

# 自動車事故対策事業の現状等について

---

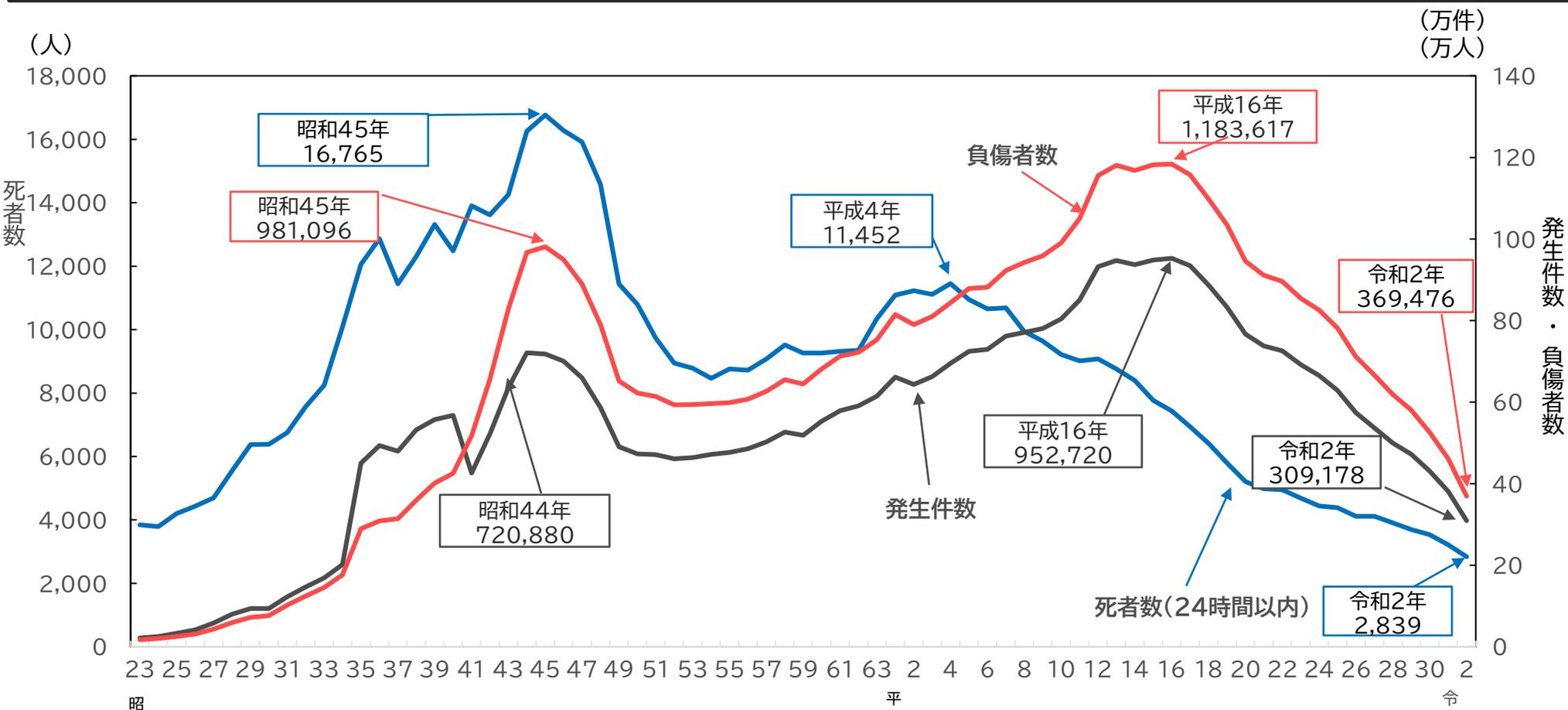
令和3年8月27日  
自動車局

# 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。

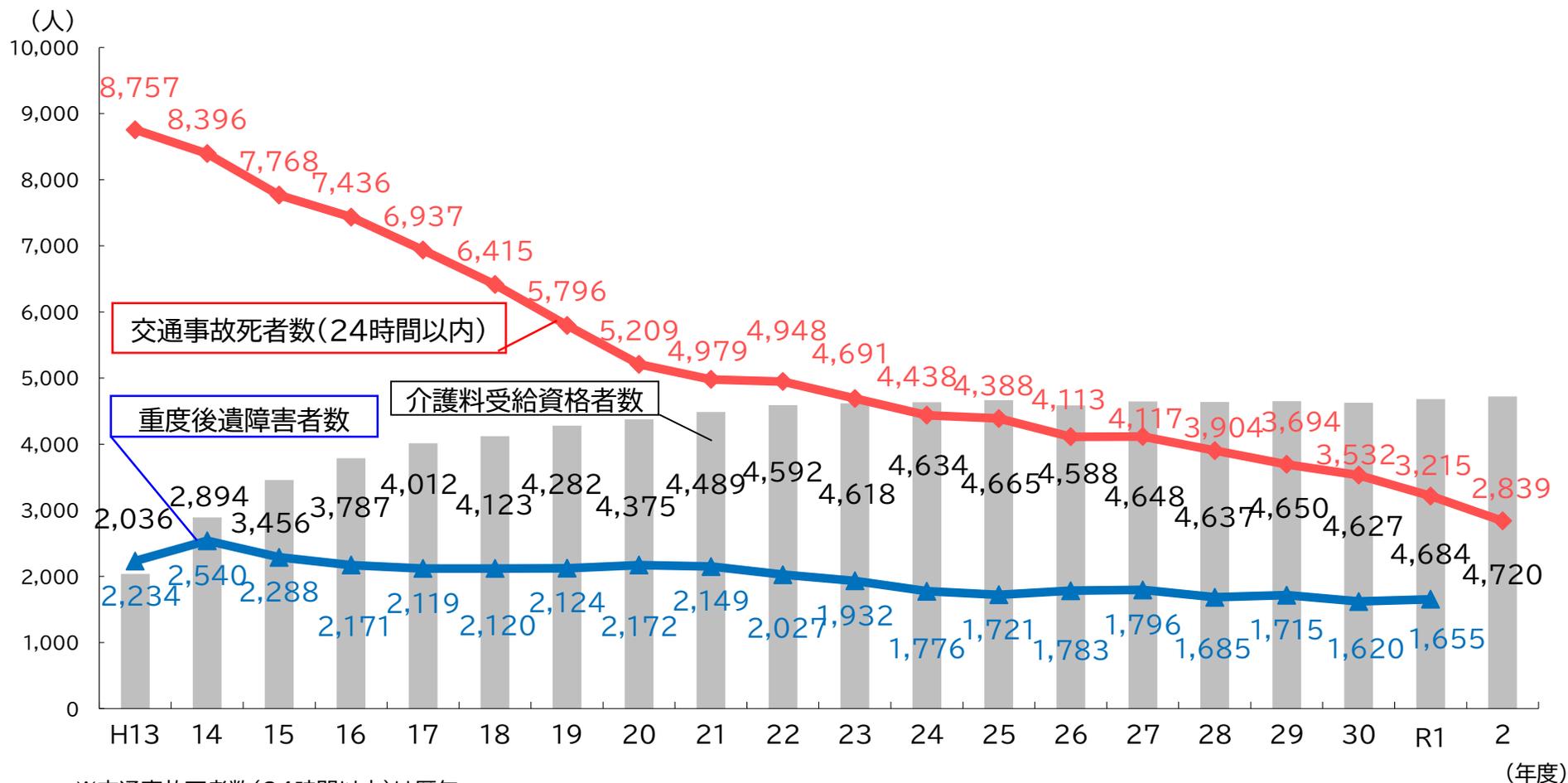
※2 昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

※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責保険の支払い件数

# 自賠責保険料の推移

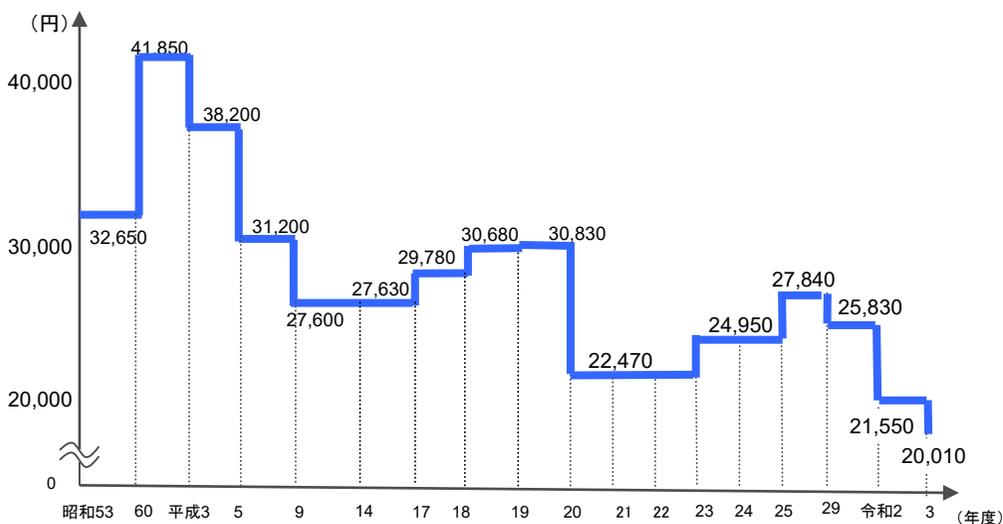
自賠責保険料は近年、交通事故の減少等による損害率の低下に伴い、引下げ傾向にある。  
令和3年1月の自賠審答申を踏まえ、同年4月から全車種平均で6.7%の引下げを実施。

## 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



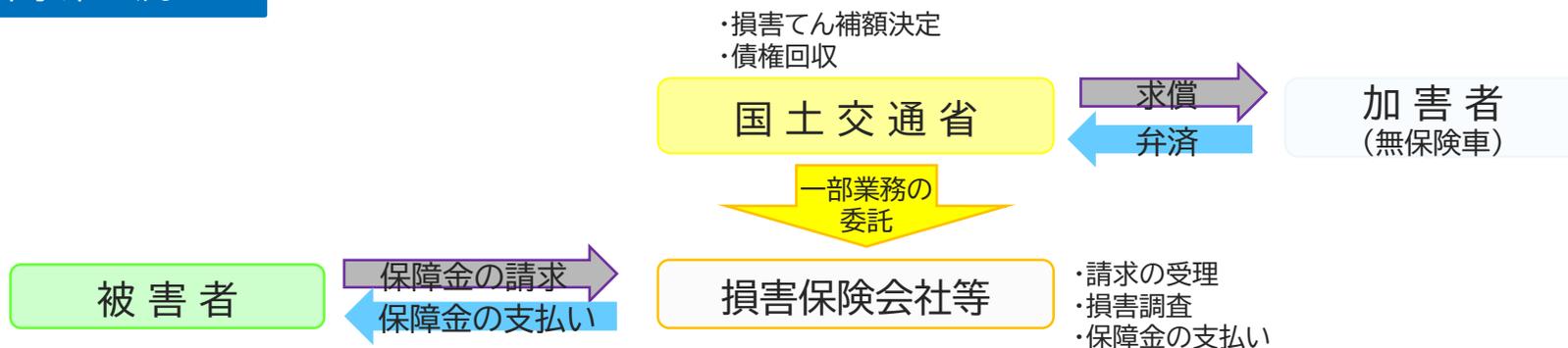
## 令和3年度改定の具体的内容

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

---

# 交通安全に関する日本における取組み(第11次交通安全基本計画)

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

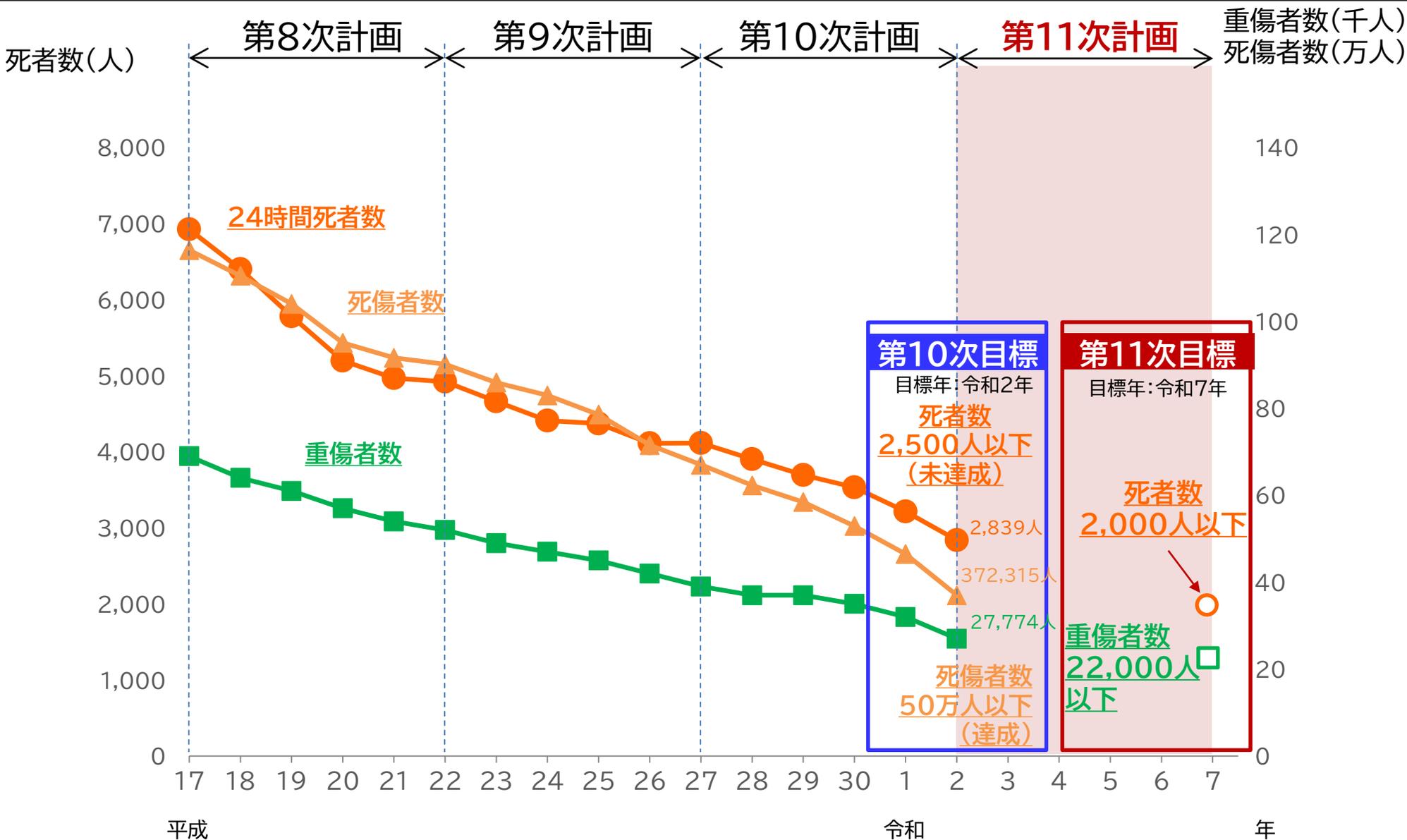
- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進

## 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

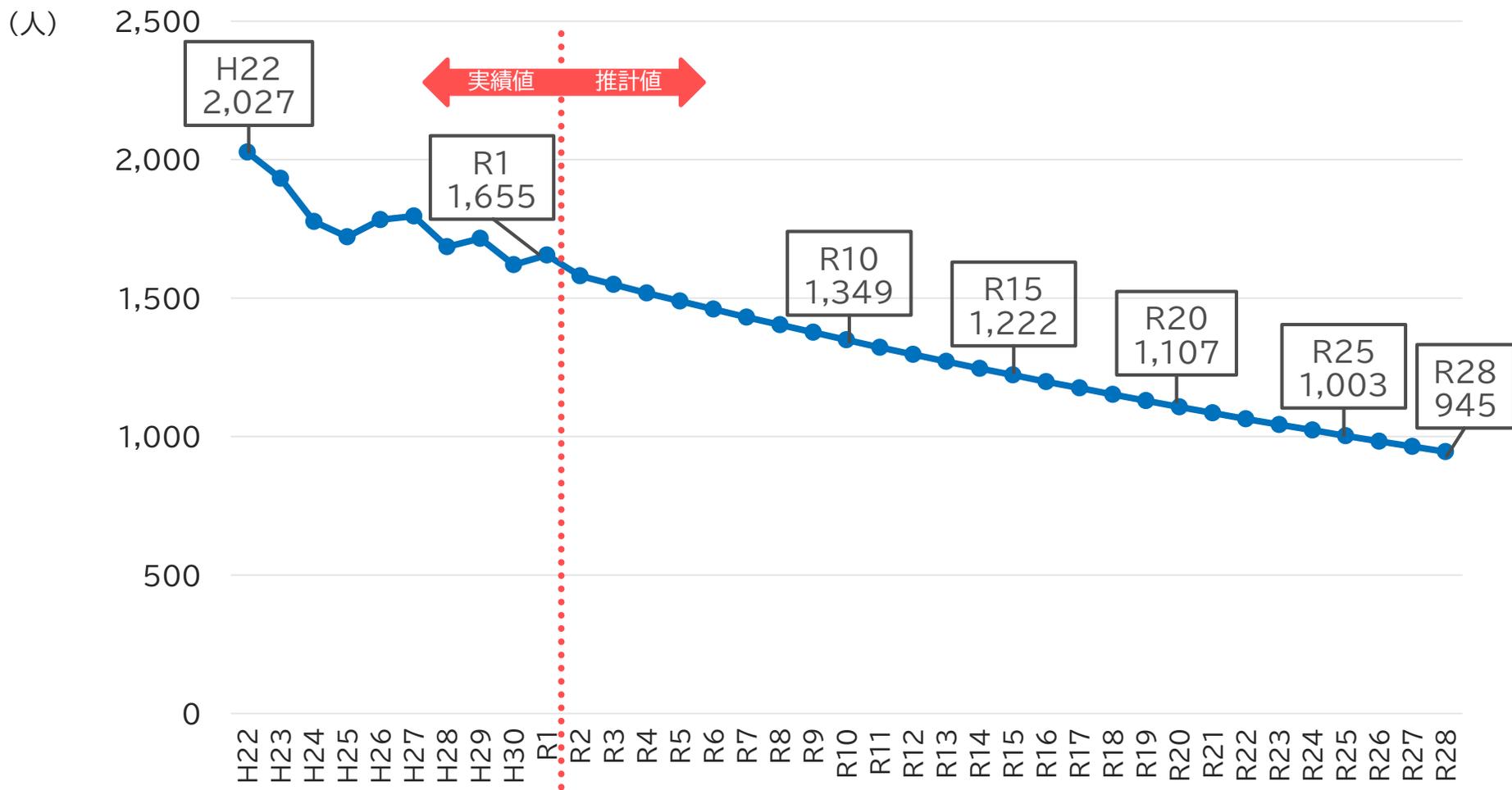
② 自動車事故被害者を巡る状況に対応した施策の継続検討

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

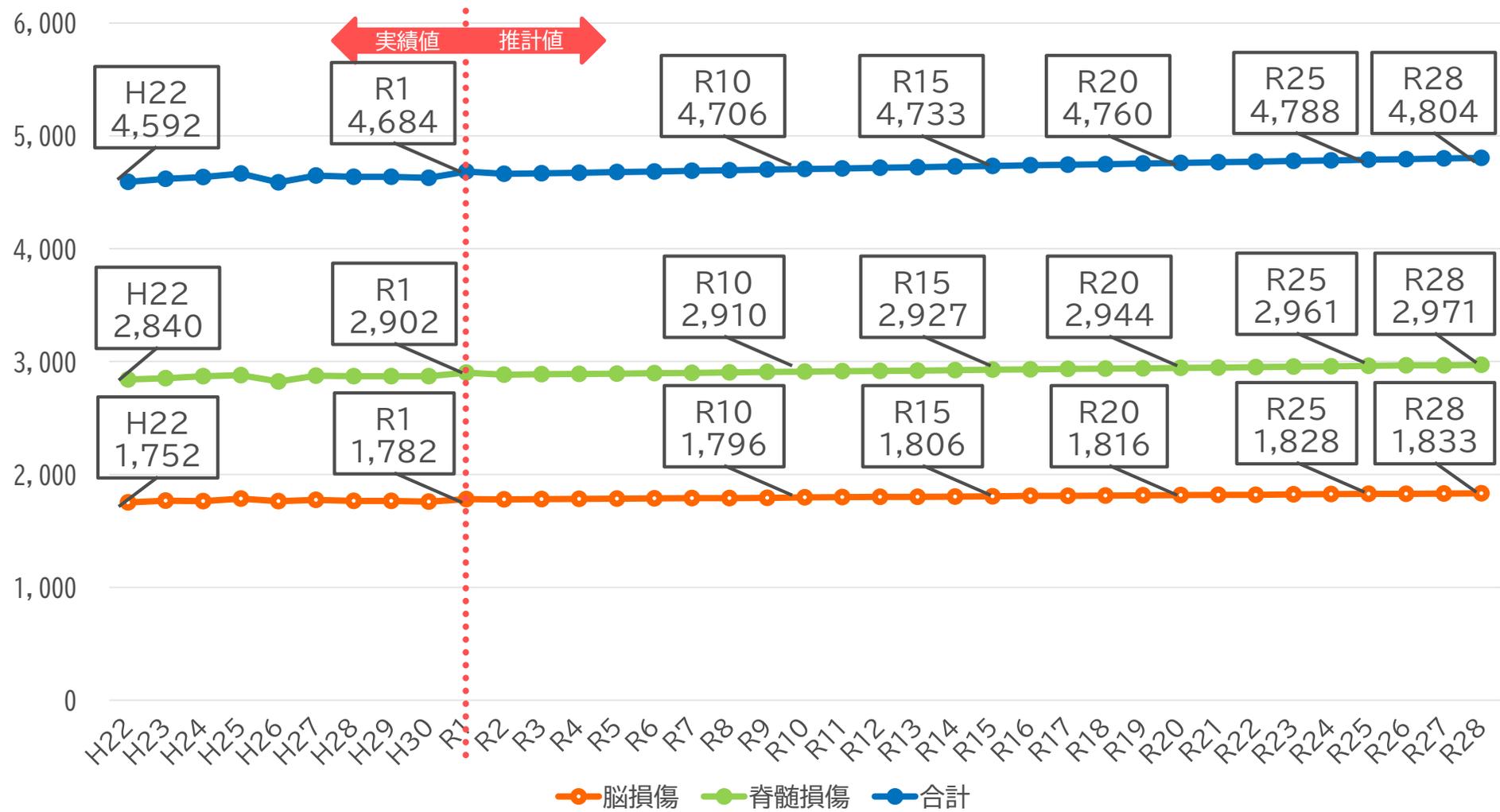
自動車事故対策勘定によって自動車事故被害者救済対策を実施するスキーム確立以降の状況変化を踏まえた同対策を安定的かつ継続的に実施するための方策を検討することが適当

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、その傾向は今後と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

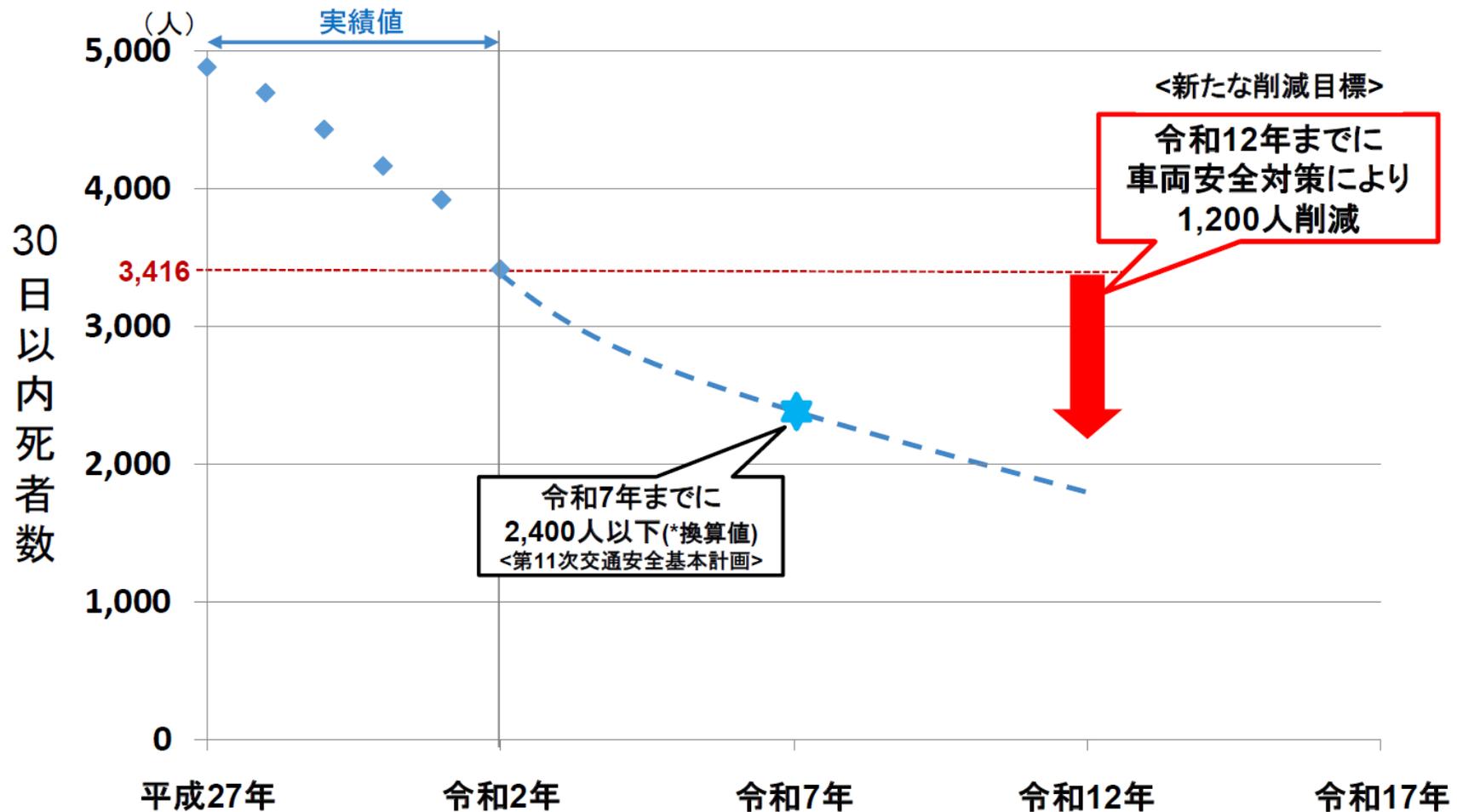
## 新たな削減目標の設定

- 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付随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**

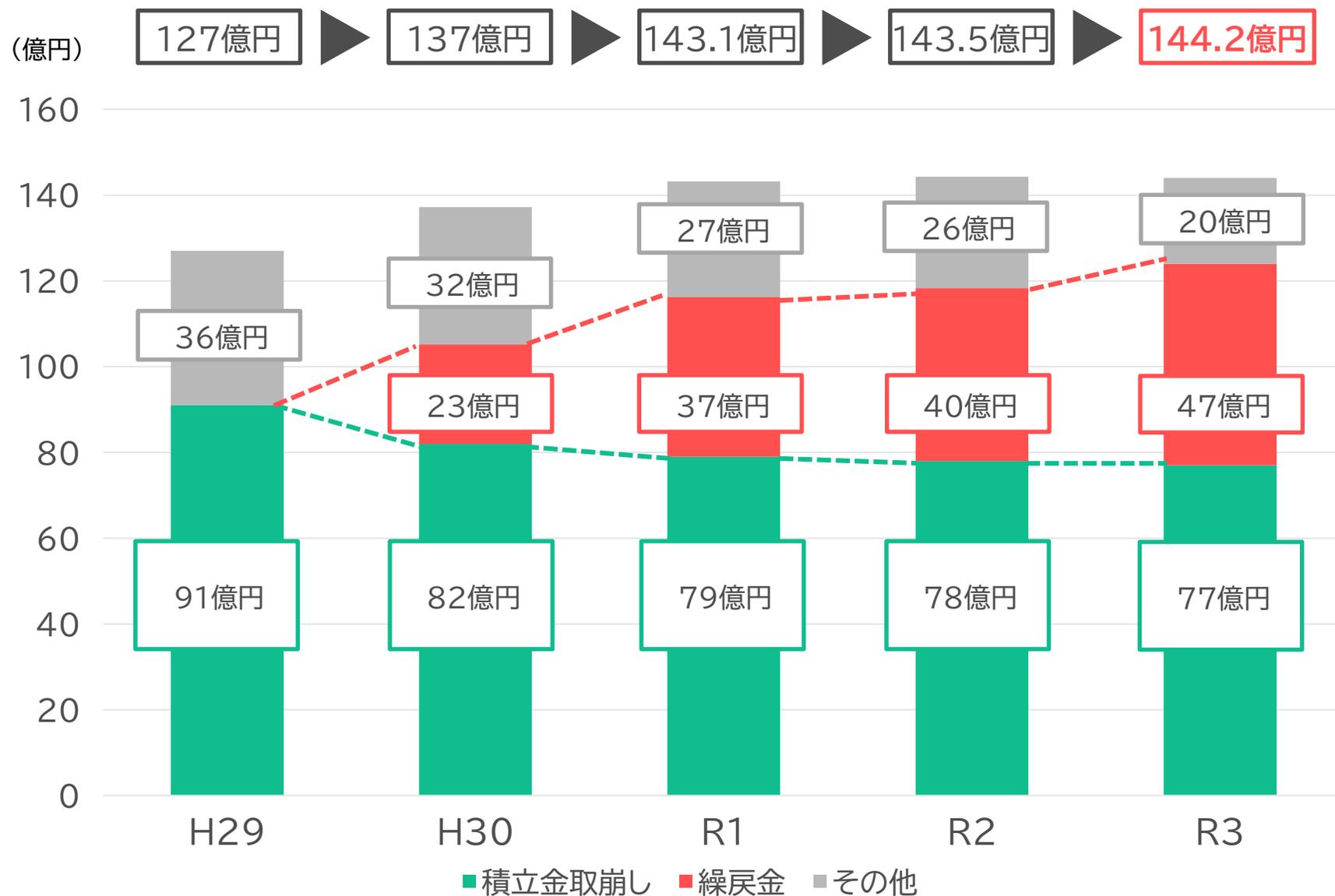
<各業態の個別目標>

- 【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**

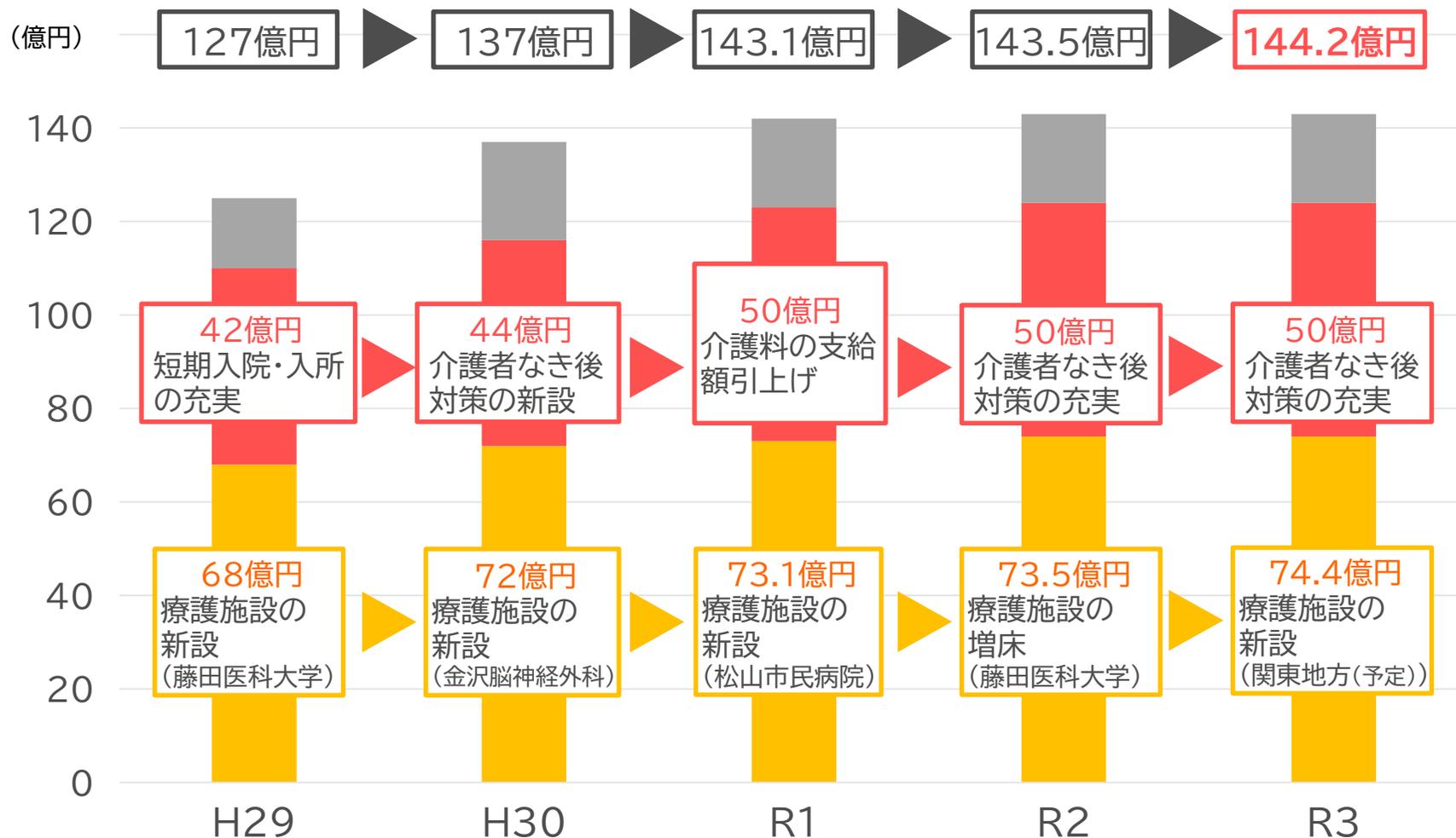
### 3. 自動車事故対策勘定の財政事情

---

## 自動車事故対策勘定の歳入推移(平成29年度以降)



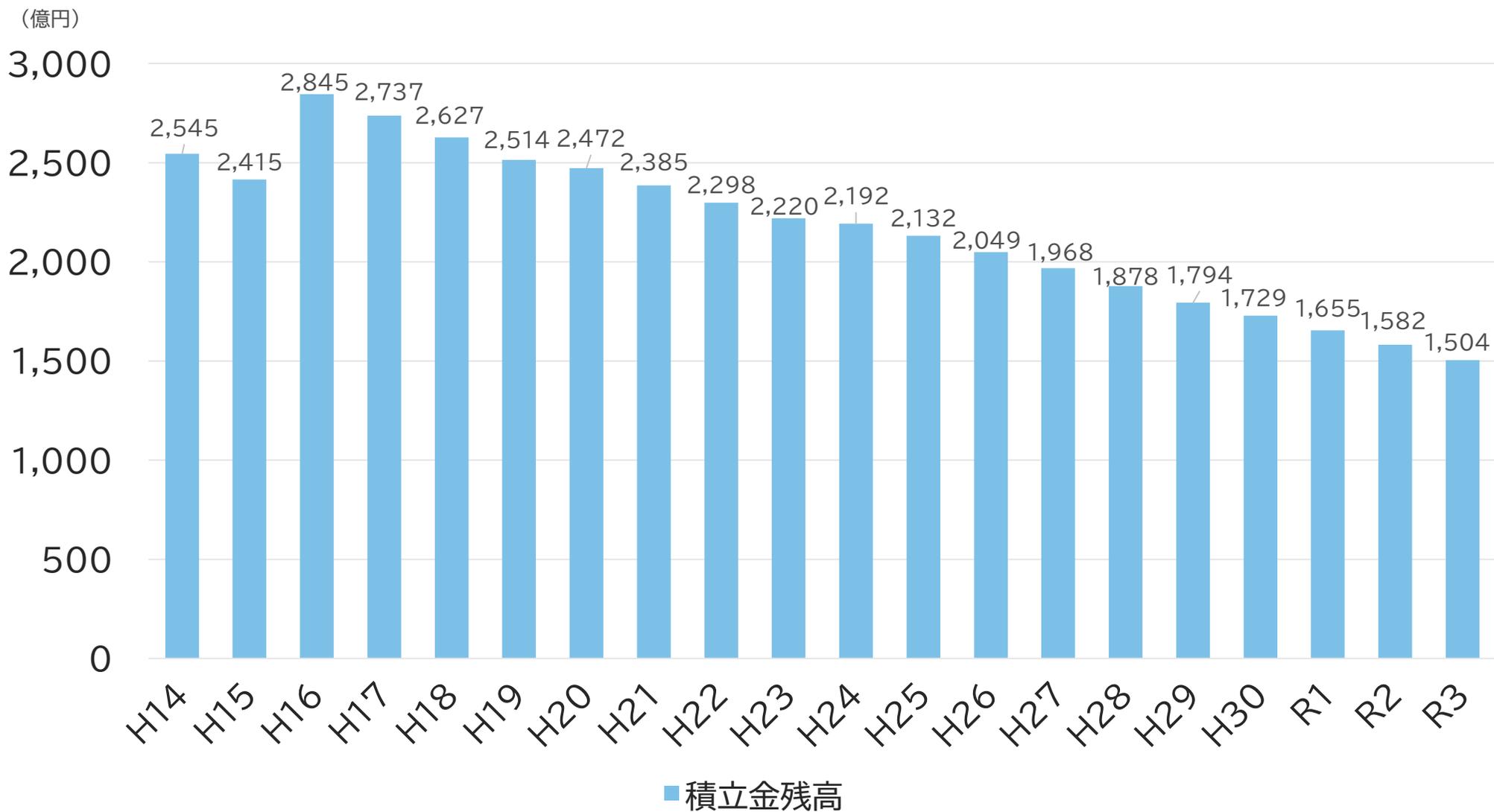
# 自動車事故対策勘定の歳出推移(平成29年度以降)



■ (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

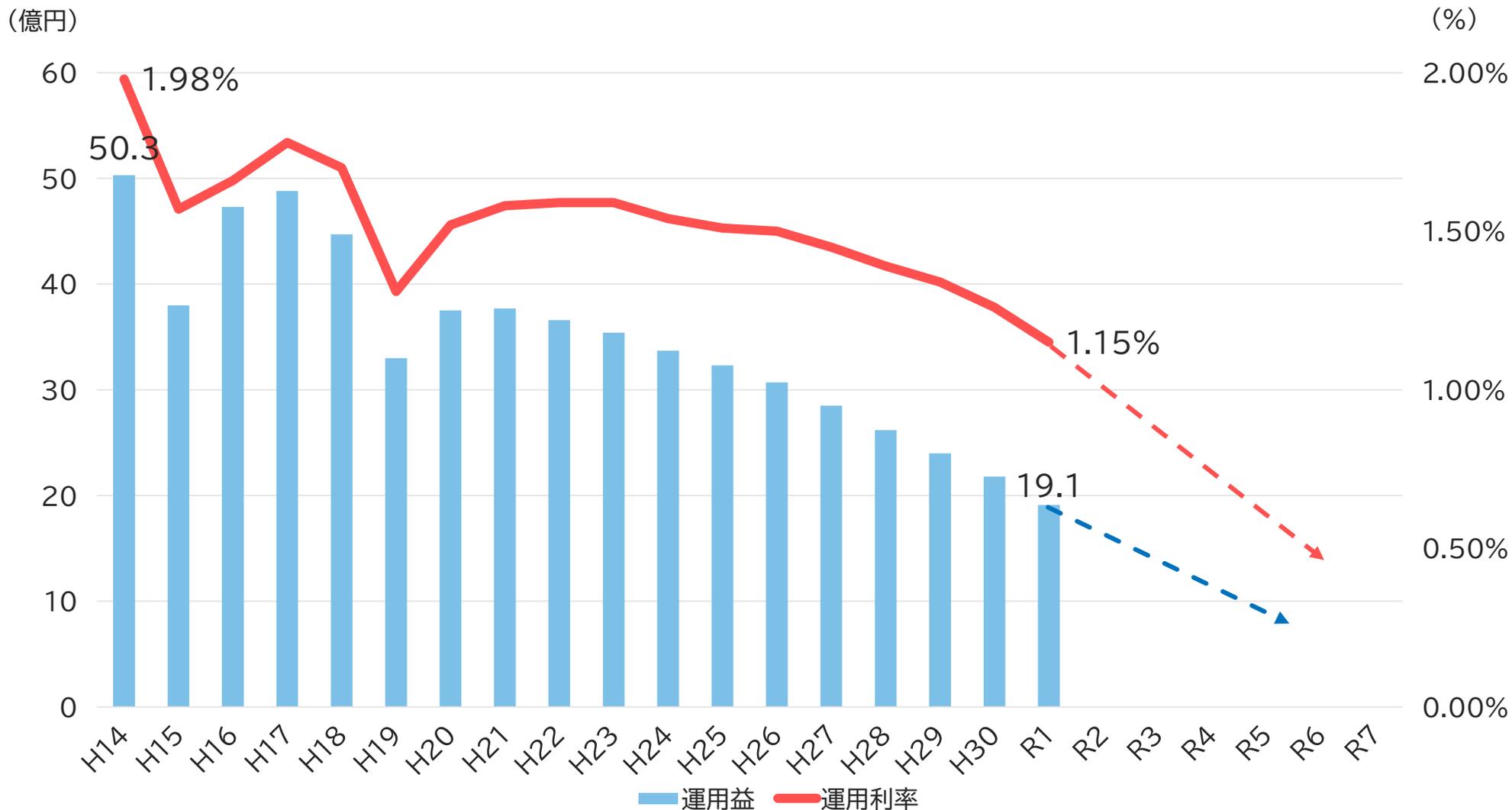
## 自動車事故対策勘定の積立金の推移

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。



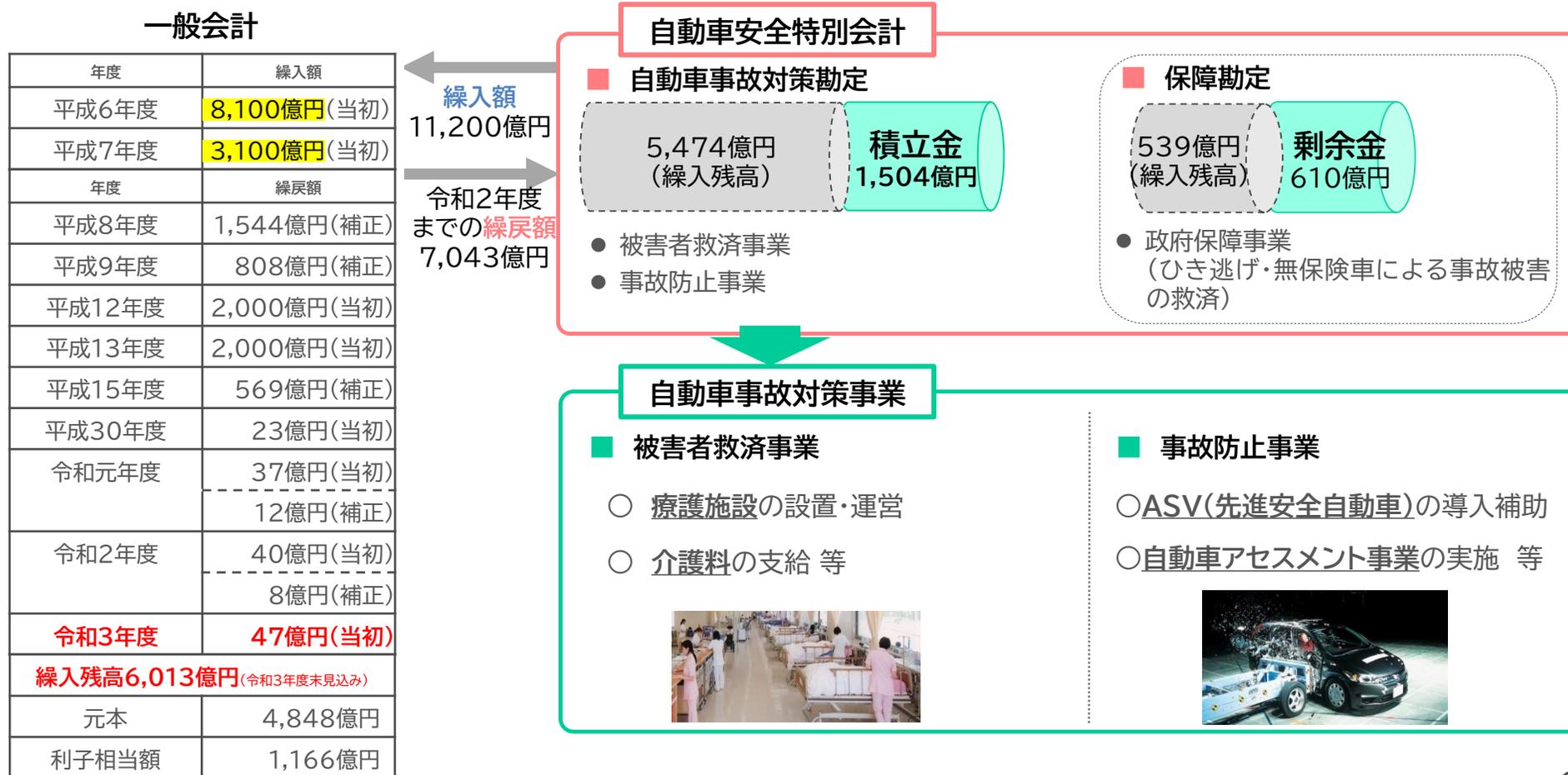
# 自動車事故対策勘定の運用益の発生状況(平成14年度以降)

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	

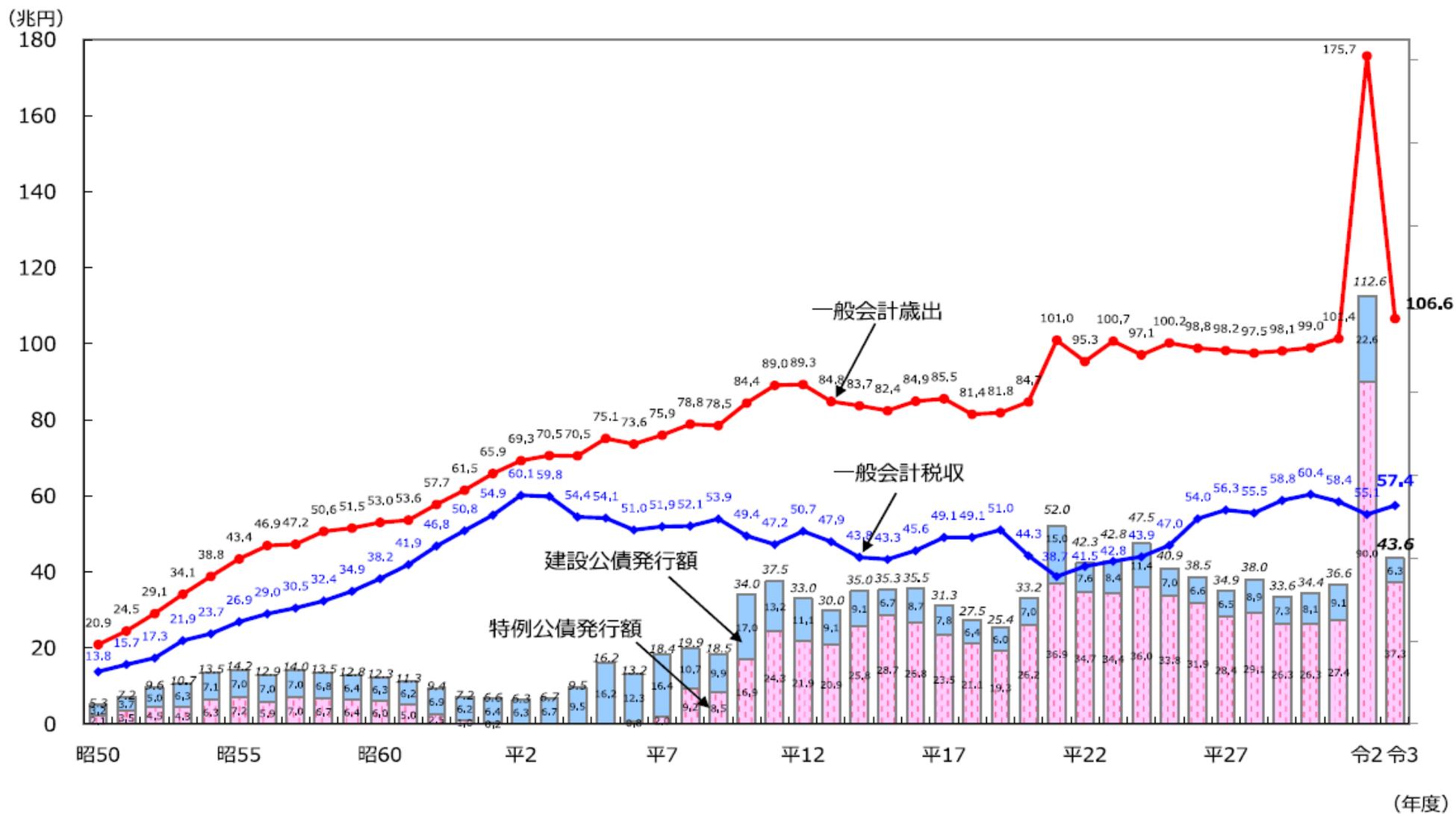
元利計 6,013億円

\*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。

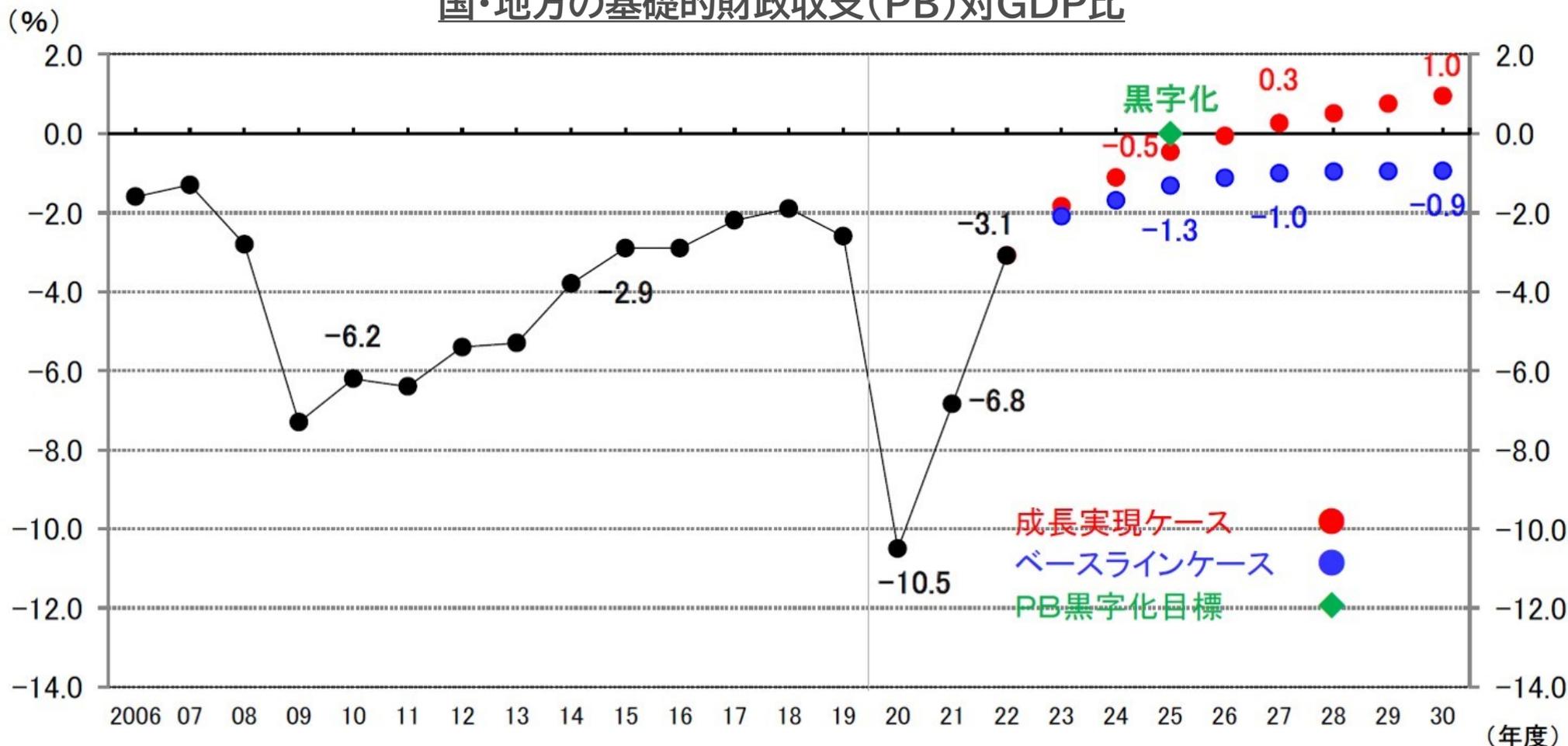
(注3) 公債発行額は、平成2年度は湾岸地域における平和回復活動を支援する財源を調達するための臨時特別公債、平成6～8年度は消費税率3%から5%への引上げに先行して行った減税による租税収入の減少を補うための減税特別公債、平成23年度は東日本大震災からの復興のために実施する施策の財源を調達するための復興債、平成24年度及び25年度は基礎年金国庫負担2分の1を実現する財源を調達するための年金特別公債を除いている。

# 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)

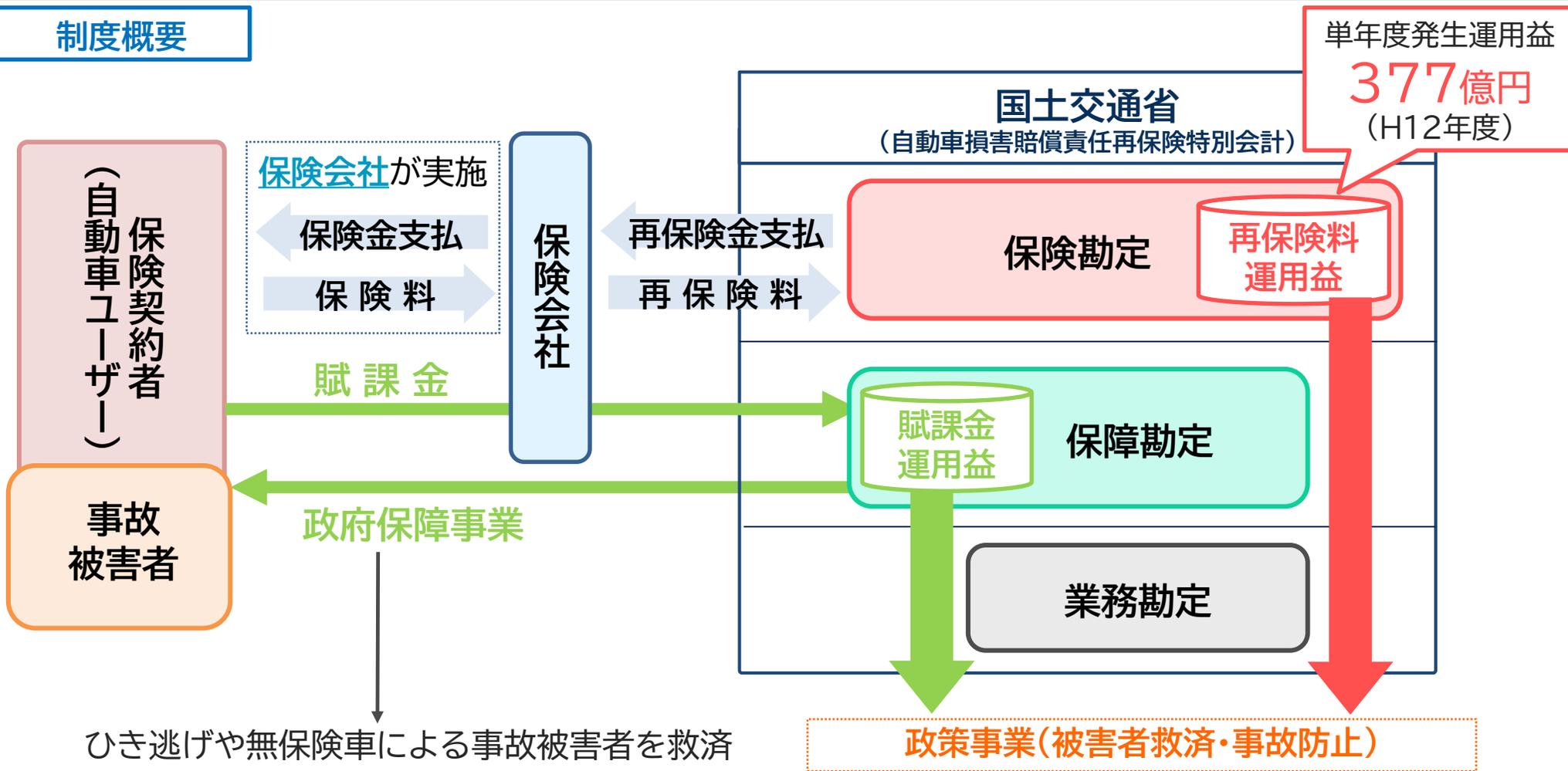
## 4. 自動車事故対策事業の財源を巡るこれまでの議論

---

# 政府再保険制度における被害者救済対策・事故発生防止対策

平成13年の自賠法改正により、政府再保険が廃止される以前は自動車ユーザーの支払った自賠責保険料そのものではなく、自賠責保険料の徴収と保険金の支払いの間に存在するタイムラグを活用して **自賠責保険料を国で資金運用した結果生じた利益を充てて実施。**

## 制度概要



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

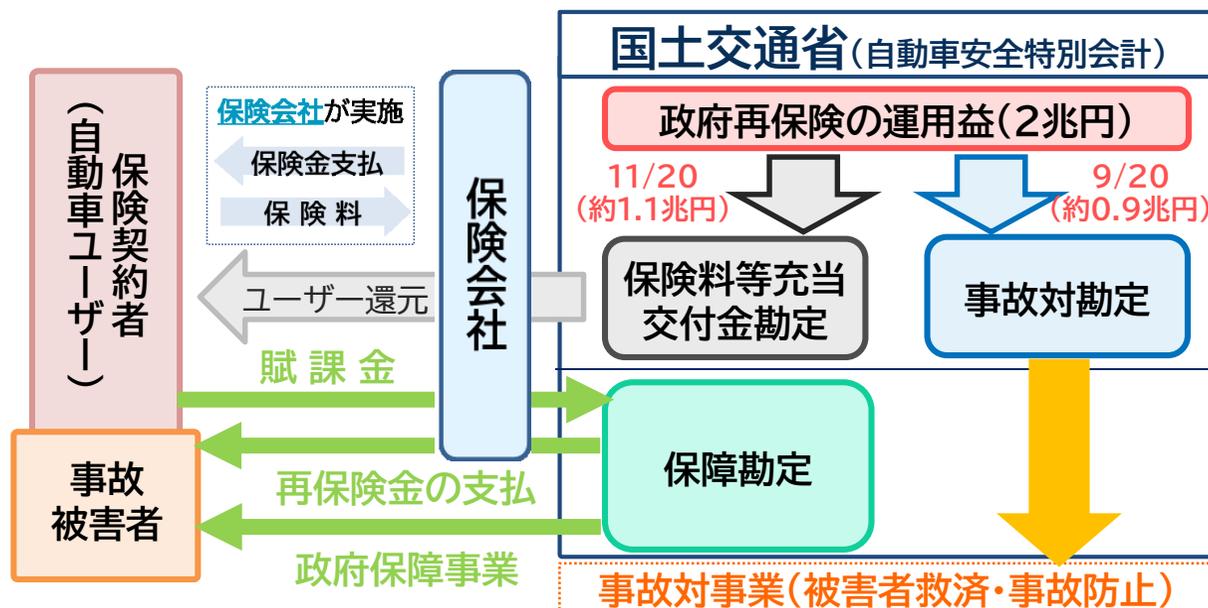
事業実施のための財源として  
現在ある運用益の安定的確保

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

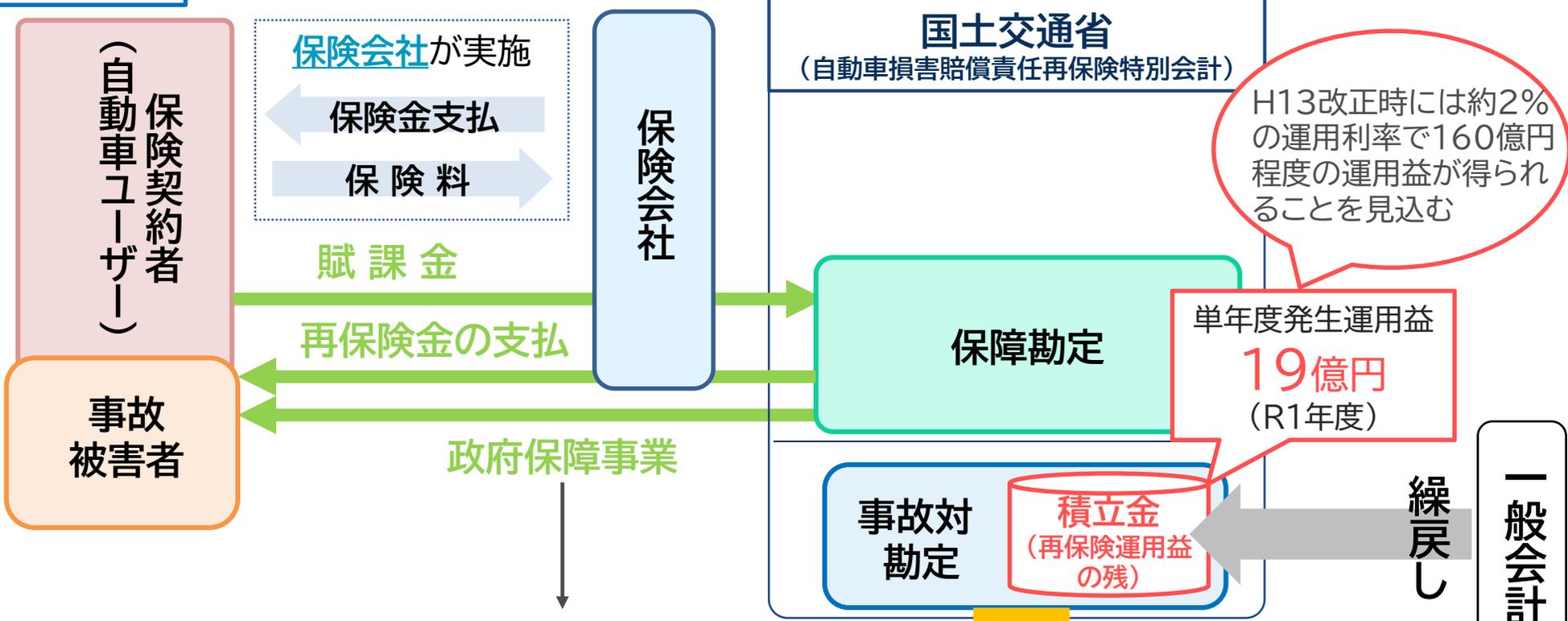
- 「親亡き後問題」の解決等  
実態把握に努めるとともに、実現可能な生活支援の方策について、財源に十分に配慮しつつ関係者と真摯に議論を継続
- 賦課金の導入  
導入を検討する状況がなく、現在の仕組みを維持することが適当

## 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。

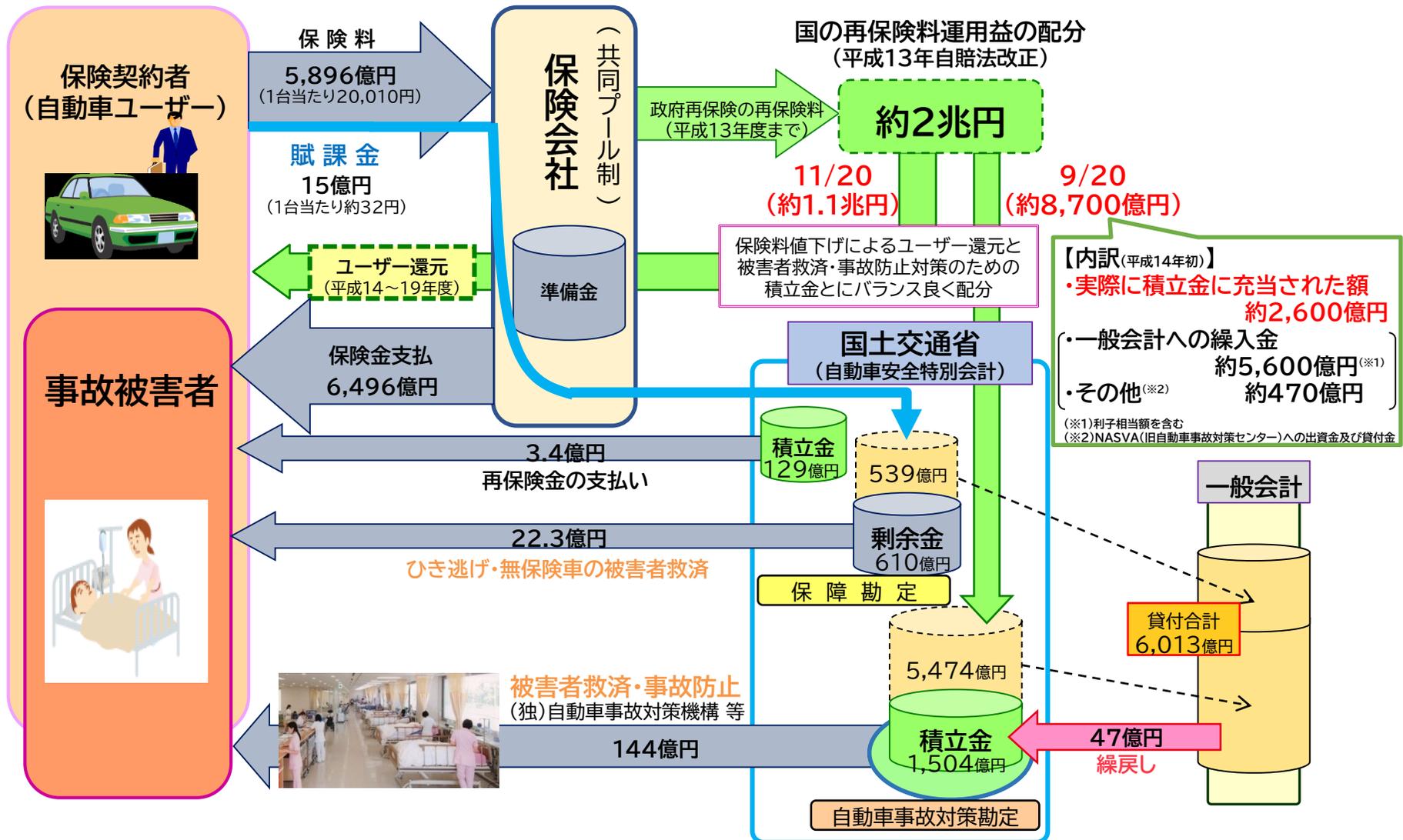
制度概要



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台あ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)。