

## 中間とりまとめ

～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4年1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. 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.....	3
3. 自動車事故対策勘定の持続可能な仕組みへの転換.....	5
II. 安定的な財源確保のあり方.....	6
1. 検討会委員の主な意見.....	6
2. 一般会計からの繰戻しへの対応.....	7
3. 財源の確保手法.....	8
4. 賦課金の仕組み.....	8
5. 自動車事故対策勘定に設けられる積立金の取扱い.....	8
6. 負担額のあり方.....	8
III. 安定的な財源の用途.....	9
IV. 導入時期.....	10
V. 継続して検討すべき課題.....	12

## 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・介護技術の進歩や社会保障制度の変化、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。また、事故防止対策についても、自動車の技術革新が、「自動車の安全性の向上に大きく寄与しており、衝突被害軽減ブレーキなどの安全性能を支援する装置の性能向上と普及拡大、さらには自動運転車の実用化促進などを後押しし、交通事故の削減という社会的課題の解決を早期に図る鍵となる。」と令和3年6月にまとめられた交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の報告書において指摘され、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、被害者支援対策や事故防止対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、金利水準の大幅な低下により、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年に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の残額が令和3年度末(見込み)において6,006億円存するものの、一般会計の厳しい状況を踏まえると、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。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ている。

こうした状況にあること及び「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」において、「当該スキーム確立以降の状況変化を踏まえた、自動車事故被害者救済対策を将来にわたって安定的、かつ、継続的に実施するための方策に関する検討を進めることが適当である。」と指摘されたことを踏まえ、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、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」を令和3年8月に設置し、これまで議論を行ってきた。

このたび、本検討会として、これまで行ってきた議論を基に、今後の被害者支援対策や事故防止対策の安定的・継続的な実施に向けて、一定の方向性を示すため、今後の自動車事故対策勘定のあり方に関し、以下の通り、中間とりまとめを行うものである。

# I. 安定的な財源の必要性

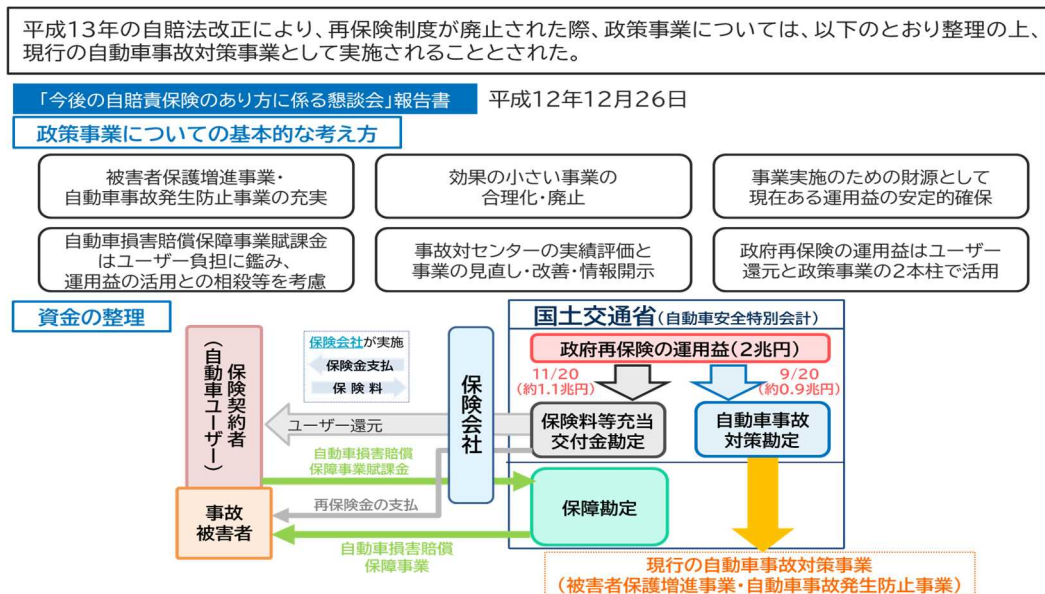
## 1. 現行の被害者支援対策・事故防止対策の位置づけ

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ところ、以下の観点から、平成 13 年改正において、自賠法上、積極的かつ明確に位置づけることとされた。

- ① 政府再保険の再保険料の累積運用益を活用して被害者支援対策及び事故防止対策を実施していたが、これ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こと
- ② 国土交通大臣が現行の被害者支援対策・事故防止対策に係る計画を策定することにより、自動車ユーザー等の国民に過去の累積運用益の使途を明示し、事業の実施の透明化を図ること

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については、自賠責保険と相まって被害者支援等を行うものとして自賠法に位置づけることとされ、その規定位置については、現行の被害者支援対策・事故防止対策が累積運用益という有限の資金を財源として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、現在に至っている。

【図1】平成13年改正時における考え方の整理



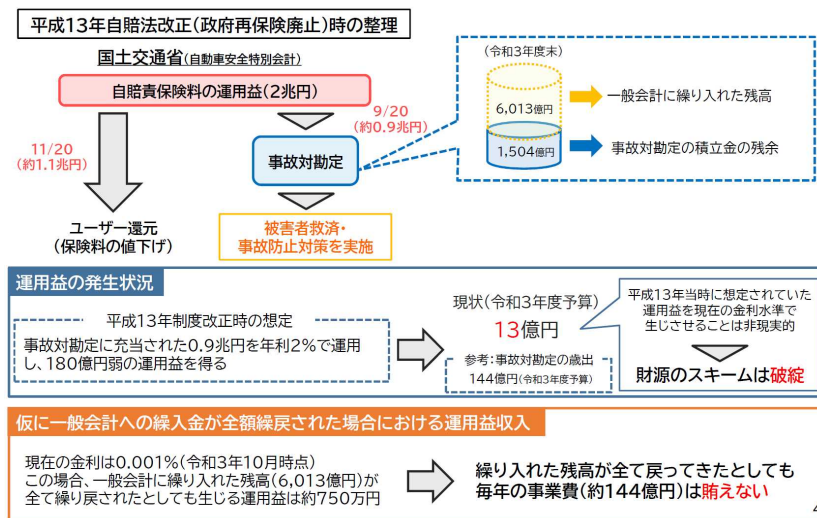
## 2. 現行の被害者支援対策・事故防止対策を巡る状況

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。」と指摘されていたところであるが、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、長期に渡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

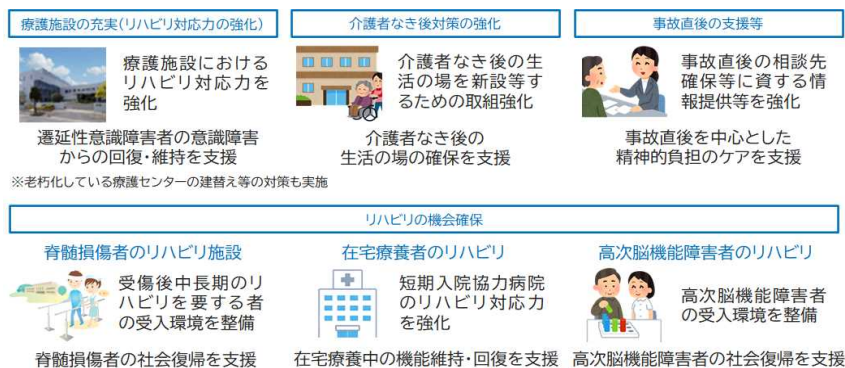


## ② 今後の被害者支援対策・事故防止対策の充実の必要性

被害者支援対策については、交通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、結果として交通事故により重度後遺障害者となった者の総数は近年も微増傾向にあり、長期に渡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、長期に渡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。

将来の保険料低減に資する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、車両の安全対策と事業用自動車の安全対策を、総力を挙げ実施することにより、交通事故の削減を図っている。他方、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、痛ましい事故も度々発生している。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



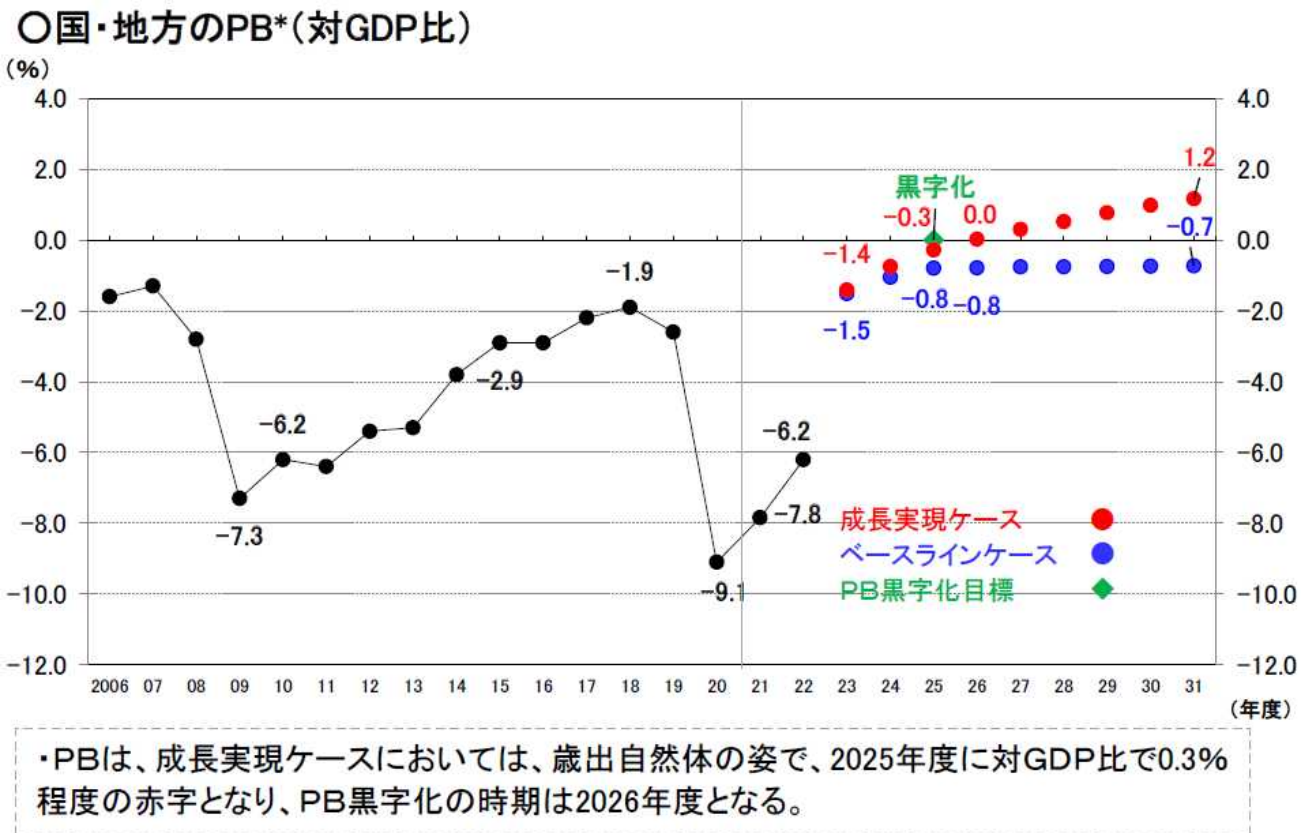
### 【図5】 今後の事故防止対策



### 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 6,000 億円が繰り入れられたままとなっているところ、新型コロナウイルスへの対応等に伴い、一般会計の財政事情は大変厳しい状況にある。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



### 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金利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。今後の物価変動等、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、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。

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あり方

### 1. 検討会委員の主な意見

本検討会では、検討会委員より、安定的な財源の確保に関して、

- ・ 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
  - ・ 一般会計への繰入金については税金ではなく、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り、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が示され、ロードマップ(返済計画)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、繰戻しのロードマップが示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、過去に一般会計に現在の自動車安全特別会計から繰り入れられた額の繰戻し、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ことに、まずは取り組むべきとの考えが示された。

一方で、

- ・ 現在の積立金とその運用益で事業を行っていくスキームは現在の金利水準を踏まえると破綻していること
  - ・ 後遺障害者の救済対策は長期的な視点に立った検討が必要であり、子どもの未来を守ることを考えると自動車事故対策事業を継続していくことは必要不可欠であるところ、厳しい財政事情を踏まえると、これを継続して実施していくための安定的な財源の確保が必要であること
  - ・ 自動車を運転する以上、誰もが加害者や犯罪被害者となる可能性がある中、その被害者を救済する仕組みが10年後、20年後でも続く社会であって欲しいこと
  - ・ 必要な施策を新たに講じていくために必要となる賦課金をはじめとした新財源の議論を現在、30代、40代の世代の方々を支えるためにぜひ行っていただきたいこと
  - ・ 将来的に歳出が拡大する中で、早い段階で少額の賦課金を積み立てて、安定的な財源を確保していくべきであること
  - ・ 繰戻しが増えたとしても恒久財源ではないことから、賦課金の議論は不可避で、繰戻しのロードマップが示されるのであれば、賦課金も同時に決めるべきであること
  - ・ 積立金は名目ベースであり物価が上昇した場合には、心許ないということは現実。インフレの可能性は脅威であり、賦課金等の恒常的な財源措置が必要ということ
- といった意見があり、被害者支援や事故防止対策を持続可能な仕組みの下で継続していけるようにするための議論を行うべきとの考えも示された。

このような検討会における議論も踏まえて、令和3年12月に新たな大臣間合意が締結され、そ



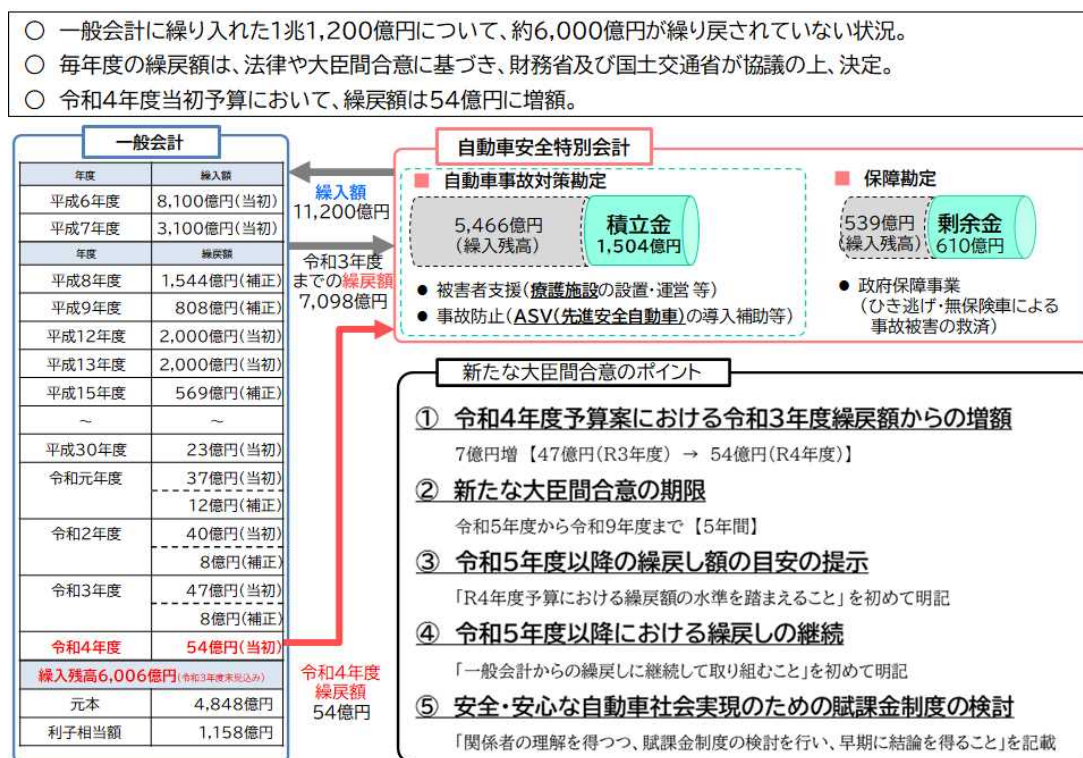
の中で自動車事故対策勘定の安定性確保に向けて令和5年度以降の繰戻し額の目安と繰戻しの継続という返済計画の大枠が提示された。その後の検討会において、一般会計からの繰戻しの継続を大前提として、自動車ユーザーの負担軽減を図りつつ、被害者やその家族・遺族の方々の将来に対する不安を少しでも軽減し、被害者支援や事故防止対策を長い将来にわたって安定的・継続的に実施していくための現実的な選択肢として、賦課金を導入してはどうかとの論点提起がなされた。

委員からは令和4年度予算における繰戻しの増額と大臣間合意で繰戻しの継続が示されたことについて一定の評価がなされた一方、導入に向けては、丁寧な説明の他、自賠償制度による被害者支援等の仕組みについて広報の強化を求める声が多く寄せられたところである。

## 2. 一般会計からの繰戻しへの対応

上記議論の状況を踏まえ、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、令和3年12月22日の財務大臣・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



### 3. 財源の確保手法

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、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、賦課金方式が現実的な選択肢ではないかと考えられる。

### 4. 賦課金の仕組み

新たに徴収する賦課金については、原資を自動車ユーザーからの賦課金とする政府保障事業による、ひき逃げや無保険車による被害者への損害の填補と同様、クルマ社会における共助の仕組みとして、移動の速達化等自動車による利便性を享受するすべての自動車ユーザーに負担を求めることが適当である。

これは、すなわち、我が国は世界でも有数のクルマ社会であり、自動車なしの国民生活は成り立たない一方で、交通事故により、多くの死傷者が発生しており、自動車ユーザーは誰もが交通事故の被害者にも加害者にもなり得る。このため、交通事故の発生を防止し、事故時の被害の軽減を図るとともに、クルマ社会の損失を負担する被害者に対する支援を図ることで、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によるものである。

また、新たに徴収する賦課金については、

- ① ひき逃げ被害者等救済のための政府保障事業の支払総額が減少傾向であり、これに対応する政府保障事業の財源として現在徴収している賦課金も今後減少が見込まれること
- ② 被害者支援・事故防止対策の財源もクルマ社会の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う点において政府保障事業の財源と同旨であること

を踏まえ、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。

### 5. 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については、これまで被害者支援対策・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。

### 6. 負担額のあり方

本検討会における議論を踏まえると、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。

実際に被害者支援対策や事故防止対策に充当するものとして、現在の状況で自動車ユーザーに負担を求めるべき具体的な負担額の水準に関しては、必要となる事業規模及び積立金の減少水準を踏まえた取崩額等も勘案して今後精査すべきという意見も踏まえるべきである。

賦課金による単年度の負担額としては、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、例えば現在のユーザー負担(賦課金)と積立金の取崩しの割合を1:1とする場合の水準である約70億円程度であれば車両1台あたり年間約100円程度が想定される。また、現在のユーザー負担(賦課金)と過去のユーザー負担(積立金の取崩しと一般会計からの繰戻し)の負担割合を1:1とする場合の水準である約100億円程度の水準を見込む場合は車両1台あたり年間約150円程度が想定されるが、このケース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歳入の最大値を賄うことができる水準ではないかと考えられる。

一方で、今後拡充を求められている施策の規模を精査する必要があるほか、一般会計からの繰戻しや積立金の取崩しをどの程度の規模で行うのか、といった点も考慮する必要があるなど、財政需要を満たすための財源確保にあたっては、大前提である一般会計からの繰戻し、継続して実施する積立金の取崩し、これらでは賄いきれない歳入を確保するための賦課金という複数の財源をどのような割合で組み合わせるかについて、引き続き議論が必要と考えられる。

このため、現時点で精緻な将来の需要予測を行うには整理すべき課題があるものの、現時点において想定しうる最大値である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である。

### Ⅲ. 安定的な財源の使途

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、受益と負担の関係から、負担者である自動車ユーザーの納得感が得られるようにすべきであることは論を待たない。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。

また、使途の選定に際しては、費用対効果を意識することが重要であるほか、安定的な財源が野放図な歳出の拡大につながらないよう、法律その他の措置によりその使途を明らかにすることが必要である。

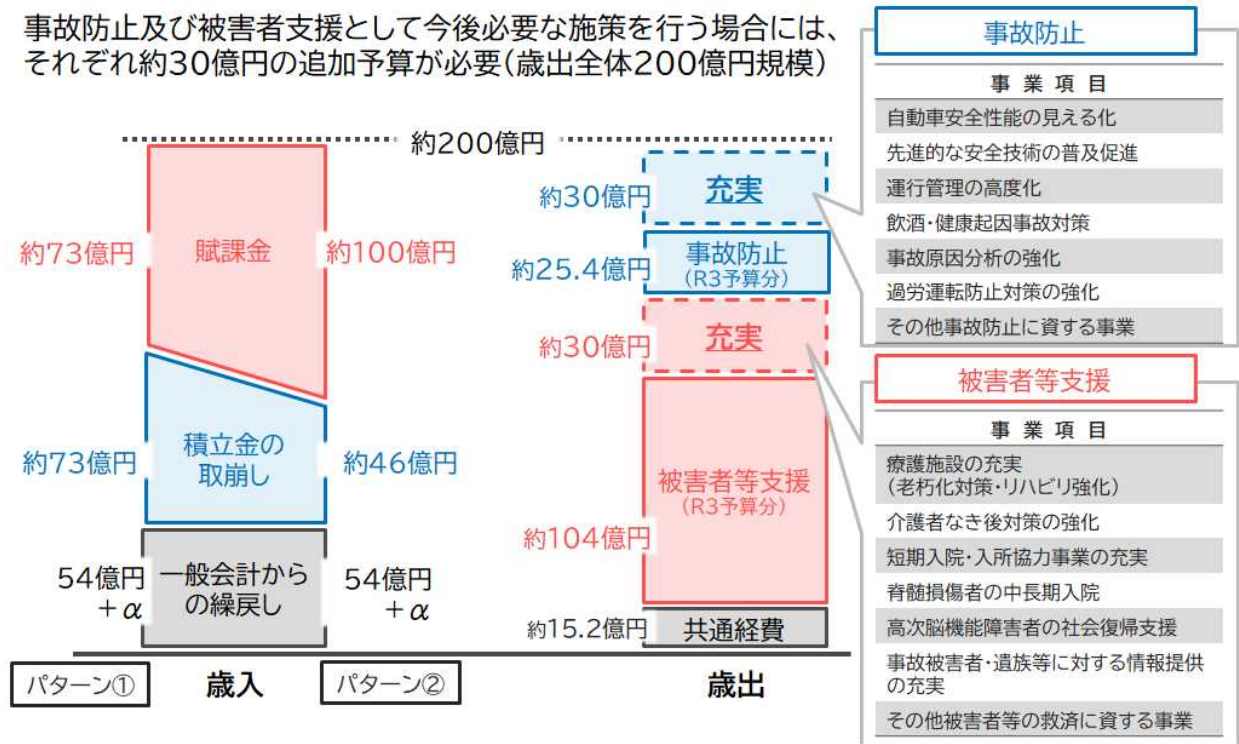
さらには、施策の「見える化」を行い、その効果検証を定期的に行うことが必須である。

#### IV. 導入時期

介護者なき後対策等の被害者支援の充実喫緊の課題であり、被害者・遺族の先行き不安をできる限り早く払拭できるよう、可能な限り早期に安定的な財源を確保することが必要であり、現状では時間的な余裕はないように思われるとの意見があったことを受け、円滑な導入のための準備期間が必要であることも踏まえつつ、令和5年度以降の可能な限り速やかな導入に向けて、ユーザーへの丁寧な説明を行いながら、可及的速やかに制度設計を行うべきである。

【図8】 今後の被害者支援対策・事故防止対策の歳出規模の試算

事故防止及び被害者支援として今後必要な施策を行う場合には、それぞれ約30億円の追加予算が必要(歳出全体200億円規模)



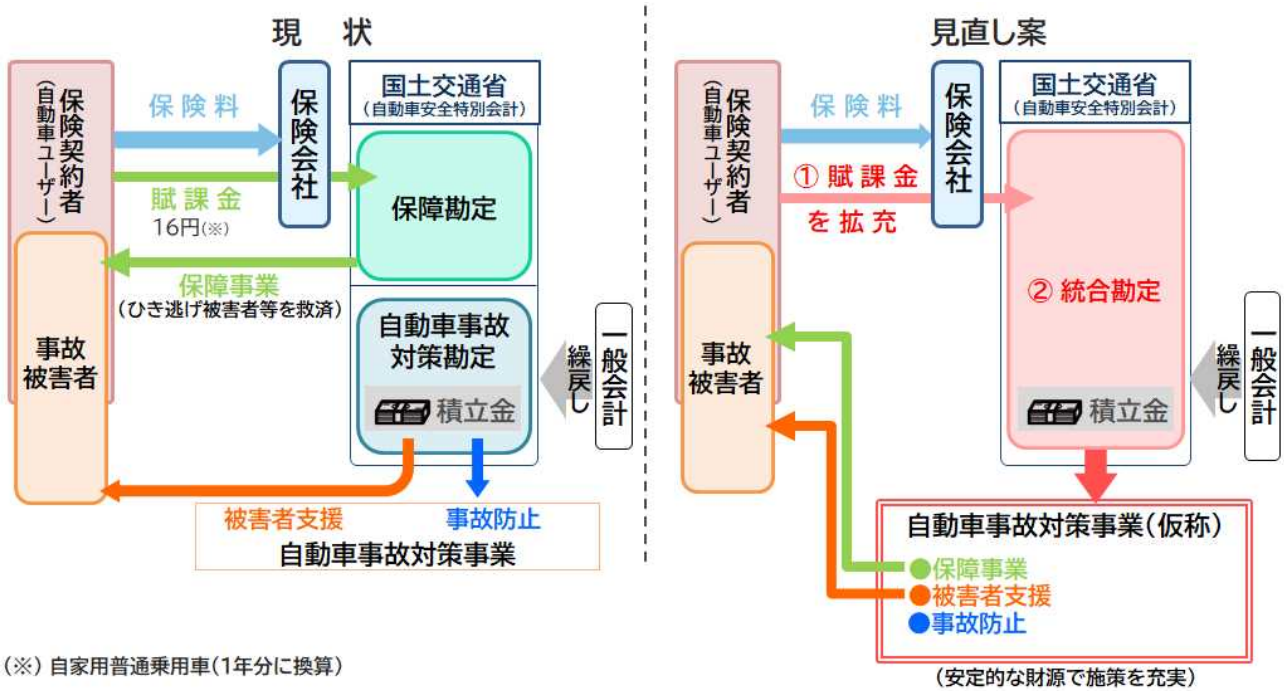
※概算であり、必ずしも合計額は一致しない。

※必要となる事業規模及び積立金の取崩しの規模は、引き続き検討

パターン① 賦課金と積立金の取崩しの割合を1:1とする場合

パターン② 現在のユーザー負担(賦課金)と過去のユーザー負担(積立金の取崩しと一般会計からの繰戻し)の負担割合を1:1とする場合

【図9】 安定的な財源確保のスキーム案



【図10】 自動車事故対策勘定における積立金の水準について

現行の積立金の位置づけ

- ↓
- ✓ (運用益を)自動車事故対策計画に基づく交付等の**経常的な歳出**の財源に充てるもの。
    - 被害者等支援：療護施設の設置・運営、介護料の支給、訪問支援等
    - 事故防止：先進安全自動車(ASV)の普及、自動車アセスメント等

賦課金導入後一定期間における積立金の位置づけ

- ↓
- ✓ **経常的な歳出の一部**に充てる財源に充てるもの。  
 ※経常的な歳出の財源：積立金の取崩しと一般会計からの繰戻し、これらの財源で賄いきれない部分を賦課金で穴埋め

積立金の将来的な位置づけ

- ✓ 自然災害や感染症対策などの非常時への備え等の**臨時的な歳出**の財源に充てるもの。  
 (現行の積立金で賄っている毎年度の経常的な歳出は一般会計からの繰戻しとこれでは賄いきれない部分を賦課金で穴埋めすることにより賄う。)

【療護センターの被災時の対応等】

項目	建設+土地取得費 (R2年度水準)	高精医療機器 導入経費ほか
千葉療護センター(増床含)	約37億円	約61億円
東北療護センター(増床含)	約38億円	約32億円
岡山療護センター	約42億円	約50億円
中部療護センター	約36億円	約50億円
合計	約150億円	約200億円



感染症対策や緊急の交通安全対策等への備え



合計  
**500億円規模**

## V. 継続して検討すべき課題

賦課金導入の必要性については一般会計からの繰戻しの継続を前提として、共通理解を得られているものの、自動車事故対策事業の内容、詳細な賦課金額の水準については十分な議論の時間が必要であり、今後も引き続き検討を行うべきである。

また、安定的な財源の確保に際しては、国土交通省において財源を含めた被害者支援対策・事故防止対策に係る周知・広報について見直しを行い、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を行うべきである。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・事故防止対策が十分に知られていない現状にかんがみ、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合わせて見直すべきである。

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  
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 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