

被害者保護増進等事業に関する検討会（第1回）  
議事次第

日 時：令和5年3月1日(水)  
16時00分～18時00分  
(Web会議方式)

1. 開会
2. 被害者保護増進等事業に関する検討会の設置について
3. 被害者保護増進等計画（素案）について
4. 意見交換
5. 閉会

(配付資料)

議事次第

出席者名簿

- 資料1 被害者保護増進等事業に関する検討会設置要綱（案）  
資料2 被害者保護増進等事業に関する検討会の設置について  
資料3 被害者保護増進等計画（素案）について（概要資料）  
資料4 被害者保護増進等計画（素案）  
参考資料 令和5年度予算（被害者保護増進等事業関係）の概要

## 被害者保護増進等事業に関する検討会 設置要綱（案）

### 1. 目的と設置

令和4年6月に成立した「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)により、従前「当分の間」実施することとされていた被害者支援事業及び事故防止対策事業について、「被害者保護増進等事業」として新たに自動車事故対策事業賦課金を充当し行うこととなり、同事業の実施に関する事項は、関係者の意見を伺い、「被害者保護増進等計画」として定めることとされた。

また、法改正時の附帯決議により、被害者保護増進等事業については、施策決定過程の「見える化」を行い、実施内容を精査するとともに、各施策の費用対効果等に関して、関係者の意見を踏まえ、第三者による客観的な視点で、事業に係る効果検証を行うべきとされた。

これらを踏まえ、被害者保護増進等事業を安定的かつ継続的に実施していく観点から、事業のより効果的な実施について検討するため、自動車事故被害者等団体、自動車ユーザー団体、学識者等の有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」(以下「検討会」という。)を国土交通省自動車局に設置する。

### 2. 検討会の検討事項

- (1) 「被害者保護増進等事業」について、各事業の費用対効果等に関する検証を行い、事業の効果的かつ効率的な実施に関すること。
- (2) 「被害者保護増進等計画」の作成及び変更に関すること。
- (3) その他被害者保護増進等事業の実施に関すること。

### 3. 検討会の組織

- (1) 検討会には、座長及び座長代理をそれぞれ1名置く。構成員は別紙のとおりとする。
- (2) 座長は会務を総括し、検討会を主催する。
- (3) 検討会には、一部の委員をもってワーキンググループを設置することができる。ワーキンググループの運営に関する事項は別途ワーキンググループにおいて定めるところによる。
- (4) 座長は、必要に応じて、必要と認める者を本検討会の構成員又はオブザーバーとして追加することができる。
- (5) 関係団体の者を委員に任命するときは、原則として、一方の利害を代表する委員の定数が総委員の定数の半ばを超えないものとする。

### 4. 検討会の運営方法

- (1) 座長は、必要に応じて、構成員以外の関係者の出席を求め、その意見を聴取できる。
- (2) 本検討会は、原則公開とする。ただし、座長が必要と認めるときは、その全部又は一部を非公開とすることができる。
- (3) 議事概要及び資料については、会議後、速やかに国土交通省ホームページにて公開する。ただし、座長が必要と認めるときは、その一部を非公開とすることができる。
- (4) この設置要綱に定めるものの他、検討会の運営に必要な事項については、座長が定めることとする。

## 5. 任期

- (1) 委員の任期は、2年とする。ただし、任期の途中で委員が欠けた場合の補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- (2) 委員は、再任することができる。

## 6. その他

事務局を国土交通省自動車局保障制度参事官室に置く。

## 被害者保護増進等事業に関する検討会

## 委員等名簿

(敬称略、50音順)

## ○ 委員

(有識者)	古笛 恵子	弁護士
	佐々木達也	読売新聞東京本社論説副委員長
	佐藤 主光	一橋大学国際・公共政策大学院教授
	竹川 正記	毎日新聞社論説副委員長
	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
	槇 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	一般社団法人日本自動車会議所 保険特別委員長
	金子 晃浩	全日本自動車産業労働組合総連合会 会長
	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
	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 監督局保険課  
 厚生労働省 社会・援護局 障害保健福祉部障害福祉課  
 厚生労働省 医政局 地域医療計画課  
 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

# 被害者保護増進等事業に関する検討会の 設置について

---

令和5年3月1日  
自動車局

# 被害者保護増進等事業に関する検討会

## 背景

- ✓ 令和4年6月に成立した改正自賠法により、令和5年4月から、自賠責保険料の一部である「賦課金」の拡充分と有限の積立金を原資として事故被害者の支援・事故防止対策を行う事業が「**被害者保護増進等事業**」として恒久化され、同事業の実施に関する事項は、関係者の意見を伺い「**被害者保護増進等計画**」として定めることが法定化
- ✓ 令和4年自賠法改正の衆・参附帯決議でも、新たな賦課金を求める以上、各施策の費用対効果等の検証については、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、**毎年実施すべき**との指摘。
- ✓ そこで「被害者保護増進等事業に関する検討会」を設置し、「**被害者保護増進等計画**」を作成する際に**関係者のご意見を伺う**とともに、被害者保護増進等**事業の効果**を客観的に検証し、被害者支援等の事業が**目的を達成しているか議論**。

## 毎年の効果検証の体制について

被害者保護増進等事業に関する検討会 ※ 計画作成・変更時は検討会を複数回開催して意見聴取

**会長** 自賠責審議会会長の兼務    **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)

**座長** 学識経験者

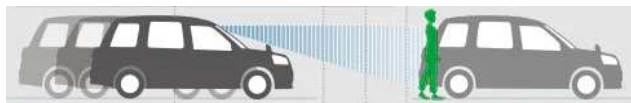
・被害者・遺族代表委員      ・ユーザー代表委員

## 被害者保護増進等計画について

- 令和4年の自賠法改正により、国土交通大臣は、被害者保護増進等事業(被害者支援事業及び事故防止対策事業)の安定的かつ効果的な実施を図るため、「被害者保護増進等計画」を作成し、公表することとされている(改正後の自賠法第77条の3第1項及び第4項)。
- また、国土交通大臣は、「被害者保護増進等計画」を作成、変更するときは、あらかじめ、「**被害者その他の関係者の意見を反映させるために必要な措置を講ずる**」べきこととされている(改正後の自賠法第77条の3第3項)。
- 「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」の「最終とりまとめ」(令和5年2月)においても、継続して検討すべき課題として、被害者保護増進等計画に関し、被害者その他関係者の意見を聴取した上で作成すべきこと、また、政府や(独)自動車事故対策機構(ナスバ)、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、と提言されている。

## 被害者保護増進等計画で定めるべき事項(改正後の自賠法第77条の3第2項)

- 事故被害者の生活の実態、自動車事故の発生の状況、その他の事業の実施に際し考慮すべき事項
- 被害者支援事業、事故防止対策事業の目標に関する事項
- 目標の達成のため実施すべき被害者保護増進等事業の概要



(例) 先進安全自動車の普及促進



(例) 治療・リハビリ機会の提供

## 被害者保護増進等事業の効果検証について

- 令和4年の自賠法改正時の国会審議において、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、用途を明らかにした上で、第三者による客観的な視点で事前・事後の検証を毎年実施すること、という附帯決議が附されている。
- また、「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」の「最終とりまとめ」(令和5年2月)においても、継続して検討すべき課題として「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」「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、学識経験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」と提言されている。

## 効果検証の実施方法について

- 「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」において、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うため、既存事業及び令和5年度以降に取り組む新規・拡充事業について、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サイクルによる効果検証を実施。
- 今般の検討会においても、同様の手法を用いて検証を行うことを想定。
- 毎年、夏～秋にかけて、まずはWG(ワーキンググループ)において議論を行い、WGにおける議論を踏まえ、本検討会において効果検証を行う予定 (P)



## 今後の進め方について(予定)

3月1日	第1回 被害者保護増進等事業に関する検討会 ～検討会の設置について、「被害者保護増進等計画」の「素案」の提示・議論～
3月中	「被害者保護増進等計画」のパブリックコメントの実施
4月1日	改正自賠法 施行
4月上旬	第2回 被害者保護増進等事業に関する検討会 ～「被害者保護増進等計画案」の意見聴取、とりまとめ(パブコメ結果等の報告)～
4月中旬	「被害者保護増進等計画」の作成・公表
毎年夏～秋	「被害者保護増進等事業」の効果検証 (毎年最低1回行う)

# 被害者保護増進等計画(素案)について

---

国土交通省 自動車局

令和5年 3月1日

# 「被害者保護増進等計画」(素案)概要①

## 第1部 総則 (計画の目指す社会、期間、評価と見直し)

### 計画の目指す社会

- 自動車なしの国民生活は成り立たない一方、自動車事故により、多くの死傷者が発生しており、また誰もが自動車事故の当事者になりうる

「クルマ社会」の共助の仕組みで 「被害者等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  
計画の期間、評価と見直し

- 令和5年度から令和8年度まで
- 被害者・遺族団体、自動車ユーザー団体、及び学識経験者等の第三者によって構成される「被害者保護増進等事業に関する検討会」において、毎年度効果検証を実施

## 第2部 自動車事故の動向と自動車事故被害者等を取り巻く課題等

### 自動車事故による被害の発生状況

- 死者数は大きく減少(H24年 4,438人 → R4年 2,610人)したが、新たに重度後遺障害者となった者は、引き続き多く発生(H24年 1,777人 → R4年 1,435人)しており、重度後遺障害者の総数は近年も微増傾向

### 自動車事故被害者の置かれた状況と課題

- 被害者が求める支援のニーズは、受傷直後の専門的治療・看護等に加えて、「介護者なき後」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等、多様化 (見守りが必要な高次脳機能障害、「ヤングケアラー」等)

### 自動車事故の発生防止に向けた課題

- 衝突被害軽減ブレーキなど安全運転を支援する装置の性能向上と普及拡大は事故削減解決の鍵。高齢運転者に対する安全対策や、社会的なインパクトの大きい事業用自動車の事故防止も課題

### 計画達成のために要する経費の総額の見込みとその財源構成の考え方

- 令和5年度水準の事業規模が継続的に必要
- 一般会計からの繰戻し、積立金の取崩し、賦課金で賄う

# 「被害者保護増進等計画」(素案)概要②

## 第3部 計画の目標と目標達成のために実施すべき基本的な施策

### 1 被害者等支援のために講じようとする施策の基本となるべき事項

#### 目標

被害者等の保護の増進を図り、被害者やその家族・遺族が安心して生活できる社会の実現

#### 政府が講じる主な措置

- 事故被害者の治療、介護に必要な支援等への資金の支援
- リハビリテーションや「介護者なき後」への対応のための人材確保、知識及び技術習得等への資金の支援
- 被害者の保護増進を図るための啓発、情報提供等

#### ナスバが講じる主な措置

- 重度後遺障害者を受け入れる療護施設の設置運営
- 介護料の支給、被害者・遺族等団体の相談支援体制の確立の支援

#### その他主体の主な取組み

- 被害者等の悩み等に関する相談、法律相談等

### 2 自動車事故の発生防止のために講じようとする施策の基本となるべき事項

#### 目標

車体の安全性やドライバーの安全確保に係る措置を講じることで、自動車事故の発生防止を図り、ひいては安全・安心な「クルマ社会」の実現

#### 政府が講じる主な措置

- 事故発生防止のために必要な機器及び装置等の導入等に  
必要な資金の支援、無保険車・無車検車対策等

#### ナスバが講じる主な措置

- 運転者適性診断の実施、自動車安全性能の評価等

#### その他主体の主な取組み

- 自動車事故の発生防止に資する指導講習等

#### 具体例



老朽化する千葉療護センター  
(築38年)のリニューアル



脊髄損傷に対応した療護施設  
の新設(R5年度から)

#### 具体例



自動車安全性能の評価・公表



無保険車対策

## 被害者保護増進等計画（素案）

### はじめに

自動車事故による惨禍は、事故被害者やそのご家族、ご遺族（以下「被害者等」という。）に生涯にわたる深刻な被害をもたらすのみならず、社会全体に与える影響は甚大であり、これらの惨禍について対策を講じていく必要がある。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、自動車損害賠償責任保険（自動車損害賠償責任共済を含む。以下同じ。）を含む自動車損害賠償保障制度（以下「自賠制度」という。）は、自動車事故対策に大きな役割を果たしてきた。

自賠制度は、自動車損害賠償責任保険のみならず、無保険車及びひき逃げによる被害者の救済を目的とする自動車損害賠償保障事業並びに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た被害者の保護の増進及び自動車事故の発生の防止の対策から成り立ってきた。特に、被害者支援に係る政策は、昭和 42 年度に自動車事故相談を支援する事業を開始したことを皮切りに、自動車事故の被害による重度後遺障害者を対象とした介護料の支給、療護施設の設置・運営、病院や障害者支援施設等への支援のほか、自動車事故による遺児への支援等、多岐にわたる施策に取り組んできた。平成 13 年の自賠法の改正により、自動車事故被害者の救済対策を含む「自動車事故対策事業」を行うことが法律の附則で規定され、これに基づく「自動車事故対策計画」（平成 14 年 2 月 7 日国土交通省告示第 52 号）によって実施されてきたところである。

自動車事故対策計画の制定以降、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事故被害者支援に係るニーズは高度化・複雑化するとともに、被害者支援と「クルマの両輪」として行ってきた事故防止対策についても、自動車の技術革新が急速に進展し、新技術を活用した事故防止対策の実用化・普及が急務となるなど、施策を取り巻く環境が大きく変化した。一方で、平成 13 年の法改正時において想定していた、自動車安全特別会計の積立金の運用益収入により、事故被害者支援及び事故防止対策を行う事業の財源を得ることは困難となり、有限の積立金だけを財源とする構造では、事業の継続が困難となるおそれがあった。

このことから、令和 4 年 6 月に成立した「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」においては、改正前の自賠法の附則において「当分の間の措置」と位置付けられていた「自動車事故対策事業」について、「被害者保護増進等事業」として本則に位置付け、恒久的な事業に見直した上で、

同事業の安定的かつ効果的な実施を図るため、「被害者保護増進等計画」を作成することとされたところである。

このため、自賠法第 77 条の 3 に基づく関係者への意見聴取を行った上で、「被害者保護増進等計画」を作成し、同法第 77 条の 4 に基づき本計画に基づく事業の実施に係る補助等を安定的に行うこととする。

## 第 1 部 総則

### 1 計画の目指す社会

我が国は車両台数が約 8,000 万台に上る「クルマ社会」であり、自動車交通が社会の隅々にまで定着し、生活の上で必要不可欠なインフラ基盤となっている。しかし、ある日突然、誰もが自動車事故により、命を奪われ、または重度後遺障害者やその家族・遺族となり、日々の暮らしの中で、介護や家族を失ったことによる重い肉体的負担やこれに伴う精神的負担・経済的負担に長期間苦しみ続ける可能性が存在することも事実である。自動車事故による重度後遺障害者の発生数は、我が国での日常生活において遭遇する他の災害に比して多く、とりわけ、我が国の道路交通環境から、歩行者、自転車乗用者等が被害に遭い、人生が一変してしまうケースも少なくない。

そのため、自動車によって便益を受ける全ての自動車ユーザーが加入する自賠制度と本計画が定める被害者保護増進等事業が、「クルマ社会」のセーフティネットたる役割を果たしていく必要がある。自賠制度による自動車事故の被害者等支援は、誰もが加害者にも被害者等にもなり得る「クルマ社会」において、被害に遭った方々を「クルマ社会」の構成員全員で支える「共助」の仕組みである。自動車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等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していく必要がある。

また、令和 3 年に策定された第 11 次交通安全基本計画においても、その基本理念として、究極的には交通事故のない社会を目指すべきことが指摘されている。そのため、被害者等への支援とクルマの両輪として進めている事故防止対策にも引き続き取り組み、新たに事故による被害で苦しむ方を一人でも減らしていくことも重要である。

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、自動車事故により、多くの死傷者が発生していること、また誰もが当事者になり得ることを一人一人が胸に刻み、被害者等が安心して生活できる社会、自動車事故のない社会を実現しなければならない。

## 2 計画の期間

本計画の期間は、令和5年度から令和8年度までとする。

## 3 計画の評価と見直し

本計画に基づき実施する事業については、自動車事故被害者・遺族団体、自動車ユーザー団体、及び学識経験者等の第三者によって構成される「被害者保護増進等事業に関する検討会」を設け、毎年度その効果検証を実施し、被害者保護増進等事業として実施することの妥当性を評価・検証する。その際には、単なる執行状況の評価だけでなく、その背景や影響を及ぼしたと考えられる事情、社会経済情勢の変化を考慮の上、評価・検証を行う。

また、本計画は、原則として計画期間の最終年度において見直しを行うこととするが、計画策定時点における想定から大きく変化する事象（例：災害等の発生により予期しない資金手当ての必要が生じた場合や、積立金の運用益収入等の大幅な増加）が生じた場合は、計画期間中の見直しを行うものとする。

## 第2部 自動車事故の動向と自動車事故被害者等を取り巻く課題等

### 1 自動車事故による被害の発生状況

死亡者数については、昭和45年のピーク時（16,765人）以降過去最低を更新し続けており、平成28年に67年振りの3,000人台、令和2年には2,839人と統計開始以来初の2,000人台となり、令和4年は2,610人と、さらに減少を続けている。また、平成16年に過去最悪を記録した交通事故発生件数及び負傷者数も18年連続で減少し、令和4年は356,419人と、負傷者数は15年連続で100万人を下回っている。政府は、第11次交通安全基本計画（令和3年3月策定）において、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000人以下とすることを目標と掲げている。

一方で、新たに重度後遺障害者となった者の数は、10年前の平成24年に1,776人であったのが、令和3年は1,435人<sup>1</sup>であり、死亡者数と比してその減少幅は小さく、長期的には横ばい傾向にあることから、重度後遺障害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。さらには、高次脳機能障害をはじめ、常時又は随時の介護を要しないものの、自動車事故による後遺障害を負い、生活に大きな支障を生じるケースが引き続き相当数発生しており、長期に渡って支援を必要とする者は引き続き多いと見込まれる。

<sup>1</sup> 損害保険料率算出機構による自賠責保険の支払状況参照

## 2 自動車事故被害者の置かれた状況と課題

自動車事故は、誰もが被害者になり得る災禍であり、被害者だけでなく、その家族や遺族はそれまでの日常を奪われ、場合によっては一生にわたる障害を負い、本人のみならず周囲も含め、経済的にも精神的にも厳しい状況におかれることが少なくない。

これまでも療護施設の設置・運営や介護料の支給などの被害者救済対策に取り組んできたところであるが、自動車事故によって生じる後遺障害には、自力移動や意思表示等が困難で常時介護が必要となる遷延性意識障害、脊髄損傷による身体障害、外見上では分からない社会的行動障害や記憶障害などで見守りが必要となる高次脳機能障害等、様々な態様が存在し、これが併存する場合もある。

被害者の障害の態様により、必要とする支援のニーズも異なる中、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、リハビリ機会の充実など、障害の態様に応じた、長期に渡る多様な支援への対応が必要となってきた。

障害を負った被害者が生活を送る上で必要とする介護についても、我が国の急速な少子高齢化の進展とともに、既に介護関係業務に係る労働力需要は一層増大しており、介護を担う介護人材の確保が大きな課題となっている。特に、常時又は随時介護が必要となる重い後遺障害を負った被害者が必要とする、医療的なケアにも対応できる事業所は、より一層需給がひっ迫した状態となっており、現在在宅で療養中の被害者の介護者が介護をすることができなくなった「介護者なき後」も被害者が安心して生活できる環境の整備が必要である。また、常時又は随時介護までは不要であっても見守りが必要であるなど、被害者が必要とするサポートは異なることから、障害の態様に応じ、被害者が安心して生活できる環境の整備が必要である。今後、急速に高齢化が進む我が国の人口構造の推移を見ると、高齢者の人口は 2040 年頃にピークを迎える一方で 2025 年以降、「高齢者の急増」から「現役世代の急減」に局面が変化するため、これによって介護人材の不足に拍車がかかることが懸念されることから、20 年程度の長期の社会情勢変化を見据えて、施策を検討する必要がある。

加えて、肉親等を失った遺族をはじめとする被害者等、特に親や兄弟を失った子供など、いわゆる「ヤングケアラー」の精神的苦痛の緩和も重要な課題である。自動車事故による被害に遭った当事者やその家族、遺族を対象とした精神的なケアに係る環境の整備が必要である。

## 3 自動車事故の発生防止に向けた課題

新たに事故による被害で苦しむ方を生まないために必要な事故防止対策に



については、国土交通省において、「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全のあり方について（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。

現在自動車分野においては、いわゆるCASE<sup>2</sup>とよばれる潮流など、百年に一度といわれる技術的な変革の波が押し寄せており、衝突被害軽減ブレーキなどの安全運転を支援する装置の性能向上と普及拡大は、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っている。

また、少子高齢化の進展により、運転者や歩行者など道路ユーザー全体における高齢者の割合が高くなると考えられる中、免許人口10万人当たりの第一当事者となる死亡事故件数が75歳以上の年齢層において高くなることに鑑み、高齢運転者に対する安全対策が求められる。

さらに、物流や公共交通機関など輸送インフラを担う大型車は、現代社会に不可欠である一方、多大な運動エネルギーを有することから、衝突事故時の致死率は相対的に高くなり、その事故は社会的にも大きなインパクトを与えることから、大型車による事故防止も引き続き重要な課題である。

被害者等からは「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、事故防止対策についても、被害者救済と併せ、「クルマの両輪」として進めていかなければならない。その際には、ドライバーに起因して発生する事故をより確実に減少させることができるよう不断の見直しを行い、重点化していくことが必要である。

#### 4 計画達成のために要する経費の総額の見込みとその財源構成の考え方

本計画に基づき実施する事業に関し、令和5年現在の社会経済情勢を踏まえると、計画期間中においては、令和5年度予算の水準である200億円程度の規模の歳出が毎年度継続的に必要となることが見込まれる。

また、独立行政法人自動車事故対策機構（ナスバ）が設置・運営する千葉療護センターは、開業から40年近くが経過し、老朽化が顕著であるとともに、同センターに対するニーズの変化等に対応した機能の強化も要することから、本計画の期間中に大幅なリニューアルが必要である。これに伴う工事費用等の増加については、継続的な歳出とは別途、一時的な歳出増要因として考慮することが必要である。

<sup>2</sup> Connected, Autonomous, Shared & Services, Electric（C=コネクテッド、A=自動運転、S=シェアリング、E=電動化）

このほか、物価や賃金水準の変動等による社会経済情勢の変化、効果検証による施策の見直し等による増減が年度によっては生じることに留意することが必要である。

なお、これらの施策を実施するための財源については、一般会計の繰戻しや積立金の取崩しによるものに加え、自動車事故の被害者等支援や事故防止対策を安定的かつ継続的に実施できるよう、被害者保護増進等事業に充てる賦課金として、年間 100 億円程度の納付を求めることにより、必要な歳入を確保することとし、1 台当たりの賦課金の水準はこれを賄うために必要な水準を逸脱することがないよう留意する。

### 第 3 部 計画の目標と目標達成のために実施すべき基本的な施策

#### 1 被害者等支援のために講じようとする施策の基本となるべき事項

##### (1) 目標

被害者保護増進等事業は、誰もが交通事故の加害者にも被害者にもなり得る中、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ものである。被害者の療養を行う施設の設置及び運営、被害者の療養生活の援護、被害者の受ける介護の援護、被害者の家族や遺族の支援その他の措置を講じることにより被害者等の保護の増進を図る。

具体的には、重度脊髄損傷を負った自動車事故被害者を受け入れる施設の設置や、高次脳機能障害者の社会復帰促進に当たる事業所の増加などにより、被害者の治療・リハビリ環境の向上を図るとともに、自動車事故被害者・遺族団体による相談窓口の構築・継続を支援することにより、被害者の家族や遺族の支援を図る。これらの施策を通じ、自動車事故の被害者やその家族・遺族が安心して生活できる社会の実現を図り、ひいては安全・安心な「クルマ社会」の実現を図ることを目標とする。

##### (2) 被害者の保護の増進に係る対策

###### ① 政府が講じる措置

- i) 後遺障害が存するため治療及び常時の介護を必要とする被害者を受け入れて治療及び養護を行う施設の設置及び運営、被害者の介護に必要な費用の支援その他の(2)②に規定する独立行政法人自動車事故対策機構が講じる措置に関し、必要な資金の支援を行うこと
- ii) 被害者の治療若しくはリハビリテーション又は介護者なき後への対応のための人材の確保、医療機器又は介護機器の整備並びに知識及び技術の習得又は普及、被害者等の悩み等に関する相談その他の方法により被害者等の不安軽減を図ることその他の(2)③に規定するその他の

者が講じる措置に関し、必要な資金の支援を行うこと

- iii) 被害者等の保護の増進に関する調査及び研究を行うこと並びにその成果を普及すること
- iv) 被害者等の保護の増進を図るための啓発、研修及び情報提供を行うこと

## ② 独立行政法人自動車事故対策機構が講じる措置

- i) 後遺障害が存するため治療及び常時の介護を必要とする被害者を受け入れて治療及び養護を行う施設を設置し、及び運営すること
- ii) 被害者の介護に必要な費用について支援を行うとともに、介護を要する被害者等に対する相談対応、在宅訪問等による支援を行うこと
- iii) 自動車事故の被害により生活が困窮している被害者等が必要とする資金について支援を行うとともに、交通遺児等の健全な育成に資するための支援を行うこと
- iv) 被害者等に対して相談対応や情報提供などの支援を行うこと
- v) 自動車事故被害者・遺族等団体における相談支援体制の確立に関し、必要な費用について支援を行うとともに、これらの団体との関係構築及び連携を図ること
- vi) 被害者等の保護の増進に関する調査及び研究を行うこと並びにその成果を普及すること
- vii) 被害者等の保護の増進を図るための啓発、研修及び情報提供を行うこと

## ③ その他の者が実施する取組み

- i) 被害者の治療若しくはリハビリテーション又は介護者なき後への対応のための人材の確保、医療機器又は介護機器の整備並びに知識及び技術の習得又は普及を図ること
- ii) 自動車事故の損害賠償の支払に関する法律相談その他の方法により自動車事故の損害賠償の適正な支払の確保を図ること
- iii) 被害者等の悩み等に関する相談その他の方法により被害者等の不安軽減を図ること
- iv) 被害者の子弟の生活基盤の安定と健全育成の支援を行うこと

## 2 自動車事故の発生防止のために講じようとする施策の基本となるべき事項

### (1) 目標

被害者保護増進等事業は、誰もが交通事故の加害者にも被害者にもなり得る中、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ものである。車体の安全性やドライバーの安全確保にかかる措置を講じることにより、事故による被害の減少を図る。

具体的には、負担者である自動車ユーザーに裨益する、自動車運送事業に従事する者の指導や、自動車事故の発生の防止に資する機器及び装置の導入の促進その他の措置を講じることにより、令和3年3月の「事業用自動車総合安全プラン 2025」で示された「事故削減目標」や、令和3年6月に交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会報告で示された「車両安全による削減目標」の達成を目指し、ひいては安全・安心な「クルマ社会」の実現を図ることを目標とする。

## (2) 自動車事故の発生防止に係る対策

### ① 政府が講じる措置

- i) 自動車の運行の安全に関する事項を処理する者に対する指導及び講習、自動車の安全性能の評価及び公表その他の(2)②に規定する独立行政法人自動車事故対策機構が講じる措置に関し、必要な資金の支援を行うこと
- ii) 自動車事故の発生を防止するために必要な機器及び装置等の導入、リスクの高い運転者等に関する交通安全対策の実施その他の(2)③に規定するその他の者が講じる措置に関し、必要な資金の支援を行うこと
- iii) 無車検車及び無保険車の運行の防止を図るための注意喚起及び指導を行うこと。
- iv) 自動車事故の発生の防止に関する調査及び研究を行うこと並びにその成果を普及すること
- v) 自動車事故の発生の防止を図るための啓発、研修及び情報提供を行うこと

### ② 独立行政法人自動車事故対策機構が講じる措置

- i) 自動車の運行の安全に関する事項を処理する者に対し、当該事項に関する指導及び講習を行うこと
- ii) 自動車の運転者に対し、適性診断を行うこと
- iii) 自動車の安全性能を評価し、公表すること
- iv) 道路交通に係る事業における運行の安全の確保に関する事務を処理する者に対する企業全体の安全性の向上を図るための取組みを支援すること
- v) 自動車事故の発生の防止に関する調査及び研究を行うこと並びにその成果を普及すること
- vi) 自動車事故の発生の防止を図るための啓発、研修及び情報提供を行うこと

### ③ その他の者が実施する取組み

- i) 自動車事故の発生を防止するために必要な機器及び装置等を導入すること
- ii) 自動車事故の発生の防止に資する指導、講習その他必要な対策を行うこと

# 参考資料 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3月1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)
<b>令和5年度</b>	<b>60億円(当初)</b>
<b>繰入残高5,880億円(令和5年度未見込み)</b>	
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

