

令和8年度予算要求等について

令和7年11月10日

○自動車事故対策勘定の要求内容(イメージ)

被害者保護増進等事業分
約219億円

- ・積立金の取り崩し
- ・一般会計からの繰戻し等

約118億円

賦課金

約101億円

保障事業

約24億円

歳 入

被害者保護増進等事業分
約219億円

事故防止対策

約78億円

被害者支援対策

約141億円※

保障事業

約24億円

歳 出

被害者保護増進等事業

※別途、千葉療護センターの機能強化約15億円を要求中

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)被害者支援体制等の整備事業 (ウ)介護料の支給等 (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:1,492百万円(292百万円)

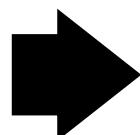
課題

千葉療護センターにおいては、

- 昭和59年の開設後41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工事を進める。

- 千葉療護センターリニューアル工事予定

	R6、R7年度	R8~R12年度
工程	設計	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、工事完了が延長となる可能性あり

(イ)被害者支援体制等の整備事業

継続

要求額:1,174百万円(1,246百万円)

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



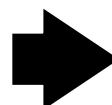
- グループホーム・居宅介護事業者等の新規開設に対する支援や、介護人材の確保等に対する支援を実施し、介護者なき後の生活の場の確保を推進。
- 事故被害者の短期入院・短期入所を実施する病院・障害者施設等に対し医療器具・介護器具の導入経費等を支援することで、事故被害者の短期入院・短期入所の利用を促進。
- 高次脳機能障害について自立訓練を提供する障害福祉サービス事業所に対し、訓練提供支援に係る経費等を補助することで、高次脳機能障害者の社会復帰を促進。
- なお、一部執行率が低い事業に関しては、補助要件等の見直しを図っている。

(ウ)介護料の支給等

継続

要求額:4,458百万円(4,507百万円)

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 99,810円～226,330円
- ・Ⅰ種：月額 85,390円～177,950円
- ・Ⅱ種：月額 42,700円～88,980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:140百万円(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:300百万円(300百万円)

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。

事業の効果検証結果と今後の見直しについて

「令和7年度 第1回被害者保護増進等事業に関する検討会」(R7.7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。	執行率の改善に向け、短期入院協力病院からの要望を踏まえ、令和8年度より 補助対象経費 及び 補助上限額 について一部拡充を検討中。
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。	執行率の改善に向け、短期入所協力施設からの要望を踏まえ、令和8年度より 補助対象経費 及び 補助上限額 について一部拡充を検討中。
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令和7年度より補助率の要件について見直しを行った。	より実態に即した事業となるよう、令和8年度より 補助対象要件 や 補助対象経費等 について 拡充 を検討中。
在宅療養環境整備事業	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令和7年度より補助率の要件について見直しを行った。	より利用しやすい事業となるよう、令和8年度より 補助対象経費等 について 拡充 を検討中。
社会復帰促進事業	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・事業所から地域へ生活を円滑に移行するための環境整備を図るために検討を進める必要がある。	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、自立訓練事業所からの要望を踏まえ、令和8年度より 透減措置の拡充 を検討中。

※「令和7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6年度事業の効果検証結果

参考:予算執行率

	R2	R3	R4	R5	R6
短期入院協力事業	27.9%	25.5%	28.5%	33.8%	41.2%
短期入所協力事業	26.9%	33.3%	20.7%	9.4%	38.5%
自動車事故被害者受入環境整備事業	40.8%	66.7%	38.1%	29.9%	30.8%
在宅療養環境整備事業	-%	-%	-%	28.1%	52.0%
社会復帰促進事業	-%	-%	78.6%	75.9%	91.5%

1. 背景

- 貨物自動車運送事業法の改正により、令和7年4月から貨物軽自動車運送事業に対する安全対策が大幅に強化。貨物軽自動車運送事業者においても事故記録の保存、事故報告書の提出等が義務化され、事故等の端緒監査、改善確認監査を実施する対象事業者が増加し、令和8年度以降は監査数が増加する見込み
- また、大規模の貨物自動車運送事業者でも“不適切な点呼”が発覚するなど、法令遵守への意識が低い事業者への監査・保安体制の強化・拡充が必要
- 現在のアナログをベースとした監査手法と人員では対応することが困難となることが想定され、監査の効率化と増員の抑制を図るため、デジタル化を取り入れた効率的な監査手法の検討が必要

2. 調査内容

①監査業務プロセス等の効率化・標準化のあり方の整理

- ・監査準備、監査方法、監査後の精査の各段階における問題点を洗い出し、デジタルツールを活用するなど監査の効率化・標準化を短期・中期・長期の目標を設定し、達成に向けて講じるべき施策（下記②や③も含む）やロードマップ等を策定するための調査及び検討を行う
- ・監査の各段階における紙でのやりとりを特定しアナログデータのデジタル化に向けた検討を行う

②監査対象事業者の効率的な選定モデルの検討

- ・現時点で保有しているデータ（過去の監査データや事故データ等）をもとに、優先的に監査を実施するべき事業者を可視化できる手法のモデルを構築するための調査及び検討を行う
- ・適切な監査対象を選定するためにどのようなデータを収集・蓄積すべきかの調査及び検討を行う



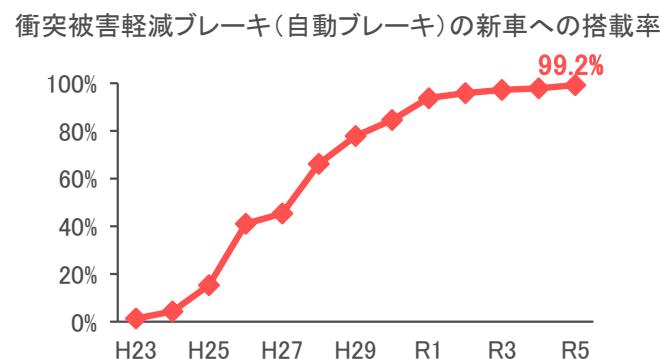
③業務実態を踏まえた貨物軽自動車運送事業者等に対する監査のあり方の整理

- ・上述のデジタル化等の状況の変化を踏まえ、貨物軽自動車運送事業者等に対する監査のあり方（②のモデルの議論も含む）について調査検討を行う。

要求額:873百万円(R7当初額:365百万円、R6補正額:1,050百万円)

背景

- 衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全装置は、整備不良等により誤作動による事故をおこしかねない。
- 自動車に搭載されている故障診断装置(OBD: On-board Diagnostics)にスキャンツールを接続し、故障情報を読み出すことで、必要な整備が可能となり、これにより、先進安全装置の誤作動による事故を未然に防ぐことが可能となる。
- 先進安全自動車の不具合及び事故の発生を防止するためには、スキャンツールを活用した自動車の整備が確実に実施できる環境を構築する必要がある。
- 先進安全自動車の整備環境の確保し、もってこれらの事故を防止するためには、スキャンツールの導入支援及び普及促進のボトルネック調査が不可欠。



スキャンツールの導入支援

- ✓ スキャンツールは、機種ごとに、対象車種、対象装置、実施可能作業等がまちまち
- ✓ 自動車の高度化に伴い、スキャンツールの高機能化及び汎用化が必要



- 自動車の高度化に伴いスキャンツールも高度化し、機種により対応車種や作業可能範囲が異なるため、より幅広い車種の点検や高度な診断等に対応できるようスキャンツール補助制度の見直し

補助率: 購入価格の1/3又は1/4 上限額: 1事業場あたり最大30万円

検査(専用)スキャンツール



OBD検査にのみ利用可能

補助率
1/4

整備・検査兼用スキャンツール



OBD検査、整備の両方に利用可能

補助率
1/3

適切な整備に対応できるようにスキャンツール補助制度を見直すことにより、先進安全自動車の事故を防止

要求額:1,912百万円(1,681百万円)の内数

- 先進安全自動車(ASV)の普及を促進し、事故の削減を図るため、自動車運送事業者に対して、対象装置搭載車と非搭載車の差額補助(1/2)を実施。
- 令和8年度より、補助対象装置に「オートレベリング」を追加予定。

交通政策審議会陸上交通分科会 自動車部会報告書(令和3年6月28日)

・令和12年までに、令和2年比で30日以内交通事故死者数を1,200人削減、重傷者数を11,000人削減

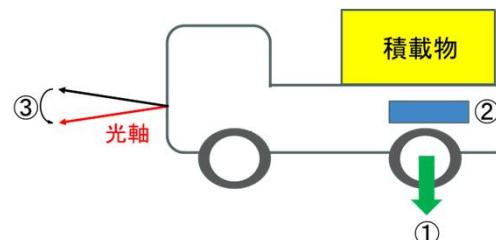
(目標達成に向けて当面講すべき施策)

- 事業用自動車の安全性の向上に資する先進安全技術の普及促進 など**

オートレベリング

【オートレベリングの作動イメージ】

- 荷物の重さにより、車両後部が下がる
- 車両に搭載したセンサにより車両の傾きを検知
- 上を向いた光軸を適切な角度へ自動的に補正



事業用自動車に対するASV装置の導入補助(装置非搭載車との差額補助)

	補助対象装置	補助対象車種	補助率	補助上限
①	衝突被害軽減ブレーキ (歩行者検知機能付き)	3.5トン超のトラック、バス	1/2	100,000円
②	車間距離制御装置 +車線維持支援制御装置	トラック、バス、タクシー		100,000円
③	ドライバー異常時対応システム	トラック、バス、タクシー		100,000円
④	先進ライト	トラック、バス、タクシー		100,000円
⑤	側方衝突警報装置	3.5トン超8トン以下のトラック、バス		50,000円
⑥	後側方接近車両注意喚起装置	トラック、バス		50,000円
⑦	統合制御型可変式 速度超過抑制装置	バス		100,000円
⑧	アルコール・インターロック	トラック、バス、タクシー		100,000円
⑨	道路標識注意喚起装置	トラック、バス、タクシー		30,000円
⑩	車輪脱落予兆検知装置(後付け含む)	トラック、バス		50,000円
⑪	事故自動通報システム(後付け含む)	トラック、バス、タクシー		(後付け以外) 50,000円 (後付け) 30,000円
⑫	オートレベリング(P)	トラック、バス、タクシー		50,000円

国内 適用時期

- 新 型 車:2028年9月
- 継続生産車:2031年9月

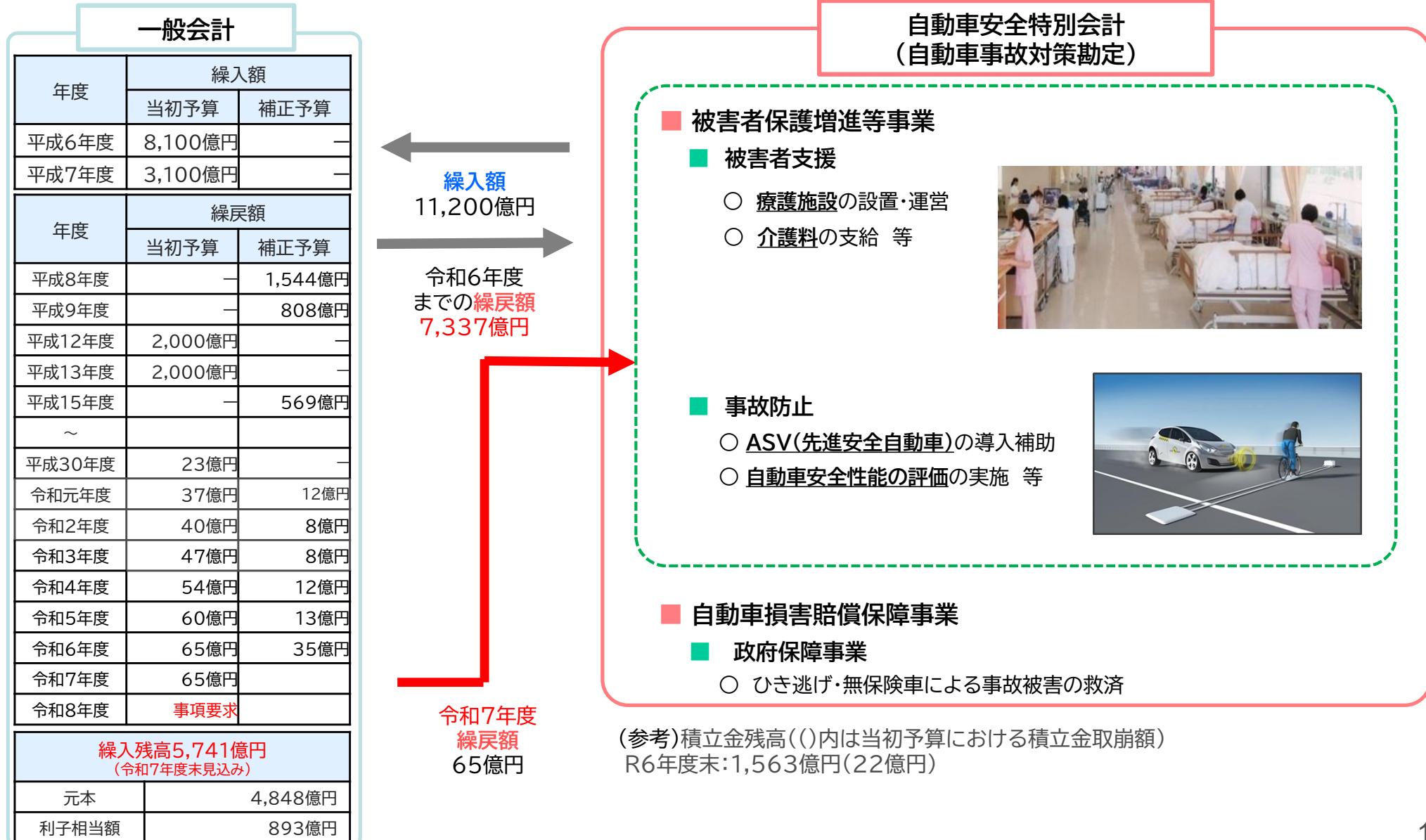
夜間の事故は対向車の前照灯等により発生した可能性があり、平坦な交差点や単路で多く発生。

平成24年～令和3年の夜間における全車種区分の死亡事故件数は1,717件発生。

出典:(公財)交通事故総合分析センター
交通事故統計データ(マクロデータ)

概要

- 一般会計に繰り入れた1兆1,200億円について、5,741億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。

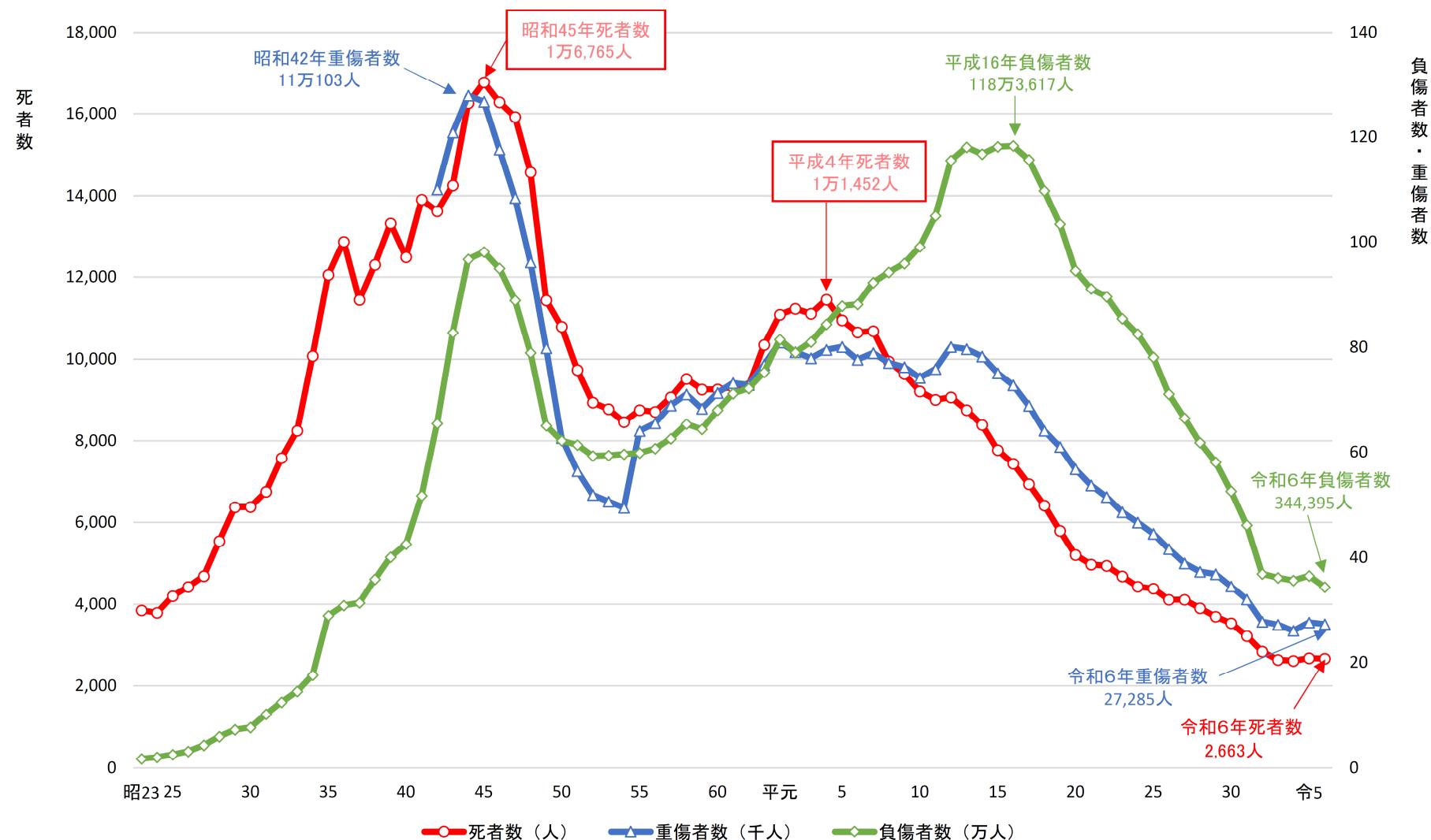


參考資料

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」

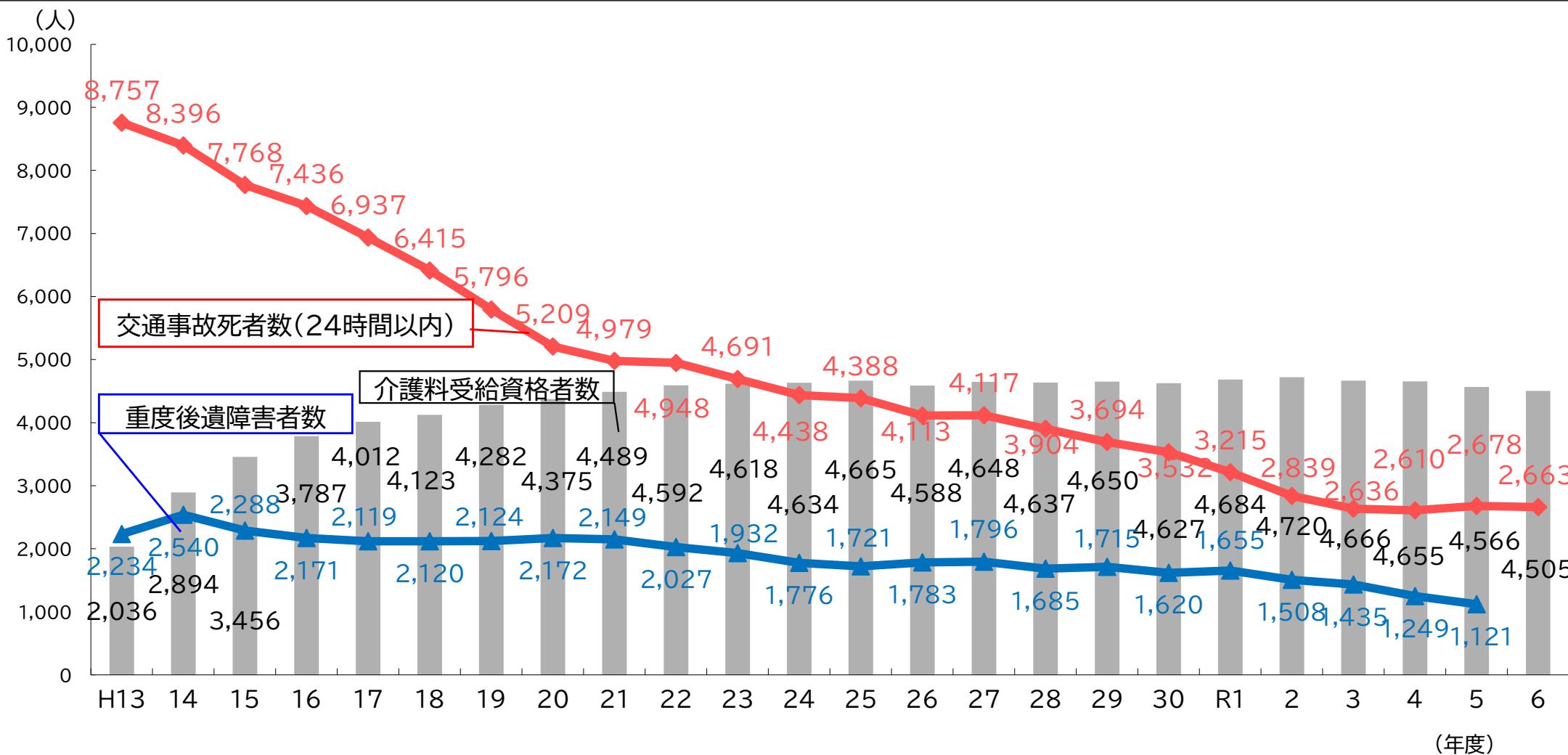
- 令和6年中の死者数は2,663人で、前年比15人、0.6%減
 - 令和6年中の重傷者数は27,285人で、前年比351人、1.3%減



（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)

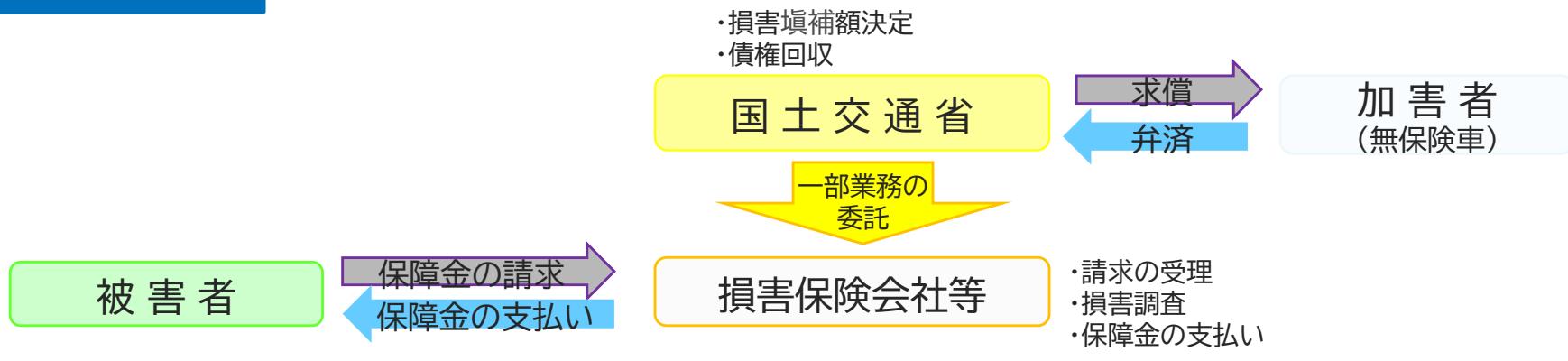
※重度後遺障害者数は、後遺障害等級表(自動車損害賠償保障法施行令別表第一、別表第二)の別表第一に該当する

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墳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	支扱件数	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

・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)