

## 第9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4年(2022年)7月12日(火)13時00分~15時00分
2. 場所:web会議形式
3. 出席者:佐藤委員、戸崎委員、福田委員、藤田委員、榎委員、麦倉委員、小沢委員、加藤委員、金子委員(代理:全日本自動車産業労働組合総連合会 粕谷政策局長)、桑山委員、古謝委員、坂口委員、徳政委員
4. 議事(概要)

事務局から資料1~資料3及び参考資料に沿って説明を行い、その後意見交換を行った。

来年度以降、評価と見直しを行うことを前提に、今年度の予算要求は提案のとおり行うことが了承された。

### 【各事業について】

- ・ (被3について)今後は受け入れの数だけではなく、質も向上させていく試みが重要になってくる。病院・施設に対して当事者の要望を伝え、実施していくところを精査して補助を行っていくことが求められるのではないかと。短期入院と入所に関して、ご家族のニーズ・ご心配に関しては、NASVAが受給者の方から集めた意見等を活かして、また新たな調査も実施しながらニーズの正確な掘り起しを進める必要がある。
- ・ (被5について)既に受け入れをした事業所に対しては、新規の受け入れがなくとも継続的な補助の検討をお願いしたい。最初は補助の金額が大きくて非常に運営の助けになったが徐々に補助の金額が減少していき運営に対する影響が大きくなり苦しいという話も聞く。こういった情報が漏れ伝わっていくとなかなか手を上げにくいという状況に繋がってしまうのではないかと。また、地域に開かれた生活を保障しようとする事業所がより手を上げやすい制度にしていくことも重要である。事業所の質の見極めというのがより重要になってくるのではないかと思う。
- ・ (被6、被15について)前提として、在宅で生活するための訪問系の介護・医療サービスを十分に活用できる状況にすることが介護保障の観点から求められるが、地域によって偏在がありニーズとマッチする介護医療サービスが見つかることができない、あるいは存在していないという状況があり、不足した部分を家族が担っている。背景には、訪問系サービス、相談支援系、就労支援・自立支援といった障害福祉サービスに対する報酬が入所系サービスに比べて低く設定されているため、事業所の運営が成り立ちにくいという根本的な問題がある。補助によって少しでも改善されることが非常に期待されるので是非力を入れてもらいたい。
- ・ (被15について)訪問系の介護事業というのは介護というものの最前線を担っている場所であるが、現実として訪問系の事業所は減少し、不足している。訪問介護事業所を開くには初期費用として400~500万かかると言われており、人材確保も必要だが、新規参入する場合の援助・補助が非常に重要だと思っているこの点も考慮してもらいたい。
- ・ (被16について)地域におけるインクルージョンは障害者権利上重要なこと。諸々の相談を同じ悩みを理解することが出来る当事者・家族と協力して行うことを目指していこうという今回の方向性は、

非常に画期的で大事なことであると思う。当事者・家族団体の方と緊密に連携して対応するための人員を雇用する費用の補助や、事故直後だけではない法律相談する際の費用といった補助等もこの中に含まれていくべきだと思う。

- ・ (事 10 について)公共交通政策として、平成 29 年 6 月に高齢者の移動手手段の確保に関する検討会で中間とりまとめが公表され、地方主体の取り組みが進行していることに鑑みても、この領域は地域公共交通政策であり、「事故防止の域を逸脱することのないよう取り組んでいく」との回答があったが、事業の具体性が見えない中で地方公共交通政策までも自賠責保険料を原資とするのは域を超えたものであると改めて意見する。
- ・ (事 10 について)高齢者運転者の事故防止のため地方の路線バス等を増やすといったことは、賦課金の使い道として疑問がある。同じ高齢者対策にしても車の性能を上げて高齢者の運転をサポートしていく方向に賦課金を使うのが必要な形ではないかと思う。
- ・ (事 10 について)高齢運転者の事故を防止するための免許返納促進には移動手手段の確保が不可欠で、地域交通に対しての支出は、違和感がない。各地方の交通政策はかなり地域の特殊性があることから、各地域が自分たちに沿った形で考えていくことを促進する施策は、正当性があると思う。
- ・ (事 10 について)10 年弱前に、日本の高齢者の交通事故の研究を行いその特徴が分かった。海外と比べて高齢者が高齢者を轢いてしまうというケースが多い。そういった中で高齢者の免許返納はリスクを減らすための一つの手法だと思う。日本の高齢者の事故実態を踏まえて考えていくべき。
- ・ (事 10 について)国交省には、事故をなくすというところが一番であってほしい。高齢者が加害者となる事故は不起訴や猶予判決なども多く法律で裁けない部分があり、遺族や事故被害者は納得ができない。また、遺族団体にも、親族の高齢者に免許返納するよう説得してほしいという連絡が非常に多く来ており、負担となっている。高齢者の事故、高齢者自体が明らかに増えている。そして、車の性能が非常に良くなっている。自動車の安全性能向上に向けた対策と、被害者加害者を出さないための対策をバランスよく行ってほしい。
- ・ (障害者の就労支援について)かなり短期的なものになっているのではないか。再就職だけさせればいいという考えではなく、中長期で考えてもらえるような取り組みにしていきたい。
- ・ (障害者の就労支援について)国立障害者リハビリテーションセンターで社会復帰に向けての訓練もやられているが、そこへ通って行ける方がどれだけいるかということである。事故被害者が、訓練を受けたいと思ってもそこへ行く手段がない、一人で行けない、そこへ行くまでの訓練も必要になってくる、そういったことも全て含めて支援が必要であると思う。

#### 【対象事業の選択について】

- ・ 自賠責保険の運用益を活用した事業は、損保協会や JA 共済連においても実施されており、H23 年頃に重複の排除する整理があったが、この機会に改めて整理しながらこの論議を進める必要がある。
- ・ 自動車ユーザーに新たな負担を強いることとなるので、それぞれの事業の必要性は十分認識するものの、具体的な実施内容の提示もないものまで、このタイミングですべてを実行に移すのではなく、現場・現物・現実に沿った新のニーズを確認しながら、具体性かつ緊急性の高い事業、自賠責特別会計で対応しなくてはならない事業などを再検討した上で、限りある予算内で最大限の効果を求め、

将来不安などの払拭をすべきと考える。

- ・ ユーザーの方々のご意見を得るという観点から、効果があるもの、関連するものにしていく必要がある。
- ・ 厚生労働省の範疇、国交省の範疇は将来的にはしっかり整理する必要がある。また、省庁を超えた連携が必要になるだろうと思う。

#### 【広報について】

- ・ 自動車ユーザーへの理解が進むことが今回の制度変更に関する持続可能性を担保するもので、この点は附帯決議においても重要なポイントであると認識しているとともに、これまでこの検討会の中でも議論してきたと理解している。
- ・ 広報の目的や必要なことについては、資料に記載されている内容と認識は一致している。その上で、「ユーザーの理解促進」に関する部分については国交省が主軸となり具体的な活動を進めるべきであり、SNS やポスターで周知した、発信しただけでは「必要なこと」として掲げていただいている内容について着実な理解促進はなかなか進まず、ビラを直接配布するなどプッシュ型の周知を求める。
- ・ 広報についての効果測定は非常に難しい。インターネットの広報戦略の評価方法はほとんど PV だけであるが、PV では本当に理解が深まったかどうかの効果検証にはならない。ビラを配っても同じである。
- ・ 広報の動画は、タイムリーなものを作る必要がある。
- ・ 制度改正の全体像をわかりやすく、計画性をもった広報をお願いしたい。
- ・ 色々なチャンネルを使って自動車ユーザーに対して周知徹底をしていく必要がある。
- ・ なぜそこに自賠責保険料を使うのかとユーザーの声が上がったときに、納得のいく説明をする必要がある。そのためには、様々なチャンネルを使った広報活動が考えられる。例えば、カーディーラー、ガソリンスタンド等で、パンフレットの配布、ポスターの掲示、自動車税の納付通知書の利用など。また、新たな運輸局長が着任されると新聞の地方紙にインタビュー記事が出るので、そこで言及してもらうことも考えられる。インタビューは一番金のかからない広報活動である。
- ・ 地方自治体との協力は効果があるのではないか。また、損保会社は、自賠責も保険であるので、説明責任を求めることもあってしかるべきだと思う。
- ・ 色々な媒体を使って広報をしつつ、国交省の HP に誘致するといったような取り組みも必要と思っているので、是非検討を願いたい。
- ・ 情報発信ということが非常に重要だが、非常に大変で手間もかかる。例えば、充実した動画コンテンツの作成には専門の映像制作の事業者が関与しなければ難しいと思う。被害者団体等が広報をする場合に、積極的な支援を行っていくことも手段としては大事だと思う。
- ・ SNS というものの考え方としては、その日に数万人の視聴者数をとることができればよいものという考え方がある。賦課金のニュースに対して色々なコメントが出てくるので、炎上するのは当たり前である。しかし、自動車の安全性、被害者の支援、あるいはドライバーや運行管理者への講習等は、元々

の正確な事業をしっかりと伝えていかないと、事業への理解は絶対得られない。また、安易な SNS の利用というのは逆効果になるということも考えていただきたい。

#### 【その他】

- ・ スケジュールについて、令和 4 年度の秋からスタートして数か月でパブリックコメントを実施、来年4月から新たな賦課金を自動車ユーザーに求めるということは、時期尚早であり、より多くの自動車ユーザーの理解が得られなければ自賠責制度自体の持続可能性の確保はできないのではないかと考える。まずはしっかりと理解を得るということを徹底したうえで、この制度の持続可能性をよりよいものにしていけたらと思う。
- ・ 支援を充実させることは概ね合意されており、それには財源が必要なので、賦課金の徴収を含めてスケジュールどおり進めるべきである。
- ・ 地方公共交通の取り組みについては自治体によってかなり様々である。例えば滋賀県では交通税をかけて地方公共交通の充実を図るという取り組みもある。もし自治体に対する支援ということを考えているなら自治体の取り組み状況をいろいろ見ながら支援をするのが良いと思う。そこはご検討いただければと思う。
- ・ 効果検証について、PDCA に馴染まないような項目もあるので別途検討してもらえたらと思う。
- ・ 脊髄損傷と高次脳機能障害はどちらの障害も重複して負っている被害者も多い。被害者の負った障害の態様毎にバランスよく支援を行うことを前提として、賦課金を使って欲しい。

以 上