

今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会（第5回）
議事次第

日 時：令和3年12月27日（月）
11時00分～12時30分
（Web会議方式）

1. 開会
2. 論点整理
3. 意見交換
4. 閉会

（配付資料）

議事次第

出席者名簿

資料1

大臣間合意の更新について

資料2

これまでの議論について

資料3

論点整理③

資料4

戸崎委員提出資料

第5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
	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)	山岡 正博	一般社団法人日本自動車会議所 専務理事
	小沢 樹里	一般社団法人関東交通犯罪遺族の会 代表
	粕谷 強	全日本自動車産業労働組合総連合会 中央執行委員 政策局 局長
	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
	徳政 宏一	NPO 法人日本頸髄損傷 LifeNet 理事長

○ 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
	衣本 啓介	自動車局安全政策課 課長補佐
	木内 信仁	自動車局技術・環境政策課 技術企画室長

新たな大臣間合意について

令和3年12月27日

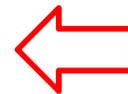
これまでの合意との違い

- ① 令和4年度予算案における令和3年度繰戻額からの増額
7億円増【47億円(令和3年度) → 54億円(令和4年度)】
- ② 新たな大臣間合意の期限
令和5年度から令和9年度まで【5年間】
- ③ 令和5年度以降の繰戻し額の目安の提示
「令和4年度予算における繰戻額の水準を踏まえること」を初めて明記
- ④ 令和5年度以降における繰戻しの継続
「一般会計からの繰戻しに継続して取り組むこと」を初めて明記
- ⑤ 安全・安心な自動車社会実現のための賦課金制度の検討
「関係者の理解を得つつ、賦課金制度の検討を行い、早期に結論を得ること」を記載

勘定の安定性確保に向けて令和5年度以降の繰戻し額の目安と繰戻し継続を約束する画期的な内容を明記
返済計画の大枠の提示を受け、自動車事故対策事業の安定性確保に向けた賦課金の検討を実施

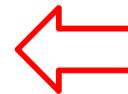
新たな大臣間合意の本文とポイント

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、**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。
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。
3. 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。
4. 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。

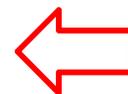


繰戻額の増額

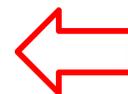
【令和3年度:47億円 → 令和4年度:54億円】



新たな大臣間合意の期間は「5年」



令和5年度以降の繰戻額の目安の提示



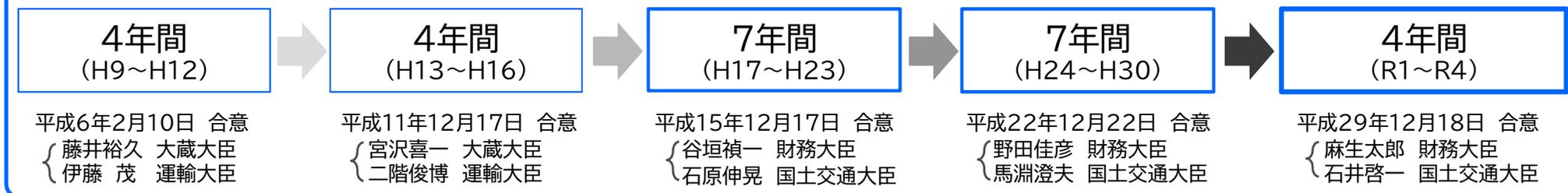
令和5年度以降における繰戻しの継続



賦課金制度の検討

一般会計からの繰戻しに係る大臣間合意とこれまでの経緯

これまでの大臣間合意における繰戻し期限



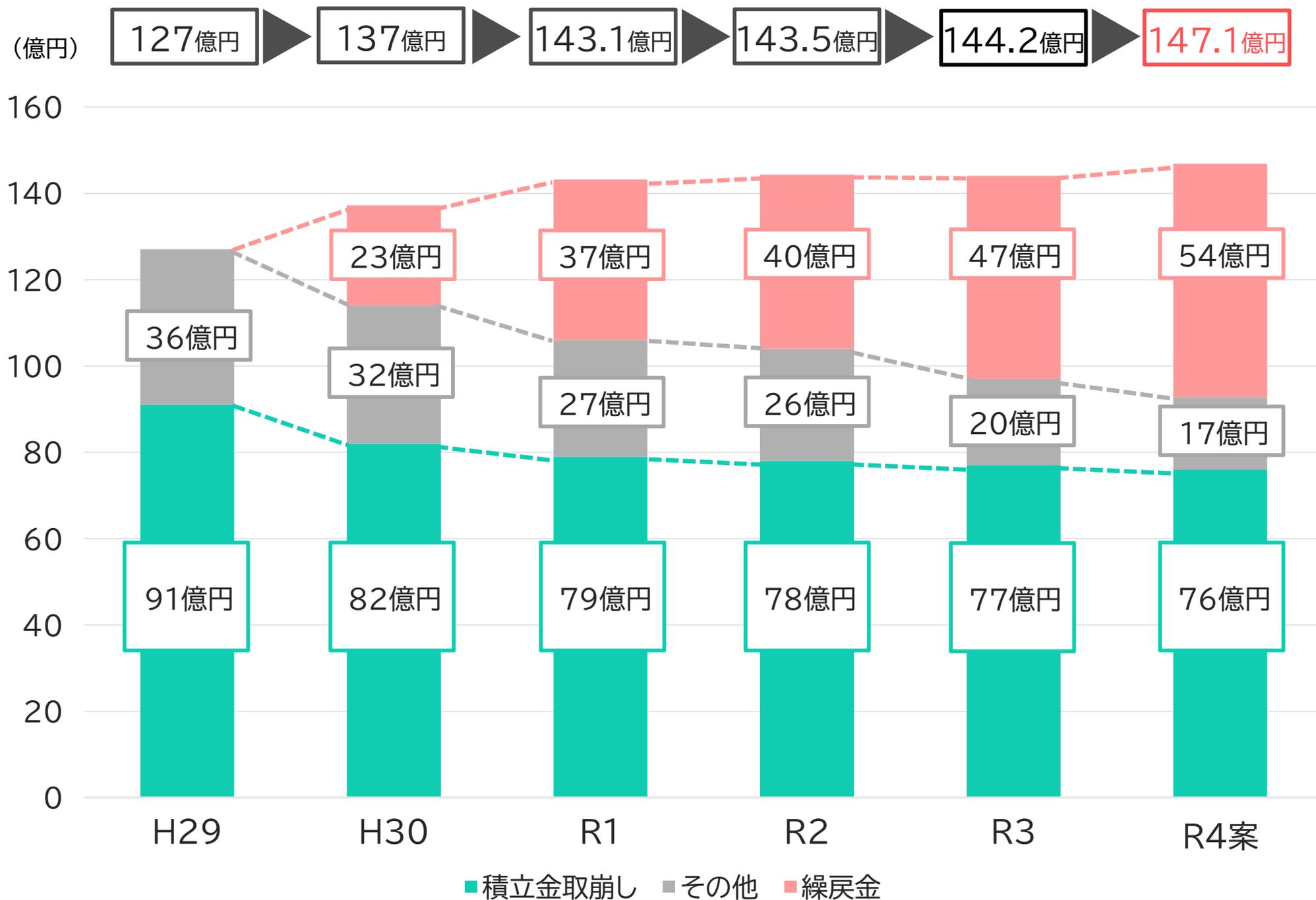
大蔵大臣・運輸大臣間合意（平成6年2月10日）

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。

自動車安全特別会計における歳入の推移



これまでの議論について

令和3年12月27日

ポイント

① 平成13年自動車損害賠償保障法改正時に定めたスキームの破綻

平成13年制度改正時 積立金運用益収入により事故対勘定の歳出相当分の歳入を確保



現 在 金利水準の著しい低下により積立金運用益収入で事故対勘定の歳出相当分の歳入を確保できず積立金の取り崩しにより、財源がいずれ枯渇する状況

② 一般会計の厳しい財政事情を踏まえつつ、繰戻しも含めた今後の財源のあり方の検討

一般会計からの繰戻しが引き続き行われるべきは当然であるが、一般会計からの新型コロナウイルス感染症対策に伴い現在の財政事情は過去に例がなく厳しい状況

③ 施策の充実を図りつつ、自動車ユーザーの負担感を軽減するための措置の検討

「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」等を踏まえ、施策の拡充が必要
積立金の残余がある現時点から少しずつ負担をいただくなど、将来世代を含めた自動車ユーザーの負担軽減も踏まえた施策拡充のための安定的財源の確保策が必要

④ 具体的な賦課金額、自動車事故対策事業として取組む施策の精査には十分な時間が必要

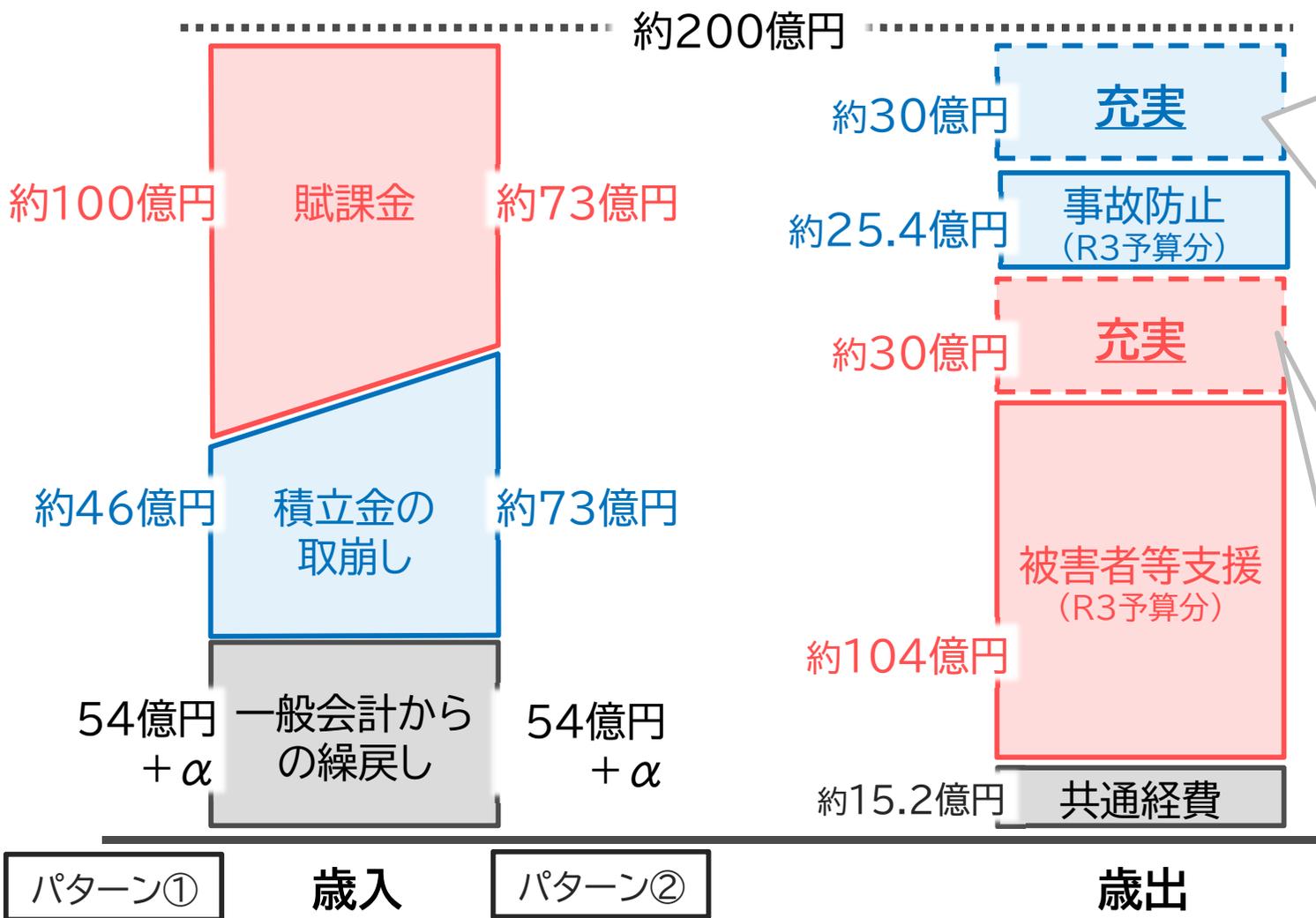
賦課金導入の必要性については一般会計からの繰戻しの継続を前提として、共通理解を得られてるものの、詳細な賦課金額の水準、自動車事故対策事業の歳出のあり方については十分な議論の時間が必要

論点整理③

令和3年12月27日
自動車局

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

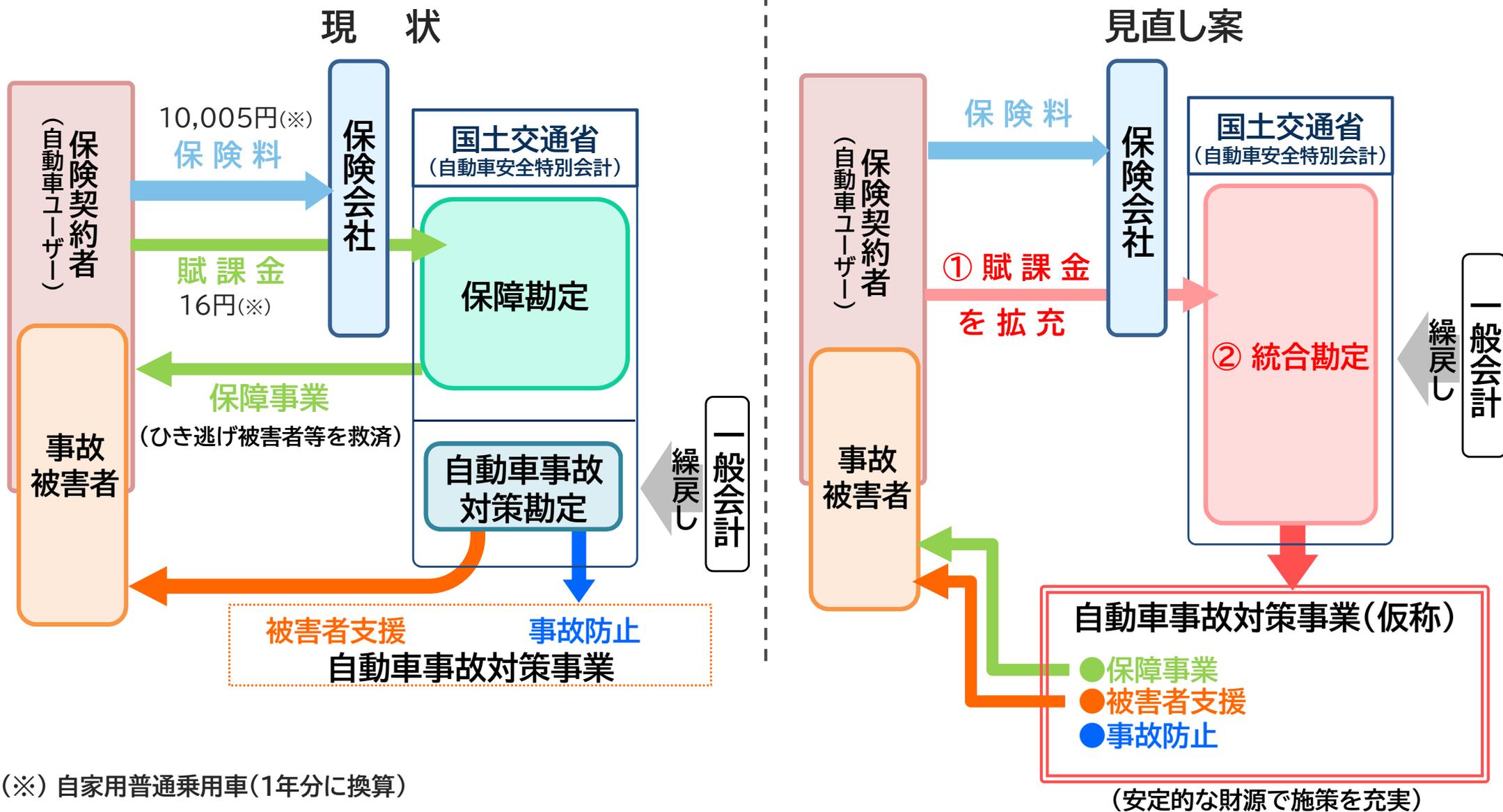
- 事業項目
- 療護施設の充実 (老朽化対策・リハビリ強化)
 - 介護者なき後対策の強化
 - 短期入院・入所協力事業の充実
 - 脊髄損傷者の中長期入院
 - 高次脳機能障害者の社会復帰支援
 - 事故被害者・遺族等に対する情報提供の充実
 - その他被害者等の救済に資する事業

※概算であり、必ずしも合計額は一致しない。 1

これまでの議論を踏まえた論点整理

財源確保に関する議論

- ① 自動車事故対策事業の安定的な財源を確保するため、**賦課金の額の充実**と**用途拡大**を図ってはどうか。
- 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、業務の合理化を図ってはどうか。



【参考】自動車事故対策勘定における積立金の水準について

現行の積立金の位置づけ

- ✓ (運用益を)自動車事故対策計画に基づく交付等の**経常的な歳出**の財源に充てるもの。
- 被害者等支援：療護施設の設置・運営、介護料の支給、訪問支援等
 - 事故防止：先進安全自動車(ASV)の普及、自動車アセスメント等

賦課金導入後一定期間における積立金の位置づけ

- ✓ **経常的な歳出の一部**に充てる財源に充てるもの。
 ※経常的な歳出の財源：積立金の取崩しと一般会計からの繰戻し、これらの財源で賄いきれない部分を賦課金で穴埋め

積立金の将来的な位置づけ

- ✓ 自然災害や感染症対策などの非常時への備え等の**臨時的な歳出**の財源に充てるもの。
 (現行の積立金で賄っている毎年度の経常的な歳出は一般会計からの繰戻しとこれでは賄いきれない部分を賦課金で穴埋めすることにより賄う。)

【療護センターの被災時の対応等】

項目	建設+土地取得費 (R2年度水準)	高額医療機器 導入経費ほか
千葉療護センター(増床含)	約37億円	約61億円
東北療護センター(増床含)	約38億円	約32億円
岡山療護センター	約42億円	約50億円
中部療護センター	約36億円	約50億円
合計	約150億円	約200億円



感染症対策や
緊急の交通安全対策等への備え



合計
500億円規模

今後の進め方

- | | |
|------------|--|
| 令和3年12月27日 | 第5回 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4年 1月メド | 第6回 今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会 中間取りまとめ |
| 令和4年 3月以降 | 第〇回 今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会
<div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; text-align: center;">詳細な賦課金額の水準、自動車事故対策事業の歳出のあり方を検討
(1~2ヶ月に1回程度の頻度で実施)</div> |
| 令和4年 秋頃 | 第〇回 今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会 最終とりまとめ |

1 安定的な財源の必要性

2 安定的な財源確保のあり方

3 安定的な財源の使途

4 実施時期及び継続検討事項

R3. 12. 27

第5回自動車事故対策の勘定のあり方に関する検討会 メモ

桜美林大学 戸崎

検討会当日はどうしても都合がつかず欠席させていただきますが、今後に向けて、以下の通り、私の意見を提出させていただきます。宜しく申し上げます。

○安定的な財源確保について

- ・ 繰戻しの大幅な増額は見込めず、現行のスキームでは事業を継続できないことの共通認識は得られているものと認識。現実を踏まえ、財源確保について方向性を示すことが必要。
- ・ 現在の財源スキームは行き詰まっており、一般会計の繰戻しに関しても、現在の国の財政状況を踏まえると簡単に戻ってこないことは明白。
- ・ クルマ社会の共助の観点、受益と負担の関係性を明確にする観点を踏まえると、世の中一般に負担を求める税方式による財源確保が困難。
- ・ 一般会計からの繰戻しはしっかりと継続した上で、賦課金によって積立金が枯渇するという危機を乗り越え、被害者・ご遺族への支援を継続するため、安定的な財源確保を進めるべき。その際にはできる限り安定的な財源構成が望ましく、積立金が早期に取り崩されてしまわないように検討すべき。

○事故対勘定の使途について

- ・ 厳しい財政状況を踏まえると、現在実施している事業の妥当性に関する検討を行い、十分な効果の見込まれる事業を重点的に実施していくこと。
- ・ 費用対効果等の事前及び事後の検証を第三者による客観的な視点で行うこと。

とりまとめ私案（福田メモ）

1. 安定的な財源の必要性

- リハビリ機会の充実やより先進的な安全技術の普及など、被害者支援や事故防止のさらなる充実が必要不可欠であると思慮される。
- 一方、運用益で賄う当初の財源スキームが崩れており、また、国の財政が急激に好転するということはなく、財源はいずれ枯渇のおそれがあり、現実的な考え方をすることが重要であると考える。
- 被害者やご家族が安心して生活できる社会の実現に向け、繰戻しを前提に安定的な財源を確保し、持続可能な仕組みへの転換が必要であると考える。

2. 安定的な財源確保のあり方

- 一般会計からの繰戻しは、大臣間合意を踏まえ継続して行われることを念頭におくことが大前提である。
- 財源の確保手法については、受益と負担の関係を最も明確に整理できる賦課金方式が現実的な選択肢ではないかと考えられる。
- 負担額については、ユーザーの負担を考慮しつつ、財政需要の規模や事故対勘定の積立金として確保すべき水準を勘案して検討することが重要である。
- 保障勘定と事故対勘定を統合するとともに、保障勘定の剰余金をひき逃げ等の

被害者の損害の填補に支障のない範囲で活用すること等によって、自動車ユーザーの賦課金の負担軽減を図ることが必要である。

3. 安定的な財源の使途

- 受益と負担の関係から、負担者の納得感が得られるようにすべきであることは論を待たない。
- 費用対効果を意識することが重要である。
- 法律その他の措置により使途を明確化することが必要である。
- 施策の「見える化」を行い、その効果検証を定期的に行うことが必須である。

4. 実施時期及び継続検討事項

- 被害者・遺族の先行き不安をできる限り早く払拭できるよう、可能な限り早期に安定的な財源を確保することが必要であり、現状ではあまり時間的な余裕は無いように思われる。
- 詳細な賦課金額の水準、自動車事故対策事業のあり方については継続して検討を行うことが必要である。