

第10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 2022年9月29日(木)14時00分～16時00分
2. 場所 Web会議形式
3. 出席者 藤田座長、佐藤委員、戸崎委員、福田委員、榎委員、山岡氏(加藤委員の代理)、金子委員(途中から粕谷氏が代理出席)、坂口委員、桑山委員、古謝委員、徳政委員、小沢委員
4. 議事
事務局から資料1～4に沿って説明を行い、その後意見交換を行った。

議論の取りまとめの結果、保障事業賦課金の見直し等、ユーザーに対する負担軽減策の更なる検討、ユーザーからの理解が得られるよう一層の努力をすること、今後も財務省に対して強く繰戻しについて働きかけることを前提として、財源構成案はB案が妥当とされ、次回以降、ユーザーの負担軽減策や理解促進策の説明が事務局に対して求められた。

【令和5年度予算要求について】

- ・飲酒運転事故を減らすためアルコールインターロック等の補助を検討してほしい。

【令和5年度以降の財源構成について】

- ・まずは大前提として6000億円の早期完済に向けた取り組みを行ってもらうことが共通の認識だと思うが、自動車ユーザーへ新たな負担を求めることとする以上、6000億円の完済に向けたロードマップも併せて明示してもらいたい。
- ・自動車ユーザーの負担増につながる賦課金の増額は最終手段であることから慎重に行うべき。その上で増額せざるを得ない状況にあたっては、まずは自動車ユーザーの理解を得ることからスタートすべきである。令和5年度以降の施行と記載されているが、来年度に向けては自動車ユーザーへの理解活動を行った上で、その翌年以降増額するのであれば、10年のC案とすべきと考える。まずは短期間で運営し、繰戻しの進捗状況に応じて、その都度中期的な判断をしていくというステップ感を持った進め方のほうが妥当だと考える。
- ・B案というのが落としどころとしてよく練られており、いちユーザーとしては納得ができる
- ・道路環境が変化するタイミングが大体2040年頃だと想定すると、これに沿った20年間は安定して維持できるB案は非常に妥当性が高い。C案だと不測の事態を考慮すると、早期の見直しが必要となる。見直しは時間がかかり、被害者の不安を高める。そのような意味でも、B案が望ましいのではないかと。誰もが加害者にも被害者になり得る中で、ユーザーの負担で支援をすることは、払い損ということにはならない。また、先延ばしをすることは、機会損失が極めて大きいことを危惧する。

・国として、大臣間合意にて今後5年間は一般会計から54億円プラス α でお金を返すということだが、B案では、積立金の取り崩しが少なく、安心して、繰り戻しがなかなか増えていかない可能性がある。この水準だと120年位かかってしまうのではないか。一番負荷が少ないC案の検討もお願いしたい。

・被害者救済事業を安定的にすることに加えて4ヶ所ある療護センターの老朽化対策をやらなければいけない。今回の試算には、療護センターをどうするか、という歳出が入っていないが、病院は相当なお金が掛かることを前提に考える必要。そうすると10年間の維持(C案)では、全く安定しない。自動運転が今後どうなっていくかはまだ分からず、完全に自動運転に切り替わるには20年はかかると思うので、20年間は、制度を安定的にできることをひとつのパンと考えるのが良いと思う。

・C案は一見賦課金が少なくて良さそうだが、多く取り崩すので、財源のバランスを考えればB案。インフレなどの事態も考慮する必要。

・C案だと、積立金の取り崩しが大きい。10年先がどうなのか、やはり大切な積立金なので取り崩していくのはどうなのか。賦課金をB案のように入れたら、この賦課金で今あるものを色々とサポートできるし、被害者支援の財源にもなる。療護センターがかなり古くなっているため、そういったものを改修していくお金も必要である。

・悩ましいがB案かと思う。10年後にまた改定になってしまうと、8年後あたりからまたこういった審議を始めなければいけない。国交省は組織が大きいので、動きがゆっくりしている。国交省が方針を決めて、その後NASVAが動くことになると思うが、その辺りが残念ながらどうしても時間がかかってしまうと予想している。20年間、じっくりと腰を据えて良い施策を考え実施して欲しい。

・老朽化対策等の施策が入ったことで賦課金が上がったり下がったりすることは避けていただきたい。一定期間は安定した額で納まるようにしていただきたい。

・自賠償保険はユーザーの共助の仕組みという前提に立つと、従来の保障事業の賦課金の見直しを含め、できるだけユーザーの負担を低くすることを国交省でよく考えてほしい。

・B案の構成で考えるとしても、療養センターの老朽化対策等にお金が必要であるという時は、財務省にしっかり要求してもいいのではないか。年間ではなく、例えば「ここはどうしても必要なので、3年後には」という要求もあると思う。

【賦課金額の算定方法について】

・緑ナンバーのような走行距離が非常に長い分事故の支払額が多くなり、自賠償の保険料が高くなっているグループと、原付等をはじめとするグループで非常に大きな差が出ている。公平感という点で、段差をつけたらどうか。

・理論的には確かに自賠償というリスクに応じるのは正しいと思うが、最大でも150円なのでそれほど差がつかないことを考えると、どこの区分をどうするか等、事務的なことも含め、施行上のことも考えると、簡素化して原則は一律という気がする。ただ、原付等の不公平感とい

うのは分かるので、例えば原則150円で一部は軽減という形で、できれば複雑にカテゴリーを区別しない方が良い気がする。

【効果検証のあり方について】

・各施策の効果検証をきちんと行い、そのうえで必要な事業はきちんとやってほしい。「これをやったけど駄目だったので切ります」という検証結果をを明確に示すことも国民・ユーザーの納得感を得る大事な要素だと思うので、その辺りの仕組みについても充分検討してほしい。

【ユーザー理解について】

・賦課金を導入して施策を進めていく上では、附帯決議にも記載されている通り自動車ユーザーの理解があった上で進めていくということが大前提である。

・ユーザーの理解を得ることは確かに必要であるが、本来の真の目的は被害者の救済。

・エンドユーザーとの接点があるような場で国土交通省が作ったチラシやビラ等の啓発ツールをユーザーに渡すということもアイデアとしてはあり得るし、団体としても協力できることがあるか考えていきたい

・学生を見ているとほぼTikTokを利用している。若い世代へはそういうツールも届きやすいのではないか

・結構この分野は専門用語が多くて難しいと思うが、それを誰にでもわかるような文言にするという努力のほうが必要なのではないか。媒体よりも「内容をどのように伝えるか」という検討を深く進めていくべきである。

・事故被害者や関連団体が表に出て行く・見せる・露出することが広報として一番効果的なのではないか。芸能人を使ったところで伝わらない。

・TikTokをやるにしても、プロデューサーの年代によって作られるものが違ってくる。そういったことも研究材料として必要ではないか。

・一部から、ユーザーもご負担についてご理解をというような発言もあったが、被害者のためにユーザーが出していたお金を国がまだ6000億も返していないということをまずは理解してほしい。そこに上乗せしてユーザーにお金を求めることについて、説明をきちんとしてほしい。

・何を国民・ユーザーに訴えるかということを早く決め、早く示して、早く動いてほしい。コンテンツが大事だと思うので、その作業を早くしてほしい。