

今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会（第7回）
議事次第

日 時：令和4年3月29日(火)
15時30分～17時30分
(Web会議方式)

1. 開会
2. 自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律案について
3. 令和4年度予算の概要について
4. 今後の検討会の進め方について
5. 被害者等支援・事故防止の効果検証のあり方について
6. 広報の進め方について
7. 意見交換
8. 閉会

(配付資料)

議事次第

出席者名簿

- 資料1 自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律案
- 資料2 自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律案について（参考資料）
- 資料3 令和4年度予算の概要
- 資料4 今後の検討会の進め方
- 資料5 被害者等支援・事故防止の効果検証のあり方について
- 資料6 広報の進め方について

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、()は前任者)

○ 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)	小沢 樹里	一般社団法人関東交通犯罪遺族の会 代表理事
	加藤 憲治 (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
	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
	金子 晃浩 (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

●自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律案

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、以下のような「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

●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



委託病床での治療・看護



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



<現行制度を巡る課題>

- 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、自動車事故対策勘定の有限の積立金のみを財源としているが、当該財源が枯渇すれば継続が困難となるおそれ

「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

法案の概要

賦課金の徴収により、「自動車事故対策事業」を持続的に実施する。

被害者支援・事故防止の恒久化

【自賠法】

現行

現行の自賠責保険料
10,005円/年のうち16円

「恒久的」に実施(財源:保険料の一部として徴収する賦課金)

① 保障事業(ひき逃げ等の被害者の損害填補等)

「当分の間」実施(財源:有限の積立金)

② 被害者支援(療護施設の運営、介護料支給等)
③ 事故防止(先進安全自動車の導入支援等)

見直し後

「恒久的」に実施
(財源:保険料の一部として徴収する
新たな賦課金+有限の積立金)

① 保障事業
② 被害者支援
③ 事故防止

恒久化

新たな「自動車事故対策事業」として実施

<その他>【特会法】

○ 自動車安全特別会計において、保障事業の勘定と被害者支援・事故防止の勘定を統合

リハビリ機会の充実やより先進的な安全技術の普及を通じて、被害者やそのご家族が安心して生活できる社会を実現

(KPI)

- ・重度後遺障害者へのリハビリの提供に意欲的に取り組む病院の選定: 2025年までに10病院
- ・30日以内交通事故死者数、重傷者数: 2030年までに死者数1,200人、重傷者数11,000人削減(2020年比)

自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する 法律の一部を改正する法律案について(参考資料)

令和4年3月29日
自動車局

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

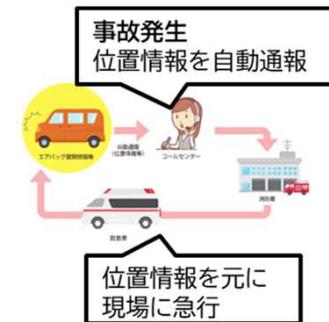
求められている施策

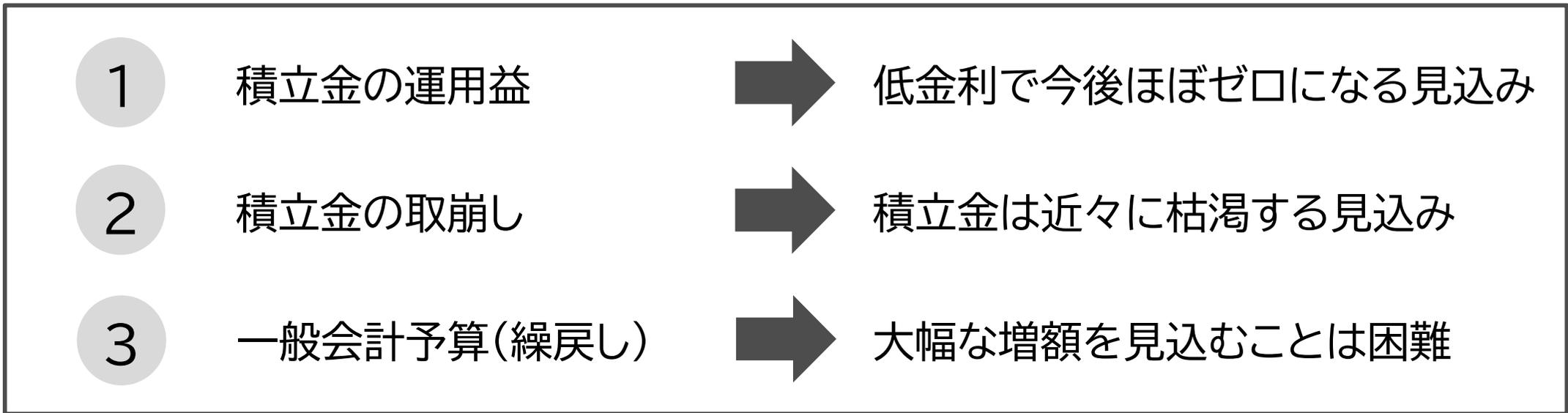
被害者支援の充実

- 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

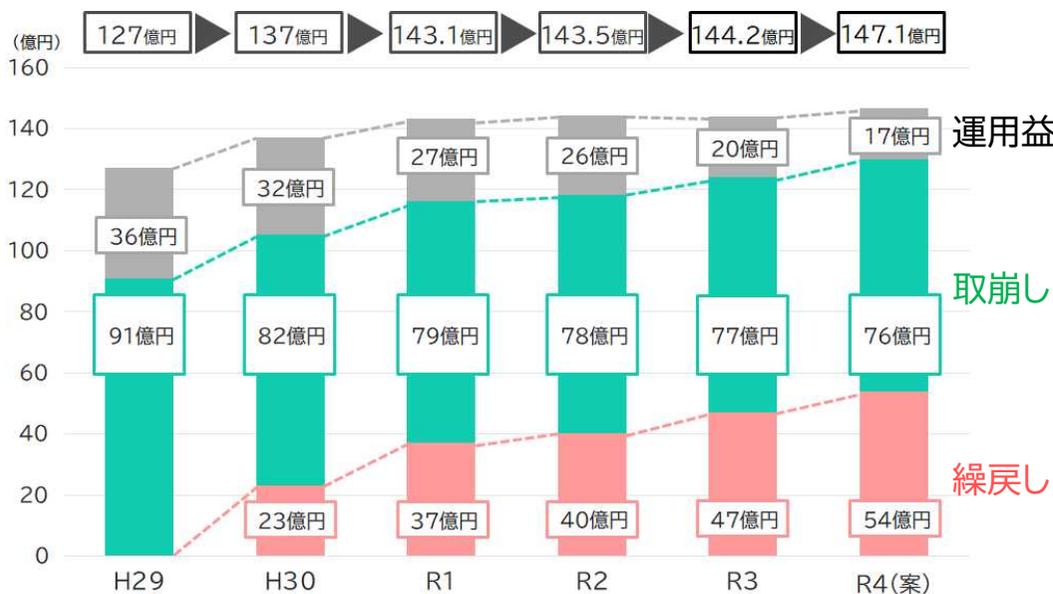
- 先進的な安全機能の普及促進
 - ・ 健康異常時の自動停止機能
 - ・ 事故発生時の自動緊急通報機能
 - ・ 出会い頭事故も回避できる機能
 - ・ 衝突しても、歩行者や相手車両の被害を小さくする機能



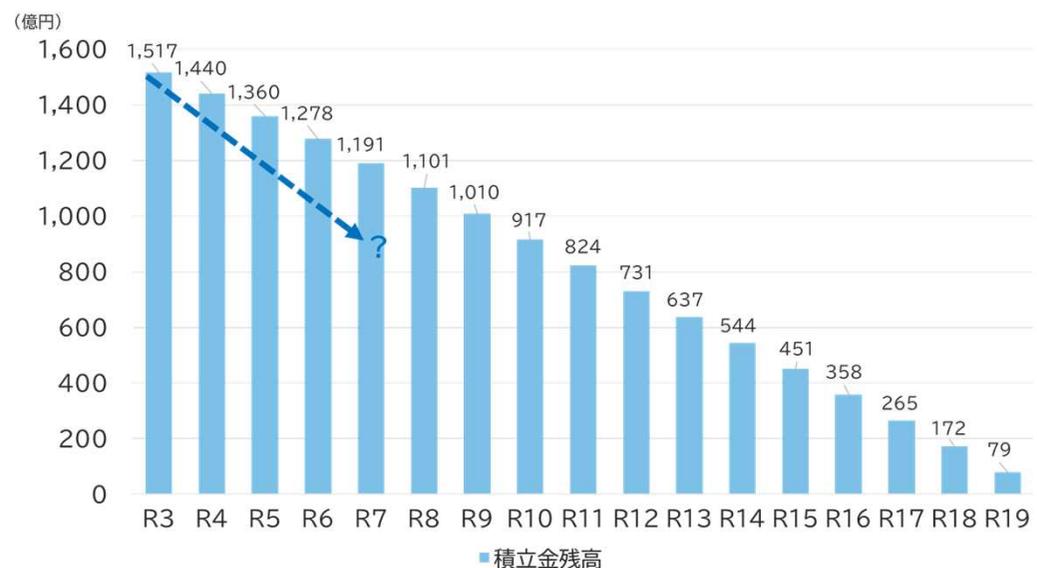


「被害者支援」・「事故防止」を持続的に実施できる仕組みへの転換が必要

● 自動車事故対策勘定 歳入の推移



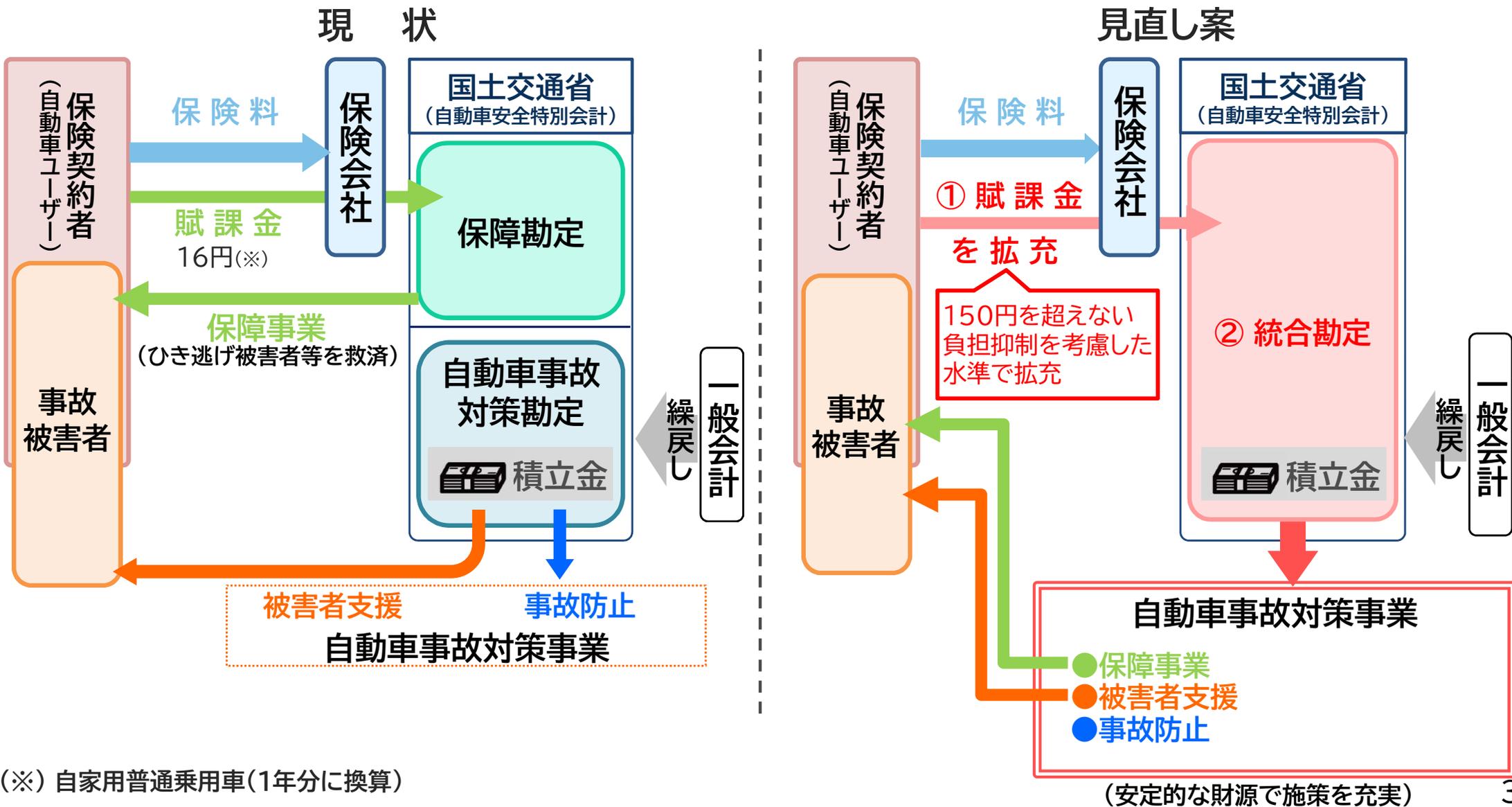
● 現在のペースで取り崩せば積立金は令和20年度に枯渇



制度見直し案の概要

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

改正後

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

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



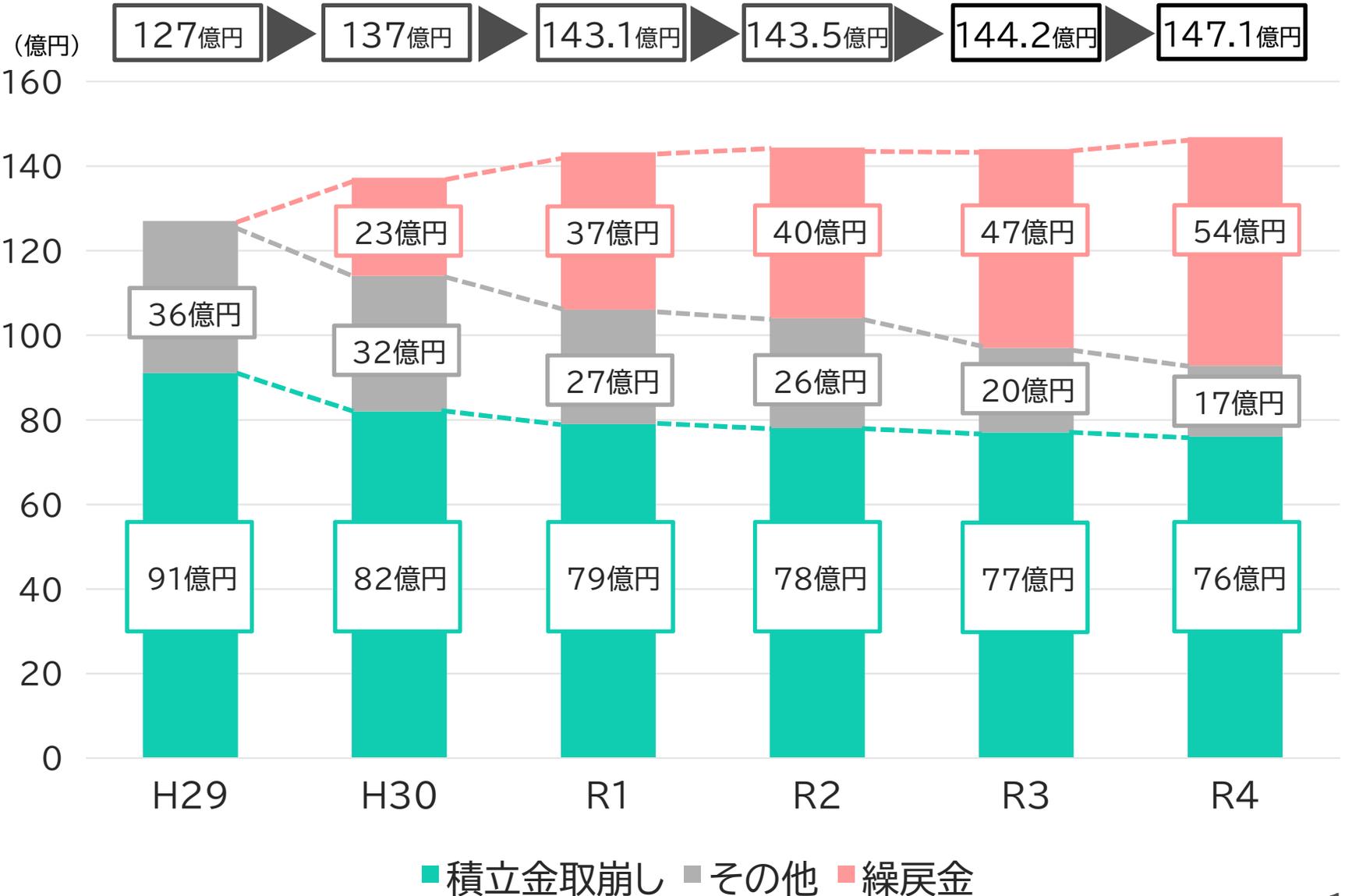
「被害者やその家族が安心して生活できる社会」
「交通事故のない社会」

の実現

令和4年度予算の概要

令和4年3月29日
自動車局

自動車安全特別会計における歳入の推移



令和4年度予算における被害者等支援の充実

- 自動車事故による被害者等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、被害者等支援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*、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。
* 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

【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

短期入院協力病院

強化

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

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

機能訓練作業所

新規

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。

被害者等への情報提供の充実 拡充

- 新たに「自動車事故版被害者ノート」の作成・配布等、被害者等への情報提供の充実を図る。

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		介護料支給額
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	特I種(最重度)の場合 上限211,530円 下限 85,310円
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		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

新補助金(国交省)

社会福祉施設整備補助金(厚労省)

備品購入費、人件費、求人広告費等

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

令和4年度予算における事故防止の充実

- 自動車アセスメントについて、試験項目の追加や日本主導の試験機器の開発促進を実施
- 先進安全自動車(ASV)の普及を促進し、さらに事故を削減

衝突被害軽減ブレーキ(対自転車)の試験費用 新規

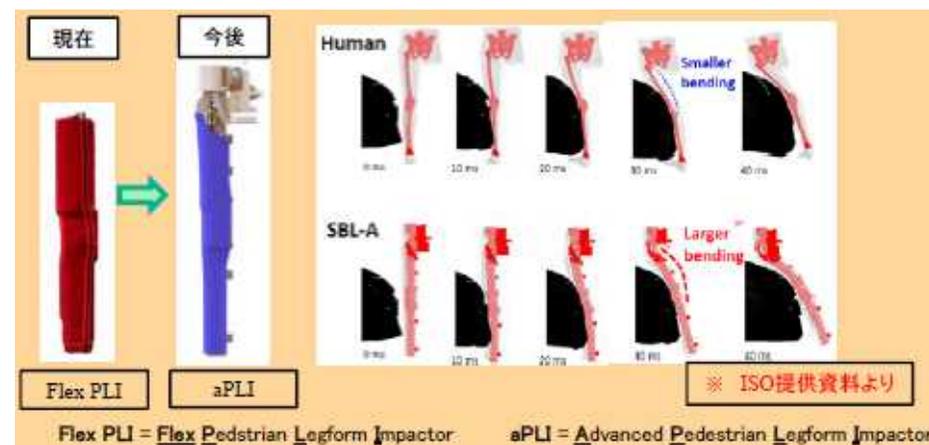
自転車乗車中における死亡事故を軽減させるため、衝突被害軽減ブレーキ(対自転車)を自動車アセスメントの「新」評価項目として実施

試験のイメージ



新たな歩行者脚部保護試験の導入に係る調査研究費 新規

日本主導で開発を進めている新たな試験機器を導入し、評価部位の拡充や生態忠実度の向上により、自動車メーカーへより安全な自動車の開発・促進を促すための調査研究の実施



先進安全自動車(ASV)の普及促進

拡充

アルコール・インターロックを支援対象に追加するとともに、既存の補助対象措置について、装置の普及状況等の観点から見直しを図る。

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

統合制御型可変式
速度超過抑制装置

側方衝突警報装置

アルコール・インターロック

今後の検討会の進め方

令和4年3月29日
自動車局

①

被害者等支援・事故防止の歳出規模の検討

- ① 検証方法の整理
- ② 既存事業の見直し
- ③ 新規事業の検証

②

自動車事故対策事業賦課金額の検討

- ① 歳出規模を踏まえた財源別割合の検証
- ② 保障勘定剰余金の活用のあり方の検討
- ③ 自動車事故対策事業賦課金の水準の検証
(被害者等支援・事故防止分及び保障事業分)

③

効果検証方法の検討

令和5年度以降の効果検証のあり方の検証

④

広報の見直し

被害者等支援・事故防止の 効果検証のあり方について

令和4年3月29日
自動車局

前回までの検討会における効果検証に係る主なご意見

- ✓ 新たに自動車ユーザーに負担を求めるならば、その用途について無駄はないか、効果検証を行い、事業の適正化を図るべき。
- ✓ 効果検証にあたっては民間保険会社やJA共済が自賠責保険（共済）の運用益を活用して実施している事業（民間運用益事業）の用途選定に際して行っている「用途選定委員会」の仕組みが参考になるのではないか。

令和4年1月「中間とりまとめ」抜粋

- ✓ 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。



効果検証実施に当たっての論点

論点1 既存事業の効果検証をどのように実施するか。

論点2 新規事業の妥当性をどのように評価するか。

} 今回の検討会で議論

.....

論点3 定期的な効果検証をどのように実施するか。

} 次回以降の検討会で議論

【参考例】損保協会による民間運用益事業の効果検証について

効果検証の概要

- 事業主体が、事業の目的に関する成果指標及び目標数値を設定し、達成したかどうかを翌年度にチェック。
- 各事業の目標と実績は、損保協会において点検し、その結果を用途選定委員会でも審議し、自賠責保険審議会に報告。
- 達成率が低かった事業については、改善・縮減・廃止を含めて検討。

効果検証のプロセス

- | | |
|-----------|-----------|
| ① 事業主体 | 事業報告書の提出 |
| ② 損保協会 | 事業評価の実施 |
| ③ 損保協会 | 次年度事業案の作成 |
| ④ 用途選定委員会 | 次年度事業案の審議 |
| ⑤ 自賠審 | 次年度事業案の報告 |
| ⑥ 理事会 | 次年度事業案を決定 |

用途選定委員会 構成員

- 学識経験者(法学、商学、医学)、弁護士
- 自動車ユーザー団体・消費者団体
- 交通事故遺族団体

【備考】用途選定委員会(JA共済) 構成員

- 学識経験者(法学、商学、医学)、弁護士
- JA全国女性組織協議会、全国農協青年組織協議会

民間運用益事業の評価手続き

Step1 事業主体における目標設定

成果指標及び目標数値を設定

Step2 損保協会における評価

成果指標及び目標数値をもとに、実際の到達状況に至る主な要因・プロセス等に基づき財源論・必要性・効率性の3つの視点を勘案し、評価

Step3 用途選定委員会における審議

損保協会における評価を踏まえ、有識者等による審議を実施

評価の観点

【財源論】

自動車ユーザーが支払った保険料の準備金の運用益を支出することが適切か。

【必要性】

被害者保護の増進や事故防止に資するべきものの観点から、必要性が高いものであるか。

【効率性】

限られた財源により被害者の保護の増進や事故防止に最大限の効果を図るべきとの観点から、効率性の高いものであるか。

【参考例】労災保険制度における社会復帰促進等事業の効果検証について

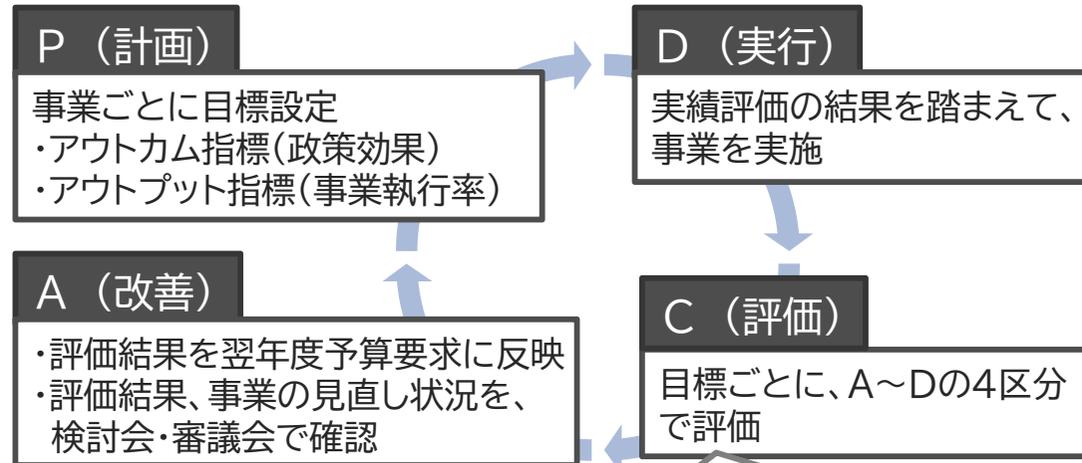
効果検証の概要

- 社会復帰促進等事業は、PDCAサイクルに基づき厳格に目標管理を実施。
- 事業ごとに目標を設定し、達成したかどうかを翌年度にチェック。
- 各事業の目標と実績は「社会復帰促進等事業に関する検討会」において点検し、その結果を労働政策審議会(労働条件分科会労災保険部会)でも議論し、PDCAサイクルをより透明化。
- 目標が達成できなかった事業については、その理由を分析し、改善措置を講じる。

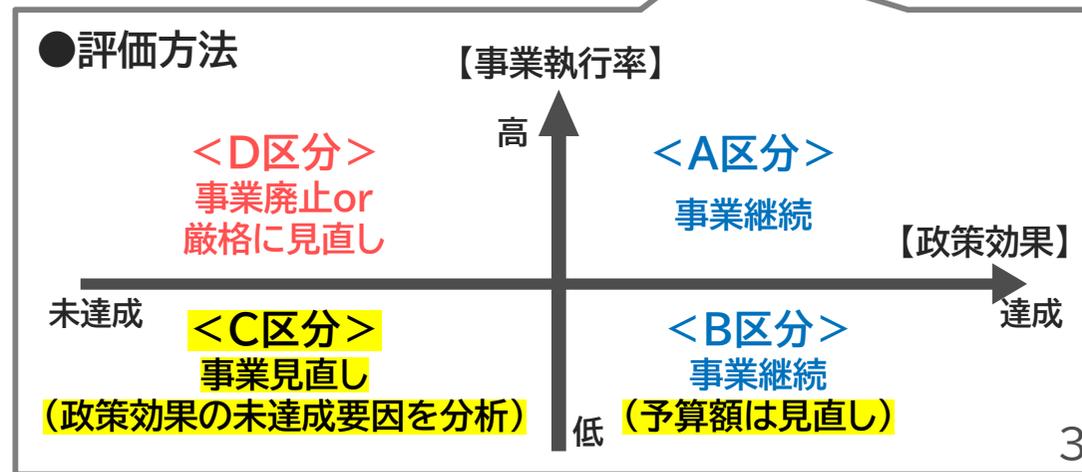
効果検証のプロセス

- | | |
|-----------|-----------------|
| ① 厚労省 | 実績評価の実施・成果目標の設定 |
| ② 厚労省 | 当該年度成果目標案の作成 |
| ③ 検討会(※1) | 点検 |
| ④ 審議会(※2) | 点検 |
| ⑤ 厚労省 | 次年度予算案の概算要求 |
| ⑥ 閣議 | 次年度予算案を閣議決定 |
| ⑦ 国会審議 | 次年度予算案の審議・成立 |

社会復帰促進等事業の評価手続き(PDCAサイクル)



●評価方法



※1 社会復帰促進等事業に関する検討会 構成員

- 使用者代表委員
 - ・日本商工会議所
 - ・日本経済団体連合会
 - ・全国中小企業団体中央会
 - ・その他民間事業者人事担当

※2 労働政策審議会労働条件分科会労災保険部会 構成員

- 公益代表委員(大学教授、新聞社編集委員)
- 使用者代表委員(民間事業者人事担当、事業者団体)
- 労働者代表委員(労組総連合会ほか)

効果検証の実施方法案【概略】

- 社会復帰促進等事業におけるPDCAサイクルによる効果検証をベースとする
- PDCAの「C(評価)」に際しては、民間運用益事業における財源論・必要性・効率性の3つの視点を勘案し、評価
- 評価の結果、効果の乏しい施策については、その理由を分析し、改善措置を講じる。

被害者等支援・事故防止の評価手続き

Step1 国土交通省・NASVAにおける目標設定

成果指標及び目標数値を設定

Step2 国土交通省における評価

成果指標及び目標数値をもとに、実際の到達状況に至る主な要因・プロセス等に基づき財源論・必要性・効率性の3つの視点を勘案し、評価(A~Dの4段階評価)

Step3 勘定のあり方に関する検討会における審議

国交省における評価を踏まえ、検討会における審議を実施

評価の観点

【財源論】

自動車ユーザーが支払った保険料の運用益や賦課金等を活用することが適切か。

【必要性】

被害者等の保護の増進や事故防止に資すべきものとの観点から、必要性が高いものであるか。

【効率性】

限られた財源により被害者等の保護の増進や事故防止に最大限の効果を図るべきものとの観点から、効率性の高いものであるか。

被害者等支援・事故防止の評価方法

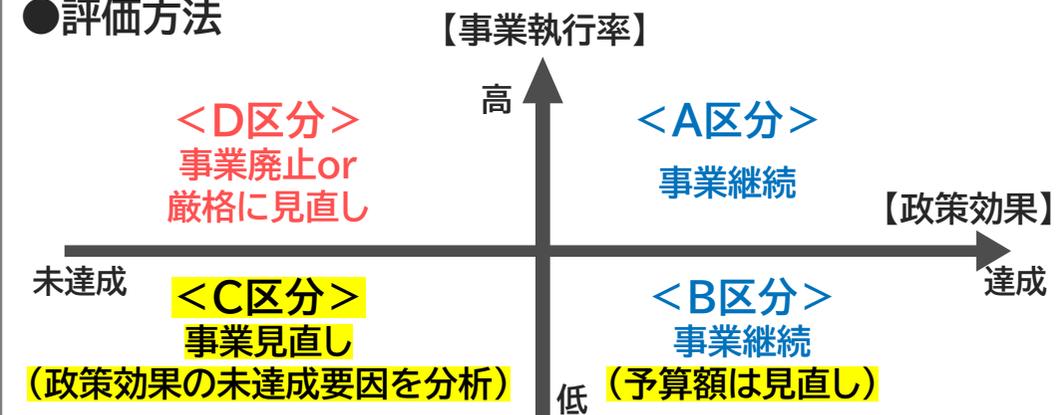
P (計画)

事業ごとに目標設定
・アウトカム指標(政策効果) ・アウトプット指標(事業執行率)

C (評価)

目標ごとに、A~Dの4区分で評価

●評価方法



A (改善)

- ・ 評価結果を検討会で確認
- ・ 評価結果を翌年度予算要求に反映
- ・ 賦課金額の水準の検討に活用

広報の進め方について

令和4年3月29日
自動車局

現行の広報

0.3

億円(R4予算)

課題

- ・ スポットでの一般的なマス向けアプローチであり、継続的な周知・広報となっていない
- ・ 自動車ユーザーをはじめ、国民全体に被害者等の状況、被害者等支援や事故防止が知られる取組みになっていない
- ・ これまで広報への意識が不足。予算額も小さく、効果的な広報を行うノウハウも不足



【主な取組み】

- ・ 自賠責保険加入キャンペーン
- ・ 「交通事故にあったときには」の印刷・配布
- ・ 「交通事故版被害者ノート」の印刷・配布

広報見直しのポイント

- ・ 自動車ユーザーやその家族等との継続的なタッチポイントを意識した周知・広報の場の確保
→ 自動車ユーザーとその家族等が相互に事故被害を社会課題として認識し合う社会の形成
- ・ 端的にわかりやすく新たな負担の必要性や被害者等支援等の重要性を伝えるコンテンツの作成
- ・ さらに被害者等支援等の具体的内容や賦課金制度について深掘りしたい方向けコンテンツの作成

広報見直しのイメージ

➡ 支援対象者への確実なアウトリーチ、負担の必要性に関するユーザー理解の醸成

羽田空港の新飛行経路に係る広報(国交省)



再生可能エネルギー賦課金に係る広報(エネ庁) タッチポイント(接点)の確保



警察・医療機関との連携
(事故発生時・免許更新等)



マスコミを通じた広報



地方部での
広報強化