

令和5年度第2回 被害者保護増進等事業に関する検討会
議事次第

日 時：令和5年8月4日(金)

13:00～15:00

中央合同庁舎2号館（国土交通省）

共用会議室5

（オンライン併用）

（議題）

1. 開会
2. ワーキンググループのご報告
3. 今後の検討会等開催スケジュールについて
4. 被害者保護増進等事業の効果検証について
5. 意見交換
6. 閉会

（配付資料）

議事次第

出席者名簿

資料1 ワーキンググループの概要及び委員からの主なご意見

資料2 今後の検討会等開催スケジュール案

資料3 被害者等支援・事故防止の効果検証について

資料4 今年度の自賠制度周知等の動きについて

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

資料1 ワーキンググループの概要と委員からの主なご意見

令和5年8月4日

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概要

- 自動車事故被害者、その家族及び遺族団体、自動車ユーザー団体等の関係団体の率直な意見交換を行うため、本検討会の下に「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」設置。

イメージ

被害者保護増進等事業に関する検討会

全面的に公開

座長 自賠審会長の兼務 **座長代理** 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

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

一部公開

WG意見を反映

座長

福田 弥夫
(日本大学危機管理学部教授(保険法))

学識経験者

古笛 恵子 麦倉 泰子
(弁護士) (関東学院大学社会学部教授)

・被害者・遺族代表委員

小沢 樹里
(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)
徳政 宏一
(NPO法人日本頸髄損傷LifeNet 理事長)

・ユーザー代表委員

加藤 憲治
(((一社)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)
坂口 正芳
(((一社)日本自動車連盟 会長)

WGにおける委員からの主なご意見

■効果検証手法

○開催スケジュール

- ・ 検討会の開催スケジュールについて、予算要求時期を踏まえることも重要だが、やはりこの各事業の進捗を半期ごとにしっかりと確認して検証できるよう、一回目の検討会を、5月もしくは6月、2回目は提案どおり11、12月に実施する方が、バランスが良いと思うので、今後ご検討いただきたい。

○ナスバの行う事業の評価指標

- ・ ナスバの行う被害者支援関係の事業につき、「ナスバにおける年度評価」をアウトカム指標（政策効果）として使用しているが、ナスバにおける年度評価がどのような形で行われているのかが分からないと、指標として使用することが適切かどうか判断しかねるので、年度評価がどのように行われているか分かるようにすべきではないか。

■事業内容

○被5「短期入院協力事業」、被6「短期入所協力事業」

- ・ コロナ感染症の発生前から執行率が高くなく、事業としては必要だと思っているが、工夫が必要だと思うので、引き続き検討をお願いしたい。
- ・ 事業の執行率が大変悪いが、根本的な原因は、介護に関わる人材の確保だと思うので、何らかの方策を考えてほしい。人材の確保は受入環境整備事業にも関わる話である。

○被7「自動車事故被害者受入環境整備事業」

- ・ （執行率は低い）事業として大変重要だと認識している。執行率が低いのは、本当に必要なところに届いていない可能性があるため、本当に必要な方の安心に一日でも早く繋がるように、何らかの積極的な工夫をお願いしたい。
- ・ 介護人材の問題についてはなかなか解決策が見出し辛い。かなりハードルは高いだろうが、介護者なき後に向け、考えて頂きたい。

○被16「事故被害者へのアウトリーチ強化・ユーザー理解増進事業」

- ・ 広報に関し、トラック協会とか、バス協会などが、例えば10月9日の「トラックの日」などに子供向けも含めた様々な広報活動を行っており、そういった場に相乗りさせてもらって活動することを検討してはどうか。

○事10「運転に不安を抱える高齢者の免許返納の促進に向けた対策」

- ・ この事業については、以前の検討会でも最後まで論議したものの、事業自体は誰もが自由で安全な移動を享受できる社会の実現にも寄与するものであり、必要だと認識している。一方、本当に自動車

ユーザーが支払った自賠責保険料のなかで行わなくてはならないものなのか。現在、地域によってはスマートシティ推進の一環として、免許証返納者や高齢者に限定することなく、タクシーなどの利用を支援しているところもあり、新たな賦課金を自動車ユーザーにお願いした中で、効果検証の評価の観点「財源論」にもある通り、もう一度、この事業を自動車ユーザーが支払った保険料を活用する事業でなければならないのか再検討をお願いしたい。

- ・ 免許返納者の促進ということで、施策を免許返納者に限定しようとしても、実際には免許返納者とそれ以外の棲み分けは難しいと思う。運用にあたって、厳密な対応をお願いしたい。

■その他

○被8「社会復帰促進事業」

- ・ ほかの事業所が見て参考になるよう、好事例集のような形で、普及啓発を行ってはどうか。

○被 13「療護センターの老朽化対策及び機能強化」

- ・ 全国に4か所ある全てのセンターについて、それぞれどのような役割分担をするかという視点で、しっかり検討をしてもらいたい。

○被 14「在宅療養環境整備事業」

- ・ 訪問系サービスを提供する事業所の人材不足の問題は、地域的な偏在も大きく、遠くからヘルパーに来てもらって何とか介護を受けているという課題もあるので、ぜひ事業には力を入れて欲しい。

ナスバのアウトカム指標(政策効果)の考え方について

- ナスバは、独立行政法人通則法第2条第1項に規定する中期目標管理法人であり、毎事業年度の終了後、主務大臣の評価を受けなければならない(通則法第32条第1項)。
- 主務大臣の評価を受けるにあたっては、まずナスバにおいて外部有識者による自己評価を行い、その結果について、主務大臣が評価を行い、結果を公表することとされている(通則法第32条第4項)
- ナスバの事業については、上述のとおり、ナスバの外部有識者による自己評価(「業績評価等のためのタスクフォース」)と国土交通省の外部有識者による評価を毎年度受けており、結果も公表されることから、ナスバが実施する事業のうち、客観的評価指標が設定し辛い被害者救済関係事業については、国交省の評価を政策効果の指標として活用する。

評価の流れ

ナスバの自己評価

意見聴取

報告書の提出・公表

国土交通省の評価

意見聴取

評価結果の通知・公表

ナスバの業務改善

ナスバの「業績評価等のためのタスクフォース」

○委員

芝田 俊文
松原 了
樫谷 隆夫
永井 正夫
名取 雅彦

弁護士(自賠償紛争処理機構・紛争処理委員)
医学博士(元国立松戸病院外科医長)
公認会計士(総務省独法評価委員会委員)
東京農工大学名誉教授(元(一財)自動車研究所代表理事)
(株)マインズ・アイ 代表取締役(元(株)野村総研)

国土交通省が意見聴取する外部有識者

○委員

堀田 一吉
有賀 徹
園 高明
春日 伸予

慶應義塾大学商学部教授(救済のあり方検討会委員)
(独)労働者健康安全機構理事長 昭和大学名誉教授
弁護士(元日弁連交通事故相談センター副理事長)
芝浦工業大学工学部教授(事業用自動車事故調査委 委員)

様式1-1-3 中期目標管理法 年度評価 項目別評価総括表

中期計画（中期目標）	年度評価					項目別 調書No.	備考
	29 年度	30 年度	元 年度	2 年度	3 年度		
I. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項							
安全指導業務等		A	A	B	B		
指導講習、適性診断の充実・改善	B	B	B	B	B	1-1	
民間参入の促進	<u>A○</u>	<u>A○</u> 重	<u>A○</u> 重	<u>A○</u> 重	<u>A○</u> 重	1-1	
運輸安全マネジメント制度等の浸透・定着	B	B	B	B	B	1-1	
国の安全対策への貢献	B○	A○ 重	A○ 重	B○ 重	B○ 重	1-1	
被害者援護業務		B	B	B	B		
治療・看護の充実	<u>B</u>	<u>A重</u>	<u>B重</u>	<u>B重</u>	<u>B重</u>	1-2	
知見・成果の普及促進、在宅介護者への支援	A	A	A	B	A	1-2	
介護料の支給等	<u>B○</u>	<u>B○</u> 重	<u>B○</u> 重	<u>B○</u> 重	<u>B○</u> 重	1-2	
貸付・精神的な支援の実施	B	B	B	B	B	1-2	
債権管理・回収の強化	B	B	B	B	B	1-2	
自動車事故被害者等への相談対応・広報活動	B	B	B	B	B	1-2	
自動車アセスメント業務		B	B	B	B		
効率的・効果的な試験・評価の実施	<u>B○</u>	<u>B○</u> 重	<u>B○</u> 重	<u>B○</u> 重	<u>B○</u> 重	1-3	
わかりやすい情報提供	A	A	A	A	A	1-3	

中期計画（中期目標）	年度評価					項目別調 書No.	備考
	29 年度	30 年度	元 年度	2 年度	3 年度		
II. 業務運営の効率化に関する事項							
効率的な運営体制の確保、管理業務の簡素化等	B	B	B	B	B	2-1-1	
一般管理費・業務経費の削減、調達等合理化の取組の推進	B	B	B	B	B	2-1-2	
外部評価の実施、公表	B	B	B	B	B	2-1-3	
業務の電子化及びシステムの最適化	B	B	B	B	B	2-2	
III. 財務内容の改善に関する事項							
財務運営の適正化	B	B	B	B	B	3-1	
自己収入等の拡大	B	B	B	B	B	3-2	
保有資産の見直し	B	B	B	B	B	3-3	
短期借入金の限度額	-	-	-	-	-	3-4	
不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産の処分に関する計画	-	-	-	-	-	3-5	
重要な財産を譲渡し、又は担保に供する計画	-	-	-	-	-	3-6	
剰余金の使途	-	-	-	-	-	3-7	
IV. その他業務運営に関する重要事項							
内部統制の充実強化、情報セキュリティ対策	B	B	B	B	B	4-1	
施設及び設備に関する事項	B	B	B	B	B	4-2	
人事に関する計画	B	B	B	B	B	4-3-1	
人材の活用	B	B	B	B	A	4-3-2	
自動車事故対策に関する広報活動	B	A	A	A	B	4-4	

- ※1 重要度を「高」と設定している項目については、各評語の横に「○」を付す。
- ※2 難易度を「高」と設定している項目については、各評語に下線を引く。
- ※3 重点化の対象とした項目については、各評語の横に「重」を付す。
- ※4 「項目別調書No.」欄には、2年度の項目別評価調書の項目別調書No.を記載。

資料2 今後の検討会等開催スケジュール案

令和5年8月4日

今後の検討会等 開催スケジュール案

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
自賠審		※今後の検討会については本資料のとおり実施予定だが、必要に応じ、開催時期・回数を適宜見直しを行い、より効果的な会とするよう努めることとする。									審議会		
自賠責保険													被害者保護増進等 事業検討会
検討会													
ワーキンググループ			効果検証に関する ワーキンググループ										
予算要求					概算要求 各省庁					閣議決定 予算案		次年度予算 成立	

資料3 被害者等支援・事故防止の 効果検証について

令和5年8月4日
自動車局

効果検証の実施方法案【概略】

- 社会復帰促進等事業におけるPDCAサイクルによる効果検証をベースとする
- PDCAの「C(評価)」に際しては、民間運用益事業における財源論・必要性・効率性の3つの視点を勘案し、評価
- 評価の結果、効果の乏しい施策については、その理由を分析し、改善措置を講じる。

年間スケジュール(想定)

春頃 前年度の評価開始

5～6月 効果検証 取りまとめ(WG・検討会で検証)

8月末 概算要求提出

秋頃 検討会へ概算要求内容の報告等

12月 予算案決定

3月 当年度事業終了

被害者等支援・事故防止の評価方法

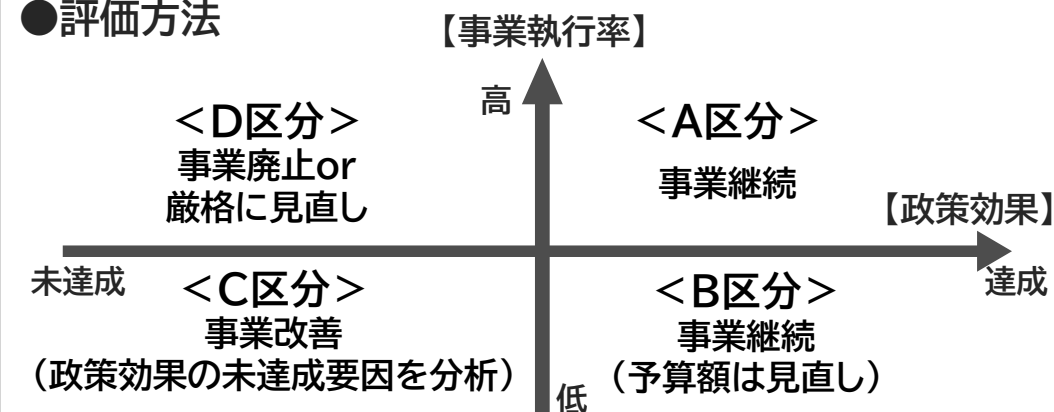
P (計画)

事業ごとに目標設定
・アウトカム指標(政策効果) ・アウトプット指標(事業執行率)

C (評価)

目標ごとに、A～Dの4区分で評価

●評価方法



A (改善)

- ・ 評価結果を検討会で確認
- ・ 評価結果を翌年度予算要求に反映
- ・ 賦課金額の水準の検討に活用

被害者等支援・事故防止に係る施策一覧表①

事業番号	事業名	事業概要	R5予算額 (億円)	評価	評価理由
被1	独立行政法人自動車事故対策機構 運営費交付金 (被害者援護関係)	自動車事故被害者の保護を増進するため、療護施設の設置・運営、介護料の支給、交通遺児等への貸付を行うための経費。	94.0億円 の内数	A	業務は妥当で効率化は第三者委からも評価。ただし、不知によりサービスが享受できないことがないよう、周知・広報のあり方は要検討。
被2	独立行政法人自動車事故対策機構が行う 介護料の支給等	自動車事故により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し、障害の程度に応じて介護料を支給。	41.3億円	A	介護支援効果の評価は高水準で推移している。引き続き受給者のニーズに沿う支援を行っていく。
被3	独立行政法人自動車事故対策機構 施設整備費補助金	(独)自動車事故対策機構が設置・運営している療護センターの高度先進医療機器等の調達費用を補助。	6.2億円	A	療護施設の施設整備については計画どおり執行されている。引き続き、高度先進医療機器等の整備の必要性の検証及び調達の合理化を図りつつ、適切な治療・看護を行うことが必要。
被4	独立行政法人自動車事故対策機構 育成資金貸付	自動車事故により保護者が死亡、または重度の後遺障害となったため、生活困窮となった義務教育修了前の児童に無利子で資金を貸付する制度。	0.0億円	A	不知によりサービスが享受できないことがないよう、制度周知の方法を要検討。
被5	短期入院協力事業	積極的に短期入院の受入れを行う一般病院を指定し、当該指定を受けた病院に対し、短期入院の受入体制の整備・強化に係る経費の一部を補助。	1.7億円	C	短期入院利用者数は増えているものの執行率は低調に推移。令和4年度から重点支援病院制度を創設したところ、その見直し効果について今後検証することが必要である。
被6	短期入所協力事業	積極的に短期入所の受入れを行う事業所を指定し、当該指定を受けた施設に対し、短期入所の受入体制の整備・強化に係る経費の一部を補助。	1.3億円	C	短期入所利用者数は増えているものの執行率は低調に推移。令和5年度より重点支援施設制度を創設したところ、その見直し効果について今後検証することが必要である。

被害者等支援・事故防止に係る施策一覧表②

事業番号	事業名	事業概要	R5予算額(億円)	評価	評価理由
被7	自動車事故被害者受入環境整備事業 (旧:在宅生活支援環境整備事業)	グループホーム等の新設を支援するとともに、介護職員の厳しい人手不足の状況を踏まえ、介護人材確保や設備導入等に係る経費の一部を補助。	5.2億円	B	自動車事故被害者の介護者なき後の受け皿について早急に整備することが求められており、事業の必要性は高いが執行率は低調に推移。ニーズを踏まえ、R5年度より求人情報発信費について拡充したところ、その見直し効果を今後検証することが必要である。
被8	社会復帰等促進事業	高次脳機能障害の把握から自立訓練、地元復帰まで切れ目のない支援に係る経費の一部を補助。	0.8億円	A	支援事業者数及び執行率ともに目標値を達成。R5年度では支援事業者数の拡充を行い、さらなる支援拡大を図る。
被9	被害者等支援の充実に係る調査研究	被害者等支援の内容について不断の見直しを継続的に行うために実施する調査研究。	0.17億円	B	被害者支援のニーズが高度化していることから、各種支援施策を講じてきたところ、より効果的(A評価)な被害者等支援業務とするため、引き続き必要な調査を継続していく。
被10	自動車事故相談及び示談あっ旋事業	自動車事故に係る損害賠償問題について、弁護士が相談に応じ、必要な指導及び示談のあっ旋を行う事業等に要する経費の一部を補助。	5.7億円	A	執行率は高水準で推移。電話相談のフリーダイヤル化や相談受付時間の拡充等のニーズに対応した見直しを実施したところ。引き続きニーズを踏まえて必要に応じて事業内容を見直しすることが必要である。
被11	交通遺児育成給付金支給事業	自動車事故の交通遺児に対して、一定水準の育成給付金を長期にわたり安定的に給付する事業に要する経費の一部を補助。	0.27億円	A	交通遺児の生活基盤の安定を図り、健全な育成を図る上で大きな役割を果たしており、事業の必要性は高い。そのため、制度の不知により加入できない者が生じないよう、引き続き周知・広報の充実に必要がある。

被害者等支援・事故防止に係る施策一覧表③

事業番号	事業名	事業概要	R5予算額(億円)	評価	評価理由
事1	独立行政法人自動車事故対策機構 運営費交付金(自動車アセスメント関係)	ユーザーによる安全な自動車の選択とメーカーによる安全な自動車の開発を促進するため、市販の自動車の安全性を車種ごとに点数化し、公表。	94.0億円の内数	A	8車種以上の評価を実施し、新車販売に対するカバー率も80%を超えているため。一方で、今後の技術状況を踏まえ、評価対象項目の検討が必要。
事2	独立行政法人自動車事故対策機構 運営費交付金(安全指導関係)	運行管理者等に対し、講習や適性診断を通じ、運転時の留意点等を助言・指導することで、事業者における安全意識の向上、重大事故の未然防止を目的とする事業。	94.0億円の内数	A	運行管理者及び運転者の安全意識の向上及び事故の未然防止に資するものであるため。また、今後の道路交通環境を踏まえた講習内容等の見直しを行っている。
事3	自動車運送事業の安全総合対策事業(先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援)	大きな被害を伴う事故を発生させる蓋然性が高い事業用自動車(トラック・バス・タクシー)を中心に、ASV技術の普及を促進するため導入補助を実施。	13.34億円の内数	A	3,000件以上のASV搭載車等を導入し、死者数も目標に向けて着実に減少している。一方で今後の技術状況等を踏まえ、適宜補助対象装置の見直しを行うことが必要。
事4	事故防止・運行管理高度化に係る機器等の導入支援等	大きな被害を伴う事故を発生させる蓋然性が高い事業用自動車の事故防止に向け、デジタル式運行記録計やドライブレコーダー等の事故の防止や運行管理の高度化に資する機器等の導入に要する経費の一部を補助。	13.34億円の内数	A	第1当事者の死者数は目標に向けて着実に減少している。また、技術開発状況等を踏まえ、適宜補助対象装置の見直しを行っている。

被害者等支援・事故防止に係る施策一覧表④

事業番号	事業名	事業概要	R5予算額(億円)	評価	評価理由
事5	無車検車・無保険車対策	無車検車・無保険車の疑いがある車両のユーザー等へのハガキ送付による注意喚起を行うとともに、警察と連携した街頭検査等により運転者に対して直接指導・警告を行う事業。	1.47億円	A	ハガキの送付により是正した割合が40%に増加した。また執行率は高水準で維持。なお、自賠償保険加入促進については、R5年度において「ユーザー理解促進事業」へ移行することとし、Web広告を行う等の拡充を図る。
事6	事故防止対策の充実(飲酒運転・健康起因事故対策、運行管理の高度化等)	技術の進展や交通環境の変化等を踏まえ、飲酒運転の根絶や健康起因事故の防止、運行管理の高度化等の制度改正に係る調査・検討等を実施することにより、事業用自動車による事故を削減することを目的とした事業。	3.91億円	A	事業用自動車の事故件数は目標に向けて着実に減少しており、事故防止対策が効果的に寄与しているものと考えられるため。また、更なる事故削減に向けて、飲酒運転や過労運転防止対策等に加え、ICT技術状況等を踏まえた施策の検討を行っている。
事7	事故防止対策に係る調査研究	社会的に大きな影響を与えた事業用自動車の事故について、事業用自動車事故調査委員会において科学的・専門的見地から原因を調査・分析し、再発防止策をとりまとめて公表することにより、事故削減につなげていくことを目的とする事業。	1.25億円	A	事業用自動車の事故件数は目標に向かって着実に減少しており、調査結果・再発防止策の公表が事故防止に効率的に寄与しているものと考えられるため。また、更なる事故の削減に向けて、事故の詳細分析や具体的な再発防止策等の検討を行っている。
事8	事故防止対策の充実に係る調査研究	車両情報等の「工学データ」と自動車事故被害者の救護記録等の「医学データ」を統合し、交通事故における人体への障害発生メカニズムを解明することで、身体的特徴に配慮した保安基準の策定、先進事故自動システムの高度化等を実施。	0.8億円	B	死者数、重傷者数は着実に減少しているが、更なる事故低減には、事故データミクロ分析の調査項目数を現在の50項目程度から拡充させて、先進事故自動通報システムの高度化に繋げるなど、さらなる車両の安全対策に必要なデータを集めることが必要なため。

被害者等支援・事故防止に係る施策一覧表⑤

事業番号	事業名	事業概要	R5予算額(億円)	評価	評価理由
被12	重度脊髄損傷者を対象とした療護施設の設置・運営 (運営費交付金)	自動車事故による重度脊髄損傷者が、回復期以後も継続的かつ十分な治療・リハビリ等の提供が受けられる環境を整備。	94.0億円の内数	—	—
被13	療護センターの老朽化対策及び機能強化	経年劣化が進む療護センターの利用者の安全・安心の確保のための老朽化対策や、利用者ニーズを踏まえた最適な機能強化の実施。	94.0億円の内数	—	—
被14	在宅療養環境整備事業	訪問系サービスを提供する事業者における人材不足の課題に対応するため、人材確保に係る支援を実施。	2.4億円	—	—
被15	自動車事故被害者の家族・遺族に対する相談支援(運営費交付金・自動車事故対策費補助金)	NASVAと自動車事故被害者・遺族団体との連携強化、これらの団体による相談対応を支援することにより、相談支援・遺族支援を強化。	1.8億円	—	—
被16	事故被害者へのアウトリーチ強化・ユーザー理解増進事業	被害者支援・事故防止対策に係る取組等について、事故被害者や自動車ユーザーに対して広く、効果的な広報を行う。	6.7億円	—	—
事9	先進安全自動車の整備環境の確保	衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全装置が搭載された車両等の点検・整備を確実に実施できる環境を構築するため、必要な経費の一部を補助。	4.8億円	—	—
事10	運転に不安を抱える高齢者の免許返納の促進に向けた対策	免許返納を行った高齢者の移動手段の確保等により、高齢運転者が安心して返納できる環境を醸成し、運転に不安を抱える高齢者の運転機会を減らすことで、安全・安心な交通社会の実現を推進するための取組。	3.7億円	—	—

令和4年度に行った事業の効果検証 について

実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(ナスバ)

担当部署

自動車局
保障制度参事官室

事業/制度概要

目的・
必要性

自動車事故による被害者に対し、その身体的又は経済的被害の回復に資する支援等を行うことにより、自動車損害賠償保障法による損害賠償の保障制度と相まって被害者の保護を増進するために、ナスバにおいて、療護施設の設置・運営、介護料の支給、交通遺児等への貸付を行うための経費。

対象

ナスバ

事務・事業
スキーム

毎年度所要額を申請し、交付決定された予算をもって各事業を実施。

妥当性

自動車事故被害者の保護の増進に資するものであり、妥当。

効率性

中期期間ごとに定められている一般管理費及び業務経費の削減目標を達成することにより、業務運営の効率化は図られている。

アウトカム指標
(政策効果)

国土交通省によるナスバの令和3年度の年度評価のうち「被害者援護業務」において「B区分」以上

R3 実績値: B

アウトプット指標
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 80%

予算の概況

(億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	73.2 の内数	73.8 の内数	74.5 の内数	76.8 の内数	94.0 の内数
決算額	73.2 の内数	73.8 の内数	74.5 の内数	76.8 の内数	—
予算 執行率	100%	100%	100%	100%	— %

【事業内容】



交付



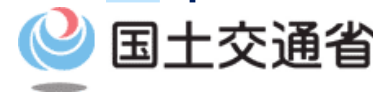
療護施設の設置・運営



介護料の支給



交通遺児等への貸付



評価

A

業務は妥当で効率化は第三者委からも評価。ただし、不知によりサービスが享受できないことがないよう、周知・広報のあり方は要検討。

実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(ナスバ)

担当部署

自動車局
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・
必要性

自動車事故により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し、日常生活において抱える経済的負担を軽減させるため、**ナスバにおいて、障害の程度に応じて日々の介護経費を支援する制度。**

対象

自動車事故により常時又は随時の介護が必要となった重度後遺障害者

事務・事業
スキーム

ナスバが対象者から申請を受け、障害の程度に応じた受給資格を認定し、介護料を支給。

妥当性

自動車事故による重度後遺障害者及びその家族の経済的負担の軽減に資するものであり、妥当。

効率性

介護料受給者の家族に対する調査において、介護支援効果の評価は高水準に推移しており、効率的。

アウトカム指標
(政策効果)

国土交通省によるナスバの令和3年度の年度評価のうち「介護料の支給等」の評価が「B区分」以上

R3: B

アウトプット指標
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 80%以上

予算の概況

(億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	39.1	39.3	40.5	40.9	41.3
決算額	37.5	39.3	39.4	39.0	-
予算 執行率	95.8%	99.8%	97.4%	95.2%	- %



重度後遺障害者

【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

支給

【介護料支給対象】

- ・ 介護用品: 介護用ベッド、紙おむつ等
- ・ 介護サービス: 訪問入浴、訪問看護等

交付

※ 特I種: I種のうち、自力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: " 随時介護を要するもの。

評価

A

介護支援効果の評価は高水準で推移している。引き続き受給者のニーズに沿う支援を行っていく。

実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(ナスバ)

担当部署

自動車局
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・
必要性

自動車事故による遷延性意識障害者(脳損傷により自力移動・摂食が不可能であるなどの最重度の後遺障害者)に対し、適切な治療・看護を実施できるよう、国土交通省において、ナスバが設置・運営している療護センターの高度先進医療機器等の整備費用を補助する制度。

対象

ナスバにおいて設置・運営している療護センター

事務・事業
スキーム

中期計画に基づき所要額を申請し、交付決定された補助金をもって高度先進医療機器等を整備。

妥当性

効果的に質の高い治療を提供するために必要な措置を講じることで、遷延性意識障害者への救済の推進に寄与するものであり、妥当。

効率性

設備更新等を実施することで、質の高い治療の提供を維持することは必須。さらに、治療効果の改善に向けた治療技術の向上にも寄与。

アウトカム指標
(政策効果)

国土交通省によるナスバの令和3年度の年度評価のうち「治療・看護の充実」において「B区分」以上

R3実績:B

アウトプット指標
(事業執行率)

第4期中期計画の施設及び設備に関する計画にかかる予算執行率 80%以上

R3実績: 93.7%

予算の概況

(億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	1.5	1.4	4.1	4.4	6.2
決算額	1.5	1.3	3.8	4.3	-
予算執行率	100%	90.4%	93.7%	97.6%	- %



運営委託先

調達



補助

国土交通省

【補助対象】高度先進医療機器等



CT



MRI



SPECT



MEG

評価

A

療護施設の施設整備については計画どおり執行されている。引き続き、高度先進医療機器等の整備の必要性の検証及び調達の合理化を図りつつ、適切な治療・看護を行うことが必要。

実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(ナスバ)

担当部署

自動車局
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・
必要性

自動車事故により保護者が死亡、または重度の後遺障害となったため、生活困窮となった義務教育修了前の児童(交通遺児等)に対し、ナスバにおいて、無利子で資金を貸付及び交通遺児家庭同士の交流の場を提供することにより、経済的及び精神的に支援する制度。

対象

自動車事故により死亡した者又は重度の後遺障害が残った者の子弟で、義務教育修了前の児童

事務・事業
スキーム

ナスバが対象から申請を受け、審査の上、資金を貸付。

妥当性

交通遺児等の健全な育成に資するためのものであり、妥当。

効率性

貸付利用者数は減少傾向にあるので、制度周知の方法を要検討。

アウトカム指標
(政策効果)

国土交通省によるナスバの令和3年度の年度評価のうち「貸付・精神的な支援の実施」において「B区分」以上

R3実績:B

アウトプット指標
(事業執行率)

交通遺児家庭同士の交流会の実施率 100回以上

R3実績: 130回

予算の概況

(億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	3.8	3.9	3.0	-	-
決算額	3.8	3.9	3.0	-	-
予算執行率	100%	100%	100%	-%	-%



交通遺児等

貸付



借入



【貸付金額】

- ・一時金 15万5千円
- ・月額 2万円又は1万円
- ・入学支度金(小中学校入学時希望者) 4万4千円

【返済期間】

中学卒業後、6月又は1年据え置き、以後20年間

評価

A

不知によりサービスが享受できないことがないよう、制度周知の方法を要検討。

被 5

短期入院協力事業

実施主体	一般病院（国土交通省の指定する短期入院協力病院）	担当部署	自動車局 保障制度参事官室
------	--------------------------	------	------------------

事業／制度概要

目的・必要性

介護者の病気や休養等の際や専門的なリハビリを受けたい際に、在宅の自動車事故による重度後遺障害者が安心して短期入院を利用することができるよう、**国土交通省で積極的に短期入院の受入れを行う一般病院を指定し、当該指定を受けた病院に対し、短期入院の受入体制の整備・強化に係る経費を補助する制度。**
また、令和4年度より、リハビリを積極的に提供する協力病院を重点支援病院として全国10ブロック指定し、リハビリの提供を強化する制度を創設

対象

一般病院
(国土交通省の指定する短期入院協力病院)

事務・事業スキーム

自動車局保障制度参事官室から補助金執行業務を委託されている補助金事務局が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性

自動車事故被害者の在宅での療養環境の改善やリハビリによる機能維持に資するものであり、妥当。

効率性

新型コロナウイルスの感染拡大の影響等により短期入院そのものの利用が落ち込んだ結果、執行率が低下。令和4年度より重点支援病院制度の創設。

**アウトカム指標
(政策効果)**

短期入院(入所)受入れのための体制の整備・強化実施目標件数:37件以上
R4 実績値:22件


**アウトプット指標
(事業執行率)**

予算(補助金)執行率 70%以上

予算の概況


(億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	1.73	1.30	1.34	1.70	1.70
決算額	1.22	0.36	0.34	0.49	-
予算執行率	70.5%	27.7%	25.5%	28.8%	-%




協力病院

補助 ↑





補助金事務局

補助 ↑



国土交通省

短期入院協力病院	重点支援病院
【補助要件】 補助対象年度中にナスバ介護料受給者の利用があること 【補助対象】 医療機器等の導入経費・研修経費等 【補助上限額・補助率】 補助率:定額、3/4、1/2、1/4 補助上限額:800万	【補助要件】 補助対象年度中にナスバ介護料受給者の利用があること 【補助対象】 医療機器等の導入経費・研修経費等 【補助上限額・補助率】 補助率:定額 補助上限額:1000万

(特殊浴槽) (医用テレメーター)

評価 C

短期入院利用者数は増えているものの執行率は低調に推移。令和4年度から重点支援病院制度を創設したところ、その見直し効果について今後検証することが必要である。

被 6

短期入所協力事業

実施主体	短期入所を提供する障害福祉サービス等事業所 (国土交通省の指定する短期入所協力施設)	担当部署	自動車局 保障制度参事官室
------	-----------------------------------------------	------	------------------

事業／制度概要

目的・必要性
介護者の病気や介護休養等の際に、在宅の自動車事故による重度後遺障害者が安心して短期入所を利用することができるよう、国土交通省において、積極的に短期入所の受入れを行う事業所を指定し、当該指定を受けた施設に対し、短期入所の受入体制の整備・強化に係る経費を補助する制度。
また、令和5年度より夜間等の医的行為を行うことが可能な協力施設を重点支援施設として全国10ブロック指定を行い、医的ケアの提供を強化する制度を創設。

対象
短期入所を提供する障害福祉サービス等事業所
(国土交通省の指定する短期入所協力施設)

事務・事業スキーム
自動車局保障制度参事官室から補助金執行業務を委託されている補助金事務局が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性
自動車事故被害者の在宅での療養環境の改善に資するものであり、妥当。

効率性
新型コロナウイルスの感染拡大の影響等により短期入所そのものの利用が落ち込んだ結果、執行率が低下。令和5年度より重点支援施設制度の創設

アウトカム指標 (政策効果)	短期入院(入所)受入れのための体制の整備・強化 実施目標件数:37件以上
	R4 実績値:22件
アウトプット指標 (事業執行率)	予算(補助金)執行率 70%以上

予算の概況 (億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	0.31	0.29	0.22	0.30	1.30
決算額	0.19	0.07	0.07	0.06	-
予算執行率	61.3%	24.1%	31.8%	20.0%	-%

協力施設

補助 ↑

補助金事務局

補助 ↑

国土交通省

短期入所協力施設	重点支援施設
【補助要件】 補助対象年度中に在宅での療養生活を送る事故被害者が利用があること 【補助対象】 介護機器等の導入経費・研修経費 等 【補助率・補助上限額】 補助率:定額、3/4、1/2、1/4 補助上限額:800万円	【補助要件】 補助対象年度中に在宅での療養生活を送る事故被害者が利用があること 【補助対象】 介護機器等の導入経費・研修経費・人材雇用に係る経費 等 【補助上限額・補助率】 補助率:定額 補助上限額:1000万

(介護リフト)
 (特殊浴槽)

評価 C

短期入所利用者数は増えているものの執行率は低調に推移。令和5年度より重点支援施設制度を創設したところ、その見直し効果について今後検証することが必要である。

実施主体

障害者支援施設、共同生活援助(グループホーム) (公募)

担当部署

自動車局
保障制度参事官室

事業/制度概要

目的・必要性

自動車事故被害者の介護者なき後の受け皿を整備するため、グループホーム等の新設を支援するとともに、介護職員の厳しい人手不足の状況を踏まえ、介護人材確保や設備導入等に係る経費を補助。

対象

公募に応じた障害者支援施設、共同生活援助(グループホーム)

事務・事業スキーム

自動車局保障制度参事官室から補助金執行業務を委託されている補助金事務局が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性

自動車事故被害者の療護環境の改善に資するものであり、妥当。

効率性

R4年度見直しに伴い、R5年度より一部補助対象経費の拡充を行う。

アウトカム指標
(政策効果)

在宅生活受入れのための環境の整備・強化実施目標件数:29件以上

R4 実績値:31件

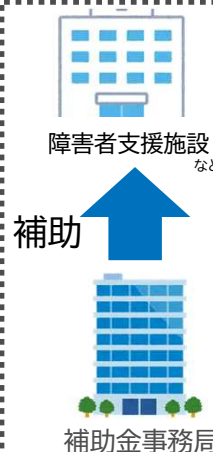
アウトプット指標
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 70%以上

予算の概況

(億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	3.00	3.13	3.24	3.73	5.20
決算額	2.35	1.28	2.16	1.42	-
予算執行率	78.3%	40.9%	66.7%	38.1%	-%



【補助要件】

・補助対象年度中に在宅での療養生活を送る自動車事故被害者の利用があること など

【補助対象】

・介護機器等の導入に係る経費



介護リフト



介護ベッド

・介護職員などの人件費に係る経費 など

評価

B

自動車事故被害者の介護者なき後の受け皿について早急に整備することが求められており、事業の必要性は高いが執行率は低調に推移。ニーズを踏まえ、R5年度より求人情報発信費について拡充したところ、その見直し効果を今後検証することが必要である。

実施主体

自立訓練(機能訓練・生活訓練)を提供する障害福祉サービス等事業所

担当部署

自動車局
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・必要性

自動車事故による高次脳機能障害者の社会復帰の促進を図るため、自立訓練(機能訓練・生活訓練)を提供する障害福祉サービス等事業者のうち、高次脳機能障害への十分な理解がある者が行う、高次脳機能障害者が病院・事業所から地域への生活を円滑に移行するためのサポートの取り組みに対して補助を行う制度。

対象

自立訓練(機能訓練・生活訓練)を提供する障害福祉サービス等事業所

事務・事業スキーム

自動車局保障制度参事官室が公募を行い、有識者と審査の上、補助対象事業者を選定。選定された事業者は、当室より執行業務を委託されている補助金事務局へ申請を行い、審査の上、補助金を交付。

妥当性

自動車事故による高次脳機能障害者にかかる社会復帰の促進に資する事業であり、妥当。

効率性

令和4年度にモデル事業として創設。高次脳機能障害の把握から自立訓練、地元復帰まで切れ目のない支援の実施を可能とするための方策の実現に向けた取組みの検証を実施するものであり、妥当。

アウトカム指標
(政策効果)

自動車事故による高次脳機能障害者の社会復帰の促進に向けた目標件数: 4件以上

R4実績値: 4件

アウトプット指標
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 70%以上

予算の概況

(億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	-	-	-	0.42	0.82
決算額	-	-	-	0.33	-
予算執行率	-%	-%	-%	78.6%	-%



評価

A

支援事業者数及び執行率ともに目標値を達成。R5年度では支援事業者数の拡充を行い、さらなる支援拡大を図る。

実施主体

国土交通省

担当部署

自動車局
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・必要性

自動車事故被害者の当事者、その家族や遺族への支援は厚労省における医療・障害福祉施策や地方公共団体における支援を巡る情勢の中で日々変化。新たに顕在化する課題も露見することから、被害者等支援の内容について不断の見直しを継続的に行うために実施する調査研究。

対象

委託先(調査会社)

事務・事業スキーム

自動車局保障制度参事官室において調査会社を調達の上、調査研究を実施。

妥当性

自動車事故被害に遭われた当事者やその家族、遺族を支援する方策について調査研究するものであり、妥当。

効率性

執行率も高水準で推移しており、効率的。

アウトカム指標
(政策効果)

被害者等支援事業の全体のA評価割合70%以上

R4実績:63%

アウトプット指標
(事業執行率)

予算執行率:80%以上

予算の概況

(億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	0.24	0.19	0.16	0.20	0.17
決算額	0.21	0.12	0.16	0.11	-
予算執行率	87.5%	63.2%	100%	55%	-

被害者等支援を巡る課題

急性期病院退院後のリハビリはどこで？

在宅療養中の相談先はどこ？

介護者なき後の生活の場はどこ？

遺族の方への支援は何が考えられる？ etc...

課題が山積しているほか、急激に変化する社会情勢への変化に柔軟に対応することが必要

被害者等支援を巡る諸課題解決のため調査研究を実施

評価

B

被害者支援のニーズが高度化していることから、各種支援施策を講じてきたところ、より効果的(A評価)な被害者等支援業務とするため、引き続き必要な調査を継続していく。

実施主体

日弁連交通事故相談センター

担当部署

自動車局
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・
必要性

自動車事故に係る損害賠償問題について、弁護士が相談に応じ、必要な指導及び示談のあっ旋を行う事業等に要する経費の一部を補助する制度。

対象

日弁連交通事故相談センター

事務・事業
スキーム

自動車局保障制度参事官室が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性

自動車事故被害者の金銭面での補償に係る負担軽減に資するものであり、妥当。

効率性

全国に無料での法律相談に応じる唯一の組織であり、示談あっ旋率も高水準で推移。執行率も高水準で推移しており、効率的。

予算の概況

(億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	5.71	5.71	5.70	5.70	5.70
決算額	5.69	5.57	5.70	5.70	-
予算 執行率	99.6%	97.5%	100%	100%	-%



日弁連交通事故相談センター

補助



【補助対象】

気軽にお電話で相談を

無料で 弁護士 電話相談

会って直接話したい

無料で 弁護士 面接相談

30分×原則5回まで

交通事故による

無料で 高次脳機能障害

について相談する

交通事故の

無料で 示談・あっ旋

アウトカム指標
(政策効果)

示談あっ旋目標成立率 83%以上

R4 実績値:83.3%

アウトプット指標
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 70%以上

評価

A

執行率は高水準で推移。電話相談のフリーダイヤル化や相談受付時間の拡充等のニーズに対応した見直しを実施したところ。引き続きニーズを踏まえつつ必要に応じて事業内容を見直しすることが必要である。

実施主体

(公財)交通遺児等育成基金

担当部署

自動車局
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・
必要性

自動車事故の交通遺児に対して、一定水準の育成給付金を長期にわたり安定的に給付することにより、交通遺児家庭の暮らしの安心が図られる環境を整備し、自動車事故被害者の救済を図る。

対象

(公財)交通遺児等育成基金

事務・事業
スキーム

自動車局保障制度参事官室が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性

自動車事故被害者の金銭面での補償に係る負担 軽減に資するものであり、妥当。

効率性

交通遺児加入者数は減少傾向であるが、執行率は同水準で推移しており、改善の余地あり。

アウトカム指標
(政策効果)

交通遺児新規加入者数
※R4年度 目標値:20人以上
(直近の実績に事故死者数傾向を加味して設定)

R4 実績値:20人

アウトプット指標
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 70%以上

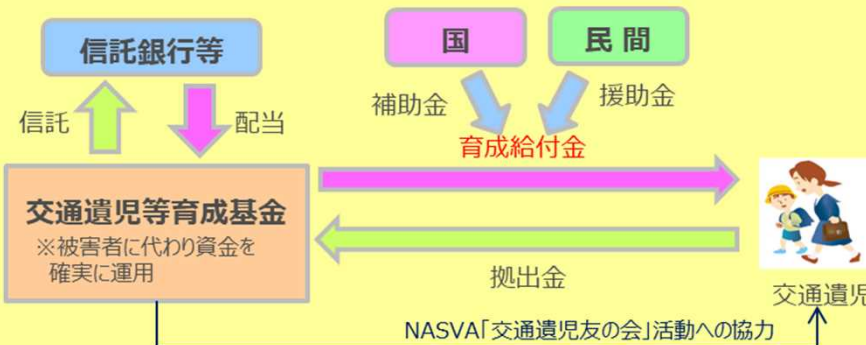
予算の概況

(億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	0.20	0.24	0.23	0.23	0.27
決算額	0.16	0.17	0.19	0.19	-
予算執行率	80.0%	70.8%	82.6%	82.6%	-%

<交通遺児育成給付金支給事業>

交通遺児育成給付金支給事業は、自動車事故の交通遺児が、損害保険会社などから支払われる損害賠償金等の中から、拠出金を(公財)交通遺児等育成基金に払い込んで基金に加入すると、(公財)交通遺児等育成基金が、拠出金を公社債等で安全・確実に運用し、これに毎年国の補助金や民間からの援助金を加えて、交通遺児に対し満19歳に達するまで育成給付金を支給していく制度。



評価

A

交通遺児の生活基盤の安定を図り、健全な育成を図る上で大きな役割を果たしており、事業の必要性は高い。そのため、制度の不知により加入できない者が生じないように、引き続き周知・広報の充実を図る必要がある。

事 1

独立行政法人自動車事故対策機構 運営費交付金(自動車アセスメント関係)

実施主体	独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)	担当部署	自動車局 技術・環境政策課
------	------------------------	------	------------------

事業／制度概要

目的・必要性	市販されている自動車の安全性を評価・公表することにより安全性能の「見える化」を行い、 ・自動車ユーザーが安全性の高い自動車を選択しやすい環境の整備 ・自動車メーカーによる技術開発の促進を図る事業。
対象	NASVA
事務・事業スキーム	国交省が定めるロードマップに基づき、自動車の安全性について試験・評価・公表等を行う。
妥当性	自動車の安全性を「見える化」することでユーザーの安全な車選びに資することから妥当。
効率性	販売台数や技術開発の動向を踏まえた適切な対象車種の選定や試験項目の設定を行っており効率的。

予算の概況

	(億円)				
	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	73.2 の内数	73.8 の内数	74.5 の内数	76.8 の内数	94.0 の内数
決算額	73.2 の内数	73.8 の内数	74.5 の内数	76.8 の内数	—
予算執行率	100%	100%	100%	100%	—%



運営費
交付金



【試験・評価を実施】



【公表】



アウトカム指標
(政策効果)

自動車アセスメント評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率:80%以上

R4実績:81.9%

アウトプット指標
(事業執行率)

自動車アセスメント評価実施車種数:8車種以上

R4実績:13車種

評価

A

8車種以上の評価を実施し、新車販売に対するカバー率も80%を超えているため。一方で、今後の技術状況を踏まえ、評価対象項目の検討が必要。

実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)

担当部署

自動車局安全政策課

事業／制度概要

予算の概況

目的・必要性

【事業者向け講習及び適性診断の実施】
運行管理者等に対し、講習や適性診断を通じ、運転時の留意点等を助言・指導することで、事業者における安全意識の向上、重大事故の未然防止を目的とする事業。

対象

- ・運行管理者
- ・運行管理者試験受験予定者
- ・事業用自動車運転者

事務・事業スキーム

NASVAにおける運行管理者等に対する指導講習及び適性診断の実施及び民間参入の促進。

妥当性

自動車運送事業者、運行管理者、運転者等の安全意識の向上を図ることにより、事業用自動車による事故の削減に寄与している。

効率性

指導講習及び適性診断について、全国的に受講・受診の機会を確保しつつ、受益者負担の適正化や、民間機関等に対する指導講習教材の頒布・ナスバネット(適性診断システム)の提供などを通じた国費負担の圧縮を図っており、限られた予算で効果的に目標を達成できている。

	(億円)				
	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	73.2 の内数	73.8 の内数	74.5 の内数	76.8 の内数	94.0 の内数
決算額	73.2 の内数	73.8 の内数	74.5 の内数	76.8 の内数	—
予算執行率	100%	100%	100%	100%	— %



事業用自動車の重大事故未然防止に貢献

アウトカム指標 (政策効果)

自動車運送事業者の運行の安全確保への活用度を評価し、事業者等に対する5段階評価の調査において、毎年度4.00以上

R4実績:指導講習 4.55、適性診断 4.65

アウトプット指標 (事業執行率)

指導講習受講者数及び適性診断受診者数 毎年度50万人以上

R4実績:527,596人

評価

A

運行管理者及び運転者の安全意識の向上及び事故の未然防止に資するものであるため、また、今後の道路交環環境を踏まえた講習内容等の見直しを行っている。

実施主体

国土交通省

担当部署

自動車局
技術・環境政策課

事業／制度概要

目的・
必要性

大きな被害を伴う事故を発生させる蓋然性の高い事業用自動車の事故低減に向けて、これに資するASV技術の普及促進のため、国土交通省において、自動車運送事業者におけるASV技術搭載車の導入に要する経費の一部を補助する制度。

対象

自動車運送事業者

事務・事業
スキーム

自動車局技術・環境政策課が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性

事故時の加害性の高い事業用自動車の安全対策が進むことにより被害低減が図られることから、妥当。

効率性

直接補助により執行し、また、執行率も高水準で推移しており、効率的。

アウトカム指標
(政策効果)

令和7年までに、事業用自動車が第1当事者の交通事故について、死者数を225人以下、人身事故件数を16,500件以下に減少させる。

R3実績:死者数 249人、人身事故数 22,027件

アウトプット指標
(事業執行率)

本事業によるASV及びデジタル式運行記録計等の導入件数3,000件以上(事1と事2を合わせた指標)

R4実績:3,044件

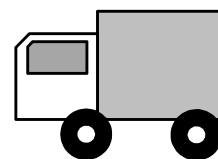
予算の概況

(億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	9.9の内数	8.74の内数	8.53の内数	8.79の内数	13.34の内数
決算額	9.60の内数	8.32の内数	8.33の内数	7.69の内数	—
予算執行率	97%	95%	98%	88%	—%

国土交通省

直接
補助



自動車
運送事業者
(バス、タクシー、
トラック)

【補助対象】

- 衝突被害軽減ブレーキ (歩行者検知機能付き)
- 車線逸脱警報装置 等
- ドライバー異常時対応システム
- 先進ライト
- 側方衝突警報装置
- 統合制御型可変式速度超過抑制装置
- アルコール・インターロック

※令和5年度より、対象装置として自動車間維持装置+車線維持支援制御装置、事故自動通報システムを追加予定。

評価

A

3,000件以上のASV搭載車等を導入し、死者数も目標に向けて着実に減少している。一方で今後の技術状況等を踏まえ、適宜補助対象装置の見直しを行うことが必要。

実施主体

国土交通省

担当部署

自動車局安全政策課

事業／制度概要

目的・必要性

【事故防止対策機器等の導入費補助】
大きな被害を伴う事故を発生させる蓋然性の高い事業用自動車の事故低減に向けて、デジタル式運行記録計やドライブレコーダー等の事故の防止や運行管理の高度化に資する機器等の導入に要する経費の一部を補助するもの。

対象

自動車運送事業者(中小事業者に限る)

事務・事業スキーム

各地方運輸局等において事業者より申請を受け、本省自動車局安全政策課において審査の上、補助金を交付。

妥当性

事業用自動車の事故防止及び自動車運送事業者の安全意識の深化に資するものであり、妥当。

効率性

補助対象を自ら多額の設備投資を行うことが難しい中小事業者に限定することにより、業界全体での高性能機器等の導入促進を効率的かつ効果的に行っている。

アウトカム指標
(政策効果)

令和7年までに、事業用自動車が第1当事者の交通事故について、死者数を225人以下、人身事故件数を16,500件以下に減少させる。

R3実績:死者数 249人、人身事故件数 22,027件

アウトプット指標
(事業執行率)

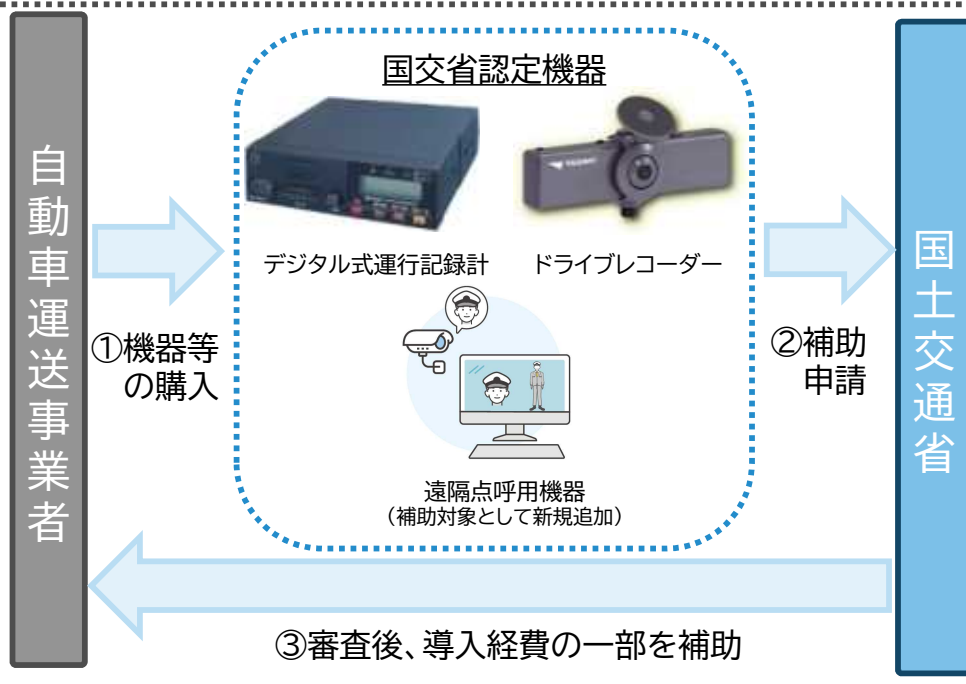
ASV及びデジタル式運行記録計等の導入件数
毎年度3,000件以上(事1と事2を合わせた指標)

R4実績:3,044件

予算の概況

(億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	9.9の内数	8.74の内数	8.53の内数	8.79の内数	13.34の内数
決算額	9.60の内数	8.32の内数	8.33の内数	7.69の内数	—
予算執行率	97%	95%	98%	88%	—%



評価

A

第1当事者の死者数は目標に向けて着実に減少している。また、技術開発状況等を踏まえ、適宜補助対象装置の見直しを行っている。

実施主体

国土交通省

担当部署

自動車局
保障制度参事官室・整備課

事業／制度概要

目的・必要性

自動車事故防止、自動車事故被害者救済の重大な支障となる無車検車・無保険車の運行を防止するために、対象車両のユーザー等へのハガキ送付による注意喚起を行うとともに、警察と連携した街頭検査等によりドライバーに対して直接指導・警告を行う事業。

対象

国土交通省

事務・事業スキーム

自動車局保障制度参事官室、整備課及び運輸支局等が車両の使用者等に対して直接指導・警告。

妥当性

無車検車両・無保険車両を減少させ、適切な整備機会の確保により、事故防止及び迅速な被害者救済に資するものであり、妥当。

効率性

自動車のユーザー等へ直接働きかけることで、うっかり失念していたユーザー等への効果は高い。執行率も高い水準で推移しているため効率的。

アウトカム指標
(政策効果)

注意喚起ハガキの送付により是正した割合 30%以上

R4実績:40%

アウトプット指標
(事業執行率)

予算執行率 70%以上

予算の概況

(億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	1.21	1.14	1.03	1.19	1.47
決算額	1.21	0.98	0.95	1.14	-
予算執行率	100%	86%	92%	96%	%

ユーザーへの注意喚起による是正

対象車両を抽出



是正を求めるハガキを送付



是正状況の確認



街頭検査における取締り

①ナンバー撮影



②車検切れ車両の捕捉

③引き込み



④指導・警告

評価

A

ハガキの送付により是正した割合が40%に増加した。また執行率は高水準で維持。なお、自賠責保険加入促進については、R5年度において「ユーザー理解促進事業」へ移行することとし、Web広告を行う等の拡充を図る。

実施主体

民間事業者(公募)

担当部署

自動車局安全政策課

事業／制度概要

目的・必要性

【飲酒運転・健康起因事故対策、運行管理の高度化等】
技術の進展や交通環境の変化等を踏まえ、飲酒運転の根絶や健康起因事故の防止、運行管理の高度化等の制度改正に係る調査・検討等を実施することにより、事業用自動車による事故を削減することを目的とした事業。

対象

- ・自動車運送事業者、運行管理者
- ・事業用自動車の運転者

事務・事業スキーム

一般競争入札において本事業を担うこととなった民間事業者において調査研究等を実施。

妥当性

事故防止に資する取組を実施することにより、事業用自動車の事故の削減に寄与している。

効率性

飲酒運転事故や近年発生件数が高止まりしている健康起因事故等死傷者を伴いやすい事故及び安全の根幹をなす運行管理について重点的に対策を講じており、限られた予算での事故削減に大きく寄与している。

アウトカム指標
(政策効果)

令和7年までに、事業用自動車第1当事者の交通事故について、死者数を225人以下、人身事故件数を16,500件以下に減少させる。

R3実績:死者数 249人、人身事故件数 22,027件

- ①健康起因事故対策マニュアル、ガイドラインの認知度 令和7年までに全業態で90%以上
- ②遠隔点呼の導入件数 令和7年までに100件以上

アウトプット指標
(事業執行率)

R4実績: ① 90.9%、② 255件

予算の概況

(億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	0.68	0.62	0.87	0.87	3.91
決算額	0.66	0.61	0.78	0.62	—
予算執行率	96.7%	98.0%	90.3%	71.4%	—%

飲酒運転の根絶に向けた調査



飲酒傾向の強い運転者に自覚を促す方策や、点呼時におけるアルコールチェックの確実性向上策の調査等

運転者の健康状態に起因する事故の防止



自覚しにくい視野の欠損・狭窄について、タブレット等で早期に発見可能となるよう、視野障害スクリーニング検査手法を検討

社会情勢を踏まえた制度改正



オンライン化

運行管理者講習のオンライン化等を実現するために必要な調査・検討を実施



ロボット 運転者



ICTの進展や普及状況を踏まえ、運送事業の安全確保の肝である運行管理業務への活用について検討

評価

A

事業用自動車の事故件数は目標に向けて着実に減少しており、事故防止対策が効果的に寄与しているものと考えられるため。また、更なる事故削減に向けて、飲酒運転や過労運転防止対策等に加え、ICT技術状況等を踏まえた施策の検討を行っている。

実施主体

民間機関(公募)

担当部署

自動車局安全政策課

事業／制度概要

目的・必要性

【重大事故の調査分析・再発防止策の公表】
社会的に大きな影響を与えた事業用自動車の事故について、事業用自動車事故調査委員会※において科学的・専門的見地から原因を調査・分析し、再発防止策をとりまとめて公表することにより、事故削減につなげていくことを目的とする事業。

※事業用自動車の重大事故について原因調査・分析を行うことを目的として平成26年6月に設置された法学、医学、工学等の専門家から構成される会議体(次項以降、「委員会」という)。

対象

自動車運送事業者

事務・事業スキーム

随意契約において本事業を担うこととなった民間機関において調査研究を実施。

妥当性

事故原因等を詳細に調査・分析し、再発防止策を実施することにより、事業者に対し、有効な安全対策を講じることを促すを通じ、類似の事故防止を図ることに寄与している。

効率性

事故調査・分析を国自らで実施せず、必要な知見・体制を有する民間機関に委託することにより、限られた予算で重大事故の調査・分析及び再発防止策の実施が効率的かつ効果的に実施できている。

アウトカム指標
(政策効果)

令和7年までに、事業用自動車第1当事者の交通事故について、死者数を225人以下、人身事故件数を16,500件以下に減少させる。

R3実績:死者数 249人、人身事故件数 22,027件

アウトプット指標
(事業執行率)

・特別重要調査対象事故の再現実験 毎年度1件
・事業用自動車の重大事故の事故要因の調査分析及び再発防止策の提言 毎年度平均3件以上

R4実績:再現実験 1件、調査分析及び再発防止対策の提言 3件

予算の概況

(億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	0.64	0.57	0.57	0.57	1.25
決算額	0.63	0.57	0.57	0.57	—
予算執行率	98%	100%	100%	100%	—%

①事故の現地調査・再現実験
(テストコースを用いた再現を追加)



②委員会における再発防止策の審議



③再発防止策の実施
(動画等によるPRの拡充)

評価

A

事業用自動車の事故件数は目標に向かって着実に減少しており、調査結果・再発防止策の公表が事故防止に効率的に寄与しているものと考えられるため。また、更なる事故の削減に向けて、事故の詳細分析や具体的な再発防止策等の検討を行っている。

実施主体

一般競争入札により選定された者

担当部署

自動車局
技術・環境政策課

事業／制度概要

目的・必要性

これまで、いわゆるマクロデータと言われる事故概要の把握が可能なデータを基に車両安全対策を実施している。
今後、更なる車両安全対策の為、受傷部位や傷害程度等の医学情報を含む詳細な事故データを用いた分析(マイクロ分析調査)を行う。

対象

一般競争入札により選定された者

事務・事業スキーム

上記事業者が、調査・分析を行う。

妥当性

事故実態を踏まえた、有効な車両の安全対策に必要な調査であることから妥当。

効率性

予算の範囲内で分析対象とする事故類型を適正に選定しており妥当。

アウトカム指標
(政策効果)

令和12年度までに、車両安全対策により、令和2年比で、30日以内交通事故死者数を1,200人削減及び重傷者数を11,000人削減する。

R4実績(R2対比):30日以内死者数-200人,重傷者数-1748人

アウトプット指標
(事業執行率)

事故データ1件毎のマイクロ分析調査項目数:
55項目以上

R4実績:1件あたり50項目程度

予算の概況

(億円)

	R1	R2	R3	R4	R5
予算額	0.32	0.2	0.2	0.2	0.8
決算額	0.29	0.2	0.19	0.19	—
予算執行率	90.6%	100%	95%	95%	— %

国土交通省から委託を受けた者

これまでになかった詳細データを用いた事故分析



・受傷部位
・傷害程度
等



・衝突方向
・衝突の厳しさ
・シートベルト着用有無
等



更なる車両の安全対策

・重傷化を防ぐ安全装置の開発
・事故自動通報システムの精度向上
等

評価

B

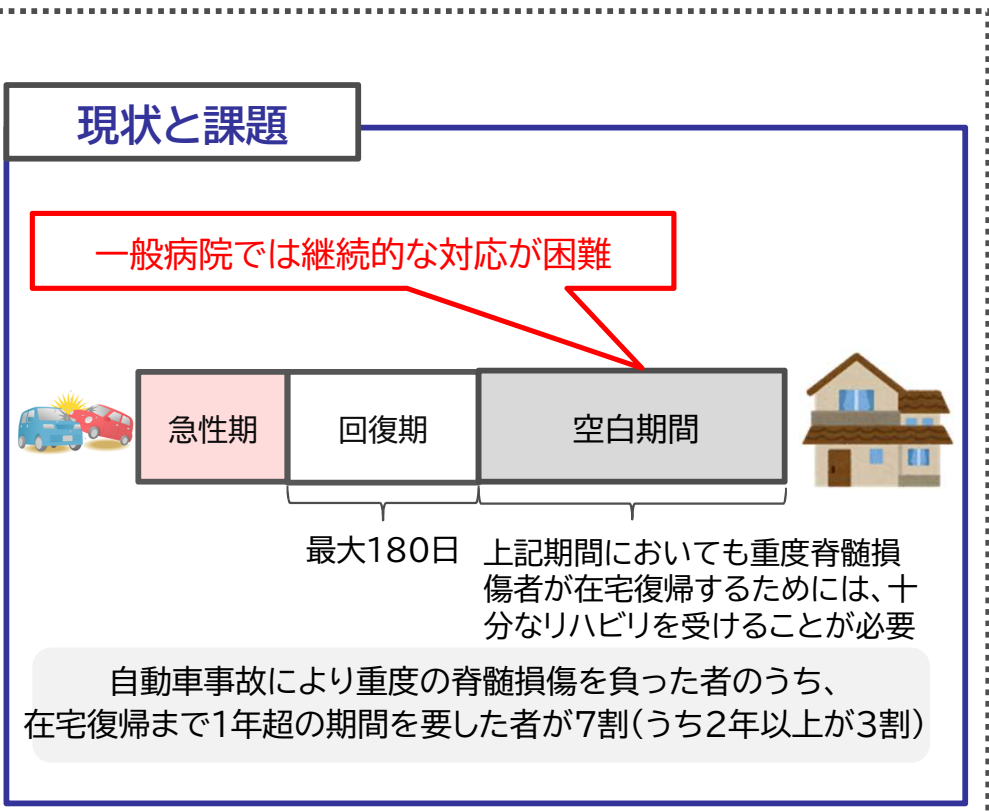
死者数、重傷者数は着実に減少しているが、更なる事故低減には、事故データマイクロ分析の調査項目数を現在の50項目程度から拡充させて、先進事故自動通報システムの高度化に繋げるなど、さらなる車両の安全対策に必要なデータを集めることが必要のため。

令和5年度に行う事業について

実施主体	独立行政法人自動車事故対策機構(ナスバ)	担当部署	自動車局 保障制度参事官室
------	----------------------	------	------------------

事業／制度概要

目的・必要性	自動車事故による重度脊髄損傷者が、回復期を経過した後の維持期・慢性期において、リハビリテーションの機会の確保が困難であるとの声を受け、 <u>重度脊髄損傷者が、回復期以後においても引き続き病院での継続的かつ十分な治療・リハビリ等の提供が受けられる環境を整備する。</u>
対象	自動車事故により脊髄を損傷し、常時介護が必要となった重度後遺障害者
事務・事業スキーム	令和4年度に国土交通省で行う検討会において作成した設置基準に則り、受入病院の選定等重度脊髄損傷者の受入環境を整え、支援。
妥当性	「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」報告書に示された必要な対応として、自動車事故による重度脊髄損傷者の治療・リハビリ等が受けられる環境を整備することで機能改善に資するものであり、妥当。



重度脊髄損傷者を対象とした受入環境を整備することによって、重度脊髄損傷者の治療・リハビリ機会を確保し、自動車事故被害者救済対策の充実を図る

アウトカム指標 (政策効果)	国土交通省によるナスバの令和5年度の年度評価のうち「治療・看護の充実」において「B区分」以上
アウトプット指標 (事業執行率)	重度脊髄損傷者の受入環境整備に向けた入札等を実施し、受託病院を募る

実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(ナスバ)

担当部署

自動車局
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・必要性

ナスバが施設を保有する療護センターにあっては、昭和59年設置の千葉療護センターをはじめ、療護センターの経年劣化等が進行しており、利用者の安全・安心の確保のため、老朽化対策を講じていくことや利用者ニーズを的確に把握し、療護センターの最適な機能の充実を図ることが必要。

対象

ナスバにおいて設置・運営している療護センター

事務・事業スキーム

毎年度所要額を申請し、交付決定された予算をもって事業を実施。

妥当性

遷延性意識障害者に安全・安心して、質の高い治療・看護を提供することが必須。さらに、利用者のニーズを踏まえた機能強化を図ることで、被害者救済の推進に寄与。

アウトカム指標
(政策効果)

国土交通省によるナスバの令和5年度の年度評価のうち「治療・看護の充実」において「B区分」以上

アウトプット指標
(事業執行率)

予算執行率 80%以上

現状と課題

- 療護センターの設備は、耐用年数を大きく超過しているものが多く、今後、経年劣化が更に進行すると、停電など入院患者の生命に関わる事故が発生する恐れがある。
- 千葉療護センターをはじめ、全国4カ所にある療護センターの老朽化が進行するなか、「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)」において、療護施設における治療・看護をはじめとした「サービスの充実」に重きを置く方向で検討すべき旨、老朽化対策にあたっては、被害者ニーズを踏まえた最適な機能強化に取り組むべき旨の考えが示された。



○安全・安心の確保

- 療護センターの老朽化対策については、利用者が安全に安心して利用できる環境を整備。

○機能の強化(リハビリ機能等)

- 利用者及びその家族、自動車事故被害者団体より多く寄せられている療護センターのリハビリテーションの充実等を図る。
- 検査体制の充実や研究機能の強化、看護師の看護能力向上等療護施設におけるサービス提供能力の充実を推進



実施主体

訪問系サービスを提供する事業者

担当部署

自動車局
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・必要性

引き続き住み慣れた地域での生活を継続したいというニーズがある一方、訪問系サービスを提供する事業者の人材不足は深刻。人材不足を緩和するため、これらの事業者を対象とした人材確保に係る支援制度を創設。

※R3補正予算において、コロナ感染拡大に伴い、人材確保がより困難となる状況への対応として、居宅介護、重度訪問介護を行う事業者などを対象に介護職員等の確保に資する支援を実施

対象

訪問系サービスを提供する事業者

事務・事業スキーム

自動車局保障制度参事官室から補助金執行業務を委託されている補助金事務局が補助対象事業者より申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性

自動車事故被害者の介護者なき後を見すえた選択肢の幅を広げるとともに、在宅での療養環境の改善に資するものであり、妥当。

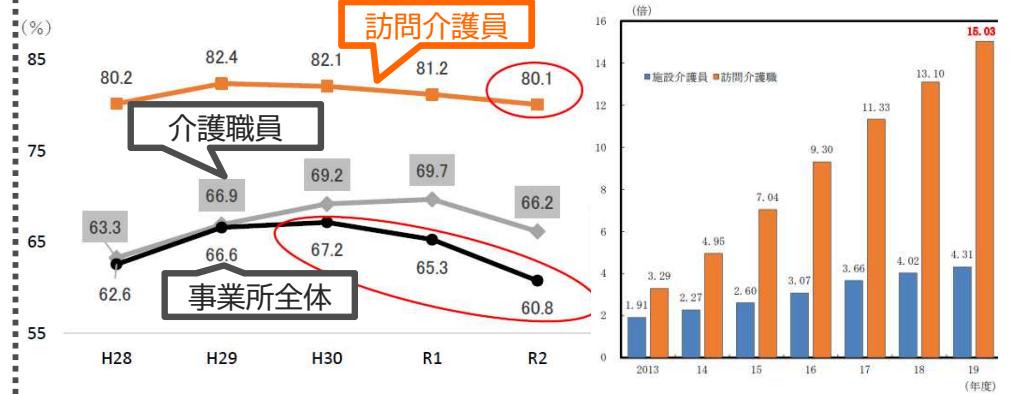
アウトカム指標
(政策効果)

在宅生活者への訪問サービスの提供のための環境の整備・強化実施件数 80%以上

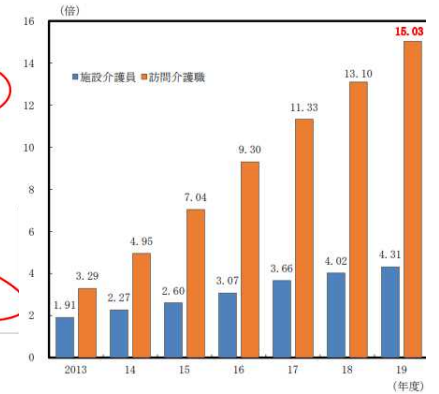
アウトプット指標
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 70%以上

介護人材の不足感の推移



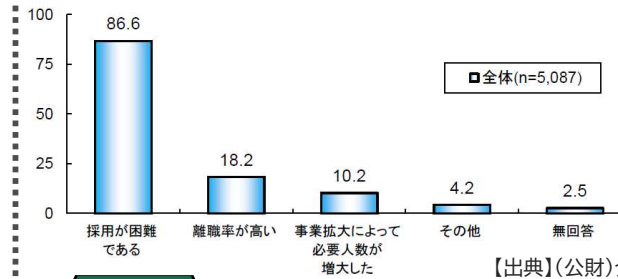
介護サービス職員の有効求人倍率



【出典】(公財)介護労働安定センター 介護労働実態調査

【出典】第182回社会保障審議会介護給付費分科会

なぜ介護人材が不足するのか

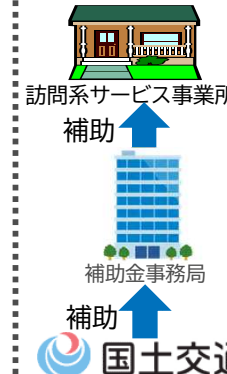


【出典】(公財)介護労働安定センター 介護労働実態調査

採用が困難である理由

- ① 他産業に比べて労働条件等が良くない(53.7%)
- ② 同業他社との人材獲得競争が激しい(53.1%)

人材確保に要する経費の支援が必要



【補助要件】

補助対象年度中に在宅での療養生活を送る自動車事故被害者の利用があること

【補助対象】 介護職員の人材雇用に必要な経費 (例: 処遇改善や求人等に要する経費)

実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(ナスバ)、被害者・遺族団体

担当部署

自動車局
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・
必要性

自動車事故被害者等があらゆる時期において相談支援を気軽に受けられる環境の整備や、ナスバによる幅広い関連情報の提供を求める声が寄せられている状況を受け、ナスバにおいて、自動車事故被害者及びその家族、遺族の置かれている状況に対する理解を深め、これらの方々を構成員とする団体との交流、地方公共団体や障害者福祉団体との連携を図るほか、自動車事故被害者等のニーズに応じた相談先の紹介・情報提供等の充実に取り組む。

対象

自動車事故被害者、被害者関係者、遺族団体等

事務・事業
スキーム

ナスバへの運営費交付金の交付及び、ナスバを通じた被害者・遺族団体への支援

妥当性

自動車事故被害に遭われた当事者、家族、遺族を直接的にサポートするものであり、クルマ社会の共助の仕組みにより支えることは妥当。

アウトカム指標
(政策効果)

国土交通省によるナスバの令和5年度の年度評価のうち「自動車事故被害者等への相談対応及び情報提供の充実等」において「B区分」以上

アウトプット指標
(事業執行率)

相談支援実施団体からの相談支援実施料にかかる請求について、関係規定等に基づいて適正に処理を行う。

ナスバの相談支援機能強化

課題・現状

- ・ナスバが地方公共団体や障害者福祉団体、被害者・遺族団体等との十分な関係性を構築できていない
- ・被害者・遺族が相談支援を受けられる環境がない



「友の会」の運営
(交通遺児等が参加)

介護料受給者・遺児以外の者も含めた
自動車事故被害者全体の相談支援体制を強化

被害者・遺族団体の相談支援体制強化

課題・現状

- ・交通事故被害者を対象とした相談窓口は各種あるものの対応は日中に限定
- ・被害者・遺族団体への相談は夜間に集中する傾向がある中、無償での対応で継続性に課題

被害者・遺族団体の相談支援体制を強化

R5年度予算額：6.7億円
(R4年度予算額(補正)：6.5億円)

実施主体

国土交通省、独立行政法人自動車事故対策機構(ナスバ)

担当部署

自動車局
保障制度参事官室

事業/制度概要

目的・必要性

賦課金制度の導入に合わせて自動車事故被害者を対象とした支援制度やナスバの認知度が低いことを踏まえ、継続的な周知・広報を実現するため、①まず知ってもらうこと、②知っていただいた方により深く理解していただくこと、③適切に活用いただくこと、を柱に広報の充実を図る。

対象

自動車事故被害者・家族・遺族、
自動車ユーザー等

事務・事業
スキーム

- ① 自動車局保障制度参事官室において広報の専門家の知見を得ながら実施
- ② ナスバへの運営費交付金の交付

妥当性

自動車ユーザーに負担いただいた自賠責保険料を原資とした運用益収入や賦課金の活用方法を周知するとともに、有効に自動車事故被害者に活用いただくための取組みであり、妥当。

アウトカム指標
(政策効果)

国交省・ナスバが実施する被害者支援について、認知度の倍増(3割)以上を目指す。

アウトプット指標
(事業執行率)

予算執行率：70%以上



自賠責保険料は、あなたのかめだけでなく、自動車事故被害者に渡り得る。その被害、遺族の苦しみを軽減し、救済するために、2023年4月から自賠責保険料に新たな事業費を投入し、被害者支援に活用している。



専用HPの設置・運営

動画コンテンツの作成

SNS/Webでの
情報発信

マスメディアを活用した周知・広報

ポスター・チラシ等の
作成・配布



実施主体

自動車整備事業者等

担当部署

自動車局整備課

事業／制度概要

目的・必要性

衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全装置が搭載された車両が普及している一方で、装置の誤作動による事故が起きている。自動車が安全に使用されるように点検・整備を適切に行うことの重要性は益々高まっており、国土交通省において、自動車の点検・整備が確実に実施できる環境を構築するために必要な経費の一部を補助する制度。

対象

自動車整備事業者 等

事務・事業スキーム

自動車局整備課において、補助金交付団体を通じ、補助対象者から申請を受け、審査の上、補助金を交付。

妥当性

衝突被害軽減ブレーキ等を搭載する自動車による事故防止に資するものであり、妥当。

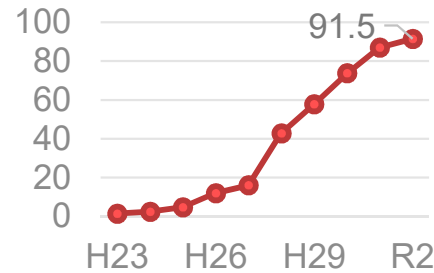
アウトカム指標
(政策効果)

1整備工場当たりの事故車の年間入庫台数
(R1年度:92 [台/事業場]
→R17年度:40 [台/事業場])
(2035年度)

アウトプット指標
(事業執行率)

予算(補助金)執行率:70%以上

衝突被害軽減ブレーキの新車への搭載率



※「ASV技術普及調査(乗用区分)」より

自動車ユーザーからの不具合情報

- ▶衝突被害軽減ブレーキ搭載車で衝突の可能性が全くない状態で衝突警報が出る。これまでに7回警告が出ている。
- ▶高速道路にて自動車間維持機能を使用して前方の走行車両を追従していたが、気が付くと前方車両を認識せず加速をはじめていた。

※「自動車のリコール・不具合情報」より

補助対象者

【補助要件】

補助事業対象年度中に先進安全装置に整備等に必要の設備(スキャンツールなど)を導入すること

【補助対象】

先進安全装置の整備等に必要の設備の導入経費

※「スキャンツール」とは、自動車のコンピューターに接続し、先進安全装置等の故障情報を読み出すツール

補助金執行団体



接続

スキャンツール

実施主体

地方公共団体

担当部署

自動車局旅客課

事業／制度概要

目的・
必要性

高齢化の進展に伴う高齢運転者の増加に伴い、高齢運転者による交通事故の防止が課題となっているところ、免許返納を行った高齢者の移動手段の確保等により、高齢運転者が安心して返納できる環境を醸成し、運転に不安を抱える高齢者の運転機会を減らすことで、安全・安心な交通社会の実現を推進

対象

地方公共団体

事務・事業
スキーム

高齢運転者の免許返納の促進に意欲的に取り組もうとする地方公共団体を支援

妥当性

免許返納を行った高齢者に対する移動手段の確保などにより、高齢運転者の免許返納の促進を図ることは、交通事故の防止に直接的に資する施策であり、妥当。

アウトカム指標
(政策効果)

・高齢者の免許返納割合の増加

アウトプット指標
(事業執行率)

予算執行率 70%以上

(万人) 75歳以上及び80歳以上の運転免許保有者数の推移



【事業内容】

高齢者に対する公共交通（バス・タクシー）を利用する際の割引を行う地方公共団体に支援を行う。

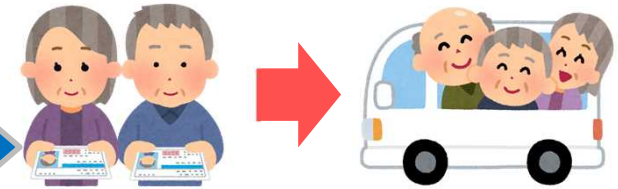
例えば、地方公共団体が公共交通事業者による割引に加え、運転経歴証明書の提示により免許返納を証明した高齢者に対する追加的な割引を実験的に行う場合等に、地方公共団体に対して支援を行い、これにより、高齢者の免許返納をさらに促し、運転に不安を抱える高齢者も暮らしやすい社会の実現につなげることを目指す。



支援

地方公共団体

安心・安全な移動手段
→暮らしやすい交通社会



資料4 今年度の自賠制度周知等の動きについて

令和5年8月4日

令和5年4月の施行後の理解増進活動について

- ・今年度は年度当初に高速道路のSA等での集中的広報を行うとともに、昨年度開設した特設ポータルサイトへの誘導等の取組を継続して実施。
- ・従来から行っている取り組みについても関係機関・団体等の協力を得て一層取り組みを強化

【施行直後の集中的な取り組み】



動画広告放映状況(高速道路SA)

状況に応じた複数の動画媒体を作成し、ドライバー・ユーザーとの接点を中心に放映
(令和5年4月～5月)



ポスター(イメージ)

関西地区や岩手県、熊本県の路線バスの車内や営業所において、自賠制度に関するポスター掲示を実施

【従来から取り組む周知の強化】

保険契約時のチラシの同封

チラシの配布
約800万枚配布 ※

※令和5年2月～6月 累計

交通事故被害者ノート

新たな配布先(運輸局・法テラス等を想定)
61箇所新たに配布予定

【「自賠責」関連ワードクラウド】

自動車損害賠償責任 特別会計 新賦課金 自賠責保険料 自賠責積立 値上げ 下記リンク ポータルサイト
 自動車ユーザー 保護増進等 値下がり 自賠責 交通事故被害者 自賠責保険料 自賠責保険 事故防止 自動車交通トピックス
 タクシー 自賠責 交通事故被害者 賦課金 バイク トラック
被害者

令和5年当初からの自賠制度や法改正に係る報道内容やSNS投稿を分析したところ、キーワードとしては「被害者」が一番多く、被害者支援のための改正であるという趣旨は一定程度伝わっていると推察。

関係業界団体・関係機関が行うイベント等へのナスバ参画による周知

交通安全等に関するイベントへの参画

スルツとKANSAI 第23回バスまつり(2023年6月11日)



バス事業者が主催するイベントの中で、運輸局と連携しナスバについて広報。国交省審議官も登壇しPR活動。

関係機関・団体が行うイベント等を通じた周知

交通安全。アクション2023新宿(2023年4月8日～9日)
主催：一般社団法人日本自動車会議所



ナスバちゃん展示(くまもんスクエア) (2023年3月29日)



ナスバ50周年に向けた広報の取組強化

- ・2023年は、ナスバの前身となる自動車事故対策センター設立(1973(昭和48)年12月)から50周年となる節目の年
- ・各主管支所を中心として、それぞれにおいて、関係機関・団体と連携して、節目の機会を活かし、ナスバ及び被害者支援の仕組みの認知度向上に向けた周知活動を集中的に実施する予定

(例)
J1チーム(アルビレックス新潟)と連携した「"ナスバ"を知ってください！」PR活動



令和5年7月、改正道路交通法が施行され、「特定小型原付」(いわゆる電動キックボード等)について、免許・ヘルメット等が不要に。自賠責保険への加入義務は引き続き必要であることから、これらの車種を念頭に強力な無保険車対策を実施

販売事業者等と連携した取り組み

自賠責保険とは、交通事故の被害者の救済や、自分が加害者となってしまった場合に備える人のための保険です。自賠責に加入しないと、事故発生時に十分な賠償を受けられず、また自分で多額の賠償金を支払うことになる可能性があります。

自賠責保険は簡単に加入できます。電動キックボードの自賠責保険は、インターネットやコンビニでも、簡単な手続きで加入できます。

自賠責保険には有効期限があります。保険料表(ステッカー)には自賠責保険の有効期限が記載されています。自賠責保険の有効期限を過ぎると公道走行ができません。

詳しくは
[自賠責保険公式サイト](https://www.etc.go.jp/infocenter/0104/index.html)
[自賠責\(共有\)車・無保険車を発見したら](https://www.etc.go.jp/infocenter/0104/index.html)
[自賠責保険相談窓口](https://www.etc.go.jp/infocenter/0104/index.html)

・電動キックボード等にも自賠責加入が必要である旨を大手家電量販店の販売事業者等を通じて周知

・関係省庁や事業者で構成される官民協議会で作成した「ガイドライン」にも自賠責加入対策を明記



警察庁と連携した取り組み

国交省×警察庁対談「交通事故ゼロ」に懸ける思い 被害者を支える「自賠責保険」の確かな価値

国土交通省 制作：東洋経済ブランドスタジオ AD 2023/06/30

シェアする ツイートする ブックマーク メールで送る 印刷 A+ 拡大 A- 縮小



自動車をはじめ快適な移動を実現するモビリティは、私たちの暮らしに不可欠だ。近年は電動キックボードが普及の兆しを見せている。しかし交通事故は後を絶たず、加害者と被害者の双方に身体的・心理的な苦痛、経済的な損失などをもたらす。コロナ禍が一定の落ち着きを見せ、人の移動が活発になり始めた今日この頃。モビリティとの付き合い方を考えるべく、国土交通省大臣官房審議官(自動車局担当)の住友一仁氏と、警察庁長官官房審議官(交通局担当)の小林豊氏が対談を行った。

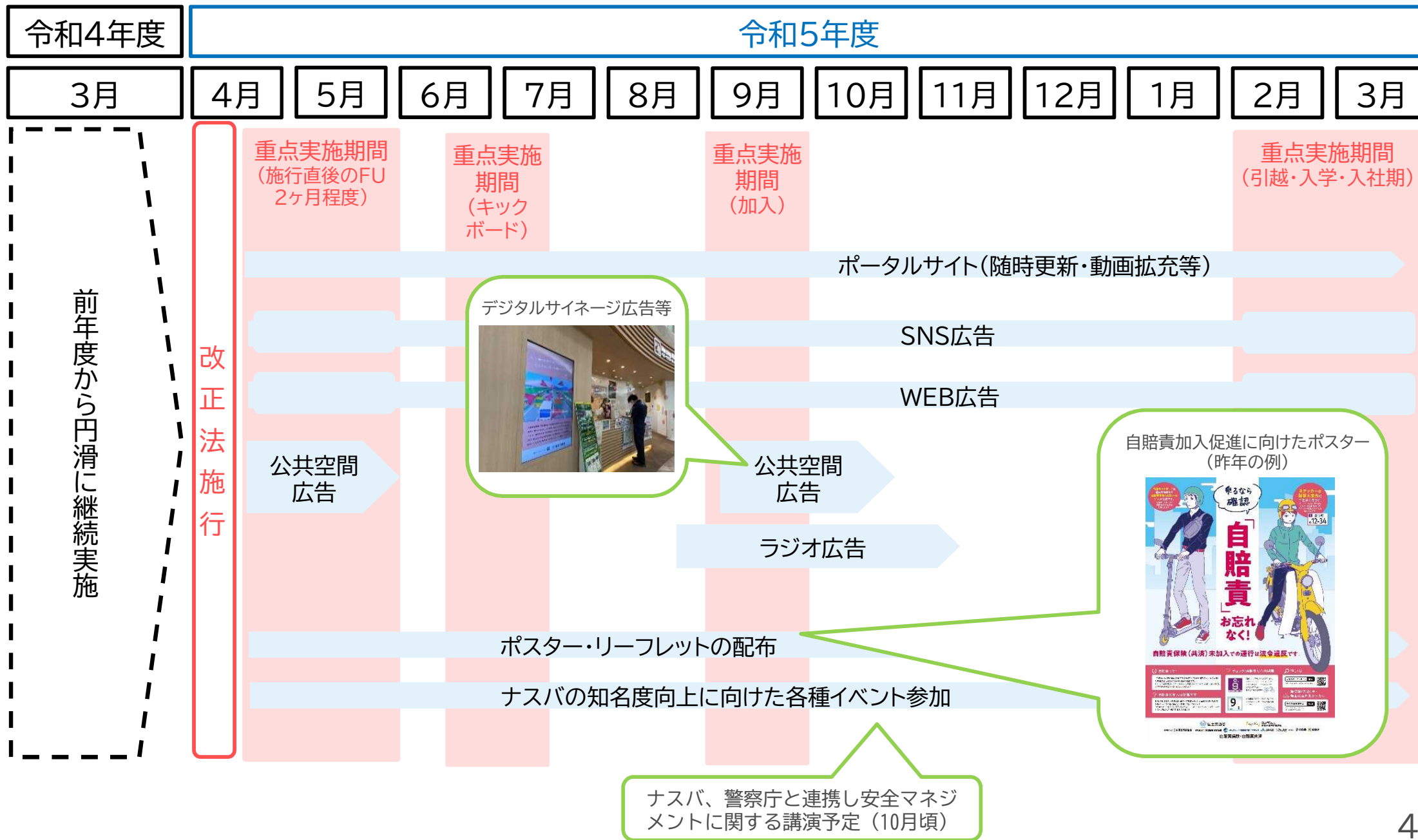
・東洋経済オンラインに警察庁審議官と国交省審議官で加入周知を呼びかける記事掲載

- 新たに電動キックボード等の特定小型原付の加入促進に特化したサイトを開設
- 関係省庁(警察庁・経済産業省等)との周知連携、関連ワードによるターゲティング広告等の実施
- 関係機関と連携した街頭検査活動も実施し、強力に加入を推進

自賠責に入らないと、電動キックボードには乗れません。

令和5年度における取組みの想定スケジュール

制度施行後のフォローアップ広報を丁寧に行いつつ、被害者へのアウトリーチ・ユーザーの理解促進に向けた取組みを推進



改正法施行

ナスバ、警察庁と連携し安全マネジ
メントに関する講演予定 (10月頃)