

令和4年度 第1回 被害者保護増進等事業に関する検討会 議事録

1. 日時 2023/03/01 16:01~17:10
2. 場所 Web開催 (Teams)
3. 出席者 古笛委員、佐藤委員、竹川委員、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、坂口委員、徳政委員

○齊藤総括

皆様方大変お忙しいところお集まりいただきまして誠にありがとうございます。本検討会はこれが第1回でございますので、座長が選任されるまでの間私が進行を務めさせていただきます。国土交通省自動車局保障制度参事官室で課長補佐をしております齊藤と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

初めに本検討会ですけれども、記者の方、報道関係の皆様が傍聴できる公開で行うこととしておりますのでご承知おきください。ご出席の委員の皆様方のご紹介につきましては、審議時間の制約もございますので出席者名簿の配布をもちましてご紹介に代えさせていただきます。なお本日ですが、桑山委員、古謝委員、佐々木委員におかれましては所用のため欠席となります。古笛委員に関しましては一時ご退席される時間もあると伺っております。また徳政委員におかれましても、5時半頃までのご出席というようにお伺いしております。なお国土交通省からは堀内自動車局長が出席しておりますが、堀内局長は所用により、16時45分ごろに離席となりますので、ご承知おきください。

続きまして、事前にお送りさせていただきました資料の確認をさせていただきます。議事次第、出席者名簿のほか、資料1から資料4まで、参考資料まですべてございますでしょうか。漏れ等がございましたら事務局までチャット機能等を通じてお申しつけください。

それでは会議の開会にあたりまして、堀内自動車局長より一言ご挨拶を申し上げます。局長よろしくお願ひいたします。

○堀内自動車局長

自動車局長の堀内でございます。

本日はお忙しい中、委員の皆様方におかれましては本検討会にご参加いただきまして誠にありがとうございます。昨年約20年ぶりの自賠法の大きな改正により、従前、当分の間実施することとされていましたが事故被害者支援、事故防止対策を被害者保護増進等事業として恒久化し、安定的・継続的に行える仕組みが実現いたしました。被害者の方が少しでも安心していただけるよう、また新たな事故被害者を少しでも減らせるよう、新制度に基づき被害者保護増進等事業をしっかりと実施していくにあたり、被害者保護増進等計画を作成する必要がございます。この計画の素案について本日はご意見を賜りたいと思っております。

また法改正にあたり、国会の附帯決議では、被害者保護増進等事業について、施策決定過程の見える化を行うことや、関係団体の意見を踏まえ第三者による客観的な視点で効果検証を毎年実施することが求められております。この新たな検討会において、計画の策定が終わった後、皆様のご見識に基づき、被害者保護増進等事業について効果検証をしていただき、より良い施策にしていければと考えております。

皆様方からの忌憚のないご意見を頂戴できれば幸いです。

どうぞよろしくお願いいたします。

○齊藤総括

堀内局長ありがとうございます。

それでは事務局より資料1、本検討会の設置についてご説明をいたします。よろしくお願ひします。

○出口参事官

事務局の保障制度参事官の出口でございます。

資料1に基づきまして、本検討会の設置について、かいつまんでご説明させていただければと思います。まず目的と設置というところでございますけれども、全部で3段落ございます。

1段落目の方、まず法改正を行いまして、その中で被害者保護増進等事業として新たに自動車事故対策事業賦課金を充当して被害者支援事業と事故防止対策事業を行うこととしております。

この事業の実施に関する事項を被害者保護増進等計画として定めることとしておりまして、こちらについてまずご意見をいただくということを考えております。

また2段落目でございますけれども、法改正時の附帯決議におきまして、被害者保護増進等事業については、事業に係る効果検証を第三者による客観的な視点で関係者のご意見をいただきながら行うこととされており、そのために今回の検討会を設置させていただいているものでございます。

検討会の検討事項は、今申し上げた主な意見とその他事業の実施に関することとしております。

「3.検討会の組織」でございますが、座長と座長代理をそれぞれ1名ずつ置くことといたしまして、構成員は別紙の通りということで委員の皆様方を記載させていただいております。

(3)でございますが、ワーキンググループの設置を予定しております。後程ご説明いたしますが、効果検証にあたってはこのワーキンググループの設置をさせていただければと考えております。

また、「4.検討会の運営方法」の(2)のところ、先ほど齊藤からも申しましたが、原則公開ということで考えているところでございます。

設置に関しましては以上でございます。

○齊藤総括

ただいま説明した内容で特段異論がございますでしょうか。

特にありませんでしたら、このような形で進めさせていただきたいと思っておりますけれども、よろしいでしょうか。

(委員からの意見はなし)

それではこのような形で進めさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

続きまして座長及び座長代理でございますけれども、僭越ですがあらかじめ事務局より、藤田委員に座長を、それから福田委員に座長代理をお受けいただくようお願いをしており、ご内諾をいただいているところでありますが、他の出席者、委員の皆様におかれましては、こちらでよろしいでしょうか。

(委員からの異論はなし)

異論がないということだと思いますので、藤田委員を座長に、福田委員を座長代理ということをお願いしたいと存じます。それでは座長に就任されるにあたって、藤田座長より一言ご挨拶を頂戴したいと思います。藤田座長よろしく願いいたします。

○藤田座長

当検討会の座長に選任していただきました藤田でございます。どうぞよろしく願いいたします。

昭和30年の自動車損害賠償保障法の制定以来、法の第一の目的である自動車事故被害者の保護を図るため、昭和40年代から当時の政府再保険の運用益を原資として様々な被害者支援・事故防止施策が行われて参りました。

近年、交通事故件数は着実に減少しておりますが、他方、未だに悲惨な自動車事故は後を絶たず、重い後遺障害に悩む当事者や大きな介護負担を抱えるご家族の方々、精神的ダメージに悩まれるご遺族が数多くおられ、自賠責制度の中で行われている被害者支援や事故防止対策を継続、充実させることが必要です。

だからこそ、平成13年の法改正による政府再保険廃止後もこの事業は継続され、昨年の自賠法改正により、自賠責保険料の一部である賦課金を充て恒久的に行う事業となりました。私も昨年国会で参考人として意見を申し上げましたが、自動車ユーザーにご負担いただく以上、今後の被害者支援や事故防止対策の具体

的な用途についてはできる限り施策の「見える化」を行い、その効果検証を定期的に行う必要があります。
本日はその前提として、被害者の生活の実態、事故発生状況等、考慮すべき事項やそれらの課題に対して実施すべき事項を定める被害者保護増進計画の素案を国土交通省からご説明いただきます。

委員の皆様におかれましてはそれぞれの立場から活発なご議論をいただければと思います。

最後に、当検討会が円滑に進行できますよう皆様のご協力をお願いいたしまして、簡単ではございますが私の挨拶とさせていただきます。

どうぞよろしくお願いいたします。

○齊藤総括

藤田座長ありがとうございます。

それでは、ここからの進行は、座長にお願いしたいと思います。

藤田座長よろしくお願いたします。

○藤田座長

はい。それではここからは私が進行を務めさせていただきます。

まず議事の2、3について、資料2～4を用いて事務局からご説明いただき、その後、ご意見ご質問等の時間を設けさせていただければと思います。

それではまず事務局からご説明お願いたします。

○出口参事官

まず資料2をご覧くださいと思います。

検討会の設置についてということで、背景でございます。先ほど設置要綱のところの説明と多少被りますが、まず1つ目、今般の法改正によりまして、被害者保護増進等事業ということで被害者支援・事故防止対策事業が本則に規定されることにより恒久化されてございます。こちらの事業の実施に関して関係者のご意見を伺って計画を定めるということになっておりまして、まずこのご意見を伺いたいということです。

2つ目でございますが、効果検証について関係者のご意見を踏まえ、第三者による客観的な視点で毎年実施すべきということで附帯決議をいただいておりますので、そういうことを行う場として今回の検討会を設置させていただきたいというものでございます。

3つ目は検討会の体制についてでございます。検討会の下に、先ほど設置要綱のところでも一言申しましたが、ワーキンググループを設けるということを考えております。特に効果検証の方につきましては、個別の事業について関係の団体の皆様からの様々なご意見があるかと思っておりますので、まずはワーキンググループの方でご意見を頂き、頂戴したご意見を整理した上で、検討会で効果検証をしていただくということを想定しております。

なお1つ目のミッションであるところの、計画の作成・変更に係るご意見をいただくという点につきましては、ワーキンググループは設けずに、検討会で検討させていただくことを予定してございます。

次の被害者保護増進等計画については、当計画の作成公表にあたり、作成変更にあたってあらかじめ被害者その他関係者のご意見を反映させるために必要な措置を講ずるということとされておりますので、こちらの方のご意見を、まず今回は素案について頂き、4月5日に予定しております第2回において正式にご意見をいただくということを予定しているところでございます。

3つ目の丸のところは、先だって取りまとめました勘定の検討会の最終提言においても同じような趣旨の提言をいただいているということを記載してございます。

下半分のところに、被害者保護増進等計画で定めるべき事項として法律で定められた事項を記載しております。事故被害者の生活の実態、事故の発生の状況、その他の事業の実施に際し考慮すべき事項、また被害者支援事業・事故防止対策事業の目標に関する事項、そしてその目標の達成のため実施すべき被害者保護増進等事業の概要、こういったものを記載することとされております。後程、計画の方でまたご説明させていただければと思います。

次に、被害者保護増進等事業の効果検証でございます。自賠法改正時の国会審議において、用途を明らか

にした上で第三者による客観的な視点で全事業の検証を毎年実施すること、という附帯決議が付されておりますので、そちらの方を、こちらの検討会で行わせていただければと思っています。

2つ目の丸の部分は、「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」（注：以下「勘定のあり方検討会」という。）の最終取りまとめの中で提言をいただいたことを記載してございます。

具体的な検証の実施方法につきましては、2月に最終取りまとめを行いました勘定のあり方検討会において、昨夏でございしますが、労災保険の社会復帰促進等事業や民間保険会社等の運用益活用事業の効果検証手法を参考として試行を行っております。全く同じではないですけれども、今般の検討会においても同じようなやり方を用いて検証を行うという方向で、今事務局の方で準備を行っております。時期といたしましては、毎年夏から秋、6月から7月ごろを予定しておりますが、ワーキンググループで議論を行ってそれを踏まえて本検討会の方で効果検証を行うということで考えております。

今後の進め方ですが、本日、まず1回目の検討会で素案を議論いただいた上で、3月中に国の方でパブリックコメントなどの手続きを行います。4月1日に改正自賠法の施行があった後に、4月5日を予定してございしますが、こちらで第2回の検討会を開催させていただきまして、正式に法律に基づいた意見聴取を行わせていただければと思っております。いただいたご意見を踏まえて、速やかに4月中旬に国の方で被害者保護増進等計画の作成・公表をしたいと思っております。その後は毎年夏から秋と書いてございしますが、夏頃、6月、7月ごろを今予定しておりますが、被害者保護増進等事業の効果検証を毎年最低1回行っていくということで予定してございます。

続きまして、被害者保護増進等計画の素案についてご説明させていただきます。素案本文の方は資料4として付けておりますが、文章だけで約9ページございしますので、説明は概要資料を用いて説明させていただければと存じます。計画自体につきましては、3部構成ということで現在検討しております。第1部が総則ということで、計画の目指す社会、期間、評価と見直しなどを記載する予定でございします。第2部において、自動車事故の動向と被害者の方々などを取り巻く課題といったものを記載してございまして、第3部の方で、具体的に計画の目標とその目標達成のために実施すべき基本的な施策を記載するという3部構成を考えております。

まず第1部の総則部分でございしますけれども、青字で書いている部分が主な項目でございします。まず計画の目指す社会ということでございしますが、自動車なしの国民生活は成り立たない一方で、自動車事故により未だに多くの死傷者が発生しているという状況でありまして、また誰もが事故の当事者、加害者にも被害者にもなりうるという状況でございします。自賠制度という車社会の共助の仕組みで、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の実現を目指すということを考えてございします。

計画の期間、評価と見直しですが、期間につきましては、令和5年度から8年度まで、4年間で考えているところでございします。こちらは被害者保護増進等事業の主な実施主体となります独立行政法人自動車事故対策機構（ナスバ）でございしますけれども、こちらの中期目標の期間が今年度から始まってございまして、令和8年度までとなっております。主な実施主体であるナスバの中期目標と今回の計画の期間を合わせることで、効果的に事業実施ができるであろうということで、終期を合わせるために4か年計画で考えているところでございします。毎年、効果検証の方はこの検討会の場でしっかりと行っていきたいと思っております。

第2部について、自動車事故による被害の発生状況でございします。亡くなられる方は大きく減少しているという状況でございします。一方で、新たに重度後遺障害者となった方というのは多少減ってはいるものの、亡くなられる方に比べると大分減り方の幅が小さく、まだ引き続き多く発生しているという状況で、重度の後遺障害者の方の数というのは近年も微増傾向でございします。また介護料を受給されるような重い障害に限らず、様々な障害を負われる方は引き続き多いという状況でございします。

自動車事故被害者のおかれた状況と課題でございしますけれども、被害者の方々のニーズというのが、事故に遭って受傷された直後の専門的な治療や看護に加えて、介護者なき後の生活支援ですとか、リハビリ機会の充実といった長期にわたる支援への対応というのがニーズとして高まっていると考えております。また障害によってニーズが非常に多様化しております。遷延性意識障害のように、非常に多くの介護の手が必要な場合もあれば、脊髄損傷の方のように、一部についてサポートが必要だけれども、という方もおられますし、見た目は一見普通の方に見えてしまうけれどもちゃんと知識を持った方の見守りが必要な高次脳機能障害の場合ですとか、親御さんやご兄弟が事故に遭われ被害者になってしまったお子様、ヤングケアラー、そ

ういった様々な被害者と被害者の周りの方々へのサポートが求められているという状況だと理解しております。

自動車事故の発生防止に向けた課題について、被害者支援と事故防止対策は両輪で実施していくべきと考えておりますが、事故防止につきましては、衝突被害軽減ブレーキなど安全運転を支援する装置の性能向上と普及拡大で実際に非常に事故が減ってきているということで、事故削減の鍵を握るものと考えております。ただそういった技術を取り込みつつも、まだどうしても事故が起こってしまう。その中で高齢運転者に対する安全対策ですとか、社会的なインパクトの大きい事業用自動車、大型バスですとか、大型トラックですとか、ひとたび事故が起こると、持っているエネルギーが大きい分事故の被害も大きくなりがちということもありまして、こういった事故防止も課題であると考えております。

4つめの項目でございますが、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ということで、令和5年度水準の事業規模約200億が継続的に必要であるということ、またその財源は、一般会計からの繰戻し、積立金の取崩し、賦課金で賄っていくことを記載する予定でおります。

第3部でございますけれども、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でございます。こちらの方は概要でございますので、実際の本体の素案の方にはもっと数多くの項目、今実施しているものと令和5年度以降実施予定のものについては、すべて読み込めるような形で記載しているところではございますが、こちらのポンチ絵の方に載っているのは一部例示という形になっていることをご了承いただければと思います。

第3部につきましては、被害者支援と事故防止対策の2つの柱に分けて、目標と、それぞれそれに向けて3種類の主体、政府なのか、独立行政法人であるナスバが講じるものなのか、国でもナスバでもない、民間や自治体といったその他の主体の方々の取組みと、3つに分けて記載しているところでございます。

まず1つ目の被害者支援でございますけれども、目標といたしましては、被害者等の方々への保護の増進を図ることによって、ひいては被害者やその家族、ご遺族が安心して生活できる社会の実現ということで置いております。それに向けてそれぞれの主体が行う措置でございますが、国としては被害者の治療、介護に必要な支援等への資金支援、リハビリや「介護者なき後」の対応のための人材確保などへの資金支援、保護増進のための啓発、情報提供といったこと。ナスバとしては、療護施設の設置運営、介護料の支給、また来年度から開始予定ですが、被害者・遺族等団体の相談支援体制の確立支援。その他主体の取組みとして、被害者の方々の悩み相談ですとか、日弁連さんの法律相談などといったことが読めるような形で記載予定でございます。

2つ目の柱である事故防止でございますが、目標としては、事故防止の中でも、車体の安全性やドライバーの安全確保に係る措置を講じることで事故防止の発生に繋がるものについて事業を行っていく、ひいては、安全安心な車社会の実現につなげていくということをお願いして、そのために政府が講じる主な措置といたしましては、事故防止のために必要な機器・装置の導入に必要な資金支援ですとか、無保険車・無車検車対策といったもの。ナスバの措置としては、運転者の適性診断ですとか、自動車アセスメントの評価など。その他主体の取組みとして、事故発生防止の民間でやられている指導講習などといったものが読めるような形で本文の方には記載しているところでございます。

雑駁ではございますが事務局からは以上でございます。

○藤田座長

どうもありがとうございました。

それでは、議題4の意見交換の時間とさせていただきます。これまでの説明についてご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

徳政委員お願いいたします。

○徳政委員

NP0 法人日本頸椎損傷 LifeNet の徳政と申します。お願いいたします。

実は今日被害者団体に欠席者が多くて、事前に色々とは話したのですが、徳政に任せるということだったので。

今、恒久的に被害者の生活を守っていかうじゃないかというお話がありましたけれども、もちろん安全な自動車づくりも私たちは絶対必要だと思っている中で、やはり例えば介護者なき後の問題というのはつい言葉だけになってしまうんですね。これが一番の問題でして、介護者なき後っていうけどっていう話で、先ほど脊髄損傷の話もありましたし、まず遷延性意識障害、高次脳機能障害、それから脊髄損傷で、大まかに3つですけど、この障害だけをとってもすべてが違うんですね。例えば切断箇所も違いますけど、介護者がいるのかいないのかってというのが最終的にくるわけですね。ご家族が介護をされてる方、それから、自分自身が当事者として生きてる方、と2種類いらっしゃいます。それから私はよく冗談で言うんですけど、桑山さんとか、古謝委員、お年なので先にお亡くなりになるでしよって。その時に残された子供さんたちが安心して暮らせるような社会って何なんですかねっていうのが、いわゆる介護者なき後なんですよ。もう目の前に来てるんですね。現実には脊髄損傷の人なんかでも今、大体30代から40代が介護料受給の場合には多いんですね。それが、やはりその一番問題である2040年の頃にこの人たちが高齢者になってくるわけですね。そうしたときに、自分で生活ができなくなるわけですね。介護受けてない人の方が多いから。なので、ここで慌てて介護者を探しますって言ったときに、さっきの介護者を見つけていけないといけないというところに繋がっていくんですけど、やっぱりこういったことが、絵にかいた餅にならないような形をとっていかないといけないっていうのが一番重要なことで、今からの生活を、ぜひ守っていただきたいっていうふうに思いますし、65歳問題も含めていろんなことを考えていかなければ介護というものの本質から外れていってしまいますので、ぜひそういったことも深く考えていっていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○藤田座長

どうもありがとうございました。

他の被害者団体の方の代弁を含めて、幅広い意見ありがとうございました。被害者保護増進計画の抽象的な増進計画そのものについての意見というよりは、これを具体的に実施していく上での、様々な配慮事項、考慮して欲しい事項についてのご指摘だったと思いますが、事務局から何かございますでしょうか。

○出口参事官

ご意見ありがとうございます。

いろいろな立場の方、障害の方、それによっていろいろニーズが違うというご意見を頂戴しております。これから施策を考えていくに当たりまして、いただいたこともきっちりと考えながらやっていきたいと思っておりますので、これからもご指導いただければと思います。

ありがとうございます。

○藤田座長

どうもありがとうございました。

続けて榎委員お願いいたします。

○榎委員

東京都市大学の榎と申します。

資料3最後の自動車事故の発生予防のために講じようとする施策の基本となるべき事項について質問があります。まず一点目として、政府が講じる主な施策（新技術）の中にはASVという概念が入りますでしょうか。例えば、被害軽減ブレーキは、ASVの開発過程からの新技術で、事故分析で死亡者数低減に極めて効果的であると明確になっている技術なのです。

そういう意味で、この政府が講じる主な施策（新技術）の中にASVで開発される新技術がイメージとして入っているのでしょうか、というのが1点目の質問となります。

2点目は、その資料の2行目に「無保険車・無車検車対策」などと記載されていて、その資料右側の具体例では、電動キックボードの図があります。個人的な研究内容は衝突安全、安全装置といったものになりますが、電動キックボードや自転車、歩行者も、そのまま転倒（して、脚、腕や肩より先に頭部が路面に直接

衝突)すると死亡する可能性があります。そうすると、ここで記載されている無保険車は電動キックボードをイメージしているのか、それから自転車までイメージしているのかというのが、質問となります。さらに、それらの無保険車対策に対して保険をかけるようなシステムにしようとしているのかなど、もう少し具体的な内容を伺いたい点が、2点目の質問となります。

もう一度繰り返しますと、無保険車には、電動キックボードや自転車等が入るのかということと、具体的な無保険車対策として、今の自動車にかかっているような自賠責保険を拡大するという方向なのかという点となります。

○藤田座長

ありがとうございました。

事務局からご返答お願いいたします。

○出口参事官

まず1点目でございますけれども、事故発生防止のために必要な機器装置の導入というところでASVの導入支援も入っております。

2点目の電動キックボード、自転車等についてでございますけれども、電動キックボードは自賠法上、自賠責に入ってもらわなければならない自動車に入っております。扱いとしては原付と同じ扱いということでございます。無保険車対策でございますけれども、今も実は車検がある場合にはほぼ車検のところで確実に入っていただく状況ではあるんですが、車検がない場合、バイクとか電動キックボードがそうですけれども、期限切れが起こったりします。9月に重点的にポスター等も貼り出して、期限が切れていませんか、コンビニでも契約できます、といったような重点的なキャンペーンを行っておりますし、それ以外の期間にも、期限切れと思われる方に告知のハガキを送ったりといったことをしております、そういったものをしっかりとやっていくという趣旨でこのような記載をしているところでございます。

○榎委員

ありがとうございます。

電動キックボードには2種類あって、原付のタイプと、歩道もちょろちょろ走れるタイプ(ナンバープレートがないもの)があらうかと思うんですが、ここで電動キックボードというのは、どちらのタイプのことでしょうか。

○出口参事官

どちらもでございます。特定小型原付も、原付扱いになるものも、どちらも自賠責は必要でございます。

○藤田座長

事務局のご返答は、法律上保険をかけなければいけなくなったのかかかっていないということが起きないようにするという趣旨ですね。

○出口参事官

はい、その通りでございます。

○藤田座長

どうもありがとうございました。

なお、ここで書かれている目標の自動車事故の発生防止という言葉を厳格にとらえてしまうと、無保険車対策というのは発生防止のための対策ではないと言えなくもないのですが、ただ事故が起きたときの最低限の対処をしてないような形での運行はするなということも含めて、事故の発生防止という言葉を広い意味で理解していただければと思います。

麦倉委員お願いいたします。

○麦倉委員

はい、ありがとうございます。

今回の資料3、4の方でいくつか質問したいことがございまして、まずは1点目、千葉療護センターのリニューアルについて記載がございまして、この件については老朽化が顕著な施設ということで特記して書いてあるわけですが、当センターに対するニーズの変化に対応した機能の強化も要するというような細かい記載をいただいています。老朽化対策をいろいろ見ていきますと、例えば機能強化、新しいニーズの変化というところでは、在宅介護の相談であるとか遠隔に住まれる方に対して相談をするというような対応、またその地域の診療やリハビリテーションとの十分な連携がとれるインフラと人員を充実するというような機能強化というのが求められているということが分かってきています。こうした問題というのは千葉療護センターに限らず、他の療護センターまたは療護施設にも共通のニーズというのがおそらくあるのだろうというふうに思っております。また非常に大事なことだと思っておりますが、在宅介護を行っていらっしゃるご家族の方が孤立することがないような丁寧な支援が必要だということでは、国土交通省とともにナスバの様々な訪問支援等も含めて本当に丁寧な支援が求められているというふうに考えておりますが、こうした老朽化対策は、千葉に限らず他の地域の療護センター・療護施設に関しても同じようなニーズに対応していくということも考えていらっしゃるのかどうかということもまずは伺いたいと思っております。

2点目ですけれども、高次脳機能障害の方に対する社会復帰促進支援についてですけれども、こちらも単年度等の事業ではなくてより継続的な支援、事業によって、安定的な事業運営を行うことができるということが求められています。こちらもより安心して人員を雇うことができるような充実した対応が求められていることでありますけれども、これは意見ということで受け取っていただければと思います。

また3点目ですけれども、重度脊損の方に対する受け入れ施設の設置について、こちらも今回検討会の中で非常に詳細に要件が委託病院については定められてきたところとございまして、また退院後についても切れ目のない継続的な支援というのが求められると思っておりますので、こちらもナスバの訪問支援にスムーズにつながることが求められております。ここは意見として充実したものを求めたいというところではあります。

あともう1つ、こちらも意見なんですけれども、特に「介護者なき後」ということではグループホームの設置ということで、人材確保のための資金提供というものが非常に大きな柱となっているかと思っておりますが、こちらもやはりイニシャルコストというところで資金援助が行われて、その後はその事業所が独立して運営をしていくということを期待するようなスキームとなっているわけでありまして、この部分がやはり被害者の方にとっては不安の要素というのが大きい部分かと思っております。

この部分についてすぐにご回答というのは難しいかとは思いますが、できる限りのご支援というか、対応というのが求められるというふうに考えておりますがいかがでしょうか。

○出口参事官

ご意見ありがとうございます。

療護センターにつきましては、千葉について今検討を行っております。ナスバの方で建物まで持っているいわゆる療護センターは4箇所ございまして、建てられた時期がそれぞれちょっと違うということで、一番古い千葉について一番老朽化の問題が顕在化しているということで、今、麦倉先生にもご参加いただいて検討会を実施しているところでございまして、他の療護センターにつきましても、建てられた時期がそれぞれずれてはいるんですが、いずれ老朽化というような問題は発生して参りますので、その時に今千葉の方でご検討いただいていることも踏まえ、またそれぞれの療護センターが果たすべき役割ということも考えながら、検討して参りたいと考えております。

また、高次脳機能障害の方の社会復帰促進等事業、こちらも麦倉先生に先日報告会にご参加いただいて、ありがとうございました。

いただいた安心して雇えるような仕組みにできないかというご意見。今年度の事業からまた来年度、再来年度と続けていく際に、こういった形でよりよい支援のやり方ができるのか、どうしても国のお金を入れる事業ということで、制約がかかる部分もあり、こういった形でうまく工夫ができるのかということは引き続き考えていければと思っております。

3点目、脊髄損傷の方の退院後の支援につき、ありがとうございます。こちらの方も基準の検討にあたり、麦倉先生にもご参画いただきまして、来年度から事業を実施して参るところでございますが、そちらの事業を実施してリハビリをして退院された後、ナスバの方で円滑に引き継いでいくというのはおっしゃる通り重要なことだと思いますので、ナスバの方と連携して取り組んで参りたいと思っております。

最後の「介護者なき後の人材確保」の件、2点目と多分近い話だと思っております。事業として支援していく中で、どうすればより良い施策になっていくのか、またそこは国のお金を使うというところの限界もありつつも、ご意見等もいただきながら工夫して参りたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

○藤田座長

どうもありがとうございました。
よろしいでしょうか。

○麦倉委員

はい。ありがとうございます。

○藤田座長

ありがとうございました。

いただいたご意見は、被害者保護増進計画自体に何か修正とか追加を求めるというよりは、実施する上で様々な配慮事項というふうに、受けとめさせていただいてよろしいでしょうか。

○麦倉委員

はい、仰る通りです。

○藤田座長

ありがとうございました。

確かにご指摘のように安定的に、継続的に施策を進めるのは非常に大切なことです。事前に計画を立てて毎年検証して透明性を高めることが、安定的、継続的な運用の支障になったりすると問題ですので、この検証のスキームを実施する上でもこの点によく留意して、示された懸念が生じたりしないような適切な形で運用を求めたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

金子委員、よろしくお願いいたします。

○金子委員

自動車総連の金子です。発言の機会をいただきましてありがとうございます。

私からも、座長が言われる計画に対する意見というよりは賛成の立場の上で、今後の、特に参考資料で出ている予算案に関わる具体的な施策について、2点ご意見申し上げたいと思います。特にスライド番号3で、介護者なき後を見据えた対策の充実のところに関連しますが、今日もこのような場を開いていただいて、全体として定量的な数ありきで進めるというよりは、被害者家族の皆さんのご意見を伺ったりすることで将来の不安の払拭に向けて実態に即した対応というものを常に進めていくということが重要だと思いますので、今後の運営についてぜひそこはお願いをしたいと思います。

それに関連して2点目ですが、参考資料の予算案の3枚目のスライドのところの「介護者なき後」を見据えた対策の充実ということで、継続した介護人材の確保などを支援すると記載がありますが、今日は欠席されていますが、桑山委員曰く、現在の介護をされる方は喀痰吸引や胃ろうなどができるようになってきていますが、それをできるようになるまでに10年掛かったと伺っております。そうしたことで、今の介護の対価と、以前に比べた今のスキルといえますか、労働の対価が賃金となかなか噛み合っていないところもあるのではないかと考えています。今春の取組みをやっている労働組合の立場だから余計そう思うのかもしれませんが、ぜひこの待遇面の改善というのも、この介護人材を確保するという意味では必ずしも直接的な施策には当たらないかもしれませんが、この介護料の支給と関連しているのかどうかも分かりませんが、この

中ではそういった方策も非常に効果的だと思いますので、ぜひ取組みを進めていただければと思っております。すごく労働組合チックなことを申し上げておりますが、岸田総理も物価上昇を上回る賃上げをと言っている中で、相対的な労働条件になりますので、こういった人材が必ず必要になってくるというのはもうこのメンバーの中では異論ないと思いますので、ぜひ世の中に乗り遅れないように対応を積極的にしていただければと思います。よろしく申し上げます。

以上になります。

○藤田座長

どうもありがとうございました。もちろん被害者保護増進計画それ自体についての提案や修正、質問でなくても、具体的な政策実施にあたっての要望やご質問であっても結構ですので、ぜひ沢山ご意見をいただければと思います。

それでは事務局から今の点について何かご返答ございますでしょうか。

○出口参事官

事務局です。ありがとうございます。実態に即した対応すべき、仰る通りでございます。また委員の皆様方含め、ご意見、ご知見をお借りしながら、少しでも良い施策になるように進めていければと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

介護現場の確保につきましては、ヘルパーさんを確保するのが非常に大変だというようなお話、そもそも人がいないという話も含めて、被害者団体の方から、補助金の関係などで担当者がご意見を伺ったりする際に、非常に大変な状況であるということは伺っております。直接その待遇面の改善そのものができる立場では国土交通省はないのかもしれませんが、いただいた実情を踏まえた中で、一体どうしたら少しでも良くしていくことができるのか、それについては厚労省さんとも連携させていただきながら色々考えて参りたいと思いますので、引き続きよろしくお願いいたします。

○金子委員

ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

○藤田座長

それではその他、どの点でもご意見ご質問ございますでしょうか。

もちろん計画そのものではなくて、実施する上での、様々なご要望や注意点でも結構ですので、ぜひ幅広くご意見いただければと思います。

竹川委員お願いします。

○竹川委員

直接的に事業とは関係ないかもしれませんが、この一般会計からの繰戻しの件なんですけど、資料を見させていただくと令和5年度で繰戻しが60億円ということで、現状6000億ぐらい繰戻されてないんですかね。これ、60億円ずつやると100年かかるわけですね。これをまずどういうふうにしようとしているのかっていう話と、少なくとも毎年その支援策として使う分ぐらいは戻してもらおうとかそういうふうに関後していこうとされているのか、その辺を教えてくださいませんか。

○出口参事官

はい。ご質問いただきました繰戻しの件でございますけれども、今投影させていただいている資料でございますが、一般会計に繰り入れた1兆1200億円のうち約6000億円がまだ繰戻されていない状況でございます。一昨年、国土交通大臣とその財務大臣との合意の中で、令和4年度の54億円を最低の水準といたしまして、引き続き継続的に繰戻しをしていくということ合意しております。こちらの方、今年令和5年度予算案につきましては60億円ということで、引き続き全額の繰戻しに向け、着実な繰戻しを6年度要求においても行って参ります。

事務局からは以上でございます。

○竹川委員

分かりました。私の意見としては少なくともその事業費毎年使うぐらいは戻してもらった方がいいんじゃないかなという気がしますけどね。論理的にはそうじゃないかなと思うんですけどね。

○藤田座長

どうもありがとうございました。要望としてその意見を非常に共有している方が委員の中にも多いでしょう。他方、毎年の繰戻額をいきなり何倍にも引き上げると言ってもなかなか実現できないところから、この賦課金という制度を導入せざるをえなかったということを見ると、今後もできるだけ多くの繰戻しがなされるように努力するという事務局からのご説明になるんだと思います。もちろん一般会計に繰り入れたお金が返済されることは、自動車ユーザーの納得感を得る上で非常に重要ですので、着実に、しかもできることなら、さらに多くの額が返ってくることを強く要望したいと思いますけれども、相手がある話なのでなかなか我々だけで確定的なことは言えず、その結果、歯切れの悪い答えになって申し訳ないですけども、事務局のような答えになるのだと思います。その他、どの点でもご意見ご質問ございますでしょうか。

小沢委員お願いいたします。

○小沢委員

ありがとうございます。一般社団法人関東交通犯罪遺族の会の小沢と申します。発言の機会をありがとうございます。

私からは2点です。1点目については、被害者への相談支援業務という部分でナスバでも当然相談支援業務を行っていると思いますが、なかなかその部分が見えないというか、どの段階でナスバを知るかということもあるかもしれませんが、「ナスバ=後遺症の障害の相談」という形になったりして、私自身もそうですけれど、いまいちナスバとはどういうところかという部分で、「相談ができる場所」という認識がかなり少ないのかなと思っています。相談支援に遺族団体を入れていただいて大変ありがたいと思いつつ、やはりナスバがしっかりと広告、宣伝などをして、ナスバが相談支援業務もできるんだということに関して、非常に多くの方に知っていただきたいという部分ですので、相談支援業務の中にぜひナスバを入れていただきたいと思っています。法律相談に関しては、しっかりとしたところに入ると思うので大丈夫だと思うのですが、そこの相談時間などもどのようになるのか、ゆくゆくお伺いできたらと思います。

もう1点、先ほど榎委員がご質問されていた部分でもあるのですが、先日私のところに、高齢者の方からこんな相談がありました。無車検・無保険の車に乗っていると何か罰があるのですかという電話でした。私はこれを聞いて驚いたのですが、当然ですがその状態で人を轢けば支援を受けられないですし、ご自身に対してのケアもいかないです。車が壊れても、支援、サポートはされません、ということをお伝えしました。当然のことなので、保険の仕組みについてお伝えしましたが、今私の住んでいる場所はかなり田舎なのです。実際多くの高齢者の方が車検切れのまま原付バイクを乗っていたり、または軽自動車に乗っていたり、という現状で、近所の方が警察に通報しています。本当に高齢者の方が、無車検・無保険の状態です。さらに前年度より高齢者運転に対する基準が厳しくなって、そこに落ちた方が、当然ですけど車を本来であれば手放さなくてはいけない状態の方が、車の鍵を勝手に取って運転をしてしまっているという現状がございます。キックボードもそうですけれど、高齢者の事故の無車検・無保険に対して、ぜひ周知徹底をして、保険の必要性を改めてしっかりと波及効果があるものを検討していただけたらというのを改めて感じました。それから何台か、私もすぐ近くの車とかで、完璧に動いている車だけれど、すぐ近くだけでも5台くらい動いている状態です。保険に入るのは自己責任という部分が大きいのかなというところで、その罰則の部分で、それでいいというわけではないと感じています。ですので、そのような周知ができたらいいなと思っています。本当に最低限の部分で、こんなこと言うのもおかしいかと思うんですけど、この問題がかなり多くなってきていて、事故の相手が高齢者だが保険に入っていないという被害者の方からも実は相談を受けているので、被害者になった場合、高齢者の事故は今増えていますし、それに鑑みてもやはりその必要性というものを周知させることは必要かと思っています。

私からは以上でございませう。

○出口参事官

実態に即した貴重なご意見ありがとうございます。無車検・無保険の車というのを聞いて、やはりあるのは把握はしていたんですけどもそんなにも身近にもあるんだということですが、一つご説明させていただきたいのが、法律上の罰則はございませう。無保険の場合は、1年間の懲役または50万以下の罰金、無車検の場合は6ヶ月以下または30万円以下の罰金となっております。点数も、違反点数6点というところでございます。多分、今のお話聞いていて伺ったのが、罰則があるということも知らないしご説明いただいたその何のサポートもなくなってしまうよというところも含めて、非常に周知が足りていないのかなという点は反省すべき点だと考えております。改めて、無車検・無保険の周知、やっているところではあるのですが、引き続き今の実勢も担当班にもしっかりと伝えて、どういう形で強化していくのがいいのかということはいしっかりと検討して参りたいと思っております。自賠責の特設ポータルサイトの方にも、その辺の罰則がありますとかサポートがなくなってしまうということも書いてはいるんですが、そういったことも含めての周知はしっかりとやっていきたいと思っております。また、万が一無保険で事故に遭われた場合、国の方で政府保障事業ということで、自賠責と同等の被害者の方へのサポートはさせていただいております。かかった費用につきましては、無保険で運転されておられたその加害者の方に、後できっちり国の方から求償させていただいておりますけれども、無保険車で被害に遭われた方には、政府保障事業という方で自賠責と同等のサポートをさせていただいているということは申し上げさせていただければと思っております。

車検の担当部署とも今いただいたお話共有させていただきましてしっかりと取り組んで参りたいと思っております。ありがとうございます。

○小沢委員

よろしくお願ひします。あとその件に関しては、教習所などでポスターのようなものを貼っていただひてより周知をしていただかないと根底的な部分で難しいのかなと思っております。高齢者の方のニーズ、あとは本当にお金がないから入れないということをおっしゃっていましたが、お金がないから入らないというのは理由にはならないと思ひます、とお伝えしたのですが、やはり自覚が非常に足りないのではないかな、という苦しさを感じております。

当然被害者となった方は政府保障事業がございませうが、それがあからといって保険に入らなくていいという訳ではないと思ひし、求償に関しても死んでしまえばどうせおしまひだから、というようなことを言っている高齢者の方もいるというのは伺っているのです。本当にここで話されているのは当然入っているという話の上で、でき上がっているお話ですけど、やはり下に行けば行くほど、そうではない現状があるということを知っていただきたいと思ひ、お話しさせていただきました。どうぞよろしくお願ひいたします。

○藤田座長

ありがとうございます。キックボードの例が挙がっていたのは、今回は新たに付保義務が入ったものだから、無保険状態が生じないように、これについてもちゃんとやりましようということだったのですが、それ以前のところで、これまでも付保義務があった通常の自動車ですら無保険の問題が深刻なんだとすると、ぜひ何か対策して欲しいと思ひます。確か、無保険どころか保険の証明書を所持してないというだけでも罰則がかかるですね。そのぐらい結構重要な法令違反行為なんですけども、その辺り自覚がない自動車ユーザーがいるとすると非常に由々しいことですので、啓発しかないんでしょうけども、ぜひ小沢さんももし相談が来たら持っていないだけでももう罰則があるんですよ、とぜひ厳しく警告してあげてください。事務局は無保険車対策一般についても改めてできることをやっていただければと思ひます。

その他、どの点でもご質問ご意見ございませうでしょうか。もしご意見ないようでしたらこのあたりにしたいと思ひます。被害者保護増進計画については資料の通り進めさせていただきますが、本日各委員から出た意見については、事務局で整理した上で、実施の際にはさらにいろいろな形で参考にして、充実した施策がなされるようにしていただければと思ひます。

それでは本日の主要な議題はこれで終了しましたので、事務局に進行をお返ししたいと思います。

どうかよろしく申し上げます。

○齊藤総括

藤田座長、それから委員の皆様方、長時間にわたりありがとうございました。

本日頂戴いたしましたご意見等も踏まえて、計画の素案について、また次回の検討会では、この後パブリックコメント等もごございますのでそれも含めた上で、次は計画案という形でご報告をさせていただく予定でございます。

本日の議事につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後、国土交通省のホームページに掲載いたしますので、あらかじめご了承をお願いいたします。以上を持ちまして、第1回の被害者保護増進等事業に関する検討会を閉会いたします。

本日は委員の皆様、お時間いただきましてありがとうございました。