

**令和８年度第１回
被害者保護増進等事業の効果検証に関するワーキンググループ
議事次第**

日 時：令和８年６月３０日（火）

１３：００～１５：００

（Web 会議方式）

（議題）

- １．開会
- ２．被害者保護増進等事業の効果検証について
- ３．事業用自動車総合安全プラン 2030 等について
- ４．意見交換
- ５．閉会

（配付資料）

議事次第

委員等名簿

資料１ 被害者等支援・事故防止の効果検証について

資料２ 事業用自動車総合安全プラン 2030 等について

被害者保護増進等事業の効果検証に関するワーキンググループ

委員等名簿

(敬称略、50音順)

○ 委 員

(有識者)	古笛 恵子	弁護士
	福田 弥夫	八戸学院地域連携研究センター長
	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 被害者等支援・事故防止の 効果検証について

令和8年6月30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【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

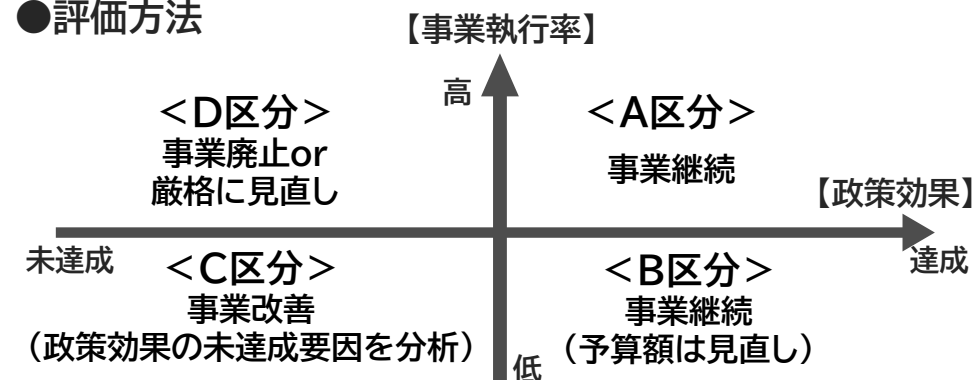
P (計画)

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

事業番号	事業名	事業概要	R8予算額 (億円)	R7年度 評価 (前年度)	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。	87.5億円 の内数	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。
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。	44.6億円	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。
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。	35.5億円	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、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	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。
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。	1.3億円	A (B)	政策効果、事業執行率のいずれも目標値を上回った。さらに効率的に補助金を活用できるようにR8年度より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	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。	1.1億円	A (B)	政策効果、事業執行率のいずれも目標値を上回った。さらに効率的に補助金を活用できるようにR8年度より補助上限額の範囲について見直しを行った。

※被1, 2, 3, 4, 12, 13, 15(ナスバ関係事業)については、ナスバが行う外部有識者を交えたタスクフォース(6/30に提出)による評価を踏まえたものであり、7月中旬頃に評価確定

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	R8予算額 (億円)	R7年度 評価 (前年度)	評価理由
被7	自動車事故被害者受入環境整備事業	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。	4.1億円	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、より実態に即した支援となるようR8年度より補助上限額の逡減措置の廃止及び人件費支援等について見直しを行った。
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。	1.02億円	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。
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。	0.51億円	A (A)	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 (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。
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。	1.44億円	D (A)	1名の脱退者が生じたものの、本事業は交通遺児の安定的な生活を確保するために必要不可欠であり、令和8年度の抜本的な制度の見直しを踏まえ、更なる効果的な事業の実施に努める。

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	R8予算額 (億円)	R7年度 評価 (前年度)	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。	87.5億円の 内数	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年度より本モデル事業を開始して、着実に症例を重ねているところであり、これを踏まえて今後の取組内容を検討していく。
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。	87.5億円の 内数	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。
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。	2.2億円	A (B)	政策効果、事業執行率ともに目標を上回った。なお、より実態に即した支援となるようR8年度より人件費支援について見直しを行った。
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。	1.4億円	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。
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。	4.5億円 ※うち1.5億円は前 年度補正予算より繰 越し	A (C)	広告会社等と連携し様々な広報活動を展開したことにより、ナスバ認知度3割以上及び通常期と比較した広報実施期の自賠ポータル月平均アクセス数2倍以上を達成。自賠制度の理解促進とナスバ認知度向上に向け、更なる周知活動に努める。

被害者等支援・事故防止に係る施策一覧表④

事業番号	事業名	事業概要	R8予算額 (億円)	R7年度 評価 (前年度)	評価理由
被17	先端技術を活用した療養環境の充実化に係る実証事業	自動車事故による重度後遺障害者の療養環境において、介護ロボットの活用による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等について実証を行う。	0.2億円	A (-)	政策効果、事業執行率ともに目標値以上であった。事業を踏まえて、自動車事故による重度後遺障害者の療養環境の更なる充実化を図っていく。
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。	87.5億円 の内数	A (B)	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、今後の技術の進歩に対応するため、評価項目追加の検討が必要。
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。	87.5億円 の内数	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。
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。	19.5億円 の内数	資料2参照	
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。	19.5億円 の内数	資料2参照	

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	R8予算額 (億円)	R7年度 評価 (前年度)	評価理由
事5	無車検車・無保険車 対策	無車検車・無保険車の疑いがある車両のユーザー等へのハガキ送付による注意喚起を行うとともに、警察と連携した街頭検査等により運転者に対して直接指導・警告を行う事業。	1.4億円	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、R8年度は、引き続き加入促進動画なども活用し、デジタル広告や屋外広告、SNS等多様な媒体を通じて、さらなる取り組みの拡充を図る。
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。	3.9億円	資料2参照	
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。	1.3億円	資料2参照	
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。	0.85億円	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。

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	R8予算額 (億円)	R7年度 評価 (前年度)	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。	4.9億円 ※うち1.0億円は 前年度補正予算より繰越し	B (A)	より高機能な先進安全自動車に対応した高度なスキャンツールは、価格が高いため普及が難しいことから令和7年度の執行率は低下、事故車入庫台数は増加。令和8年度事業では、この普及を進めるべく補助上限額等の見直しを実施し高度な安全性を有する自動車の点検・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。	2.5億円	B (B)	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。高齢者の免許返納を効率的に促すため、住民への告知等の優良事例集を作成し展開していく。
事11	貨物自動車運送事業の過積載・過労運転防止事業	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し、収集した情報について、事業規模別・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。	2.0億円	A (-)	政策効果、事業執行率ともに目標値以上であったが、引き続き違反原因行為の通報が生じていることから、交通事故の原因となっている過積載・過労運転等の違反原因行為の撲滅に向けた調査・分析等を実施する必要がある。

令和7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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	76.8 の内数	94.0 の内数	96.6 の内数	90.3 の内数	87.5 の内数
決算額	76.8 の内数	94.0 の内数	96.6 の内数	90.3 の内数	—
予算 執行率	100%	100%	100%	100%	— %

【事業内容】

NASVA

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

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7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

R7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。

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。

予算の概況

(億円)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	40.9	41.3	41.1	45.1	44.6
決算額	39.0	38.7	38.3	43.2	—
予算執行率	95.2%	93.7%	93.2%	95.8%	— %

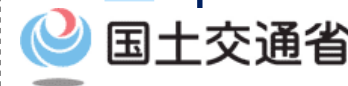


重度後遺障害者

支給



交付



【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

【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

※ 特Ⅰ種：Ⅰ種のうち、自力移動や摂食ができない等の症状があるもの。
Ⅰ種：脳損傷、脊髄損傷及び胸腹部臓器損傷で常時介護を要するもの。
Ⅱ種：〃 〃 〃 随時介護を要するもの。

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7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

R7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

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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	4.4	10.9	6.5	8.2	35.5※
決算額	4.3	5.8	5.3	7.8	—
予算 執行率	97.6%	52.8%	82.1%	95.1%	— %

※うち20.5億円は前年度当初予算及び補正予算より繰り越して執行中

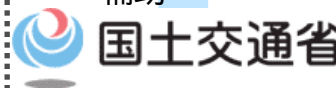


運営委託先

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7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

R7実績 : A

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
(A)

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～R7	R8
予算額	3.0	—	—
決算額	3.0	—	—
予算 執行率	100%	—%	—%

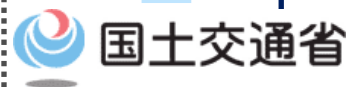


交通遺児等

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7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

R7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

R7実績 : 124

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り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

R7年度の補助上限額引き上げ及び要件緩和により短期入院（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

R7 実績値：75件（参考）R6 実績値：51件

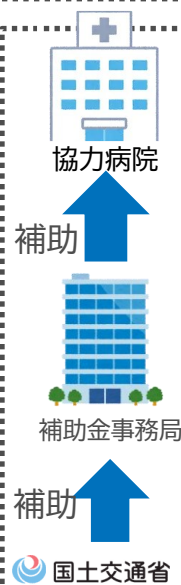
アウトプット指標
（事業執行率）

予算（補助金）執行率 70%以上

予算の概況

（億円）

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	1.7	1.7	1.7	1.5	1.3
決算額	0.5	0.6	0.7	1.2	—
予算執行率	29.4%	35.3%	41.2%	85.4%	—%



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、1/2

補助上限額：400～800万

※R8年度より補助上限額を見直し、500～900万円とした。

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

※R8年度より補助上限額を見直し、1,100万円とした。

評価
（）内は前年度評価

A
（B）

政策効果、事業執行率のいずれも目標値を上回った。さらに効率的に補助金を活用できるようにR8年度より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
(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

R7年度の補助上限額引き上げ及び要件緩和により短期入院(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

R7 実績値:75件 (参考)R6 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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	0.30	1.3	1.3	1.1	1.1
決算額	0.06	0.1	0.5	0.9	—
予算 執行率	20.0%	7.7%	38.5%	87.0%	—%



協力施設

補助



補助金事務局



補助



国土交通省

短期入所協力施設

【補助要件】

短期入所協力施設の指定を受けていること

※入所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、1/2
補助上限額:400～800万円
※R8年度より補助上限額を見直し、500～900万円とした。

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
※R8年度より補助上限額を見直し、1,100万円とした。


評価

()内は前年度評価

A
(B)

政策効果、事業執行率のいずれも目標値を上回った。さらに効率的に補助金を活用できるようにR8年度より補助上限額の範囲について見直しを行った。

実施主体

グループホーム、障害者支援施設(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グループホーム等に対し、介護器具導入や介護人材確保等に係る経費を補助する制度。

対象

グループホーム、障害者支援施設(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

R7年度は説明会の実施及びWAMNETに掲載するなどの新たな周知活動を行ったため、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:56件以上

R7 実績値:78件(参考) R6 実績値:56件 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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	3.7	5.2	5.2	5.0	4.1
決算額	1.4	1.6	1.6	2.7	-
予算執行率	37.8%	30.8%	30.8%	54.0%	-%



グループホーム等



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を受け入れていること等

新設等支援費

【補助対象】

- ・人材雇用費
- ・施設支援費
- ・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:1,500万円

継続経費

【補助対象】

- ・人材継続雇用費
- ・施設支援費
- ・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:1,000万円

※R8年度より人件費支援等の見直し

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、より実態に即した支援となるようR8年度より補助上限額の逡減措置の廃止及び人件費支援等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5年度は6件、令和6年度は8件の取り組みへの支援であったところ、令和7年度は9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

R7実績値: 9件 (参考) R6 実績値: 8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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	0.42	0.82	0.82	0.81	1.02
決算額	0.33	0.62	0.75	0.76	-
予算 執行率	78.6%	75.9%	91.5%	94.9%	-%

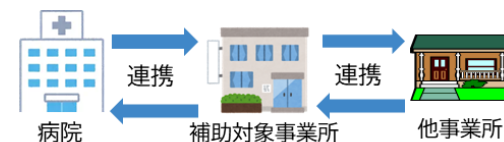


【補助要件】

・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。

予算の概況

(億円)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	0.20	0.17	0.54	0.50	0.51
決算額	0.11	0.13	0.48	0.46	—
予算 執行率	55.0%	76.4%	88.9%	92.0%	—%

R7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

訪問介護等の利用状況及び介護料受給者の介護者なき後の考え等を把握

短期入院・入所事業の執行率低迷要因の分析及び改善策の提言

訪問介護等事業所及びグループホーム等支援の拡充

補助要件等の見直し

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%

R7 実績値:100% (参考) R6 実績値:100% 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

評価
()内は前年度評価

A
(A)

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)

	R4	R5	R6	R7	R8
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

R7 実績値:87.3% (参考)R6 実績値:86.9%

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

加入者への適切な給付を実施しており、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満了月(※)まで給付を継続した割合:100%
※満19歳になった日の属する月

R7 実績:99.7% (参考) R6 実績: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

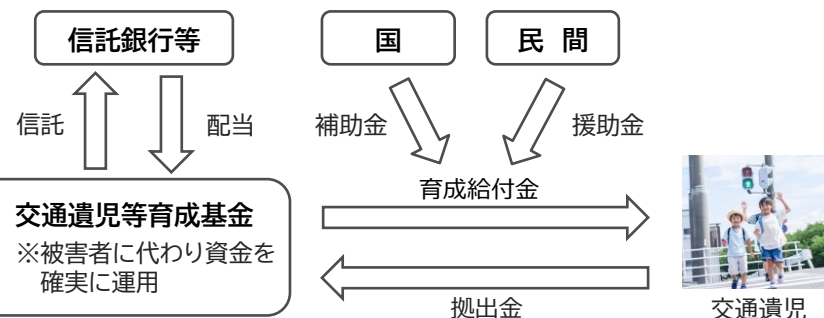
予算の概況

(億円)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	0.23	0.27	0.28	0.29	1.44
決算額	0.19	0.20	0.21	0.23	—
予算 執行率	82.6%	75.9%	75.0%	79.3%	—%

<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

D
(A)

1名の脱退者が生じたものの、本事業は交通遺児の安定的な生活を確保するために必要不可欠であり、令和8年度の抜本的な制度の見直しを踏まえ、更なる効果的な事業の実施に努める。

背景・概要

- (公財)交通遺児等育成基金が実施する「交通遺児育成給付金支給事業」は、昭和55年の制度創設以降給付金水準が据え置かれていたが、令和7年5月「(自)新しい資本主義実行本部」の提言(※)等を踏まえ、現下の物価高騰等に対応すべく給付金額を引き上げ交通遺児等への支援を強化

※「新しい資本主義実行本部提言」(令和7年5月15日) II-(1)全省庁における予算・税制・公的制度の閾値の総点検と見直し

(中略) 交通遺児に給付される育成給付金は、拠出金、民間資金と国庫補助等によって賄われる支給額が40年以上据え置かれており、近年の物価高騰の中、約95%が母子家庭である交通遺児の生活環境は厳しい状況にある。

給付額の増額

- 令和8年度より、制度創設時の昭和55年度からの物価上昇率を踏まえ、月額22,700円の給付金増額を実施
育成給付金月額

年 齢	0～6歳	6歳1ヶ月～9歳	9歳1ヶ月～12歳	12歳1ヶ月～15歳	15歳1ヶ月～19歳
月額(増額前)	32,000円	40,000円	45,000円	55,000円	70,000円
月額(増額後)	54,700円	62,700円	67,700円	77,700円	92,700円

給付金受給者からの喜びの声

○加入者Aさまのお母さまより

進路を決定しなければいけない時期に主人を亡くし、音楽コースへ進学しようとしていた娘はあきらめて普通科へ進路変更をしようとしていました。

しかし娘の音楽への思いや夢をあきらめさせるのは親としてさせてはいけないと思い、当初の希望通り音楽コースのある高校へ進学しました。音楽漬けの毎日とても楽しく高校生活を送っています。

○完了者Bさまのお母さまより

娘は現在、第一志望としていた大学に入学し、充実した学生生活を送っています。

○完了者Cさまより

父が亡くなった時、医師になることを心に決め地元の私立中高一貫校に入学し卒業できましたのは、この基金のおかげでした。

○完了者Dさまより

私は将来、臨床検査技師になり、検査をして患者さんの病気の早期発見、治療に貢献できるようになりたいと思っています。そのため、給付金のご支援をいただき、臨床検査技術学科で学んでいます。給付金のご支援のおかげで現在は学業に専念することができています。

※出典:「スマイルズ*基金だより 2026年新年号」(公財)交通遺児等育成基金

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。

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7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

R7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

予算の概況

(億円)

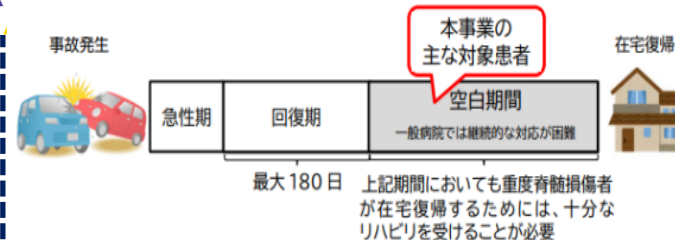
	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	—	94.0 の内数	96.6 の内数	90.3 の内数	87.5 の内数
決算額	—	94.0 の内数	96.6 の内数	90.3 の内数	—
予算 執行率	—	100%	100%	100%	— %



交付



【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)

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年度より本モデル事業を開始して、着実に症例を重ねているところであり、これを踏まえて今後の取組内容を検討していく。

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
保障制度参事官室

事業／制度概要

目的・
必要性

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

対象

ナスバにおいて設置・運営している療護センター

事務・事業
スキーム

毎年度所要額を申請し、交付決定された予算をもって事業を実施。

妥当性

遷延性意識障害者に安全・安心して、質の高い治療・看護を提供することが必須、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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	—	94.0 の内数	96.6 の内数	90.3 の内数	87.5 の内数
決算額	—	94.0 の内数	96.6 の内数	90.3 の内数	—
予算 執行率	—	100%	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7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

R7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、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。

背景・概要・必要性

- 千葉療護センターは昭和59年の開設後42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

建替え事業費見込み(R8.4時点)

年度	建替え費用
R8年度	約15億円
R9～12年度	約40～65億円／年

※現時点で、事業費総額は約200億円程度の見込み



<完成イメージ>

機能強化のポイント

利用者ニーズへの対応

- リハビリ等の充実
- 患者のプライバシーへの配慮
- 感染症対策 等

ポイント①

- **リハビリテーションスペースの充実**
 - ✓ 病棟とリハビリ室を隣接させ、利便性を向上
 - ✓ リハビリスペースを現行の2倍程度に拡充
- **患者に配慮した病棟運用**
 - ✓ ワンフロア病棟を継承しつつ、プライバシーに配慮した簡易仕切りを設置
 - ✓ 感染症発生時には細かいゾーニングが可能



患者を見守るワンフロア病棟

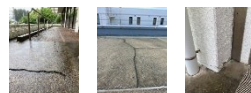


見通しを確保したスタッフステーション

施設の老朽化

顕在化している経年劣化への対応

- 災害への確実な対応
- 入院生活の充実
- 必要な機能の確実な確保 等



施設の老朽化の例(亀裂、ひび割れ等)

ポイント②

- **災害を想定した施設づくり**
 - ✓ 免震構造および液状化抑制
 - ✓ 高潮による浸水被害対策のための機能配置
- **入院生活を充実させる病棟構成**
 - ✓ 患者の専有スペースの拡充
 - ✓ デイルームや家族交流スペースの新設
 - ✓ 外気浴スペースや散歩コースの充実



スタッフステーションからリハビリ室までの見通し
<施設構成イメージ>

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

R7年度は説明会の実施及びWAM NETに掲載するなどの新たな周知活動を行ったため、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・強化実施目標件数:88件以上

R7 実績値:142件 (参考)R6 実績値:96件 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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	—	2.4	2.5	2.1	2.2
決算額	—	0.7	1.3	2.1	—
予算 執行率	—%	29.2%	52.0%	100%	—%



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】

- ・人材継続雇用費
- ・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:200万円

※R8年度より人件費支援の見直し

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。なお、より実態に即した支援となるようR8年度より人件費支援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7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

R7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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	—	1.8	1.8	1.8	1.4
決算額	—	0.2	0.4	0.5	—
予算 執行率	—	9.3%	22%	28%	— %



給付



補助



令和8年4月1日現在 15団体

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・ハーグ
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者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
高次脳	(一社)高次脳機能障害者の会ひろしま ぴあーず
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。

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4回)を開催。

○意見交換会(R7.11.7及び12.4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。

○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)



自動車事故被害者受入環境整備事業(被7)

在宅療養環境整備事業(被14)

○補助制度に関する説明会(web)

事業所向けの補助制度に関する概要説明会(各2回)を開催。

○事業周知の強化

WAM NET上に公募の知らせの掲載及びWAM NET登録事業所へのメールマガジンの配信を行い周知の強化を実施。

社会復帰促進事業(被8)

○意見交換会(R7.9.18実施/web)

社会復帰促進事業に取り組む自立訓練事業所(9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(R8.2.26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、R7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(R6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)



令和6年度
自動車事故による高次脳機能障害者の方に向けた
「社会復帰促進事業」
好事例集

令和6年3月
物流・自動車局 保障制度事業官室

国土交通省

※この他、R8年度より、各種補助事業(被5、6、7、8、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の認知度3割以上。
または、自賠責制度の周知について、通常期と比較して広報活動実施期の自賠責ポータル月平均アクセス数約2倍以上。

アウトプット指標
(事業執行率)

ナスバ認知度:30.6% ※R6年度:24.5%

予算執行率:70%以上

予算の概況

(億円)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	—	6.7	4.0	3.0	4.5※
決算額	—	6.5	2.7	2.9	—
予算 執行率	—	97.0%	67.3%	97.2%	—%

※ うち1.5億円は前年度補正予算より繰り越して執行中

自賠責制度周知

・ポスター等の制作及び屋外広告



<自賠責ポスター>



<屋外広告>

・街頭取締及び販売店指導



<街頭取締>

・WEB/SNS広告及びポータルサイトでの周知



<自賠責ポータルサイト>

ナスバ認知度向上

・ポスター制作及びイベント出張



<ナスバポスター>



<イベント出張>

・テレビCMや情報誌等への掲載



<日経ビジネス>



<テレビ番組出演CM>

・関係機関との連携



<日弁連での研修>

評価

()内は前年度評価

A
(C)

広告会社等と連携し様々な広報活動を展開したことにより、ナスバ認知度3割以上及び通常期と比較した広報実施期の自賠責ポータル月平均アクセス数2倍以上を達成。自賠責制度の理解促進とナスバ認知度向上に向け、更なる周知活動に努める。

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。
- 本調査開始以降初めて、ナスバを「知っている」との回答者数が全体の1割を超えた。
- 地域別では西日本、年齢別では10代・60・70代の認知度が低い傾向にある。

調査概要

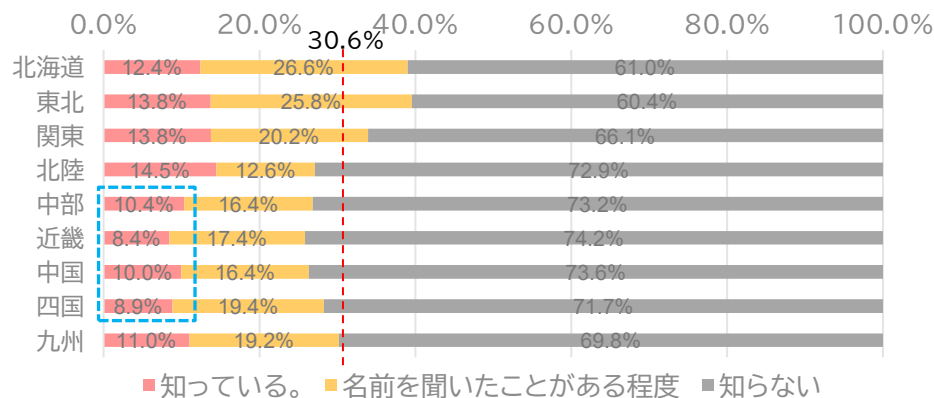
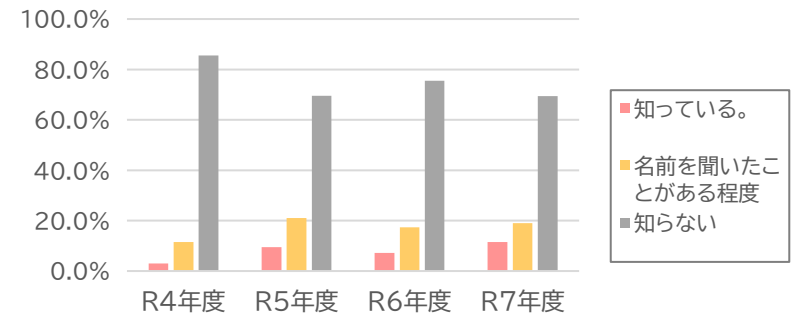
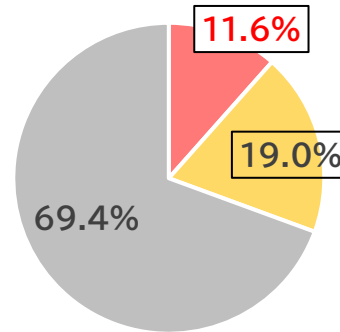
- 調査手法 インターネット調査(楽天インサイトパネル)
- 調査実施日 令和7年12月15日(月)～19日(金)(5日間)
- 対象者 全国の16～79歳男女
関連業種(自動車関連業、保険業、広告業、調査業)は排除
- 回収数 3,261件

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。

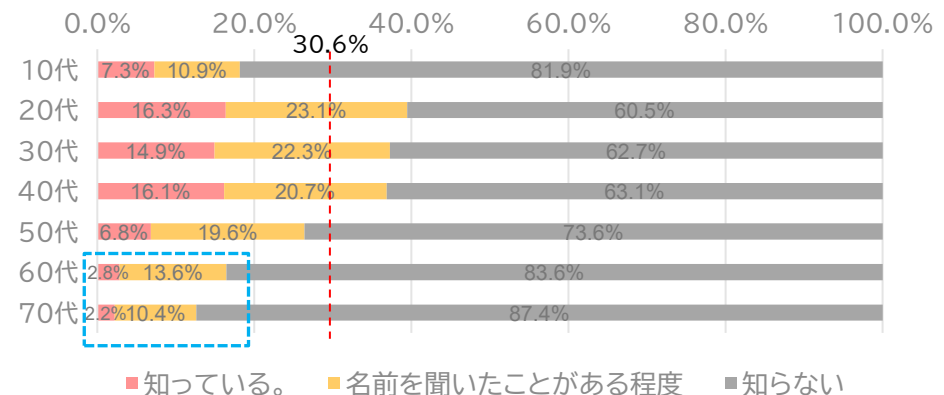
ナスバの認知度

(令和4年度) (令和7年度)
14.4% → 30.6%
約16.2ポイント増



特に西日本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(60代、70代)の認知度が特に低い傾向。

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。

効率性

専門知識を有する事業者や実証環境となる療護施設等と連携して実証調査を実施している。

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等の数：合計6件以上

R7実績：11件

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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	—	—	—	1.2	0.2
決算額	—	—	—	1.1	—
予算 執行率	—	—	—	91.7%	—

調査

重度後遺障害者の療養環境において、介護ロボット技術を実証的に導入し、職員や介護者等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

実証環境



療護施設

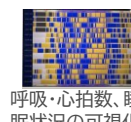


在宅介護者等

実証の様子



移乗支援(非装着型)



呼吸・心拍数、睡眠状況の可視化



おむつ交換時期の検知

見守り支援・排泄支援
(非侵襲型センサー)

導入効果

- ・ 身体負担の軽減
- ・ 人員・工数の効率化
- ・ 安全性の向上
- ・ ケア及びリハビリの質の向上

等

今後の方向性

- ・ 導入効果の横展開
- ・ その他導入促進策の検討

評価

A
(-)

政策効果、事業執行率ともに目標値以上であった。事業を踏まえて、自動車事故による重度後遺障害者の療養環境の更なる充実化を図っていく。

事 1

独立行政法人自動車事故対策機構 運営費交付金(自動車アセスメント関係)

実施主体

独立行政法人自動車事故対策機構(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

国土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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	76.8 の内数	94.0 の内数	96.6 の内数	90.3 の内数	87.5 の内数
決算額	76.8 の内数	94.0 の内数	96.6 の内数	90.3 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
R7実績:82.7%

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
R7実績:8車種

評価
()内は前年度評価

A
(B)

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、今後の技術の進歩に対応するため、評価項目追加の検討が必要。

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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	76.8 の内数	94.0 の内数	96.6 の内数	90.3 の内数	87.5 の内数
決算額	76.8 の内数	94.0 の内数	96.6 の内数	90.3 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)

自動車輸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

R6実績:指導講習 4.53、適性診断 4.63

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

R6実績:527,003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

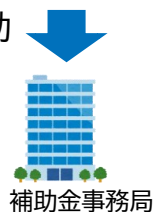
(億円)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	8.8の内数	13.3の内数	13.3の内数	19.5※の内数	
決算額	7.7の内数	12.6の内数	13.3の内数		—
予算執行率	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

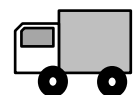
国土交通省

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】



※令和7年度より、対象装置として道路標識注意喚起装置を追加予定。

資料2参照

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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	8.8の内数	13.3の内数	13.3の内数	19.5※の内数	
決算額	7.7の内数	12.6の内数	13.3の内数		—
予算 執行率	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

資料2参照

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。

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

R7実績 無車検:無保険 是正割合 35.7%

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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	1.2	1.5	1.5	1.4	1.4
決算額	1.1	1.2	1.3	1.2	-
予算 執行率	91.7%	80%	86%	85.7%	-%

ユーザーへの注意喚起による是正

対象車両を抽出



是正を求めるハガキを送付



是正状況の確認



街頭検査における取締り

①ナンバー撮影



②車検切れ車両の捕捉

④指導・警告



③引き込み

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、R8年度は、引き続き加入促進動画なども活用し、デジタル広告や屋外広告、SNS等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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	0.87	3.9	4.8	3.5	
決算額	0.62	1.5	4.3		—
予算 執行率	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

資料2参照

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公表することにより、事故削減につなげていくことを目的とする事業。

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

対象

自動車運送事業者

事務・事業
スキーム

随意契約において本事業を担うこととなった民間機関において調査研究を実施。

妥当性

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

効率性

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

予算の概況

(億円)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	0.57	1.3	1.8	1.3	
決算額	0.57	1.3	1.7		—
予算 執行率	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)

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対策の提言 5件

資料2参照

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。

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。

R7実績(R2対比):30日以内死者数-327人,重傷者数-212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

R7実績:1件あたり64項目程度

予算の概況

(億円)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	0.20	0.81	0.81	0.82	0.85
決算額	0.19	0.79	0.80	0.78	—
予算 執行率	95.0%	97.5%	99.0%	95.1%	—%

国土交通省から委託を受けた者

これまでにない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
()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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	—	4.8	6.8	14.2※1	4.9※2
決算額	—	3.3	6.2	8.0	—
予算執行率	—	68.8%	91.2%	56.3%	—%

※1うち10.5億円は前年度補正予算より繰り越して執行

※2うち1.0億円は前年度補正予算より繰り越して執行

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

※R8年度より補助上限額を30万円（従来15万円）とした。

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)

R7実績:74.62台 R6実績:72.39台 R5実績:73.38台 R4実績:74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

B
(A)

より高機能な先進安全自動車に対応した高度なスキャンツールは、価格が高いために普及が難しいことから令和7年度の執行率は低下、事故車入庫台数は増加。令和8年度事業では、この普及を進めるべく補助上限額等の見直しを実施し、高度な安全性能を有する自動車についても、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。

アウトカム指標
(政策効果)

高齢者の免許返納割合の増加

R7実績：参加した地方公共団体の平均返納率の増加率0.29ポイント(R6:2.07%→R7:2.36%)は、全国平均の増加率0.01ポイント(R6:2.03%→R7:2.04%)を上回る。

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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	－	3.7	5.0	2.5	2.5
決算額	－	0.9	1.8	1.6	－
予算 執行率	－%	24%	36%	64%	－%

【事業内容】

地方公共団体が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対して支援を行うとともに、高齢者が自主的に運転を取りやめ公共交通機関等で移動する生活を体験する運転免許返納トライアルを実施する。その上で、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。

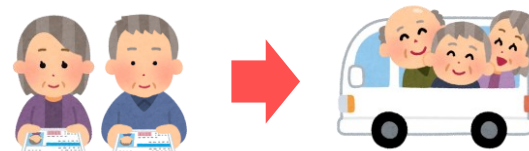


国土交通省

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



※ R9以降の効果検証では、R7から実施しているアンケートの項目である「交通割引が返納のきっかけになった」及び「トライアル参加者の返納意向」の割合の昨年度比増加率をアウトカム指標に追加する予定。

評価
()内は前年度評価

B
(B)

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。高齢者の免許返納を効果的に促すため、住民への告知等の優良事例集を作成し展開していく。

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。

効率性

所要の予算で大きく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)

貨物自動車運送事業者向けの違反原因行為の実態調査(悉皆調査)における、①過積載運送の指示・容認及び②長時間の荷待ちの通報件数の減少。

R7実績:

過積載運送の指示・容認:80件(R6実績141件)、
長時間の荷待ち:731件(R6実績1,101件)

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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	—	—	—	3.0	2.0
決算額	—	—	—	3.0	—
予算 執行率	—	—	—	100%	—

<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、事業規模別・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。



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、引き続き違反原因行為の通報が生じていることから、交通事故の原因となっている過積載・過労運転等の違反原因行為の撲滅に向けた調査・分析等を実施する必要がある。

令和8年度に新規で行う事業について

実施主体

企画競争入札等により選定された者

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

貨物自動車運送事業法の改正により、令和7年4月より貨物軽自動車運送事業に対する安全対策が大幅に強化。これに伴い、令和8年度以降は監査数が急増する見込み。また、大規模の貨物軽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がある。

対象

委託先(調査会社)

事務・事業
スキーム

物流・自動車局安全政策課において調査会社を調達の上、調査を実施。

妥当性

優先的に監査を実施すべき事業者を効率的に選定するなど、監査の効率化に資する調査を実施することにより、事業用自動車に係る事故の未然防止及び事故の削減に寄与する。

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。

アウトカム指標
(政策効果)

(資料2の議論を踏まえ設定)

アウトプット指標
(事業執行率)

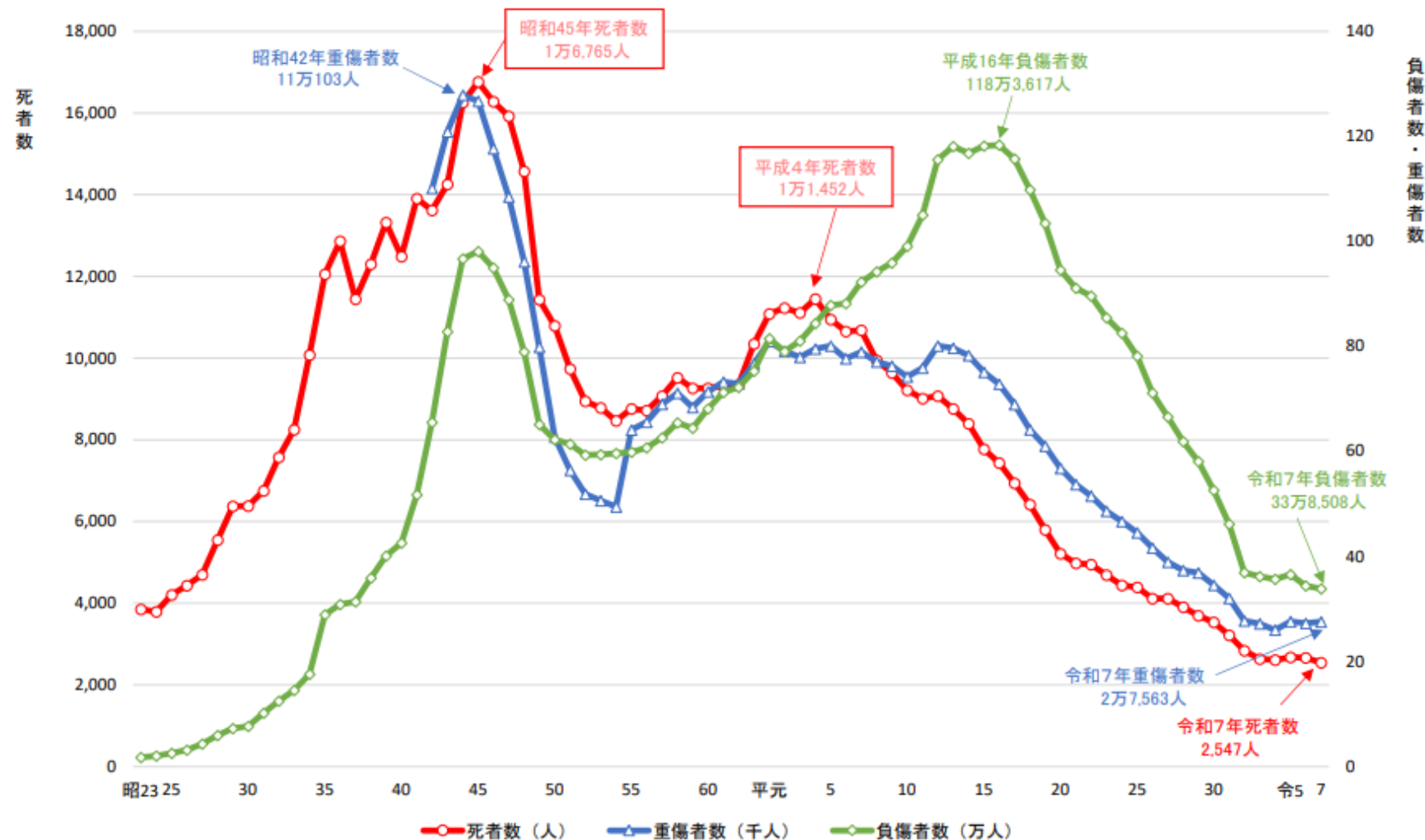
(資料2の議論を踏まえ設定)

参考資料

交通事故の概況

警察庁資料「令和7年における交通事故の発生状況について」

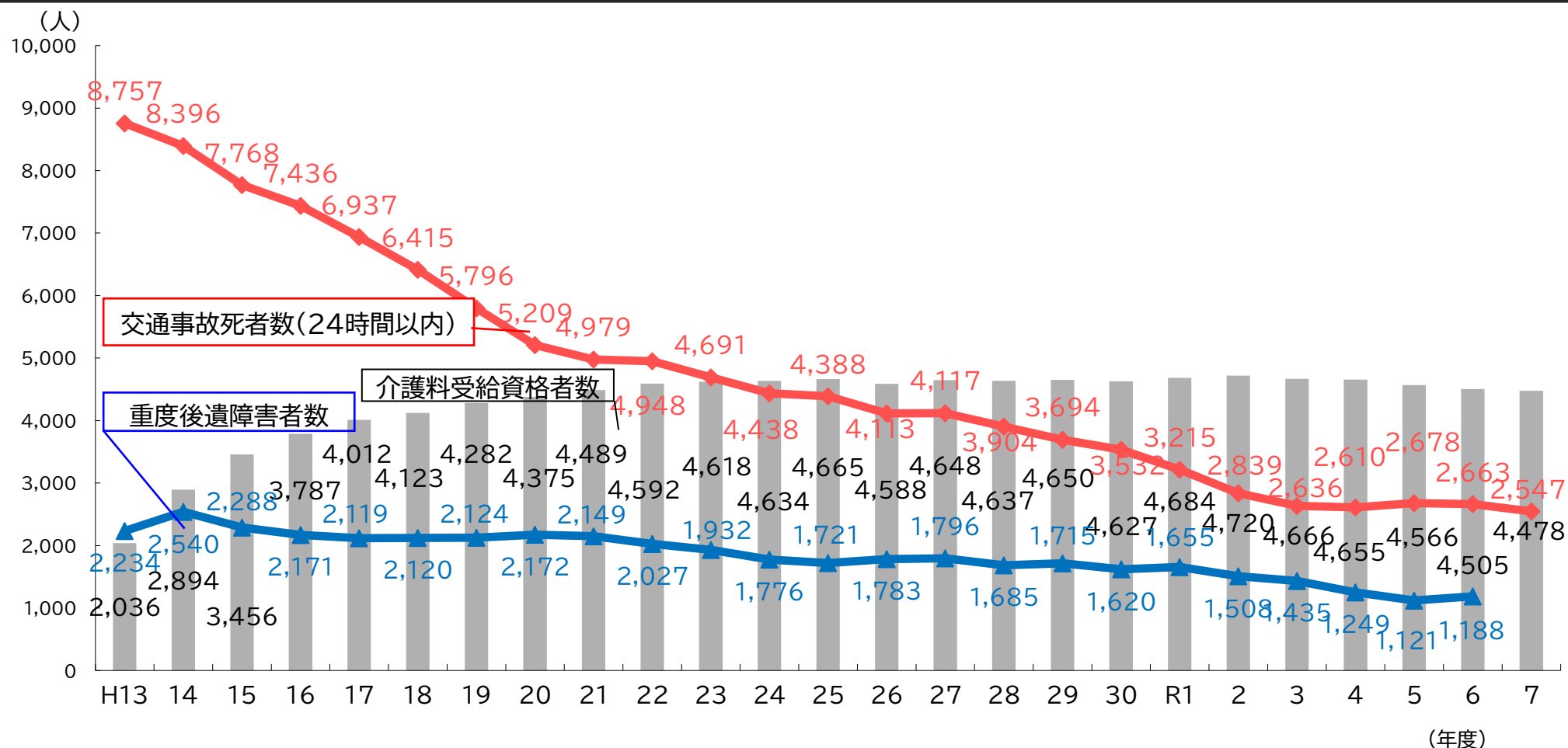
- 令和7年中の死者数は2,547人で、前年比116人、4.4%減
- 令和7年中の重傷者数は27,563人で、前年比278人、1.0%増



(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

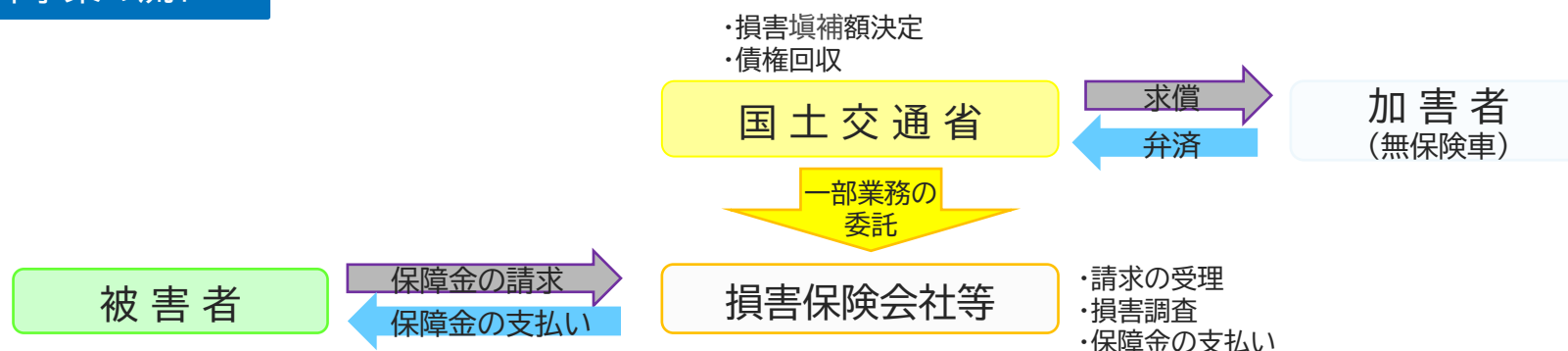
※介護料受給資格者数は独立行政法人自動車事故対策機構による介護料受給資格認定を受けている人数(年度末時点)

※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
令和7年度	ひき逃げ	225	208	111
	無保険	157	79	334
	合 計	382	287	444

(各年度 年度末時点)

※支払保障金額の合計は、端数処理により内訳と一致しない場合がある。

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8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)

資料2 事業用自動車総合安全プラン 2030等について

令和8年6月30日
物流・自動車局

各事業(事3、4、6、7)の現状と今後について

- 政府としては、交通事故削減のため「交通安全基本計画(総理大臣ヘッダの会議体で決定)」を政府計画として策定している。最新の計画である第12次交通安全計画(2026～2030)は昨年度3月末に策定済。
- また、国土交通省においては、有識者等からなる委員会(業界団体含む)(以下、「同委員会」という。)において、上述の交通安全基本計画と紐づく形で、事業用自動車総合安全プランの策定・実行を行っている。同プランにおいては、事業用自動車の交通事故件数等を目標値※として設定するとともに、事故削減に向けて様々な取組(国だけでなく業界も実施。各事業(事業3、4、6、7)も含む)を掲げている。

※同プランの目標値は、交通安全基本計画に掲げる交通事故のない社会を目指した意欲的な目標である点に留意する必要



- 上記を踏まえ、各事業については、事業用自動車総合安全プラン2025(2021～2025)の目標値をアウトカム指標として用いてきたところ。



- 事業用自動車総合安全プラン2025の目標値については、22の目標値のうち6つの指標については達成。
- 事業用自動車による事故件数は長期的に見ると減少傾向であり、事故防止対策事業として実施している衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の導入も事故件数の減少に寄与。
- 新たな自動車事故被害者を生まないためにも、被害者支援と共に事故防止対策事業を着実に実施することが重要。
- なお、各事業に即した更なる効果の把握を図るために新たなアウトカムの導入について検討しており、今後、検討会での報告を予定。

- 事業用自動車による事故を削減するため、関係者（行政・事業者・利用者）が講ずべき施策を明確化・可視化。
- 策定にあたっては、**新型コロナウイルス感染症や激甚化・頻発化する災害等**、事業環境の変化を考慮。（令和3年3月30日公表）

ポイント

- 依然として発生する**飲酒運転、健康起因事故**等への対策、**先進技術の開発・普及**を踏まえた対策、**超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化**を踏まえた事故防止対策
- 新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、**新たな日常**への移行に伴う事業環境変化における安全対策
- **重傷者数に対する削減目標**とともに、業態毎に一層の事故削減を図るため、**各業態の特徴的な事故に対する削減目標**を設定

【重点施策】

1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

- ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と付帯作業の増加への対応
- ・激甚化・頻発化する災害への対応 等

2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

- ・飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応
- ・社会的関心の高まる「あおり運転」への対応 等

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・ICTを活用した高度な運行管理の実現
- ・無人自動運転サービスに向けた安全確保 等

4. 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

- ・依然として多発する乗合バスの車内事故への対応
- ・高齢運転者事故への対応 等

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

- ・各業態の特徴的な事故への対応
- ・健康に起因する事故の増加への対応 等

6. 道路交通環境の整備

- ・高速道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する 等

【事故削減目標】

＜全体目標＞

- ① 24時間**死者数225人以下**、バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
- ② **重傷者数2,120人以下**
- ③ **人身事故件数16,500件以下**
- ④ **飲酒運転ゼロ**

＜各業態の個別目標＞

- 【乗合バス】**車内事故件数85件以下**
- 【貸切バス】**乗客負傷事故件数20件以下**
- 【タクシー】**出会い頭衝突事故件数950件以下**
- 【トラック】**追突事故件数3,350件以下**

事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会

委員長	野尻 俊明	流通経済大学 名誉教授
委員	池田 隆	(独法) 自動車事故対策機構 理事 (事故防止担当)
	石指 雅啓	(公社) 日本バス協会 理事長
	稲垣 誠	(一社) 全国個人タクシー協会 専務理事
	江坂 行弘	(一社) 日本自動車工業会 常務理事
	重田 雅史	(公社) 全日本トラック協会 理事長
	酒井 一博	(公財) 大原記念労働科学研究所 主管研究員
	島 雅之	(一社) 日本自動車整備振興会連合会 専務理事
	坪田 郁子	(公社) 全国消費生活相談員協会 理事長
	寺田 一薫	福島学院大学マネジメント学部地域マネジメント学科 教授
	永井 正夫	東京農工大学 名誉教授
	新田 慎二	(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会 理事長
	蒔田 純司	全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局長

(五十音順、敬称略)

自動車運送事業安全対策検討会

座長	酒井 一博	(公社) 大原記念労働科学研究所 主管研究員
委員	秋山 利裕	(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会交通安全委員会委員長
	小川 和久	東北工業大学総合教育センター教授
	加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
	鷲川 陽一	(公社) 全日本トラック協会交通対策委員会委員
	田久保 宣晃	(公財) 交通事故総合分析センター研究部次長兼研究第一課長
	寺田 一薫	福島学院大学マネジメント学部地域マネジメント学科教授
	濱田 尚人	(独法) 自動車事故対策機構理事 (事故防止担当)
	林 則光	(一社) 日本自動車工業会安全技術・政策委員会大型車部会長
	山内 義昭	(公社) 日本バス協会安全輸送委員会副委員長

(五十音順、敬称略)

プラン2025での目標値の達成状況

令和7年度第1回「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」資料2 p.3 を踏まえ作成

● プラン2025において設定した目標について、達成状況は以下のとおりである(6件／22件達成)

		全体目標					各業態の個別目標
		24時間死者数 (30日以内死者数)	重傷者数	人身事故 件数	飲酒 運転	乗客 死者数	
全体	目標	225人以下 (260人以下)	2,120人以下	16,500件 以下	0件		
	実績	286人 (325人)	1948人	22,623件	37件		
バス	目標	10人以下	150人以下	800件以下	0件	0人	
	実績	11人	125人	1,027件	0件	0人	
乗合バス	目標						車内事故件数 85件以下
	実績						280件 ※発進時における事故108件
貸切バス	目標						乗客の負傷事故件数 20件以下
	実績						21件
タクシー	目標	25人以下	690人以下	6,600件以下	0件	0人	出会い頭衝突事故件数 950件以下
	実績	47人 ※路上横臥者の死亡事故18人含む	614人	8,056件	2件	3人	1,423件
トラック	目標	190人以下	1,280人以下	9,100件以下	0件		追突事故件数 3,350件以下
	実績	228人 ※路上横臥者の死亡事故13人含む	1209人	13,540件	35件		5,442件 (軽以外：3,870件 軽：1,572件)

- 事業用自動車による事故を削減するため、関係者（行政・事業者・利用者）が講ずべき施策を明確化・可視化。
- 策定にあたっては、**より深刻化する自動車運送事業の人手不足等**、事業環境の変化を考慮

ポイント

- **運転者の高齢化等に伴う人手不足**への対応として、**健康に起因する事故対策・経験が未熟な運転者への安全対策**等を推進。
また、**運行管理の高度化を更に推進**し、従前と同等以上の安全性を確保しながら効率的な輸送を実現
- 近年増加している**軽貨物の事故削減**に向け、**新たに軽貨物の目標をトラック(軽除く)と分けて設定**
- 施策効果を適切に評価できるよう、外部要因による事故件数等の変動影響を抑えた**総走行距離あたりの目標指標**も併記

【重点施策】

1. 自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進

- ・運行管理者・運転者等の行動変容
- ・利用者等の行動変容 等

2. 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

- ・悪質違反・重大事故の再発防止のための啓発
- ・監査体制等の強化 ・貨物軽事業者に対する安全対策の強化 等

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・運行中も含めた運行管理の高度化
- ・先進安全技術の更なる性能向上・普及促進
- ・自動運転車両等の普及促進 等

4. 少子高齢社会における事故の防止対策の推進

- ・健康起因事故対策の推進
- ・経験が未熟な運転者への安全対策の徹底 等

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と安全体質の継続的強化

- ・各業態、各地域の特徴に応じた事故分析・対策の検討
- ・貨物軽事業の事故の実態把握 等

6. 道路交通環境の改善

- ・高速道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する 等

【事故削減目標】

＜全体目標＞

- ① 24時間**死者数225人以下**(0.31人/億km以下)
バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
- ② **重傷者数1,740人以下**(2.39人/億km以下)
- ③ **人身事故件数16,500件以下**(22.68件/億km以下)
- ④ **飲酒運転ゼロ**

＜各業態の個別目標＞

- | | |
|-------------|--|
| 【乗合バス】 | 車内事故件数85件以下 (3.23件/億km以下) |
| 【貸切バス】 | 乗客負傷事故件数20件以下 (2.16件/億km以下) |
| 【タクシー】 | 出会い頭衝突事故件数950件以下 (17.21件/億km以下) |
| 【トラック(軽除く)】 | 追突事故件数2,380件以下 (4.12件/億km以下) |
| 【軽貨物】 | 追突事故件数970件以下 (16.52件/億km以下) |

- 次期プランにおいてもプラン2025同様にPDCAの枠組みで進めて行く
- 「目標達成のための方向性について」(重点施策)の中から、各業界において特に優先的に取り組む項目を決め、毎年、目標値の達成状況等のフォローアップを行うとともに、必要に応じ計画の具体策の追加、修正等を随時行っていくこととする

【次期プランの構成案】 ※赤字部分が今回新規又はプラン2025からの変更箇所(事務局案)

事故削減目標の設定(Plan)

・24時間死者数等の全体目標に加え、乗合バスの車内事故件数、**軽貨物の追突事故件数**等各業態の個別目標をそれぞれ設定

目標達成のための方向性について(Do)

1. 自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進
2. 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶
3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進
4. 少子超高齢社会における事故の防止対策の推進
5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と安全体質の継続的強化
6. 道路交通環境の改善



各業界において
特に優先的に取り組む項目を設定



本プランのフォローアップ(Check,Act)

- ・ 毎年、施策の進捗状況、目標・**特に優先的に取り組む施策**の進捗等についてより詳細に確認し、必要に応じ、特に優先的に取り組む項目の変更、取組の改善・新たな取組についても議論

行政と関係者で取組連携を図りながら事故削減に効果的な対策を推進し、目標達成に向けて取り組んでいく

自動車事故防止対策事業の重要性

- 今まで実施してきた本事業により、事業者からは、安全性の向上等を実感する声が挙がっている。
- また、今後の方向性(安全プラン2030)を議論する有識者委員会においては、委員から以下のコメントを受けている
 - 引き続き、事故防止に向け同様の取組が必要
 - 安全プラン2030における新たな目標値については意欲的と考えられる

○ 補助対象装置を導入した運送事業者の声(抜粋)

- デジタコ(デジタル式運行記録計)を導入したことにより
 - 正確な労務管理等が出来るようになり安全性が増した。また、車両の動態管理が可能となったため、急な事象にも対応できるようになり、安全に対する意識が高まった。
 - 運転操作(急旋回、急加速・急減速等)や法令遵守状況(速度、休憩の取得状況等)を客観データとして可視化できるようになった。その結果、安全指導に効果的に活用され、運転者の安全運転に対する意識向上にもつながっている。
- 自動点呼機器を導入したことにより、運転者の健康管理の意識が高まり通院に繋がったほか、運行管理者の帰庫待ちのための残業時間が減った。
- 運転手の負担を軽減する装置(LDW(車線逸脱警報)、ACC(車間距離制御装置)等)は、長距離運転や渋滞時に有効だと感じる。

○ 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会における委員発言(抜粋)

- 先進安全技術の更なる性能向上・普及促進について、交通事故を削減するうえで非常に重要である。
- 事故防止という観点では、中小事業者への支援が重要である。
- 厚労省が公表した過労死等の状況について、道路貨物運送業では、脳・心臓疾患及び精神障害に関する件数が多い状況あることを踏まえ対策が必要ではないか。
- 安全プラン2030については意欲的な内容となっており、特に最近の事故状況を踏まえた目標設定は評価できる。

○ 労働組合からの要請(抜粋)

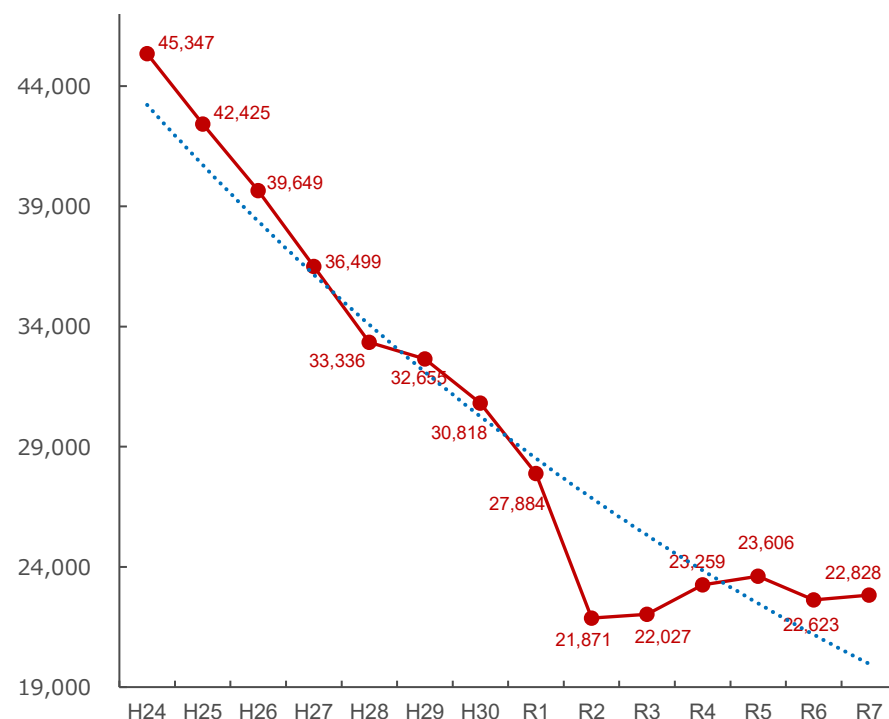
- 脳血管疾患等のスクリーニング検査の受診費用の補助を引き続きお願いしたい
- 利用者及び運転者の安全確保、事故防止の観点から、ドライブレコーダー設置に伴う助成措置の拡充を検討された
- デジタル式運行記録計の設置に対する補助の継続と拡充をはかられたい
- 車内事故防止に係る周知・啓発を徹底されたい
- 先進安全自動車(ASV)の導入促進に向けた補助等を拡充されたい

事業用自動車における交通事故の傾向

- 事業用自動車第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(期間:平成24年～令和7年)。
- 令和2年頃より、新型コロナウイルス感染症による需要減少等の影響で一時的に大きく減少している。

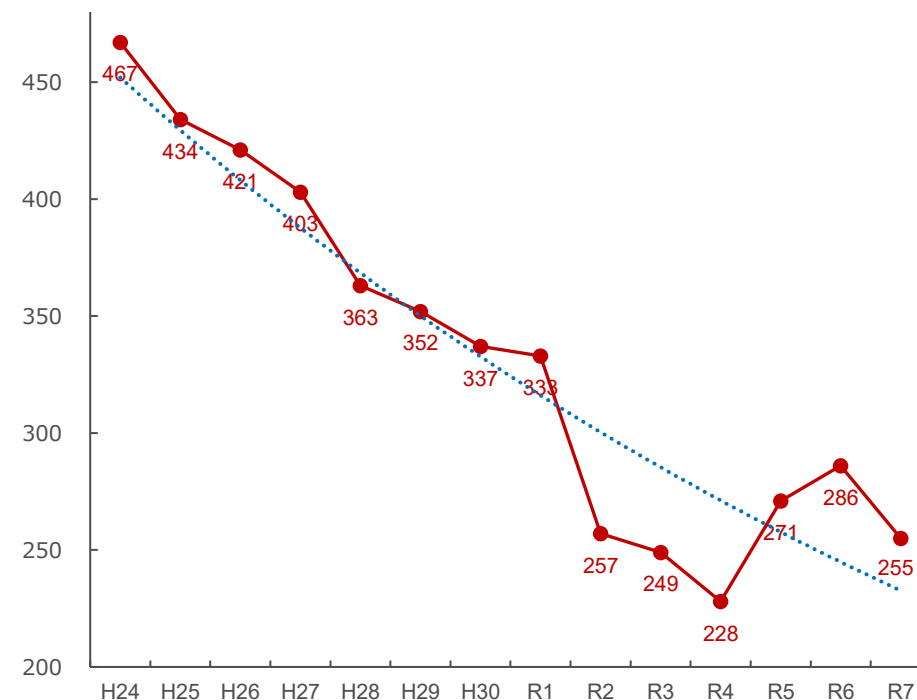
事業用自動車の交通事故(人身事故件数)

(件)



事業用自動車の交通事故死者数

(人)

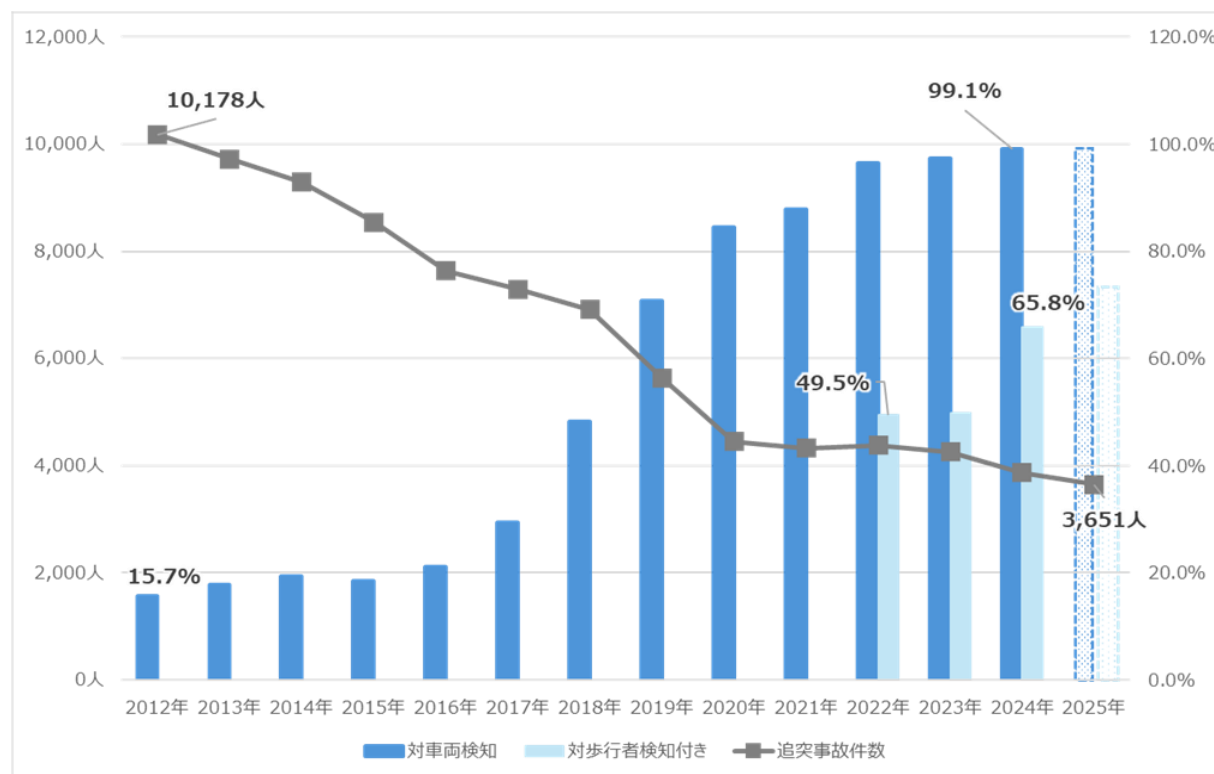


出典:警察庁「令和7年中の交通事故の発生状況」(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)による事故削減効果

- AEBS対車両検知の搭載率の増加に伴い、追突事故の減少が確認される。
- 2020年より追突事故が横ばいで推移していたが、2024年よりAEBS対歩行者検知機能付きの推進により、減少傾向に転じ始めており、高機能な衝突被害軽減ブレーキほど高い事故削減効果が確認される。

トラックによる追突事故件数と生産台数に対するAEBS搭載率の推移



(出典) 追突事故件数：(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」(トラックによる追突事故 軽貨物以外)
 AEBS搭載率：国土交通省 ASV普及率台数調査(国内貨物 普通/小型)

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

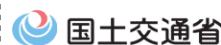
自ら多額の設備投資を行うことが難しい**中小事業者を中心に補助することにより、業界全体でのASV技術の普及促進を効率的かつ効果的に行っている。**

予算の概況

(億円)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	8.8の内数	13.3の内数	13.3の内数	19.5※の内数	19.5の内数
決算額	7.7の内数	12.6の内数	13.3の内数	17.1の内数	—
予算 執行率	87.5%	94.7%	99.9%	87.9%	—%

※うち2.3億円は令和6年度補正予算より繰り越して執行

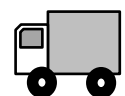


補助

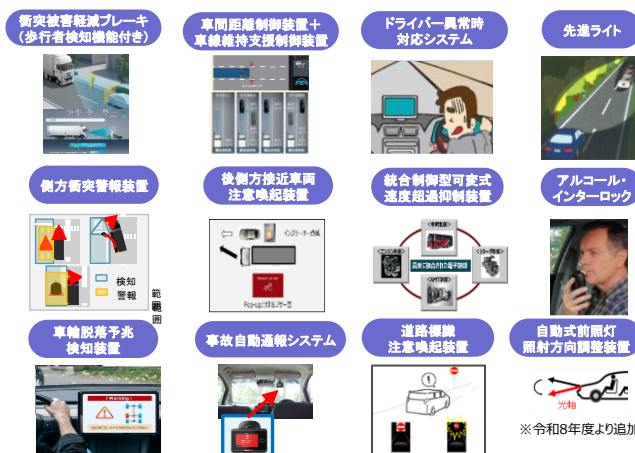


補助金事務局

補助

自動車運送事業者
(バス、タクシー、トラック)

【補助対象】



※令和8年度より追加

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。

R7実績：死者数 **255**人、人身事故件数 **22,828**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)

R7実績： **4,152**件

評価

()内は前年度評価

(A)

事業用自動車の交通事故の未然防止に資するものであるため。また、事業用自動車総合安全プランの策定等を行う有識者委員会において、「プラン2030」に基づき、引き続き実施すべき事項として位置付けられているため。

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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	8.8の内数	13.3の内数	13.3の内数	19.5※の内数	19.5の内数
決算額	7.7の内数	12.6の内数	13.3の内数	17.1の内数	—
予算執行率	87.5%	94.7%	99.9%	87.9%	—%

※うち2.3億円は令和6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。

R7実績:死者数 255人 人身事故件数 22,828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)

R7実績:4,152件

評価
()内は前年度評価

(A)

事業用自動車の交通事故の未然防止に資するものであるため。また、事業用自動車総合安全プランの策定等を行う有識者委員会において、「プラン2030」に基づき、引き続き実施すべき事項として位置付けられているため。

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)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	0.87	3.9	4.8	3.5	3.9
決算額	0.62	1.5	4.3	3.4	—
予算執行率	71.4%	38.5%	89.0%	97.0%	—%

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。

R7実績：死者数 255人 人身事故件数 22,828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

R7実績：① 96.1% ② 7,569件 ③11件

評価
()内は前年度評価

(A)

事業用自動車の交通事故の未然防止に資するものであるため。また、事業用自動車総合安全プランの策定等を行う有識者委員会において、「プラン2030」に基づき、引き続き実施すべき事項として位置付けられているため。

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果的かつ効率的に実施できている。

予算の概況

(億円)

	R4	R5	R6	R7	R8
予算額	0.57	1.3	1.8	1.3	1.3
決算額	0.57	1.3	1.7	1.2	—
予算執行率	100%	100%	96.9%	98.3%	—%

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)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。

R7実績: 死者数 255人 人身事故件数 22,828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

R7実績: 再現実験 0件 調査分析及び再発防止対策の提言 4件

評価

()内は前年度評価

(A)

事業用自動車の交通事故の未然防止に資するものであるため。また、事業用自動車総合安全プランの策定等を行う有識者委員会において、「プラン2030」に基づき、引き続き実施すべき事項として位置付けられているため。

各事業(事3、4、6、7)の現状と今後について

- 政府としては、交通事故削減のため「交通安全基本計画(総理大臣ヘッダの会議体で決定)」を政府計画として策定している。最新の計画である第12次交通安全計画(2026～2030)は昨年度3月末に策定済。
- また、国土交通省においては、有識者等からなる委員会(業界団体含む)(以下、「同委員会」という。)において、上述の交通安全基本計画と紐づく形で、事業用自動車総合安全プランの策定・実行を行っている。同プランにおいては、事業用自動車の交通事故件数等を目標値※として設定するとともに、事故削減に向けて様々な取組(国だけでなく業界も実施。各事業(事業3、4、6、7)も含む)を掲げている。

※同プランの目標値は、交通安全基本計画に掲げる交通事故のない社会を目指した意欲的な目標である点に留意する必要



- 上記を踏まえ、各事業については、事業用自動車総合安全プラン2025(2021～2025)の目標値をアウトカム指標として用いてきたところ。



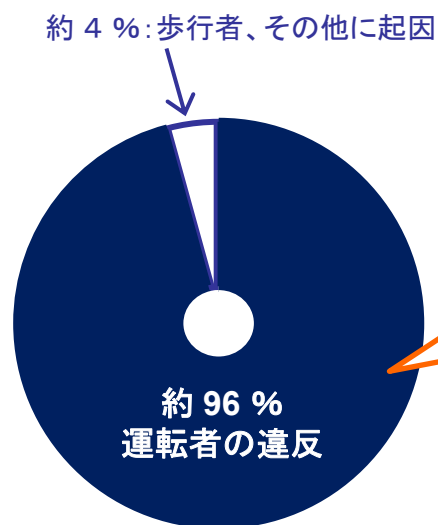
- 事業用自動車総合安全プラン2025の目標値については、22の目標値のうち6つの指標については達成。
- 事業用自動車による事故件数は長期的に見ると減少傾向であり、事故防止対策事業として実施している衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の導入も事故件数の減少に寄与。
- 新たな自動車事故被害者を生まないためにも、被害者支援と共に事故防止対策事業を着実に実施することが重要。
- なお、各事業に即した更なる効果の把握を図るために新たなアウトカムの導入について検討しており、今後、検討会での報告を予定。

自動運転の推進に関する取組状況

令和8年6月30日
国土交通省物流・自動車局

- 自動運転の実現により、下記の効果が期待される
 - － 「運転者の違反」に起因する交通死亡事故の削減
 - － 地域公共交通の維持・改善 等

法令違反別死亡事故発生件数
(令和6年)



令和7年の交通事故死者・負傷者数

死者数	2,547人
負傷者数	338,508人

出典: 警察庁

自動運転の効果例

交通事故の削減



地域公共交通の維持・改善



ドライバー不足への対応



国際競争力の強化



渋滞の緩和・解消



自動運転のレベル分け

システムが周辺監視	ドライバーなし	レベル5	いつでも、どこでも、無人運転		
		レベル4	一定の条件下で、自動運転 (条件外でも、車両が安全確保)	実現できること ・ 無人運転 など	“ドライバー・フリー” 
		レベル3	一定の条件下で、自動運転 (条件外では、ドライバーが安全確保)	実現できること ・ 画面の注視、 ・ 携帯電話の使用 など	“アイズ・フリー” 
※ 一定の条件とは、「時速50キロ以下」、「晴天」、「高速道路上」など					
運転者が周辺監視	要ドライバー	レベル2++	ドライバー操作をほぼ必要としない 高度な運転支援	実現できること ・ 複雑な交通環境下における 高精度走行 など	
		レベル2	縦・横方向に運転支援	実現できること ・ 自動で車線変更 など	“ハンズ・フリー” 
		レベル1	縦または横の一方方向だけ運転支援	実現できること ・ 自動ブレーキ ・ 自動で車間距離を維持 など	“フット・フリー” 

- 自動運転の実現のためには、保安基準など既存制度の見直し、社会受容性の向上、普及支援が必要
- 国土交通省では、関係省庁とも連携し、自動運転の実現・普及に向けた取り組みを実施
- 更に、日本メーカーの国際競争力確保のため、国連において自動運転の国際基準策定を主導

2018年

「自動運転に係る制度整備大綱」策定

自動運転の実現に必要な関連法令制度に係る政府方針を策定

2020年

道路運送車両法の改正（2020年4月施行）

「自動運行装置」を定義

道路交通法の改正（2020年4月施行）

道交法に、自動運転に係る運転者の義務等を規定

→ レベル3自動運転が制度上可能に

道路法の改正（2020年11月施行）

道路付属物として「自動運行補助施設」を位置づけ

→ 道路管理者による自動運行補助施設の整備が可能に

2023年

道路運送車両法に基づく保安基準の改正
（2023年1月施行）

レベル4自動運転に係る安全基準を策定

道路交通法の改正（2023年4月施行）

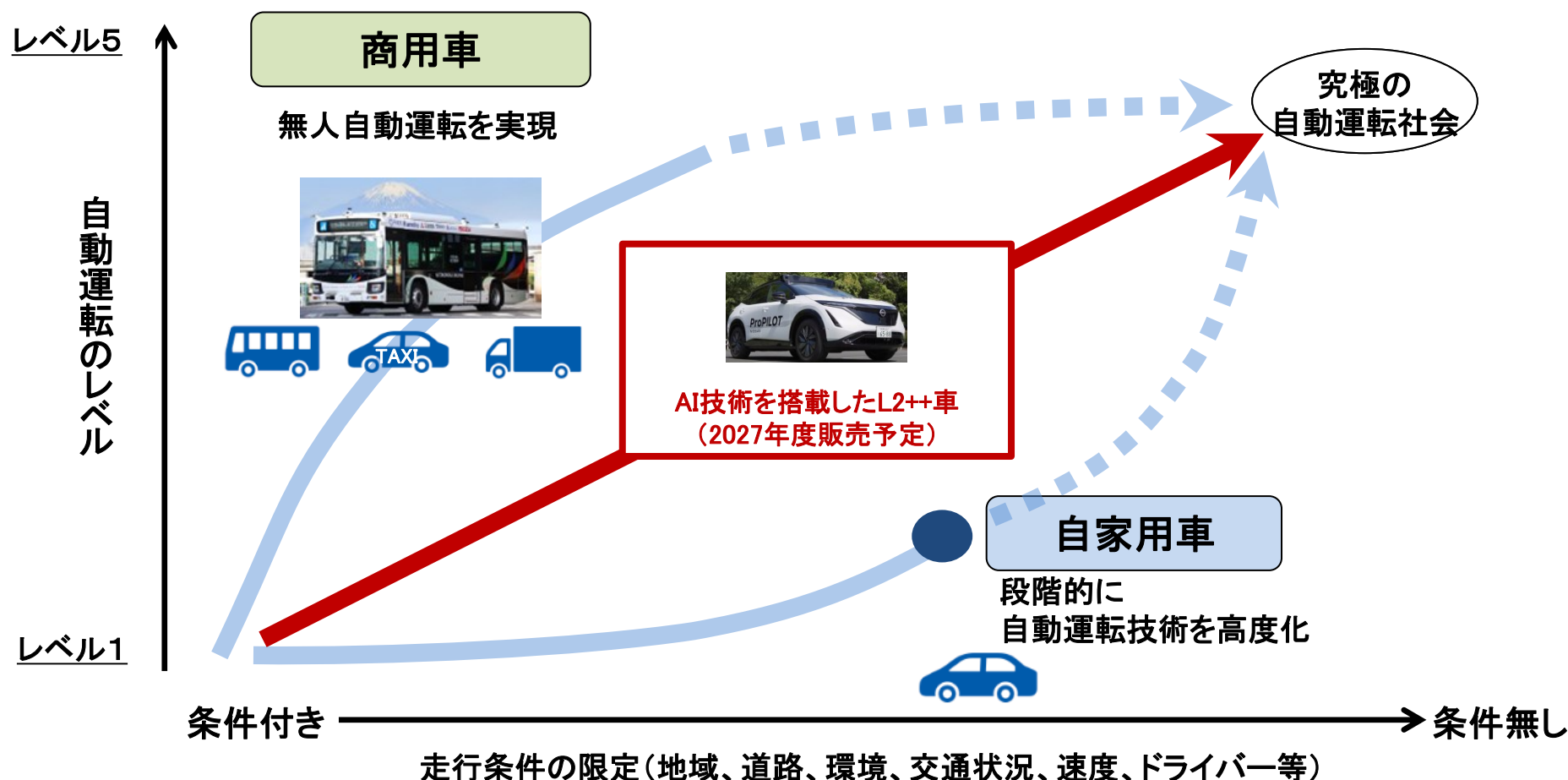
道交法に、特定自動運行（レベル4）の許可制度を創設

→ レベル4自動運転が制度上可能に

国連WP29の副議長に就任

国連における基準策定を主導

- 我が国では、商用車と自家用車それぞれで完全自動運転の実現に向けた取組みを実施
 - ① 商用車については、特定のルート・地域に限定し、「無人」自動運転を実現を目指し実証中
 - ② 自家用車については、ルート・地域を限定せず、段階的に自動運転技術を高度化（現時点ではレベル2運行）
- AI技術を活用した、汎用性の高い、高度な自動運転システムを搭載した自家用車の販売が見込まれており、同技術が商用車にも搭載されることにより、自動車の高度化・自動運転の社会実装が急速に進展



自動運転社会の早期実現に向けた取組

- **第3次交通政策基本計画において、自動運転の新たな数値目標として「2030年度1万台」を設定**
- 国土交通省は、自動運転社会の早期実現や、普及に伴う社会変容への的確な対応のため、**大臣を本部長とする「国土交通省自動運転社会実現本部」を設置**
- **担い手不足解消や交通事故の削減等**のため、**本格的な自動運転社会の早期実現**に向けた取組を強力に推進

第3次交通政策基本計画 自動運転KPI

(令和8年1月16日閣議決定)

**2030年度における
自動運転サービス車両数※**

10,000 台

※ 全国のバス、タクシー等の公共交通、幹線輸送トラック車両

国土交通省自動運転社会実現本部



第3回自動運転社会実現本部

目 的：**自動運転社会の早期実現**に向けた取組を強力に推進するとともに
自動運転の普及に伴う社会変容に的確に対応

本部長：国土交通大臣

本部員：国土交通副大臣、国土交通大臣政務官、関係局長等

開催状況：第1回 令和8年1月22日

第2回 令和8年4月10日

第3回 令和8年6月8日

自動運転の普及に伴う社会変容

快適で移動しやすい地域の実現



・地域経済活性化
・生活の質の向上 等

都市部における移動の足の利便性向上



・「所有」から「利用」へ
・多様な運賃・サービス
等

自動車・交通産業の構造転換



・旅客運送サービスの
成長・参入促進
・新たな自動運転
関連産業 等

自動運転トラックや自動物流道路などの 実装による物流効率化



・24時間無人運行
・自動配送ロボット 等

道路交通の安全性・円滑性の向上



・道路、クルマ、ヒトが一
層の情報でつながり、
移動を最適化 等

自動運転社会の早期実現に向けた7つの方策

- ① L2++車の本格的な普及
L2++車の**開発・普及を促進するための施策パッケージ**を検討 等
- ② より安全・円滑な移動に資する道路の実現
ITSインフラ（路車協調システム）の基準類を策定 等
- ③ 自動運転を支えるまちづくり
人中心の駅前広場の整備 等
- ④ 「交通空白」の解消と「観光の足」の確保
- ⑤ 社会受容性の向上
体験機会の拡大と信頼の形成 等
- ⑥ 自動運転トラックの社会実装の推進
- ⑦ 多様な輸送モードにおける自動運転の推進

今後導入が見込まれる自動運転車



日産・Wayve



いすゞ・エルガEV



除雪車

写真出典：各社ウェブサイト

優良L2++車の認定制度の創設等

【目的・意義】

- ・ 将来のL4車に繋がる国産L2++車が2027年度中に市販化される予定
- ・ 多様なL2++車(商用車を含む)の開発・普及を促進
- ・ 自動運転車両に対する世の中の認知度と受容性を向上

【取組方針】

- ・ 優良認定制度の創設
 - L2++車について、メーカーにおける開発・普及を促進するとともに、自動運転車両に対する世の中の認知度と社会受容性を高めるため、優良車認定制度を創設
- ・ 公共交通(公共ライドシェア含む)への早期活用



日産
ウェイヴ社(英)のAI搭載
(2027年度販売予定)

