

「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

～自動車事故被害者支援対策及び事故防止対策の
安定的・継続的な実施に向けて～

令和5年2月

今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会

目 次

はじめに.....	1
I. 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.....	2
1. 現行の被害者支援対策・事故防止対策の位置づけ.....	2
2. 現行の被害者支援対策・事故防止対策を巡る状況.....	2
3. 自動車事故対策勘定の持続可能な仕組みへの転換.....	6
II. 安定的な財源確保の方策とその用途等について(中間とりまとめまでの議論).....	6
1. 一般会計からの繰戻しについて.....	6
2. 財源の確保にかかる検討.....	7
3. 賦課金の仕組み.....	7
4. 自動車事故対策勘定に設けられる積立金の取扱い.....	8
5. 負担額のあり方.....	8
6. 被害者支援対策・事故防止対策として実施すべき施策.....	8
III. 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.....	9
1. 法改正の概要.....	9
2. 附帯決議.....	10
IV. 具体的な賦課金の考え方に係る検討.....	11
1. 被害者保護増進等事業として実施すべき事業とその規模の検討.....	11
2. 令和5年度以降の財源構成の検討.....	12
3. 自動車1台あたりの賦課金額の検討.....	13
V. 継続して検討すべき課題.....	14
1. 今後の被害者保護増進等事業の効果検証について.....	14
2. 一般会計からの繰戻しへの対応について.....	15
3. 自動車ユーザーの理解促進に向けた取り組みについて.....	15

はじめに

昭和 30 年の自動車損害賠償保障法(以下「自賠法」という。)制定以来、国土交通省では、自動車損害賠償責任保険及び自動車損害賠償責任共済(以下「自賠責保険」という。)並びに政府保障事業により、自動車の運行によって生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度を確立することで、被害者の保護を図るとともに、各種の被害者支援対策や事故防止対策を推進してきた。現在の被害者支援対策や事故防止対策は平成13年に自賠責保険における政府再保険制度を廃止等するための自賠法等の改正(以下「平成 13 年改正」という。)の際に確立された制度に則り、政府再保険制度において生じていた累積運用益等を財源として必要な対策を講じてきた。

しかしながら、自動車事故被害者等からさらなる施策の充実を求める声をいただくとともに、医療・介護技術の進歩や介護者の高齢化など、自動車事故被害者救済対策を取り巻く情勢が変化してきたことを踏まえ、令和3年7月に「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」がとりまとめられ、今後の被害者支援の充実に向けた方向性が示されたほか、新技術を活用した事故防止対策の実用化・普及が急務となっている。このように、施策の充実を図るニーズは高まっているが、その財源に目を向けると、運用利率の大幅な低下により、平成 13 年改正の制度設計時において想定していた水準の運用益収入を得ることは困難となっているほか、平成6年及び平成7年の自動車損害賠償責任再保険特別会計(当時。現在の自動車安全特別会計保障勘定及び自動車事故対策勘定。)から一般会計への繰入金残額の残額が令和5年度末(見込み)において約5,880億円存するものの、一般会計の厳しい状況を踏まえると、平成30年度から再開された一定の繰戻しが継続されても、自動車事故対策勘定において設置されている積立金は早ければ十数年程度で枯渇するおそれがある。被害者支援等のニーズは長期にわたる中で、有限の積立金だけに依存する構造では、現在の水準の被害者支援対策や事故防止対策の持続可能性を将来にわたって見通すことも難しくなっており、被害者やその家族、遺族の方々に将来に向けた不安を抱かせてしまう状況となった。こうした状況を踏まえ、様々な分野の有識者の知見や被害者・遺族団体、自動車ユーザー団体の意見等をいただきながら、今後の自動車事故対策勘定のあり方を検討し、被害者支援対策や事故防止対策の充実を図りつつ、これらの対策を安定的に継続して実施していくための財源のあり方を検討するため、令和3年8月、自動車局に「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」を設置し、13 回にわたって議論を積み重ねてきた。

令和4年1月には今後の自動車事故対策勘定に関し、一般会計の繰戻しの継続を前提に賦課金を拡充し、安定的な財源を確保することで、被害者やそのご家族が安心して生活できる社会を実現するとして「中間取りまとめ」を行い、これに基づき、「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」が令和4年6月に国会で可決・公布された。

本検討会では、国会での質疑や附帯決議を踏まえ、今後の被害者支援対策・事故防止対策全般として実施すべき施策や、拡充することになった賦課金額の具体的な水準、自動車ユーザーの理解を得るための取り組み、施策の効果検証のあり方等の課題を、法改正以降も半年以上にわたって議論を重ねてきた。本検討会は、国土交通省を始めとする関係機関等に対して以下の通り提言を行い、誰もが事故の被害者になり得る社会において、自動車事故の被害者やその家族が安心して生活できる社会、自動車事故のない社会の実現に向けた取り組みが前進することを希望する。

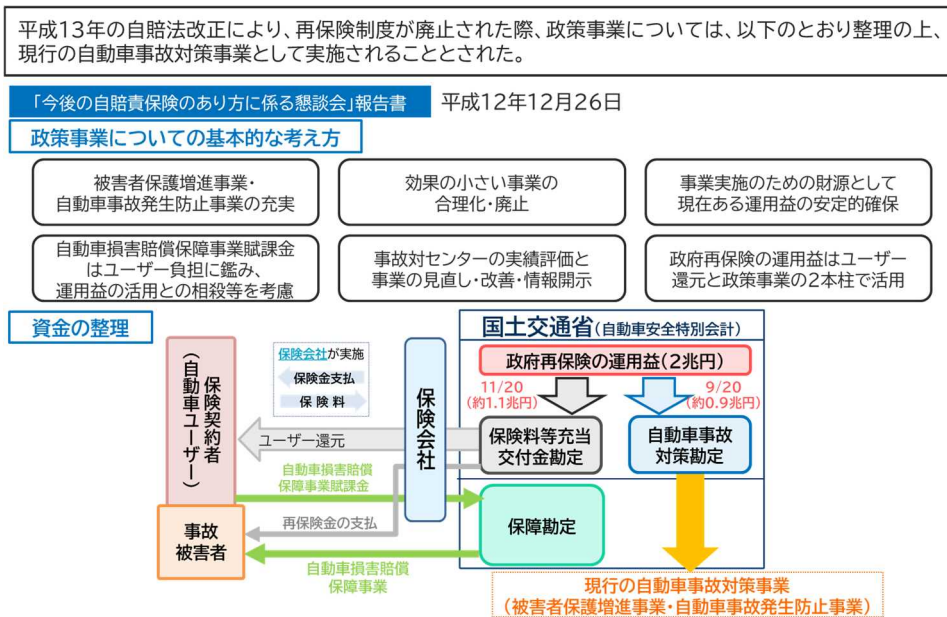
I. 被害者支援対策・事故防止対策のための安定的な財源の必要性

1. 現行の被害者支援対策・事故防止対策の位置づけ

現行の被害者支援対策・事故防止対策については、平成13年改正以前は、自賠法上、明確に位置づけられておらず、国において政府再保険制度に付随的なものとして実施していた。平成13年改正時、政府再保険の再保険料の累積運用益を活用して行ってきた被害者支援対策及び事故防止対策は、自賠責保険では対応できない分野への対応を図ることにより、自賠責保険と相まって、自動車事故対策の充実に貢献してきたものであり、政府再保険制度廃止後もその必要性は変わるものではない、という観点等に基づき、自賠法上、積極的かつ明確に位置づけることとされた。

その際、現行の被害者支援対策・事故防止対策は、平成13年改正以前は、自賠責保険制度に付随した累積運用益の活用という位置づけであったところ、平成13年改正後は、政府再保険制度の廃止の際に残った累積運用益の使途として行うべきとの政策判断に基づき行うものとの位置づけに変化した。これを踏まえ、現行の自動車事故対策事業に係る規定は、自賠責保険と相まって被害者支援等を図るものとして自賠法に位置づけることとされ、累積運用益という有限の財源で実施する措置であることを踏まえ、当分の間の措置として、本則ではなく、原始附則（自賠法附則第4項～第6項）に位置づけることとされた。

【図1】平成13年改正時における考え方の整理



2. 現行の被害者支援対策・事故防止対策を巡る状況

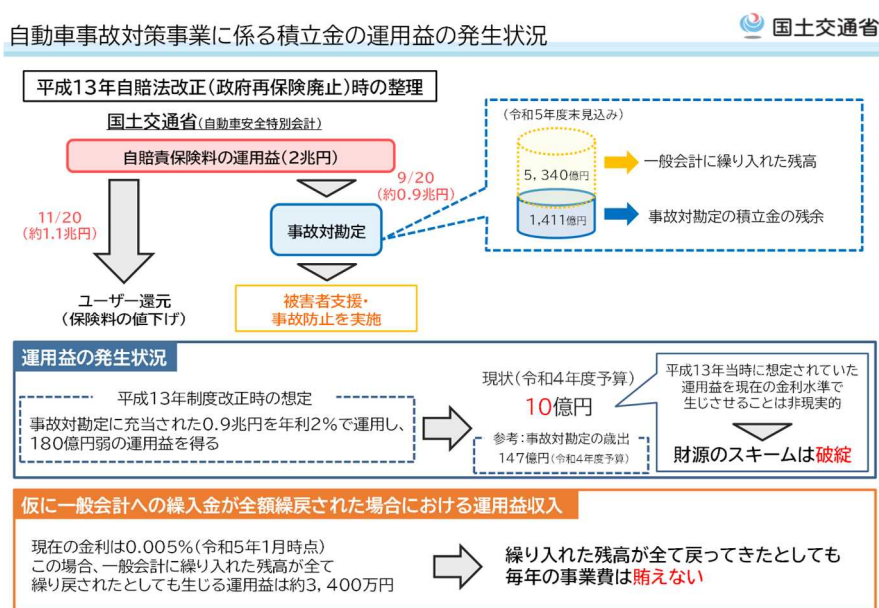
現行の被害者支援対策・事故防止対策を「当分の間」の措置として位置づけることとされた平成13年改正の際、財源である累積運用益が不足した際の取扱いについては、平成13年改正に係る国会審議において、「賦課金方式を含めて追加財源の検討を行わなければならない」旨答弁されるとともに、衆議院国土交通委員会及び参議院国土交通委員会の附帯決議においても、「自動車事故の被害者の救済及び自動車事故の防止に関しては、…社会経済状況の推移等を勘案し、賦課金制度の導入の可能性を含め、検討を加えること。」と指摘されていた。現在、

①現時点における自動車事故対策勘定の積立金の水準、②今後の被害者支援対策・事故防止対策の充実の必要性、③一般会計の厳しい財政事情、の3点を総合的に勘案すると、有限の積立金に依存する構造から新たな財源の検討を行うことが必要な状況にある。

① 現時点における自動車事故対策勘定の積立金の水準

平成13年改正時、積立金の運用利率は2%程度を想定し、積立金の運用益収入で毎年度の事業費相当額を得て、長期にわたり現行の自動車事故対策事業を実施できる見込みであった。しかしながら、その後の金利動向は予期しない水準に落ち込んだため、現在は平成13年改正時の前提が成り立たず、当初のスキームは崩れている状況となっており、積立金の取崩しにより積立金が大きく減少している。

【図2】 自動車事故対策勘定における運用益の発生状況



【図3】 自動車事故対策勘定の積立金の推移



② 今後の被害者支援対策・事故防止対策の充実の必要性

被害者支援対策については、自動車事故の減少に伴い負傷者数は減少しているものの、毎年発生する重度後遺障害者数は横ばい傾向で、長期にわたって支援を必要とする者の占める割合が相対的に高くなると見込まれる。また、介護者の高齢化も進み、被害者やその家族や遺族(以下「被害者等」という。)が求める支援のニーズは、受傷直後における専門的な治療・看護を受けられる機会の確保等に加えて、介護者が介護をすることができなくなった後の事故被害当事者の生活支援、リハビリ機会の充実等、長期にわたる支援への対応も必要となっており、これらの支援の充実を求める声は大きくなっている。こうした声を踏まえて取りまとめられた「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(令和3年7月13日)」に基づき、今後の被害者支援の充実が求められている。

また、新たな被害者を出さないために必要な事故防止対策については、国土交通省において、「交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会報告書(令和3年6月28日)」や「事業用自動車総合安全プラン2025(令和3年3月30日)」を策定し、目標を定めて自動車事故の削減を図っている。他方令和3年6月には千葉県八街市で下校中の小学生の列に自家用トラックが衝突し、5名が死傷するという事故が発生するなど、未だに痛ましい事故も度々発生し、被害者等からも「同じ思いをする人を一人でも減らしたい」という意見が出されており、国際的な動向も踏まえた先進安全技術の普及促進などの事故防止対策の充実を求める声も大きくなっている。

【図4】 今後の被害者支援対策



【図5】 今後の事故防止対策



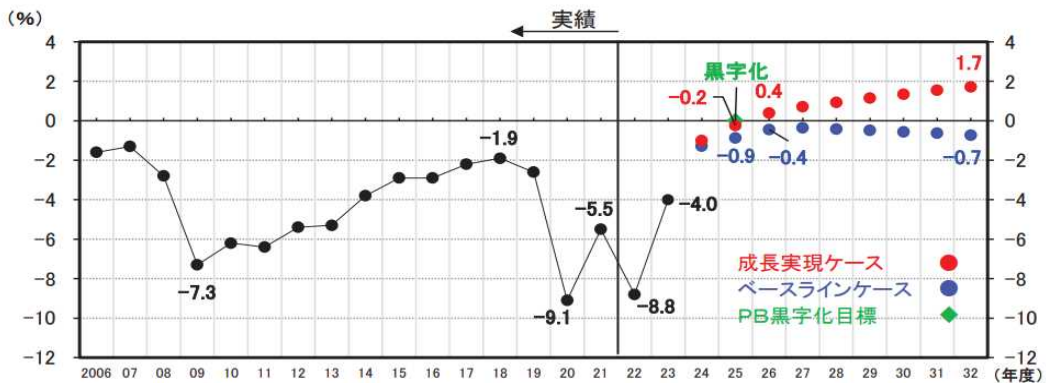
③ 一般会計の厳しい財政事情

過去、一般会計に自動車損害賠償責任再保険特別会計より繰り入れた約1兆 1,200 億円のうち、約 5,880 億円が繰り入れられたままとされているところ、繰戻しは徐々に行われているが、現下の新型コロナウイルスへの対応等もあり、一般会計の財政事情は厳しさを増している状況にある。繰り入れられた累積運用益は平成 13 年の制度改正時に被害者支援対策・事故防止対策に使うべきものと整理されており、引き続き、財務省に対しては、その全額の繰戻しを求める必要があるものの、近々にまとまった金額が自動車安全特別会計に繰り戻されることに期待して事業の長期的な継続性を図り、求められているような施策の拡充を考えることは現実的ではない状況にある。

【図6】 財政状況の中期的見通し

○国・地方のPB*(対GDP比)

・PBは、成長実現ケースでは、歳出自然体の姿で、2025年度に対GDP比で0.2%程度の赤字となり、PB黒字化の時期は2026年度となる。
・ベースラインケースでは、同▲0.9%程度となり、試算期間内は緩やかに悪化していく。



(出典)中長期の経済財政に関する試算(令和5年1月 24 日経済財政諮問会議資料抜粋)

3. 自動車事故対策勘定の持続可能な仕組みへの転換

これらの状況を踏まえると、現在、「当分の間」の暫定的な位置づけで国土交通省において実施されている現行の被害者支援対策・事故防止対策について、恒久的なものとして位置づけ、被害者を長期的に支える観点に立った被害者支援のさらなる充実を図るとともに、事故防止対策に万全を期することが必要不可欠であると考えられる。

一方、事業費を安定的に運用益で賄う当初の財源スキームが運用利率低下により崩れており、一般会計からの着実な繰戻しが継続されても、財源はいずれ枯渇のおそれがある。現状の経済状況に鑑みれば、今後の物価変動リスクは脅威であり、将来の情勢変化の可能性を考慮すると長期的な事業の安定化のためには、名目ベースの有限の積立金に依存する構造ではない現実的な考え方をすることが重要である。

といった意見が出された。

このため、被害者等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して着実に行われることを前提に、安定的な財源を確保し、持続可能な仕組みへの転換を図るための措置を講じることが適当である。

II. 安定的な財源確保の方策とその用途等について(中間とりまとめまでの議論)

1. 一般会計からの繰戻しについて

本検討会において、大きな論点であった、一般会計からの繰戻しについては、

- ・ まずは、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しが実施されるべきであること
- ・ 今後返済を継続してもらうことが必要不可欠
- ・ 一般会計への繰入金は税金ではなく、自動車ユーザーが加害者となってしまったときに備えて支払った保険料を原資とした運用益である
- ・ 一般会計からの繰戻しの今後の取扱いに係る文書である財務大臣と国土交通大臣の大臣間合意において、一般会計からの繰戻額の増額と返済に向けた道筋の提示がなされること
- ・ 繰戻しについて今後返済を継続してもらうことが必要不可欠で、継続的な支援の必要性の観点から、繰戻しと賦課金は同時進行で進めていくべきだが、繰戻しの継続といったことが約束されていない状況で、賦課金を明確化することは、危険ではないかということ

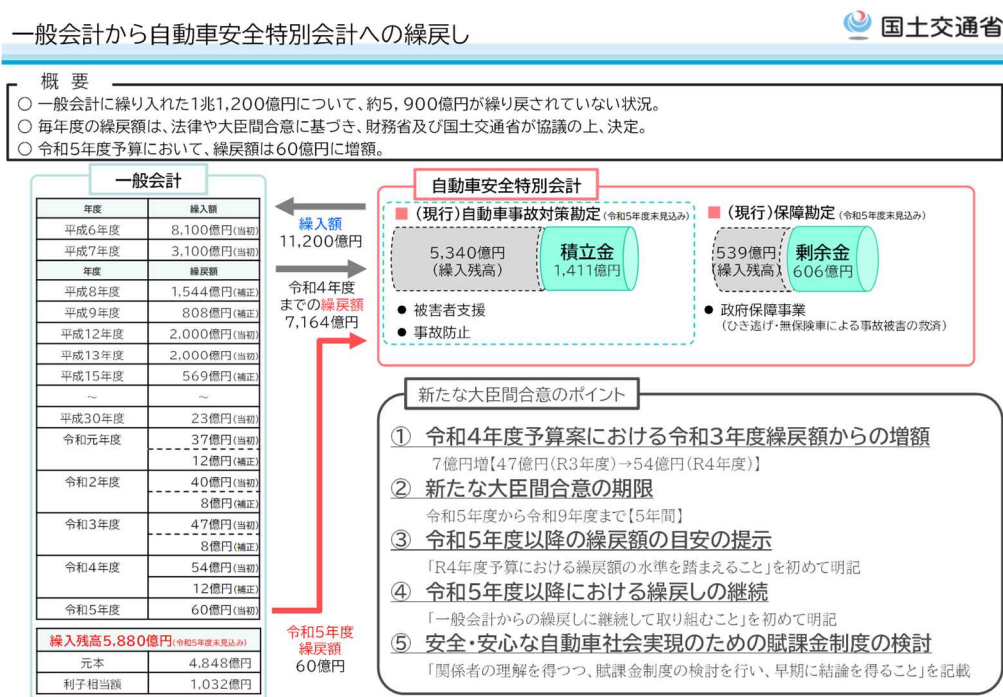
といった意見があり、特に令和4年度における一般会計からの繰戻額の増額と、令和5年度以降についても、毎年の交渉ではなく、大臣間合意において、繰戻しを継続するとともに繰戻額の目安をロードマップとして示してもらうべきとの意見が出された。

このような検討会における議論も踏まえて、令和3年12月に締結された新たな大臣間合意の中では、自動車事故対策勘定の安定性確保に向けて令和5年度以降の繰戻し額の目安と繰戻しの継続という返済計画の大枠が提示された。

安定的な財源の確保に際しては、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しが、上記大臣間合意に基づき、令和4年度予算における繰戻額の水準を踏まえ、継続して行われることが大前提であることの共通認識を委員間で共有するとともに、安全・安心なクルマ社会の実現を図るため、国土交通省に対しては、一般会計からの繰戻しが着実に行われるよう財務省に対して全額の繰戻しを求めることを引き続き求める。また財務大臣・国土交通大臣間にお

いて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であり、財務省に対しては、大臣間合意に従い、着実に自動車安全特別会計に繰入金の残額を一般会計から繰り戻す措置を講じることを強く求める。

【図7】一般会計からの繰戻しと大臣間合意の概要



2. 財源の確保にかかる検討

賦課金方式以外に、租税方式も考えられるが、自動車事故対策勘定において実施している事業は受益と負担の関係が明確であり、クルマ社会の利益を享受する者の負担により、クルマ社会の損失を負担する者である被害者等を支援するという関係性を最も明確に整理できる方式とすべき、また、クルマ社会の共助の観点からは税方式による財源確保は困難との意見があったことを踏まえ、最終的に、賦課金方式が現実的な選択肢であるとの結論に至った。

3. 賦課金の仕組み

自動車なしの国民生活は成り立たない一方で、自動車事故により、多くの死傷者が発生しており、自動車ユーザーは誰もが自動車事故の被害者にも加害者にもなり得る。ひき逃げや無保険車による被害者への損害の填補を行う政府保障事業は、原資を自動車ユーザーからの賦課金に求めて、クルマ社会の損失を負担することになってしまった被害者に対する支援を図っている。現在取り組んでいる被害者支援対策、事故防止対策も全ての自動車ユーザーにとって安心して生活できる社会を実現するという趣旨で行われており、この点は、新たに被害者支援対策・事故防止対策の財源として徴収する賦課金も、クルマ社会における共助の仕組みとして自動車ユーザーに負担を求めるといって同じであるといえる。検討にあたり、まずはユーザーの理解促進を先に進め、浸透を図るべき等の意見もあった一方で、被害者支援対策等について

可能な限り早く拡充し安定的に行うべきという意見もあり、ユーザーの納得を得られるように理解促進に合わせて取り組んでいくということも踏まえて、既に自賠法において政府保障事業の財源として徴収している賦課金の名称と目的を見直し、被害者支援対策・事故防止対策の財源も合わせて1つの賦課金として徴収する仕組みとすることが合理的であるとの結論に至った。

4. 自動車事故対策勘定に設けられる積立金の取扱い

現在、自動車事故対策勘定に設けられている積立金は、これまで運用益の原資となるとともに被害者支援対策・事故防止対策の経常的な歳出の財源に充てられてきた。今後、安定的な財源を確保した後は、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、ユーザー負担の抑制を図り、将来的には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ものとして必要な規模(約500億円規模)を常に確保できるようその位置づけを見直すことが適当である。

5. 負担額のあり方

負担額については、ユーザー負担軽減を考慮しつつ、事業規模や自動車事故対策勘定の積立金として確保すべき水準を勘案して検討することが重要である。その際、保障勘定と自動車事故対策勘定を統合するとともに、保障勘定の剰余金をひき逃げ等の被害者の損害の填補に支障のない範囲で活用するほか、早い段階で賦課金を導入し将来の負担軽減を図るべきであるという意見も踏まえ、前述のとおり、現在ある自動車事故対策勘定の積立金を確保すべき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、ユーザー負担の抑制を図ることが必要である。

また、賦課金による単年度の負担額としては、施策の拡充に係る今後の財政需要に対応するために、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ものとして想定される複数のパターンのうち、中間とりまとめを行った令和4年1月時点で想定し得る最大値の水準は、試算したところ、車両1台あたり年間150円程度であった。

このため、負担額については、年間150円を超えない、できる限りユーザー負担の抑制を考慮した水準を、長期にわたって維持する観点から、中間とりまとめ以降引き続き検討をすることとした。

6. 被害者支援対策・事故防止対策として実施すべき施策

今後の被害者支援対策・事故防止対策全般として実施すべき施策については、自動車ユーザーに負担を求めることとする以上、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であり、また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である。その際には、被害者支援と事故発生防止対策の双方の重要性を鑑みる必要があるという意見を踏まえ、両輪で進めていくことが最も望ましい。

Ⅲ. 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. 法改正の概要

本検討会の中間とりまとめを踏まえ、これまで当分の間の措置として実施していた被害者の支援及び事故発生防止のための事業を恒久的かつ、安定的に実施するための措置等を講ずる「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」(令和4年法律第65号)が、令和4年6月に成立し、以下の事項について制度が見直されることとなった。

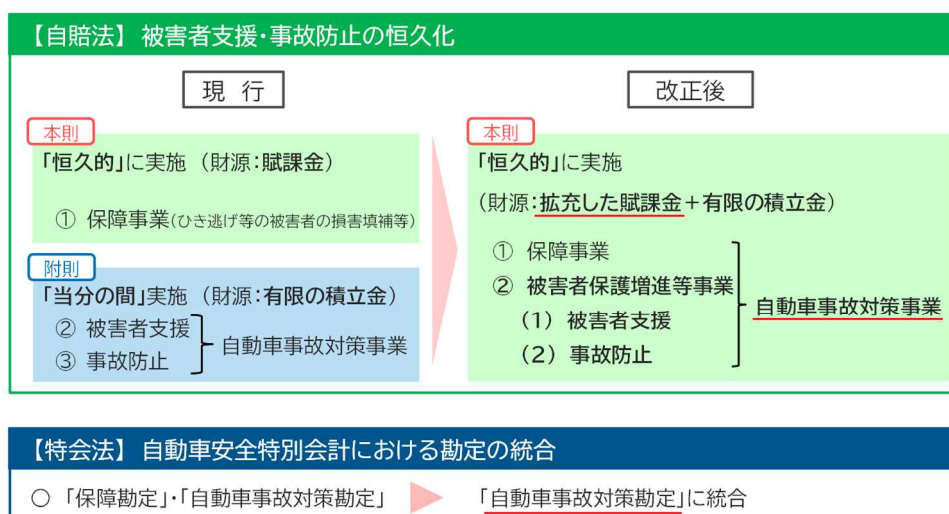
① 被害者支援対策及び事故防止対策の恒久化

第一に、これまで「当分の間の措置」として位置づけられてきた被害者支援及び事故防止に係る事業について、被害者保護増進等事業として恒久的な事業に見直した上で、自動車事故対策事業として、被害者支援の観点から目的を同じくする自動車損害賠償保障事業、すなわち無保険車による事故やひき逃げ事故等の被害に遭われた方の損害の填補に係る事業と一体的かつ安定的に実施することとした。第二に、保険会社等は、自動車損害賠償保障事業及び被害者保護増進等事業からなる自動車事故対策事業に必要な費用に充てるため、自動車事故対策事業賦課金を政府に納付しなければならないこととした。そして、第三に、これまで当分の間設置する勘定として被害者支援及び事故防止に係る事業を経理してきた自動車事故対策勘定について、その事業の恒久化に伴い、恒久的な勘定に見直した上で、保障勘定と統合し、一体的に経理することとした。

② 被害者保護増進等事業の実施について

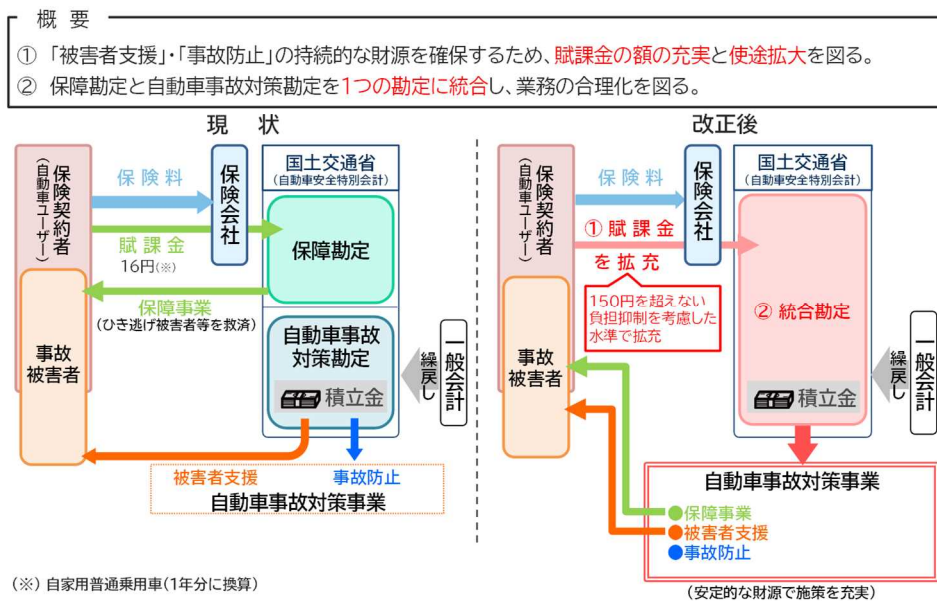
被害者保護増進等事業の安定的かつ効果的な実施を図るため、国土交通大臣に、被害者保護増進等事業の実施に関する事項を定めた被害者保護増進等計画の作成が義務づけられることとなった。この計画の作成及び見直しにあたっては被害者その他の関係者の意見を反映するために必要な措置を講ずることが法律上担保された。

【図8】 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 概要



「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

【図9】 法改正による制度見直しのイメージ



2. 附帯決議

本改正法について、衆参両院の国会審議において附帯決議が附された。附帯決議の概要は以下のとおりである。

- 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。
- 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、自動車ユーザーの負担を極力抑えるよう努めること。
- 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、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、事前及び事後の検証については、使途を明らかにした上で、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。
- 被害者支援対策については、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。
- 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、感染防止対策の充実・強化に努めること。
- 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。

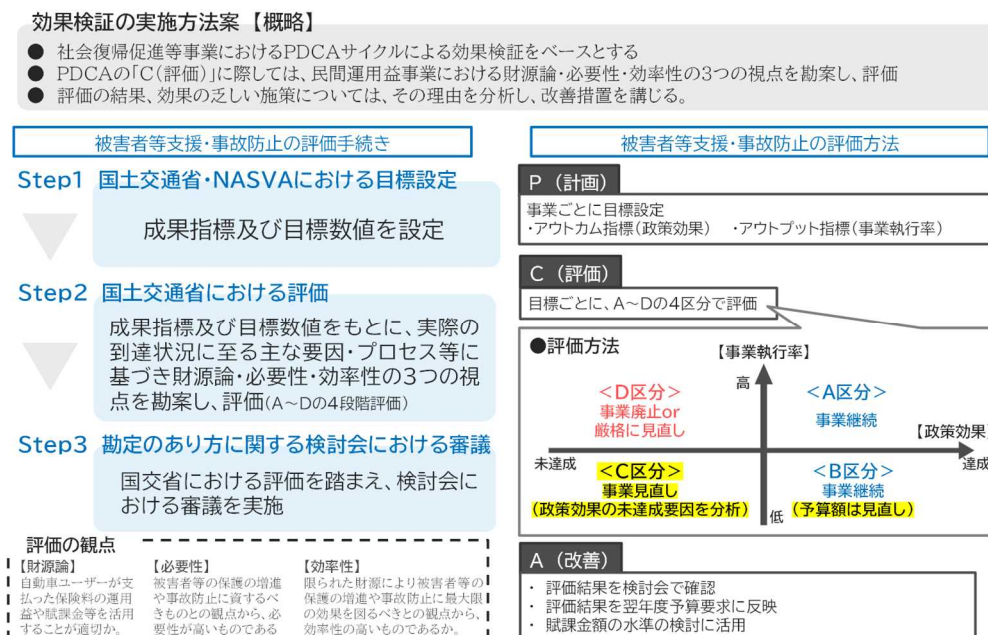
- 自動車事故対策勘定の積立金については、将来的な自然災害などの非常時等に備えた臨時的な歳出の財源に充てるために必要な規模は常に確保すること。
- 自動車事故対策勘定における積立金の運用状況が大幅に改善される等の環境変化が生じた場合は、賦課金水準の引下げを図るなど、自動車ユーザーの負担軽減を行うこと。また、自動車安全特別会計の各勘定における剰余金の取扱いについては、今後、他会計への繰入れを行わないこと。
- 自動車ユーザーの負担による賦課金によって被害者保護増進等事業が行われることを踏まえて、独立行政法人自動車事故対策機構は、機構の運営体制を効率的なものとし、管理業務の簡素化等を図ること。

IV. 具体的な賦課金の考え方に係る検討

1. 被害者保護増進等事業として実施すべき事業とその規模の検討

法改正を受け、今後の賦課金額を検討するにあたり、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のため、令和3年度予算及び令和4年度予算において実施している事業について、その事業の必要性や予算規模について検証を行った。その検証に際しては、労災保険に係る事業や民間保険会社・共済組合における運用益事業の効果検証手法を参考としたPDCA サイクルに基づく効果検証を行い、そのまま事業を継続するもの(A 区分)、事業は継続するものの予算額を見直すもの(B 区分)、事業の見直しを行うもの(C 区分)、廃止するもの(D 区分)の4区分に整理することで、真に必要なと考えられる事業に絞った上で、被害者保護増進等事業に要する費用の概算について検討を行った。

【図10】 効果検証の実施方法



その結果、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リハビリ環境の整備等の支援や、「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

対策を講じるためには事業規模を相当程度拡充することが必要であり、令和5年度以降、約200億円程度の規模感が必要である。令和5年度予算要求にあたって、その水準について議論を行い、その歳出規模については、概ね適当であると判断するものの、個別の事業については、引き続き、継続した効果検証を実施することが必要である。

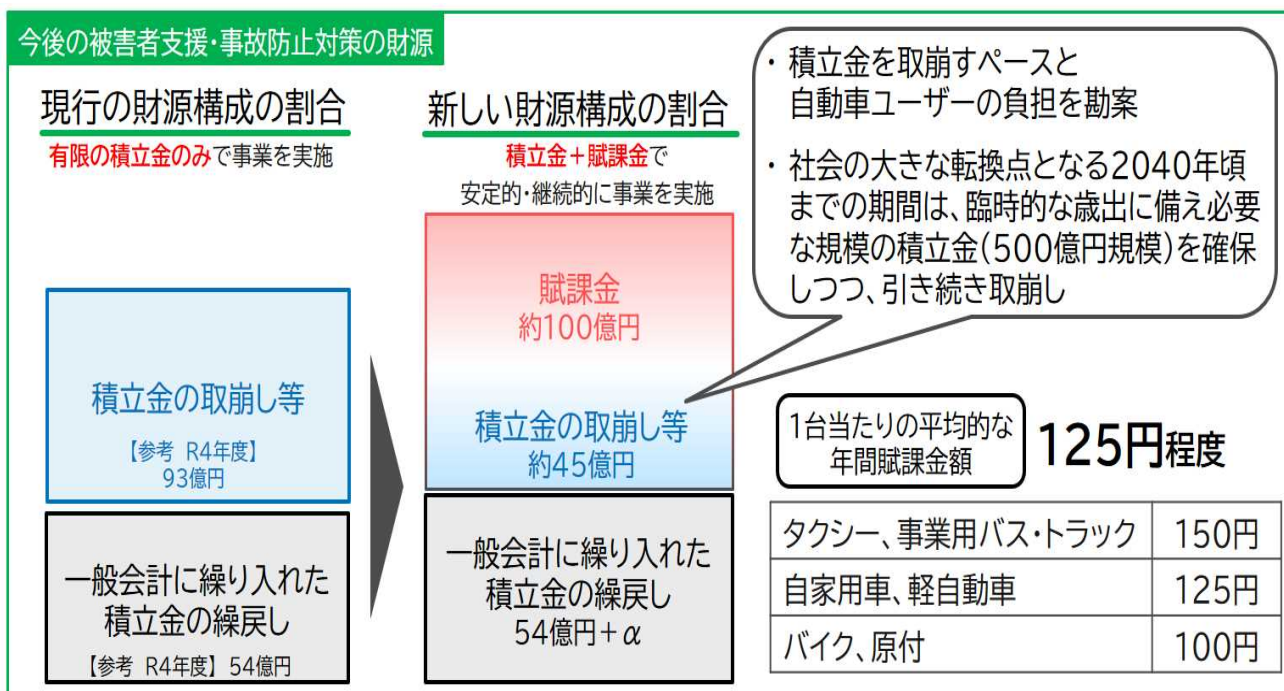
2. 令和5年度以降の財源構成の検討

歳出規模に係る議論を踏まえ、次の議論として、積立金の取崩し、一般会計からの繰戻し、及び賦課金の財源のベストミックスのあり方、すなわちどのような財源構成で被害者保護増進等事業を実施することが適当かどうかにつき議論を行った。

令和5年度以降の被害者保護増進等事業に係る財源構成の議論を行う前提として、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(約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を行った。

積立金の取崩しペースは、自動車ユーザーの負担抑制を考慮しつつ、①重度後遺障害者の介護人材不足に鑑みて、我が国の人口構成上、高齢者人口が最大になるタイミングや自動車の技術進展等の要素も考慮する必要があること、②被害者支援において、短期間で賦課金額が見直されることは、事業の継続的实施に関する被害者等の不安を招く恐れがあること、などから、社会の大きな転換点になり得る2040年頃をターゲットに必要な規模の積立金を確保することも考慮し、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である。

【図11】 制度改正後における繰戻し・賦課金・積立金取崩しの構成割合



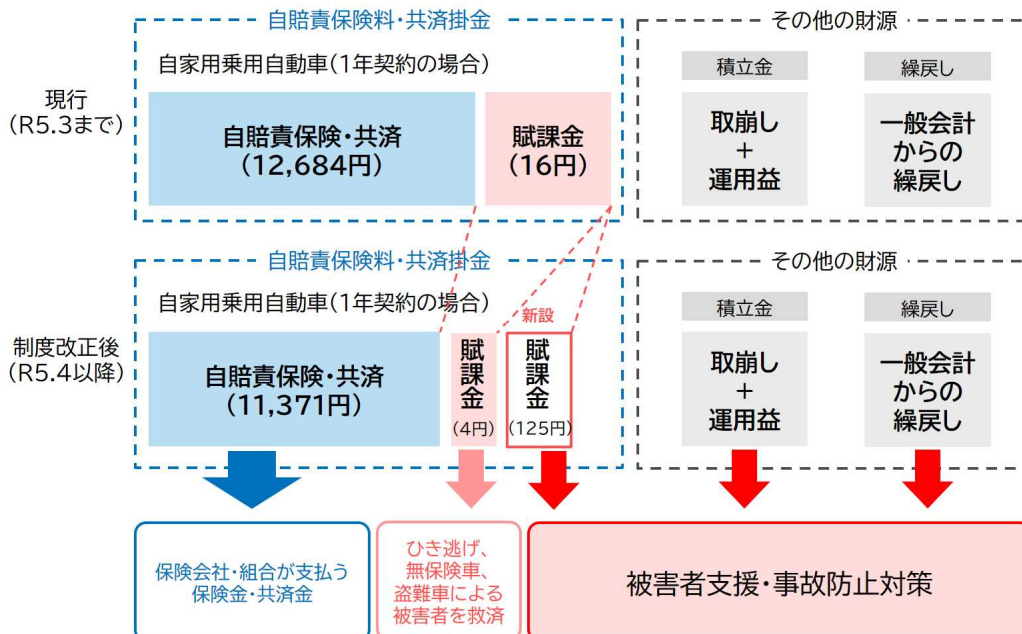
3. 自動車1台あたりの賦課金額の検討

自動車1台あたりの賦課金額の検討に際しては、被害者保護増進等事業に係る財源構成に係る検討結果に加え、①今回拡充される賦課金が「被害者支援対策」と「事故防止対策」に活用されるものであり、従来の保障事業の賦課金とは異なる性質のものであること、②自動車ユーザーの負担を極力抑える観点から、全車種一律・同一が適切か否か、といった点を踏まえ、どのように整理すべきか、議論を行った。

自動車1台あたりの賦課金額については、これらの点に加え、車種ごとに1台あたりの自動車事故が発生する件数や運行によって生じる損害が異なることから自賠償保険料が大幅に異なっている点を踏まえつつも、いたずらに制度が複雑になることを回避する観点から、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)を中心に、車種別の保険料を一定程度勘案しつつ、自家用乗用車(普通・軽)のグループとは異なる2つのグループを設定し、負担額について3グループに分けることが適当である。

また、上記の財源構成に係る考え方から、被害者保護増進等事業の財源のうち、安定的に事業を実施するため賦課金により確保する部分を賄うためには、現在の自動車の台数を踏まえると、1台あたりの平均的な負担を125円とすることが適当である。この水準を考慮した上で、基準となる自家用乗用車に近い保険料のグループについては125円に、それよりも保険料が一定程度高いグループについては150円に、一定程度安いグループについては100円に設定することが適当である。合わせて、昨今の自動車事故件数減少に伴い保障事業に要する費用が減少していることや、自動車ユーザーの負担抑制にも配慮する観点から、保障事業に充てる賦課金額は、概ね三分の一程度に見直すことが適当である。ただし、今後、運用益収入の大幅な改善等により賦課金以外の歳入が大幅に増加した場合や、現時点では想定しにくいものの、将来の社会経済情勢の変化によって大幅に歳出を拡大しなければならない特別な事情が生じた場合には、本賦課金額について、状況に合わせた必要な見直しを、関係者の意見も聞いた上で行うなど、適正な負担水準となるよう不断の努力を行う必要がある。

【図12】 制度改正後における新たな自賠償保険料について



【図13】 新たな賦課金額の考え方

考え方について

- ・ 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 トラック 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

V. 継続して検討すべき課題

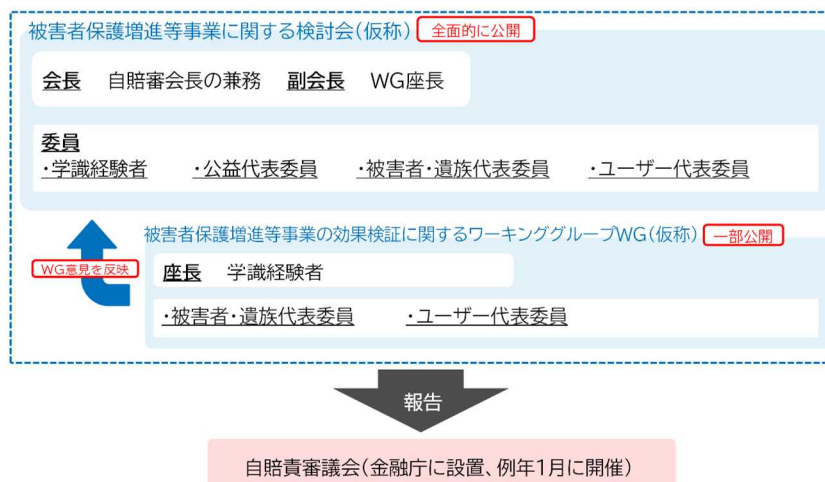
1. 今後の被害者保護増進等事業の効果検証について

被害者保護増進等事業の実施にあたっては、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。

また、計画には、自動車事故被害者支援及び事故防止対策のために講じようとする施策の基本となるべき事項として、政府や独立行政法人自動車事故対策機構、その他の主体が、計画の期間中に講じるべき具体的な措置を記載すべきである。

さらに、附帯決議でも述べられているように、自動車ユーザーから賦課金を徴収する以上、その事業の効果検証を毎年実施すべきである。その検討に際しては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、構成メンバーとして被害者団体、ユーザー団体、学識者により構成される「被害者保護増進等事業に関する検討会」を国土交通省に設置することが適当である。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こととする。

【図14】 令和5年度以降の効果検証のあり方のイメージ



2. 一般会計からの繰戻しへの対応について

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、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た上で、継続して行われることが大前提であることの共通認識を委員間で共有するとともに、安全・安心なクルマ社会の実現を図るため、国土交通省に対しては、将来にわたって被害者保護増進等事業が安定的・継続的に実施されるように一般会計からの繰戻しが継続して着実に行われるよう財務省に対して全額の繰戻しを求めることを引き続き求める。財務大臣・国土交通大臣間において合意した期限までにこれまで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であり、財務省に対しては、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、着実に自動車安全特別会計に繰入金の残高を一般会計から繰り戻す措置を講じることを強く求める。

3. 自動車ユーザーの理解促進に向けた取り組みについて

安定的な財源を確保するための負担をすべての自動車ユーザーに求めることから、国土交通省において、これまで以上に積極的に情報を発信するとともに、分かりやすく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不断の取り組みのなお一層の徹底を図るほか、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べきである。その際には、独立行政法人自動車事故対策機構における被害者支援対策・事故防止対策が知られていない現状に鑑み、独立行政法人自動車事故対策機構における周知・広報のあり方についても、引き続き改善を図るべきである。

**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 (◎は座長、○は座長代理)

(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) 加藤 憲治 一般社団法人日本自動車会議所 保険特別委員長
(赤間 立也)

小沢 樹里 一般社団法人関東交通犯罪遺族の会 代表理事
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 全日本自動車産業労働組合総連合会 会長
(高倉 明)
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