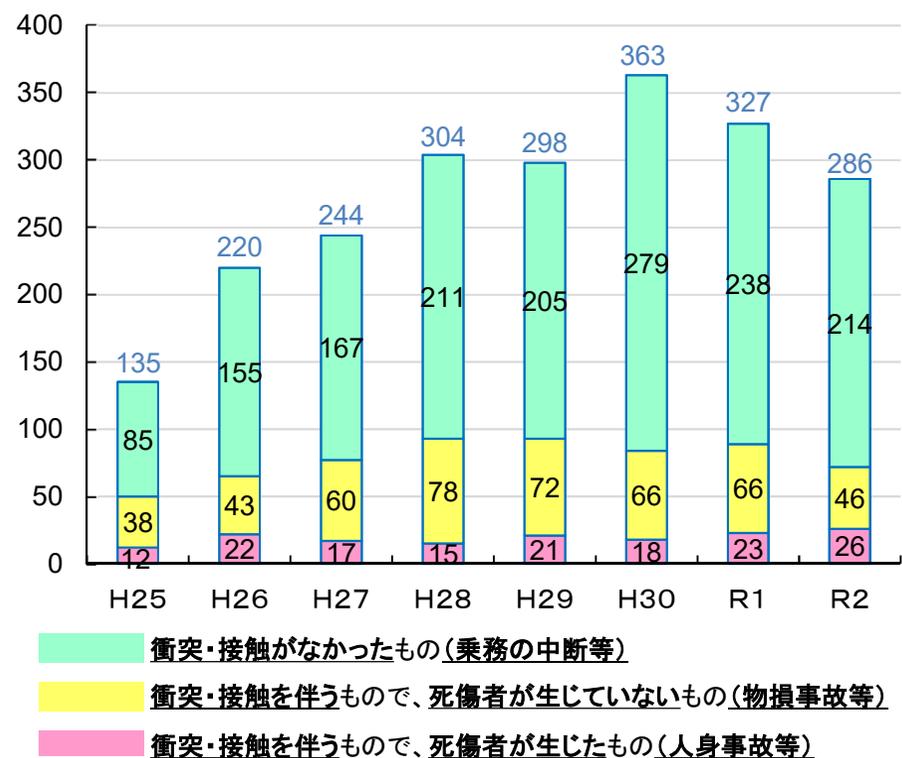
# 事業用自動車による交通事故の発生状況(健康状態に起因する事故)

- 運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、各種対策の効果により、平成30年をピークに減少傾向に転じている。
- 令和2年は運行の中断等、衝突・接触を伴わなかったものが約7割と大半を占める。

## 健康状態に起因する事故報告件数 (業態毎の件数)



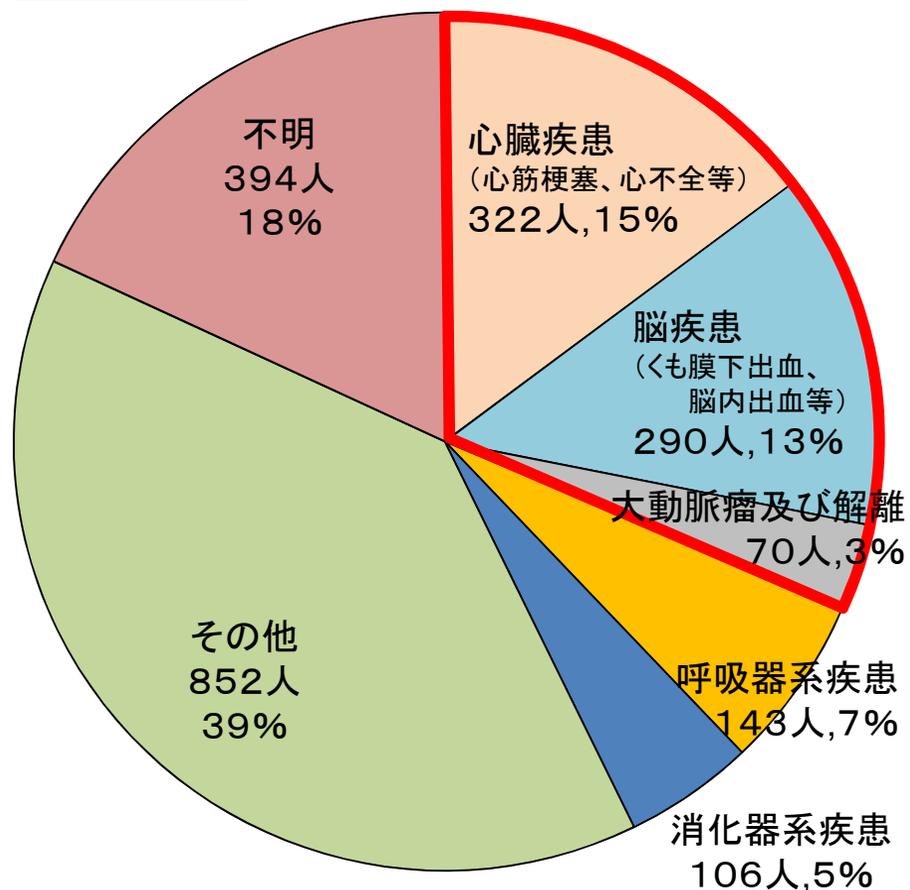
## 健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)



- 過去8年間で健康起因事故を起こした運転者2,177人のうち**心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が31%**を占める。
- うち、死亡した運転者374人の疾病別内訳は、**心臓疾患が54%、脳疾患が11%、大動脈瘤及び解離が13%**を占める。

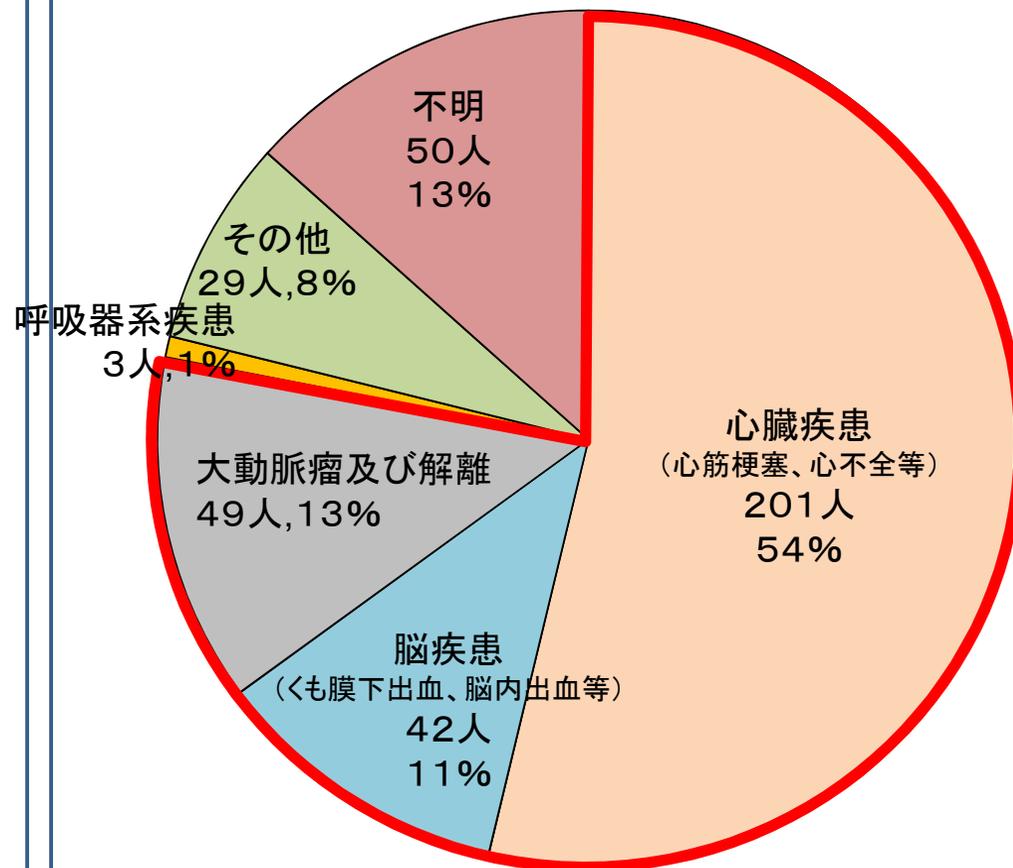
## 健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和2年)

計2,177人



## 健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和2年)

計374人



## 【事業用自動車運転者の健康管理に関する主な取組(制度・体制構築)】

## 従来からの法令上の義務

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

## 健康管理に関するマニュアルの策定・改訂

- 『**健康管理マニュアル**』（平成22年7月策定 平成26年4月改訂）  
⇒ 健康状態の把握、就業上の措置の決定等について具体的方策を整理  
⇒ SAS、脳血管疾患及び心臓疾患に関するスクリーニング検査を推奨
- 『**睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策マニュアル**』（平成15年6月策定 平成19年6月及び平成27年8月改訂）
- 『**脳血管疾患対策ガイドライン**』（平成30年2月策定）
- 『**心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン**』（令和元年7月策定）
- 『**自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル**』（令和4年3月策定）

## 事業用自動車健康起因事故対策協議会（平成27年9月～）

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

- 「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」（平成22年7月策定、平成26年4月改訂）において、脳・心臓・消化器系疾患や睡眠障害等の**主要疾病に関するスクリーニング検査について受診を推奨**。
- また、**業界団体**においても、脳血管疾患や心臓疾患、睡眠時無呼吸症候群（S A S）などの**主要疾病のスクリーニング検査の受診に対する補助**を実施。

## 人間ドック

- ◆ 生活習慣病の予防や疾病の早期把握などを目的とした総合的な健康診断



## SASに関する検査

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



パルスオキシメトリ検査



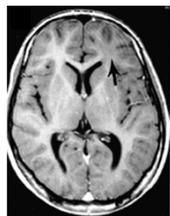
フローセンサ検査

## 脳健診

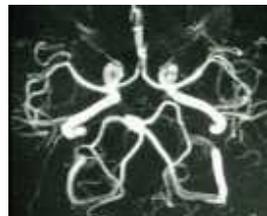
- ◆ MRIやMRA、CTなどの画像検査により、無症候又は未発達の脳血管疾患を発見
- ◆ MRIとMRAの2項目だけを行う簡易検査もある



M R I 検査



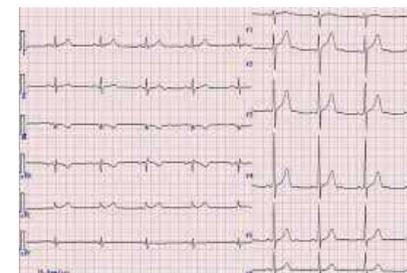
脳M R I 画像



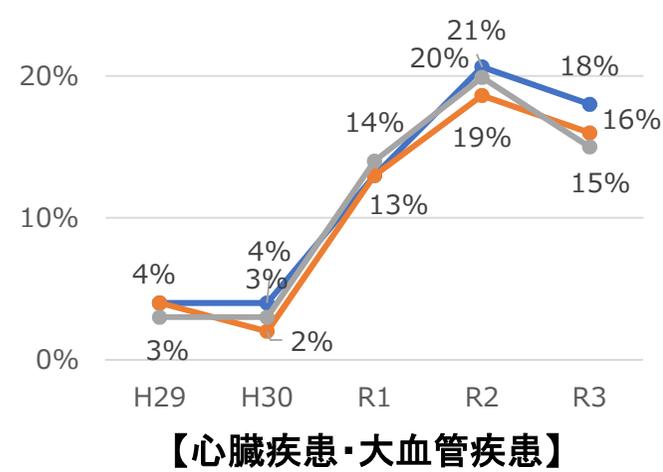
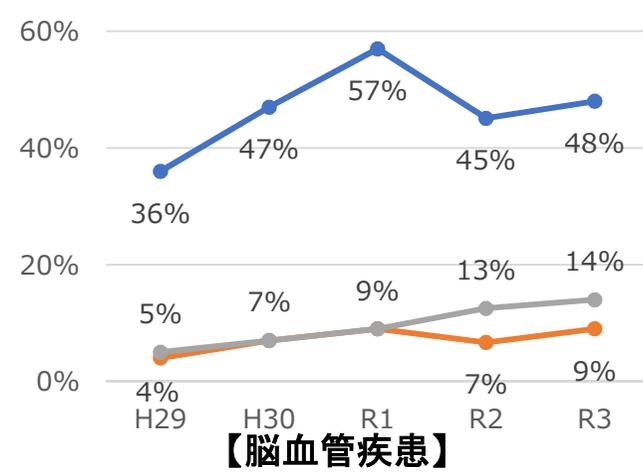
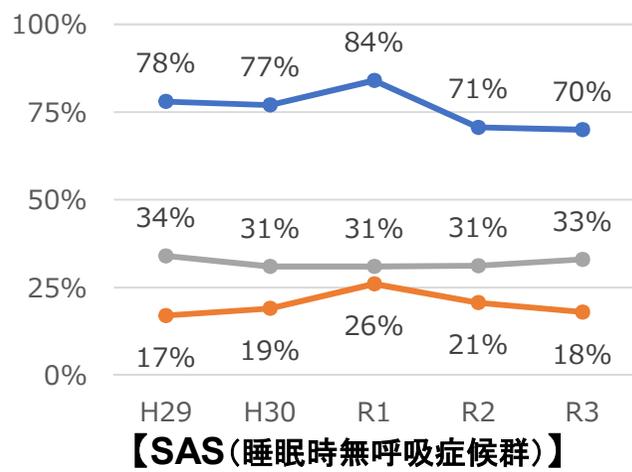
脳M R A画像

## 心臓疾患に関する検査

- ◆ ホルター心電図検査等を含む必要な心電図検査の受診を推奨

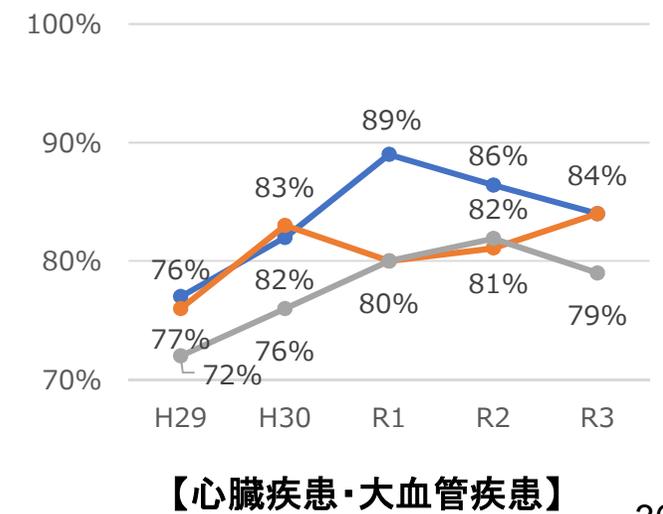
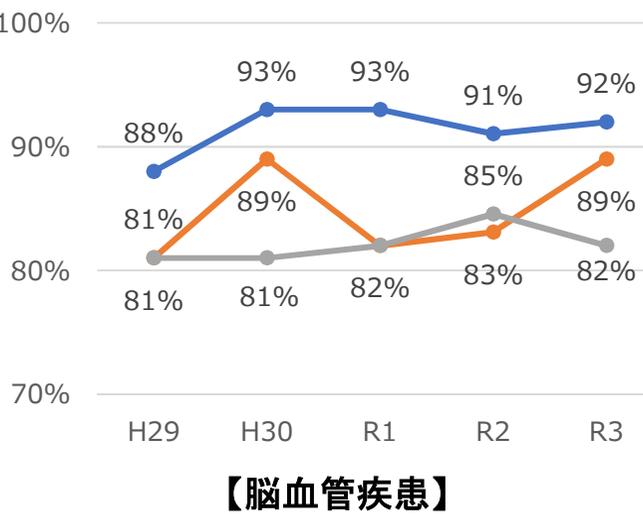
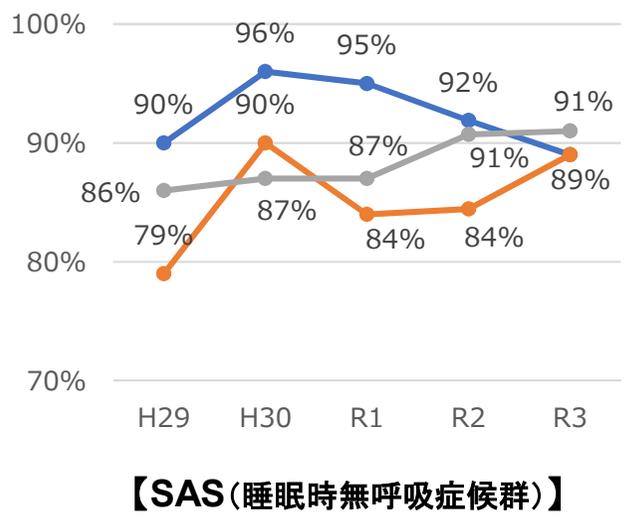


## ●スクリーニング検査を受診させている

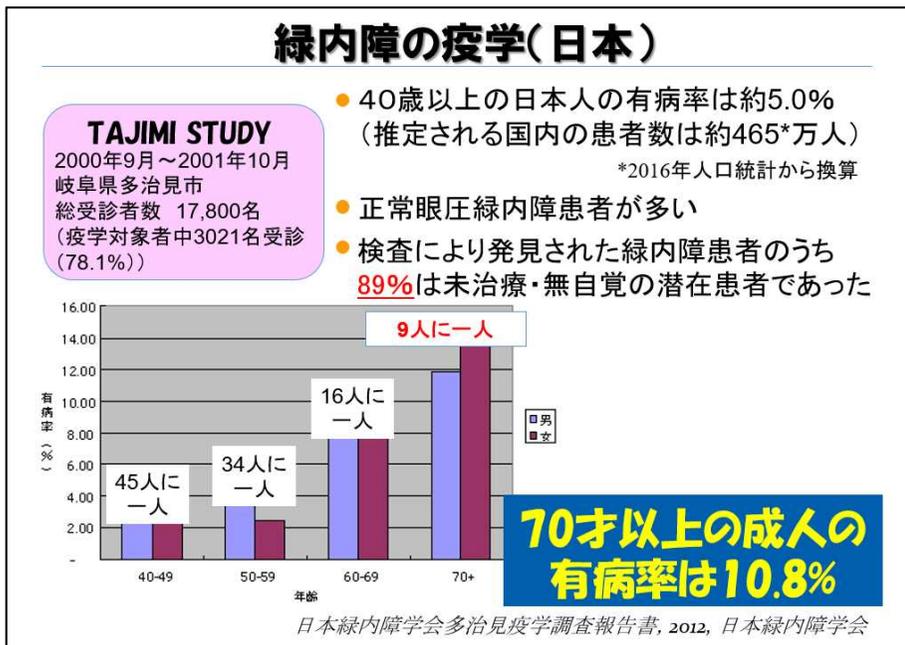


(スクリーニング検査を受診させていない場合)

## ●スクリーニング検査の必要性を感じている



- 高齢者における発症率が高い緑内障等の**視野障害**では、見えている範囲が狭くなったり、部分的に見えなくなる症状が現れるが、視力は維持されているため、**自覚症状が無い**まま運転を続けることで重大事故に繋がるおそれがある。



## 視野障害と自動車事故・最近の裁判事例

- 自動車過失致死事件(刑事裁判)
- 被告人(42歳男性)が軽四輪貨物自動車運転中、信号のない横断歩道を横断中の76歳男性に衝突、死亡させる。「正面を見て運転た、衝撃があったので、車を停めて後方をみたら、ヒトが倒れていた。」
- 矯正視力 右(1.0) 左(0.3)
- **事故後に網膜色素変性と判明**
- 一審は無罪判決(2012.7)→控訴審も無罪(2014.3)

- 損害賠償(民事裁判)
- 被告人(41歳男性)がY字交差点で信号待ち、青信号で発進した直後、横断歩道を右から自転車で渡ってきた59歳女性をはね、死亡させる。
- 矯正視力 右(1.0) 左(0.3)
- **事故前に網膜色素変性と診断され、身障者手帳2級を取得、医師は「運転はもちろん労働も難しい」と本人に伝えていた。**
- 一審(2018.11)、控訴審(2019.3)とも「**重過失**」を認める。

**目の難病認め二審も無罪 大阪高裁、交通死亡事故で運転者の男性に判決**  
2014.3.26 11:19

奈良市で平成23年、歩行者の男性(69)を車ではねて死亡させたとして、自動車運転過失致死罪に問われた男性被告(45)の控訴審判決が26日、大阪高裁で開かれた。米山(証明裁判官)は「目の難病で視野が欠け、被害者を見つけるのは困難だった」と述べ、無罪(求刑禁錮1年8月)とした1審奈良地裁判決を支持、検察側の控訴を棄却した。

検察側は「前方の安全に注意する業務を怠った」と主張していた。米山裁判官は判決理由で、男性が視野の欠ける「網膜色素変性」だったと指摘、「衝突直前、視野の中で顔面が悪い部分に被害者が入り、発見できなかった可能性がある」と置いた。

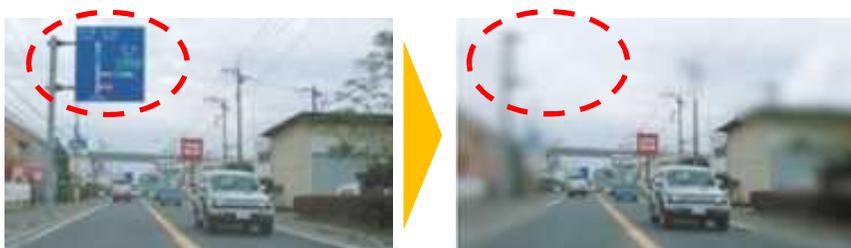
**40歳以上のドライバー 専門医眼科の検診を**

酒酔い運転の場合に注意

**視野障害二審も過失認定**  
旭川の死亡事故 控訴審却

旭川市で発生した死亡事故(1死1重傷)の控訴審判決が26日、旭川地裁で開かれた。被告(41)は「Y字交差点で信号待ち、青信号で発進した直後、横断歩道を右から自転車で渡ってきた59歳女性をはね、死亡させた」と認め、一審(2018.11)と同様に「重過失」を認めた。控訴審は「事故前に網膜色素変性と診断され、身障者手帳2級を取得、医師は「運転はもちろん労働も難しい」と本人に伝えていた」として、一審と同様に「重過失」を認めた。

### 【緑内障患者の見え方の例】



令和2年度第2回自動車運送事業を取り巻く状況を踏まえた  
更なる交通事故対策W/G  
西葛西・井上眼科病院 國松副院長 ご講演資料より

# 視野障害対策マニュアルの策定

- 視野障害に関する運転リスク及び眼科健診の受診や治療継続の必要性について周知するため、運転者の視野障害が原因となる事故の抑止に向けて事業者が取り組むべき内容をまとめたマニュアルを令和4年3月に策定。

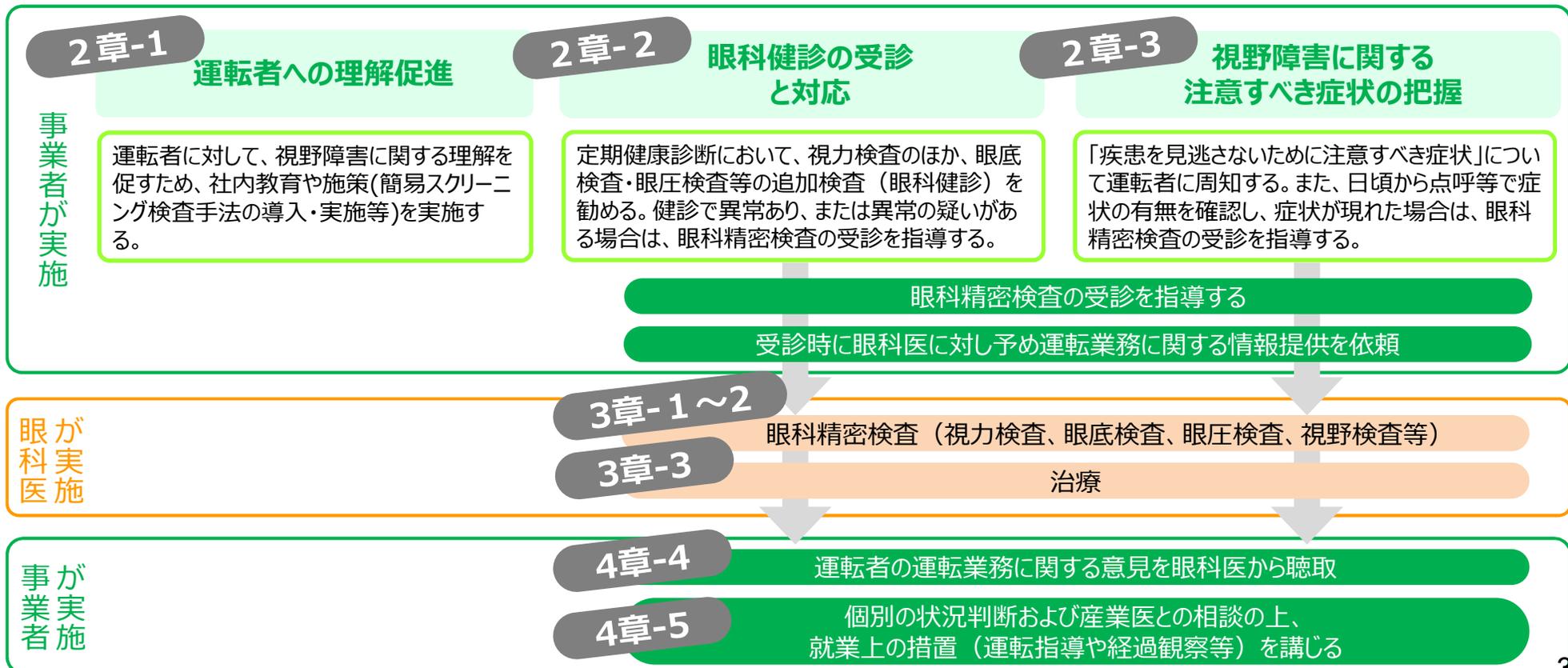
## 知識

### 1章

- ★ 視野が狭くなったり一部欠けたりする視野障害を自覚せずに運転を続けることで重大事故を起こす可能性がある。
- ★ 視野障害の早期発見と治療の継続により、運転者の運転寿命を延伸できる。

## 実践

### 視野障害の早期発見と運転寿命を延伸するための実施事項



# 事業用自動車事故調査委員会について

## 経緯

- 社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的課題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性がありより質の高い再発防止策の提言を得ることが求められている。
- 平成26年6月、「交通事故総合分析センター」を事務局として、各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」を設置し、事業用自動車の重大事故について事故要因の調査分析を行っている。

## 事故調査の流れ



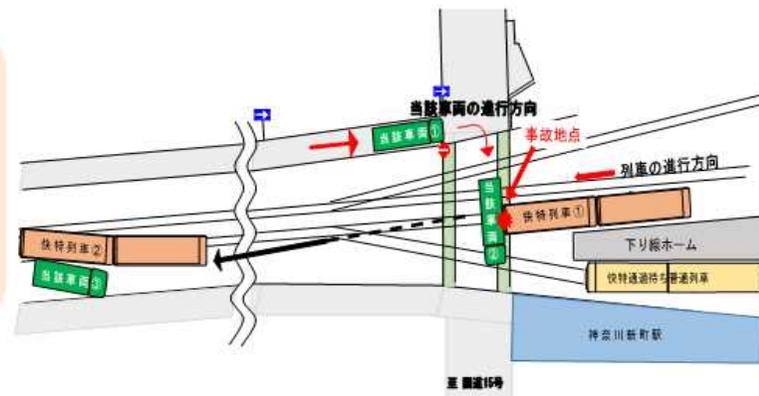
## 事業用自動車事故調査委員会委員名簿

酒井 一博	公益財団法人 大原記念労働科学研究所 研究主幹
安部 誠治	関西大学社会安全学部 教授
今井 猛嘉	法政大学法科大学院 教授、弁護士
小田切 優子	東京医科大学 講師
春日 伸予	芝浦工業大学工学部共通学群 教授
久保田 尚	埼玉大学工学部建設工学科 教授
水野 幸治	名古屋大学大学院工学研究科 教授
首藤 由紀	株式会社社会安全研究所 代表取締役 所長

## 大型トラックの踏切事故 (横浜市神奈川区)

### 【事故概要】

- ・日時：令和元年9月5日 午前11時43分頃
- ・概要：大型トラックが、踏切遮断機が下りている踏切道を通過中、列車と衝突し、大型トラックが大破（一部焼損）、列車の一部が脱線。  
この事故により、大型トラックの運転者が死亡、列車の乗客15名が重傷、列車の運転士、車掌及び乗客60名が軽傷を負った。



### 【原因】

- ・予定していた運行経路を急遽変更し、**狭あい道路に迷い込んだにも拘わらず、運行管理者等に連絡・相談することなく**、また、道幅が狭くなると認識できる状況であったにも拘わらず**道路状況を確認しないまま直進**し、踏切道に進入。
- ・運行管理者による**運転者の指導教育、運行経路の指示・確認等が適切に実施されていなかった。**（**運行管理者が病気治療のため不在。**）



### 【再発防止策】

- ・**必要な数の運行管理者等の選任**を行い、いかなる運行の状況にも対応できる運行管理体制を構築。
- ・道に迷ってしまったとき等は、**運行管理者等へ連絡・相談**するなど、**緊急時対応の教育**を行う。
- ・運転者の**運転経験、技量、運行する車両等を考慮**した、**安全な運行が確保できる運行経路の作成**。  
また、**定期的に運行経路の道路状況等を確認**し、安全な運行が困難な場合には**運行経路の見直し**。
- ・始業点呼時に**道路情報等を踏まえた安全な運行経路を指示**するなど、**点呼を確実に実施**。
- ・**踏切道通過中に踏切警報機及び踏切遮断機が作動した場合**には、**速やかに踏切から退出**。  
また、運行不能となった場合には、列車に対する適切な防護措置を実施。

## 運行管理者の業務

### <一回の運行に係る業務>

運行計画の作成

始業時点呼

運行状況に応じた運行指示

終業時点呼

乗務記録

運行中

### <上記以外の業務>

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

## 営業所の枠を超えた実施に向けた検討

### 遠隔点呼の導入

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



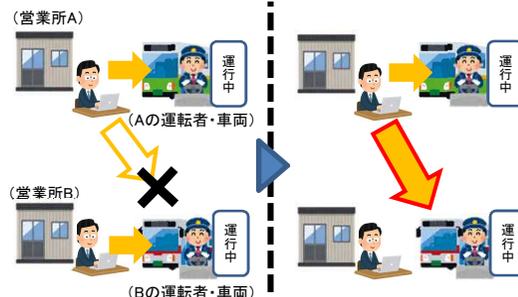
### 自動点呼の導入

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



### 運行指示者の一元化

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



### 運行時以外の運行管理業務の一元化

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

- 事業用自動車の**安全輸送の根幹を担う運行管理**について、原則として各営業所に選任された運行管理者がそれぞれの営業所の運転者に対する運行管理等を行っているが、**運行管理者不足や長時間労働等の課題**が顕在化しており、その対応が急務。
- このため、ICTを活用した高度な機器を用いて遠隔の営業所間で点呼を行うことや、運行管理を集約して運行中の他営業所の運転者に対する運行指示を行うこと等、**安全性を確保しつつ運行管理者不足等への対応にも資する制度の創設**に係る検討を実施。

### 点呼（対面点呼の原則）

運行管理者は、運転者の乗務前後において、酒気・疾病・疲労の確認、運行の安全確保のために必要な指示等を行うための点呼を、原則対面で実施しなければならない。

運行管理者

運転者

対面点呼の様子



## ICTの活用による高度化

### 遠隔点呼

**カメラ、モニター等の映像・音声を中継する機器**を介して、**遠隔**で点呼を実施

<主な効果>

- 高度な点呼機器の使用による**確実性の向上**
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**



運行管理者

運転者

遠隔点呼のイメージ

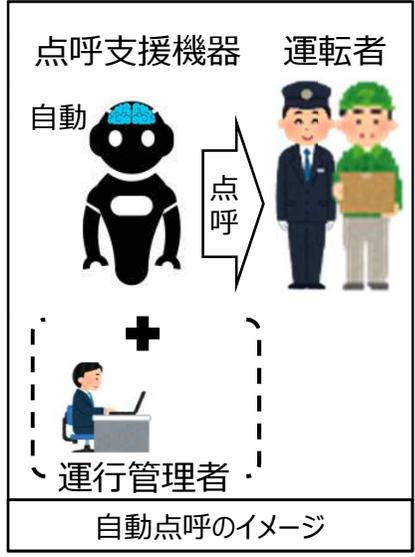
令和3年度：機器要件等のとりまとめ、制度化  
令和4年度：運用開始

### 自動点呼

**点呼支援機器（ロボット等）に点呼時の確認、指示項目の一部又は全部を代替**させて点呼を実施

<主な効果>

- **人的ミスの減少**による点呼の**確実性の向上**
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**



点呼支援機器

運転者

自動

点呼

運行管理者

自動点呼のイメージ

令和3年度：機器要件等のとりまとめ  
令和4年度：制度化、運用開始予定

### 運行管理の一元化

高度な機器を使用し、運行中の**他営業所の運転者に対する運行指示を実施**

<主な効果> 運行管理集約による、**運行管理者不足の解消**



## 概要

- 過労運転防止に資する機器の導入や、運行管理を実現するための機器の導入等を支援することにより、事業用自動車の安全性向上を図る。

### ○過労運転防止のための先進機器の導入支援

- 【対象機器】
- ・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
  - ・遠隔地における点呼機器
  - ・ロボットによる自動点呼機器

【補助率】導入費用の1/2



運転者の睡眠状態を測定する機器



ドライバーの居眠り感知・警告装置



遠隔地における点呼機器



自動点呼機器

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
  - ・通信機能付のデジタル式運行記録計・ドライブレコーダー一体型

【補助率】導入費用の1/3



デジタル式運行記録計



ドライブレコーダー



通信機能付のデジタル式運行記録計・ドライブレコーダー一体型



専用の解析ソフトで分析



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等

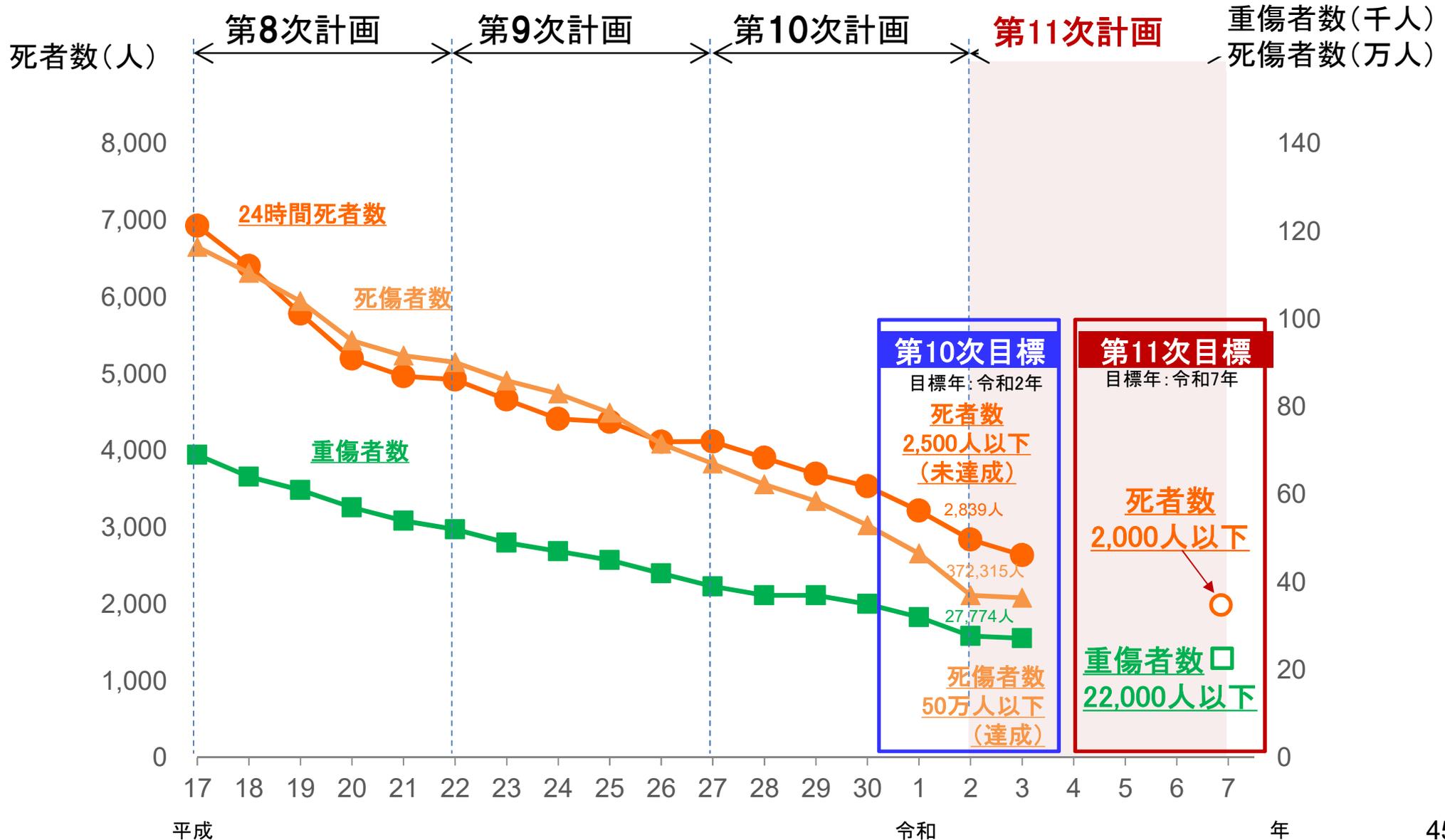
【補助率】導入費用の1/3

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



## 8. 車両安全対策等について

交通事故死者数等の推移と交通安全基本計画の目標値



# 第11次交通安全基本計画(道路交通関係概要)

## 第11次交通安全基本計画の概要(令和3年3月29日決定)

- 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。
- 道路交通、鉄道交通、踏切道における交通、海上交通及び航空交通の安全に関する計画。
- 計画期間:令和3年度～令和7年度(5か年)

### 計画の基本理念

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

### 道路交通の安全(目標・対策の視点・対策の柱)

#### 【目標】

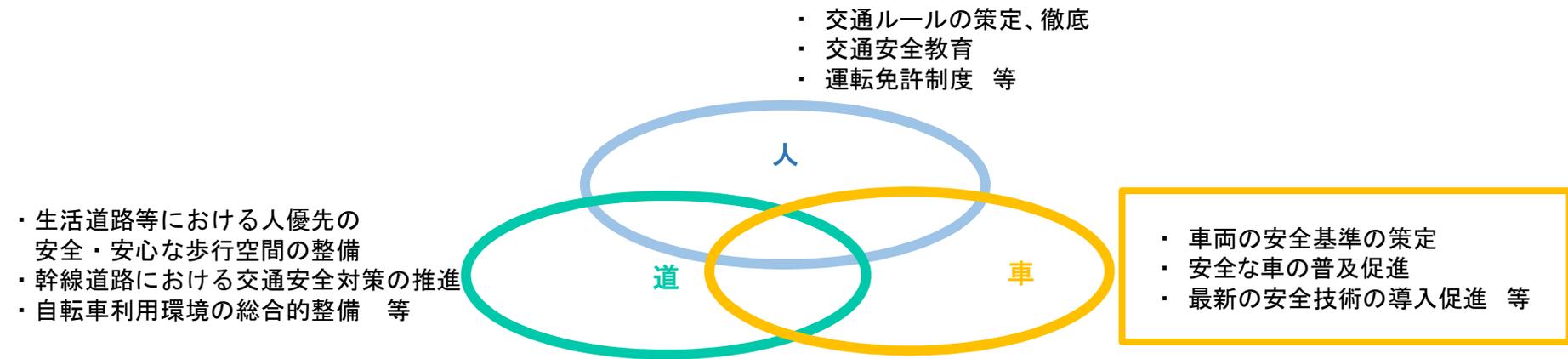
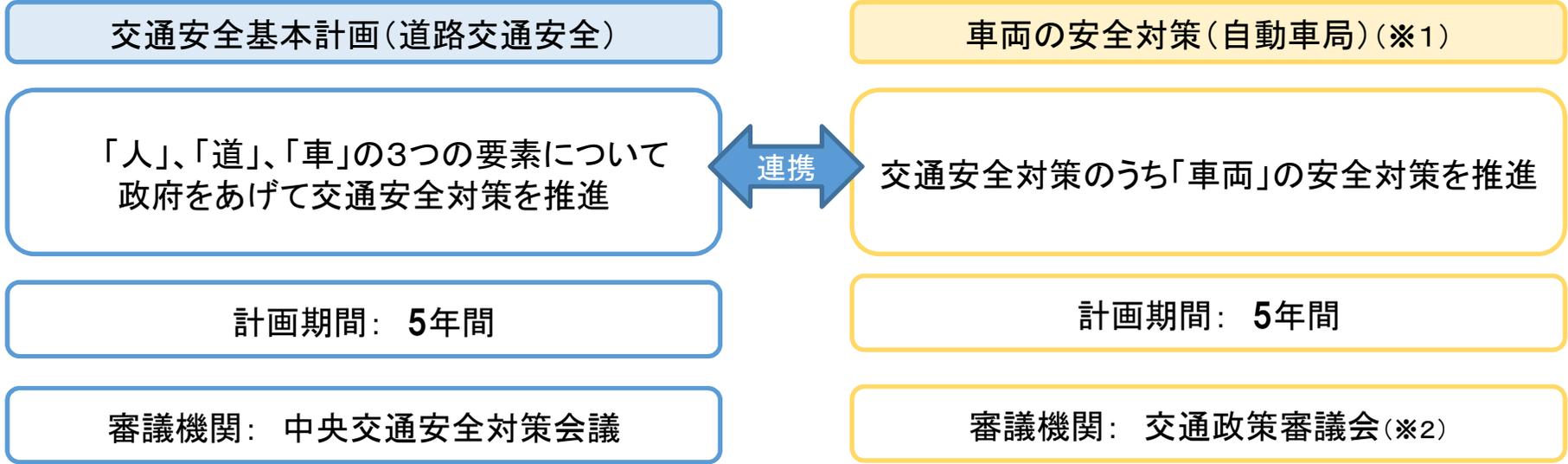
- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数を2,000人(※)以下とする。(※30日以内死者数2,400人)
- ② 重傷者数を22,000人以下にする。

#### 【対策の視点】

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

#### 【対策の柱】

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



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

※2 陸上交通分科会自動車部会技術安全ワーキング・グループ

## 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者・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ふ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目指す

## 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での情報発信の強化

#### ○高齢者等の安全確保

- ・高齢者等に対応した乗員保護性能の向上
- 乗員保護対策の高度化
  - ・衝突時加害性を考慮したアセスメント試験の追加
  - ・事故実態を踏まえた乗員保護研究の促進
  - ・自動運転車の乗員保護対策の研究の促進 など

### 【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、①**30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。

# 自動車アセスメントの概要

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

## 1. 試験車種の選定・購入

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



## 2. 評価試験の実施

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

### <衝突安全性能評価>

○フルラップ前面衝突試験      ○側面衝突試験

○後面衝頸部保護性能試験      ○歩行者頭部保護性能試験

等

### <予防安全性能評価>

○衝突被害軽減ブレーキ

対車両      対歩行者

○ペダル踏み間違い時加速抑制装置      ○車線逸脱抑制装置

等

## 3. 結果の公表

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

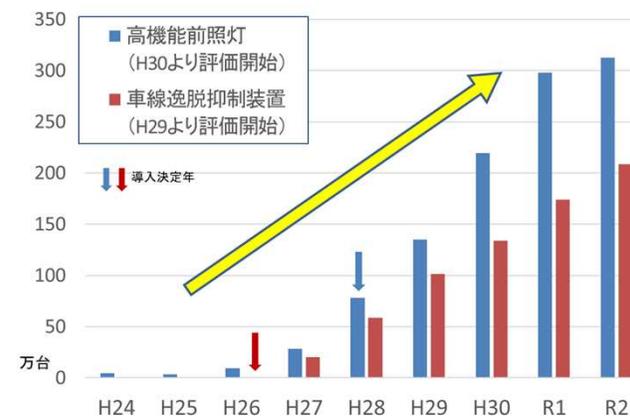
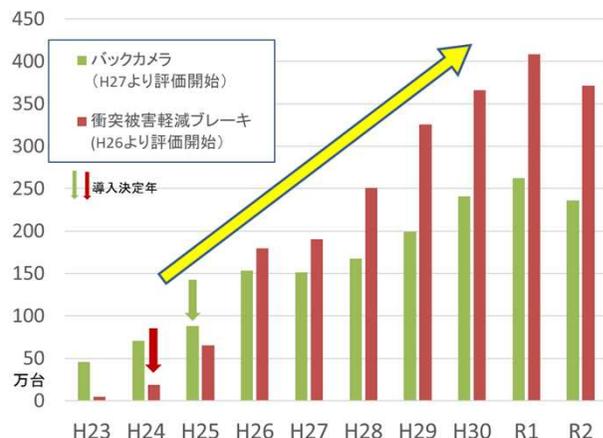


# 自動車アセスメントの事故削減効果

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

(※)削減効果の詳細は以下参照

## 試験対象装置の普及状況例(評価対象装置を装着した年間新車出荷台数)



## 試験対象装置の事故削減効果

令和2年第2回車両安全対策検討会資料より

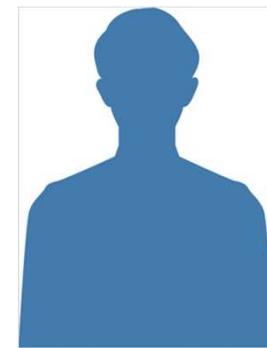
装置名	事故削減数 <sup>※1</sup> (H30) (件)
バックカメラ	1,392
車線逸脱抑制装置	349
衝突被害軽減ブレーキ <sup>※2</sup>	40,692
高性能前照灯	204
ペダル踏み間違い時加速抑制装置	554
合計	43,191

※1 H22から各装置が普及が進まなかったと仮定した場合の、仮定年間事故件数から、H30に発生した実事故件数を差し引いて算出

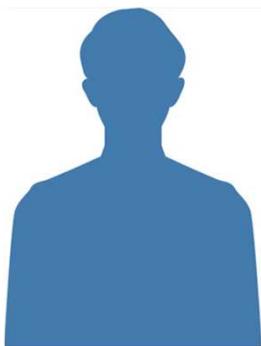
※2 対車両 (昼間)、対人(昼間・夜間)のみ

# 自動車アセスメント メーカーからの声

- ・自動車アセスメントは車両の安全性をアピールする上で極めて重要。
- ・日本のアセスメントは国内の事故実態をよく反映して作られており、高得点車の普及は事故削減効果が高い。
- ・アセスメントの点数は社内で極めて機微な問題であり、目標の点数に満たない場合には社内的に責任問題となる。



A社



B社

- ・自動車アセスメントは販売する上での重要なツールである。
- ・アセスメントを所管する専門の委員会を設置している。
- ・アセスメントの結果は役員へ報告されるため、担当部署は結果を非常に気にしている。



D社

- ・自動車アセスメントは会社として重要視している。
- ・★が減れば、社内で大きな問題になってしまう。

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

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



C社

# 2021年度アセスメント評価実施結果（13車種）

**スバル**  
レガシィ  
アウトバック

総合評価 **97%**  
★★★★★ (2021年度) (185.02/190点)

衝突安全 **Aランク** 95% (95.07/100点)  
予防安全 **Aランク** 99% (81.95/82点)  
事故自動緊急通報装置 **先進型** 100% (8/8点)

試験映像は  
こちらから  
ご覧ください

**ホンダ**  
ヴェゼル

総合評価 **93%**  
★★★★★ (2021年度) (177.04/190点)

衝突安全 **Aランク** 89% (89.92/100点)  
予防安全 **Aランク** 96% (79.12/82点)  
事故自動緊急通報装置 **先進型** 100% (8/8点)

**三菱**  
アウトランダー-PHEV

総合評価 **93%**  
★★★★★ (2021年度) (176.77/190点)

衝突安全 **Aランク** 86% (86.77/100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)

**日産**  
ノート/  
ノート オーラ

総合評価 **93%**  
★★★★★ (2021年度) (176.73/190点)

衝突安全 **Aランク** 86% (86.79/100点)  
予防安全 **Aランク** 99% (81.95/82点)  
事故自動緊急通報装置 **先進型** 100% (8/8点)

**日産**  
ルークス/  
ルークス ハイウェイスター

総合評価 **92%**  
★★★★★ (2021年度) (176.54/190点)

衝突安全 **Aランク** 86% (86.54/100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)

**トヨタ**  
カローラ/  
カローラ ツーリング

総合評価 **91%**  
★★★★★ (2021年度) (173.81/190点)

衝突安全 **Aランク** 86% (86.77/100点)  
予防安全 **Aランク** 96% (79.04/82点)  
事故自動緊急通報装置 **先進型** 100% (8/8点)

**トヨタ**  
アクア

総合評価 **91%**  
★★★★★ (2021年度) (173.79/190点)

衝突安全 **Aランク** 86% (86.67/100点)  
予防安全 **Aランク** 96% (79.12/82点)  
事故自動緊急通報装置 **先進型** 100% (8/8点)

**日産**  
キックス

総合評価 **90%**  
★★★★★ (2021年度) (172.31/190点)

衝突安全 **Aランク** 85% (85.19/100点)  
予防安全 **Aランク** 96% (79.12/82点)  
事故自動緊急通報装置 **先進型** 100% (8/8点)

**マツダ**  
CX-30

総合評価 **87%**  
★★★★★ (2021年度) (167.07/190点)

衝突安全 **Aランク** 89% (89.93/100点)  
予防安全 **Aランク** 84% (69.15/82点)  
事故自動緊急通報装置 **先進型** 100% (8/8点)

**スズキ** **三菱**  
ソリオ/  
ソリオ  
バンディット

**三菱**  
デリカD:2/  
デリカD:2  
カスタム

総合評価 **78%**  
★★★★★ (2021年度) (149.84/190点)

衝突安全 **Bランク** 78% (78.31/100点)  
予防安全 **Bランク** 87% (71.53/82点)  
事故自動緊急通報装置 **装備なし** 1% (-/8点)

**スバル** **トヨタ**  
BRZ GR86

総合評価 **46%**  
★★★☆☆ (2021年度) (88.38/190点)

衝突安全 **Bランク** 86% (86.38/100点)  
予防安全 **Eランク** 2% (2.00/82点)  
事故自動緊急通報装置 **装備なし** 1% (-/8点)

**三菱**  
eKスペース/  
eKクロス スペース

総合評価 **88%**  
★★★★★ (2021年度) (168.54/190点)

衝突安全 **Aランク** 86% (86.54/100点)  
予防安全 **Aランク** 100% (82.00/82点)  
事故自動緊急通報装置 **装備なし** 1% (-/8点)

**ホンダ**  
N-ONE

総合評価 **80%**  
★★★★★ (2021年度) (153.16/190点)

衝突安全 **Bランク** 76% (76.41/100点)  
予防安全 **Aランク** 93% (76.75/82点)  
事故自動緊急通報装置 **装備なし** 1% (-/8点)

※試験は、原則、最廉版グレードで実施していることから、MT車で試験を実施しています。そのため、AT車に装備されている予防安全装置については試験をしておりません。

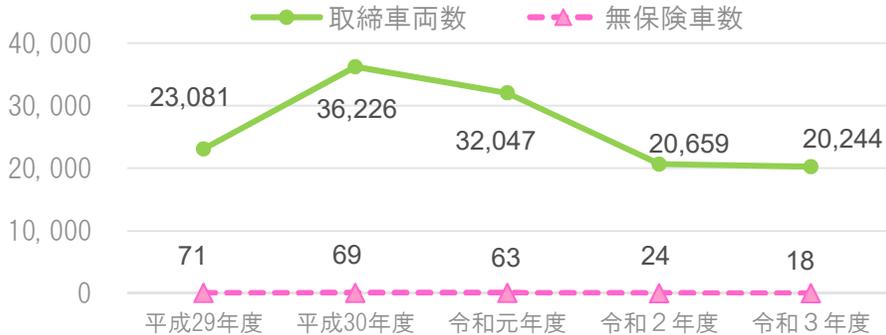
※この試験車種は、シートと主要構造の変更に伴い、後面衝突受動保護性能試験を新たに実施したものであり、その他の部分は、2020年度の同一車種の試験結果を使用しています。なお、車台番号が、P15-066982以降の車両が対象車両になります。

※この試験車種は、「事故自動緊急通報装置」の装備確認結果以外は同一車種である日産ルークスの試験結果により評価をしています。

## 9. 無保険車対策・政府保障事業の実施状況について

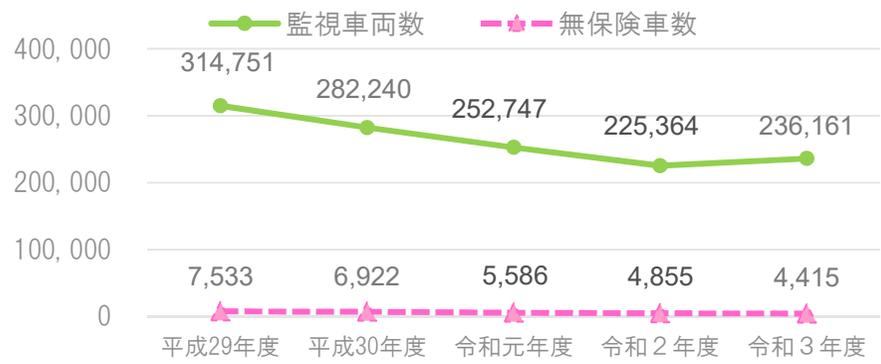
## 街頭取締活動及び監視活動の実績（取締・監視車両数と無保険車数の推移）

### 街頭取締活動（四輪等・軽二輪・原付）



無保険割合	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
無保険割合	0.31%	0.19%	0.20%	0.12%	0.09%
四輪等	0.13%	0.13%	0.13%	0.07%	0.07%
軽二輪・原付	3.60%	1.81%	2.23%	2.16%	1.32%

### 監視活動（軽二輪・原付）



無保険割合	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
無保険割合	2.39%	2.45%	2.21%	2.15%	1.87%

### 令和3年度の主な取組実績

( )内は令和2年度実績

#### ○ 街頭取締活動等の実施

- ・ 街頭取締活動及び監視活動の実施 → 街頭取締回数: 191回(182回)、監視活動回数: 3,367回(3,284回)
- ・ 無車検・無保険(共済)車通報窓口への通報 → 通報件数 468件(588件)

#### ○ 警告はがき発送による注意喚起

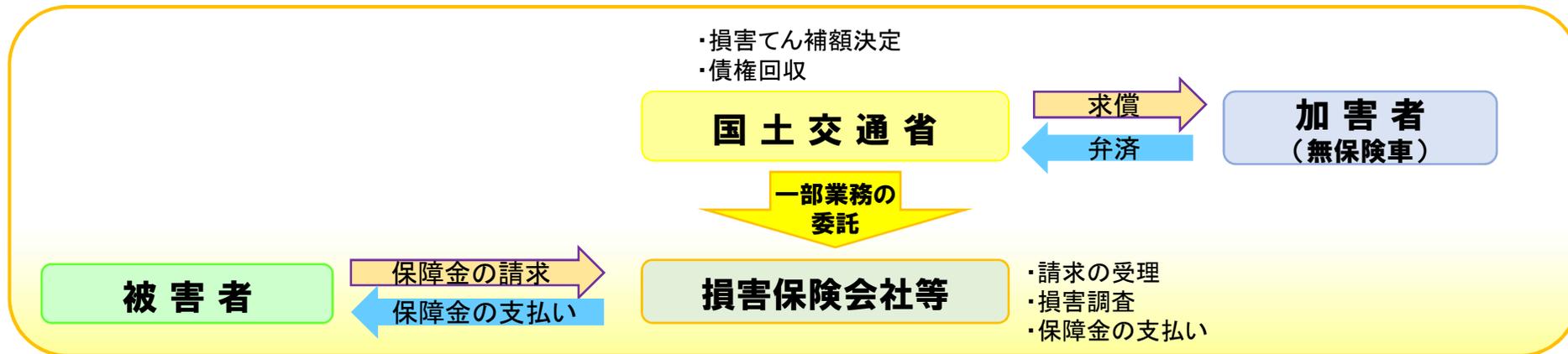
- ・ 警告はがき発送 → 75,407枚(54,233枚)      警告はがき発送後 → 30%が保険に加入

# 政府保障事業の実施状況について

加害者が自賠責保険に加入していない(無保険車両)場合や、ひき逃げで加害者が不明である場合には、自賠責保険への請求ができないことから、被害者に対し、国が自賠責保険と同等の損害のてん補を行い被害者の救済を行うもの

※ 健康保険、労災保険等、他の手段によって救済される場合は、その分のてん補は行われぬ。

## 政府保障事業の流れ



## 政府保障事業の取扱件数・支払実績

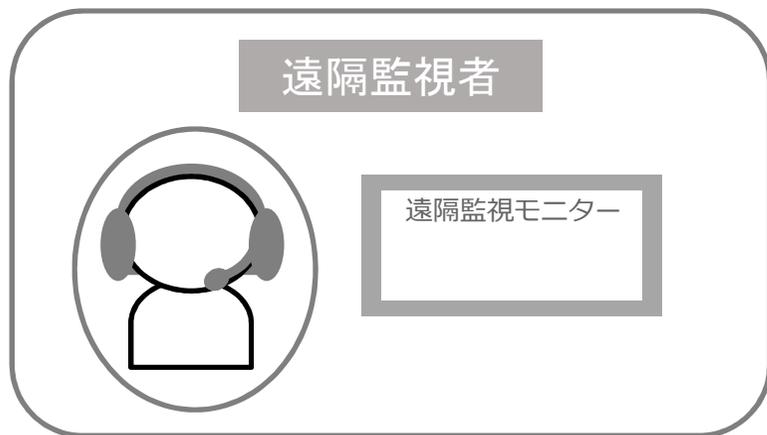
単位: 件、百万円

	区分	受付件数	支払件数	支払保障金額
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
令和3年度	ひき逃げ	338	342	169
	無保険	157	157	647
	合計	495	499	815

※支払保障金額の合計は、端数処理により内訳と一致しない場合がある。

## 10. 自動運転をめぐる最近の動きについて

## 道路交通法(警察庁)



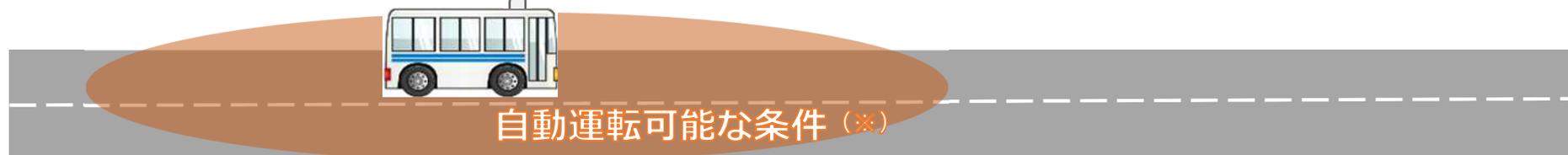
レベル4相当の運転者がいない自動運転(「特定自動運行」)を行う場合、都道府県公安委員会の許可が必要

(許可を受けた者の遵守事項)

- 保安基準に適合する「自動運転車」を使用すること
- 遠隔監視のための体制を整えること
- 自動運転車に対応できない状況が生じた場合に必要な措置を講ずること 等



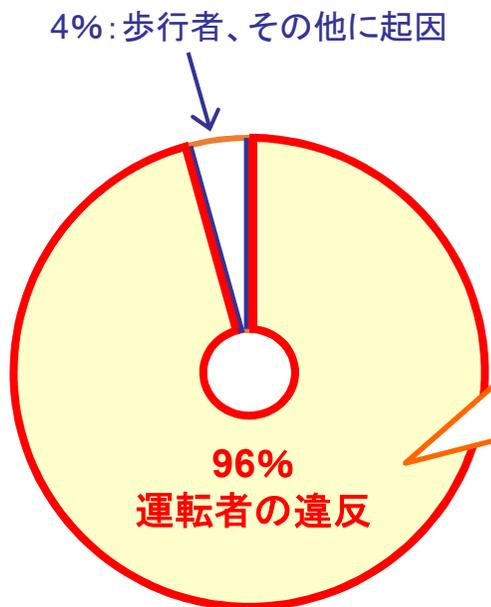
レベル4相当の運転者がいない自動運転



※ 走行ルート、時間帯、天候等

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

法令違反別死亡事故発生件数  
(令和元年)



『令和2年版交通安全白書』より  
令和元年の交通事故死傷者・負傷者数

死者数	3,215人
負傷者数	460,715人

自動運転の効果例

### 交通事故の削減

自動で周辺車両や前方の状況を確認して危険を回避してくれるので安心だね！

### 高齢者等の移動支援

自動運転のお陰で遠出も可能になり行動範囲が広がったよ。

### 渋滞の解消・緩和

渋滞時でも自動で最適な車線、車間を選んでくれるのでスムーズに走れるよ！

### 生産性の向上・少子高齢化への対応

トラックドライバーの約4割が50歳以上

出典：総務省「労働力調査」(平成27年)

(地方部を中心に)移動手段が減少

路線バスの1日あたり運行回数(1970年を100とした指数)

### 国際競争力の強化

国内輸送の更なる効率化

パッケージ化

技術・ノウハウに基づく国際展開

システムが周辺監視

レベル5

いつでも、どこでも、無人運転

レベル4

一定の条件下で、自動運転  
(条件外でも、車両が安全確保)

実現できること

- ・ 無人運転 など

“ドライバー・フリー”



レベル3

一定の条件下で、自動運転  
(条件外では、ドライバーが安全確保)

実現できること

- ・ 画面の注視、
- ・ 携帯電話の使用 など

“アイズ・フリー”



※ 一定の条件とは、「時速50キロ以下」、「晴天」、「高速道路上」など

運転者が周辺監視

レベル2

縦・横方向に運転支援

実現できること

- ・ (運転者の監視の下)  
自動で車線変更 など

“ハンズ・フリー”



レベル1

縦または横の一方向だけ運転支援

実現できること

- ・ 自動ブレーキ
- ・ 自動で車間距離を維持 など

“フット・フリー”



# 自動運転の実現に向けた政府目標

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

	自家用車 大量生産車	移動サービス 無人自動運転移動サービス	物流サービス トラック隊列走行
政府 目標	高速道路において、 <ul style="list-style-type: none"> <li>● レベル3の実現 (2020年目処)</li> <li>● レベル4の実現 (2025年目処)</li> </ul>	限定地域において <ul style="list-style-type: none"> <li>● 無人自動運転移動サービスの実現 (2020年まで)</li> <li>● 遠隔監視のみのサービス開始 (2022年目途)</li> </ul>	【隊列走行後続車無人システム】 高速道路で、 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 技術的に実現(2020年度)</li> </ul> 【自動運転トラック】 高速道路で、 <ul style="list-style-type: none"> <li>● レベル4(2025年度以降)</li> </ul>
実績	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>国連における基準策定を主導</b></li> <li>● 高速道路(渋滞時)のレベル3               <ul style="list-style-type: none"> <li>・2020.3 保安基準整備(世界初)</li> <li>・<b>2020.11 型式指定(世界初)</b></li> </ul> </li> </ul> ※2021.3 メーカーより発売(世界初)   ホンダ レジェンド	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 全国多数箇所で公道実証を実施</li> <li>● <b>無人自動運転移動サービス事業化</b> (2021年3月に福井県永平寺町において、国内で初めてレベル3としてサービス開始)</li> </ul>  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 福井県永平寺町ラストマイル自動運転(2021.3)   遠隔監視・操作室	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2021年2月、高速道路における<b>後続車無人隊列走行技術を実現</b></li> </ul>  新東名高速道路におけるトラックの隊列走行(2021.2)
今後の 取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>● より高度な自動運転機能の安全基準を策定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 様々な形態の車両や運行方法による安全な実証・実用化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● レベル4自動運転トラックの実現に向けた検討</li> </ul>

- 現在の自賠法では、民法の特則として、運行供用者（所有者等）（※1）に事実上の無過失責任を負わせている（免責3要件（※2）を立証しなければ責任を負う）が、自動運転システム利用中の事故における本制度の維持が論点。
  - 平成28年11月より、自動運転における損害賠償責任に関する研究会において検討を行い、平成30年3月20日に報告書を取りまとめ・公表。
  - 主要な方向性については、平成30年4月にとりまとめられた「自動運転に係る制度整備大綱」にも盛り込まれたところ、自動運転車の導入初期におけるレベル4までの自動運転システム利用中の事故については、迅速な被害者救済のため、従来の運行供用者責任を維持することとした。また、保険会社等から自動車メーカー等に対する求償の在り方等については、関係者間で検討することとした。
- （※1）運行供用者：自己のために自動車を運行の用に供する者をいい、自動車の運行についての支配権（運行支配）とそれによる利益（運行利益）が自己に帰属する者をいうと解されている（自賠法第3条）（判例・通説）。
- （※2）免責3要件：①自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、②被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと、③自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたこと（自賠法第3条）

## Q 自動運転システム利用中の事故における自賠法の「運行供用者責任」をどのように考えるか。

- 自動運転システム利用中の事故により生じた損害について、「**従来の運行供用者責任を維持しつつ、保険会社等による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保のための仕組みを検討する**」ことが適当。

## Q ハッキングにより引き起こされた事故の損害（自動車の保有者が運行供用者責任を負わない場合）について、どのように考えるか。

- 自動車の保有者等が必要なセキュリティ対策を講じていない場合等を除き、**盗難車による事故と同様に政府保障事業で対応**することが適当。