

資料1 被害者等支援・事故防止の 効果検証について

令和7年7月31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(厚労省にて実施)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

6～7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

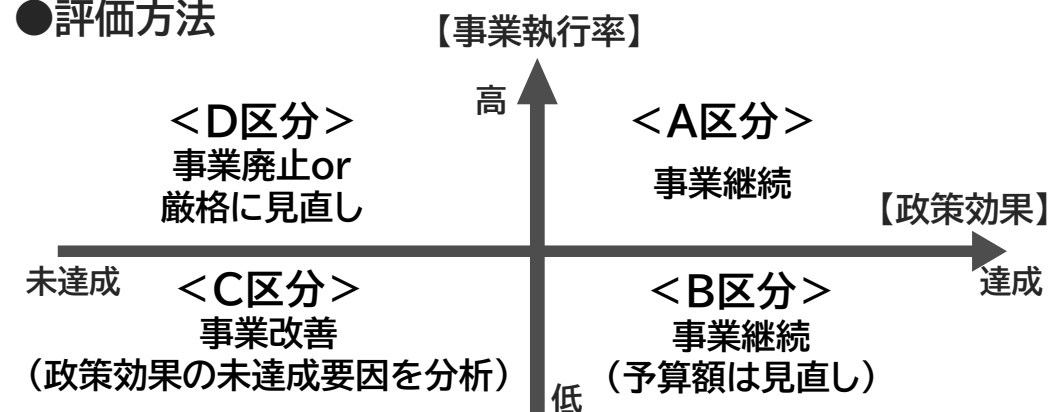
P (計画)

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

※緑囲みの事業：前年度より評価が改善した事業
青囲みの事業：前年度より評価が下がった、もしくは改善していない事業

事業 番号	事業名	R7予算額 (億円)	R6年度 評価 (前年度)	事業 番号	事業名	R7予算額 (億円)	R6年度 評価 (前年度)
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)	90.3億円 の内数	A (A)	被9	被害者等支援の充実に 係る調査研究	0.50億円	A (C)
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	45.1億円	A (A)	被10	自動車事故相談及び 示談あっ旋事業	5.7億円	A (A)
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	11.2億円	A (B)	被11	交通遺児育成給付金 支給事業	0.29億円	A (A)
被4	独立行政法人 自動車事故対策機構 育成資金貸付	0.0億円	A (A)	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)	90.3億円 の内数	A (A)
被5	短期入院協力事業	1.5億円	B (B)	被13	療護センターの老朽化対 策及び機能強化	90.3億円 の内数	A (A)
被6	短期入所協力事業	1.1億円	B (B)	被14	在宅療養環境整備事業	2.2億円	B (C)
被7	自動車事故被害者 受入環境整備事業	5.0億円	B (B)	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)	1.8億円	B (B)
被8	社会復帰等促進事業	0.81億円	A (A)	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	3.0億円	C (A)

被害者等支援・事故防止に係る施策一覧表②

※緑囲みの事業：前年度より評価が改善した事業
青囲みの事業：前年度より評価が下がった、
もしくは改善していない事業

事業 番号	事業名	R7予算額 (億円)	R6年度 評価 (前年度)	事業 番号	事業名	R7予算額 (億円)	R6年度 評価 (前年度)
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)	90.3億円 の内数	B (A)	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)	3.5億円	A (A)
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)	90.3億円 の内数	A (A)	事7	事故防止対策に係る 調査研究	1.3億円	A (A)
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)	19.5※億円 の内数 ※うち2.3億円は 前年度補正予算より 繰り越して執行中	A (A)	事8	事故防止対策の充実に 係る調査研究	0.81億円	A (A)
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	19.5※億円 の内数 ※うち2.3億円は 前年度補正予算より 繰り越して執行中	A (A)	事9	先進安全自動車の 整備環境の確保	14.2億円※ ※うち10.5億円は 前年度補正予算より 繰り越して執行中	A (A)
事5	無車検車・ 無保険車対策	1.5億円	A (A)	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	2.5億円	B (C)

令和6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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	74.5 の内数	76.8 の内数	94.0 の内数	96.6 の内数	90.3 の内数
決算額	74.5 の内数	76.8 の内数	94.0 の内数	96.6 の内数	—
予算 執行率	100%	100%	100%	100%	— %

【事業内容】



交付



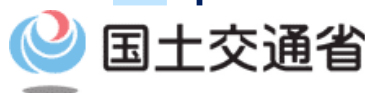
療護施設の設置・運営



介護料の支給



交通遺児等への貸付

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6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

R6実績 : A

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
()内は前年度評価

A
(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。

評価 ()内は前年度評価	A (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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	4.1	4.4	10.9	6.5	11.2※
決算額	3.8	4.3	5.8	5.3	—
予算 執行率	93.7%	97.6%	52.8%	82.1%	— %

※うち6.0億円は前年度補正予算より繰り越して執行中



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6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

R6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
()内は前年度評価

A
(B)

政策効果、事業執行率ともに目標を上回った。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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	3.0	—	—	—	—
決算額	3.0	—	—	—	—
予算 執行率	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6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

R6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

R6実績 : 134回

評価
()内は前年度評価

A
(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。

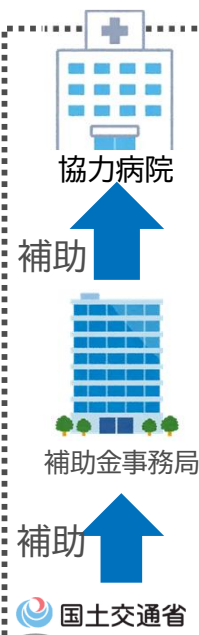
効率性

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。

予算の概況

(億円)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	1.3	1.7	1.7	1.7	1.5
決算額	0.3	0.5	0.6	0.7	－
予算 執行率	23.1%	29.4%	35.3%	41.2%	－%



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

※入院施設支援費については介護料受給者の利用実績等があること（重点支援病院も同様）

【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：400～800万
※R7年度より補助率が定額となる要件を見直し、補助率は定額と1/2とした。

重点支援病院

【補助要件】

重点支援施設の指定を受けていること

【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

※R7年度より補助上限額の範囲を見直し、利用促進等事務費（意見交換会開催費以外）は補助上限額の枠外とした。

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

R6 実績値：51件（参考）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

評価
()内は前年度評価

B
(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R7年度より補助率の要件、補助上限額の範囲について見直しを行った。

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

R6 実績値:51件 (参考)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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	0.22	0.30	1.3	1.3	1.1
決算額	0.07	0.06	0.1	0.5	—
予算執行率	31.8%	20.0%	7.7%	38.5%	—%



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】

短期入所協力施設の指定を受けていること

※入院施設支援費については介護料受給者の利用実績等があること
(重点支援施設も同様)

【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:400～800万円

※R7年度より補助率が定額となる要件を見直し、補助率は定額と1/2とした。

重点支援施設

【補助要件】

重点支援施設の指定を受けていること

【補助対象】

- ・入所施設支援費
- ・利用促進等事務費
- ・人材雇用費、求人情報発信費

【補助上限額・補助率】

補助率:定額
補助上限額:1,000万

※R7年度より補助上限額の範囲を見直し、利用促進等事務費(意見交換会開催費以外)は補助上限額の枠外とした。



評価

()内は前年度評価

B
(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R7年度より補助率の要件、補助上限額の範囲について見直しを行った。

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

R6 実績値:56件 (参考)R5 実績値:51件

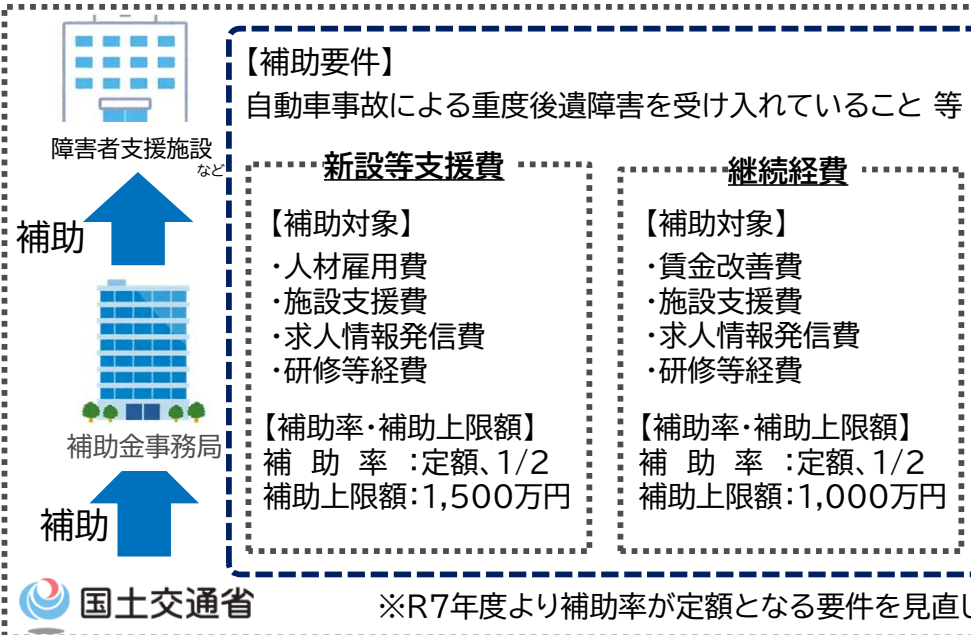
アウトプット指標
(事業執行率)

予算(補助金)執行率 70%以上

予算の概況

(億円)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	3.2	3.7	5.2	5.2	5.0
決算額	2.2	1.4	1.6	1.6	-
予算 執行率	68.8%	37.8%	30.8%	30.8%	-%



評価
()内は前年度評価

B
(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R7年度より補助率の要件について見直しを行った。

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、当室より執行业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、令和5年度は6件の取り組みへの支援であったところ、令和6年度は8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

R6実績値:8件 (参考)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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	－	0.42	0.82	0.82	0.81
決算額	－	0.33	0.62	0.75	－
予算 執行率	－%	78.6%	75.9%	91.5%	－%



補助



補助

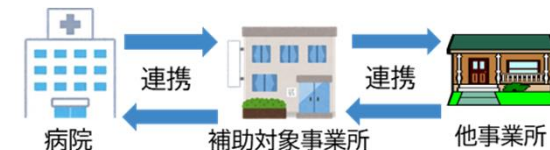


【補助要件】

・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
()内は前年度評価

A
(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。

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%

R6 実績:100% (参考)R5 実績値:80%

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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	0.16	0.20	0.17	0.54	0.50
決算額	0.16	0.11	0.13	0.48	—
予算 執行率	100.0%	55.0%	76.4%	88.9%	—

R6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

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

評価
()内は前年度評価

A
(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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7
決算額	5.7	5.7	5.7	5.7	—
予算 執行率	100%	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

R6 実績値:86.9% (参考)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

()内は前年度評価

A

(A)

政策効果、事業執行率ともに目標を上回った。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であるが、引き続きニーズを踏まえた事業を実施する必要がある。

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

所要の予算で目標を達成できており、効率的に事業が実施できている。

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 ※R6年度 目標値:100%

R6 実績:100% (参考)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

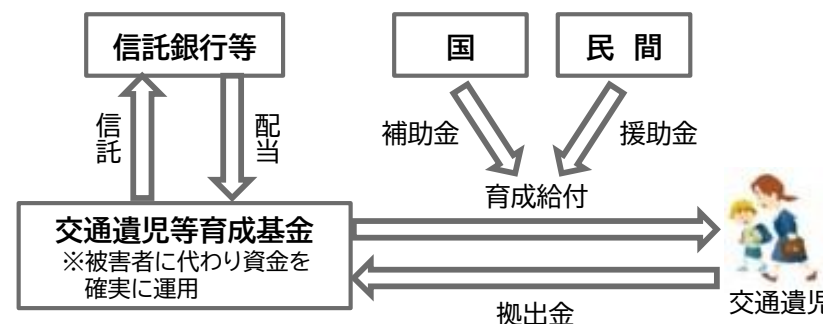
予算の概況

(億円)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	0.23	0.23	0.27	0.28	0.29
決算額	0.19	0.19	0.20	0.21	—
予算 執行率	82.6%	82.6%	75.9%	75.0%	—%

<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
()内は前年度評価

A
(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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	—	—	94.0 の内数	96.6 の内数	90.3 の内数
決算額	—	—	94.0 の内数	96.6 の内数	—
予算 執行率	—	—	100%	100%	— %

NASVA

【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)

国土交通省

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6年度の年度評価のうち「知見・成果の普及促進、在宅介護者への支援、重度脊髄損傷者に係る受入環境整備」の評価が「B区分」以上

R6実績 : A

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
()内は前年度評価A
(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年度より、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ている。

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

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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	—	—	94.0 の内数	96.6 の内数	90.3 の内数
決算額	—	—	94.0 の内数	96.6 の内数	—
予算 執行率	—	—	100%	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6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

R6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
()内は前年度評価

A
(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
R8～12年度	工事予定

※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

R6 実績値:96件 (参考)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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	—	—	2.4	2.5	2.2
決算額	—	—	0.7	1.3	—
予算執行率	—%	—%	29.2%	52.0%	—%



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
- ・求人情報発信費
- ・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
- ・求人情報発信費
- ・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

※R7年度より補助率が定額となる要件を見直し

評価
()内は前年度評価

B
(C)

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R7年度より補助率の要件について見直しを行った。

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

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・充実を図っている。

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6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

R6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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	—	—	1.8	1.8	1.8
決算額	—	—	0.2	0.4	—
予算 執行率	—	—	9.3%	22%	— %

令和7年4月1日現在 14団体



給付



補助



種別	団体名
高次脳	NPO法人コロポックルさっぽろ
高次脳	NPO法人いわて高次脳機能障害者の会イーハトーヴ
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
脊髄損傷	(一社)IINE
高次脳	NPO法人福岡・翼の会

評価
()内は前年度評価

B
(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。

R6年度 自動車事故被害者支援体制等整備事業における取組等について

短期入院協力事業・短期入所協力事業(被5、6)

○補助制度に関する説明会(web)

各協力病院及び施設向けの補助制度に関する概要説明会(計7回※)を開催。

※協力病院(2回)、協力施設(2回)、重点支援病院(1回)、重点支援施設(2回)

○意見交換会(R7.1.29実施/web)

重点支援病院、ナスバ及び国土交通省にて、各病院の重度後遺障害者の受入状況、補助金の活用状況等について共有し、意見交換を行った。また、各病院の連絡先を共有する等、病院間のヨコのつながり強化を図った。

➡ 国土交通省の広報に対するご要望を受け、HPにて重点支援病院についてのページを作成。

重点支援病院
(国土交通省HP)



○協力病院・施設のご案内冊子の作成

協力病院・施設の詳細をまとめた冊子を作成し、介護料受給者等へ配布した他、国土交通省HPで公表。

短期入院協力事業・短期入所協力事業
(国土交通省HP)



社会復帰促進事業(被8)

○意見交換会(R6.9.5実施/web)

社会復帰促進事業に取り組む自立訓練事業所(8カ所)及び国土交通省にて意見交換会を実施。

事業を行う上での問題点、疑問点及び好事例等を事業所間で共有することにより、今後の事業の取組へ反映。また、各事業所の連絡先を共有等し、事業所間のヨコのつながり強化を図った。



○実績報告会(R7.2.28実施/対面)

自立訓練事業所、有識者及び国土交通省にて実績報告会を実施し、各事業所より、R6年度事業の取組状況、成果及び課題等について報告。

各事業所の取組内容を共有することで、今後実施する事業の参考とし、また、事業所間の交流や情報交換の場となった。



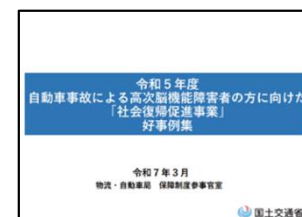
<委員> (敬称略・50音順)

高木 憲司 和洋女子大学家政学部家政福祉学科准教授
宮田 昭宏 千葉県総合救急災害医療センター病院長
麦倉 泰子 関東学院大学社会学部教授

○好事例集の作成(R5年度)

自立訓練事業所における取組を好事例集にまとめ、国土交通省HPにて公表。

好事例集
(国土交通省HP)



※この他、R7年度より、各種補助事業(被5、6、7、14)における補助要件の見直し等を実施。

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等を実施するナスバの認知度が低いことを踏まえ、①認知度向上、②より深い理解、③適切な活用、以上3つを柱に広報の充実を図る。さらに、自賠責保険制度の更なる周知徹底のため、ユーザーへの継続的な周知・広報を実施する。

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。
(参考)自賠責制度の周知に関するアウトカムを今後追加予定

アウトプット指標
(事業執行率)

ナスバ認知度:14.4%(R4年度)
→24.5%(R6年度) ※R5年度:30.5%

予算執行率:70%以上

予算の概況

(億円)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	—	—	6.7	4.0※	3.0
決算額	—	—	6.5	2.7	—
予算 執行率	—	—	97.0%	67.3%	—

※うち2.0億円はR6年度補正予算での予算額



広告会社



<モペットの自賠責加入促進動画>



<電車内広告>



<ナスバ認知度向上TVCM>



<屋外広告>



<令和6年度ポスター>

評価

()内は前年度評価

C
(A)

様々なメディアを活用した広報事業を展開。3割以上のナスバ認知度は達成できなかったが、令和4年度と比べ着実に向上している。令和6年度に実施した政策レビューの結果を踏まえ、ナスバの認知度向上と自賠責制度の更なる周知に努めていく。

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2.5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割を下回っており、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。

調査概要

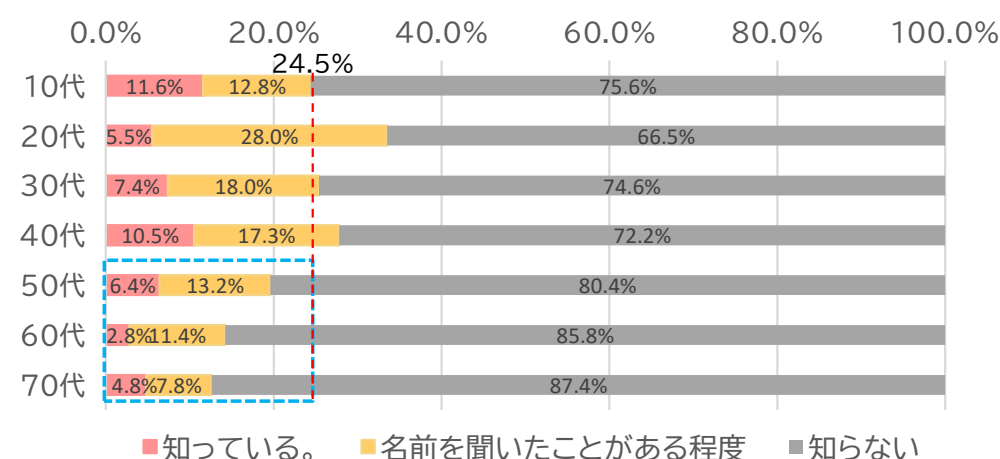
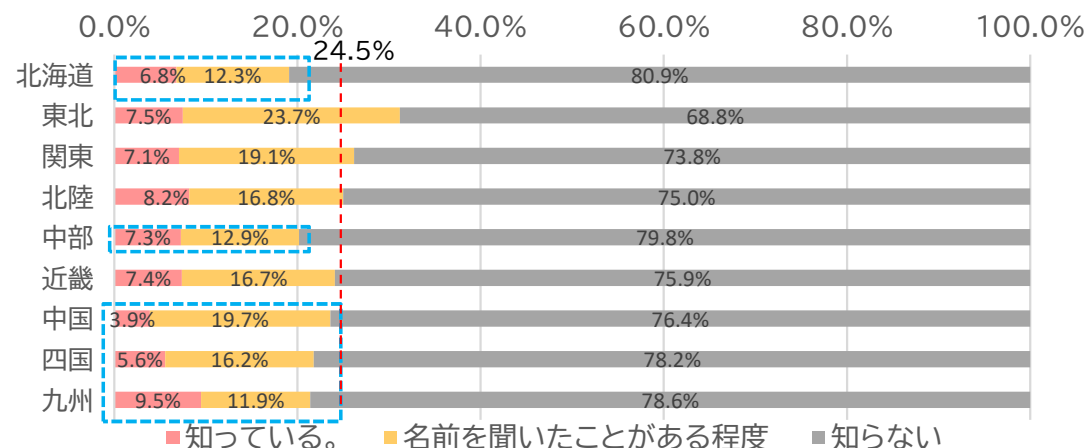
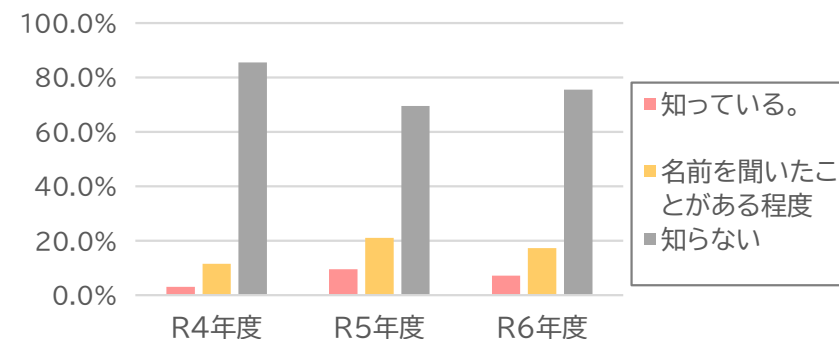
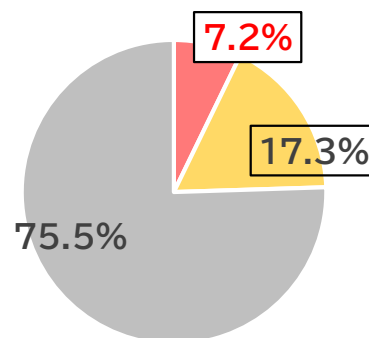
- 調査手法 インターネット調査(楽天インサイトパネル)
- 調査実施日 令和7年1月16日～22日(7日間)
- 対象者 全国の16～79歳男女
関連業種(自動車関連業、保険業、広告業、調査業)は排他
- 回収数 3,266件

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6年度)
14.4% → 24.5%
約10ポイント増



特に地方部でのナスバ認知度が低い傾向。

※回答者における居住地の偏りを補正するため、各数値は若干変動する余地がある。

中高年齢者(50代～70代)の認知度が低い傾向。

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・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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	74.5 の内数	76.8 の内数	94.0 の内数	96.6 の内数	90.3 の内数
決算額	74.5 の内数	76.8 の内数	94.0 の内数	96.6 の内数	—
予算 執行率	100%	100%	100%	100%	—%

運営費
交付金

【試験を実施】



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

R6実績:83.3%

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

R6実績:6車種

評価
()内は前年度評価

B
(A)

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、より効率的に事業が実施できるように見直しを行う必要がある。

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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	74.5 の内数	76.8 の内数	94.0 の内数	96.6 の内数	90.3 の内数
決算額	74.5 の内数	76.8 の内数	94.0 の内数	96.6 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

R5実績:指導講習 4.55、適性診断 4.61

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

R5実績:523,610人

事業用自動車の重大事故未然防止に貢献

評価
()内は前年度評価

A
(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。

R6実績：死者数 286人、人身事故件数 22,623件
(参考)R1実績：死者数 333人、人身事故件数 27,844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)

R6実績：3,779件

予算の概況

(億円)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	8.5の内数	8.8の内数	13.3の内数	13.3の内数	19.5※の内数
決算額	8.3の内数	7.7の内数	12.6の内数	13.3の内数	—
予算執行率	97.6%	87.5%	94.7%	99.9%	%

※うち2.3億円は前年度補正予算より繰り越して執行中

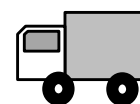
国土交通省

補助

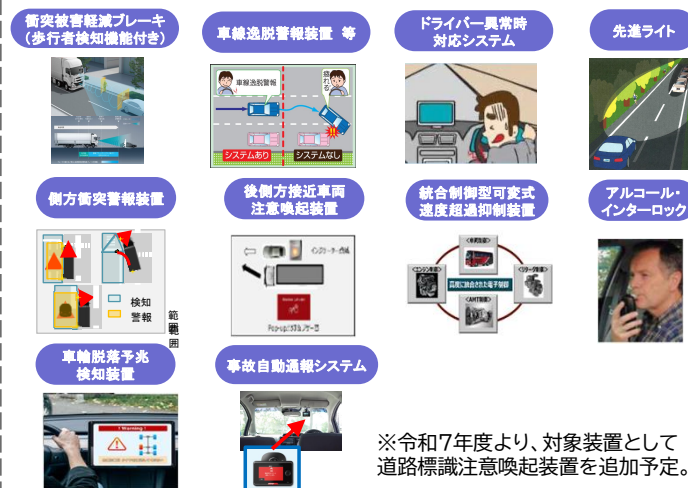


補助金事務局

補助

自動車運送事業者
(バス、タクシー、トラック)

【補助対象】



評価
()内は前年度評価

A
(A)

3,000件以上のASV搭載車等を導入している。事業用自動車が第1当事者の交通事故について、死者数、人身事故件数ともに長期的に見ると減少傾向にあり、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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	8.5の内数	8.8の内数	13.3の内数	13.3の内数	19.5※の内数
決算額	8.3の内数	7.7の内数	12.6の内数	13.3の内数	—
予算執行率	97.6%	87.5%	94.7%	99.9%	%

※うち2.3億円は前年度補正予算より繰り越して執行中

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(補助金事務局)

③審査後、導入経費の一部を補助

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。

R6実績: 死者数 286人、人身事故件数 22,623件
(参考)R1実績: 死者数 333人、人身事故件数 27,844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)

R6実績: 3,779件

評価
()内は前年度評価

A
(A)

事業用自動車が第1当事者の交通事故について、死者数、人身事故件数ともに長期的に見ると減少傾向にある。事故防止対策機器の導入を促進することで、これらの減少に寄与してきたと考えられる。なお、補助対象機器や補助要件については随時見直しを行っているところである。

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

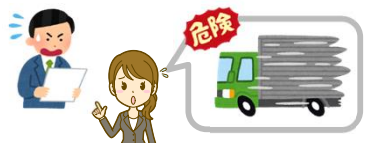


車両の運行状況や事故発生時の映像データを記録し、運転者への指導教育に活用することにより、事故防止を図る

○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【新設】

- 【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

※ 8 月末ごろから申請受付開始予定



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

スクリーニング検査に対する補助事業について

令和7年度からの新規取組

○ 主要疾患のスクリーニング検査に対するの補助制度を新設

→ 主要疾患を未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。

【補助対象】 中小のバス・タクシー・トラック事業者

【補助率】 実施費用の1/2

【対象検査】 SAS、脳血管疾患、心疾患、視野障害のスクリーニング検査

* 8月末ごろから申請受付開始予定

支援の概要

間接 補助対象事業者	事業内容	補助対象経費	補助率	1事業者あたりの上限額
自動車運送事業者 ※中小企業者に限る。 ※過去3年間の間に行政処分を受けた自動車運送事業者及び補助対象装置を導入する営業所の届出(認可)車両台数が5両未満の自動車運送事業者(個人タクシーを除く)を除く。	補助対象経費欄に掲げる検査を事業用自動車の運転者に実施する事業	以下に例示する経費 (1)睡眠時無呼吸症候群(SAS)スクリーニング検査に係る経費 (2)脳MRI健診(頭部MRI検査、MRA検査)に係る経費 (3)頸動脈超音波検査(頸動脈エコー検査)、ABI検査(四肢血圧脈波検査)、胸部単純CT検査、腹部単純CT検査、腹部超音波検査(腹部エコー検査)に係る経費 (4)視力検査、眼底検査、眼圧検査に係る経費 (上記検査は、健康保険適用外として実施されるものに限る。)	1/2	50万円

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 自動車整備課

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

物流・自動車局保障制度参事官室、自動車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。

予算の概況

(億円)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	1.0	1.2	1.5	1.5	1.5
決算額	1.0	1.1	1.2	1.3	-
予算 執行率	100%	91.7%	80%	86%	%

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

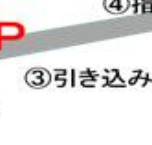
①ナンバー撮影



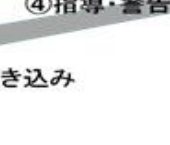
②車検切れ車両の捕捉



③引き込み



④指導・警告

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

R6実績 無車検・無保険 是正割合 33%

アウトプット指標
(事業執行率)

予算執行率 70%以上

評価
()内は前年度評価

A
(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、執行率に関しては高水準で維持している。なお、自賠責保険への加入促進に向けて、R7年度は、昨年度末に作成した加入促進動画なども活用し、屋外広告やSNS、WEB広告など多様な媒体を通じて、さらなる取り組みの拡充を図る。

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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	0.87	0.87	3.9	4.8	3.5
決算額	0.78	0.62	1.5	4.3	—
予算執行率	90.3%	71.4%	38.5%	89.0%	%

運転者の健康状態に起因する事故の防止



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。

モード別の安全対策の推進



軽貨物自動車による事故や安全性確保に向けた確か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。

R6実績：死者数 286人、人身事故件数 22,623件
(参考)R1実績：死者数 333人、人身事故件数 27,844件

アウトプット指標
(事業執行率)

- 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

R6実績：① 91.1%、② 4,457件

評価
()内は前年度評価

A
(A)

事業用自動車が第1当事者の交通事故について、死者数、人身事故件数ともに長期的に見ると減少傾向にある。本調査事業の結果を踏まえ、各種制度の見直し、ガイドラインの策定を行うことで、これらの減少に寄与してきたと考えられる。

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。

R6実績：死者数 286人、人身事故件数 22,623件
(参考)R1実績：死者数 333人、人身事故件数 27,844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

R6実績：再現実験 1件 調査分析及び再発防止策の提言 5件

予算の概況

(億円)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	0.57	0.57	1.3	1.8	1.3
決算額	0.57	0.57	1.3	1.7	—
予算執行率	100%	100%	100%	96.9%	%

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
(内は前年度評価)

A
(A)

事業用自動車が第1当事者の交通事故について、死者数、人身事故件数ともに長期的に見ると減少傾向にある。本事業の調査研究結果を分かりやすく公表することで、これらの減少に寄与してきたと考えられる。

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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	0.20	0.20	0.81	0.81	0.82
決算額	0.19	0.19	0.79	0.80	—
予算 執行率	95.0%	95.0%	97.5%	99.0%	—%

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

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。

R6実績(R2対比):30日以内死者数-195人,重傷者数-490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

R6実績:1件あたり63項目程度

評価
()内は前年度評価

A
(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。

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)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	—	—	4.8	6.8	14.2※
決算額	—	—	3.3	6.2	—
予算執行率	—	—	68.8%	91.2%	—

※うち10.5億円は前年度補正予算より繰り越して執行中

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

国土交通省

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)

R4実績:74台 R5実績:73.38台 R6実績:72.39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
()内は前年度評価A
(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

参加した地方公共団体へアンケートを実施し、結果を踏まえてより効果的な施策を地方公共団体へ案内することで、効率性を高めている。

予算の概況

(億円)

	R3	R4	R5	R6	R7
予算額	－	－	3.7	5.0	2.5
決算額	－	－	0.9	1.8	－
予算執行率	－％	－％	24％	36％	－％

【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。

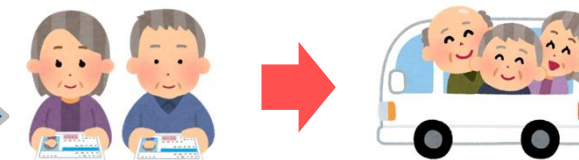
これにより、運転に不安を抱える高齢者の免許返納を促進し、より安全・安心な交通社会の実現を推進する。



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



アウトカム指標
(政策効果)

・高齢者の免許返納割合の増加

R6実績：事業に参加した地方公共団体について、平均返納率は前年比増加(R5 1.99%→R6 2.07%)。

アウトプット指標
(事業執行率)

予算執行率 70%以上

評価
()内は前年度評価

B
(C)

事業執行率は目標値を下回ったが、政策効果は目標を上回った。地方公共団体の参加数向上につながるよう、自治体向けの手引きを作成し展開していく。

- 高齢者免許返納促進事業をより効果的に行うため、返納実施前の方を対象として免許を有効としたまま返納後の生活を一定期間疑似体験する「返納トライアル事業」をR7から立ち上げるべく、有識者らによる検討会を設置し全3回にわたり議論を行った。

「高齢者の免許返納促進に向けた方策に関する検討会」概要

検討対象事業のイメージ (返納トライアル事業)



検討会構成メンバー

- 有識者
- 事業参加自治体
- (第2回のみ)公共交通事業者
- 警察庁
- 国土交通省

スケジュール(全3回実施)

- R7.1.17 第1回検討会
- R7.2.28 第2回検討会
- R7.3.21 第3回検討会

結果

- 高齢者だけでなく、MCI(軽度認知症)の方やこれから高齢者になる方にも有効な施策と評価。地域に応じた返納後交通手段の確保や、インセンティブやスキームの内容を議論し、それを踏まえたR7事業参加自治体向け手引きを新たに集成した。



令和7年度に新規で行う事業について

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

自動車事故による重度後遺障害者の療養環境について、看護職員の人材不足や在宅介護者の高齢化の進展を踏まえた充実化が必要とされていることから、介護ロボット技術の活用による看護職員や在宅介護者の負担軽減の効果及び治療・看護やリハビリの効果について実証し、導入による好事例等を横展開するために実施する調査。

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、療護施設や在宅介護者の自宅等の看護や介護の現場において実証調査を実施。

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。

アウトカム指標
(政策効果)実証調査を実施する療護施設及び在宅介護者の数：
合計6件以上アウトプット指標
(事業執行率)

予算執行率：70%以上

実証調査

重度後遺障害者の治療・看護を専門に行う療護施設や在宅介護を受ける重度後遺障害者の自宅等において、介護ロボット技術を実証的に導入し、職員や在宅介護者の作業負担軽減の効果及び治療・看護やリハビリの効果について調査を実施

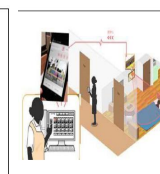
(介護ロボット例)



装着型パワーアシスト



歩行アシストカート



見守りセンサー

厚生労働省HP「介護ロボットの開発・普及の促進」より引用

導入効果を
実証調査

療護施設



在宅介護

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・グループホームや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

介護ロボットによる
看護職員や在宅介護
者の負担軽減効果施設における重度後
遺障害者の受入環境
や在宅療養環境整備
の促進介護ロボットの活用
によるリハビリ効果施設や在宅でのリハ
ビリ環境の充実化

実施主体

国土交通省

担当部署

物流・自動車局
貨物流通事業課

事業／制度概要

目的・
必要性

貨物自動車運送事業の交通事故の原因となる過積載、過労運転等を防止するため、荷主等による違反原因行為の背景や要因等を調査・分析し、荷主等による違反原因行為の是正・排除を推し進め、もって、貨物自動車運送事業の輸送の安全の確保を図る事業を実施。

対象

荷主等

事務・事業
スキーム

物流・自動車局貨物流通事業課において委託会社を調達の上、違反原因行為の撲滅に向けた調査・分析等を実施

妥当性

荷主等の違反原因行為の是正及び安全意識の深化による行動変容を図ることにより、交通事故の原因となっている過積載・過労運転等を防止することをもって、自動車運送事業者の事業用自動車の事故防止に資するものであるから、妥当。

アウトカム指標
(政策効果)

事業用自動車第1当事者の交通事故について、
①死者数の減少
②人身事故件数の減少

R6実績：死者数 228人、人身事故件数 13,540件

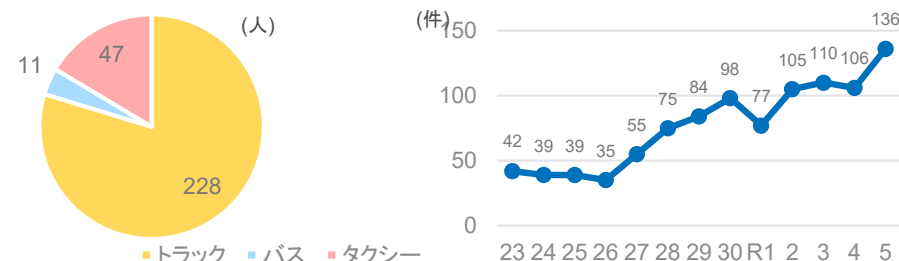
アウトプット指標
(事業執行率)

予算執行率：70%以上

＜背景・課題＞

- ◆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、運転者の健康状態に起因する事故は増加傾向にある。
- ◆こうした傾向の主な原因と考えられる過積載運行や過労運転等は、無理な運送の強要等の荷主等の行為（違反原因行為）が一因となっているため、荷主等の違反原因行為を直接的に是正することに加え、効果的な周知徹底で安全意識の深化による行動変容を図る必要がある。

【令和6年の事業用自動車の業態別交通事故死者数】 【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】

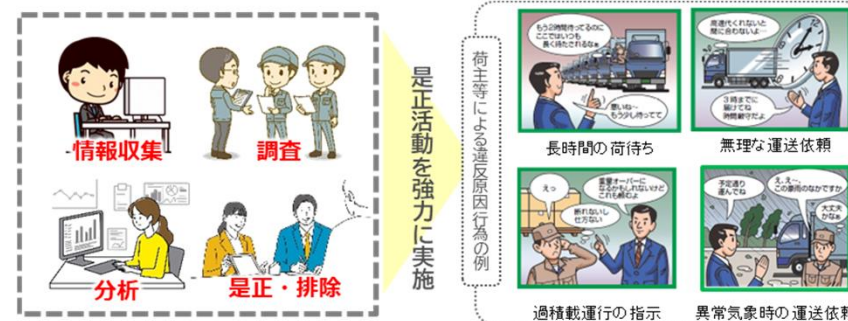


出典：警察庁「交通統計」
(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

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5年)

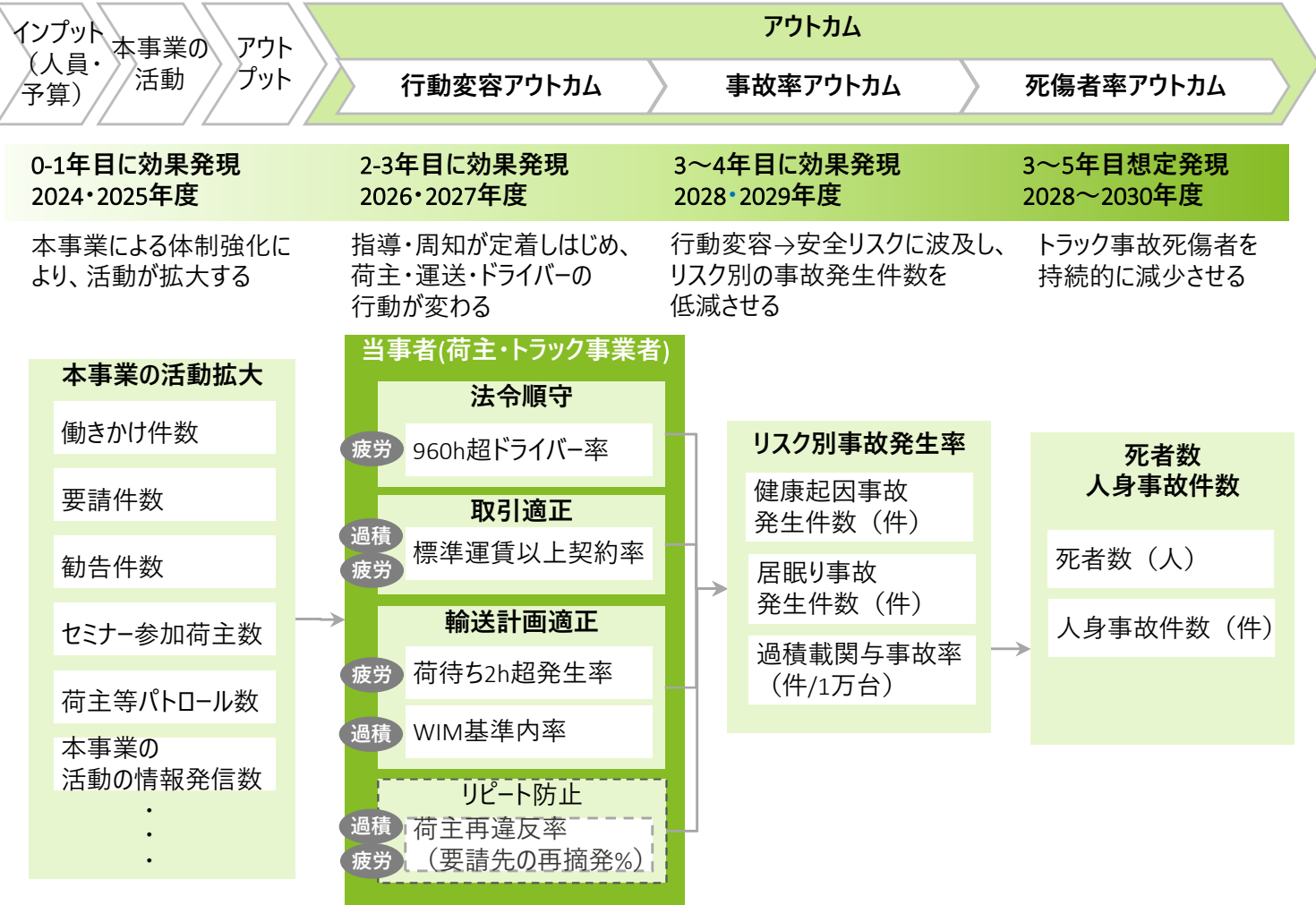
＜事業概要＞

- ◆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。
- ◆分析結果を踏まえ、荷主等への効果的な周知徹底や、違反原因行為の是正の精緻化・重点化を実施。



- 本事業の執行にあたり、複数のアウトプット・アウトカム指標を設定することで、貨物自動車運送事業の輸送の安全確保の状況を継続して測定し、真にアウトカム実現に向けた事業となっているかどうかを観測する。
 - 本事業の活動のアウトプットを通じて、当事者（荷主や貨物自動車運送事業者）の行動変容を促した結果、事故率低減→死傷者率低減の順に効果が発現すると考えられる。
- ※ アウトカム指標については、今後策定予定の次期事業用自動車総合安全プランの内容を踏まえ、必要に応じて見直すこととする。

本事業のアウトカム指標案と関係図



アウトカム指標案の考え方

アウトカム	指標名	概要	(参考) 現在値
交通安全	死者数	トラックによる交通事故死者数 (人)	■ 事業用トラックによる死者数 228人 (2024年)
	人身事故件数	トラックによる人身事故件数 (件)	■ 事業用トラックによる人身事故件数 13,450件 (2024年)
	事故低減	リスク別事故発生件数/率	■ 事業用トラックによる健康起因事故発生件数 136件 (2023年)
		健康起因事故発生件数 (件)	■ “居眠り” (飲酒除く) 要因で発生した死亡・重傷事故の件数 286件 (2022年)
行動変容	法令順守	960h超ドライバー率	■ 各事業所で年間時間外労働960hを超える運転者がいる事業所割合 25.9% (2023年度)
	取引適正	標準運賃契約率	■ 標準的運賃と比べ、運賃を概ね収受できている契約割合 53% (2024年度)
	輸送計画適正	荷待ち2h超発生率	■ 調査対象運行のうち荷待ち時間が120分を超えた運行本数比率 17.7% (2021年1～3月サンプル調査)
	リピート防止	WIM*基準外率	■ WIM計測で総重量が法定以内に収まらなかった大型車台数 ÷ 全計測台数 29% (2023年度)
	荷主再違反率 (要請先の再摘発%)	■ 2年以内に同種違反で再摘発された荷主比率 (非公開)	

<参考> 近年発生したトラックによる悲惨な事故事例(過積載・過労)

過積載

千葉県若葉区 大型トレーラ横転事故の概要

- 発生時刻・場所
平成30年9月8日(土) 午前8時45分頃
千葉県若葉区中野町県道上
- 事故状況
大型トレーラが下り坂から交差点を左折侵入した際、トレーラが曲がり切れずに横転し対向車線で信号待ち中の軽乗用車が下敷きになり、乗車中の家族3名が死亡。当時、トレーラは最大積載量約18トンを超えて、鉄くずなど約47トンという過積載により運搬していたもの。道交法違反により、運転者のみならず、荷主である金属売買業者も過積載を容認したとして書類送検、さらに、運転者の勤務先については同容疑及び無許可で運送業を営んだ貨物自動車運送事業法違反の容疑でも書類送検された。



出典：参詣新聞ネット
ニュース



過労運転

首都高速道路 大型トラックの追突事故の概要

- 発生時刻・場所
令和6年5月14日(火) 午前7時30分頃
埼玉県戸田市の首都高速道路5号線下り
美女木ジャンクション付近
- 事故状況
大型トラック①が左車線走行中、渋滞最後尾に追突し、乗用車②③④、事業用大型トレーラ⑤、事業用中型トラック⑥、事業用大型トレーラ⑦順に玉突き事故となり、追突した大型トラック①、乗用車②③④3台及び事業用大型トレーラ⑤が炎上した。
この事故により、乗用車の3名が死亡、⑥⑦のトラック運転者2名が軽傷を負った。
大型トラック①の運転者は、体調不良のために薬を飲んでいて、発熱があったこと、2km手前から意識がなかったことなどが報道されている。



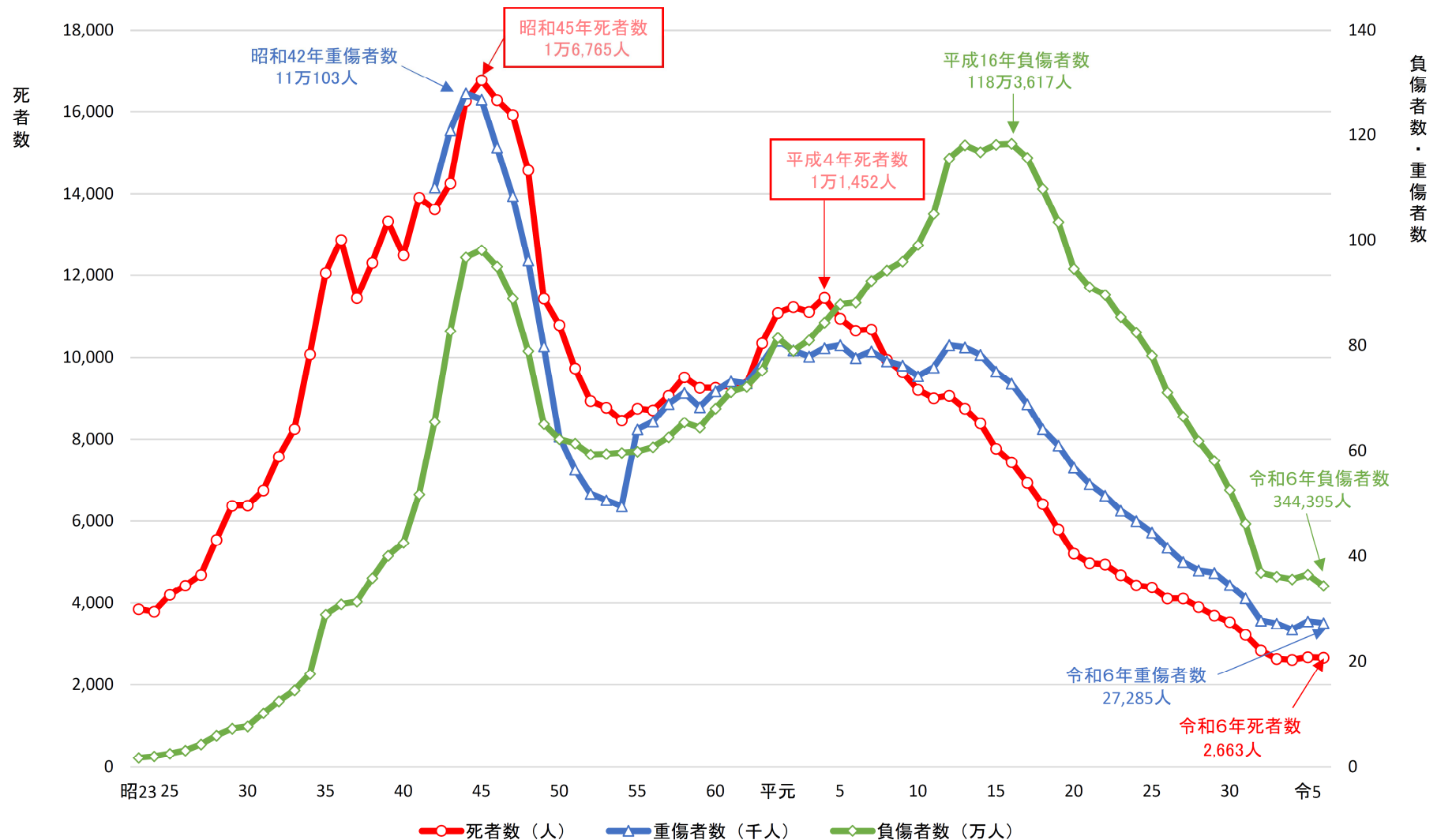
出典：読売新聞ネット
ニュース

参考資料

交通事故の概況

警察庁資料「令和6年における交通事故の発生状況について」

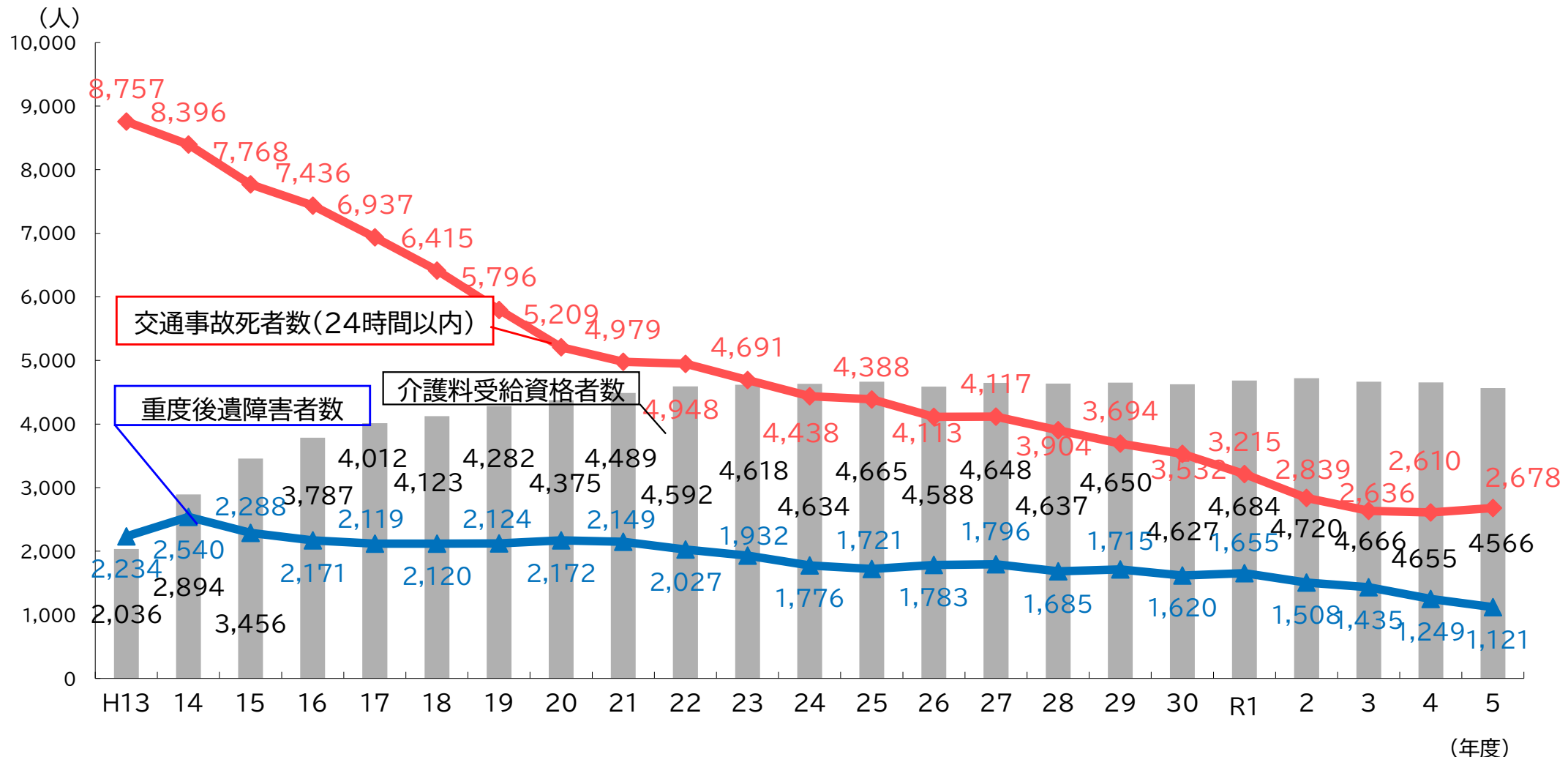
- 令和6年中の死者数は2,663人で、前年比15人、0.6%減
- 令和6年中の重傷者数は27,285人で、前年比351人、1.3%減



(注) ・ 昭和46年以前は、沖縄県を含まない。
 ・ 昭和34年以前は軽微な被害(8日未満の負傷)事故は含まない。

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

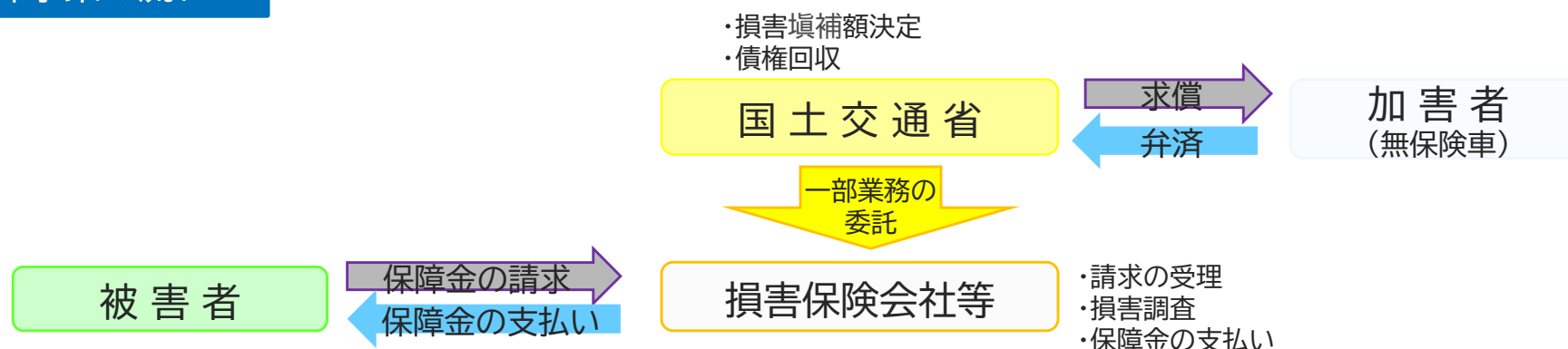
※介護料受給資格者数は独立行政法人自動車事故対策機構による介護料受給資格認定を受けている人数(年度末時点)

※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
令和6年度	ひき逃げ	246	233	119
	無保険	134	108	280
	合 計	380	341	399

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7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)