

今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会（第10回）
議事次第

日 時：令和4年9月29日(木)
14時00分～16時00分
(Web会議方式)

1. 開会
2. 令和5年度概算要求の概要（自動車事故対策勘定）について
3. 令和5年度以降の財源構成について
4. 賦課金額の算定方法について
5. 効果検証のあり方について
6. 意見交換
7. 閉会

(配付資料)

議事次第

出席者名簿

- 資料1 令和5年度概算要求の概要（自動車事故対策勘定）について
資料2 令和5年度以降の財源構成について
資料3 賦課金額の算定方法について
資料4 効果検証のあり方について

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 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 令和5年度概算要求の概要 (自動車事故対策勘定)について

令和4年9月29日

概要

- 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、様々な態様が存在。
 - また、被害者、その家族や遺族の精神的苦痛の緩和も重要。これらを踏まえ、その別に応じた被害者等支援の充実を図る。
- * 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

療護施設の機能強化 **拡充**

- 課題**
- 入院患者のリハビリ環境のさらなる改善
 - 進む老朽化への対策、盤石な感染症対策等新たなニーズへの適切な対応



老朽化の進む千葉療護センター(築38年)

遷延性意識障害からの治療改善にさらに取り組むとともに、老朽化や感染症への対策を講じることで安心できる環境整備を推進

高次脳機能障害者の社会復帰促進 **拡充**

- 課題**
- 高次脳機能障害の早期発見
 - 高次脳機能障害に合わせた地元での社会復帰



高次脳機能障害を早期に発見し、適切な自立訓練を受けられる機会確保を推進し、地元での社会復帰を促進。

脊髄損傷に対応した療護施設の新設 **新規**

- 課題**
- 重度の脊髄損傷者が受傷後、長期にわたって、継続的にリハビリを受けられる受け皿の整備



受傷後、長期に渡って、継続したリハビリを受けられる環境整備を推進し、事故による脊髄損傷者の社会復帰を促進。

被害者・遺族等団体の相談支援 **新規**

- 課題**
- 深夜にも及び被害者・遺族等からの相談にボランティアで対応する被害者・遺族等団体への大きな負担



被害者・遺族団体による相談窓口の構築・継続を支援し、被害者等の精神的負担の軽減を促進。

後遺障害が残った者、その家族又は遺族の置かれている状況を踏まえた支援の充実に取り組むことにより、幅広く自動車事故の被害に遭われた方を支える社会の実現を目指す。

概要

- ・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とともに、事故被害者の介護者なき後の生活の場に対する多様なニーズに対応するため、グループホーム等の新設等を支援するほか、在宅での生活継続のニーズに対応するため、居宅介護事業者等の支援に新たに取り組む。
- ・また、必要な支援の情報を確実に事故被害者へ届ける(アウトリーチ)とともに、自動車ユーザー理解の促進に取り組む。

介護料の支給等 **拡充**

課題 ● 日常生活において抱える経済的負担の軽減が必要

障害の程度に応じて
日々の介護経費を支援



NASVA職員による訪問支援

【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

※特Ⅰ種：Ⅰ種のうち、自力による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：脳損傷、脊髄損傷及び胸腹部臓器損傷で随時介護を要するもの。

【介護料支給対象】

- 介護用品** 介護用ベッド、消耗品(紙おむつ、導尿カテーテル等) 等
- 介護サービス** ホームヘルプ、訪問入浴、訪問看護 等

合わせて、介護料受給者の家庭への訪問支援も実施

介護者なき後を見据えた対策の充実 **拡充**

課題

- グループホーム、居宅介護事業所を開設する場合、開業準備に係る経費(人材確保に係る経費や介護機器等の導入等に要する経費)等のインシヤルコストの負担が大きく自己資金の確保が困難
- 介護人材の確保が困難
- 介護者なき後に至る前からの自宅以外(施設等)の利用経験の確保

- ・グループホーム、居宅介護事業所等の開設を支援するとともに、継続した介護人材の確保等を支援することにより、生活の場の確保を推進
- ・短期入院・入所の利用を促進



施設利用の状況

事故被害者へのアウトリーチ、ユーザー理解の促進 **新規**

※アウトリーチとは…「被害者ノート」等の情報提供ツールを活用し、支援を要する事故被害者に必要な情報を確実に届ける取組み

- 被害者等支援の認知度の向上
- 自賠法改正に伴う賦課金の使途拡大に係るユーザー理解促進

令和4年の自賠法改正における衆参両院における附帯決議を踏まえ、事故被害者への被害者等支援制度の周知によるアウトリーチ、賦課金の使途拡大に係るユーザー理解促進に取り組む。

・上掲のほか、障害の態様に応じた被害者支援の充実・改善、遺族支援の検討に係る調査・研究にも取組み、効果的な施策実施に取り組む。

※ 自動車事故被害者救済や自動車事故発生防止に係る事業等に必要な経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

自動車事故発生防止事業の充実・強化③

～自動車運送事業の安全総合対策事業、自動車アセスメント事業等～

拡充

事項要求

概要

- 自動車による痛ましい事故の被害者を一人でも減らすため、先進安全自動車(ASV)や事故防止に資する先進機器の購入支援、自動車の安全性能の見える化等を通じ、先進的な安全技術の一層の普及・向上に取り組むとともに、自動車事故発生防止に資する事業のさらなる充実・強化を図る。

自動車運送事業の安全総合対策事業

拡充

- 先進安全自動車(ASV)の普及を促進し、事故の削減を図るため、自動車運送事業者に対して、対象装置搭載車と非搭載車の差額補助(1/2)を実施。
- 令和5年度より、「事故自動通報システム」、「自動車間距離維持+自動車線維持」を補助対象に追加するとともに、トラックについて1台当たりの補助上限を15万円から20万円に拡充。
- 過労運転防止に資する機器の導入や、高度な運行管理を実現するための機器(デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー)の導入等の支援を実施。



自動車アセスメント事業

拡充

- 自動車ユーザーが安全性の高い自動車等を選択しやすい環境を整備するとともに、メーカーに対してより安全な製品の開発を促すため、自動車等の安全性能評価(自動車アセスメント)を実施。

1. 評価試験の実施 衝突試験、自動ブレーキ試験など、様々な安全性能を評価

衝突安全性能評価(7項目)

予防安全性能評価(8項目)

事故自動通報



フルラップ 前面衝突



側面衝突 等



パダール踏み間違い加速抑制



自動ブレーキ 等



2. 結果の公表

結果を車種ごとに点数化して公表。



メーカー:スバル
車種:レガシィ アウトバック

『自動車安全性能2021』ファイブスター大賞受賞

自動車事故発生防止事業のさらなる充実・強化

新規

拡充

- 上掲のほか、さらにASVの整備環境確保、高齢運転者対策、自動車事故の原因究明・防止対策・技術向上に係る調査・研究、無保険車・無車検車対策等自動車事故の発生防止のために必要となる事業を拡充していく。

※ 自動車事故被害者救済や自動車事故発生防止に係る事業等に必要となる経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

概要

- 平成6年度及び7年度に、財政事情の悪化を理由として自動車安全特別会計から一般会計に繰り入れられた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状況にある。
- そのため、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しとして、54億円(令和4年度と同額)に加え、さらなる増額分について事項要求を行う。

一般会計

| 年度 | 繰入額 |
|-------------------------------|-----------------|
| 平成6年度 | 8,100億円(当初) |
| 平成7年度 | 3,100億円(当初) |
| 年度 | 繰戻額 |
| 平成8年度 | 1,544億円(補正) |
| 平成9年度 | 808億円(補正) |
| 平成12年度 | 2,000億円(当初) |
| 平成13年度 | 2,000億円(当初) |
| 平成15年度 | 569億円(補正) |
| ~ | ~ |
| 平成30年度 | 23億円(当初) |
| 令和元年度 | 37億円(当初) |
| | 12億円(補正) |
| 令和2年度 | 40億円(当初) |
| | 8億円(補正) |
| 令和3年度 | 47億円(当初) |
| | 8億円(補正) |
| 令和4年度 | 54億円(当初) |
| 繰入残高5,952億円(令和4年度末見込み) | |
| 元本 | 4,848億円 |
| 利子相当額 | 1,104億円 |

繰入額
11,200億円

令和3年度
までの繰戻額
7,098億円

令和4年度
繰戻額
54億円

自動車安全特別会計

自動車事故対策勘定 (令和4年度末見込み)

5,412億円
(繰入残高)

積立金
1,441億円

- 被害者支援
- 事故防止

保障勘定 (令和4年度末見込み)

539億円
(繰入残高)

剰余金
610億円

- 政府保障事業
(ひき逃げ・無保険車による事故被害の救済)

自動車事故対策事業

被害者支援

- 療護施設の設置・運営
- 介護料の支給 等



千葉療護センターのワンフロア病棟

事故防止

- ASV(先進安全自動車)の導入補助
- 自動車安全性能の評価の実施 等



自動ブレーキのアセスメント

予算要求の考え方

令和3年の大臣間合意(財務・国交)において、安全・安心な自動車社会の実現を図るため、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とともに、毎年度の繰戻額については、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するとされている。令和5年度の繰戻しについては、令和4年度予算における繰戻額の水準を踏まえつつ、繰戻額の増額が図られるよう要求する。

資料2 令和5年度以降の財源構成について

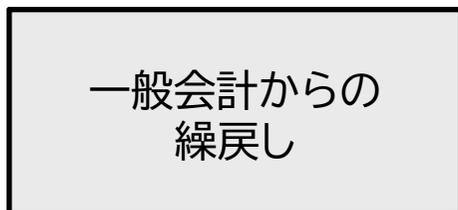
令和4年9月29日

制度改革後における財源構成の割合(繰戻し・賦課金・積立金取崩し)の検討

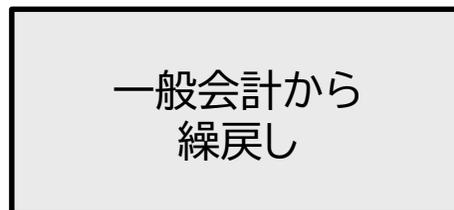
積立金は、これまでの議論及び改正自賠法の附帯決議を踏まえ、一定期間(フェーズ1)では、自動車ユーザーの負担抑制に活用するものの、自然災害への対応等臨時的な歳出に充てるために必要な規模(500億円程度)を維持する期間(フェーズ2)では、積立金の取崩しは行わないことを念頭に財源構成の割合について検討。

これまでの議論の振り返り

現在



フェーズ1(積立金取崩し期間)



フェーズ2(積立金水準維持期間)



積立金の推移



積立金の取崩し

賦課金による取崩しの抑制

【改正自賠法附帯決議】

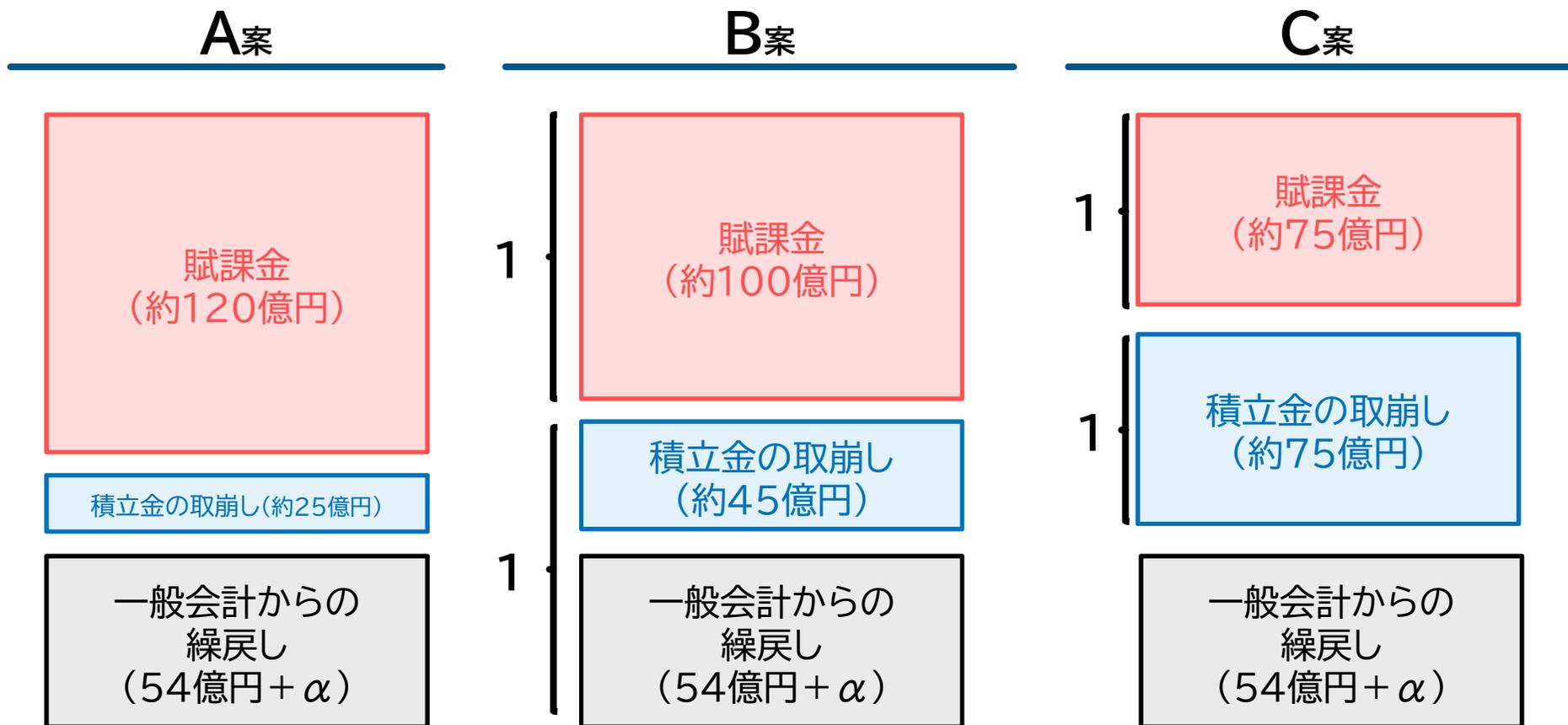
積立金はユーザー負担の抑制に活用後、臨時的な歳出に備える資金として水準維持

積立金(500億円)

制度改革後における財源構成の割合(繰戻し・賦課金・積立金取崩し)

これまでの議論及び改正自賠法附帯決議のポイント

- 積立金は一定期間は歳出の一部に充てて、負担の抑制を図りつつ、この水準をできる限り長期間維持する。
- 将来、運用状況の大幅改善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、ユーザー負担軽減を行う。



※今後の不測の歳出により、維持期間は更に短くなる恐れ

 賦課金水準
維持期間

40年程度
(以後見直し)

20年程度
(以後見直し)

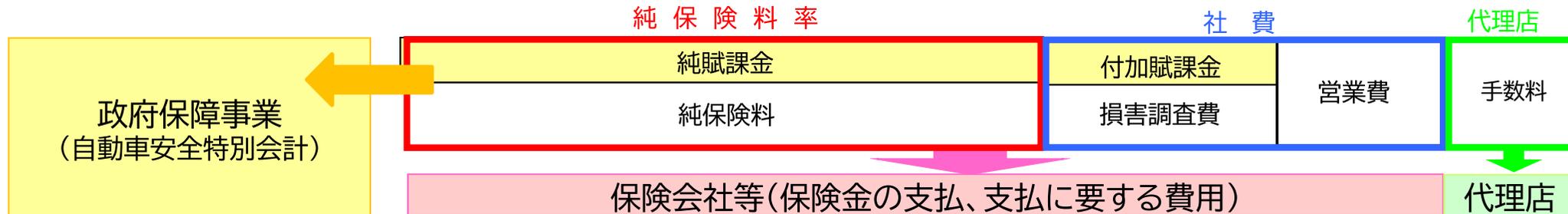
10年程度
(以後見直し)

資料3 賦課金額の算定方法について

令和4年9月29日

自賠責保険料の考え方

現在の自賠責保険料の内訳



▶ 従来の賦課金は保障事業(ひき逃げ被害救済等)に充当する分を、保険料に連動する形で課している

今回の改正に伴う論点

【前提】

- ① 「被害者支援」と「事故防止」に活用されることから、従来の保障事業の賦課金とは異なる性質
 - ▶ 賦課金としては一体だが、保障事業に充てる分の金額は、勘定内において適切に区分予定
- ② これまでの議論では、全車種に一律・同一の賦課金(150円を超えない範囲)とする前提で議論

【論点】

- ①について ▶ 従来の保障事業の賦課金とは異なる算定方法とすべきではないか
- ②について ▶ 自動車ユーザーの負担を極力抑えるという視点で、全車種一律・同一が適切か

車種別の賦課金額の考え方

最高グループでも150円を超えない額

一律負担分



車種グループ別
変動費

先を見据えた対策で、安全・安心なクルマ社会の実現に裨益することから一律の負担を頂く

事故リスクを一定程度考慮するため、車種グループ別の変動制とする

自賠責保険料(12ヶ月契約)

事故リスク
高

変動部分の額

自賠責保険料の違い



標準



高
(20,000円以上)

中
(10,000円~20,000円)

低
(10,000円未満)

低

資料4 効果検証のあり方について

令和4年9月29日

検討会における効果検証の枠組みに係る主なご意見

- ✓ 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。
- ✓ 効果検証に際しては被害者・遺族等の関係団体からも参加させていただいて、組み込んでいただきたい。

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。…

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。

.....
論点3 **定期的な効果検証をどのように実施するか。**

} 第7回、8回の検討会で議論

} 今回以降の検討会で議論

被害者保護増進等事業に関する検討会(仮称) 全面的に公開

会長 自賠審会長の兼務 副会長 WG座長

委員
・学識経験者 ・公益代表委員 ・被害者・遺族代表委員 ・ユーザー代表委員


WG意見を反映被害者保護増進等事業の効果検証に関するワーキンググループWG(仮称) 一部公開

座長 学識経験者

・被害者・遺族代表委員 ・ユーザー代表委員


報告

自賠責審議会(金融庁に設置、例年1月に開催)