

今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会（第12回）
議事次第

日 時：令和5年1月16日(月)
10時00分～12時00分
(Web会議方式)

1. 開会
2. 令和5年度予算案の概要（自動車事故対策勘定）について
3. 賦課金額の考え方について
4. 最終とりまとめ骨子案について
5. 意見交換
6. 閉会

(配付資料)

議事次第

出席者名簿

資料1 令和5年度予算案の概要（自動車事故対策勘定）について

資料2 賦課金額の考え方について

資料3 最終とりまとめ骨子案

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年度予算案の概要 (自動車事故対策勘定)について

令和5年1月16日

1. 被害者救済対策

○ 脊髄損傷に対応した療護施設の新設

【(独)自動車事故対策機構運営費交付金】 令和5年度予算額(案)：9,398百万円の内数

重度の脊髄損傷者が受傷後、長期に渡って、継続的にリハビリを受けられる受け皿の整備が課題であるところ、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する。

○ 被害者・遺族等団体の相談支援

【被害者保護増進等事業費補助金(相談支援事業)】 令和5年度予算額(案)：180百万円

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が課題であるところ、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する。

○ 介護者なき後を見据えた対策の充実

【被害者保護増進等事業費補助金】 令和5年度予算額(案)：1,064百万円

グループホーム、居宅介護事業所の開業準備に係る経費等のイニシャルコストの負担が大きく自己資金の確保が困難であることや介護者なき後に至る前からの自宅以外(施設等)の利用経験の確保等が課題であるところ、新規開設や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するとともに、短期入院・入所の利用を促進する。

○ 事故被害者へのアウトリーチ、ユーザー理解促進

【被害者保護増進等事業委託費】 令和5年度予算額(案)：675百万円

被害者等支援の認知度の向上や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が課題であるところ、事故被害者への被害者等支援制度の周知、賦課金の使途拡大に係るユーザーの理解を促進する。

2. 事故防止対策

【(独)自動車事故対策機構運営費交付金】 令和5年度予算額(案)：9,398百万円の内数

○ 自動車アセスメント事業の充実

...自動車等の安全性能の評価・公表を行う自動車アセスメント事業について、新たな評価項目の設定のため、「通信を利用した衝突回避支援技術」の評価に向けた調査を実施する等、一層充実した取組を推進する。

自動車事故対策業務 予算の推移 (単位：百万円)	令和3年度	令和4年度 (a)	令和5年度 (案) (b)	増減額 (b-a)	増減倍率
	14,423	14,709	20,012	5,303	1.36

拡充
予算額:9,660百万円の内数

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 【予算額:9,398百万円の内数】

- 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

脊髄損傷に対応した療護施設の新設 新規 【予算額:9,398百万円の内数】

- 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。

高次脳機能障害者の社会復帰促進 拡充 【予算額:82百万円】

- 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。

被害者・遺族等団体の相談支援 新規 【予算額:180百万円】

- 課題**
- 深夜にも及ぶ被害者・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



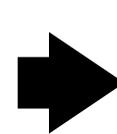
被害者・遺族団体による相談窓口の構築・継続を支援し、被害者等の精神的負担の軽減を促進。

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。

拡充
予算額:5,925百万円
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** 【予算額:4,127百万円】

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** 【予算額:1,064百万円】

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** 【予算額:675百万円】

- 課題** ● 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用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、賦課金の用途拡大に係るユーザー理解促進に取り組む。

予算額: 12,477百万円の内数

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～

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** 【予算額:1,334百万円】

・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** 【予算額:9,398百万円の内数】

・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



2. 結果の公表 結果を車種ごとに点数化して公表。



自動車事故発生防止事業のさらなる充実・強化 **新規** **拡充** 【予算額:1,745百万円】

・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、無車検車・無保険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。

一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し

概要

- 一般会計に繰り入れた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。
- 毎年度の繰戻額は、法律や大臣間合意に基づき、財務省及び国土交通省が協議の上、決定。
- 令和5年度予算において、繰戻額は**60億円**に増額。

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)
	12億円(補正)
令和5年度	60億円(当初)
繰入残高5,880億円(令和5年度未見込み)	
元本	4,848億円
利子相当額	1,032億円

繰入額
11,200億円

令和4年度
までの繰戻額
7,164億円

令和5年度
繰戻額
60億円

自動車安全特別会計

■ (現行)自動車事故対策勘定 (令和5年度未見込み)

5,340億円
(繰入残高)

積立金
1,411億円

- 被害者支援
- 事故防止

■ (現行)保障勘定 (令和5年度未見込み)

539億円
(繰入残高)

剰余金
606億円

- 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



■ 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



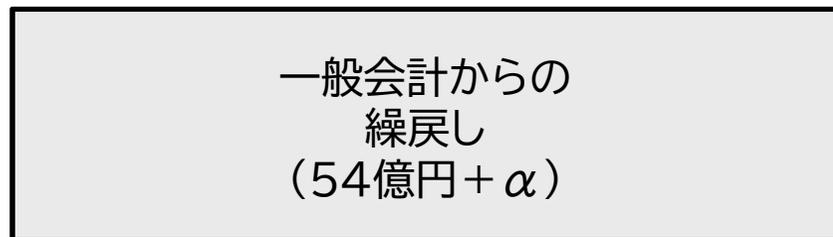
資料2 賦課金額の考え方について

令和5年1月16日
自動車局

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。

財源構成の割合



- ✓ 積立金の取崩しペースと自動車ユーザーの負担を勘案
- ✓ 事故被害者の介護環境を確保する必要性、自動車技術の進展を考慮し、高齢者人口が最大になる等、社会の大きな転換点となる2040年頃をターゲットとして設定
- ✓ 不測の事態が発生した場合に対応するため必要な規模の積立金を確保できるように財源構成のバランスを考慮して積立金を取崩し

1台当たりの平均的な年間賦課金額

125円程度

新たな賦課金額について

考え方について

- ・ 前回までの議論で、車種別の保険料を一定程度勘案しつつ、負担額について3グループに分類。
- ・ 大多数(全契約台数の約4分の3)を占める自家用乗用車(普通、軽)保険料を基準として、車種毎の保険料の差や、平均的な負担を年間1台125円とすることを勘案し、車種グループを区分。
- ・ 自家用乗用車より保険料が一定程度高い車種グループ(タクシーなど)には、150円、低い車種グループ(原付など)には100円の賦課金を設定

グループ1	タクシー ट्रাক バス	150円
グループ2	自家用乗用車 軽自動車	125円 (基準額)
グループ3	バイク 原付 緊急自動車(パトカー、消防車等)	100円

新たな自賠責保険料について

R5年度以降の自賠責保険料について

- 1月13日、金融庁の自賠責審議会において、R5年度以降の保険料は自賠責保険の収入と支出が見合う料率水準とすることが適当であるとされ、全車種平均で引き下げの方向性が示された
- 自賠責審議会の議論を踏まえ届出される料率には、賦課金の変更が反映される

【参考】第145回自賠責保険審議会資料(資料1「令和4年度料率検証結果について」より抜粋)

(注) 1. 自賠責共済を含む全自賠責事業者について集計したものである。

(1) 純保険料率水準

(単位：億円)

検証結果	契約年度	収入純保険料 (収入純掛金) A	支払保険金 (支払共済金) B	収 支 残 (A-B) C	損 害 率 (B ÷ A × 100) D	予定損害率(122.3%) に対する乖離率 E
	2022年度	5,335	5,872	△ 537	110.1%	^(注2) △10.0%
2023年度	5,349	5,771	△ 422	107.9%	^(注2) △11.8%	

(注) 2. 予定損害率(122.3%)に対する乖離率は次のとおりである。

$$2022年度：\Delta 10.0\% = [(110.1\% \div 122.3\%) - 1] \times 100$$

$$2023年度：\Delta 11.8\% = [(107.9\% \div 122.3\%) - 1] \times 100$$

(単位：億円)

滞留資金	2021年度	7,458 ^(注3)
------	--------	-----------------------

(注) 3. このうち、5,965億円を2021年4月改定で純保険料率の引下げに織り込んでいる。

「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」

最終とりまとめ案(骨子)

中間とりまとめまでの振り返り

1. 被害者支援対策・事故防止対策のための安定的な財源の必要性

- 令和3年7月とりまとめの「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」の報告等を踏まえ、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。
- 一方、自動車事故対策勘定の運用益で事業費を賄う再保険制度廃止時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、積立金に依存した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。
- 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、一般会計からの繰戻しが継続されること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。

2. 安定的な財源確保の方策とその用途等について

- 一般会計からの繰戻しは、合意した期限までに繰入金全額の繰戻しが実施されてこなかったことは大変遺憾。令和3年12月22日の大臣間合意を踏まえ、残額の繰戻しに向け、令和4年度の繰戻額の水準を踏まえ、継続して着実に繰戻すことを財務・国交両省に求める。
- その上で、安定的な財源の確保手法は、クルマ社会の共助の観点、また受益と負担の関係を最も明確に整理できる観点から、賦課金方式が現実的な選択肢。
- 施策の拡充に係る今後の財政需要に対応するため、現時点において想定し得る、既存の財源では賄いきれない歳入を確保するために必要となる最大値の水準は、車両1台あたり年間150円と考えられる。現時点で想定される最大値を超えない、できる限りユーザー負担の抑制を考慮した水準を、長期に渡って維持する観点から引き続き検討をすることが適当。
- 保障勘定と自動車事故対策勘定を統合するとともに、統合後の積立金は、臨時的な歳出に備えた500億円規模を確保することとして、その水準に至るまでの間、取崩しを継続することによって、賦課金の水準を抑え、自動車ユーザー負担の抑制を図ることとする。
- 負担者の納得感が得られるよう、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。積極的に情報を発信するとともに丁寧な説明を行うなど自動車ユーザーの理解を得るための努力が不可欠。

中間とりまとめ以降の議論について

3. 自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の改正

- ①賦課金の使途の拡充による被害者支援対策及び事故防止対策の恒久化
 - ②自動車事故対策勘定及び保障勘定の統合
 - ③被害者保護増進等事業の実施
- 等を内容とする自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の改正案が令和4年6月に成立。
- 附帯決議では、
 - ①繰入金残額の約六千億円全額を、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
 - ②事故被害者等のニーズに応じた、長期的なものも含めた被害者支援の充実
 - ③自動車ユーザーの理解を得られるよう丁寧な説明や発信を行い、また、負担抑制に努めること
 - ④効果検証を適切に行うとともに、毎年実施すること等が盛り込まれた。

4. 具体的な賦課金の考え方に係る検討

- 被害者保護増進等事業として実施すべき事業の内容とその規模につき、従来の予算において実施している事業と新規の事業について、労災保険の事業や民間における運用益事業の効果検証手法を参照として、それぞれ必要性や規模について効果の検証を実施。
- 検証を経て、個別の事業については、継続して効果を検証することとしつつ、来年度以降の被害者保護増進等事業の歳出規模については、これまで十分な救済対策を講じることができなかった事故被害者等への支援や介護者なき後対策の充実など、事故被害者等のニーズを踏まえた対策を講じるため、相当程度拡充することが適当であると判断。
- 積立金は、一定期間は経常的な支出に充ててユーザー負担の抑制に活用するが、自然災害等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。
- 積立金の取崩しペースと自動車ユーザーの負担、また我が国の人口構成や自動車の技術進展等の要素も考慮し2040年頃をターゲットとして、必要な規模の積立金を確保することも考慮して財源構成のバランスを保てるように積立金を取崩すことが適当。具体的には100億円程度を賦課金の歳入で賄う。この場合の1台当たりの平均負担額は年間125円。

- 車種毎の保険料の差、1台当たりの平均的な負担を 125 円とすることも考慮し、車種毎に3グループに分けグループ別の賦課金を適用することとし、太宗を占める自家用乗用車の保険料を基準に考えて自家用乗用車に近いグループに 125 円、それより一定程度高いグループには、150 円、一定程度安いグループには 100 円の賦課金額を適用。

5. 継続して検討すべき課題

- 被害者保護増進等事業の実施に当たっては、令和3年7月の「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」及び本検討会における議論も踏まえた上で、被害者の生活の実態、事故の発生状況その他の考慮すべき事項や、目標及び目標の達成のために実施すべき事項を定めた「被害者保護増進等計画」を、被害者その他関係者の意見を聴取した上で作成すべきである。
- 被害者保護増進等事業の使途の「見える化」については、附帯決議の内容に鑑みて、被害者団体その他の関係者からの意見を踏まえることができるよう、被害者団体、ユーザー団体、学識者等からなる「被害者保護増進等事業に関する検討会（仮）」を設置し、事業の効果検証を毎年実施すべきである。また、社会経済情勢の変化等が生じた場合には、同検討会において、必要に応じ、「被害者保護増進等計画」の見直しを検討する。
- 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しは、令和3年12月の財務大臣・国土交通大臣間の合意に基づき、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令和4年度予算における繰戻額の水準の継続は最低限確保し、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おいては弾力的に対応するなど、全額の繰戻しに向け、着実な繰り戻しを求める。
- 自動車ユーザーに負担を求める以上、その理解を得るため賦課金の必要性や使途について、これまで以上に積極的な情報発信と周知に関する不断の取り組みの徹底を継続するほか、支援制度が確実に被害者の手元に届くように、アウトリーチに関する取り組みをより一層強化する必要。