

## 第2回今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会 議事概要

1. 日 時:令和3年9月30日(木)13時05分~15時00分
2. 場 所:web 会議形式
3. 出席者:赤間委員(代理:一般社団法人日本自動車会議所 山岡専務理事)、小沢委員、桑山委員、古謝委員、坂口委員、佐藤委員、戸崎委員、福田委員、藤田委員、楨委員、麦倉委員
4. 議事(概要)
  - (1) 全国自動車産業労働組合総連合会における役員の交代に伴い、資料1のとおり委員等名簿を改訂することについて、委員の了承を得た。
  - (2) 事務局から資料2及び資料3に沿って説明を行い、その後委員の皆様からの意見を伺った後、意見交換を行った。

### 〔議題4 委員ヒアリングにおける配付資料以外の意見〕

- ・ 国の財政状況に鑑みると現在の自動車事故対策勘定の財源構成は限界がある。自動車を運転する以上、誰もが加害者や犯罪被害者となる可能性がある中、その被害者を救済する仕組みが10年後、20年後でも続く社会であって欲しいと思う。自動車を巡る技術の発展は間違いないが、新車を購入できない低所得者の方々まで広くその効果が浸透するまでには長い時を要する。これらの状況を踏まえ、賦課金の導入により、自動車事故対策事業を持続可能な仕組みの中で継続していける財源を確保することが必要。
- ・ 団塊ジュニア世代が高齢者となり高齢化率のピークを迎えることが想定されている2040年問題を見据え、20年後を念頭に置いた自動車事故被害者救済対策を考えていただきたい。65歳で介護保険に移行することに伴いNASVAの支給する介護料が止められるケースがある。この場合、生活が非常に苦しくなり、必要な医療サービスの利用を控えることにもつながる。65歳以降も介護料を支給し続けるとなると多くの財源を必要とすると思うが、現行の自動車事故対策事業の無駄を省きながら、必要な施策を新たに講じていく。このために必要となる賦課金をはじめとした新財源の議論を現在、30代、40代の世代の方々を支えるためにぜひ行っていただきたい。
- ・ 今回の検討会は「今後の自動車事故被害者救済対策のあり方に関する検討会 報告書」において被害者救済対策を持続可能な仕組みの下で実施していくための検討を進めるべきとされたことを受けて設置された場と理解しており、これに必要な財源確保に向けた議論をしていきたい。一方、一般会計への繰入金については税金ではなく、自動車ユーザーが加害者となってしまったときに備えて支払った保険料を原資とした運用益であるということをはっきりとさせておきたい。15年ほどで積立金が底をつくという状況にあることから一般会計からの繰戻額の増額が必要と改めて感じた。大臣間合意の扱いを検討する年でもあり、令和4年度における一般会計からの繰戻額は増額をお願いしたいし、令和5年度以降についても毎年の交渉ではなく、ロードマップを示してもらえよう要望していきたい。
- ・ これまでの交通安全対策は死者数の減少に着目し、後遺障害者数にあまり着目してきていなかった反省がある。自動車事故被害者は厳しい状況に置かれているということを世の中に対してアナウンスしていきたい。また、交通事故被害に遭った際に相談する窓口がわからず、せっかく存在している被害者救済の仕組みを活用できていない方もいるという声も把握しており、相談窓口の教示についてもアナウンスしていきたい。また事故防止についても経済的支援や制度的支援などを含めた様々

な情報提供が必要。こうした被害者救済や事故防止の施策に掛かる費用を考えると長期的な安定した財源の確保の必要があり、繰戻しの大臣間合意のあり方も含め一緒に考えていきたい。

- ・ 介護者なき後に至る前段階の支援の充実が必要。これに関しては2点ある。まず1点目として、医療的ケアを必要としている方への支援のニーズに応えることは社会的責任であると思うが、大変厳しい人材不足があり、支援ニーズに対して供給が圧倒的に足りていないことへの対応があげられる。特に在宅介護の方向けの訪問系サービスである重度訪問介護等でこの傾向は顕著。厚労省も障害福祉サービス等報酬の改定の際に医療的ケアを要する方への支援に対して加算を増やす対応をしているが、不十分な状況にある。2点目として、リハビリの機会確保があげられる。自立訓練の充実が必要。継続して必要な福祉サービスを受けられる環境整備への支援も必要ではないか。就労支援B型などへの支援も考えられる。こうした取組みが最終的に介護者なき後対策につながっていく。グループホーム等の生活の場の絶対数も少ない。財産管理を適切に行うという観点から成年後見制度の利用に伴う成年後見人への報酬の支払いも交通事故に遭わなければ発生していなかった負担。これについても支援することが考えられるのではないかと。これらのことを実現していくためにはこれから先、賦課金の導入など必要な財源の確保に取り組むことが必要。一般会計の繰戻しだけでは難しい。どのような形であれ持続可能な仕組みが必要。
- ・ 財源確保の論点、自動車事故対策勘定の使途の論点、使途の効果の論点と複数あるがまずは現状を踏まえ、財源確保について方向性を示すことが必要。他の論点は精緻な議論が必要なので別途検証の場を設けて今後詰めていくことでいいのではないかと。現在の財源スキームは行き詰まっており、一般会計の繰戻しも今の国の財政状況を踏まえると簡単に戻ってこないことは明白。新しい財源確保について検討するほかないのではないというのは各委員共通認識と思う。クルマ社会の共助の観点からは税方式による財源確保は困難。一般会計の繰戻しの継続はしっかりと行っていただき、スジを通していただくことが必要であるものの、見解は分かれるかもしれないが、賦課金を徴収することで当面の危機を乗り越えるしかないのではないかと。

#### 〔議題5 意見交換における委員からの主な意見〕

- ・ 人優先社会であるところ車優先社会となっている。通常病気と犯罪被害の違いとしては、ある日突然人の命や健康な体が奪われ、加害者という全く関係ない者と対峙して、裁判や一生、命と向き合えないといけない。事故防止は必ず必要だが、奪われたものを補填する社会であってほしいと思う。
- ・ 被害者団体が一つにまとまり、国土交通省、独立行政法人自動車事故対策機構、そして委員のみならずまでこれからの財源について議論を進めていきたい。
- ・ 現状の被害者救済・事故対策事業のレベルを下げることはできないというのは関係者も一致している。その中で、国の財政状況を踏まえると安定財源の確保は必要。一般会計に繰り入れている約6,000億円を返してもらうことは当たり前の話だが、現実的な考え方をすることが重要。自動車事故対策事業の見直しも合わせて実施することも重要。日本損害保険協会やJA共済連において実施している運用益事業における使途選定委員会と同様のスキームを自動車事故対策事業においても実施していくことが必要かもしれない。