

令和7年度予算要求等について

令和6年11月15日

前回の検討会で示された主なご意見について①

項目	事業名等	内容	対応策
被害者支援	被7 自動車事故被害者受入環境整備事業	・「介護者なき後」問題として必要な事業にも関わらず、<u>執行率が低い現状について、実態調査をお願いしたい。</u> ・<u>グループホームの受入が少ないので、支援が受けられるように取組を進めてほしい。</u>	・執行率の改善に向け、令和7年度予算要求において、<u>実態に即した補助要件とするよう運用の見直しを行うとともに今年度中に実態調査を実施し、課題を抽出して改善を図る予定。</u>(P7資料参照)
	被14 在宅療養環境整備事業(訪問系サービスへの支援)	・ヘルパー不足を解消すべく、<u>実態の調査をお願いしたい。</u>	・執行率の改善に向け、令和7年度予算要求において、<u>実態に即した補助要件とするよう運用の見直しを行う。</u><u>令和5年度から新たに実施している事業のため、来年度に調査を実施し、課題を抽出し、改善を図る予定。</u>(P7資料参照)
事故防止	事3「自動車運送事業の安全総合対策事業」、事4「事故防止・運行管理高度化に係る機器等の導入」	・<u>逆走を防止する車両について普及促進を図るべきではないか。</u>	・今年度より、自動車アセスメントにおいて、逆走対策にも資する交通標識認識システム(車両進入禁止標識等を検知し注意喚起)の搭載有無をユーザーへ情報提供し、当該システムの普及を促進。 ・次年度より、ASV補助金の対象装置要件を見直し、交通標識認識システムの普及を促進。 ・AI技術を活用した画像解析高度化による逆走防止システムの開発に向けた議論を開始。

前回の検討会で示された主なご意見について②

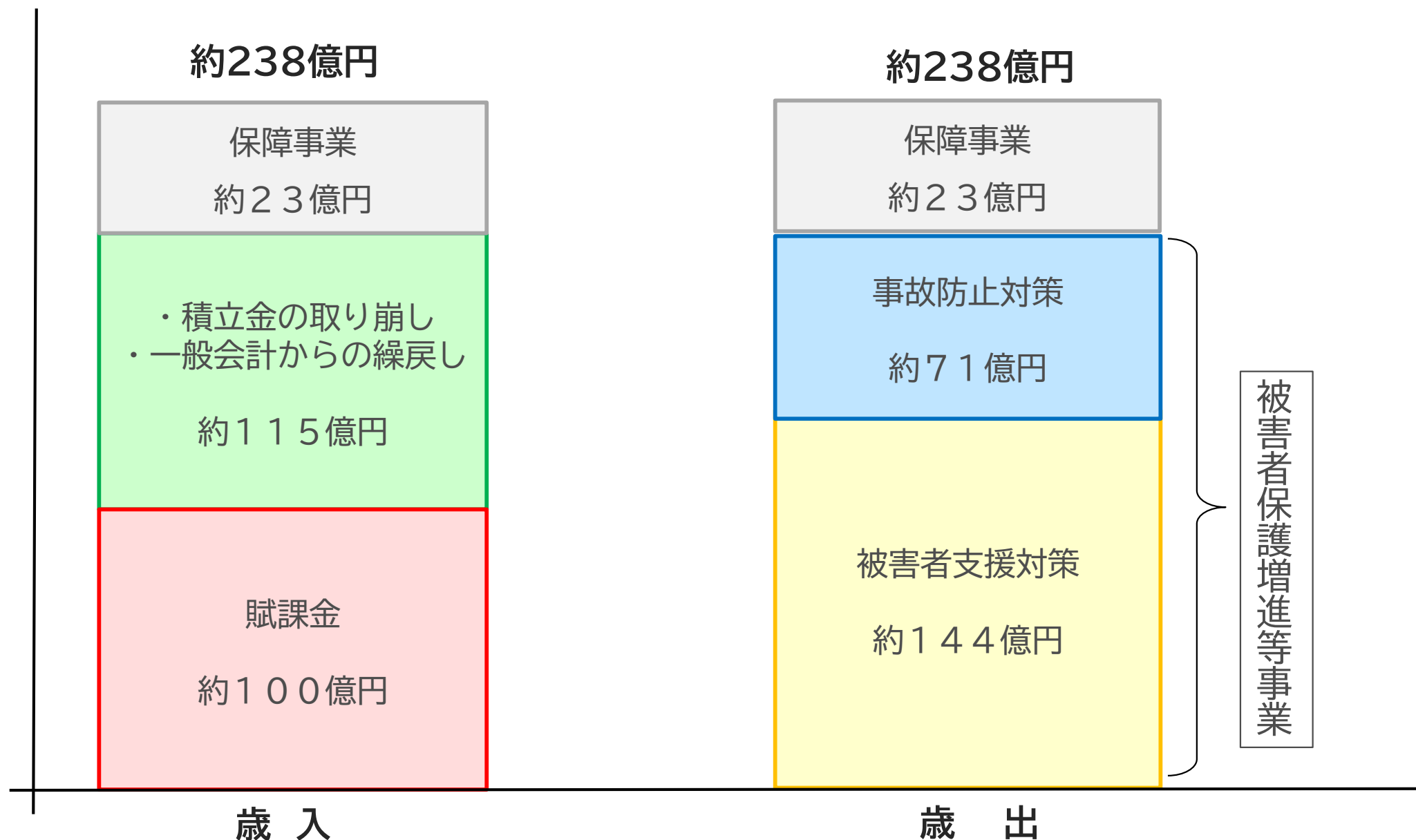
項目	事業名等	内容	対応策
事故防止	事10 運転に不安を抱える高齢者の免許返納の促進に向けた対策	・そもそも、地方部においてタクシー運転手が不足しているという問題がある。これからどのように取り組んでいくのか。	・地域の移動の足の確保については、一般会計において運転者の待遇改善や採用活動に関する支援を行うとともに、公共ライドシェアの運用改善や日本版ライドシェアの導入等を行っているところである。
		・免許返納が進まない背景には、限界集落、公共交通とのマッチングなどいくつかの問題がある。まずは地域における公共交通の充足状況についての調査をするのがよいのでは。	・本実証自体が、様々な条件の自治体を採択し免許返納が進まない要因などを調べるものであり、引き続き、着実にこの調査を進めることで、免許返納が進まない具体的な理由を明らかにしていく。 ・また、地域における公共交通の充足状況については、「交通空白」撲滅緊急対策本部を立ち上げ、運輸局長等による首長等に対する働きかけ等を行っているところである。
		・高齢者の移動手段確保の重要性を広く周知する必要があるが、いつまでに周知を行っていくのか。	・本実証を通じて、R6～R9の期間に集中的に自治体等に高齢者の移動手段確保の重要性を周知していく。
広報	資料2 ナスバの認知度向上に向けた広報活動について	・非常に効果的なポスターで良かったが、予算も限られている中で、いかに効果的に広報活動をしていくかが課題。	・支援を要する自動車事故被害者に対して、必要なナスバの情報が確実に届けられるよう、広告会社の知見や様々な広報媒体を活用しながら、効果的な広報を実施していく。(資料3参照)
		・弁護士会や、警察に対する周知のほか、損保関係者、病院等を通じたナスバの広報を実施すべき。	令和5年度に以下に対しての広報を実施。引き続き、病院等を通じたナスバの広報を強化していく。 ・全国の3次救急医療機関(301ヶ所) ・(公社)日本医療ソーシャルワーカー協会(会員約5千人)
	資料2 自賠制度理解促進に向けた取り組みについて	・小中学生を対象にした交通安全教室の中で、電動キックボードやモペットの扱いに関する広報をすると良いのではないか。	・若年層のユーザーに対する自賠制度の理解促進をはかるため、渋谷等の繁華街において街頭広告を活用した周知活動を実施。 ・今後も、交通安全教室のみならず、様々な機会(メディア・街頭広告等)を通じて電動キックボードやモペットに関する自賠制度の周知を図っていく。(資料3参照)

前回の検討会で示された主なご意見について③

項目	事業名等	内容	対応策
その他	(繰戻し)	・ <u>全額の繰戻しに向けて、早期かつ着実に実現されるよう、対応をお願いしたい。</u>	・引き続き、財務省に対して、 <u>全額の繰戻しに向け、着実な繰戻しを求めている。</u> (P13資料参照)
	(執行率)	・ <u>執行率の低い事業について、難しい課題に取り組んでいるということは十分理解するが、予算の執行率を上げることだけが目標にならぬよう、留意いただきたい。</u>	・各事業において、 <u>予算の執行率を上げることが目標とならないよう、政策効果等も見ながら効果検証を行っていく。</u>
	(データ提供)	・ <u>自賠制度を考えるにあたり、過去の検討会で出していた交通事故の現況などのデータをお示しいただけるとありがたい。</u>	・ <u>自賠制度の基礎資料(交通事故発生件数、無保険車、政府保障事業に関する統計データ)を参考資料に添付。</u> (参考資料参照)

令和7年度 自動車事故対策勘定の要求内容

○自動車事故対策勘定の要求内容(イメージ)



被害者等支援対策の充実①

概要

自動車事故により障害を負った被害者やその家族・遺族に向けた支援体制の整備等により、支援体制のさらなる充実を図る。

(ア)千葉療護センターの機能強化 (イ)被害者支援体制の整備事業 (ウ)介護料の支給 (エ)被害者・遺族等団体の相談支援 (オ)事故被害者へのアウトリーチ、ユーザー理解の促進

(ア)千葉療護センターの機能強化

継続

要求額:292百万円(113百万円)

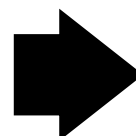
課題

千葉療護センターにおいては、

- 昭和59年の開設後40年が経過し老朽化が進行している、
- リハビリ機能の充実が求められているものの、現環境では狭隘となっている。



千葉療護センター



千葉療護センターのリニューアルに向けて、施設の老朽化対策や被害者ニーズへの対応を踏まえた設計を進める。

●千葉療護センターリニューアル予定

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

※竣工後、速やかに新センター開院予定

※人手不足等により、工事完了がR11年度までかかる可能性あり

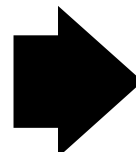
(イ)被害者支援体制等の整備事業

継続

要求額:1,326百万円(1,351百万円)

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)等のイニシャ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
- 高次脳機能障害の早期発見や地元での社会復帰



- ・グループホーム・居宅介護事業者等の新規開設に対する支援や、介護人材の確保等に対する支援を実施し、介護者なき後の生活の場の確保を推進。
- ・事故被害者の短期入院・短期入所を実施する病院・障害者施設等に対し医療器具・介護器具の導入経費等を支援することで、事故被害者の短期入院・短期入所の利用を促進。
- ・高次脳機能障害について自立訓練を提供する障害福祉サービス事業所に対し、訓練提供支援に係る経費等を補助することで、高次脳機能障害者の社会復帰を促進。

被害者等支援対策の充実②

(ウ)介護料の支給等 継続 要求額:4,507百万円(4,108百万円)

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



ナスバ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

(エ)被害者・遺族等団体の相談支援 継続 要求額:180百万円(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。

(オ)事故被害者へのアウトリーチ、ユーザー理解の促進 継続 要求額:350百万円(200百万円)

課題 ● 自賠制度の認知度の向上
● 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

令和4年の改正自賠法に対する附帯決議や、自動車事故被害者へのアウトリーチ強化が求められていること等を踏まえ、自動車事故の被害者支援を行うナスバの認知度向上や、自賠責の加入促進等について積極的な広報事業に取り組む。

※アウトリーチとは・・・「被害者ノート」等の情報提供ツールを活用し、支援を要する事故被害者に必要な情報を確実に届ける取組み。

・上掲のほか、障害の態様に応じた被害者支援の充実・改善に係る調査・研究にも取組み、効果的な施策実施に取り組む。

「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」(R6.6開催)での事業の効果検証結果を踏まえ、以下の事業について事業内容の見直しを図る。

効果検証結果と今後の見直し

	事業の効果検証結果(※)		見直し案
	評価	評価理由	
短期入院協力事業	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。	執行率の改善に向け、短期入院協力病院に対する調査を踏まえ、令和7年度より補助率及び一部経費の上限額について見直しを行う。
短期入所協力事業	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。	執行率の改善に向け、短期入所協力施設に対する調査を踏まえ、令和7年度より補助率及び一部経費の上限額について見直しを行う。
自動車事故被害者受入環境整備事業	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。	執行率の改善に向け、R4及びR5の交付実績から入居者に占める重度後遺障害者の割合を算出し、令和7年度より、実態に即した補助要件とするよう補助率が定額になる場合の要件の見直しを行う。
在宅療養環境整備事業	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。	執行率の改善に向け、R5の交付実績から利用者に占める重度後遺障害者の人数を調査し、令和7年度より、実態に即した補助要件とするよう補助率が定額になる場合の要件の見直しを行う。

※「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」で示している、令和5年度事業の効果検証結果

参考: 予算執行率

	R1	R2	R3	R4	R5
短期入院協力事業	70.6%	27.9%	25.5%	28.5%	33.8%
短期入所協力事業	62.3%	26.9%	33.3%	20.7%	9.4%
自動車事故被害者受入環境整備事業	78.4%	40.8%	66.7%	38.1%	29.9%
在宅療養環境整備事業	－%	－%	－%	－%	28.1%

概要

要求額:50百万円(新規)

- 自動車事故の重度後遺障害者からは、リハビリなど療養環境の更なる充実化や介護者の高齢化への対応が求められている一方で、介護者亡き後の生活の場となる施設等では、人手不足の影響から最小限の職員で対応している現状があるなど、今後ますます少子高齢化が進展する中において職員の負担軽減に配慮した重度後遺障害者の療養環境の整備が必要となっている。
- 介護ロボット技術の導入による治療・看護の効果及び職員の負担軽減の効果について調査し、有効性が認められた介護ロボット技術について、他の病院・施設等に横展開し導入を促すことで病院・施設における看護職員の負担軽減を図り、重度後遺障害者の受入環境の整備を進める。
- 加えて、介護ロボット技術を活用したリハビリに係る好事例を施設や在宅介護者に対し提供することで、自動車事故の重度後遺障害者のリハビリ環境の充実化を図る。

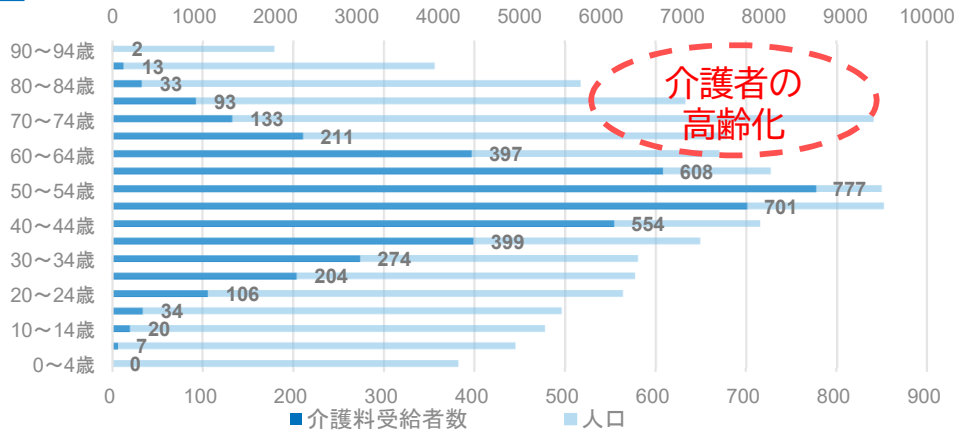
現状と課題

対策

施設における看護職員が不足



在宅介護者の高齢化が進展



実証調査

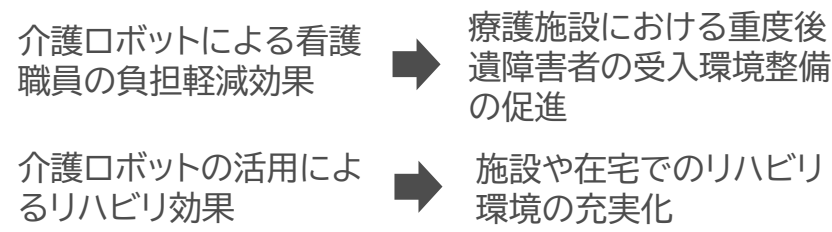
重度後遺障害者の治療・看護を専門に行う療養施設において、介護ロボット技術を実証的に導入し、治療・看護やリハビリの効果及び職員の作業負担軽減の効果について調査を実施

(介護ロボット例)



成果

調査結果(好事例)について、協力病院・施設、介護者亡き後の生活の場となる施設・グループホーム及び在宅介護者に対し横展開することで、重度後遺障害者の療養環境の充実化を図る



車輪脱落事故防止検知システムの導入支援

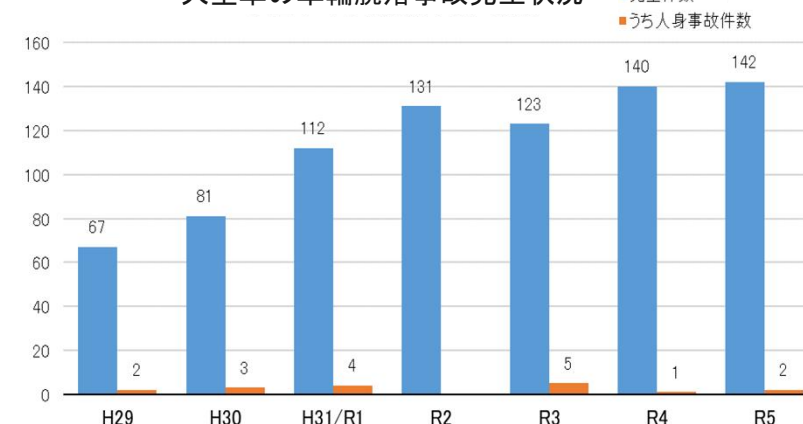
～自動車運送事業の安全総合対策事業～

要求額:1,786百万円(1,329百万円)の内数

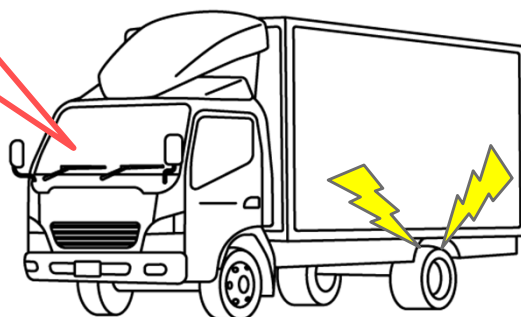
背景

- 大型車の車輪脱落事故は増加傾向にあり、令和5年度は過去最大となった令和4年度を上回る142件の事故が発生。
(内1件は、令和5年12月に青森県において、脱落した車輪が道路保全作業員に衝突した死亡事故。)
- 事故車両においては、タイヤ脱着作業や保守管理の不備も確認されており、国土交通省においては、関係団体とも協力して適切な作業・保守の周知啓発を行うとともに、整備管理者に対する指導監督強化(行政処分の導入)などの対策を実施。
- さらなる対策として、令和4年12月に「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」から、人為的な作業ミスを前提とした対策の必要性が示され、当該ハード対策の製品化の目途がたったところ、安全確保のため、これら装置の普及促進を図る。

大型車の車輪脱落事故発生状況



新車対策の例

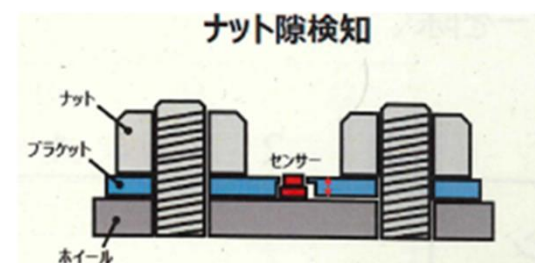


【装置概要】:ナットが緩むことにより生じる異常をセンサーが検知し、運転者席に警告等を表示

後付け車対策の例



【装置概要】:ナットに、センサーのついたナットキャップを取付け、ナットの緩みによるキャップの回転を検知し、運転者席に警告を表示



【装置概要】:ナットとホイールの間にセンサーを挟み、ナットの緩みに伴うナットとホイールの隙間を検知し、運転者席に警告を表示

- これら装置を搭載した自動車の普及を促進すべく、大型車を保有する自動車運送事業者に対して導入を補助

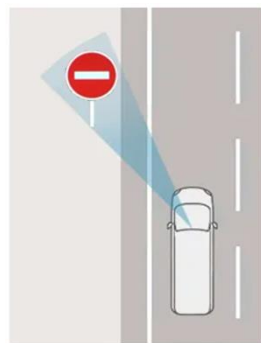
補助率：導入費用の1/2

概要

- 逆走対策にも資する交通標識認識システムの導入を支援し、本装置の普及促進を図る。

＜交通標識認識システム（TSR: Traffic Sign Recognition）＞

走行中に車両進入禁止標識等の道路標識を検知し、運転者に情報提供／注意喚起する機能。



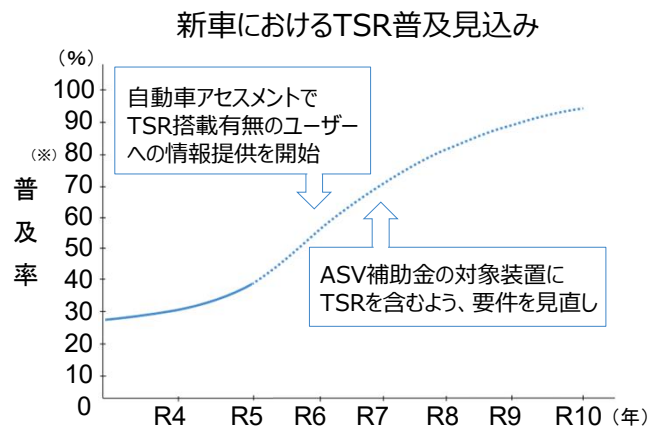
＜TSRが対象とする道路標識例＞

-  : 最高速度標識
-  : 車両進入禁止標識
-  : 一時停止標識
-  : はみ出し通行禁止標識

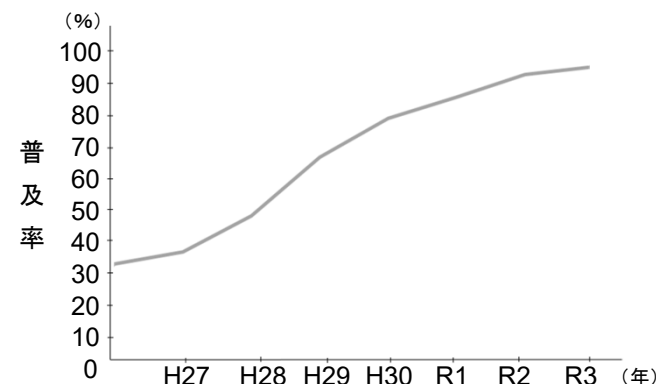
TSR例（日産自動車HP資料より国土交通省作成）

TSR普及見込み

- R5年の新車におけるTSR普及率は39%。
- 自動車アセスメントによるユーザーへの情報提供（R6～）や、ASV補助金（R7～）により、更なる普及促進を図る。



【参考】ペダル踏み間違い急発進抑制装置普及実績



本装置を搭載した自動車の普及を促進すべく、自動車運送事業者に対して導入を補助

補助率：導入費用の1／2

要求額:1,786百万円(1,329百万円)の内数

概要

高度な運行管理を実現するための機器の導入や過労運転防止に資する機器の導入等を支援することにより、事業用自動車の安全性向上を図る。

○過労運転防止のための先進機器の導入支援

- 【対象機器】・運行中における運転者の疲労状態を測定する機器
・休息期間における運転者の睡眠状態を測定する機器
・遠隔地における点呼機器
・自動点呼機器

【補助率】 導入費用の1/2



自動点呼機器



ドライバーの居眠り感知・警報装置

運転者の運転時間や体調を把握し、過労運転による事故の防止を図る

○デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー等の導入支援

- 【対象機器】・デジタル式運行記録計
・ドライブレコーダー
・デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー一体型
(通信機能付を含む)

【補助率】 導入費用の1/2又は1/3

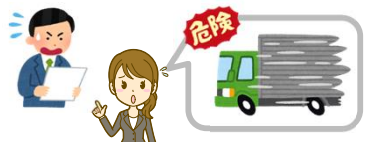


車両の運行状況や事故発生時の映像データを記録し、運転者への指導教育に活用することにより、事故防止を図る

○社内安全教育の実施支援

- 【対象メニュー】・ドライブレコーダー等を活用した安全運転教育
・バスドライバーの実地型教育 等

【補助率】 導入費用の1/2又は1/3



ドライブレコーダー等を活用した安全運転教育



バスドライバーの実地型教育

専門的な知見を有する外部の専門家によるコンサルティングを通じて、自動車運送事業者の安全意識の向上を図る

○健康起因事故防止を推進するための取り組みに対する支援【拡充】

- 【対象検査】SAS、脳血管疾患、心疾患、視野障害等のスクリーニング検査
【補助率】 実地費用の1/2



SASスクリーニング検査



心疾患スクリーニング検査

主要疾患を末病段階で発見し治療に繋げることで、健康起因による事故防止を図る

事業の背景・目的

- トラック運送事業は事業用自動車の**交通事故死者数の大半を占めており**、また、運転者の**健康状態に起因する事故は増加傾向**にあるが、これは他業種と比較しても**長時間労働等の傾向にある**ことが主な原因として考えられる。
- 長時間労働や依然として行われている過積載運行については、トラック運送事業者そのものの原因のみならず、**長時間の荷待ち、契約にない附帯業務、無理な運送の強要等の荷主や元請事業者の行為（違反原因行為）が一因となる**場合も多い。
- このため、無理な運行強要や健康障害要因を排除し、**過労運転等による交通事故の防止**を推進するため、**荷主・元請事業者の違反原因行為について情報収集**を行い、**是正を図るための調査・分析**を実施。

事業概要

- 全国のトラック運送事業者を対象に、荷主等による違反原因行為に関する調査・ヒアリングなどのプッシュ型情報収集を実施
- 収集した情報について、規模別・業種別・地域別等の観点から、違反原因行為が行われる背景や要因等の整理・分析を実施



アンケート等による調査



電話聴取等



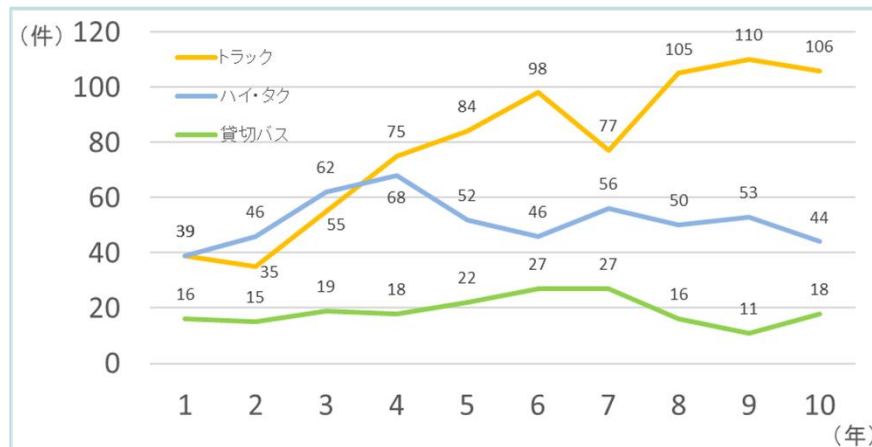
収集情報の整理・分析

【令和4年の事業用自動車の業態別交通事故死者数】



出典:警察庁「交通統計」
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

【トラック運転者の健康状態に起因する事故発生状況の推移】



出典:自動車運送事業用自動車事故統計年報
(自動車交通の輸送の安全にかかわる情報)(令和4年)

自治体	地域特性	R5年 免許返納率 (全国平均＝ 1.85%)	施策概要	地域特性に沿った施策内容
北海道 増毛町	高齢化進展× 自動車社会	2.40%	バス・自家用有償 運送割引券 50,000円分	● 交通空白地をカバーする乗合タクシー/自家用有償を割引 交通空白地をカバーする乗合タクシーや自家用有償が運行されており、免許返納者は当該サービスの割引を受けられる。
福岡県 八女市	高齢化進展× 自動車社会	2.38%	バス・タクシー・ 乗合タクシー割引券 60,000円分	
京都府 福知山市	高齢化進展× 自動車社会	2.22%	バス・タクシー・ 自家用有償・鉄道割引券 12,000円分	
福井県 越前市	高齢化まだ× 自動車社会	1.90%	市民バス 無期限無料	● 交通不便地域をカバーする市民バスを割引 民間路線バスが走っていないエリアをカバーする市民バスが運行されており、免許返納者は当該市民バスを無期限無料で利用することができる。
北海道 室蘭市	高齢化進展× 公共交通維持	2.08%	高齢者向けバス 定期券(3,000円 or 4,080円) 全額割引	● 路線バスを割安で利用可能 市とバス事業者によって、民間路線バスを割安で利用できる高齢者向け定期券が発売されており、免許返納者は当該定期券を一度のみ無料で購入できる。
静岡県 富士市	高齢化まだ× 公共交通維持	2.26%	バス・タクシー・コミュニ ティ交通割引券5,000 円分を 5年間繰り返し交付	● 割引券を複数年にわたって繰り返し交付 免許返納者は5年間継続して割引券の交付を受けられる。

これらの自治体は、地域特性に応じた施策(例：公共交通が不便な地域では、それをカバーする交通サービスを運行し割引)を実施することで高い免許返納率を達成している

概要

- 一般会計に繰り入れた1兆1,200億円について、約5,800億円が繰り戻されていない状況。
- そのため、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しとして、早期かつ着実な全額の繰戻しに向け、大臣間合意を踏まえつつ、さらなる増額分について、事項要求を行う。

一般会計

年度	繰入額	
	当初予算	補正予算
平成6年度	8,100億円	—
平成7年度	3,100億円	—

年度	繰戻額	
	当初予算	補正予算
平成8年度	—	1,544億円
平成9年度	—	808億円
平成12年度	2,000億円	—
平成13年度	2,000億円	—
平成15年度	—	569億円
～		
平成30年度	23億円	—
令和元年度	37億円	12億円
令和2年度	40億円	8億円
令和3年度	47億円	8億円
令和4年度	54億円	12億円
令和5年度	60億円	13億円
令和6年度	65億円	—
令和7年度	事項要求	

繰入残高5,806億円
(令和6年度末見込み)

元本	4,848億円
利子相当額	958億円

繰入額
11,200億円

令和5年度
までの繰戻額
7,237億円

令和6年度
繰戻額
65億円

自動車安全特別会計 (自動車事故対策勘定)

■ 被害者保護増進等事業

■ 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



■ 自動車損害賠償保障事業

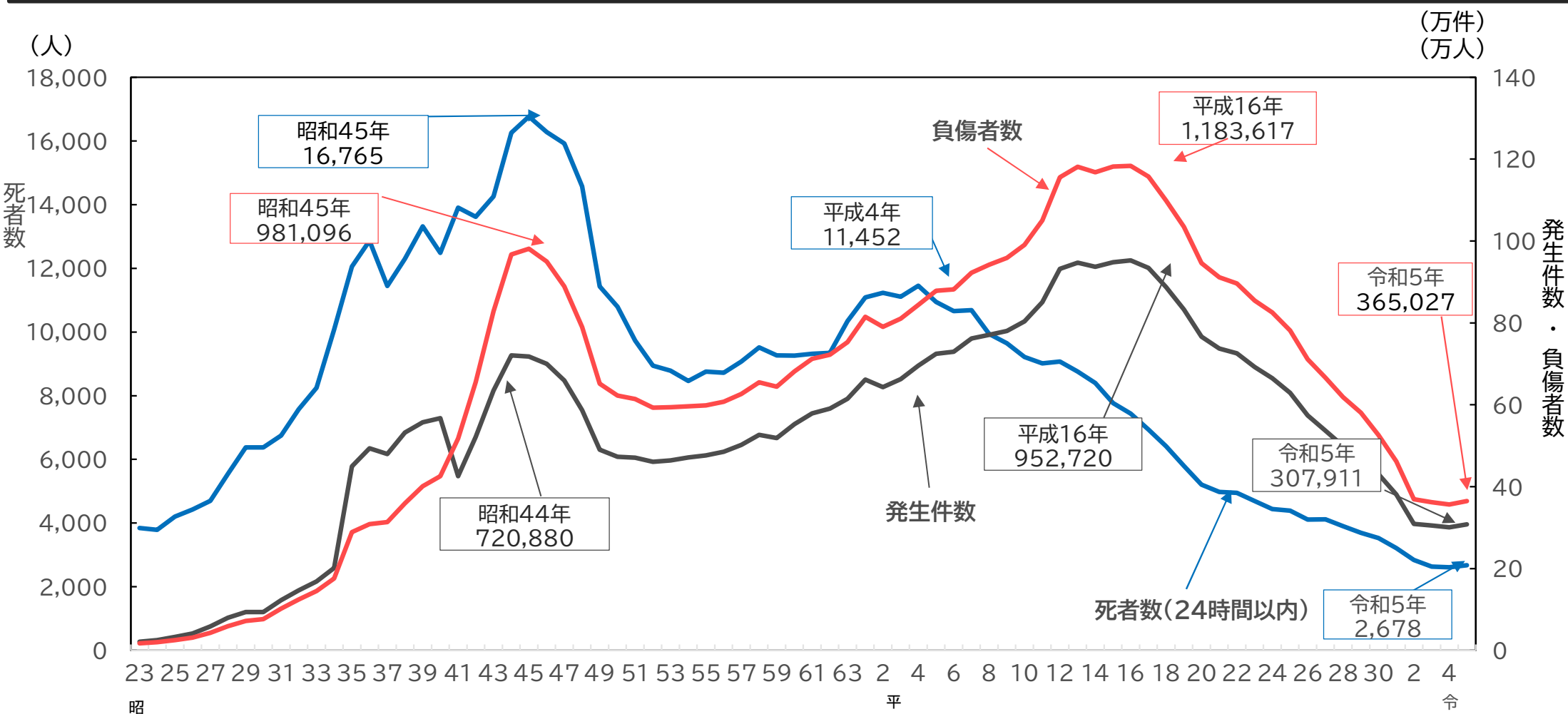
■ 政府保障事業

- ひき逃げ・無保険車による事故被害の救済

参考資料

交通事故の概況

交通事故の死者数※、負傷者数、事故発生件数はいずれも近年減少傾向にある。



出典:「交通事故発生状況の推移(昭和23年～令和5年)」(警察庁)

※1 本資料において特に指定のない限り、「死者」とは「24時間死者」を指す。
「24時間死者」とは、交通事故発生から24時間以内に交通事故が原因で死亡した者をいう。

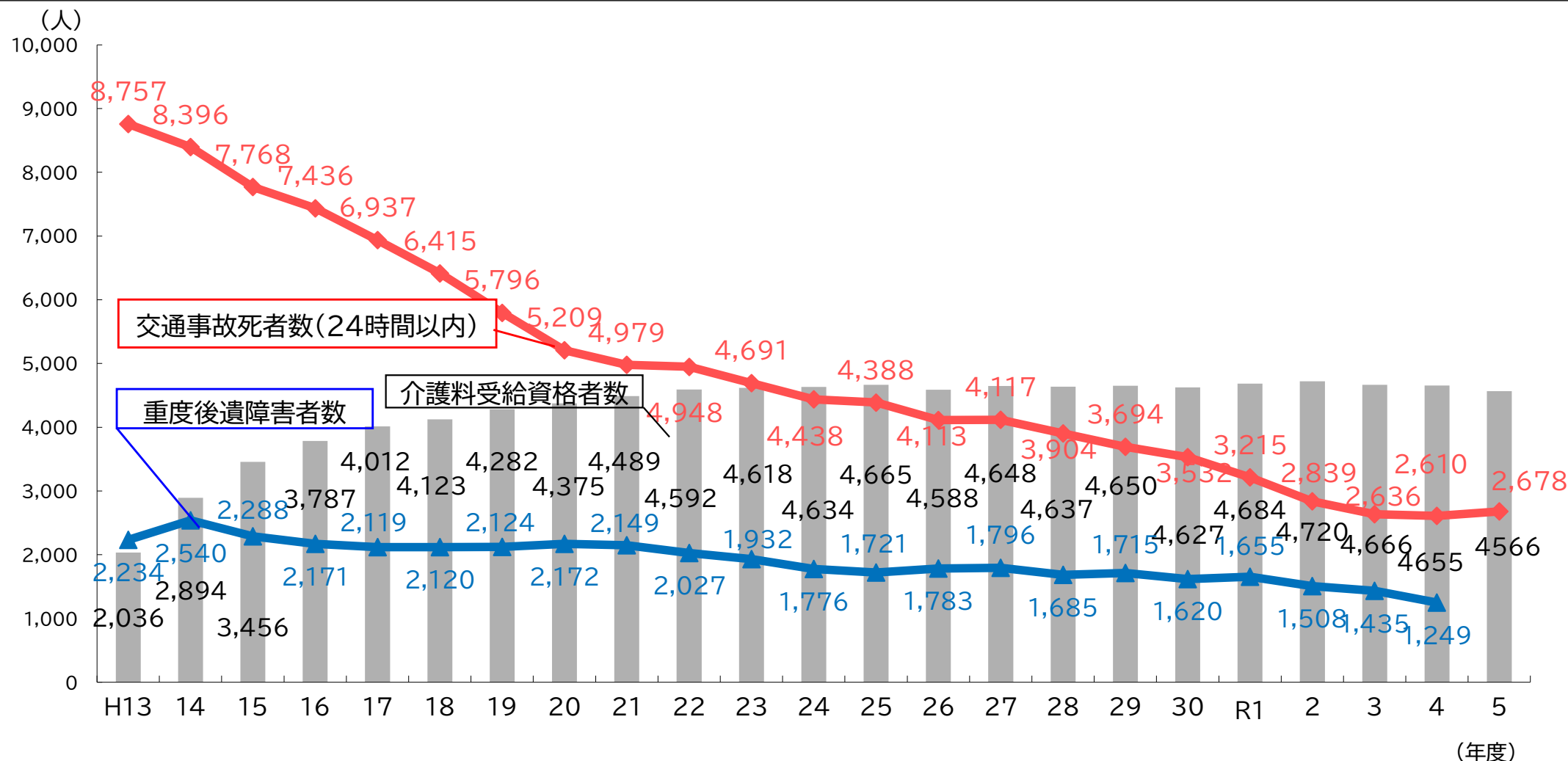
※2 昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

※3 昭和40年以前の件数は、物損事故を含む。

※4 昭和34年以前は、軽微な被害事故(8日未満の負傷、2万円以下の物的損害)は含まない。

重度後遺障害者と介護料受給資格者数の推移

交通事故の死者数は減少傾向である一方、重度後遺障害者数及び介護料受給資格者数は横ばいの傾向にある。



※交通事故死者数(24時間以内)は暦年

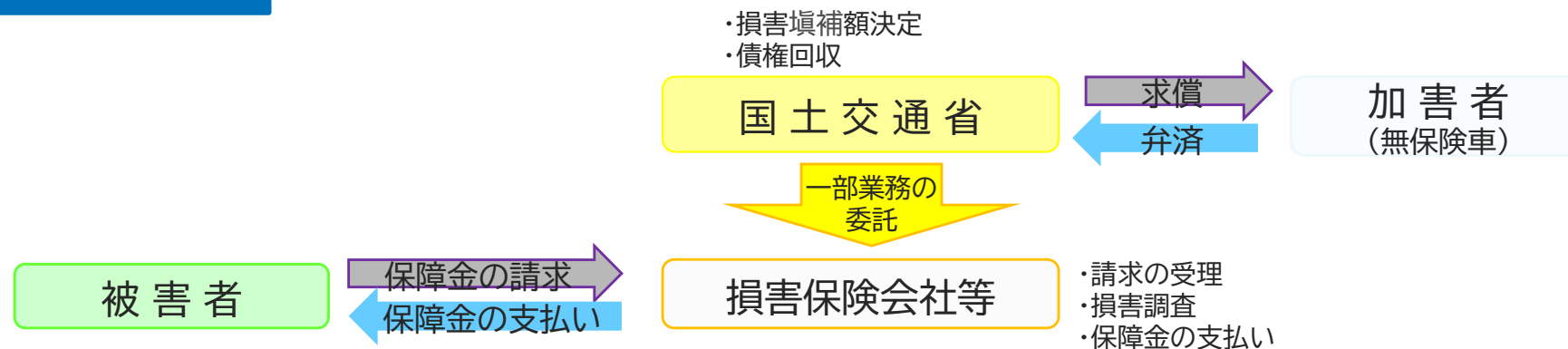
※介護料受給資格者数は独立行政法人自動車事故対策機構による介護料受給資格認定を受けている人数(年度末時点)

※重度後遺障害者数は、後遺障害等級表(自動車損害賠償保障法施行令別表第一、別表第二)の別表第一に該当する介護を要する後遺障害及び別表第二の1～3級に該当する後遺障害等級の認定を受けた自賠責保険の支払い件数

政府の自動車損害賠償保障事業

加害者が自賠責保険に加入していない(無保険車両)場合や、ひき逃げで加害者が不明である場合には、自賠責保険への請求ができないことから、被害者に対し、国が自賠責保険と同等の損害の填補を行い被害者の救済を行う(自賠法第72条第1項第1号又は第2号)

政府保障事業の流れ



政府保障事業の取扱件数・支払実績

単位:件、百万円

	区分	受付件数	支払件数	支払保障金額
令和3年度	ひき逃げ	338	342	169
	無保険	157	157	647
	合 計	495	499	815
令和4年度	ひき逃げ	252	206	116
	無保険	123	69	182
	合 計	375	275	299
令和5年度	ひき逃げ	244	235	126
	無保険	122	98	356
	合 計	366	333	482

政府保障事業の原資

被保険者からの賦課金(自賠責保険料の一部)

令和6年度
予算

- ・国の賦課金収入 4億円
- ・自動車1台当たり 約8円/2年
(自家用普通乗用車2年契約の場合)