

今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会（第8回）  
議事次第

日 時：令和4年6月13日(月)  
15時00分～17時00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の審議について
3. 今後の進め方について
4. 被害者等支援・事故防止の効果検証の手法について
5. 被害者等支援・事故防止の効果検証について
6. 意見交換
7. 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の審議について
- 資料2 今後の進め方について
- 資料3 被害者等支援・事故防止の効果検証の手法について
- 資料4 被害者等支援・事故防止の効果検証について

## 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の審議について

---

令和4年6月13日  
自動車局

参議院

4月7日

参議院・国土交通委員会 参考人質疑  
(参考人:藤田座長、福田副座長、小沢委員)

4月12日

参議院・国土交通委員会 法案審議 (附帯決議あり)

衆議院

6月3日

衆議院・国土交通委員会 参考人質疑  
(参考人:藤田座長、福田副座長、小沢委員)

6月8日

衆議院・国土交通委員会 法案審議 (附帯決議あり)

## 国土交通委員会における主な議論

質問概要	答弁概要
<b>【被害者等支援・事故防止対策】</b>	
介護者なき後問題や、リハビリ機会充実等に取り組んでいくべき	安定財源を確保した後、スピード感をもって取り組んでまいりたい
在宅介護の後遺障害者への支援を拡充すべき	在宅介護人材の人手不足対策について、何か支援できないか検討会で議論を行いたい
先進安全技術を搭載した自動車普及を推進すべき	先進安全技術を搭載した自動車の普及促進に資するように、自動車アセスメントを推進する
<b>【繰戻し・賦課金】</b>	
27年経っても繰戻しされていないことへの受け止め、必ず返済されるのか	遺憾であり真摯に受け止める、返済は法的に定められているもので着実にを行う
運用益改善があれば賦課金水準は見直すのか	多くの運用収入が得られるようになれば被害者支援の安定も確保しながら、水準見直しを検討
<b>【その他論点】</b>	
無車検車・無保険車への対策を強化すべき	うっかり車検切れ・無保険になる状態を防ぐ対策を行う
積立金は一定規模は残置すべき	万が一の歳出に必要な分は確保したい
賦課金の導入には自動車ユーザーの理解を得られるように対応すべきではないか。	検討会において、ユーザー団体の皆様のご意見を伺いつつ、負担を可能な限り抑制する等により自動車ユーザーの方々のご理解を得るよう努める。

- ・ 保険料運用益を一般会計に繰り入れたことや、厳しい金利状況により積立金運用益を財源とする枠組みが破綻したことが、事業継続を困難としたことについて、説明責任を果たすとともに、被害者等支援・事故防止対策の維持に責任を果たすこと。
- ・ 一般会計からできる限り早期かつ着実に繰り戻す措置を講ずること。
- ・ 被害者等支援については、介護者なき後対策、高次脳機能障害への対応、遺族の精神的ケア等の充実を図ること。
- ・ 新たな賦課金の導入に当たっては、被害者等支援や事故防止対策の現状及び課題について積極的に情報発信し、自動車ユーザーの理解を得られるよう、また、負担抑制に努めること。
- ・ 新たな賦課金を求めることとする以上、効果検証を適切に行うとともに、毎年実施すること。
- ・ 独立行政法人自動車事故対策機構は、運営体制を効率的なものとし、管理業務の簡素化等を図ること。

# 自賠法及び特会法改正案に係る法案審議 ～参議院・附帯決議～

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期すべきである。

- 一 日本のクルマ社会において「誰もが安心できる共助社会の実現」を目的としている自動車ユーザーのための保険料からの運用益を一般会計に繰り入れたことや、厳しい金利状況により自動車安全特別会計の積立金の運用益を財源として事業を行う枠組みが破綻したことが、被害者支援対策・事故防止対策の継続を困難なものとし、自動車ユーザーに新たな賦課金を求めることにつながっている。これを踏まえ、財務大臣及び国土交通大臣は、財源の枯渇を招いた原因と現状を含め、自動車ユーザーの納得を得るべく説明責任を果たすとともに、被害者支援対策・事故防止対策の維持に責任を果たすこと。また、繰入金残額の約六千億円全額を被害者支援対策・事故防止対策が安定的・継続的に将来にわたって実施されるよう、一般会計からできる限り早期かつ着実に繰り戻す措置を講ずること。
- 二 新たな賦課金制度の導入に当たっては、被害者支援対策・事故防止対策に係る取組の現状及び課題について積極的に情報を発信するとともに、制度導入の必要性について丁寧な説明を行うなど、自動車ユーザーの理解が得られるよう努めること。また、その具体的な負担額の水準の決定に当たっては、一般会計からの繰戻し額を踏まえて、自動車事故被害者、その家族及び遺族団体その他関係団体などで構成された「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」において客観的かつ丁寧な議論を行い、自動車ユーザーの負担を極力抑えるよう努めること。
- 三 今後、追加・拡充される被害者支援対策・事故防止対策として実施すべき施策については、新たな賦課金を求めることとする以上、施策決定過程の「見える化」を行い、実施内容を精査すること。特に、各施策の費用対効果等に関する事前及び事後の検証については、用途を明らかにした上で、自動車事故被害者、その家族及び遺族団体その他関係団体などの意見を踏まえ、第三者による客観的な視点で行うとともに、毎年実施すること。また、未成年者を対象とする事故防止対策を強化すること。
- 四 被害者支援対策については、自動車事故被害者、その家族及び遺族等が求める支援のニーズが、事故直後の専門的な治療・リハビリの機会の充実のみならず、介護者なき後の被害者の生活支援、高次脳機能障害への対応、就労支援、遺族の精神的ケアなど長期的なものに関しても高まっていることから、これらの充実を図ること。特に、希望した在宅重度後遺障害者が、グループホーム等障害者支援事業所への入所を含め、必要とする障害福祉サービスを円滑に受けられるよう、十分な体制を整備すること。また、短期入院・入所協力の充実を図ること。
- 五 被害者支援対策の実施に支障を来すことのないよう、療護施設等の老朽化対策、防災対策を促進するとともに、新型コロナウイルス感染症の感染防止対策の充実・強化に努めること。
- 六 無車検、無保険状態での運行を防止するため、自動車の検査時期について使用者の認識を向上させるための措置等、無車検車、無保険車の排除のための適切な措置を早急に講ずること。
- 七 自動車事故対策勘定の積立金については、一定期間引き続き経常的な歳出の一部に充てることにより、自動車ユーザー負担の抑制を図ることとするが、将来的な自然災害などの非常時等に備えた臨時的な歳出の財源に充てるために必要な規模は常に確保すること。
- 八 自動車事故対策勘定における積立金の運用状況が大幅に改善される等の環境変化が生じた場合は、賦課金水準の引下げを図るなど、自動車ユーザーの負担軽減を行うこと。また、自動車安全特別会計の各勘定における剰余金の取扱いについては、今後、他会計への繰入れを行わないこと。

# 自賠法及び特会法改正案に係る法案審議 ～衆議院・附帯決議～

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべきである。

- 一 財務大臣及び国土交通大臣は、財源の枯渇を招いた原因と現状を含め、自動車ユーザーの納得を得るべく説明責任を果たすとともに、被害者支援対策・事故防止対策の維持に責任を果たすこと。また、繰入金残額の約六千億円全額を被害者支援対策・事故防止対策が安定的・継続的に将来にわたって実施されるよう、令和三年十二月の新たな大臣間合意を最低限遵守し、一般会計から早期かつ着実に繰り戻す措置を講ずること。
- 二 新たな賦課金制度の導入に当たっては、被害者支援対策・事故防止対策に係る取組の現状及び課題について積極的に情報を発信し、その必要性について丁寧な説明を行うなど自動車ユーザーの理解が得られるよう努めること。また、その具体的な負担額の水準の決定に当たっては、一般会計からの繰戻し額を踏まえて、「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」において、中立的な第三者を交えた議論の結果を考慮して、自動車ユーザーの負担を極力抑えるよう努めること。
- 三 今後、追加・拡充される被害者支援対策・事故防止対策として実施すべき施策については、新たな賦課金を求めることとする以上、施策決定過程の「見える化」を行い、実施内容を精査すること。特に、各施策の費用対効果等に関する事前及び事後の検証については、用途を明らかにした上で、自動車事故被害者、その家族及び遺族団体その他関係団体などの意見を踏まえ、第三者による客観的な視点で、毎年実施すること。また、未成年者及び高齢者を対象とする事故防止対策を強化すること。
- 四 被害者支援対策については、自動車事故被害者、その家族及び遺族等が求める支援のニーズが、事故直後の専門的な治療・リハビリの機会の充実のみならず、介護者なき後の被害者の生活支援、高次脳機能障害への対応、就労支援、遺族の精神的ケアなど長期的なものに関しても高まっていることから、これらの充実を図ること。特に、希望した在宅重度後遺障害者が、グループホーム等障害者支援事業所への入所を含め、必要とする障害福祉サービスを円滑に受けられるよう、十分な体制を整備すること。また、短期入院・入所協力の充実を図ること。
- 五 被害者支援対策の実施に支障を来すことのないよう、療養施設等の老朽化対策、防災対策を促進するとともに、新型コロナウイルス感染症の感染防止対策の充実・強化に努めること。
- 六 自動車の検査時期について使用者の認識を向上させるための措置等、無車検車、無保険車の排除のための適切な措置を早急に講ずること。
- 七 自動車事故対策勘定の積立金については、一定期間引き続き経常的な歳出の一部に充てることにより、自動車ユーザー負担の抑制を図ることとするが、将来的な自然災害などの非常時等に備えた臨時的な歳出の財源に充てるために必要な規模は常に確保すること。
- 八 自動車事故対策勘定における積立金の運用状況が大幅に改善される等の環境変化が生じた場合は、賦課金水準の引下げを図るなど、自動車ユーザーの負担軽減を行うこと。また、自動車安全特別会計の各勘定における剰余金の取扱いについては、今後、他会計への繰入れを行わないこと。
- 九 自動車ユーザーの負担による賦課金によって被害者保護増進等事業が行われることを踏まえて、独立行政法人自動車事故対策機構は、事業全般の精査・見直しを行い、機構の運営体制を効率的なものとし、管理業務の簡素化等を行うこと。



# 今後の進め方について

---

令和4年6月13日  
自動車局

## 今後の進め方について(予定)

6月13日 第8回 今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会  
～既存事業及び令和5年度以降に取り組む新規・拡充事業の効果検証①～

7月中旬 第9回 今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会  
～既存事業及び令和5年度以降に取り組む新規・拡充事業の効果検証②～

9月頃 第10回 今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会  
～自動車事故対策事業賦課金の水準の検討～

… 議論の状況に応じて検討会を開催 …

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～

令和5年4月 改正法 施行

# 被害者等支援・事故防止の効果検証の 手法について

---

令和4年6月13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。

## 参・国交委 附帯決議

- 三 今後、追加・拡充される被害者支援対策・事故防止対策として実施すべき施策については、新たな賦課金を求めることとする以上、施策決定過程の「見える化」を行い、実施内容を精査すること。特に、各施策の費用対効果等に関する事前及び事後の検証については、用途を明らかにした上で、自動車事故被害者、その家族及び遺族団体その他関係団体などの意見を踏まえ、第三者による客観的な視点で行うとともに、毎年実施すること。…

# 賦課金額の水準検証のための被害者等支援・事故防止対策の効果検証について

## 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

##### 【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

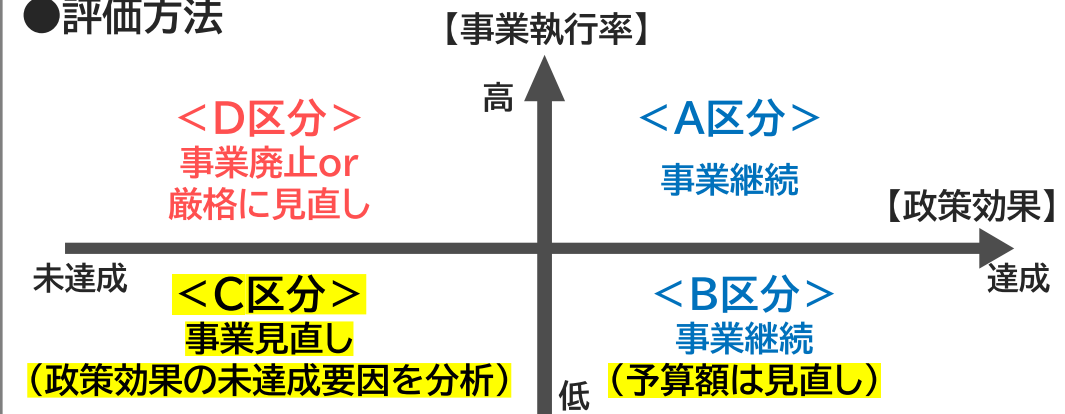
#### P (計画)

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

# 被害者等支援・事故防止の効果検証 について

---

令和4年6月13日  
自動車局

## 被害者等支援・事故防止に係る施策一覧表①

## 既存施策

事業番号	事業名	事業概要	R4予算額(億円)	評価	評価理由
被1	自動車事故相談及び示談あつ旋事業	自動車事故に係る損害賠償問題について、弁護士が相談に応じ、必要な指導及び示談のあつ旋を行う事業等に要する経費の一部を補助。	5.7億円	A	執行率は高水準で推移。一方、利用者数は減少。被害者ニーズに応じた相談に対応できるよう、取組内容の見直しは必要。
被2	救急医療機器整備事業	救急病院に対する救急医療設備の整備に要する経費の一部を補助。	0.0億円	D	厚生労働省や自治体による同種の支援が実施され、かつ患者のうち自動車事故被害者の割合が過少であることから、廃止も検討。
被3	短期入院協力事業	積極的に短期入院の受入れを行う一般病院を指定し、当該指定を受けた病院に対し、短期入院の受入体制の整備・強化に係る経費の一部を補助。	1.7億円	C	協力病院の数は増加しているものの短期入院利用者数は減少。令和4年度予算における見直し効果を今後要検証。
被4	短期入所協力事業	積極的に短期入所の受入れを行う事業所を指定し、当該指定を受けた施設に対し、短期入所の受入体制の整備・強化に係る経費の一部を補助。	0.3億円	C	協力施設の数は増加しているものの短期入所利用者数は低調に推移。受入れ増に向けた制度の見直しが必要。
被5	自動車事故被害者受入環境整備事業(旧:在宅生活支援環境整備事業)	グループホーム等の新設を支援するとともに、介護職員の厳しい人手不足の状況を踏まえ、介護人材確保や設備導入等に係る経費の一部を補助。	3.7億円	B	執行率も低く、被害者ニーズに対応できるよう、令和4年度に事業内容の見直しを行う。
被6	社会復帰等促進事業	高次脳機能障害の把握から自立訓練、地元復帰まで切れ目のない支援に係る経費の一部を補助。	0.4億円	—	R4年度開始事業のため、評価は困難。自動車事故による高次脳機能障害者の社会復帰の促進につながる取り組みであるため、本事業を実施。

## 被害者等支援・事故防止に係る施策一覧表②

事業番号	事業名	事業概要	R4予算額(億円)	評価	評価理由
被7	交通遺児育成給付金支給事業	自動車事故の交通遺児に対して、一定水準の育成給付金を長期にわたり安定的に給付する事業に要する経費の一部を補助。	0.2億円	C	交通遺児を確実に支援することができるよう、本制度の周知広報の取り組み方について検討を行うとともに、適切な予算水準での要求に努めることが必要。
被8	独立行政法人自動車事故対策機構が行う介護料の支給等	自動車事故により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し、障害の程度に応じて介護料を支給。	40.9億円	A	介護支援効果の評価は高水準で推移し、受給者数も増加。受給者のニーズに沿うため、支給対象品目の見直しは必要。
被9	独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金(被害者援護関係)	自動車事故被害者の保護を増進するため、療護施設の設置・運営、介護料の支給、交通遺児等への貸付を行うための経費。	76.4億円の内数	A	業務は妥当で効率化は第三者委からも評価。ただし、業務が十分に知られていないため、周知・広報のあり方は要検討。
被10	独立行政法人自動車事故対策機構施設整備費補助金	(独)自動車事故対策機構が設置・運営している療護センターの高度先進医療機器等の調達費用を補助。	4.4億円	A	脱却者数は計画通りに推移。引き続き、必要性の検証及び調達の合理化を図る。
被11	独立行政法人自動車事故対策機構育成資金貸付	自動車事故により保護者が死亡、または重度の後遺障害となったため、生活困窮となった義務教育修了前の児童に無利子で資金を貸付する制度。	0.0億円	A	利用者向上に向けて、制度周知の方法を要検討。
被12	被害者等支援の充実に係る調査研究	被害者等支援の内容について不断の見直しを継続的に行うために実施する調査研究。	0.2億円	D	被害者支援のニーズが高度化していることから、引き続き調査は必要だが、より効果的(A評価)な被害者等支援業務を増やすため、意義のある調査となるよう厳格に見直し。



## 被害者等支援・事故防止に係る施策一覧表③

## 既存施策

事業番号	事業名	事業概要	R4予算額 (億円)	評価	評価理由
事1	自動車運送事業の安全総合対策事業(先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援)	大きな被害を伴う事故を発生させる蓋然性が高い事業用自動車(トラック・バス)を中心に、ASV技術の普及を促進するため導入補助を実施。	8.8億円の内数	A	3,000件以上の申請に対してASV搭載車等を導入し、 <u>事故件数も年々減少している</u> ため。一方で、今後の技術状況等を踏まえ、適宜補助対象装置の見直しを行うことが必要。
事2	事故防止・運行管理高度化に係る機器等の導入支援等	大きな被害を伴う事故を発生させる蓋然性が高い事業用自動車の事故防止に向け、デジタル式運行記録計やドライブレコーダー等の事故の防止や運行管理の高度化に資する機器等の導入に要する経費の一部を補助。	8.8億円の内数	A	執行率は高水準で推移し、事故件数も目標に向けて着実に減少しているため。一方で、今後の技術状況等を踏まえ、適宜補助対象装置の見直しを行うことが必要。
事3	独立行政法人自動車事故対策機構 運営費交付金(自動車アセスメント関係)	ユーザーによる安全な自動車の選択とメーカーによる安全な自動車の開発を促進するため、市販の自動車の安全性を車種ごとに点数化し、公表。	76.4億円の内数	A	8車種以上の評価を実施し、新車販売に対するカバー率も80%を超えているため。一方で、今後の技術状況等を踏まえ、適宜評価対象項目の見直しを行うことが必要。
事4	独立行政法人自動車事故対策機構 運営費交付金(安全指導関係)	運行管理者等に対し、講習や適性診断を通じ、運転時の留意点等を助言・指導することで、事業者における安全意識の向上、重大事故の未然防止を目的とする事業。	76.4億円の内数	A	運行管理者及び運転者の安全意識の向上及び事故の未然防止に資するものと考えられるため。一方で、今後の道路交通環境を踏まえ、講習内容等の検討が必要。

## 被害者等支援・事故防止に係る施策一覧表④

事業番号	事業名	事業概要	R4予算額 (億円)	評価	評価理由
事5	事故防止対策に係る調査研究	社会的に大きな影響を与えた事業用自動車の事故について、事業用自動車事故調査委員会において科学的・専門的見地から原因を調査・分析し、再発防止策をとりまとめて公表することにより、事故削減につなげていくことを目的とする事業。	0.57億円	B	事業用自動車の事故件数は目標に向かって着実に減少しており、調査結果・再発防止策の公表が事故防止に効率的に寄与しているものと考えられるため。一方で、更なる事故の削減に向けて、事故の詳細分析や具体的な再発防止策等を検討していくことが必要。
事6	事故防止対策の充実に係る調査研究	車両情報等の「工学データ」と自動車事故被害者の救護記録等の「医学データ」を統合し、交通事故における人体への障害発生メカニズムを解明することで、身体的特徴に配慮した保安基準の策定、先進事故自動システムの高度化等を実施。	0.2億円	B	事故データ1件毎に50項目程度についてマイクロ分析調査を行っているものの、更なる事故低減のためには、調査項目数を増加させるとともに、自動運転車等の新たな車両への対応を検討する必要があるため。
事7	事故防止対策の充実（飲酒運転・健康起因事故対策、運行管理の高度化等）	技術の進展や交通環境の変化等を踏まえ、飲酒運転の根絶や健康起因事故の防止、運行管理の高度化等の制度改正に係る調査・検討等を実施することにより、事業用自動車による事故を削減することを目的とした事業。	0.87億円	A	事業用自動車の事故件数は目標に向けて着実に減少しており、事故防止対策が効果的に寄与しているものと考えられるため。一方で、更なる事故削減に向けて、飲酒運転や過労運転防止対策等に加え、ICT技術状況等を踏まえた施策の検討が必要。
事8	無車検車・無保険車対策	無保険車・無車検車の疑いがある車両のユーザー等へのハガキ送付による注意喚起を行うとともに、警察と連携した街頭検査等により運転者に対して直接指導・警告を行う事業。	1.2億円	A	執行率は高水準で推移。より効率的な注意喚起・取締等が行われるよう、取組内容の見直しは必要。

## 被害者等支援・事故防止に係る施策一覧表⑤

## 新規施策

事業番号	事業名	事業概要	R4予算額 (億円)	評価	評価理由
被13	療護センターの老朽化対策、リハビリ機能等の充実	経年劣化が進む療護センターの利用者の安全・安心の確保のための老朽化対策や、利用者ニーズを踏まえた最適な機能強化の実施。	—	—	—
被14	重度脊髄損傷者を対象とした療護施設の設置・運営 (運営費交付金)	自動車事故による重度脊髄損傷者が、回復期以後も継続的かつ十分な治療・リハビリ等の提供が受けられる環境を整備。	—	—	—
被15	在宅生活支援 (訪問系サービスの充実)(仮)	訪問系サービスを提供する事業者における人材不足の課題に対応するため、人材確保に係る支援を実施。	—	—	—
被16	相談支援・遺族支援 (運営費交付金・自動車事故対策費補助金)	NASVAと自動車事故被害者・遺族団体との連携強化、これらの団体による相談対応を支援することにより、相談支援・遺族支援を強化。	—	—	—
被17	事故被害者へのアウトリーチ強化・ユーザー理解増進事業	被害者支援やNASVAの認知度が低いことを踏まえ、継続的な周知・広報を実現するための取組みを強化	—	—	—

## 被害者等支援・事故防止に係る施策一覧表⑥

## 新規施策

事業番号	事業名	事業概要	R4予算額 (億円)	評価	評価理由
事9	先進安全自動車の整備環境の確保	衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全装置が搭載された車両等の点検・整備を確実に実施できる環境を構築するため、必要な経費の一部を補助。	—	—	—
事10	高齢運転者対策	高齢運転者の免許返納を促進するための取組。	—	—	—

実施主体

日弁連交通事故相談センター

担当部署

自動車局  
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・  
必要性

自動車事故に係る損害賠償問題について、弁護士が相談に応じ、必要な指導及び示談のあっ旋を行う事業等に要する経費の一部を補助する制度。

対象

日弁連交通事故相談センター

事務・事業  
スキーム

自動車局保障制度参事官室が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性

自動車事故被害者の金銭面での補償に係る負担軽減に資するものであり、妥当。

効率性

全国に無料での法律相談に応じる唯一の組織であり、示談あっ旋率も高水準で推移。執行率も高水準で推移しており、効率的。

アウトカム指標  
(政策効果)

示談あっ旋成立率 80%以上

R2 実績値:93.9%

アウトプット指標  
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 70%以上

予算の概況

(億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	5.70	5.71	5.71	5.70	5.70
決算額	5.68	5.69	5.57	5.70	-
予算 執行率	99.6%	99.6%	97.5%	100%	-%



日弁連交通事  
故相談センター

補助

【補助対象】

気軽に電話で相談を

無料で 弁護士 電話相談

会って直接話したい

無料で 弁護士 面接相談

30分×原則5回まで

交通事故による  
無料で 高次脳機能障害  
について相談する

交通事故の  
無料で 示談・あっ旋



評価

A

執行率は高水準で推移。一方、利用者数は減少。被害者ニーズに応じた相談に対応できるよう、取組内容の見直しは必要。

# 被 2

## 救急医療機器整備事業

実施主体	一般病院（公募）	担当部署	自動車局 保障制度参事官室
------	----------	------	------------------

**事業／制度概要**

**目的・必要性**  
自動車事故被害者を救命する際に適切な治療を受けられる環境整備を図り、自動車事故被害者の救済を図るため、**国土交通省において、救急病院に対する救急医療設備の整備に要する経費の一部を補助する制度。**

**対象**  
公募(都道府県経由)に応じた一般病院  
(地域の基幹的位置づけにある病院)

**事務・事業スキーム**  
自動車局保障制度参事官室が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。


**妥当性**  
自動車事故被害者の救命率の向上に資するものであり、妥当。

**効率性**  
CTやMRI等は、全国的に多くの病院に設置され、制度創設当初とは救急医療機器を巡る情勢は変化。救急率の向上への効果は軽微で非効率。

アウトカム指標 (政策効果)	-
アウトプット指標 (事業執行率)	-

**予算の概況** (億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	1.10	0.45	0.10	0.10	-
決算額	0.91	0.45	0.10	0.00	-
予算執行率	82.7%	100%	100%	0.0%	-%




救急病院

補助 ↑

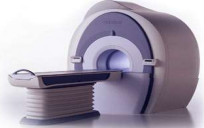
【補助要件】

- ・ 自動車事故救急患者の受け入れがあること
- ・ 地域の基幹的位置づけであること

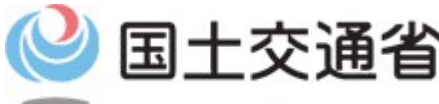
【補助対象】救急医療機器



CT



MRI



**評価** **D**

厚生労働省や自治体による同種の支援が実施され、かつ患者のうち自動車事故被害者の割合が過少であることから、廃止も検討。

# 被 3

## 短期入院協力事業

実施主体	一般病院（国土交通省の指定する短期入院協力病院）	担当部署	自動車局 保障制度参事官室
------	--------------------------	------	------------------

**事業／制度概要**

**目的・必要性**  
 介護者の病気や介護休養等の際や専門的なりハビリを受けたい際に、在宅の自動車事故による重度後遺障害者が安心して短期入院を利用することができるよう、国土交通省において、積極的に短期入院の受入れを行う一般病院を指定し、当該指定を受けた病院に対し、短期入院の受入体制の整備・強化に係る経費を補助する制度。

**対象**  
 一般病院  
 （国土交通省の指定する短期入院協力病院）

**事務・事業スキーム**  
 自動車局保障制度参事官室が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

**妥当性**  
 自動車事故被害者の在宅での療養環境の改善やリハビリによる機能維持に資するものであり、妥当。

**効率性**  
 新型コロナウイルスの感染拡大の影響等により短期入院そのものの利用が落ち込んだ結果、執行率が低下。効果的な制度への転換を要検討。

アウトカム指標 (政策効果)	短期入院(入所)受入れのための体制の整備・強化実施件数80%以上 R2 実績値:68.4%
アウトプット指標 (事業執行率)	予算(補助金)執行率 70%以上

**予算の概況** (億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	1.69	1.73	1.30	1.34	1.70
決算額	1.03	1.22	0.36	0.34	-
予算執行率	60.9%	70.5%	27.7%	25.5%	-%


**協力病院**

**【補助要件】**  
 補助対象年度中に在宅での療養生活を送る事故被害者が利用があること

**【補助対象】** 医療機器等の導入経費・研修経費等



(医用テレメーター)



(特殊浴槽)

補助 ↑

 **国土交通省**

**評価** C

協力病院の数は増加しているものの短期入院利用者数は減少。令和4年度予算における見直し効果を今後要検証。

## 被 4

## 短期入所協力事業

## 実施主体

 短期入所を提供する障害福祉サービス等事業所  
(国土交通省の指定する短期入所協力施設)

## 担当部署

 自動車局  
保障制度参事官室

## 事業／制度概要

## 目的・必要性

介護者の病気や介護休養等の際に、在宅の自動車事故による重度後遺障害者が安心して短期入所を利用することができるよう、国土交通省において、積極的に短期入所の受入れを行う事業所を指定し、当該指定を受けた施設に対し、短期入所の受入体制の整備・強化に係る経費を補助する制度。

## 対象

 短期入所を提供する障害福祉サービス等事業所  
(国土交通省の指定する短期入所協力施設)

## 事務・事業スキーム

自動車局保障制度参事官室が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

## 妥当性

自動車事故被害者の在宅での療養環境の改善に資するものであり、妥当。

## 効率性

新型コロナウイルスの感染拡大の影響等により短期入所そのものの利用が落ち込んだ結果、執行率が低下。効果的な制度への転換を要検討。

## 予算の概況

(億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	0.46	0.31	0.29	0.22	0.30
決算額	0.23	0.19	0.07	0.07	-
予算執行率	50.0%	61.3%	24.1%	31.8%	-%



協力施設

補助

## 【補助要件】

補助対象年度中に在宅での療養生活を送る事故被害者が利用があること

## 【補助対象】介護機器等の導入経費・研修経費等



(介護リフト)



(特殊浴槽)


 アウトカム指標  
(政策効果)

 短期入院(入所)受入れのための体制の整備・強化  
実施件数80%以上

R2 実績値:68.4%

 アウトプット指標  
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 70%以上

評価

C

協力施設の数が増加しているものの短期入所利用者数は低調に推移。受入れ増に向けた制度の見直しが必要。



実施主体

障害者支援施設、共同生活援助(グループホーム) (公募)

担当部署

自動車局  
保障制度参事官室

事業/制度概要

目的・  
必要性

自動車事故被害者の介護者なき後の受け皿を整備するため、グループホーム等の新設を支援するとともに、介護職員の厳しい人手不足の状況を踏まえ、介護人材確保や設備導入等に係る経費を補助。

対象

公募に応じた障害者支援施設、共同生活援助(グループホーム)

事務・事業  
スキーム

自動車局保障制度参事官室が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性

自動車事故被害者の療護環境の改善に資するものであり、妥当。

効率性

執行率は改善の余地があり、効果的な制度への転換のため令和4年度に事業見直しを行う。

アウトカム指標  
(政策効果)

在宅生活受入れのための環境の整備・強化実施件数  
80%以上

R2 実績値:216%

アウトプット指標  
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 70%以上

予算の概況

(億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	1.5	3.0	3.1	3.2	3.7
決算額	1.0	2.4	1.3	2.2	-
予算 執行率	67%	80%	42%	69%	-%



障害者支援施設  
など

補助



【補助要件(P)】

・補助対象年度中に在宅での療養生活を送る自動車事故被害者の利用があること など

【補助対象(P)】

・介護機器等の導入に係る経費



介護リフト



介護ベッド

・介護職員などの人件費に係る経費 など

評価

B

執行率も低く、被害者ニーズに対応できるよう、令和4年度に事業内容の見直しを行う。

実施主体

自立訓練(機能訓練・生活訓練)を提供する障害福祉サービス等事業所

担当部署

自動車局  
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・必要性

自動車事故による高次脳機能障害者の社会復帰の促進を図るため、自立訓練(機能訓練・生活訓練)を提供する障害福祉サービス等事業者のうち、高次脳機能障害への十分な理解がある者が行う、高次脳機能障害者が病院・事業所から地域への生活を円滑に移行するためのサポートの取り組みに対して補助を行う制度。

対象

自立訓練(機能訓練・生活訓練)を提供する障害福祉サービス等事業所

事務・事業スキーム

自動車局保障制度参事官室が公募を行い、審査の上、補助対象事業者を選定。当該事業所より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性

自動車事故による高次脳機能障害者にかかる社会復帰の促進に資する事業であり、妥当。

効率性

令和4年度にモデル事業として創設。高次脳機能障害の把握から自立訓練、地元復帰まで切れ目のない支援の実施を可能とするための方策の実現に向けた取り組みの検証を実施するものであり、妥当。

アウトカム指標  
(政策効果)

自動車事故による高次脳機能障害者の社会復帰の促進に向けた支援数  
(目標値 R4:0件 → R5:10件)

アウトプット指標  
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 70%以上

予算の概況

	(億円)				
	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	-	-	-	-	0.4
決算額	-	-	-	-	-
予算執行率	-%	-%	-%	-%	-%



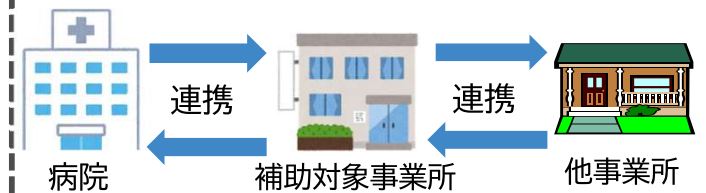
自立訓練を提供する事業所

【補助要件】

・自動車事故による高次脳機能障害者の利用があること等

【補助対象】

・病院・他の自立訓練所等との連携に係る経費  
・人材雇用費  
・求人情報発信費



補助

国土交通省

評価

R4年度開始事業のため、評価は困難。自動車事故による高次脳機能障害者の社会復帰の促進につながる取り組みであるため、本事業を実施。

実施主体

(公財)交通遺児等育成基金

担当部署

自動車局  
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・  
必要性

自動車事故の交通遺児に対して、一定水準の育成給付金を長期にわたり安定的に給付することにより、交通遺児家庭の暮らしの安心が図られる環境を整備し、自動車事故被害者の救済を図る。

対象

(公財)交通遺児等育成基金

事務・事業  
スキーム

自動車局保障制度参事官室が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性

自動車事故被害者の金銭面での補償に係る負担 軽減に資するものであり、妥当。

効率性

交通遺児加入者数は減少傾向であるが、執行率は同水準で推移しており、改善の余地あり。

アウトカム指標  
(政策効果)

交通遺児新規加入者数(過去3か年実績の平均値)  
※R2年度 目標値:40人

R2 実績値:27人

アウトプット指標  
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 80%以上

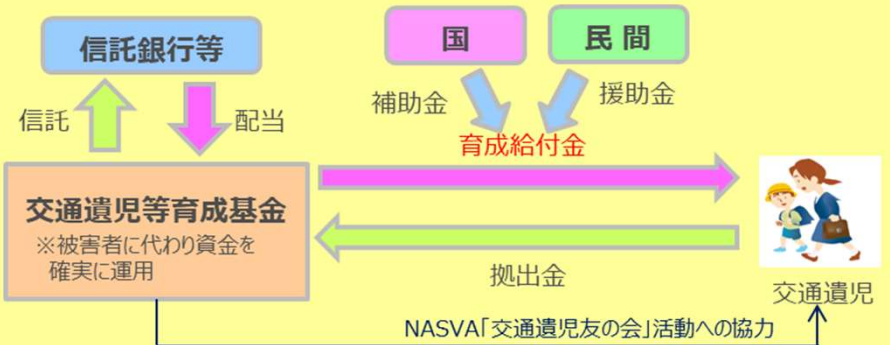
予算の概況

(億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
決算額	0.1	0.1	0.1	0.1	-
予算執行率	73%	80%	71%	78%	-%

<交通遺児育成給付金支給事業>

交通遺児育成給付金支給事業は、自動車事故の交通遺児が、損害保険会社などから支払われる損害賠償金等の中から、拠出金を(公財)交通遺児等育成基金に払い込んで基金に加入すると、(公財)交通遺児等育成基金が、拠出金を公社債等で安全・確実に運用し、これに毎年国の補助金や民間からの援助金を加えて、交通遺児に対し満19歳に達するまで育成給付金を支給していく制度。



評価

C

交通遺児を確実に支援することができるよう、本制度の周知広報の取り組み方について検討を行うとともに、適切な予算水準での要求に努めることが必要。

実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)

担当部署

自動車局  
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・必要性

自動車事故により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し、日常生活において抱える経済的負担を軽減させるため、**NASVAにおいて、障害の程度に応じて日々の介護経費を支援する制度。**

対象

自動車事故により常時又は随時の介護が必要となった重度後遺障害者

事務・事業スキーム

NASVAが対象者から申請を受け、障害の程度に応じた支給資格を認定し、介護料を支給。

妥当性

自動車事故による重度後遺障害者及びその家族の経済的負担の軽減に資するものであり、妥当。

効率性

介護料受給者の家族に対する調査において、介護支援効果の評価は高水準に推移しており、効率的。

アウトカム指標  
(政策効果)

受給者等に対する介護支援効果に関する5段階評価の調査における評価度(H29～R3目標値:4.39)

R2 実績値: 4.39

アウトプット指標  
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 80%以上

予算の概況

(億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	32.9	39.1	39.3	40.5	40.9
決算額	31.5	37.5	39.3	39.4	-
予算執行率	95.8%	95.8%	99.8%	97.4%	- %



重度後遺障害者

【介護料支給額】

- ・ 特I種:月額 85,310円 ~ 211,530円
- ・ I種:月額 72,990円 ~ 166,950円
- ・ II種:月額 36,500円 ~ 83,480円

【介護料支給対象】

- ・ 介護用品:介護用ベッド、紙おむつ等
- ・ 介護サービス:訪問入浴、訪問看護等

※ 特I種: I種のうち、自力移動や摂食ができない等の症状があるもの。  
I種: 脳損傷、脊髄損傷及び胸腹部臓器損傷で常時介護を要するもの。  
II種: // 随時介護を要するもの。



評価

A

介護支援効果の評価は高水準で推移し、受給者数も増加。受給者のニーズに沿うため、支給対象品目の見直しは必要。

実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)

担当部署

自動車局  
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・  
必要性

自動車事故による被害者に対し、その身体的又は経済的被害の回復に資する支援等を行うことにより、自動車損害賠償保障法による損害賠償の保障制度と相まって被害者の保護を増進するために、NASVAにおいて、療護施設の設置・運営、介護料の支給、交通遺児等への貸付を行うための経費。

対象

NASVA

事務・事業  
スキーム

毎年度所要額を申請し、交付決定された予算をもって各事業を実施。

妥当性

自動車事故被害者の保護の増進に資するものであり、妥当。

効率性

中期期間ごとに定められている一般管理費及び業務経費の削減目標を達成することにより、業務運営の効率化は図られている。

アウトカム指標  
(政策効果)

NASVAの年度評価のうち「被害者援護業務」項目「B区分(計画目標達成と認められる)」以上

R2 実績値: B

アウトプット指標  
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 80%

予算の概況

(億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	71.8	73.2	73.8	74.4	76.4
決算額	71.8	73.2	73.8	74.4	-
予算執行率	100%	100%	100%	100%	- %

【事業内容】



交付



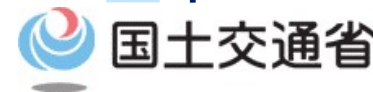
療護施設の設置・運営



介護料の支給



交通遺児等への貸付



評価

A

業務は妥当で効率化は第三者委からも評価。ただし、業務が十分に知られていないため、周知・広報のあり方は要検討。

実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)

担当部署

自動車局  
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・必要性

自動車事故による遷延性意識障害者(脳損傷により自力移動・摂食が不可能であるなどの最重度の後遺障害者)に対し、適切な治療・看護を実施できるよう、国土交通省において、NASVAが設置・運営している療護センターの高度先進医療機器等の整備費用を補助する制度。

対象

NASVAにおいて設置・運営している療護センター

事務・事業スキーム

中期計画に基づき所要額を申請し、交付決定された補助金をもって高度先進医療機器等を整備。

妥当性

効果的に質の高い治療を提供するために必要な措置を講じることで、遷延性意識障害者への救済の推進に寄与するものであり、妥当。

効率性

設備更新等を実施することで、質の高い治療の提供を維持することは必須。さらに、治療効果の改善に向けた治療技術の向上にも寄与。

アウトカム指標  
(政策効果)

遷延性意識障害からの脱却者数(H29～R3目標値:延べ116人)

現時点の経過(R2実績):H29～R2実績:延べ98人  
(目標はR3に達成見込み)

アウトプット指標  
(事業執行率)

第5期中期計画の施設及び設備に関する計画にかかる実施率 目標値:100%

R2実績:100%

予算の概況

(億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	1.4	1.5	1.4	4.1	4.4
決算額	1.1	1.5	1.3	3.4	-
予算執行率	83.2%	100%	90.4%	84.4%	- %



運営委託先

調達

【補助対象】高度先進医療機器等



CT



MRI



SPECT



MEG

補助



国土交通省

評価

A

脱却者数は計画通りに推移。引き続き、必要性の検証及び調達の合理化を図る。

※「脱却」とは、自力移動、自力摂食や意思疎通ができない等の重度の意識障害(遷延性意識障害)から一定程度回復することをいう。

実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)

担当部署

自動車局  
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・  
必要性

自動車事故により保護者が死亡、または重度の後遺障害となったため、生活困窮となった義務教育修了前の児童(交通遺児等)に対し、**NASVAにおいて、無利子で資金を貸付及び交通遺児家庭同士の交流の場を提供することにより、経済的及び精神的に支援する制度。**

対象

自動車事故により死亡した者又は重度の後遺障害が残った者の子弟で、義務教育修了前の児童

事務・事業  
スキーム

NASVAが対象から申請を受け、審査の上、資金を貸付。

妥当性

交通遺児等の健全な育成に資するためのものであり、妥当。

効率性

貸付利用者数は減少傾向にあるので、制度周知の方法を要検討。

予算の概況

(億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	6.6	3.8	3.9	3.0	-
決算額	6.6	3.8	3.9	3.0	-
予算 執行率	100%	100%	100%	100%	- %



交通遺児等

貸付



借入



【貸付金額】

- ・一時金 15万5千円
- ・月額 2万円又は1万円
- ・入学支度金(小中学校入学時希望者) 4万4千円

【返済期間】

中学卒業後、6月又は1年据え置き、以後20年間

アウトカム指標  
(政策効果)

交通遺児への精神的支援に関する評価度  
(H29～R3目標値:4.61以上)

R2実績:4.69

アウトプット指標  
(事業執行率)

交通遺児家庭同士の交流会の実施率 100回以上

R2実績:120回

評価

A

利用者向上に向けて、制度周知の方法を要検討。

実施主体

国土交通省

担当部署

自動車局  
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・必要性

自動車事故被害者の当事者、その家族や遺族への支援は厚労省における医療・障害福祉施策や地方公共団体における支援を巡る情勢の中で日々変化。新たに顕在化する課題も露見することから、被害者等支援の内容について不断の見直しを継続的に行うために実施する調査研究。

対象

委託先(調査会社)

事務・事業スキーム

自動車局保障制度参事官室において調査会社を調達の上、調査研究を実施。

妥当性

自動車事故被害に遭われた当事者やその家族、遺族を支援する方策について調査研究するものであり、妥当。

効率性

執行率も高水準で推移しており、効率的。

アウトカム指標  
(政策効果)

被害者等支援事業の全体のA評価割合70%以上

R2実績:38%

アウトプット指標  
(事業執行率)

予算執行率:80%以上

予算の概況

(億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	0.17	0.24	0.19	0.16	0.20
決算額	0.12	0.21	0.12	0.16	-
予算執行率	70.6%	87.5%	63.2%	100%	-

被害者等支援を巡る課題

急性期病院退院後のリハビリはどこで？

在宅療養中の相談先はどこ？

介護者なき後の生活の場はどこ？

遺族の方への支援は何が考えられる？ etc...

課題が山積しているほか、急激に変化する社会情勢への変化に柔軟に対応することが必要

被害者等支援を巡る諸課題解決のため調査研究を実施

評価

D

被害者支援のニーズが高度化していることから、引き続き調査は必要だが、より効果的(A評価)な被害者等支援業務を増やすため、意義のある調査となるよう厳格に見直し。



実施主体

国土交通省

担当部署

自動車局  
技術・環境政策課

事業／制度概要

目的・必要性

大きな被害を伴う事故を発生させる蓋然性の高い事業用自動車の事故低減に向けて、これに資するASV技術の普及促進のため、**国土交通省において、自動車運送事業者におけるASV技術搭載車の導入に要する経費の一部を補助する制度。**

対象

自動車運送事業者

事務・事業スキーム

自動車局技術・環境政策課が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性

事故時の加害性の高い事業用自動車の安全対策が進むことにより被害低減が図られることから、妥当。

効率性

直接補助により執行し、また、執行率も高水準で推移しており、効率的。

アウトカム指標  
(政策効果)

令和7年までに、事業用自動車が第1当事者の交通事故について、死者数を225人以下、人身事故件数を16,500件以下に減少させる。

R2実績:死者数 257人、人身事故数 21,871件

アウトプット指標  
(事業執行率)

本事業によるASV及びデジタル式運行記録計等の導入件数3,000件以上(事1と事2を合わせた指標)

R2実績:3,336件

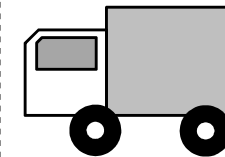
予算の概況

(億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	9.47の内数	9.9の内数	8.74の内数	8.53の内数	8.79の内数
決算額	9.03の内数	9.60の内数	8.32の内数	—	—
予算執行率	95%	97%	95%	—%	—%

国土交通省

直接補助



自動車運送事業者  
(バス、タクシー、トラック)

【補助対象】

- 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
- 側方衝突警報装置
- 統合制御型可変式速度超過抑制装置
- アルコール・インターロック

評価

A

3,000件以上のASV搭載車等を導入し、事故件数も年々減少しているため。一方で、今後の技術状況等を踏まえ、適宜補助対象装置の見直しを行うことが必要。

実施主体

国土交通省

担当部署

自動車局安全政策課

事業／制度概要

目的・必要性

【事故防止対策機器等の導入費補助】  
大きな被害を伴う事故を発生させる蓋然性の高い事業用自動車の事故低減に向けて、デジタル式運行記録計やドライブレコーダー等の事故の防止や運行管理の高度化に資する機器等の導入に要する経費の一部を補助するもの。

対象

自動車運送事業者(中小事業者に限る)

事務・事業スキーム

各地方運輸局等において事業者より申請を受け、本省自動車局安全政策課において審査の上、補助金を交付。

妥当性

事業用自動車の事故防止及び自動車運送事業者の安全意識の深化に資するものであり、妥当。

効率性

補助対象を自ら多額の設備投資を行うことが難しい中小事業者に限定することにより、業界全体での高性能機器等の導入促進を効率的かつ効果的に行っている。

アウトカム指標  
(政策効果)

令和7年までに、事業用自動車が第1当事者の交通事故について、死者数を225人以下、人身事故件数を16,500件以下に減少させる。

R2実績:死者数 257人、人身事故件数 21,871件

アウトプット指標  
(事業執行率)

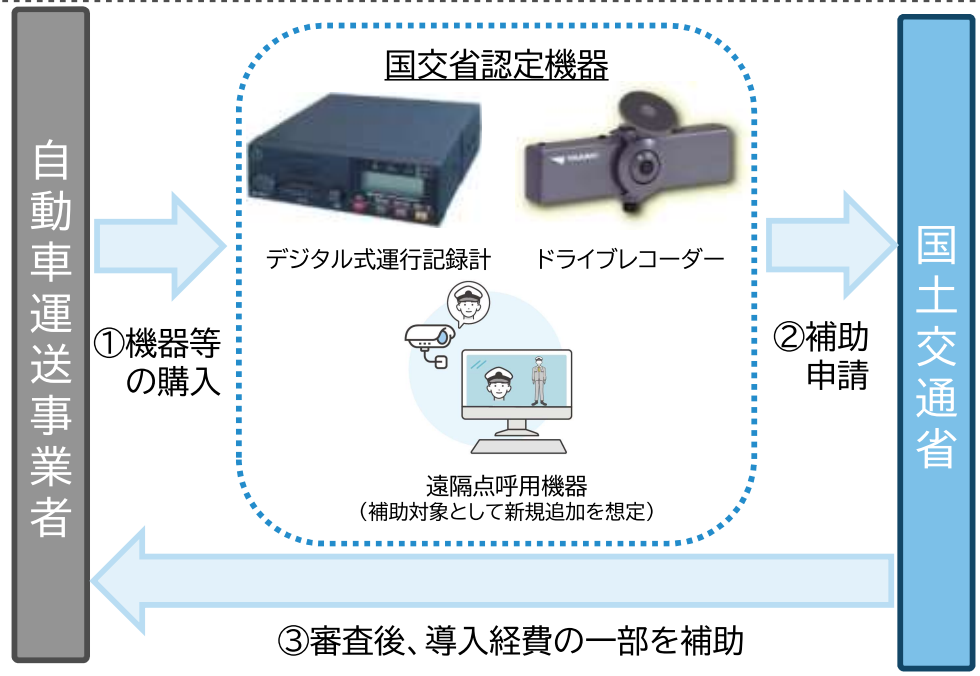
ASV及びデジタル式運行記録計等の導入件数  
毎年度3,000件以上(事1と事2を合わせた指標)

R2実績:3,336件

予算の概況

(億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	9.47の内数	9.9の内数	8.74の内数	8.53の内数	8.79の内数
決算額	9.03の内数	9.60の内数	8.32の内数	—	—
予算執行率	95%	97%	95%	—%	—%



評価

A

執行率は高水準で推移し、事故件数も目標に向けて着実に減少しているため。一方で、今後の技術状況等を踏まえ、適宜補助対象装置の見直しを行うことが必要。

# 事 3

## 独立行政法人自動車事故対策機構 運営費交付金(自動車アセスメント関係)

実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)

担当部署

自動車局  
技術・環境政策課

### 事業／制度概要

目的・  
必要性

市販されている自動車の安全性を評価・公表することにより安全性能の「見える化」を行い、  
・自動車ユーザーが安全性の高い自動車を選択しやすい環境の整備  
・自動車メーカーによる技術開発の促進を図る事業。

対象

NASVA

事務・事業  
スキーム

国交省が定めるロードマップに基づき、自動車の安全性について試験・評価・公表等を行う。

妥当性

自動車の安全性を「見える化」することでユーザーの安全な車選びに資することから妥当。

効率性

販売台数や技術開発の動向を踏まえた適切な対象車種の選定や試験項目の設定を行っており効率的。

### 予算の概況

(億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	71.8	73.2	73.8	74.4	76.4
決算額	71.8	73.2	73.8	74.4	-
予算 執行率	100%	100%	100%	100%	- %



運営費  
交付金



【試験・評価を実施】



フルラップ前面衝突 衝突被害軽減ブレーキ (対車両) 等

【公表】



アウトカム指標  
(政策効果)

自動車アセスメント評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率:80%以上

R2実績:80.9%

アウトプット指標  
(事業執行率)

自動車アセスメント評価実施車種数:8車種以上

R2実績:10車種

評価

A

8車種以上の評価を実施し、新車販売に対するカバー率も80%を超えているため。一方で、今後の技術状況を踏まえ、評価対象項目の検討が必要。

実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)

担当部署

自動車局安全政策課

事業／制度概要

予算の概況

目的・必要性

【事業者向け講習及び適性診断の実施】  
運行管理者等に対し、講習や適性診断を通じ、運転時の留意点等を助言・指導することで、事業者における安全意識の向上、重大事故の未然防止を目的とする事業。

対象

- ・運行管理者
- ・運行管理者試験受験予定者
- ・事業用自動車運転者

事務・事業スキーム

NASVAにおける運行管理者等に対する指導講習及び適性診断の実施及び民間参入の促進。

妥当性

自動車運送事業者、運行管理者、運転者等の安全意識の向上を図ることにより、事業用自動車による事故の削減に寄与している。

効率性

指導講習及び適性診断について、全国的に受講・受診の機会を確保しつつ、受益者負担の適正化や、民間機関等に対する指導講習教材の頒布・ナスバネット(適性診断システム)の提供などを通じた国費負担の圧縮を図っており、限られた予算で効果的に目標を達成できている。

アウトカム指標  
(政策効果)

自動車輸送事業者の運行の安全確保への活用度を評価し、事業者等に対する5段階評価の調査において、毎年度4.00以上

R2実績：指導講習 4.57、適性診断 4.43

アウトプット指標  
(事業執行率)

指導講習受講者数及び適性診断受診者数  
毎年度50万人以上

R2実績：519,274人

(億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	71.8 の内数	73.2 の内数	73.8 の内数	74.4 の内数	76.4 の内数
決算額	71.8 の内数	73.2 の内数	73.8 の内数	74.4 の内数	—
予算執行率	100%	100%	100%	100%	— %



事業用自動車の重大事故未然防止に貢献

評価

A

運行管理者及び運転者の安全意識の向上及び事故の未然防止に資するものと考えられるため。一方で、今後の道路交通環境を踏まえ、講習内容等の検討が必要。

実施主体

民間機関(公募)

担当部署

自動車局安全政策課

事業／制度概要

目的・必要性

【重大事故の調査分析・再発防止策の公表】  
社会的に大きな影響を与えた事業用自動車の事故について、事業用自動車事故調査委員会※において科学的・専門的見地から原因を調査・分析し、再発防止策をとりまとめて公表することにより、事故削減につなげていくことを目的とする事業。

※事業用自動車の重大事故について原因調査・分析を行うことを目的として平成26年6月に設置された法学、医学、工学等の専門家から構成される会議体(次項以降、「委員会」という)。

対象

自動車運送事業者

事務・事業スキーム

随意契約において本事業を担うこととなった民間機関において調査研究を実施。

妥当性

事故原因等を詳細に調査・分析し、再発防止策を実施することにより、事業者に対し、有効な安全対策を講じることを促すを通じ、類似の事故防止を図ることに寄与している。

効率性

事故調査・分析を国自らで実施せず、必要な知見・体制を有する民間機関に委託することにより、限られた予算で重大事故の調査・分析及び再発防止策の実施が効率的かつ効果的に実施できている。

アウトカム指標  
(政策効果)

令和7年までに、事業用自動車第1当事者の交通事故について、死者数を225人以下、人身事故件数を16,500件以下に減少させる。

R2実績:死者数 257人、人身事故件数 21,871件

アウトプット指標  
(事業執行率)

・特別重要調査対象事故の再現実験 毎年度2件  
・事業用自動車の重大事故の事故要因の調査分析及び再発防止策の提言 毎年度平均5件以上

R2実績:再現実験1件、事故要因調査分析・提言5件

予算の概況

(億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	0.67	0.64	0.57	0.57	0.57
決算額	0.66	0.63	0.57	—	—
予算執行率	99%	98%	100%	—%	—%

①事故の現地調査・再現実験  
(テストコースを用いた再現を追加)



②委員会における再発防止策の審議



③再発防止策の実施  
(動画等によるPRの拡充)

評価

B

事業用自動車の事故件数は目標に向かって着実に減少しており、調査結果・再発防止策の公表が事故防止に効率的に寄与しているものと考えられるため。一方で、更なる事故の削減に向けて、事故の詳細分析や具体的な再発防止策等を検討していくことが必要。

実施主体

一般競争入札により選定された者

担当部署

自動車局  
技術・環境政策課

事業／制度概要

目的・  
必要性

これまで、いわゆるマクロデータと言われる事故概要の把握が可能なデータを基に車両安全対策を実施している。  
今後、更なる車両安全対策の為、受傷部位や傷害程度等の医学情報を含む詳細な事故データを用いた分析(マイクロ分析調査)を行う。

対象

一般競争入札により選定された者

事務・事業  
スキーム

上記事業者が、調査・分析を行う。

妥当性

事故実態を踏まえた、有効な車両の安全対策に必要な調査であることから妥当。

効率性

予算の範囲内で分析対象とする事故類型を適正に選定しており妥当。

アウトカム指標  
(政策効果)

令和12年度までに、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人削減及び重傷者数を11,000人削減する。

R2実績：24時間死者数2,839人 重傷者27,774人

アウトプット指標  
(事業執行率)

事故データ1件毎のマイクロ分析調査項目数：  
55項目以上

R2実績：1件あたり50項目程度

予算の概況

(億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	0.31	0.32	0.2	0.2	0.2
決算額	0.29	0.29	0.2	0.19	—
予算執行率	93.5%	90.6%	100%	95%	— %

国土交通省から委託を受けた者

これまでになかった詳細データを用いた事故分析



・受傷部位  
・傷害程度  
等



・衝突方向  
・衝突の厳しさ  
・シートベルト着用有無  
等



更なる車両の安全対策

・重傷化を防ぐ安全装置の開発  
・事故自動通報システムの精度向上  
等

評価

B

事故データ1件毎に50項目程度についてマイクロ分析調査を行っているものの、更なる事故低減のためには、調査項目数を増加させるとともに、自動運転車等の新たな車両への対応を検討する必要があるため。

実施主体

民間事業者(公募)

担当部署

自動車局安全政策課

事業／制度概要

目的・必要性

【飲酒運転・健康起因事故対策、運行管理の高度化等】  
技術の進展や交通環境の変化等を踏まえ、飲酒運転の根絶や健康起因事故の防止、運行管理の高度化等の制度改正に係る調査・検討等を実施することにより、事業用自動車による事故を削減することを目的とした事業。

対象

・自動車運送事業者、運行管理者  
・事業用自動車の運転者

事務・事業スキーム

一般競争入札において本事業を担うこととなった民間事業者において調査研究等を実施。

妥当性

事故防止に資する取組を実施することにより、事業用自動車の事故の削減に寄与している。

効率性

飲酒運転事故や近年発生件数が高止まりしている健康起因事故等死傷者を伴いやすい事故及び安全の根幹をなす運行管理について重点的に対策を講じており、限られた予算での事故削減に大きく寄与している。

アウトカム指標  
(政策効果)

令和7年までに、事業用自動車が第1当事者の交通事故について、死者数を225人以下、人身事故件数を16,500件以下に減少させる。

R2実績:死者数 257人、人身事故件数 21,871件

- ①飲酒運転の体験型セミナーの開催回数 毎年20回以上
- ②健康起因事故対策マニュアル、ガイドラインの認知度 令和7年までに全業態で90%以上
- ③遠隔点呼の導入件数 令和7年までに100件以上

アウトプット指標  
(事業執行率)

R2実績: ① -、② 92.5%(平均値)、③ -

予算の概況

(億円)

	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	0.40	0.68	0.62	0.87	0.87
決算額	0.37	0.66	0.61	-	-
予算執行率	92.7%	96.7%	98.0%	-%	-%

飲酒運転の根絶に向けた対策



飲酒運転状態を体感可能な体験型セミナーや従業員への指導に関する実践講習を実施

運転者の健康状態に起因する事故の防止



自覚しにくい視野の欠損・狭窄について、タブレット等で早期に発見可能となるよう、視野障害スクリーニング検査手法を検討

社会情勢を踏まえた制度改正



高齢社会の進行や交通環境の変化を踏まえ、運行管理者の講習内容や運転者の適性診断の内容更新を検討



ICTの進展や普及状況を踏まえ、運送事業の安全確保の肝である運行管理業務への活用について検討

評価

A

事業用自動車の事故件数は目標に向けて着実に減少しており、事故防止対策が効果的に寄与しているものと考えられるため。一方で、更なる事故削減に向けて、飲酒運転や過労運転防止対策等に加え、ICT技術状況等を踏まえた施策の検討が必要。

実施主体

国土交通省

担当部署

自動車局  
保障制度参事官室・整備課

事業／制度概要

目的・必要性

自動車事故防止、自動車事故被害者救済の重大な支障となる無車検車・無保険車の運行を防止するために、対象車両のユーザー等へのハガキ送付による注意喚起を行うとともに、警察と連携した街頭検査等によりドライバーに対して直接指導・警告を行う事業。

対象

国土交通省

事務・事業スキーム

自動車局保障制度参事官室、整備課及び運輸支局等が車両の使用者等に対して直接指導・警告。

妥当性

無車検車両・無保険車両を減少させ、適切な整備機会の確保により、事故防止及び迅速な被害者救済に資するものであり、妥当。

効率性

自動車のユーザー等へ直接働きかけることで、うっかり失念していたユーザー等への効果は高い。執行率も高い水準で推移しているため効率的。

アウトカム指標  
(政策効果)

注意喚起ハガキの送付により是正した割合 30%以上

R2実績:33.9%

アウトプット指標  
(事業執行率)

予算執行率 70%以上

予算の概況

(億円)

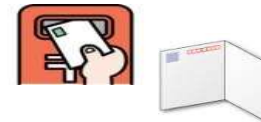
	H30	R1	R2	R3	R4
予算額	1.32	1.21	1.14	1.03	1.19
決算額	1.32	1.21	0.98	0.95	-
予算執行率	100%	100%	86%	92%	%

ユーザーへの注意喚起による是正

対象車両を抽出



是正を求めるハガキを送付



是正状況の確認



街頭検査における取締り

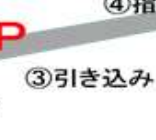
①ナンバー撮影



②車検切れ車両の捕捉



③引き込み



④指導・警告

評価

A

執行率は高水準で推移。より効率的な注意喚起・取締等が行われるよう、取組内容の見直しは必要。



実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)

担当部署

自動車局  
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・必要性

NASVAが施設を保有する療護センターにあつては、昭和59年設置の千葉療護センターをはじめ、療護センターの経年劣化等が進行しており、利用者の安全・安心の確保のため、老朽化対策を講じていくことや利用者ニーズを的確に把握し、療護センターの最適な機能の充実を図ることが必要。

対象

NASVAにおいて設置・運営している療護センター

事務・事業スキーム

毎年度所要額を申請し、交付決定された予算をもって事業を実施。

妥当性

遷延性意識障害者に安全・安心して、質の高い治療・看護を提供することが必須。さらに、利用者のニーズを踏まえた機能強化を図ることで、被害者救済の推進に寄与。

アウトカム指標  
(政策効果)

療護施設の退院患者における遷延性意識障害者評価表を用いた入院時スコアの平均値から退院時スコアの平均値の差が12.5点以上

アウトプット指標  
(事業執行率)

設備の更新等の実施率 80%以上

現状と課題

- 療護センターの設備は、耐用年数を大きく超過しているものが多く、今後、経年劣化が更に進行すると、停電など入院患者の生命に関わる事故が発生する恐れがある。
- 療護センターの利用者及びその家族、自動車事故被害者団体より、療護センターが提供するリハビリテーションの充実を期待する声が多く寄せられているが、期待に応えるための環境整備が進んでいない。



○安全・安心の確保

- 療護センターの老朽化対策については、利用者が安全に安心して利用できる環境を整備。



○機能の充実

- 利用者及びその家族、自動車事故被害者団体より多く寄せられている療護センターのリハビリテーションの充実等を図る。



実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)

担当部署

自動車局  
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・  
必要性

自動車事故による重度脊髄損傷者が、回復期を経過した後の維持期・慢性期において、リハビリテーションの機会の確保が困難であるとの声を受け、重度脊髄損傷者が、回復期以後も引き続き病院での継続的かつ十分な治療・リハビリ等の提供が受けられる環境を整備し、受傷から在宅復帰までの受け皿を確保する。

対象

自動車事故により脊髄を損傷し、常時介護が必要となった重度後遺障害者

事務・事業  
スキーム

令和4年度に国土交通省で行う検討会において作成した設置基準を用い、脊髄損傷者を中長期受け入れる病院を選定し、支援。

妥当性

「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」報告書の内容に沿い、自動車事故による重度脊髄損傷者の機能改善に資するものであり、妥当。

アウトカム指標  
(政策効果)

自動車事故被害者の受入れ患者数

アウトプット指標  
(事業執行率)

療護施設の設置・運営数の目標達成状況

現状と課題

一般病院では継続的な対応が困難



自動車事故により重度の脊髄損傷を負った者のうち、**在宅復帰まで2年超の期間を要した者が3割**

実施体制を構築した上で、**重度脊髄損傷者を対象とした療護施設を整備することにより自動車事故被害者救済対策の充実を図る**

実施主体

訪問系サービスを提供する事業者

担当部署

自動車局  
保障制度参事官室

事業/制度概要

目的・必要性

引き続き住み慣れた地域での生活を継続したいというニーズがある一方、訪問系サービスを提供する事業者の人材不足は深刻。人材不足を緩和するため、これらの事業者を対象とした人材確保に係る支援制度を創設。

※R3補正予算において、コロナ感染拡大に伴い、人材確保がより困難となる状況への対応として、居宅介護、重度訪問介護を行う事業者などを対象に介護職員等の確保に資する支援を実施

対象

訪問系サービスを提供する事業者

事務・事業スキーム

自動車局保障制度参事官室が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性

自動車事故被害者の介護者なき後を見すえた選択肢の幅を広げるとともに、在宅での療養環境の改善に資するものであり、妥当。

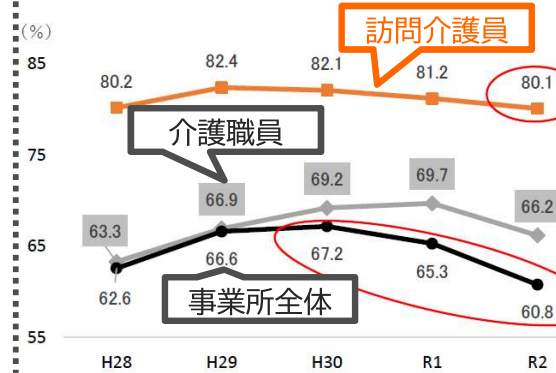
アウトカム指標  
(政策効果)

目標達成率 50%以上  
(新規雇用者数) / (目標新規雇用者数) × 100

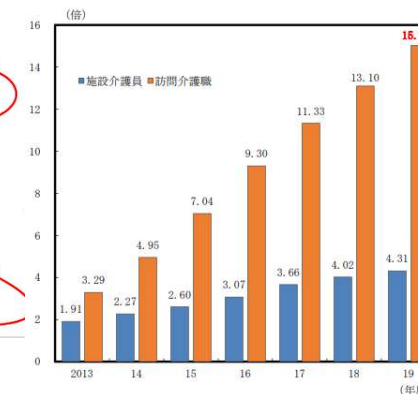
アウトプット指標  
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 70%以上

介護人材の不足感の推移



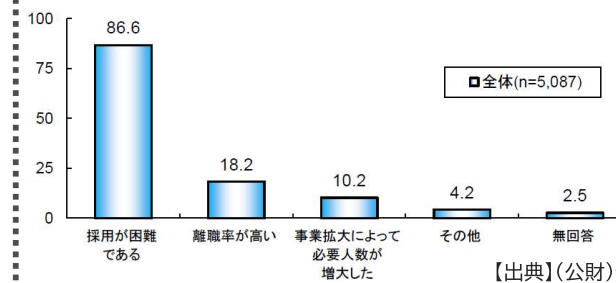
介護サービス職員の有効求人倍率



【出典】(公財)介護労働安定センター 介護労働実態調査

【出典】第182回社会保障審議会介護給付費分科会

なぜ介護人材が不足するのか



【出典】(公財)介護労働安定センター 介護労働実態調査

採用が困難である理由

- ① 他産業に比べて労働条件等が良くない(53.7%)
- ② 同業他社との人材獲得競争が厳しい(53.1%)

人材確保に要する経費の支援が必要

訪問系サービス事業所



補助

国土交通省

【補助要件】

補助対象年度中に在宅での療養生活を送る自動車事故被害者の利用があること

【補助対象】 介護職員の人材雇用に要する経費  
(例: 処遇改善や求人等に要する経費)

実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)、被害者・遺族団体

担当部署

自動車局  
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・必要性

自動車事故被害者等があらゆる時期において相談支援を気軽に受けられる環境の整備や、NASVAによる幅広い関連情報の提供を求める声が寄せられている状況を受け、NASVAにおいて、自動車事故被害者及びその家族、遺族の置かれている状況に対する理解を深め、これらの方々を構成員とする団体との交流、地方公共団体や障害者福祉団体との連携を図るほか、自動車事故被害者等のニーズに応じた相談先の紹介・情報提供等の充実に取り組む。

対象

自動車事故被害者、被害者関係者、遺族団体等

事務・事業  
スキーム

NASVAへの運営費交付金の交付及び、NASVAを通じた被害者・遺族団体への支援

妥当性

自動車事故被害に遭われた当事者、家族、遺族を直接的にサポートするものであり、クルマ社会の共助の仕組みにより支えることは妥当。

アウトカム指標  
(政策効果)

支援事業団体及びNASVAに対する自動車事故被害者からの相談件数等を検討

アウトプット指標  
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 70%以上

NASVAの相談支援機能強化

課題・現状

- ・NASVAが地方公共団体や障害者福祉団体、被害者・遺族団体等との十分な関係性を構築できていない
- ・被害者・遺族が相談支援を受けられる環境がない



「友の会」の運営  
(交通遺児等が参加)

介護料受給者・遺児以外の者も含めた  
自動車事故被害者全体の相談支援体制を強化

被害者・遺族団体の相談支援体制強化

課題・現状

- ・交通事故被害者を対象とした相談窓口は各種あるものの対応は日中に限定
- ・被害者・遺族団体への相談は夜間に集中する傾向がある中、無償での対応で継続性に課題

被害者・遺族団体の相談支援体制を強化

実施主体

国土交通省、独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)

担当部署

自動車局  
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・  
必要性

賦課金制度の導入に合わせて自動車事故被害者を対象とした支援制度やNASVAの認知度が低いことを踏まえ、継続的な周知・広報を実現するため、①まず知ってもらうこと、②知っていただいた方により深く理解していただくこと、③適切に活用いただくこと、を柱に広報の充実を図る。

対象

自動車事故被害者・家族・遺族、  
自動車ユーザー等

事務・事業  
スキーム

- ① 自動車局保障制度参事官室において広報の専門家の知見を得ながら実施
- ② NASVAへの運営費交付金の交付

妥当性

自動車ユーザーに負担いただいた自賠責保険料を原資とした運用益収入や賦課金の活用方法を周知するとともに、有効に自動車事故被害者に活用いただくための取組みであり、妥当。

アウトカム指標  
(政策効果)

被害者支援・NASVAの認知度

アウトプット指標  
(事業執行率)

過去3年平均アクセス数を超える専用HPやNASVA・HPへのアクセス数



各種ポスター等の作成・配布、SNSの活用等

専用HPの設置・運営

被害者ノートの配布

ターゲット広告の実施

NASVAの広報強化

訴求コンテンツの作成

実施主体

自動車整備事業者等

担当部署

自動車局整備課

事業／制度概要

目的・必要性

衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全装置が搭載された車両が普及している一方で、装置の誤作動による事故が起きている。自動車が安全に使用されるように点検・整備を適切に行うことの重要性は益々高まっており、国土交通省において、自動車の点検・整備が確実に実施できる環境を構築するために必要な経費の一部を補助する制度。

対象

自動車整備事業者 等

事務・事業スキーム

自動車局整備課において、補助金交付団体を通じ、補助対象者から申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性

衝突被害軽減ブレーキ等を搭載する自動車による事故防止に資するものであり、妥当。

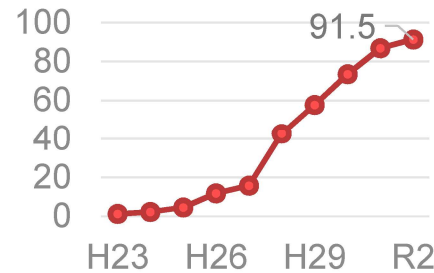
アウトカム指標  
(政策効果)

1整備工場当たりの事故車の年間入庫台数  
(R1年度:92 [台/事業場]  
→R17年度:40 [台/事業場])  
(2035年度)

アウトプット指標  
(事業執行率)

予算(補助金)執行率:70%以上

衝突被害軽減ブレーキの新車への搭載率



※「ASV技術普及調査(乗用区分)」より

自動車ユーザーからの不具合情報

- ▶衝突被害軽減ブレーキ搭載車で衝突の可能性が全くない状態で衝突警報が出る。これまでに7回警告が出ている。
- ▶高速道路にて自動車の間維持機能を使用して前方の走行車両を追従していたが、気が付くと前方車両を認識せず加速をはじめていた。

※「自動車のリコール・不具合情報」より

補助対象者

補助

補助金執行団体

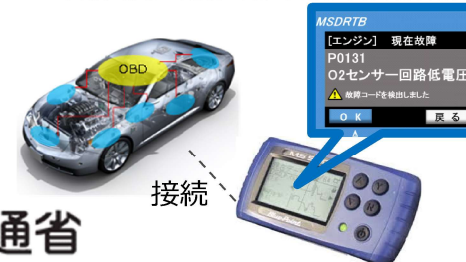
【補助要件】

補助事業対象年度中に先進安全装置に整備等に必要の設備(スキャンツールなど)を導入すること

【補助対象】

先進安全装置の整備等に必要の設備の導入経費・当該装置の活用に必要な研修等の経費 等

※「スキャンツール」とは、自動車のコンピューターに接続し、先進安全装置等の故障情報を読み出すツール



<研修の様子>

実施主体

地方公共団体

担当部署

自動車局旅客課

事業／制度概要

目的・  
必要性

高齢化の進展に伴う高齢運転者の増加に伴い、高齢運転者による交通事故の防止が課題となっているところ、免許返納を促進するための取組を実施

対象

地方公共団体

事務・事業  
スキーム

検討中

妥当性

高齢者による交通事故の防止、高齢者の移動手段の確保に直接的に資する施策であり、妥当

アウトカム指標  
(政策効果)

- ・高齢者による運転事故数
- ・高齢者によるバス・タクシーの利用率
- ・年間運転免許返納数 等を想定

アウトプット指標  
(事業執行率)

予算執行率 〇〇%以上

関連する図を配置

