

今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会（第9回）
議事次第

日 時：令和4年7月12日(火)
13時00分～15時00分
(Web会議方式)

1. 開会
2. これまでにいただいた意見について
3. これまでの意見を踏まえた被害者支援・事故防止対策について
4. 自賠責制度の理解増進について
5. 意見交換
6. 閉会

(配付資料)

議事次第

出席者名簿

資料1 委員意見と意見に対する国土交通省の考え方

資料2 被害者支援・事故防止対策の充実に向けた具体的検討事項
について

資料3 自賠責制度の理解増進について

参考資料 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 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

資料1 委員意見と意見に対する国土交通省 の考え方

令和4年7月12日

委員からのご意見(被害者等支援関係)①

事業番号	事業名	ご意見	意見に対する回答
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)	<p>「自動車事故被害者受入環境整備事業」は、介護者が介護出来なくなったとき、被害者とその家族の安心につながる非常に重要な施策である。</p> <p>特にグループホームについては、手を挙げてくれる事業所は全国で数か所しかない残念な結果となっている。</p> <p>現在事業に手を挙げてくれている事業所を調査し、事業所が手を挙げやすい条件や現状改善のための必要な事柄を調べ、今後多くの事業所が手を挙げやすいようにして欲しい。 (桑山委員)</p>	<p>多くの事業者に応請頂けるよう、本事業の周知広報活動に努めるとともに、今年度の申請状況等を注視し、検討して参ります。</p>
被6	社会復帰等促進事業	<p>高次脳機能障害者の社会復帰促進事業が令和4年度から開始される事に対して大いに期待したい。(古謝委員)</p>	—
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	<p>プライバシーに配慮しつつ、施策の策定に向けてNASVAの訪問支援のデータ活用をお願いしたい。年間に3500人の介護料受給者の在宅訪問をされており、非常に貴重な生データであり、ニーズをしっかりと汲み上げて欲しい。 (桑山委員)</p>	<p>支援の充実や見直しを行う際には、必要に応じて、介護料受給者のニーズ等の把握にかかる調査方法等を、被害者団体や有識者のご意見をいただきながら検討してまいります。</p>

委員からのご意見(被害者等支援関係)②

事業 番号	事業名	ご意見	意見に対する回答
被12	被害者等支援の充実に係る調査研究	必要性は認めるが、本財源を活用する取り組みなのであれば、自動車事故被害者の方の支援に役立っているという成果をより一層明確に示すべき。(加藤委員)	自動車事故の被害者支援対策を真に効果的な対策とするための調査研究を実施するための経費で、自動車事故被害者や家族の療養生活における負担軽減や遺族のケアなど、自動車事故による被害を受けた者のための対策を効果的に講じるための取り組みであることから、本財源を活用した取り組みとさせていただきたいと思います。なお、調査結果が支援施策の改善にどのように反映されているかについては、今後、より一層わかりやすい説明や情報公開に努めてまいります。

委員からのご意見(被害者等支援関係)③

事業番号	事業名	ご意見	意見に対する回答
被15	在宅生活支援 (訪問系サービスの充実)(仮)	<p>必要性は認めるが、本財源を活用する取り組みなのであれば、在宅生活をされている自動車事故被害者の方の支援として真に必要なであるということを一層明確に示すべき。 (加藤委員)</p>	<p>本事業は、自動車事故被害者の介護者なき後を見すえた療養環境の改善及び生活の選択肢の拡大を図る観点から、国会における審議を踏まえ、新たに取り組むこととして提案させていただいたところです。</p> <p>自動車事故被害者の中には引き続き、在宅での生活を希望される方もいらっしゃるほか、本取り組みは交通事故の加害者にも被害者にもなり得る自動車ユーザー自身が最も裨益するものであると考えることから、自動車ユーザー全体の共助の仕組みとして、ユーザーの皆様にご負担をお願いし、それを財源として行うことが適当であると考えます。なお、コロナ禍において自動車事故被害者の皆様から、介護人材が極度に不足しているという声を受けて、昨年度、同様の事業を緊急的に本事業の補正予算で計上しておりますが、現在も継続している介護の担い手不足の状況、国会での提案等も鑑みてこれを恒久化するものです。</p>
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)	<p>被害者、遺族団体の相談窓口の強化。各団体との連携を充実させて頂きたい。 (古謝委員)</p>	<p>NASVA支所における被害者・遺族団体との連携強化を実現するために必要な人員の確保、施策の充実に取り組んでまいります。</p>

委員からのご意見(被害者等支援関係)④

事業 番号	事業名	ご意見	意見に対する回答
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	<p>自動車ユーザーに負担を求める以上、その使い道についてユーザーの理解を得ることは不可欠である。しかし、現状は事故被害者の皆様が置かれた状況でさえ、広く認識されているとは言い難い。</p> <p>また、この制度によって救われるべき事故被害者の方が、不知により制度を利用できないという事態もあってはならない。</p> <p>JAFでは、これまでも季刊誌のJAFMatelによって事故の悲惨な実態や被害者の方の置かれた状況を取り上げる取り組みをおこなってきたが、本来、国において、より積極的に取り組んでいただくもの。</p> <p>そして、速やかに実施すべきであり、例えば年度内に措置をすることも視野に、スピード感をもって取り組んでいただきたい。 (坂口委員)</p> <p>制度導入に向け、新たな負担をユーザーに強いる前に最優先で行うべき事業と考える。ただ、具体的な内容が無い中予算5億円というのは大雑把すぎる。また、本来は広くかつスピード感をもって取り込む必要があるので、この財源だけで賄うだけではなく、一般会計予算も投入して行うべき。(加藤委員)</p>	<p>委員ご指摘も踏まえ、令和5年度を待たずに令和4年度のうちにできることから広報PRに取り組んでまいります。</p> <p>財源についてもスピード感をもった対応を実現する観点から、どのような選択肢がありうるか、よく検討してまいります。</p>

委員からのご意見(被害者等支援関係)⑤

事業 番号	事業名	ご意見	意見に対する回答
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	<p>制度導入に向け新たな負担をユーザーに強いる前に、最優先で行うべき事業と考える。具体的な内容がなく、また、裏付けもないなか、予算5億円というのは、あまりにも大雑把すぎるのではないか。具体的な方策については、購入時や車検時に自動車ユーザーに対して自賠責制度そのものや今回の改正点などの理解促進に向けたビラを直接配布し、自賠責保険の使い方なども含め必ず目に触れ自動車ユーザーにあまねく渡せる仕組みが必要と考える。 ※ SNSで掲載した、発信しただけでは着実な理解促進は進まない。(金子委員)</p>	<p>委員ご指摘も踏まえ、令和5年度を待たずに令和4年度のうちにできることから広報PRに取り組んでまいります。 また、具体的な方法につきましても、SNS等による広報PRに加えて、保険会社等のご協力を得ながら、多くの自動車ユーザーに情報をお届けできるよう努めてまいります。</p>
		<p>自動車ユーザーに対してナスバの取り組みなどの広報の充実を図る。賦課金を導入するに当たり解りやすく説明をする必要がある。車検の時に自賠責保険の運用目的や取り組みなど、広報しても良いのではないか。(古謝委員)</p>	<p>自動車ユーザーとの接点を意識した広報PRの実施について検討をさせていただいているところであり、NASVAの取り組みの広報の充実、賦課金導入に向けたユーザー理解の促進に取り組んでまいります。</p>

委員からのご意見(事故対策関係)

事業 番号	事業名	ご意見	意見に対する回答
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)	自動車の安全性能の更なる技術開発に期待する。性能が良くなれば事故も軽減されるが、購入価格も高騰するので、補助金などの制度活用も視野に入れてはどうか。(古謝委員)	自動車アセスメントの結果、安全性能の高い自動車が広く普及することにより、安全装置の価格の低減も図られています。また、ご指摘の補助金につきましては、ユーザーから徴収する限りある財源の中で、より対策の必要性が高い事業用自動車に対して実施しております。
事10	高齢運転者対策	高齢者の事故軽減の取り組みは各自治体とも連携しながら取り組む必要がある。免許返納した時、移動手段が難しいなど課題が多い。(古謝委員)	ご指摘のとおり、免許返納の促進の取り組みの主体である自治体や警察との連携が必要であり、適切な方策について、検討してまいります。
		人に起因するとは言え、地方公共交通政策(モビリティ社会の構築)に関する事業についてまで自賠責保険料を原資とするのは域を超えたものとする。(金子委員)	高齢運転者による事故の発生を抑止することは大きな課題であると認識しております。そのための対策として、運転免許の返納を促進することは、安全安心なクルマ社会を形成する上で必要不可欠であると考えており、その趣旨は他の事故防止対策とも共通するものであると考えております。一方で、委員ご指摘のようにその用途が野放図に拡大することは適当でないと考えておりますので、対策の範囲については事故防止の域を逸脱することのないよう、取り組んでまいります。
		必要性は認めるが、他の財源で実施すべき。必要な対策とは思いますが、地方公共交通政策(モビリティ社会の構築)に関する事業まで自賠責保険料を原資とするのは域を超えたものではないか。(加藤委員)	

委員からのご意見(その他)①

事業番号	事業名	ご意見	意見に対する回答
	NASVA関係	<p>国会での議論にあったように、被害者支援はNASVAの「1丁目1番地」の業務である。様々な被害者のニーズを汲み上げるとともに、とりわけ短期入院・入所事業はニーズがあるにも関わらず実際に利用に結び付いておらず、実際に有効な施策になるようにして欲しい。(桑山委員)</p>	<p>NASVAは、先日の国会で理事長が答弁したとおり、事故被害者等の方に寄り添ってそのニーズにできるだけこたえていくことが基本的な使命と考えております。これまでは体制的な制約もありましたが、今般の賦課金導入に伴って、被害者支援業務の一層の充実と必要となる体制の確保に取り組み、被害者の皆様の声を適切に反映した施策になるよう努めてまいります。</p>
その他	全般	<p>新たな負担を自動車ユーザーに強いることとなるなか、それぞれの事業の必要性は認識するものの、すべてを実行に移すのではなく、緊急性の高い事業、自賠責特別会計で対応しなくてはならない事業等を再度検討し、限りある予算内で最大限の効果を求め、将来不安を解消する。(金子委員)</p>	<p>介護者なき後対策の充実やリハビリ機会の確保をはじめ、自動車事故被害者の置かれている現状を解決するための施策実施は喫緊の課題であり、真に必要と考える事業を盛り込んでいるところです。事故防止についても、新たに生じる交通事故による被害者のできる限りの減少に取り組むことは将来に向けて必要不可欠な取り組みであり、被害者・遺族団体のご要望も考慮し、真に必要と考える事業を盛り込んでおります。これらの施策を実施することではじめて、将来の不安を少しでも軽減できることにつながるものと考えています。</p>

委員からのご意見(その他)②

事業 番号	事業名	ご意見	意見に対する回答
その他	効果検証関係	<p>国会の議論や附帯決議を踏まえると施策の効果検証は用途を明かした上で、第三者の視点を反映しておこなうことが不可欠である。</p> <p>また、当事者である自動車ユーザーや被害者がそのプロセスに参加することが極めて重要と考える。</p> <p>来年度以降においても、自動車ユーザー・自動車事故被害者双方の声がしっかりと反映される、事業の効果検証の枠組みを設けることを求める。(坂口委員)</p>	<p>委員からのご意見も踏まえ、来年度以降にも継続的に事業の効果検証を行う枠組みを設け、その中で、被害者等の事故当事者の皆様及び自動車ユーザー団体の皆様からのご意見を頂戴すべく検討を進めてまいります。</p>

民間運用益事業について

- ✓ 保険金の支払のみでは救われない自動車事故被害者が存在するなどの課題。
- ✓ このため、自賠責保険・共済運用益事業を実施し、被害者救済・事故発生防止を図っている。
- ✓ 自賠責保険・共済の収支改善に影響しない範囲において、第三者委員会の審議を経て事業を実施。

国の被害者保護増進等事業と民間運用益事業の考え方

- ✓ 国は被害者の保護及び自動車事故発生防止を図る責務を有する。(改正後自賠法第77条の2)
→国においては、全国一律で提供されるべき事故被害者への給付等、被害者の保護増進及び自動車事故の発生防止を図るために必要な事業のうち、自賠責保険料の一部を原資に直接的な業務を実施。
Ex.(被害者等支援事業の例) 重度後遺障害者に対する介護料の支給
(事故防止対策事業の例) より高い安全性能を有する自動車を点数化して公表する「自動車アセスメント」 等
- ✓ 民間は、自賠責保険・共済を運用する立場から、生じた運用益の一部をもとに、国会決議等を踏まえ、国の取組を補完・促進するもの、又は呼び水となる先駆的事業や水準向上に資する事業を実施。
Ex.(補完・促進する取組の例) 国の事業としては実施されていない事業(例:交通事故被害者に対する研修会等開催費用補助 等)
(先駆的な取組の例) 実績の蓄積により今後、国からの支援に繋がり得る民間の先駆的な取組(グリーンケア等)への支援 等

資料2 被害者等支援・事故防止対策の充実 に向けた予算要求に対する考え方

令和4年7月12日

療護施設の
機能強化

令和4年度

約40億円



令和5年度

増額要求
(令和4年度比)

療護センターにおけるリハビリ機能の強化、治療改善効果の向上により、遷延性意識障害者の療養環境の改善、脱却者数の増を目指す。

脊髄損傷の方向け
療護施設の新設

令和4年度

—



令和5年度

新規要求
(令和4年度比)

脊髄損傷の方を対象としたリハビリを中心に据えた療護施設を新設。重度の脊髄損傷を負った方のリハビリ環境を整備し、将来の社会復帰を見据えた取組みを推進。

高次脳機能障害者の
社会復帰の促進

令和4年度

0.4億円



令和5年度

増額要求
(令和4年度比)

高次脳機能障害の方を中心に社会復帰に向けたリハビリを適切に受けられる環境を整備し、将来の社会復帰・住み慣れた地域への復帰を目指した取組みを推進。

介護者なき後対策
の強化

令和4年度

3.7億円



令和5年度

増額要求
(令和4年度比)

介護者なき後の生活の場となるグループホーム等の新設を支援するとともに、在宅での生活の継続を視野に入れた環境整備を目指すことにより、介護者なき後への不安軽減に取り組む。

救急医療機器の
導入廃止

令和4年度

0.0億円



令和5年度

廃止

他制度による支援の状況、国土交通省による支援へのニーズ等に鑑み、廃止

自動車アセスメント
の充実

令和4年度

74億円の
内数

令和5年度

増額要求
(令和4年度比)

自動車の安全性能の「見える化」を図ることにより、自動車ユーザーが自動車の購入に際して、より安全な自動車を選択していただけるよう促し、安全・安心なクルマ社会の実現を目指す。

先進安全技術の
普及促進

令和4年度

8.5億
円

令和5年度

増額要求
(令和4年度比)

事故発生の防止に効果的な衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の普及を促進することにより、支援を必要とする事故被害者の発生を抑制することを目指す。

資料3 自賠責制度の理解増進について

令和4年7月12日

広報の目的

- ✓ 国土交通省において実施する被害者等支援を自動車事故による被害に遭われた当事者・家族、遺族に漏れなく届けること
- ✓ 新たなユーザー負担(賦課金)への理解増進を図ること

必要なことは何か。

- ✓ 国土交通省による被害者等支援を知ってもらうこと
- ✓ 独立行政法人自動車事故対策機構の認知度を上げること
- ✓ クルマ社会の安全・安心の確立のためには、被害者等支援と事故防止対策を合わせて「クルマの両輪」として実施することの理解を得ること
- ✓ 一般会計からの繰戻し、賦課金の使途拡大等、財源を巡る状況について周知すること

広報PRの進め方

基本的考え方

- ✓ 被害者等支援や事故防止対策が自賠償の枠組みでされていること、NASVAの認知度は非常に低いこと
- ✓ 被害者等へのアウトリーチとユーザーの理解促進それぞれ趣旨と目的に応じた対策が必要
- ✓ 世代ごとに普段使うツールや行動パターンを踏まえた広報PRが重要

広報PRの基盤となるポータルサイトの作成

- ✓ 被害者等支援や事故防止対策、NASVAをわかりやすく、簡潔に紹介
- ✓ 被害者等の置かれている現状を紹介
- ✓ 被害者等支援や事故防止対策を巡る財源の状況について紹介

被害者等へのアウトリーチ

保険会社・病院等を通じたアウトリーチ

- ✓ 被害者等支援のリーフレット
 - ✓ 「交通事故にあったときには」
 - ✓ 「被害者ノート」
- をそれぞれ適切な時期に適切な場所で配布
(関係団体の協力を仰ぐことも検討)

ユーザーの理解促進

被害者等支援・事故防止、自賠償保険、財源の理解増進

自賠償保険の加入促進と合わせた
被害者等支援等への理解促進

- ✓ InstagramやYoutube等の活用
- ✓ Yahoo!等の検索結果に応じた広告
- ✓ 交通広告(電車内・駅構内ビジョン等) 等

被害者等支援・事故防止と
財源へのユーザー理解促進

- ✓ InstagramやYoutube等の活用
- ✓ 自動車・バイク等の購入時や車検時等の
接点を意識したポスター等による周知 等

世代やメディアの特性を踏まえた広報PRを実施(関係団体の協力を仰ぐことも検討)

R4年度 秋

R4年度 秋

R4年度 冬

R5.4

スケジュール

ポータルサイトの運用開始

SNS等を活用した広報PR

パブリックコメントの実施

新制度への移行

被害者等支援・事故防止の効果検証について

令和4年7月12日
自動車局

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

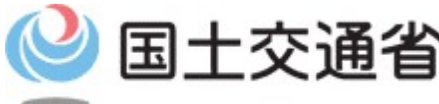
【補助対象】救急医療機器



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
 短期入院の利用を促進するため、利用者のニーズ（リハビリ等）に対応できる協力病院の機能強化が必要。

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%	-%



【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

協力病院

補助

（医用テレメーター）

（特殊浴槽）

国土交通省

評価 C

利用者のニーズ(リハビリ等)に対応できる協力病院の機能強化を図るための令和4年度予算における見直し効果を要検証。

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
------	---	------	------------------

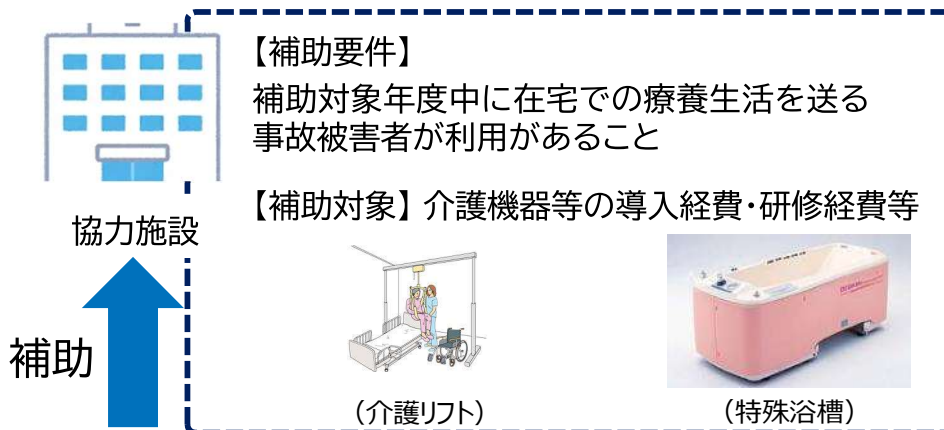
事業／制度概要

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、 <u>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。</u>
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	短期入所の利用を促進するため、利用者のニーズ(夜間における医的ケア等)に対応できる協力施設の機能強化が必要。

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	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%	-%



【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

協力施設

補助

(介護リフト)

(特殊浴槽)

国土交通省

評価 C

利用者のニーズ(医的ケア等)に対応できる協力病院の機能強化を図ることために、令和5年度以降における制度見直しが必要

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	-%	-%	-%	-%	-%

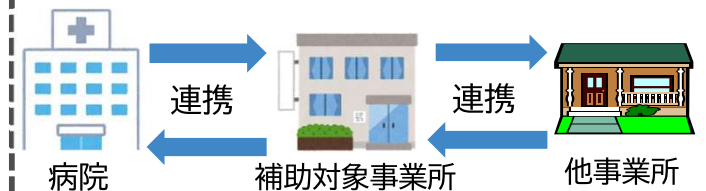


自立訓練を提供する事業所

補助

国土交通省

【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



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

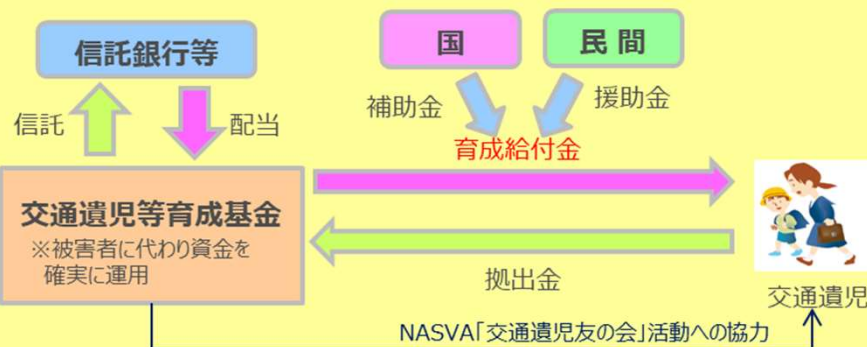
予算の概況

(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受給資格を認定し、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

支給



交付

【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



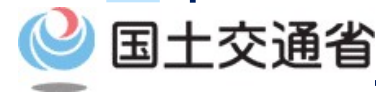
療護施設の設置・運営



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
(指標は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%	- %

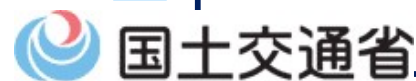


交通遺児等

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

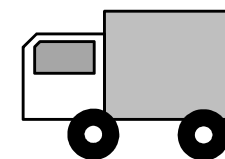
予算の概況

(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	8.33の内数	—
予算執行率	95%	97%	95%	98%	—%

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)

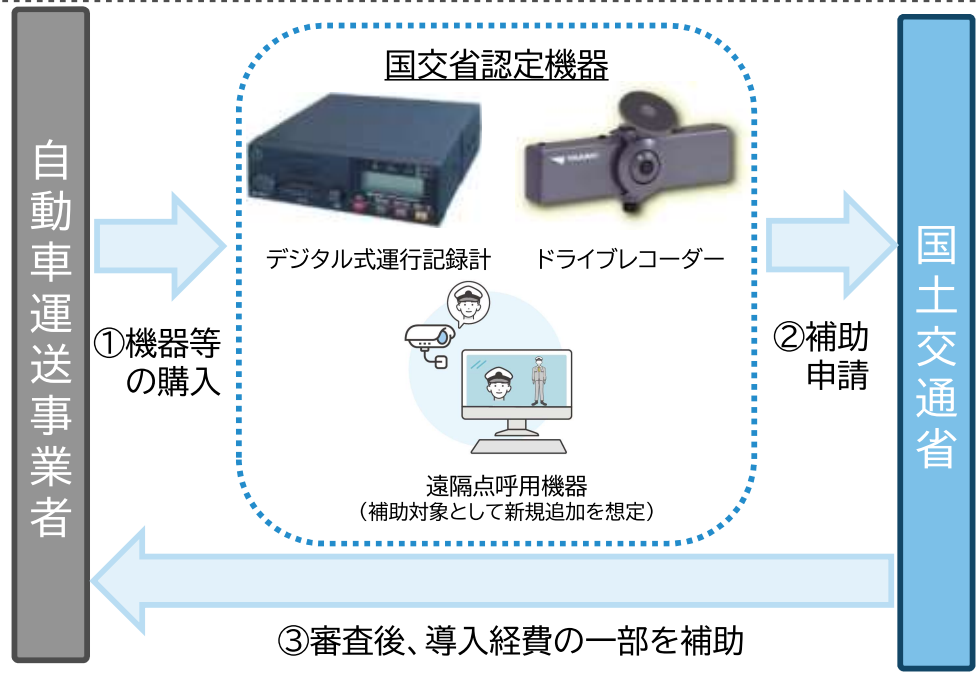
ASV及びデジタル式運行記録計等の導入件数
毎年度3,000件以上(事1と事2を合わせた指標)

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	8.33の内数	—
予算執行率	95%	97%	95%	98%	—%



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。

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。

	(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

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

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	0.57	—
予算執行率	99%	98%	100%	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	0.78	-
予算執行率	92.7%	96.7%	98.0%	90.3%	-%

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・取締り等が行われるよう、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)

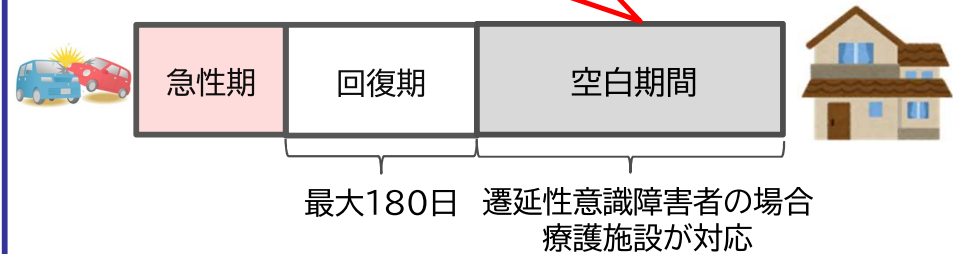
自動車事故被害者の受入れ患者数

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。

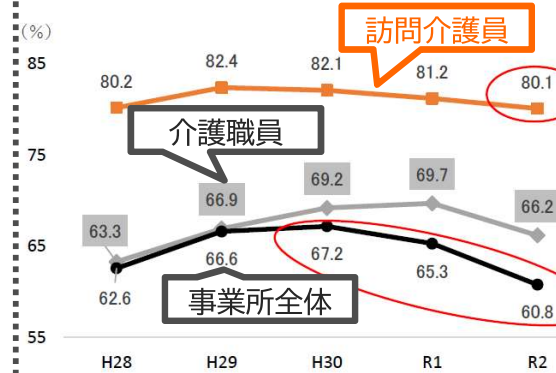
アウトカム指標
(政策効果)

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

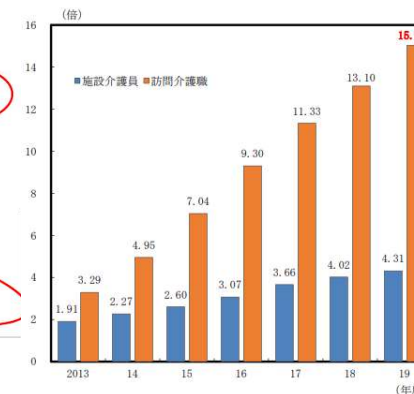
アウトプット指標
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 70%以上

介護人材の不足感の推移



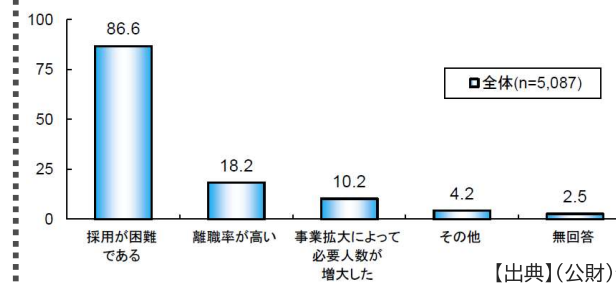
介護サービス職員の有効求人倍率



【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。

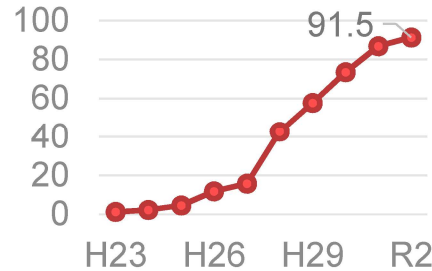
アウトカム指標
(政策効果)

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



接続

スキャンツール



<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、高齢者の移動手段の確保等により、高齢運転者の免許返納を促進することで、安全・安心なクルマ社会の実現を推進

対象

地方公共団体

事務・事業スキーム

高齢運転者の免許返納の促進に意欲的に取り組もうとする地方公共団体を支援

妥当性

高齢者の移動手段の確保などにより、高齢運転者の免許返納の促進を図ることは、交通事故の防止に直接的に資する施策であるとともに、高齢運転者対策を求める遺族団体の要望にも添うものであり、妥当。

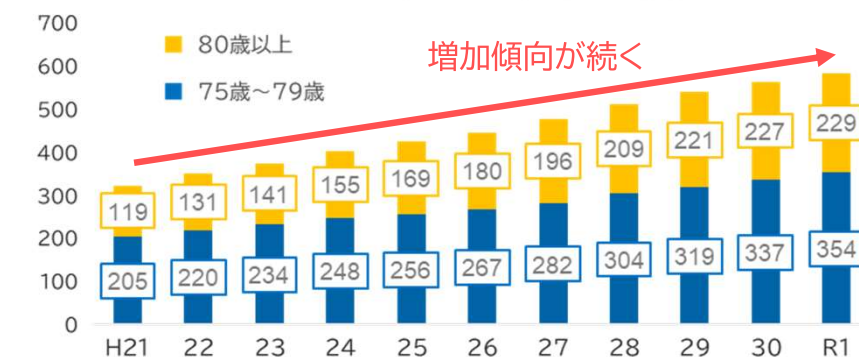
アウトカム指標
(政策効果)

- ・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

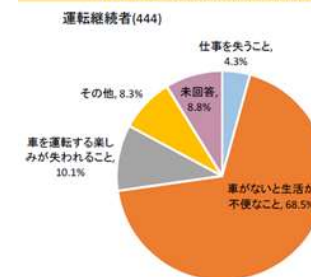
アウトプット指標
(事業執行率)

予算執行率 70%以上

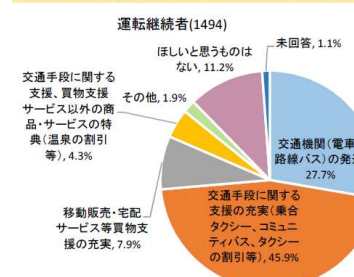
75歳以上及び80歳以上の運転免許保有者数の推移



【自主返納をためらう理由】



【運転継続者が求める支援の内容】



【出典】第3回 高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議(2017年3月17日)資料4

➡ 移動手段の確保の面から免許返納を支援することが必要

スキーム案

地方公共団体

高齢者の移動手段の確保等の観点から高齢運転者の免許返納を促進するための取組みを実施

