

令和6年度第1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6年6月27日(木)

10:00～12:00

中央合同庁舎3号館9階（国土交通省）

海事局内第5会議室

（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. 被害者保護増進等事業の効果検証について
4. 自賠制度等の周知活動について
5. 意見交換
6. 閉会

（配付資料）

議事次第

出席者名簿

資料1 委員からの主なご意見

資料2 被害者等支援・事故防止の効果検証について

資料3 自賠制度等の周知活動について

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	八戸学院地域連携研究センター教授
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 物流・自動車局 保障制度参事官室

資料1 委員からの主なご意見

令和6年6月27日

WGにおける委員からの主なご意見

【事業全般について】

自動車ユーザーが納めた賦課金をどう効率的に意義ある使い方をしていくのかということが重要で、いずれの事業もこのような機会にしっかりと検証していくべき。

賦課金の導入は、被害者保護に国民が理解を示してもらえたからだと思っている。被害者団体としても、事業の執行についてはしっかり監視していきたい。

予算執行率が低い事業であっても、予算額の設定が変わらない事業が見受けられるため、今後はより実態に合った予算額の設定を検討いただきたい。新しい賦課金の制度が入った黎明期でもあるからこそ、必要な事業や規模、必要なタイミングで執行していけるよう柔軟な予算の策定をお願いしたい。

予算執行率が低いものについては、もともと難しい課題をなんとか解決するために始めた検討であり、そもそも賦課金の導入に当たっての制度設計として、被害者の方が安心して生活できる場を用意するということで始めている検討だと認識している。事業の中でミスマッチが生じていないか十分検討する必要はあるが、短期間で、予算執行率が低いからといって、もっと効果的なところに予算を回そうということになれば、そもそも制度に正当性があるのかという疑問に繋がってしまう恐れがあるので、改めて認識の共有をお願いしたい。

【被1 独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金】

ナスバの年度評価が確定する時期が夏以降になるため、秋の検討会で報告があるとのことだが、来年は、効果検証の時期に間に合うように進められるか検討していくことも必要ではないか。

【被5「短期入院協力事業」、被6「短期入所協力事業」】

利用者としての立場で言えば、短期入院を利用する場合、個室を基本的に希望するが、空きがないため結果として2、3ヶ月待ちとなり、希望した時に利用するのが難しい状況にある。執行率を上げるには協力病院・施設が速やかに受け入れられるようにする必要がある。

夜間に勤務する看護師や介護士などの確保が難しく、それがこの制度がうまくいかない原因の一つと考える。個人的には(介護)報酬をつけるしかないのでは、と思っている。また、ショートステイでの対応については、障害の状態によってニーズが違っており、こうした点も原因としてあるのではないかと思う。

制度を利用するにあたり、普段利用しているヘルパーや家族とは異なるスタッフによるケアに対する不安が大きいと、利用が進まないという側面もあると思う。また、被 14 の在宅療養環境整備事業を併用して利用できるようにするなど、できるだけ柔軟な制度運用の形を探ってはどうか。

【被7「自動車事故被害者受入環境整備事業」】

在宅をしている家族も高齢化によって、在宅介護の継続が難しくなっているケースが増えてきており、非常にニーズの高い事業と考えている。それにも関わらず、執行率が低いのは、現状のグループホームの多くが重度者向けになっていないからだと考えている。厚労省とも意見交換を行い、国交省も事業者から丁寧な聞き取りを行って、課題を明確にしてほしい。

事業者からは、交通事故被害者を積極的に受け入れても、補助金の支給年数が限られているため、持続的ではなく、大きな不安要素であるとの声を聞いている。この制度の設計として、入所している間は補助金が出るというように、一部根本的に変えていく必要もあるのではないかと。

【被8「社会復帰促進事業」】

社会復帰促進事業については、令和5年度に6件の事業所が参加されたということなので、その取組みについても事例集などを出してもらえるとありがたい。

高次脳機能障害者は重度後遺障害という判定が出にくい反面、その多くは社会復帰が難しく、生計を立てていくのも困難な状況にあるため、こうした方々への支援に関して、検討をお願いしたい。

交通事故被害者の中には介護をさほど必要とはしていないものの就労が困難である方もおられるので、そういった方への支援の検討も必要ではないかと。

高次脳機能障害者だけでなく、精神的にダメージを負った遺族の方々はなかなか社会復帰する機会が得られないため、リワークシステムの構築をお願いしたい。

【被 14「在宅療養環境整備事業(訪問系サービスへの支援)」】

訪問介護事業所を開設する際、当該制度を活用しようとしても様々な細かい条件があり、ハードルが高くて使いづらかった。新規参入を促すのであれば、このハードルを低くすることを考えていかないと、訪問介護の現実には合わない。

ヘルパー不足が深刻な状態で、それが様々な施策の足かせになっている。今後、人口が減少していく中で、当然ヘルパーの数も減少する一方、高齢者は増えていくので、ますます介護人材が不足するという厳しい現実がある。

事業者から制度に対する意見などを丁寧に聞き取って見直しができれば参加事業者も増えると思う。

【被 15「相談支援・遺族支援(運営費交付金・被害者保護増進等事業費補助金)」】

相談事業について、電話は対応した時間がカウントされるものの、被害者からの相談は最初の電話だけでは終わらず、直接面談したり、時間が長かったり、その後の対応の方が大変である。

周りからも新規参入したいが、申請が通るのか、検討課題が多すぎて戸惑うという声もあり、もう少し申請方法をわかりやすくしてもらいたい。

この事業でも新規のハードルが高い。我々は素人なので、できるだけわかりやすい制度にしてほしい。また実際の申請から事業実施、交付までの対応について、今後の申請者のためになるよう、時系列で分かりやすくまとめていただきたい。

【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」】

高齢者の事故防止という観点で、この免許返納の取組みも大切な方策の一つと理解しているが、各自治体が公費を使って実施している事業に、自賠償のお金をなぜ使うのか、この事業が、被害者保護増進等事業の目的に合った効果に繋がっているのか、引き続き検証していただきたい。

国土交通省として、逆走車への対応も含め、道路の案内標識を見やすくするなど様々な取組みをしているが、こういった国の取組みについてはぜひ各自治体にも伝えてもらい、市区町村でも取組みを進めてほしい。

高齢者専用の免許センターが作られつつあるなど、免許返納が本当に進んでいない状況だが、まず被害者を作らないという前提で事故を防止する取組みを早急に進めていただきたい。

【ナスバの認知度向上に向けた広報活動について】

大規模な広告予算は認知度向上に繋がるが、どこまで費用をかけていくかをしっかり見ていかないと、このような予算が年々踏襲されていく恐れがある。車検時の広告折込みに係る取組みなど地道な活動による認知度向上の度合いなども踏まえながら、どこに費用をかけていくのがいいのか引き続き検討をお願いしたい。

ナスバの TVCM は放映されているのを見たが、一方で、まだ被害者の方がナスバを知らないケースもあるため、更に広報が必要。

ナスバの認知度の低さについては、弁護士にもその責任の一端があると感じている。交通事故の担当弁護士が昔のナスバの状況しか知らないケースや、(介護料請求が可能な重度障害の事案についても)被害者にナスバの介護料の案内ができていないケースもあった。日弁連の方でも研修を行うなど根本的な対策ができればと考えており、協力をお願いしたい。

交通安全教育の一環として、子供の時から、あるいは免許を取る時、免許を更新する時などの場で、ナスバが登場するようにしてもらえたらと思っている。

(相談支援で)被害者の方にナスバを紹介した時に、ナスバに対応してもらえたケースもあれば、対応できないと断られたケースもあると聞いている。被害者の方も期待して相談したところで断られるとショックが大きいので、事前に「これは(ナスバでは)出来ない」と分かっていたら、こちらとしても対応しやすい。ナスバの方で、これはできないがこれはできる。とできることを(相談支援の団体に)共有してもらえるとありがたい。

今回の TVCM やデジタル広告などは非常に効果的だと思うので、もっと多くの方にナスバのすばらしい活動を知っていただきたい。

— 以上 —

資料2 被害者等支援・事故防止の 効果検証について

令和6年6月27日
物流・自動車局

被害者等支援・事故防止対策の効果検証の実施について

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

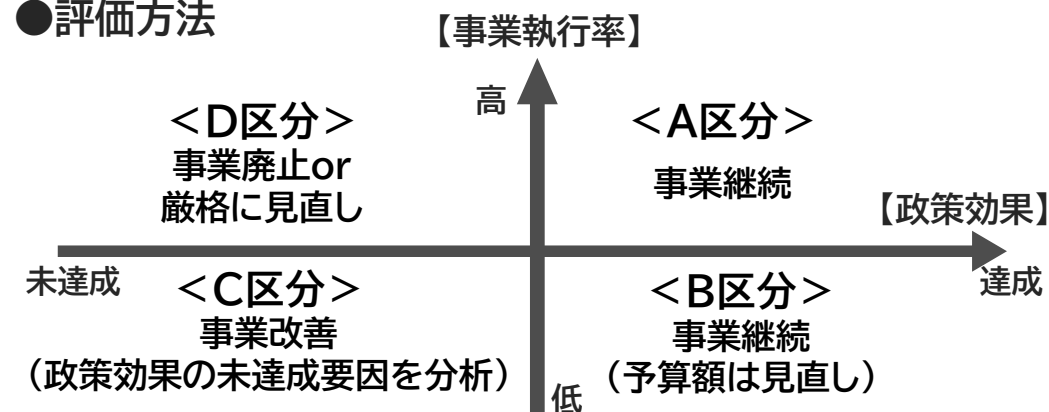
P (計画)

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	R6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。	96.6億円 の内数	暫定 A	政策効果、事業執行率ともに目標値以上であった。引き続き、治療・看護の充実等に取り組む必要がある。
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。	41.1億円	暫定 A	政策効果、事業執行率ともに目標を上回った。引き続き、介護料受給者のニーズを踏まえて充実を図る必要がある。
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。	1.7億円	暫定 B	政策効果は目標値以上であったが、事業執行率は目標値を下回った。引き続き、各療護施設において高度先進医療機器の整備を図るなど、質の高い治療・看護を提供するための環境整備に取り組む必要がある。
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	暫定 A	政策効果、事業執行率ともに目標値以上であった。引き続き、交通遺児家庭等に対するニーズの把握に努め、現在の手法が効果的かつ効率的なものか検討する必要がある。
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	B	政策効果は目標件数を上回ったが、事業執行率は目標値を下回ったことから、より効率的に補助金を活用できるように見直しを行う必要がある。
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	B	政策効果は目標件数を上回ったが、事業執行率は目標値を下回ったことから、より効率的に補助金を活用できるように見直しを行う必要がある。

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	R6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	政策効果指標は目標を上回ったが、事業執行率は目標を下回ったことから、より効率的に補助金を活用できるように見直しを行う必要がある。
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。	0.82億円	A	政策効果、事業執行率ともに目標値以上であったが、引き続き、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環境整備を図るための検討を進める必要がある。
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。	0.54億円	C	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	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る必要がある。
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。	0.28億円	A	政策効果、事業執行率ともに目標を上回った。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・広報の充実に努める必要がある。

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	R6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。	96.6億円 の内数	暫定 A	政策効果、事業執行率ともに目標値以上であった。令和5年度においては、重度脊髄損傷者が十分にリハビリを受ける機会を確保するための専用病床の設置・運営に取り組むモデル事業を開始した。
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。	96.6億円 の内数	暫定 A	政策効果、事業執行率ともに目標値以上であった。引き続き、千葉療護センターのリニューアルに向けて、利用者ニーズ等把握しつつ、最適な機能の充実に努める必要がある。
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。	2.5億円	C	政策効果、事業執行率ともに目標を下回っている。令和5年度に創設した事業であり、より多くの事業者に対して、より効率的に補助金を活用できるように見直しを行う必要がある。
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)	ナスバ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	暫定 B	政策効果は目標値以上であったが、事業執行率は目標を下回った。引き続き、被害者団体等の対応状況を踏まえて運用を改善していく。
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。	2.0億円	A	執行率は高水準で実施。様々なメディアを活用した、自賠制度に関する情報発信やナスバの知名度向上に向けた広報事業を展開。その結果、ナスバの認知度等について着実に向上が図られているところ。

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	R6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。	96.6億円 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。	96.6億円 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。	13.3億円 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。	13.3億円 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。
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。	1.5億円	A	ハガキの送付により是正した割合はアウトカム指標を達成。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「ユーザー理解促進事業」へ移行しており、R6年度はWeb広告等の更なる拡充を図る。

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	R6予算額 (億円)	評価	評価理由
事6	事故防止対策の充実 (健康起因事故対策、 運行管理の高度化、 モード別安全対策等)	技術の進展や交通環境の変化等を踏まえ、健康起因事故の防止、運行管理の高度化の制度改正に係る調査・検討、モード別の安全対策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。	4.8億円	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、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。	1.8億円	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。	0.81億円	A	死者数、重傷者数は着実に減少しており、事故データマイクロ分析の調査項目数が目標を達成しているため。更なる死者数削減には、先進事故自動通報システムの高度化に繋げるなど、車両の安全対策に必要なデータを集めることが必要。

被害者等支援・事故防止に係る施策一覧表⑥

事業番号	事業名	事業概要	R6予算額 (億円)	評価	評価理由
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。	6.8億円	A	事故車の年間入庫台数は目標に向けて着実に減少中。 引き続き、本事業を通じて先進安全装置の整備等に必要な設備の導入補助を行い、自動車の点検・整備が確実に実施できる環境を維持する。
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。	5.0億円	C	令和5年度は制度設計に時間を要し、実証期間を十分に設けられず、自治体の会計制度上、参画が適わない自治体もあったことから十分なデータを収集することが出来なかった。令和6年度以降は、前年度の反省も踏まえ、事業スキームを見直し、運転に不安を抱える高齢者の免許返納に寄与するよう、取り組んでいく。

令和5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

物流・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。

予算の概況

(億円)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	73.8 の内数	74.5 の内数	76.8 の内数	94.0 の内数	96.6 の内数
決算額	73.8 の内数	74.5 の内数	76.8 の内数	94.0 の内数	—
予算 執行率	100%	100%	100%	100%	— %

【事業内容】



交付



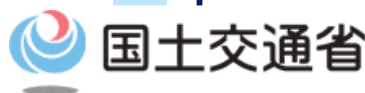
療護施設の設置・運営



介護料の支給



交通遺児等への貸付



評価

暫定
A

政策効果、事業執行率ともに目標値以上であった。引き続き、治療・看護の充実等に取り組む必要がある。

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4年度の年度評価のうち「被害者援護業務」の評価が「B区分」以上

R4実績 : B

アウトプット指標
(事業執行率)

予算(交付金)執行率 80%以上

实施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(ナスバ)

担当部署

物流・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4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

R4実績 : A

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)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	39.3	40.5	40.9	41.3	41.1
決算額	39.3	39.4	39.0	38.7	—
予算 執行率	99.8%	97.4%	95.2%	93.7%	— %



重度後遺障害者

支給

NASVA

交付



国土交通省

【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

【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

[illegible]

評價

暫定
A

政策効果、事業執行率ともに目標を上回った。
引き続き、介護料受給者のニーズを踏まえて
充実を図る必要がある。

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

物流・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。

予算の概況

	(億円)				
	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	1.4	4.1	4.4	10.9※	1.7
決算額	1.3	3.8	4.3	5.8	—
予算執行率	90.4%	93.7%	97.6%	52.8%	— %

※うち4.8億円は翌年度に繰り越して執行中



運営委託先

調達



補助



【補助対象】高度先進医療機器等



CT



MRI



SPECT



MEG

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4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

R4実績 : B

アウトプット指標
(事業執行率)

第5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

評価

暫定
B

政策効果は目標値以上であったが、事業執行率は目標値を下回った。引き続き、各療護施設において高度先進医療機器の整備を図るなど、質の高い治療・看護を提供するための環境整備に取り組む必要がある。

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

物流・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。

予算の概況

(億円)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	3.9	3.0	—	—	—
決算額	3.9	3.0	—	—	—
予算 執行率	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

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4年度の年度評価のうち「貸付・精神的な支援の実施」の評価が「B区分」以上

R4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回数 100回以上

R4実績 : 135回

評 価

暫定
A

政策効果、事業執行率ともに目標値以上であった。引き続き、交通遺児家庭等に対するニーズの把握に努め、現在の手法が効果的かつ効率的なものか検討する必要がある。

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

物流・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

物流・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養環境の改善やリハビリによる身体機能維持に資するものであり、妥当。

効率性

R4年度の重点支援病院制度創設により短期入院（入所）受入れのための体制の整備・強化実施件数及び決算額が増加。

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

R5 実績値：42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）

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	1.3	1.3	1.7	1.7	1.7
決算額	0.4	0.3	0.5	0.6	—
予算執行率	30.7%	23.1%	29.4%	35.3%	—%



協力病院

補助



補助金事務局

補助

国土交通省

評価

短期入院協力病院

【補助要件】

短期入院協力病院の指定を受けていること

※入院施設支援費の申請の場合、
ナ斯巴介護料受給者の利用実績
又は利用見込みがあること

【補助対象】

・入院施設支援費
・利用促進等事務費

【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

重点支援病院

【補助要件】

ナ斯巴介護料受給者の利用実績又は利用見込みがあること

【補助対象】

・入院施設支援費
・利用促進等事務費

【補助上限額・補助率】

補助率：定額
補助上限額：1,000万



政策効果は目標件数を上回ったが、事業執行率は目標値を下回ったことから、より効率的に補助金を活用できるように見直しを行う必要がある。

B

被 6

短期入所協力事業

実施主体

障害者支援施設、グループホーム
(国土交通省の指定する短期入所協力施設)

担当部署

物流・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、夜間の医療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指定し、医療的ケアの提供を強化する制度を創設。

対象

障害者支援施設、グループホーム
(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

物流・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養環境の改善に資するものであり、妥当。

効率性

R5年度の重点支援施設制度創設に伴い短期入院(入所)受入れのための体制の整備・強化実施件数及び決算額が増加。

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

R5 実績値:42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)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	0.29	0.22	0.30	1.3	1.3
決算額	0.07	0.07	0.06	0.1	—
予算執行率	24.1%	31.8%	20.0%	7.7%	—%



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

【補助要件】

短期入所協力病院の指定を受けていること

※入所施設支援費の申請の場合、
ナスバ介護料受給者の利用実績
又は利用見込みがあること

【補助対象】

・入所施設支援費
・利用促進等事務費

【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

重点支援施設

【補助要件】

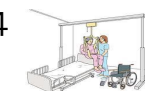
補助対象年度中に在宅での療養生活を送る事故被害者が利用があること

【補助対象】

・入所施設支援費
・利用促進等事務費

【補助上限額・補助率】

補助率:定額
補助上限額:1,000万



評価

B

政策効果は目標件数を上回ったが、事業執行率は目標値を下回ったことから、より効率的に補助金を活用できるように見直しを行う必要がある。

実施主体

障害者支援施設、グループホーム(公募)

担当部署

物流・自動車局
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・
必要性

いわゆる「介護者なき後」に備え、自動車事故による在宅重度後遺障害者ご本人及びそのご家族が安心して生活を送れるよう、自動車事故による在宅重度後遺障害者の受入を行う障害者支援施設及びグループホームに対し、設備導入や介護人材確保等に係る経費を補助する制度。

対象

障害者支援施設、グループホーム(公募)

事務・事業
スキーム

物流・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

いわゆる「介護者なき後」を見据えた自動車事故被害者の療養環境の整備に資するものであり、妥当。

効率性

R5年度に一部補助対象経費の拡充に伴い補助対象事業者数及び決算額が増加。

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:44件以上

R5 実績値:51件

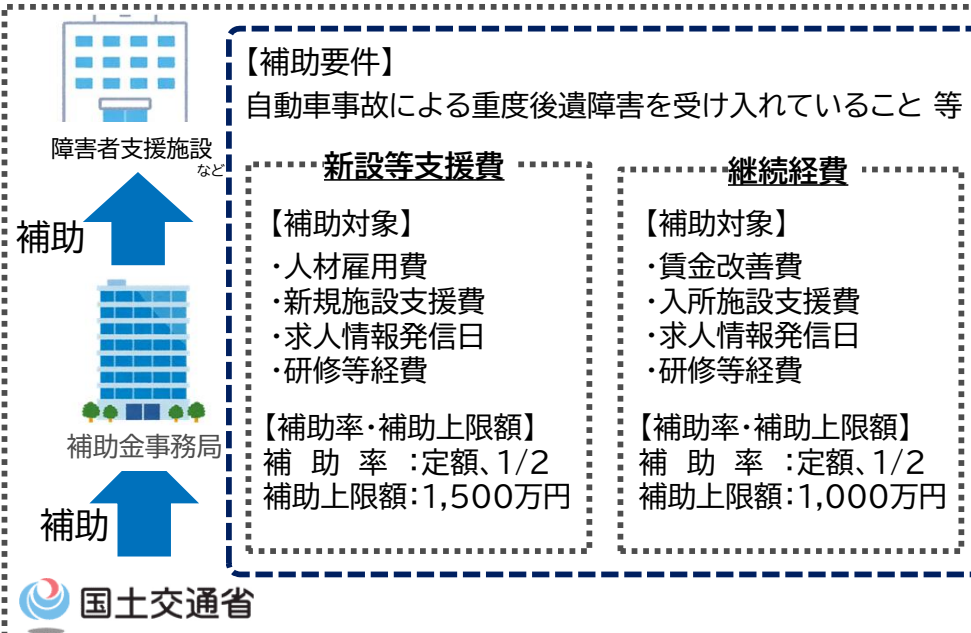
アウトプット指標
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 70%以上

予算の概況

(億円)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	3.1	3.2	3.7	5.2	5.2
決算額	1.3	2.2	1.4	1.6	-
予算 執行率	41.9%	68.8%	37.8%	30.8%	-%



評 価

B

政策効果指標は目標を上回ったが、事業執行率は目標を下回ったことから、より効率的に補助金を活用できるように見直しを行う必要がある。

実施主体

自立訓練(機能訓練・生活訓練)を提供する事業所(公募)

担当部署

物流・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)を提供する事業所(公募)

事務・事業
スキーム

物流・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年度は4件の取り組みへの支援であったところ、令和5年度は6件への支援となっており効率的。

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: 6件以上

R5実績値: 6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)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	—	—	0.42	0.82	0.82
決算額	—	—	0.33	0.62	—
予算 執行率	—%	—%	78.6%	75.9%	—%



自立訓練を
提供する事業所

補助

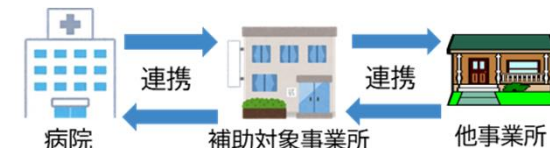


補助

国土交通省

【補助要件】
・自動車事故による高次脳機能障害者の利用があること 等

【補助対象】
・ネットワーク構築支援費
・自立訓練提供支援費
・地域連携支援費



評価

A

政策効果、事業執行率ともに目標値以上であったが、引き続き、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環境整備を図るための検討を進める必要がある。

実施主体

国土交通省

担当部署

物流・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

物流・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

専門知識を有する事業者と連携して調査研究を実施している。

予算の概況

(億円)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	0.19	0.16	0.20	0.17	0.54
決算額	0.12	0.16	0.11	0.13	—
予算 執行率	63.2%	100.0%	55.0%	76.4%	—

R5年度に実施した主な内容

国が主体で行う補助事業について調査・分析等を実施

障害者支援施設等における
自動車事故被害者の受入状況
の把握

自動車事故被害者が
生活している地域の分析

障害者支援施設等の状況を
把握し、事業を見直し

協力病院・施設指定状況
の見直し

引き続き効果的な被害者救済対策を検討・実施

アウトカム指標
(政策効果)

国が主体で行う補助事業
(被5,6,7,8,14)のアウトカム指標達成割合100%

R5実績:80%

アウトプット指標
(事業執行率)

予算執行率:80%以上

評価

C

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

(公財)日弁連交通事故相談センター

担当部署

物流・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

(公財)日弁連交通事故相談センター

事務・事業
スキーム

物流・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に係る負担軽減に資するものであり、妥当。

効率性

示談あっ旋成立率は80%以上であり、事業執行率も過去3年度100%で推移している。

予算の概況

(億円)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7
決算額	5.6	5.7	5.7	5.7	—
予算 執行率	98.2%	100%	100%	100%	—%



日弁連交通事故相談センター

補助



国土交通省

【補助対象】

気軽にお電話で相談を

無料 弁護士 電話相談

会って直接話したい

無料 弁護士 面接相談

30分×原則5回まで

交通事故による

無料 高次脳機能障害

について相談する

交通事故の

無料 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

R5 実績値:87.3%

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

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る必要がある。

実施主体

(公財)交通遺児等育成基金

担当部署

物流・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

物流・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

交通遺児新規加入者数はR4年度及びR5年度において目標値を達成。事業執行率も過去4年度70%以上で推移している。

アウトカム指標
(政策効果)

加入している交通遺児が目標最終年度まで給付を継続した割合 ※R5年度 目標値:100%

R5 実績値: 100%

アウトプット指標
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 70%以上

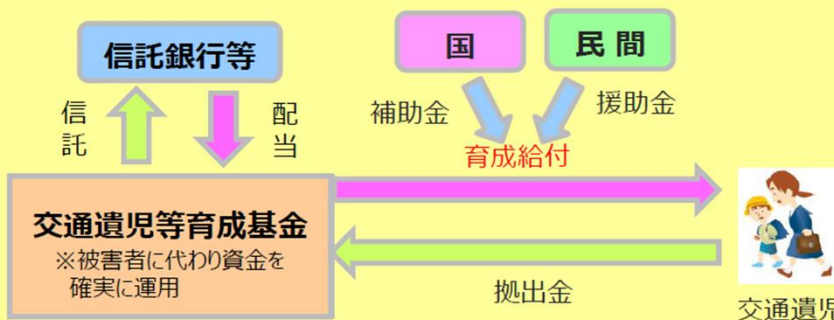
予算の概況

(億円)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	0.24	0.23	0.23	0.27	0.28
決算額	0.17	0.19	0.19	0.20	
予算 執行率	70.8%	82.6%	82.6%	75.9%	－%

<交通遺児育成給付金支給事業>

交通遺児が加入年齢に応じた拠出金を交通遺児等育成基金に払い込むと、公社債等で安全・確実に運用し、これに国からの補助金や民間からの援助金を加えた「育成給付金」を年金形式で満19歳に達するまで支給。



評価

A

政策効果、事業執行率ともに目標を上回った。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・広報の充実を図る必要がある。

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

物流・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、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。

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

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患者の機能改善に資するものであり、妥当。

効率性

重度脊髄損傷者の治療・リハビリ等の環境を整備するモデル事業を行う病院の選定にあたっては、外部有識者の知見を活用していることから効率化が図られている。

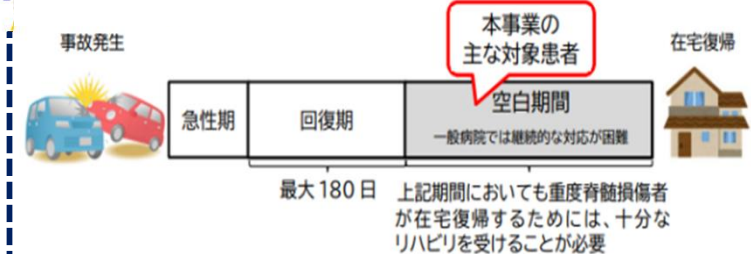
予算の概況

(億円)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	—	—	—	94.0 の内数	96.6 の内数
決算額	—	—	—	94.0 の内数	—
予算 執行率	—	—	—	100%	— %



【本事業が対象とする受け入れ患者のイメージ】



自動車事故により重度の脊髄損傷を負った者のうち、在宅復帰まで1年超の期間を要した者が7割(うち2年以上が3割)

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4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」の評価が「B区分」以上

R4実績 : B

アウトプット指標
(事業執行率)

予算(交付金)執行率 80%以上

評価

暫定
A

政策効果、事業執行率ともに目標値以上であった。令和5年度においては、重度脊髄損傷者が十分にリハビリを受ける機会を確保するための専用病床の設置・運営に取り組むモデル事業を開始した。

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

物流・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つては、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、また、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。

効率性

被害者ニーズを踏まえ、患者やその家族にとって、最適な病院機能の整備・充実に努めていることから効率化が図られている。

予算の概況

(億円)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	—	—	—	94.0 の内数	96.6 の内数
決算額	—	—	—	94.0 の内数	—
予算 執行率	—	—	—	100%	— %



交付



○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

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4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

R4実績 : B

アウトプット指標
(事業執行率)

予算(交付金)執行率 80%以上

評価

暫定
A

政策効果、事業執行率ともに目標値以上であった。引き続き、千葉療護センターのリニューアルに向けて、利用者ニーズ等把握しつつ、最適な機能の充実を図る必要がある。

<参考> 千葉療護センターの機能強化

背景・概要・必要性

- 千葉療護センターは昭和59年の開設後40年が経過。老朽化が進行しており、老朽化対策が必要
- リハビリの充実を求められているものの、狭隘等の理由により、今の環境では直ちに利用者ニーズに応えられる状態ではない
- 新型コロナウイルス感染症により顕在化した感染症のリスクへの対応も必要

千葉療護センターのリニューアル等が必要

千葉療護センターリニューアル予定

年度	段階
R6年度	設計
R7年度	設計
R8年度	工事
R9年度	工事
R10年度	工事

※竣工後、速やかに新センター開院予定

具体的な検討事項

リニューアルにあたっての基本的な考え方

将来を見据え、利用者ニーズを捉え、機能強化されたセンターに

利用者ニーズへの対応 (コンセプトの老朽化対策)

療護センター開設時からの時代の変化に対応するため

長期入院中及び
退院後における
リハビリ等の充実

療護センターの入院
患者の家族などの
介護者へのケア

施設の老朽化対策

R6年度に築40年(病院の耐用年数は40年)を迎えるところ、顕著化してきている経年劣化への対応が必須



散歩コースの沈下



外壁のひび割れ



屋上の亀裂

今後の検討ポイント

検討ポイント①

- 療護センターの機能の検討(ソフト面の検討)
- ・被害者ニーズへの対応として、入院患者へのリハビリの充実に加えて、退院患者のフォロー等の検討が必要。

検討ポイント②

- リニューアルに向けた対策の具体化(ハード面の検討)
- ・必要な機能確保を図るとともに、経済的かつ効率的な手法による対策を加味した設計の実現に向けた検討が必要

実施主体

居宅介護事業所、重度訪問介護事業所(公募)

担当部署

物流・自動車局
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・必要性

いわゆる「介護者なき後」に備え、自動車事故による在宅重度後遺障害者ご本人及びそのご家族が安心して生活を送れるよう、自動車事故による在宅重度後遺障害者に対して訪問系介護サービスを提供する事業者に対し、介護人材確保等に係る経費を補助する制度。

対象

居宅介護事業所、重度訪問介護事業所(公募)

事務・事業スキーム

物流・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。

効率性

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 88件以上

R5実績値66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)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	—	—	—	2.4	2.5
決算額	—	—	—	0.7	—
予算執行率	—%	—%	—%	29.2%	—%



訪問系サービス事業所

補助



補助金事務局

補助

 国土交通省

【補助要件】

自動車事故による重度後遺障害者が利用していること等

新設等支援費

【補助対象】

- ・人材雇用費
- ・求人情報発信日
- ・研修等経費

【補助率・補助上限額】

補助率：定額、1/2
補助上限額：300万円

継続経費

【補助対象】

- ・賃金改善費
- ・求人情報発信日
- ・研修等経費

【補助率・補助上限額】

補助率：定額、1/2
補助上限額：200万円

評価

C

政策効果、事業執行率ともに目標を下回ったが、令和5年度から開始しており、引き続き実施件数の確保や、実績に応じた支援内容の見直しを進める必要がある。

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

物流・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・遺族等の団体

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、遺族を精神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。

効率性

夜間における対応、当事者による相談支援を自動車事故被害者・遺族等の団体が担うことで被害者・遺族からの相談先の確保・充実に図っている。

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4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

R4実績 : 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)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	—	—	—	1.8	1.8
決算額	—	—	—	0.2	—
予算 執行率	—	—	—	9.3%	— %



自動車事故被害者・遺族等の団体

給付



補助



評価

暫定

B

政策効果は目標値以上であったが、事業執行率は目標を下回った。引き続き、被害者団体等の対応状況を踏まえて運用を改善していく。

令和6年4月1日現在 12団体

種別	団体名
高次脳	NPO法人コロボックルさっぽろ
高次脳	NPO法人いわて高次脳機能障害友の会イーハート
高次脳	(一社)どんまいネットみやぎ
遅延性・脊髄損傷 高次脳・遺族	(一社)交通事故被害者家族ネットワーク
脊髄損傷	(公社)全国脊髄損傷者連合会
遺族	(一社)関東交通犯罪遺族の会(あいの会)
遺族	NPO法人いのちのミュージアム
高次脳	NPO法人高次脳機能障害者支援笑い太鼓
脊髄損傷	兵庫頸髄損傷者連絡会
高次脳	(福)萌生会高次脳機能障害サポートネットひろしま
脊髄損傷	NPO法人日本頸髄損傷LifeNet
遺族	グリーフサポートやまぐち

実施主体

国土交通省

担当部署

物流・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支援や事故防止対策を実施する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

物流・自動車局保障制度参事官室において広報の専門家(広告会社)の知見を得ながら実施

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被害者支援・事故防止対策を周知する取組みであり、妥当。

効率性

多くの国民に対して、広報の専門家(広告会社)の知見を踏まえつつ、様々なメディアを活用した広報を展開し、事業の効率化を図っている。

アウトカム指標
(政策効果)

被害者支援を実施するナスバについて、3割以上の認知度の維持を図るとともに、更なる向上を目指す。

ナスバの認知度: 14.4%(R4年度)→30.5%(R5年度)

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)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	—	—	—	6.7	2.0
決算額	—	—	—	6.5	—
予算 執行率	—	—	—	97.0%	—



広告会社

<自賠制度に関する情報発信>

<ナスバの広報>



評価

A

執行率は高水準で実施。様々なメディアを活用した、自賠制度に関する情報発信やナスバの知名度向上に向けた広報事業を展開。その結果、ナスバの認知度等について着実に向上が図られているところ。引き続き、被害者支援等の認知度向上に努めていく。

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

物流・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

ナスバ

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)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	73.8 の内数	74.5 の内数	76.8 の内数	94.0 の内数	96.6 の内数
決算額	73.8 の内数	74.5 の内数	76.8 の内数	94.0 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】



フルラップ前面衝突試験

衝突被害軽減ブレーキ
(対自転車) 等

【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

R5実績:84.5%

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

R5実績:16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(ナスバ)

担当部署

物流・自動車局安全政策課

事業／制度概要

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

ナスバ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。

予算の概況

(億円)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	73.8 の内数	74.5 の内数	76.8 の内数	94.0 の内数	96.6 の内数
決算額	73.8 の内数	74.5 の内数	76.8 の内数	94.0 の内数	—
予算 執行率	100%	100%	100%	100%	— %

運行管理者への講習



適性診断



助言・指導

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

事業用自動車の重大事故未然防止に貢献

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、今後の道路交通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

物流・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

物流・自動車局技術・環境政策課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

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

自ら多額の設備投資を行うことが難しい中小事業者を中心に補助することにより、業界全体でのASV技術の普及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。

R4実績：死者数 228人、人身事故数 23,259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3と事4を合わせた指標)

R5実績：4,272件

予算の概況

(億円)

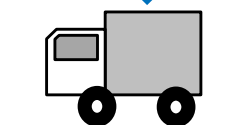
	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	8.7の内数	8.5の内数	8.8の内数	13.3の内数	13.3の内数
決算額	8.3の内数	8.3の内数	7.7の内数	12.6の内数	—
予算 執行率	95.4%	97.6%	87.5%	94.7%	%

国土交通省

補助



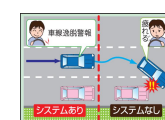
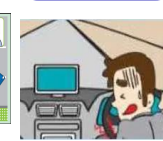
補助

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

事故自動通報システム



※令和6年度より、対象装置として後側方接近車両注意喚起装置を追加予定。

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

物流・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

物流・自動車局安全政策課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

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

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して補助することにより、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。

予算の概況

(億円)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	8.7の内数	8.5の内数	8.8の内数	13.3の内数	13.3の内数
決算額	8.3の内数	8.3の内数	7.7の内数	12.6の内数	—
予算執行率	95.4%	97.6%	87.5%	94.7%	—%

自動車運送事業者

①機器等の購入

国交省認定機器



デジタル式運行記録計

ドライブレコーダー



遠隔点呼用機器

②補助申請

国土交通省

③審査後、導入経費の一部を補助

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。

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。

R4実績:死者数 228人、人身事故件数 23,259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3と事4を合わせた指標)

R5実績:4,272件

実施主体

国土交通省

担当部署

物流・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)

無車検車両に対する注意喚起ハガキ・無保険車両に対する警告ハガキの送付により是正した割合 30%以上

R5実績 無車検:40% 無保険:31%

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)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	1.1	1.0	1.2	1.5	1.5
決算額	1.0	1.0	1.1	1.2	-
予算 執行率	90.9%	100%	91.7%	80%	%

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組み

①ナンバー撮影



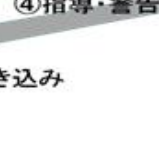
②車検切れ車両の捕捉



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はアウトカム指標を達成。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「ユーザー理解促進事業」へ移行しており、R6年度はWeb広告等の更なる拡充を図る。

実施主体

民間事業者(公募)

担当部署

物流・自動車局安全政策課

事業／制度概要

目的・必要性

【健康起因事故対策、運行管理の高度化、モード別安全対策等】

技術の進展や交通環境の変化等を踏まえ、健康起因事故の防止、運行管理の高度化の制度改正に係る調査・検討、モード別の安全対策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

死傷者を伴いやすい健康起因事故や近年発生件数が増加傾向にある軽貨物自動車による事故、安全の根幹をなす運行管理等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寄与している。

予算の概況

(億円)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	0.62	0.87	0.87	3.9	4.8
決算額	0.61	0.78	0.62	1.5	—
予算執行率	98.0%	90.3%	71.4%	38.5%	—%

運転者の健康状態に起因する事故の防止

モード別の安全対策の推進



事業者、運転者向けセミナー等の開催により、疾病の早期発見の重要性等を周知。

軽貨物自動車による事故や安全性確保に向けた的確な運行管理の手法等について調査・検討を行い、安全対策を強化する。

社会情勢を踏まえた制度改正



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

等

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。

R4実績:死者数 228人、人身事故件数 23,259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
- ③事業用自動車による事故防止のための調査・検討数:4件

アウトプット指標
(事業執行率)

R5実績: ① 90.1%、② 1,444件

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、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

物流・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ことを通じ、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。

R4実績:死者数 228人、人身事故件数 23,259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

R5実績:再現実験 1件、調査分析及び再発防止策の提言 4件

予算の概況

(億円)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	0.57	0.57	0.57	1.3	1.8
決算額	0.57	0.57	0.57	1.3	—
予算執行率	100%	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

物流・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(ミクロ分析調査)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。

予算の概況

(億円)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	0.20	0.20	0.20	0.81	0.8
決算額	0.20	0.19	0.19	0.79	—
予算執行率	100%	95.0%	95.0%	97.5%	— %

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

A

死者数、重傷者数は着実に減少しており、事故データミクロ分析の調査項目数が目標を達成しているため。
更なる死者数削減には、先進事故自動通報システムの高度化に繋げるなど、車両の安全対策に必要なデータを集めることが必要。

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。

R5実績(R2対比):30日以内死者数-153人,重傷者数-139人

アウトプット指標
(事業執行率)

事故データ1件毎のミクロ分析調査項目数:
55項目以上

R5実績:1件あたり61項目程度

実施主体

自動車整備事業者等

担当部署

物流・自動車局自動車整備課

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

物流・自動車局自動車整備課において、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。

効率性

事故車の年間入庫台数も減少傾向であるため、効率的。

予算の概況

(億円)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	—	—	—	4.8	6.8
決算額	—	—	—	3.3	—
予算 執行率	—	—	—	68.8%	—

補助対象者

補助

補助金執行団体

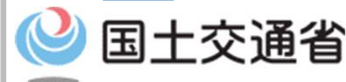
【補助要件】

補助事業対象年度中に先進安全装置に整備等に必要な設備（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な設備の導入経費

※「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

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)

R3実績:75台 R4実績:74台 R5実績:73.38台

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

事故車の年間入庫台数は目標に向けて着実に減少中。引き続き、本事業を通じて先進安全装置の整備等に必要な設備の導入補助を行い、自動車の点検・整備が確実に実施できる環境を維持する。

実施主体

地方公共団体

担当部署

物流・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。

効率性

制度設計に時間を要し、思うように参画自治体を増やせなかったこと、また十分な実証期間を確保できなかったことが課題。R6年度以降はスキームを見直し、効果を最大限発揮させる。

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)

R5実績:免許返納率は、コロナによる自家用車移動や運転支援機能の高度化による安全な車両の普及により、令和元年以降減少傾向であるものの、免許返納を行った高齢者に対する移動手段の確保に係る施策を実施することで、一定の免許返納の促進効果があることが判明

予算執行率 70%以上

予算の概況

(億円)

	R2	R3	R4	R5	R6
予算額	－	－	－	3.7	5.0
決算額	－	－	－	0.9	－
予算執行率	－%	－%	－%	24%	－%

【事業内容】

地方公共団体が公共交通事業者（バス・タクシー等）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行う場合等に、地方公共団体に対して支援を行い、高齢者の免許返納を効果的に促す方策を検証し、未実施の自治体へ優良事例として、横展開を図る。

これにより、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。



評価

C

令和5年度は制度設計に時間を要し、実証期間を十分に設けられず、自治体の会計制度上、参画が適わない自治体もあったことから十分なデータを収集することが出来なかった。令和6年度以降は、前年度の反省も踏まえ、事業スキームを見直し、運転に不安を抱える高齢者の免許返納に寄与するよう、取り組んでいく。

令和5年度事業の成果・課題

成果 免許返納の促進

- 国の支援を受け割引施策を実施した自治体の多くが、その他の自治体よりも高い免許返納実績(割合・件数)を実現した。
- また、自治体に寄せられた住民の声には、「割引施策が免許返納のきっかけとなった」「次年度以降もぜひ割引を続けてほしい」等の好意的な意見が多数見られた。

割引施策の課題① 免許返納実績

- 一部自治体では免許返納実績が低調だった。
- 低調だった自治体施策の特徴・共通点は下記の通り。
 - ・ 対象の交通機関が限定的など、割引を使いにくい
 - ・ 施策の知名度が低い

割引施策の課題② 業務負荷

- 割引施策の問題点として、バス・タクシー車内での割引オペレーションや、事業者⇄自治体間の請求作業等の煩雑さを挙げる自治体が多数見られた。
- 主な原因としては下記が挙げられる。
 - ・ 多くの施策で紙券(チケット)を利用しており、発行・管理・集計など様々な場面で手間がかかっている

本制度の課題① スケジュール

- 制度の告知・エントリー受付開始が下半期となり、自治体からは検討期間の短さを多く指摘された。
- とくに割引新設を検討する自治体からは、議会手続きも見据えて早めの告知を望む声が寄せられた。

本制度の課題② 自治体アンケート

- 自治体の課題認識や国への要望に加え、住民や交通事業者の意見についても自治体を通して収集したが、自由記載でのアンケート調査のため記載内容が自治体によってばらつくなど横比較が難しい内容となった。

令和6年度事業へのフィードバック

✓ 高い成果を出した割引施策を成功事例として位置づけ、令和6年度に新規・拡充の割引を検討する自治体へ紹介し成功事例の横展開を進める。

✓ 自治体に対して、本事業の支援を活用した対象交通機関の拡充やPRの強化を促し、より効果的な施策内容となるような助言・支援を行う。

✓ 令和5年度に得たデジタル化・運営効率化事例の知見を自治体に紹介・提案し、良好な事例の横展開を進める。
(例)交通系ICカード活用、地域電子マネー活用 等

✓ 令和6年度は4月に制度告知を開始し、エントリー期間を長めに設定するなど、自治体が参加しやすいスケジュールとする。

✓ 令和5年度に確認された、多くの自治体が抱える共通の課題などを質問に反映し、5段階評価方式とするなど横比較が容易なアンケート設計を行う。

○令和5年度は、43自治体を対象として、免許返納の促進施策に係る実証支援を行い、当該施策の効果について調査。

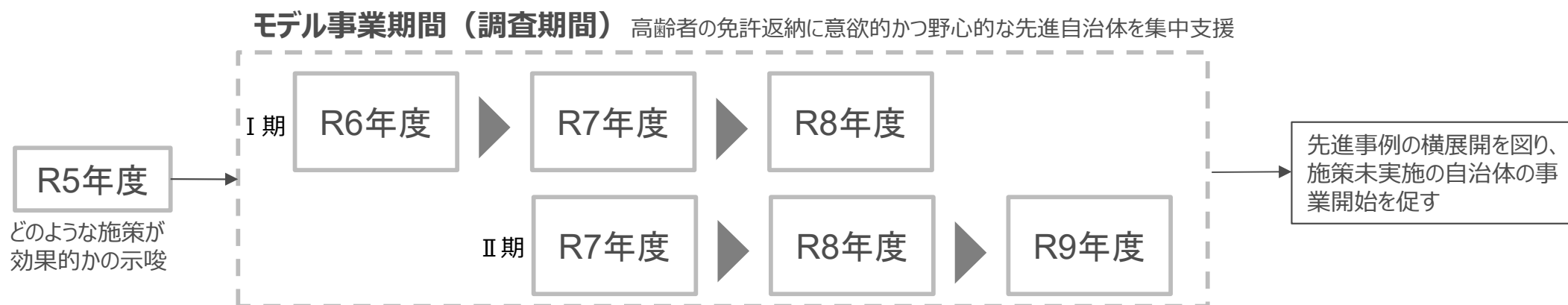
- 免許返納を行った高齢者に対する移動手段の確保に係る施策を実施することで、免許返納の促進効果があることが判明
- 同時に、効果的な施策であっても単年限りでは直ちに免許返納が促進されるものではないことも判明

【今後の事業イメージ】

- ・多くの高齢者は免許更新のタイミングで免許返納を検討
- ・当該タイミングで免許返納を行った高齢者に対する移動手段確保に係る施策が存在していることで、免許返納が促進（最低でも3年間にわたり、当該施策が存続していることが必要）
- ・そのため、下記の期間※をモデル事業期間（調査期間）と設定し、その間の効果を測り成果を出す。

※72歳以上の高齢者は3年に一度免許を更新するため、1自治体あたりの実証期間は3年間とするともに、施策未実施の自治体の参加を広く促すため、Ⅰ期（R6-R8）とⅡ期（R7-R9）を設定。

基礎自治体1,794のうち、874自治体が免許返納施策を実施していないが、Ⅰ期及びⅡ期を設定することで、合計300～400程度の自治体の参画を目指し、最終的に大半の自治体が施策を実施し、免許返納を促進していくことを目指す



※国による実証支援後は、自治体による自立を見据え、補助率を順次低減させることも検討する。

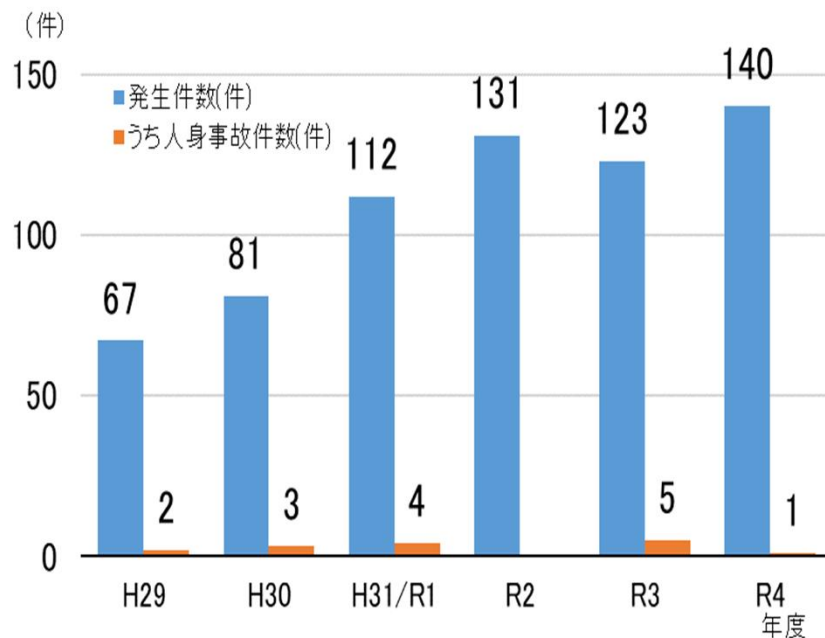
※R10年度以後の支援のあり方については、それまでに得られた成果を踏まえ、改めて検討。

※3年間支援した地域の効果を分析する予定であり、新規事業については初年度（R6年度又はR7年度）のみ支援。

背景

- 大型車の車輪脱落事故件数は、近年増加傾向にあり、令和4年度は過去最大の140件が発生（令和5年度も同程度の見込み）。令和5年12月には、青森県において、大型車から脱落した車輪が道路保全作業員に衝突し死亡する事故も発生。
- タイヤ脱着作業や点検整備が不十分であることが事故の主な原因であり、国土交通省においては、大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンによる周知啓発や、自動車運送事業者に対する行政処分を導入するなどの対策を講じているところであるが、更なる対策の強化が必要。

大型車の車輪脱落事故発生件数



事故調査結果

事故調査の結果、確認された主な内容

- ・ タイヤ脱着作業時に適切な点検・清掃や潤滑剤の塗布、劣化した部品の交換がされていない
- ・ タイヤ脱着作業後の増し締めが実施されていない
- ・ 事故の多くが冬用タイヤ等交換後に発生



著しいさびや汚れが確認されたナット・ボルト

タイヤ脱着作業内容別発生件数割合	
タイヤ交換等	75%
定期点検整備	16%
不明・その他	9%

<参考>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	弁護士(自賠責紛争処理機構・紛争処理委員)
松原 了	医学博士(元国立松戸病院外科医長)
檜谷 隆夫	公認会計士(元総務省独法評価委員会委員)
鎌田 実	東京大学名誉教授((一財)自動車研究所代表理事・研究所長)
名取 雅彦	(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	慶應義塾大学商学部教授
有賀 徹	(独)労働者健康安全機構理事長 昭和大学名誉教授
園 高明	弁護士(元日弁連交通事故相談センター副理事長)
春日 伸予	芝浦工業大学工学部名誉教授(事業用自動車事故調査委員会委員)

様式1-1-3 中期目標管理法 年度評価 項目別評定総括表

中期計画（中期目標）	年度評価					項目別 調査No.	備考
	4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度		
I. 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項							
安全指導業務等	B						
指導講習、適性診断の充実・改善	B					1-1	
民間参入の促進	<u>A重</u>					1-1	
運輸安全マネジメント制度等の浸透・定着	B					1-1	
国の安全対策への貢献	B					1-1	
被害者援護業務	B						
治療・看護の充実	<u>B重</u>					1-2	
知見・成果の普及促進、在宅介護者への支援	B					1-2	
介護料の支給等	<u>A○ 重</u>					1-2	
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	B					1-2	
貸付・精神的な支援の実施	B					1-2	
債権管理・回収の強化	B					1-2	
自動車アセスメント情報提供業務	B						
効率的・効果的な試験・評価の実施	<u>B○ 重</u>					1-3	
わかりやすい情報提供	A					1-3	

中期計画（中期目標）	年度評価					項目別 調査No.	備考
	4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 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					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					2-1-2	
外部評価の実施、公表	B					2-1-3	
業務のデジタル化及びシステムの最適化	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					3-1	
自己収入等の拡大	B					3-2	
保有資産の見直し	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					4-1	
施設及び設備に関する計画	B					4-2	
人事に関する計画	B					4-3-1	
人材の活用・育成	A					4-3-2	
自動車事故対策に関する広報活動	A					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 困難度を「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 「項目別調査No」欄には、4年度の項目別評定調査の項目別調査Noを記載。

資料3 自賠制度等の周知活動について

令和6年6月27日

- ・自賠制度の理解促進に向けて、令和5年度は高速道路のSA・PAや道の駅等で自動車ユーザーに対する広報を行うとともに、新たに開設した特設サイトへの誘導等の取組を継続して実施。
- ・さらに、関係機関・団体等からの協力を頂きつつ、自賠制度の積極的な周知活動を実施。

【自賠制度の積極的な周知活動】

●高速道路のSA・PA



動画広告放映状況
(高速道路SA)

- ・NEXCO東日本やNEXCO中日本、NEXCO西日本の各SA・PAにおいて、デジタルサイネージによる広告を掲出。(令和5年10月～)
- ・阪神高速道路や四国高速道路、首都高速道路の各SA・PAにおいて、ポスター・チラシを設置。(令和5年11月～)

●道の駅・教習所等

全国1,200駅の道の駅や、各地域の運転免許センター、各ディーラー等においてもポスター・チラシを設置。(令和5年11月～)

今後も、関係機関のイベントや施設等を利用して、自動車ユーザーに対する自賠制度の認知度向上に向けた取り組みを進める。

保険契約時のチラシの同封

自賠責保険の契約者に対するチラシ配布
約1,100万枚配布 ※
※令和5年2月～4月 累計



<自賠責保険証(裏面)>



自賠責保険証の記載変更

自賠責保険証の裏面において、新たな賦課金導入に関する説明を追記

新たな賦課金導入について紹介

<交通事故被害者ノート>



交通事故被害者ノート

ナスバ主管支所や都道府県の犯罪被害者向けの総合的対応窓口など、全国約250カ所の関係機関に配布。

ナスバの認知度向上に向けた広報活動について①

ナスバの知名度向上に向けた動画を制作し、各メディアを通じた広報事業を展開することで、ナスバの更なる認知度向上を図る。

テレビCM

- 圧倒的なリーチ力を活かして幅広くナスバの認知を訴求するため、テレビを活用した広報を実施。
- 3月11日～20日までの間、全国のテレビ局(日テレ系、TBS系)において、ナスバCMを放送。

<支援編>



<防ぐ・守る編>



デジタル広告

- TVを視聴しない人(≒若年層)に対して認知度を高めるため、デジタル広告を実施。
- 3月12日～28日までの間、以下のメディアを活用した広告を実施
SNS:LINE、Twitter等
WEB:yahoo、Google、You Tube
その他:Tver、Amazon



交通広告

- 通勤・通学など移動中のターゲットを狙った認知訴求を図るため、交通広告を実施。
- 3月18日～24日までの間、首都圏及び京阪神の主要駅・電車内で広告を実施
(首都圏)
JR東日本:山手線、中央線等の電車内
東京メトロ:銀座線、丸ノ内線等の電車内及び主要駅構内
(京阪神)
JR西日本:大阪環状線、JR京都線等
大阪メトロ:御堂筋線、中央線の電車内及び主要駅構内

<JR山手線内>



<大阪 東梅田駅構内>



ナスバの認知度向上に向けた広報活動について②

この他、ナスバにおいても認知度向上に向けた取り組みを実施。

ナスバによる知名度向上に向けた取り組み

○全国に向けた情報発信

- ・全国ネットワークのラジオ番組において、ナスバ理事長等が出演し、ナスバが行う被害者支援や事故防止対策に関する取り組みを紹介

＜ラジオ番組に出演するナスバ中村理事長とナスバちゃん＞



ニッポン放送「週間なるほど！ニッポン」(ラジオ番組)
(https://www.1242.com/harenosuke/harenosuke_blog/20240319-314238/)

○ 地元イベント等に参加した取り組み

＜地元ラジオ番組に出演した広報活動(2023年11月)＞

- ・群馬支所において、地元ラジオ番組に出演し、ナスバの被害者援護業務に関する広報を実施したほか、高崎駅前においてナスバの周知活動を実施。

＜札幌雪祭りに参加したPR活動(2024年2月)＞

- ・札幌主管において、札幌雪祭りに参加し、多くの来訪者に対してナスバを知るきっかけ創りを創設。

＜「まつり宮崎」に参加したPR活動(2024年2月)＞

- ・宮崎支所において、「第10回まつり宮崎」(宮崎市)に参加し、ナスバブースを設け、情報発信を実施したほか、地元テレビ局の情報番組に出演し、ナスバの業務内容に関する周知活動を実施。

ナスバの認知度について

- 国土交通省が実施したアンケート調査によると、ナスバの認知度については、回答者の約3割がナスバを「知っている」「名前を聞いたことがある」と回答。
- 一方で、ナスバを「知っている」との回答者は全体の1割程度であり、また、地方部や中高年齢層における認知度が低い傾向にある。
- 今後も、広報の専門家(広告会社)の知見やテレビ等のメディアを活用しつつ、今回のアンケート調査結果を踏まえ、着実な認知度向上が図られるよう広報事業に取り組む。

<自賠制度等の認知度に関するアンケート調査>

調査手法:インターネット調査

調査実施日:令和6年3月26日~29日

対象者:全国の16~79歳男女

関連業種(自動車関連業、保険業、広告業、調査業)は排他

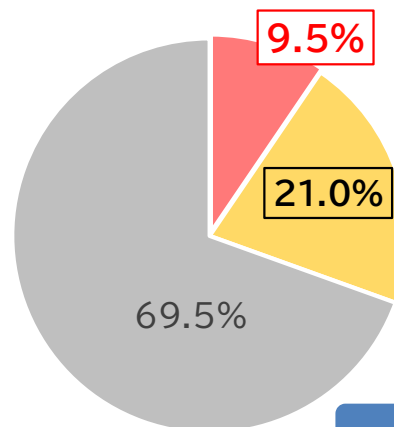
回収数:3,081件

ナスバの認知度

Q:あなたは「NASVA(ナスバ:自動車事故対策機構)」をご存じですか。

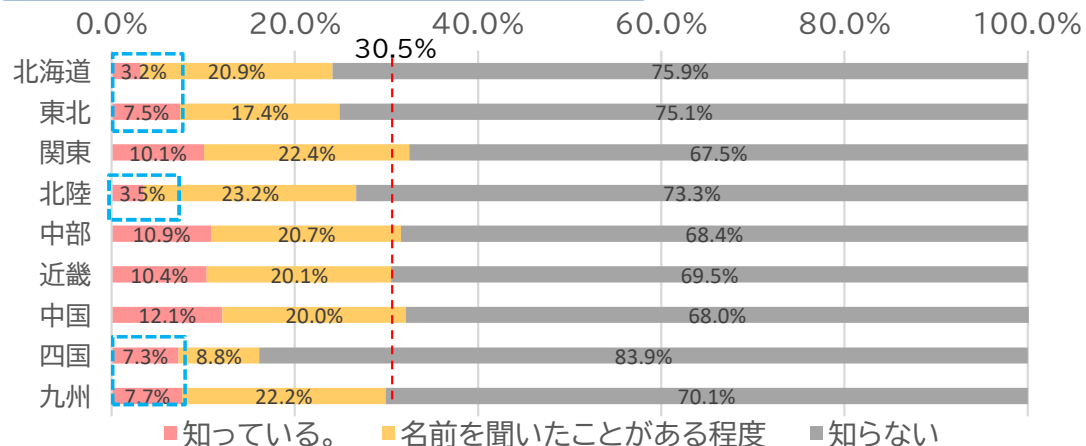
ナスバの認知度

(令和4年度) (令和5年度)
14.4% → 30.5%
約15ポイント増



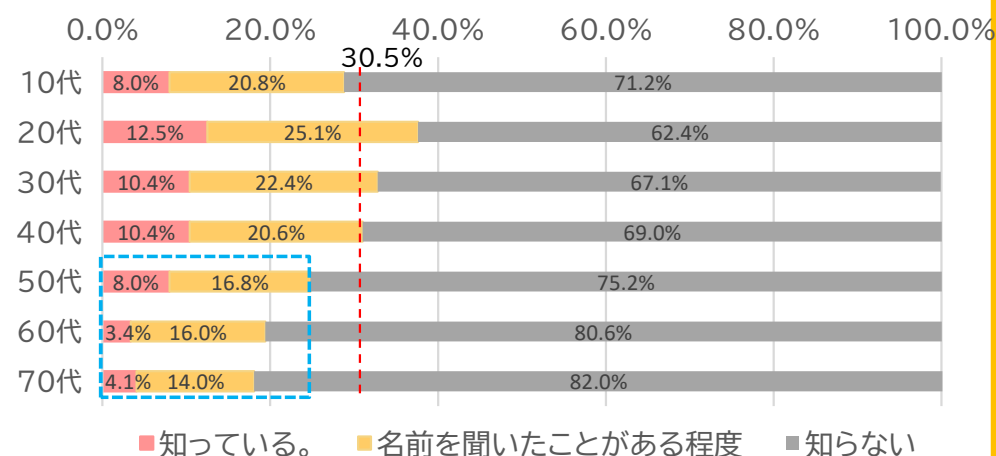
- 知っている。
- 名前を聞いたことがある程度
- 知らない

地域別 ナスバの認知度



地方部でのナスバ認知度が低い傾向

年代別 ナスバの認知度



中高年齢者(50代~70代)の認知度が低い傾向

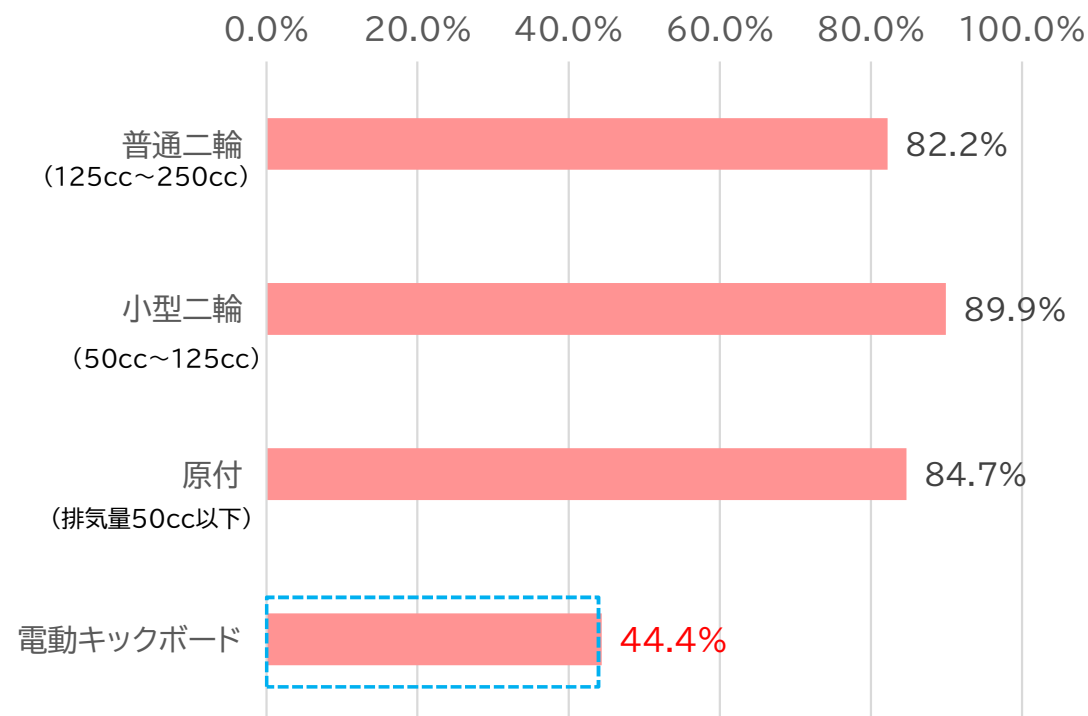
自賠責保険の加入促進について

- 電動キックボードの自賠責加入率は、他の車種と比較して圧倒的に低い状況。
- また、近年、新たな移動手段として利用が広がっている「ペダル付き原動機付自転車」についても、自賠責の加入義務に関する認知度が低い。
- 引き続き、広報の専門家(広告会社)の知見やWEB・SNS等のメディアを活用しつつ、電動キックボードやペダル付き原動機付自転車について、自賠責の加入に関する積極的な啓発活動を図る。

自賠責保険の加入について

Q:あなたが所有している車両の「自賠責保険・共済」の加入状況をお選びください。

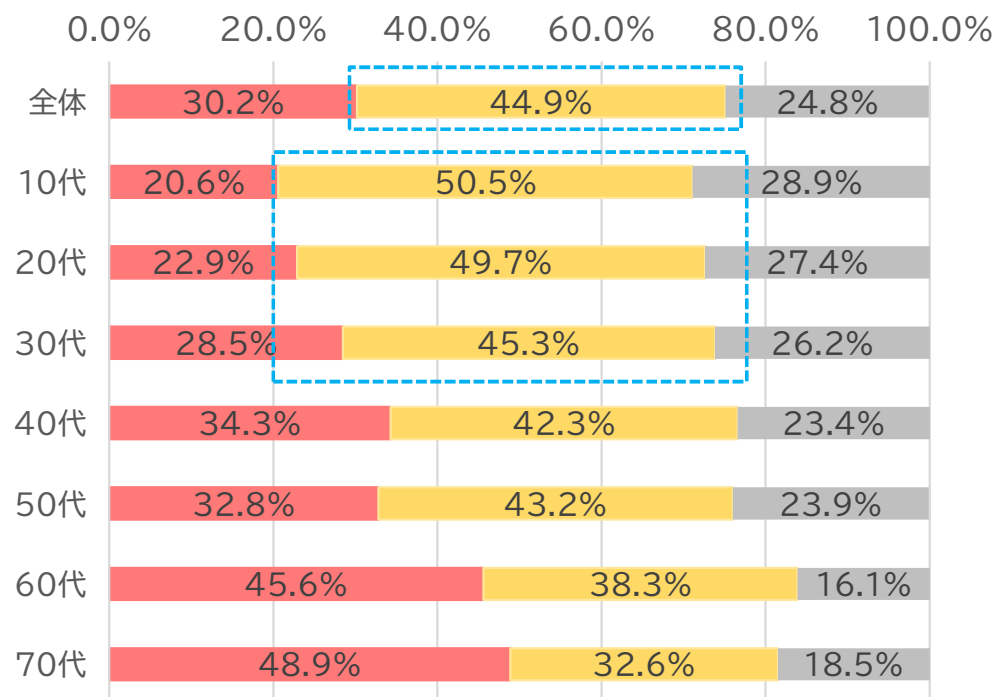
バイク・原付について「加入している」回答者の割合



電動キックボードの加入率は、他の車種に比べて圧倒的に低い。

Q:ペダル付き原動機付自転車についても、自賠責保険・共済に加入する必要があることについてご存じですか。

ペダル付き原動機付自転車に関する自賠制度の認知度



■ 知っている。■ 知らない。■ ペダル付き原動機付自転車が分からない。

自賠責の加入義務に関する認知度が全体的に低く、特に若年層を中心に低い。

今年度は、これまでの自賠制度に関する周知活動に加えて、ナスバの認知度向上に向けた以下の取組を実施。

国民に対する周知活動

●商業施設を活用した取組

ナスバの認知度向上に向けて、全国のイオンモールにおいて、ナスバCMを活用した広報を実施。

【実施内容】

施設：全国のイオンモール53施設内のデジタルサイネージ

時期：4月26日～5月9日(2週間)

内容：ナスバCM「支援編」「防ぐ・守る編」の2種類を放映



●地元イベントに参加した取組

5月25日に、多くのご当地キャラクターが登場する「成田詣2024」にナスバも参加し、ナスバに関する資料を配付するなど、積極的な情報発信を実施



●バス会社と連携した取組

・6月9日、「第24回バスまつりin京都」(スルッとKANSAI協議会主催)にナスバも参加し、イベントの中でナスバの業務内容をPR。

・京都市営バスにおいて、ナスバを紹介するラッピングバス「ナスバス」を運行(本年9月まで)



自動車ユーザーに対する周知活動

●自動車事故被害者と連携した取組

JAF Mate(自動車ユーザー向け機関誌)において、パラアスリート(ナスバ介護料の受給者)によるインタビューをタイアップ記事として掲載し、ナスバの支援に関する情報発信を実施予定(令和6年7月頃)。

＜上与那原 寛和 選手＞
(うえよなばる ひろかず)

1971年生まれ、沖縄県沖縄市出身。
28歳の時、バイクで帰宅途中に対向車と衝突、首の骨折により頸椎を損傷、腕はひじより先、体は首から下が麻痺し、腹筋と背筋はほぼ利かなくなる。
リハビリとして誘われた車いすマラソンをきっかけに31歳から競技を始める。



参照：<https://hirokazu-ueyonabaru.com/>

自動車事故被害者へのアウトリーチを意識した周知活動

●警察に対する取組

6月に、被害者支援を担当する警察官向けの講義内で、ナスバの活動を紹介する取組を実施するとともに、来春にも交通担当の警察官向け講義におけるナスバの紹介について調整しており、継続的に実施する予定。