別添

# 被害者保護増進等計画

## はじめに

自動車事故による惨禍は、事故被害者やそのご家族、ご遺族（以下「被害者等」という。）に生涯にわたる深刻な被害をもたらすのみならず、社会全体に与える影響は甚大であり、これらの惨禍について対策を講じていく必要がある。昭和 30 年の自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」という。）制定以来、自動車損害賠償責任保険（自動車損害賠償責任共済を含む。以下同じ。）を含む自動車損害賠償保障制度（以下「自賠制度」という。）は、自動車事故対策に大きな役割を果たしてきた。

自賠制度は、自動車損害賠償責任保険のみならず、無保険車及びひき逃げによる被害者の救済を目的とする自動車損害賠償保障事業並びに政府再保険制度において生じていた累積運用益等を財源とした被害者の保護の増進及び自動車事故の発生の防止の対策から成り立ってきた。特に、被害者支援に係る政策は、昭和 42 年度に自動車事故相談を支援する事業を開始したことを皮切りに、自動車事故の被害による重度後遺障害者を対象とした介護料の支給、療護施設の設置・運営、病院や障害者支援施設等への支援のほか、自動車事故による遺児への支援等、多岐にわたる施策に取り組んできた。平成 13 年の自賠法の改正により、自動車事故被害者の救済対策を含む「自動車事故対策事業」を行うことが法律の附則で規定され、これに基づく「自動車事故対策計画」（平成 14 年２月７日国土交通省告示第 52 号）によって実施されてきたところである。

自動車事故対策計画の制定以降、医療・介護技術の進歩や社会保障制度の変化、介護者の高齢化など事故被害者支援に係るニーズは高度化・複雑化するとともに、被害者支援と「クルマの両輪」として行ってきた事故防止対策についても、自動車の技術革新が急速に進展し、新技術を活用した事故防止対策の実用化・普及が急務となるなど、施策を取り巻く環境が大きく変化した。一方で、平成 13 年の法改正時において想定していた、自動車安全特別会計の積立金の運用益収入により、事故被害者支援及び事故防止対策を行う事業の財源を得ることは困難となり、有限の積立金だけを財源とする構造では、事業の継続が困難となるおそれがあった。

このことから、令和４年６月に成立した「自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律」においては、改正前の自賠法の附則において「当分の間の措置」と位置付けられていた「自動車事故対策事業」について、「被害者保護増進等事業」として本則に位置付け、恒久的な事業に見直した上で、

同事業の安定的かつ効果的な実施を図るため、「被害者保護増進等計画」を作成することとされたところである。

このため、自賠法第 77 条の３に基づく関係者への意見聴取を行った上で、「被害者保護増進等計画」を作成し、同法第 77 条の４に基づき本計画に基づく事業の実施に係る補助等を安定的に行うこととする。

## 第１部　総則

### １　計画の目指す社会

我が国は車両台数が約 8,000 万台に上る「クルマ社会」であり、自動車交通が社会の隅々にまで定着し、生活の上で必要不可欠なインフラ基盤となっている。しかし、ある日突然、誰もが自動車事故により、命を奪われ、又は重度後遺障害者やその家族・遺族となり、日々の暮らしの中で、介護や家族を失ったことによる重い肉体的負担やこれに伴う精神的負担・経済的負担に長期間苦しみ続ける可能性が存在することも事実である。自動車事故による重度後遺障害者の発生数は、我が国での日常生活において遭遇する他の災害に比して多く、とりわけ、我が国の道路交通環境から、歩行者、自転車乗用者等が被害に遭い、人生が一変してしまうケースも少なくない。

そのため、自動車によって便益を受ける全ての自動車ユーザーが加入する自賠制度と本計画が定める被害者保護増進等事業が、「クルマ社会」のセーフティーネットたる役割を果たしていく必要がある。自賠制度による自動車事故の被害者等支援は、誰もが加害者にも被害者等にもなり得る「クルマ社会」において、被害に遭った方々を「クルマ社会」の構成員全員で支える「共助」の仕組みである。自動車事故の発生を防止し、事故時の被害の軽減を図るとともに、「クルマ社会」の損失を負担する被害者等に対する支援を図ることで、全ての自動車ユーザーにとって安心して生活できる社会を実現していく必要がある。

また、令和３年に策定された第 11 次交通安全基本計画においても、その基本理念として、究極的には交通事故のない社会を目指すべきこと、またそのような社会の実現に向けて、政府を挙げて更に積極的な取組が必要であるとされている。そのため、被害者等への支援とクルマの両輪として進めている事故防止対策にも引き続き取り組み、新たに事故による被害で苦しむ方を一人でも減らしていくことも重要である。

我が国は世界でも有数の「クルマ社会」であり、自動車なしの国民生活は成り立たない。一方で、自動車事故により、多くの死傷者が発生していること、また誰もが当事者になり得ることを一人一人が胸に刻み、被害者等が安心して生活できる社会、自動車事故のない社会を実現しなければならない。

## ２　計画の期間

本計画の期間は、令和５年度から令和８年度までとする。

## ３　計画の評価と見直し

本計画に基づき実施する事業については、自動車事故被害者・遺族団体、自動車ユーザー団体、及び学識経験者等の第三者によって構成される「被害者保護増進等事業に関する検討会」を設け、毎年度その効果検証を実施し、被害者保護増進等事業として実施することの妥当性を評価・検証する。その際には、単なる執行状況の評価だけではなく、その背景や影響を及ぼしたと考えられる事情、社会経済情勢の変化を考慮の上、評価・検証を行う。

また、本計画は、原則として計画期間の最終年度において見直しを行うこととするが、計画策定時点における想定から大きく変化する事象（例：災害等の発生により予期しない資金手当ての必要が生じた場合や、積立金の運用益収入等の大幅な増加）が生じた場合は、計画期間中の見直しを行うものとする。

# 第２部　自動車事故の動向と自動車事故被害者等を取り巻く課題等

## １　自動車事故による被害の発生状況

死亡者数については、昭和 45 年のピーク時（16,765 人）以降過去最低を更新し続けており、平成 28 年に 67 年振りの 3,000 人台、令和２年には 2,839 人と統計開始以来初の 2,000 人台となり、令和４年は 2,610 人と、さらに減少を続けている。また、平成 16 年に過去最悪を記録した交通事故発生件数及び負傷者数も 18 年連続で減少し、令和４年は 356,419 人と、負傷者数は 15 年連続で 100 万人を下回っている。政府は、第 11 次交通安全基本計画（令和 3 年 3 月策定）において、令和 7 年までに 24 時間死者数を 2,000 人以下、重傷者数を 22,000 人以下とすることを目標と掲げている。

一方で、新たに重度後遺障害者となった者の数は、10 年前の平成 24 年に 1,776 人であったのが、令和３年は 1,435 人[1]であり、死亡者数と比してその減少幅は小さく、長期的には横ばい傾向にあることから、重度後遺障害者の総数は近年も微増傾向にあり、長期に渡って支援を必要とする者の占める割合が相対的に高くなると見込まれる。さらには、高次脳機能障害をはじめ、常時又は随時の介護を要しないものの、自動車事故による後遺障害を負い、生活に大きな支障を生じるケースが引き続き相当数発生しており、長期に渡って支援を必要とする者は引き続き多いと見込まれる。

[1] 損害保険料率算出機構による自賠責保険の支払状況参照

## ２　自動車事故被害者の置かれた状況と課題

自動車事故は、誰もが被害者になり得る災禍であり、被害者だけでなく、その家族や遺族はそれまでの日常を奪われ、場合によっては一生涯にわたる障害を負い、本人のみならず周囲も含め、経済的にも精神的にも厳しい状況におかれることが少なくない。

これまでも療護施設の設置・運営や介護料の支給などの被害者救済対策に取り組んできたところであるが、自動車事故によって生じる後遺障害には、自力移動や意思表示等が困難で常時介護が必要となる遷延性意識障害、脊髄損傷による身体障害、外見上では分からない社会的行動障害や記憶障害などで見守りが必要となる高次脳機能障害等、様々な態様が存在し、これが併存する場合もある。

被害者の障害の態様により、必要とする支援のニーズも異なる中、受傷直後における専門的な治療・看護を受けられる機会の確保等に加えて、リハビリ機会の充実など、障害の態様に応じた、長期に渡る多様な支援への対応が必要となってきている。

障害を負った被害者が生活を送る上で必要とする介護についても、我が国の急速な少子高齢化の進展とともに、既に介護関係業務に係る労働力需要は一層増大しており、介護を担う介護人材の確保が大きな課題となっている。特に、常時又は随時介護が必要となる重い後遺障害を負った被害者が必要とする、医療的なケアにも対応できる事業所は、より一層需給がひっ迫した状態となっており、現在在宅で療養中の被害者の介護者が介護をすることができなくなった「介護者なき後」も被害者が安心して生活できる環境の整備が必要である。また、常時又は随時介護までは不要であっても見守りが必要であるなど、被害者が必要とするサポートは異なることから、障害の態様に応じ、被害者が安心して生活できる環境の整備が必要である。今後、急速に高齢化の進む我が国の人口構造の推移を見ると、高齢者の人口は 2040 年頃にピークを迎える一方で 2025 年以降、「高齢者の急増」から「現役世代の急減」に局面が変化するため、これによって介護人材の不足に拍車がかかることが懸念されることから、20 年程度の長期の社会情勢変化を見据えて、施策を検討する必要がある。

加えて、肉親等を失った遺族をはじめとする被害者等、特に親や兄弟を失った子供など、いわゆる「ヤングケアラー」の精神的苦痛の緩和も重要な課題である。自動車事故による被害に遭った当事者やその家族、遺族を対象とした精神的なケアに係る環境の整備が必要である。

## ３　自動車事故の発生防止に向けた課題

新たに事故による被害で苦しむ方を生まないために必要な事故防止対策については、国土交通省において、「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全のあり方について（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））」や「事業用自動車総合安全プラン 2025（令和３年３月 30 日）」を策定し、目標を定めて、車両の安全対策と事業用自動車の安全対策を、総力を挙げ実施することにより、交通事故の削減を図っている。

現在自動車分野においては、いわゆる CASE[2]とよばれる潮流など、百年に一度といわれる技術的な変革の波が押し寄せており、衝突被害軽減ブレーキなどの安全運転を支援する装置の性能向上と普及拡大は、交通事故の削減という社会的課題の解決を早期に図る鍵となっている。

また、少子高齢化の進展により、運転者や歩行者など道路ユーザー全体における高齢者の割合が高くなると考えられる中、免許人口 10 万人当 たりの第一当事者となる死亡事故件数が 75 歳以上の年齢層において高くなることに鑑み、高齢運転者に対する安全対策が求められる。

さらに、物流や公共交通機関など輸送インフラを担う大型車は、現代社会に不可欠である一方、多大な運動エネルギーを有することから、衝突事故時の致死率は相対的に高くなり、その事故は社会的にも大きなインパクトを与えることから、大型車による事故防止も引き続き重要な課題である。

被害者等からは「同じ思いをする人を一人でも減らしたい」という意見が出されており、事故防止対策についても、被害者救済と併せ、「クルマの両輪」として進めていかなければならない。その際には、ドライバーに起因して発生する事故をより確実に減少させることができるよう不断の見直しを行い、重点化していくことが必要である。

## ４　計画達成のために要する経費の総額の見込みとその財源構成の考え方

本計画に基づき実施する事業に関し、令和５年現在の社会経済情勢を踏まえると、計画期間中においては、令和５年度予算の水準である 200 億円程度の規模の歳出が毎年度継続的に必要となることが見込まれる。

また、独立行政法人自動車事故対策機構（ナスバ）が設置・運営する千葉療護センターは、開業から 40 年近くが経過し、老朽化が顕著であるとともに、同センターに対するニーズの変化等に対応した機能の強化も要することから、本計画の期間中に大幅なリニューアルが必要である。これに伴う工事費用等の

[2] Connected,Autonomous,Shared & Services,Electric（C=コネクテッド、A=自動運転、S=シェアリング、E=電動化）

増加については、継続的な歳出とは別途、一時的な歳出増要因として考慮することが必要である。

このほか、物価や賃金水準の変動等による社会経済情勢の変化、効果検証による施策の見直し等による増減が年度によっては生じることに留意することが必要である。

なお、これらの施策を実施するための財源については、一般会計の繰戻しや積立金の取崩しによるものに加え、自動車事故の被害者等支援や事故防止対策を安定的かつ継続的に実施できるよう、被害者保護増進等事業に充てる賦課金として、年間 100 億円程度の納付を求めることにより、必要な歳入を確保することとし、１台当たりの賦課金の水準はこれを賄うために必要な水準を逸脱することがないよう留意する。

## 第３部　計画の目標と目標達成のために実施すべき基本的な施策

### １　被害者等支援のために講じようとする施策の基本となるべき事項

#### （１）目標

被害者保護増進等事業は、誰もが交通事故の加害者にも被害者等にもなり得る中、クルマ社会の利益を享受する者の負担により、クルマ社会の損失を負担する者である被害者等を支援するものである。被害者の療養を行う施設の設置及び運営、被害者の療養生活の援護、被害者の受ける介護の援護、被害者の家族や遺族の支援その他の措置を講じることにより被害者等の保護の増進を図る。

具体的には、重度脊髄損傷を負った自動車事故被害者を受け入れる施設の設置や、高次脳機能障害者の社会復帰促進に当たる事業所の増加などにより、被害者の治療・リハビリ環境の向上を図るとともに、自動車事故被害者・遺族団体による相談窓口の構築・継続を支援し、また被害者等への情報提供等の充実に努めることにより、被害者の家族や遺族の支援を図る。これらの施策を通じ、自動車事故の被害者やその家族・遺族が安心して生活できる社会の実現を図り、ひいては安全・安心な「クルマ社会」の実現を図ることを目標とする。

#### （２）被害者の保護の増進に係る対策

**①　政府が講じる措置**

ⅰ）後遺障害が存するため治療及び常時の介護を必要とする被害者を受け入れて治療及び養護を行う施設の設置及び運営、被害者の介護に必要な費用の支援その他の（２）②に規定する独立行政法人自動車事故対策機構が講じる措置に関し、必要な資金の支援を行うこと

ⅱ）被害者の治療若しくはリハビリテーション又は介護者なき後への対応

のための人材の確保、医療機器又は介護機器の整備並びに知識及び技術の習得又は普及、被害者等の悩み等に関する相談その他の方法により被害者等の不安軽減を図ることその他の（２）③に規定するその他の者が実施する取組みに関し、必要な資金の支援を行うこと

ⅲ）被害者等の保護の増進に関する調査及び研究を行うこと並びにその成果を普及すること

ⅳ）被害者等の保護の増進を図るための啓発、研修及び情報提供を行うこと

**②　独立行政法人自動車事故対策機構が講じる措置**

ｉ）後遺障害が存するため治療及び常時の介護を必要とする被害者を受け入れて治療及び養護を行う施設を設置し、及び運営すること

ⅱ）被害者の介護に必要な費用について支援を行うとともに、介護を要する被害者等に対する相談対応、在宅訪問等による支援を行うこと

ⅲ）自動車事故の被害により生活が困窮している被害者等が必要とする資金について支援を行うとともに、交通遺児等の健全な育成に資するための支援を行うこと

ⅳ）被害者等に対して相談対応や情報提供などの支援を行うこと

ｖ）自動車事故被害者・遺族等団体における相談支援体制の確立に関し、必要な費用について支援を行うとともに、これらの団体との関係構築及び連携を図ること

ⅵ）被害者等の保護の増進に関する調査及び研究を行うこと並びにその成果を普及すること

ⅶ）被害者等の保護の増進を図るための啓発、研修及び情報提供を行うこと

**③　その他の者が実施する取組み**

ｉ）被害者の治療若しくはリハビリテーション又は介護者なき後への対応のための人材の確保、医療機器又は介護機器の整備並びに知識及び技術の習得又は普及を図ること

ⅱ）自動車事故の損害賠償の支払に関する法律相談その他の方法により自動車事故の損害賠償の適正な支払の確保を図ること

ⅲ）被害者等の悩み等に関する相談その他の方法により被害者等の不安軽減を図ること

ⅳ）被害者の子弟の生活基盤の安定と健全育成の支援を行うこと

## ２　自動車事故の発生防止のために講じようとする施策の基本となるべき事項

### （１）目標

被害者保護増進等事業は、誰もが交通事故の加害者にも被害者にもなり得る中、クルマ社会の利益を享受する者の負担により、クルマ社会の損失を

負担する者である被害者等を支援するものである。車体の安全性やドライバーの安全確保にかかる措置を講じることにより、事故による被害の減少を図る。

具体的には、負担者である自動車ユーザーに裨益する、自動車運送事業に従事する者の指導や、自動車事故の発生の防止に資する機器及び装置の導入の促進その他の措置を講じることにより、令和３年３月の「事業用自動車総合安全プラン 2025」で示された「事故削減目標」や、令和３年６月に交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会報告で示された「車両安全による削減目標」の達成を目指し、ひいては安全・安心な「クルマ社会」の実現を図ることを目標とする。

**（２）自動車事故の発生防止に係る対策**

**①　政府が講じる措置**

ｉ）自動車の運行の安全に関する事項を処理する者に対する指導及び講習、自動車の安全性能の評価及び公表その他の（２）②に規定する独立行政法人自動車事故対策機構が講じる措置に関し、必要な資金の支援を行うこと

ⅱ）リスクの高い運転者等に関する交通安全対策の観点も踏まえた自動車事故の発生を防止するために必要な機器及び装置等の導入その他の（２）③に規定するその他の者が実施する取組みに関し、必要な資金の支援を行うこと

ⅲ）無車検車及び無保険車の運行の防止を図るための注意喚起及び指導を行うこと

ⅳ）自動車事故の発生の防止に関する調査及び研究を行うこと並びにその成果を普及すること

ｖ）自動車事故の発生の防止を図るための啓発、研修及び情報提供を行うこと

**②　独立行政法人自動車事故対策機構が講じる措置**

ｉ）自動車の運行の安全に関する事項を処理する者に対し、当該事項に関する指導及び講習を行うこと

ⅱ）自動車の運転者に対し、適性診断を行うこと

ⅲ）自動車の安全性能を評価し、公表すること

ⅳ）道路交通に関係する事業における運行の安全の確保に関する事務を処理する者に対する企業全体の安全性の向上を図るための取組みを支援すること

ｖ）自動車事故の発生の防止に関する調査及び研究を行うこと並びにその

成果を普及すること

ⅵ）自動車事故の発生の防止を図るための啓発、研修及び情報提供を行うこと

**③　その他の者が実施する取組み**

ⅰ）自動車事故の発生を防止するために必要な機器及び装置等を導入すること

ⅱ）自動車事故の発生の防止に資する指導、講習その他必要な対策を行うこと