

令和5年度 第2回 被害者保護増進等事業に関する検討会
議 事 録

I. 日 時： 令和5年8月4日（金）13:00～15:00

II. 場 所： 国土交通省共用会議室5（一部委員はWeb参加）

III. 出席者（敬称略、50音順）：

○委員（有識者）

古笛 恵子	弁護士（Web参加）
佐々木達也	読売新聞東京本社論説副委員長（欠席）
佐藤 主光	一橋大学国際・公共政策大学院教授（欠席）
竹川 正記	毎日新聞社論説副委員長
戸崎 肇	桜美林大学航空マネジメント学群教授（Web参加）
福田 弥夫	日本大学危機管理学部教授
藤田 友敬	東京大学大学院法学政治学研究科教授（座長）
榎 徹雄	東京都市大学理工学部教授
麦倉 泰子	関東学院大学社会学部教授（Web参加）

○委員（関係団体）

小沢 樹里	一般社団法人関東交通犯罪遺族の会 代表理事（Web参加）
加藤 憲治	一般社団法人日本自動車会議所 保険特別委員長
金子 晃浩	全日本自動車産業労働組合総連合会 会長
桑山 雄次	全国遷延性意識障害者・家族の会 代表（Web参加）
古謝 由美	NPO 法人日本高次脳機能障害友の会 監事（Web参加）
坂口 正芳	一般社団法人日本自動車連盟 会長（Web参加）
徳政 宏一	NPO 法人日本頸髄損傷LifeNet 理事長（Web参加）

○オブザーバー

金融庁 監督局保険課
厚生労働省 社会・援護局 障害保健福祉部障害福祉課
厚生労働省 医政局 地域医療計画課
一般社団法人日本損害保険協会
全国共済農業協同組合連合会
独立行政法人自動車事故対策機構（ナスバ）
損害保険料率算出機構

○国土交通省

鶴田 浩久	自動車局長
久保田 秀暢	自動車局 次長
住友 一仁	自動車局 官房審議官（自動車）
出口 まきゆ	自動車局 保障制度参事官室 参事官 他

IV. 配布資料：

議事次第

出席者名簿

資料 1 ワーキンググループの概要及び委員からの主なご意見

資料 2 今後の検討会等開催スケジュール案

資料 3 被害者等支援・事故防止の効果検証について

資料 4 今年度の自賠制度周知等の動きについて

V. 議事内容：

事務局（齊藤総括課長補佐）

ただいまより、令和 5 年度第 2 回被害者保護増進等事業に関する検討会を開催致します。皆様方には大変お忙しいところお集まり頂きまして誠に有難うございます。国土交通省自動車局保障制度参事官室の齊藤でございます、どうぞ宜しくお願い申し上げます。

はじめに、本検討会は公開することとしており、Web にて報道関係の皆様が傍聴しておられます。この点、ご承知おきください。ご出席の委員の皆様方の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。一部の委員の方はオンラインでのご参加となります。尚、佐々木委員及び佐藤委員におかれましては所用の為ご欠席となります。国土交通省からは鶴田自動車局長以下が出席しております。尚、局長は所用の為 14 時半ごろ退出の予定です。

続きまして、事前にお送りいたしました資料の確認をさせていただきます。議事次第、出席者名簿の他、資料 1 から資料 4 まで全てで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お申し付けください。

それでは会議中のお願いでございます。オンライン参加して頂いている委員の皆様におかれましては、基本的にマイクをミュートに設定して頂き、ご発言を希望される際にチャット機能でお知らせください。座長より指名がありましたらミュートを解除しご発言頂くようお願い申し上げます。会場参加の委員の皆様におかれましては挙手を頂き、座長より指名がございましたら発言頂くようお願い申し上げます。発言の際には事務局の者がマイクをお持ちしますので、マイクを使ってご発言下さい。繰り返しになりますが、本日の検討会は全て公開の形で行いますので、宜しくお願い致します。

会議の開催にあたり、鶴田自動車局長より一言ご挨拶を頂きます。局長、宜しくお願い致します。

鶴田自動車局長

国土交通省自動車局長の鶴田でございます。本日は委員の皆様、大変お忙しい中、お暑い中、お集まり頂き誠に有難うございます。私、7 月に着任しまして、それまで前職は同じ国土交通省の中の公共交通・物流政策審議官というところで仕事をしておりました。今日お見えの方々の中にもこれまで一緒に仕事をしてきた方もいらっしゃいますが、どうぞ宜しくお願い致します。

委員の皆様方には釈迦に説法ですけれども、事故被害者の支援、事故防止対策、これが当分の間の事業でしたけれども、昨年の自賠法の 20 年ぶりの大改正により、これを恒久化して安定的、

継続的に行うことができるようになったところでございます。これに基づきまして、委員の皆様方にご議論頂きました被害者保護増進等計画を今年4月に策定をしまして、大幅に拡充されました被害者支援事業と事故防止対策事業を開始しております。これは一重に委員の皆様方にご尽力頂いたおかげと考えております。改めて御礼申し上げます。

本日は被害者支援、事故防止のそれぞれの政策の効果検証等に関しまして、先日開催されました関係者の皆様のワーキンググループでの議論を報告させて頂きまして、その上で被害者支援、事故防止対策を今後もの確に実施して行くために、忌憚のないご意見を頂戴できればと考えております。本日頂きますご意見を踏まえまして、国土交通省として自動車事故で被害にあわれた方の支援、自動車事故の未然防止にしっかりと対応していきたいと考えております。

大変簡単でございますが、私からのご挨拶とさせて頂きます。本日はどうぞ宜しくお願い致します。

事務局（斎藤総括課長補佐）

鶴田局長、有難うございました。それでは頭撮りの報道機関の皆様は、こちらでご退席の時間となりますので、宜しくお願い致します。Webで引き続き傍聴が可能となっております。

ここからの進行は藤田座長にお願いしたいと思っております。藤田座長、宜しくお願い致します。

藤田座長

ここからは、私が進行させて頂きます。藤田でございます。本日も宜しくお願い致します。

まず、議題2、3及び4について事務局よりご説明頂き、そのあと議題5としてご意見、ご質問の時間を設けさせて頂きたいと思っております。

それでは事務局及び担当課よりご説明をお願いします。

事務局（出口参事官）

自動車局保障制度参事官室の出口でございます。宜しくお願い致します。

まず、資料1でございますが、今回の被害者保護増進事業に関する検討会の下に、忌憚のないご意見を頂くためにワーキンググループを設置しております。こちらについては、検討会にご参画頂いている被害者団体、ユーザー団体の委員の皆様他に、座長を福田先生にお願いし、学識経験者として古笛先生、麦倉先生にお入り頂き、先月開催しました。こちらで頂いたご意見についてご報告させて頂きます。

次のページ、ワーキンググループにおける委員からの主なご意見という資料でございます。ワーキンググループでは様々なご意見を頂いておりますが、資料としましては効果検証に係るもの、事業そのものに関する主なご意見をピックアップして掲載しております。

まず、効果検証の手法に関してです。開催スケジュールにつきましては、今年はワーキングを7月、検討会を8月に実施し、次の検討会を11月頃と予定していますが、来年以降は1回目を早く開催したほうが、バランスが取れるのではというご意見を頂いております。

また、ナスバ（独）自動車事故対策機構の行う事業の評価指標につきまして、それぞれの事業の効果を測定するにあたりナスバの年度評価を政策効果を測る指標として使用しております。ナスバの年度評価がどういう形で評価されているのか分からなければ、検討会において指標とし

で使用することが適切かどうか判断しかねるので、そこをしっかりと説明してほしいとのご指摘を頂きました。後ほど資料を改めてご説明させていただきます。

また、事業内容についてです。まず、「被 5 短期入院協力事業」、「被 6 短期入所協力事業」、「被 7 自動車事故被害者受入環境整備事業」のいずれの事業についても予算執行率が低くなっておりますが、委員の皆様からは、コロナの影響があったことは理解できるし、事業については大変重要だということも分かるが、執行の仕方については工夫すべきだにご意見を頂いております。これらの事業につきましては今年度も事業を行っておりますので、すでに運用面での工夫を行っている状況です。また、事業の執行率が低いという中に大きな問題として介護の人材が不足しており、それへの対応が重要ではというご意見も頂いております。

次の「被 16 事故被害者へのアウトリーチ強化・ユーザー理解増進事業」ですが、こちらについては、トラック協会やバス協会が様々なイベントを行っている中で、そういうところに積極的に参加してはどうかというご意見を頂きまして、早速、協力をお願いを始めているところです。次の「事 10 運転に不安を抱える高齢者の免許返納の促進に向けた対策」ですが、事業自体は誰もが自由で安全な移動を享受できる社会の実現にも寄与するもので必要だという認識はあるものの、一方で、本当に自動車ユーザーが支払った自賠責保険料のなかで行わなくてはならないものなのかという視点で検討を行うべきではないかとご意見を頂いております。また、返納者と返納者以外ということについて厳密な対応をすべきではというご意見を頂いております。

その他という部分は、「被 8 社会復帰促進事業」は高次脳機能障害の方のリハビリ事業を行っているものですが、好事例集のような形で他の事業所が参考にできる様に、リーフレットなどを作れないかというご意見を頂きまして、事務局で検討中です。「被 13 療護センターの老朽化対策及び機能強化」では、役割分担などを検討すべきではというご意見を頂き、ナスバで現在検討しています。「被 14 在宅療養環境整備事業」は、ヘルパーの確保が難しく遠方から来てもらっているという実態もあるので力を入れてもらいたいというご意見を頂きまして、今年度の事業をしっかりと進めていきたいと思っております。

次の資料は、ナスバのアウトカム指標（政策効果）の考え方について、でございます。一番上の○ですが、ナスバは独立行政法人通則法に基づきいわゆる独法として、毎事業年度の終了時に主務大臣、国土交通大臣の評価を受けることとされています。その際には、評価の流れと書いておりますが、まず、ナスバが自己評価を行います。NASVA の業績評価等のためのタスクフォースと書いておりますが、こういった委員の方々、例えば、自賠責紛争処理機構で紛争処理委員をされている弁護士の方や、医師の方、総務省の独法評価委員会の委員をされている独法の評価に知見のある公認会計士の方など、ナスバの行っている事業に関して知見のある有識者の方が評価を行っております。このナスバの自己評価を行った後に、国土交通省の評価として、ナスバとは別の有識者の方にチェックを頂いております。「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」の委員をしておられた先生や、日弁連の交通事故相談センターで活動されていた先生、事業用自動車事故調査委員会の委員の先生などに入って頂いて、ナスバの自己評価がそれでいいのかと更にチェックしたうえで、(ナスバに) 通知、公表しております。上の 3 つ目の○ですが、有識者による 2 段階の評価を受けているということで、ナスバが実施する事業のうち、被害者救済関係事業は客観的評価指標が設定し辛いということもありますので、こちらの (ナスバ

の評価で)最終的に確定したものを政策効果の指標として活用させて頂ければと考えております。次のページが、実際にこのような形で公表されているというものです。

「資料2 今後の検討会等開催スケジュール案」に移らせて頂きます。

開催スケジュールについて、効果検証についてはもう少し早い時期にできないかのご指摘がありますので、ワーキングと検討会をもう少し早い6月~7月頃を目途に開催させて頂いて、個々で頂いたご指摘などについて2回目の検討会でご報告させて頂ければと考えております。必要に応じて、開催時期、回数を適宜見直して、より効果的な会の運営をできればと思っています。

続きまして、「資料3 被害者等支援・事故防止の効果検証」に入らせて頂きます。

まず、効果検証のやり方ですが、厚生労働省の社会復帰促進等事業におけるPDCAサイクルによる効果検証を参考にして考えております。昨年私共で行ってまいりました、「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」で行っていたものと基本的には同じやり方と考えております。年間スケジュールと青字で書いておりますが、新年度になり次第、前年度の評価を開始いたしまして、5月、6月で効果検証を取りまとめ、取りまとめが出次第、ワーキングと検討会で検証頂き、可能なものにつきましては概算要求に反映させていきたいと考えております。秋頃に2回目の検討会を開催し、1回目の検討会で頂いたご意見の実施状況等をご報告させて頂きますし、概算要求内容の報告もさせて頂きたいと思っております。12月に予算案が決定し、3月に当年度の事業が終了しましたら、次年度に入り次第、評価を行っていくと考えております。

評価方法としましては、右側に表をお示ししていますが、大きく政策効果と事業執行率という2つの軸で判断していくと考えております。

次のページから施策の一覧表をつけております。この検討会でご議論頂きました被害者保護増進等計画において、事業は被害者救済と事故防止に分けて、その中で国が行う事業、ナスバが行う事業、それ以外の者で行う事業と並べております。更に国が行う事業の中でナスバに対する支援、それ以外の者に対する支援という形で、計画の中で整理していますので、基本的にはそれに沿った形で並べております。施策の一覧表に書いているものは、まず令和4年度、昨年度に行った事業ですので、評価、評価理由を記載しています。6ページからは、令和5年度からの新規事業です。今まさに実施しているところですので、まだ評価に至っておりません。こちらについては評価、評価理由は記載しておりません。

7ページからは、事業ごとのご説明をさせて頂ければと考えております。最初に被害者援護関係事業ということで、先ほどお話ししましたように、順序としましてはナスバ関係の事業が1~4まで並んでいます。左下のアウトカム指標のところに、「国土交通省によるナスバの令和3年度の年度評価」と記載しておりますが、先ほどご説明したところです。ナスバ関係の事業は被1~4ですが、いずれも政策効果、事業執行率とも目標を達成したということでA評価ですが、周知・広報など引き続きしっかり取り組んでいければと思っています。12ページの短期入院協力事業、13ページの短期入所協力事業ですが、対象となるのが病院か障害者事業所かという違いです。在宅療養の方々が1~2週間程度、レスパイトや専門的リハビリ等のために、短期の入院、入所ができるように病院、事業所を支援するもので、医療機器などを購入する際に支援を行っています。こちらの評価は予算の概況の執行率が、令和2年、3年、4年と3割を切っており、ともにC評価となっています。病院、事業所、利用者の方からもコロナの影響が大きい

と聞いており、外部から患者、利用者を受け入れることに対して病院、事業所も踏み切れなかったり、利用者の利用控えがあったりということで、新規に医療機器を導入するという方向に繋がりがなかったということが大きかったかと思っています。その中で、重点支援病院という制度を新たにつくりまして、事業所も同じですが、補助率などをアップするということを行っています。利用者についてもナスバからの移動費等の支援をする制度の拡充も含め、利用しやすい環境を整えているところで、コロナ明けの今年度の活用状況を注視し、この制度が活用されるように改めて周知等も図って行って成果が出せる様、担当課として取り組んでいきたいと考えています。

14 ページは、「被 7 自動車事故被害者受入環境整備事業」です。こちらは、国が行っている事業ですが、内容としてはグループホーム等の新設を支援するものと、介護人材確保や設備導入等に係る経費を補助するものです。こちらでも予算の概況を見て頂くと令和 4 年度の執行率が低くなっています。制度変更の影響があったことありますが、ニーズを踏まえて、今年度から求人情報発信費についても支援を拡充しています。あらためて対象となる施設に、こういう制度があるという周知を含めて、充実を図っていきたくと考えています。

15 ページ、「被 8 社会復帰促進事業」は、高次脳機能障害の方の在宅復帰促進を図る事業です。令和 4 年度 4 か所、今年は 7 か所で実施中ですが、せっかくのモデル事業ですので、他の事業所が参考にできる様に好事例を PR しては、というご指摘を頂きまして、どのようにできるか検討しているところです。

16 ページ、「被 9 被害者等支援の充実に係る調査研究」です。これは、右下に被害者等支援を巡る課題と書いてありますが、被害者団体の方からは様々な問題がある、特に介護者なき後の問題ですとか、遺族の方への支援とかについて色々なご指摘を頂いています。こういった問題を解決していくための調査研究を実施しておりまして、特に介護者なき後の生活の場については、継続的にお声を被害者団体の方から頂いております。どういう障害を負われたかによってもどういうニーズがあるのか全く異なってきますので、来年度以降はそういった対策をしっかりと考えていければと思っています。

「被 10 自動車事故相談及び示談あっ旋事業」は、日弁連で行って頂いている事業です。政策と事業執行率とも良いということで A 評価となっています。引き続き、電話相談の時間等様々なニーズを踏まえて見直しをして頂いているということで、継続していければと思っております。

「被 11 交通遺児育成給付金支給事業」は、交通遺児等育成基金で行って頂いている事業で、交通遺児になってしまった方に保険金等のまとまった形で入ってきたお金の中で、拠出金としてお預かりしたものを運用などにより利子をつけて増やしてお渡ししているものです。こちらも両方の評価を満たしているということですが、制度が必要な方に届くように、引き続き広報を図っていくことを考えています。

事務局（技術・環境政策課）

続きまして、技術・環境政策の森本と申します。事故防止の 1 番、3 番、8 番についてご説明させていただきます。

19 ページ、「事 1 自動車アセスメント関連」です。こちらは市販されている自動車の安全性を評価、公表することで、ユーザーが安全性の高い自動車を選びやすい環境整備、自動車メーカー

に技術開発の促進を図っている事業です。左下に政策効果、事業執行率を書いておりますが、令和4年度においても13車種に評価を行い、年間新車販売台数に対してカバー率81.9%という実施状況となっております。右下に評価Aとしております。技術の状況を踏まえて、評価項目の対象の検討を引き続き行っていくものと考えております。

21 ページ、「事3 先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援」は、事業用自動車に事故が起きた場合、被害が大きくなる蓋然性が高いものであり、事故低減に向けて先進的な安全技術の搭載の普及ということで、自動車運送事業者に対して、そういった車両の導入の一部を補助するというものです。政策効果、事業執行ですが、事業執行率の記述に誤植がありまして、『事1と事2を合わせた指標』とありますのは、『事3と事4を合わせた指標』の間違いです。申し訳ありません。こちらは事4のデジタル式運行記録計等の補助と合わせて評価指標とさせていただきますが、令和4年度の実績につきまして3,044件となっております。政策効果としても死者数も減少傾向にあるということで、評価Aとさせていただきます。こちらにつきましても、補助対象の装置につきましては、技術の普及開発状況を踏まえて、継続的に見直しを行っていくものと考えています。

26 ページ、「事8 事故防止対策の充実に係る調査研究」ですが、いわゆるマクロデータ、事故の情報を基に車両安全対策の検討を行っておりますが、さらなる検討のために、医学情報、受傷部位や障害程度といった詳細情報を合わせて分析することで、より効果の高い安全対策を提示していきたいと思っております。左下の指標ですが、令和4年度の実績で1件当たり55項目程度となっておりますが、より詳細なデータ分析の充実に図るために、具体的な一例としては事故自動通報システム、これは事故が起きたときに消防機関や医療機関に事故が起きたということを知らしめるシステムですが、その際に、事故の形態に応じてどれだけ重症度のリスクがあるかをお知らせすることで迅速に救急対応して頂くという取り組みであり、予測精度を上げるためにより詳細なデータを使って精度の高い分析が行えるように取り組んでいます。こちらについては、今後さらに充実させていくことが精度の向上に必要であると考えていることから、評価はBとしております。

事務局（安全政策課）

安全政策課です。4項目、ご説明させていただきます。

まず、20 ページ、「事2」、こちらはナスバが実施しております運行管理者の適正診断の実施状況です。ナスバを含めて運営機関を200社ほど、全国で適性診断、運行管理者の試験、講習を行っているものです。こちらについては、民間参入の促進という面では登録者数が増加しているところがございます。アウトカム指標としましては、毎年度50万人以上と設定しておりまして、令和4年度実績も超えておりますので、評価Aとしております。全体の中で民間認定機関の占める割合ですが、7割程度がナスバ、残りが民間認定機関とお考え下さい。

次に22 ページ、「事4 事故防止・運行管理高度化に係る機器等の導入支援等」ですが、これは先ほど技術・環境政策課からお話がありましたが、ASVの支援と合わせた予算単位の中で実施しているものです。事故防止、運行管理の高度化に資する機器等の導入支援で、具体的には、デジタルドラレコ等で、こちらにつきましても年々申請実績は伸びておりまして、毎年度アウトプット指標として3,000件以上の目標を掲げており、ASVを合わせたものですが、昨年度の実績も3,044件と超えておりますので、評価Aとしております。こちらの募集につきましては、本

日から募集を開始する予定で、昨年度は11月末までの募集期間でしたが、好評だったこともあって、今年度は期間を延長して募集する予定です。

続いて、24 ページ、事6 事故防止対策の拡充です。こちらは、事業用自動車に対する事故防止対策の拡充ということで、具体的には、飲酒運転、脳疾患や心疾患等のような健康状態に起因する事故防止対策、点呼を含む運行管理の高度化・デジタル化に関する対策です。飲酒運転による事故被害は依然として高止まりしている状態が続いており、引き続きゼロを目指していく目標を掲げています。また、昨今起きております貸し切りバスの事故などで健康起因による事故も指摘されていることから、ドライバーの運行状況の把握が必要とされています。運行管理についてもICTを使いまして円滑にかつ効果的に実施していきたいということで、3つの事業を実施しています。こちらは、調査事業として一般競争入札で民間企業にて調査研究を行っているものです。マニュアルの作成、運行管理の高度化の実証事業を実施しており、作成したマニュアル、ガイドラインの認知度が90%以上という目標を掲げています。また遠隔点呼、営業所から離れたところで電話やスマートホンを用いて点呼するものですが、昨年度の導入件数は255件で、こちらもA評価としています。尚、今年度更に対策を拡充するために、専門の有識者検討会を先月立ち上げたところで、その下に分科会を設置してそれぞれ検討を進めていく予定です。

最後に、25 ページ事7 事故防止対策に係る調査研究です。事業用自動車事故調査委員会で調査している事故調査と開発防止策に対する委託調査です。平成26年度の事故調の発足時から交通事故総合分析センターに随意契約で委託しているものです。特定重大事故を含む社会的影響の大きい事故について事故原因と再発防止策を検討しています。調査は順調に進んでいっており、事故の再現実験や再発対策の提言等も必要に応じて行っており、件数を鑑みて、A評価としています。以上です。

事務局（出口参事官）

少しページが戻りまして、23 ページ、「事5 無車検車・無保険車対策」です。車検を担当している整備課と自賠責を担当している保障制度参事官室が合同で行っている事業です。無車検車、無保険車の運行防止で、該当車両の方々へハガキを送り注意喚起をするとか、街頭検査を行うとかで事業を行っているものです。実績としては是正割合40%で、引き続きさらに効果的な方法があるかという視点を持ちつつ、しっかりと実施していきたいと思っています。評価はいずれも指標を満たしておりA評価と考えています。評価のところに小さい字で書いていますが、自賠責の加入促進につきましては後ほどご説明します「ユーザー理解促進事業」という広報事業を令和5年度より行っていますので、来年度の評価にあたっては「ユーザー理解促進事業」の一環ということでご説明させていただきます。

ここまでは、令和4年度に実施した事業となります。

次に、令和5年度に始めた事業についてご説明させていただきます。28 ページをご覧ください。

新たに始める事業としてまずは、「重度脊髄損傷者受入環境整備事業」を開始することとしています。すでにナスバで遷延性意識障害の方の療護センターはありますが、重度の脊髄損傷を負われた方が回復期においても引き続き十分な治療・リハビリの提供を受けられる環境を整備するために、全国で数床ずつですが委託病床を実施して頂ける病院を募集していきます。評価については、これはナスバの事業ですので、先ほどご説明したナスバの年度評価を用いて評価していきます。

いと考えております。事業執行につきましては中々どの程度になるか分かりづらい所がありますので、事業を実施していく中で、来年度の検討会でご議論頂ければと考えています。

次に 29 ページ、「被 13 療護センターの老朽化対策及び機能強化」です。ナスバの療護センターは全国に 4 カ所あって、最も古いものが千葉療護センターで昭和 59 年に設置されており、かなり老朽化が進んでいます。また、右下に赤字で書いていますが、医療技術が進歩したこともあって療護センターで回復される、脱却と呼んでいます。回復される方が増えてくる中で、センターの性格として、よりリハビリを重視すべきという方向ではないかと考えております。こうした機能面での見直しも含めて、今年度、ナスバで単なる老朽化対策にとどまらず機能強化も含めた形で見直しを行っているところです。

次に 30 ページ、「被 14 在宅療養環境整備事業」です。訪問系サービスを提供している事業者には人材確保に係る経費を支援するものです。引き続き住み慣れた地域で生活したいというニーズがある一方で、人材不足が深刻であるということから、今年度から事業を開始しています。

続いて、31 ページ、「被 15 相談支援・遺族支援」です。今回検討会にご参画頂いている被害者団体の方にも複数ご参加頂いております。有難うございます。これまで被害者団体の方々に被害者から相談を寄せられることが多いという一方で、完全にボランティアで相談に応じて頂いているという状況がありました。ナスバから少しでもご支援させて頂けないかということで、本事業を開始しているところです。こちらナスバの事業として行っておりますので、ナスバの年度評価を政策効果の指標として使うよう考えています。事業の執行においては、相談を受けるごとにいくらというメニューは作っていますが、実際にどの程度相談が寄せられるかということもありますので、来年結果を見たところで、検討会に諮らせて頂きたいと考えています。

続いて、32 ページ、「被 16 事故被害者へのアウトリーチ強化・ユーザー理解増進事業」です。制度改正に伴ってユーザーの方に制度のご理解を頂くこと、被害者の方々に必要な情報を届けるということについて行っているところです。広報の現状について資料を準備しておりますが、被害者団体の方々からもせっかくやっている事業、実施主体であるナスバの知名度が非常に低いとご指摘を頂いておりますので、認知度をしっかり上げていきたいと考えています。

事務局（整備課）

自動車局整備課です。33 ページ、「事 9 先進安全自動車の整備環境の確保」についてです。衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が現在、車に搭載され普及している状況です。車購入後もこのような安全機能が継続して維持されていくには、点検整備が重要であると考えています。右下に写真を掲載していますが、こういった先進安全技術を整備する機械、スキャンツールというものがあります。これを整備事業者が導入する際に支援する事業です。これにより、先進安全装置の整備環境を確保して事故防止を目指すという取り組みです。

事務局（旅客課）

自動車局旅客課です。続きまして、34 ページ、「事 10 運転に不安を抱える高齢者の免許返納の促進に向けた対策」です。こちらは、地方公共団体が高齢者に対して公共交通を利用する際の割引を行う場合にその一部を支援するものです。対象の高齢者については、免許を返納した高齢者に限定して、免許を返納したことについては、警察が発行します運転経歴証明書を提示頂くことで確認し、厳密な運用を行うよう考えています。この事業を通じて、安全安心な移動手段を提供

し暮らしやすい交通社会を実現することを通じて、高齢者の免許返納をさらに促すことに繋が
り、その結果、事故の未然防止につながると考えています。

藤田座長

有難うございました。

それでは、議題5の意見交換の時間とさせていただきます。これまでに頂いたご説明についてご質問
やご意見等がありましたらお願いいたします。すでにご案内頂きましたが、ご発言を希望される
際には、オンライン参加される委員の皆様におかれましては、基本的にマイクをミュートに設定
して頂き、ご発言を希望される際にはチャット機能にてお知らせください。こちらから指名させ
て頂きますので、指名されましたらミュートを解除してご発言をお願いします。会場参加の委員
の皆様におかれましては挙手頂き、座長より指名しましたら、ご発言をお願いします。

それではどなたからでもご発言をお願いします。

金子委員

自動車総連の金子と申します。宜しく申し上げます。ご説明有難うございました。全体として、
こうした事業での詳細な分析を踏まえた検討結果については、概ね同意を得るところでありま
す。ただ大前提として、こうした事業を検討するにあたり、これまで別の場でも論議をしており
ました自賠特会から一般会計に貸し出された約5,880億円がいまだに未返済ということについて
は、引き続きあらゆる場から主張をして頂きたいと思います。そのうえで、税金ではなくて自動
車ユーザーからの保険料を原資とした賦課金をどう効率的に意義のある使い方をするかというこ
とで、この検討会が設けられていると認識しています。そういった意味で、この使い方について
は、しっかり客観的に精査をしていく必要があると申し上げたいと思います。

そういった観点から1点だけ申し上げたいと思います。34ページ、「事10」ですが目的・必要性
にもあるように、誰もが安心して享受できる社会の実現に寄与することができるという意味では
事業そのものについては必要だと思っております。ただ、すでに多くの自治体では、それぞれの
事情はあるのかもしれませんが、こうした補助金を適用したような事業が多く展開されていると
認識しています。さらに、スマートシティ推進の観点から、免許証返納者に限らず、高齢者にも
限定することなく、広くタクシーや公共交通機関等の利用を支援していることを、各行政の税金
を原資とした一般会計から行っていると理解しているところであります。そういった中で、この
事10ですが、自動車保険を払っているユーザーの保険料からさらに上乗せをすることが、先ほ
ど申し上げたような賦課金を、限られた原資を優先的にどう活用するかという観点を鑑みたとき
に、必要なのかどうか非常に疑問を持っているところであります。これは以前から申し上げてい
るところではありますが、実施の検証がされていない中で、即座に良い悪いという判断はつか
ないと思いますので、今後しっかりそういった点を精査して頂き、再検討もありうるということ
を踏まえたうえで、検討頂ければと思います。

色々な対象者の中で免許返納者だけに補助金が適用されればいいのかということではなくて、免許
返納の促進という目的に即したのかどうか、直接的にその対象者に配られればいいのかどう
かということとは違うと思いますので、そういったことも含めて検討を重ねる様お願いしたいと思
います。

藤田座長

有難うございました。事務局からお答え頂きますが、その前に1点だけ付言しておきたいと思えます。当会議の検討対象は、被害者等支援、事故防止、効果検証が直接の検討項目ですが、いま金子委員から、事業のあり方一般、繰り戻しの件についてご意見を頂きましたが、自賠責制度一般についてのあり方についてのご意見を幅広く伺う場としてこの検討会を活用するという事はすでに合意されて頂き、それを前提に「今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会」を発展的に解消させて頂きましたので、厳密な意味での効果検証についての評価以外の点であっても、様々な大所高所からのご意見を頂ければと思います。金子委員のご意見にもそういった点が含まれておりましたけれど、他の委員の方からも、ご希望があれば、そういう観点からのご意見も頂ければと思います。

さて金子委員からは、3点ほどご意見を頂きました。繰り戻しの件と、財源を考えると客観的に検証できるような形で制度を運営すべきだという話と、最後に個別の問題として免許返納事業への補助金を出すということの是非についてのご意見です。事務局からお答え頂ければと思います。

事務局（出口参事官）

1点目、繰り戻しにつきましては、まだ約6,000億円が一般会計にあるという状況です。こちらについては、全額の繰り戻しに向けて、着実に繰り戻しを求めていくということで、引き続きしっかりと頑張っていきたいと思っております。引き続きご指導、よろしくお願い申し上げます。2点目、しっかりと効果検証をとご指摘頂きました。こちらにつきましても、制度改正を行った法改正時の附帯決議におきましても、第三者のご意見を頂きながら客観的に効果検証を毎年度実施していくということで、今回の検討会を立ち上げさせて頂いているものです。今年、初年度ということで、スケジュールも同様ですが、どういう形で実施していくのが良いのか、引き続きご意見を承りながら、効果的な運用を行っていければと思っております。

個別の事業については、担当課からも補足説明があるかと思えますが、従前より財源はユーザーから頂いているお金であるということ踏まえて考えるべきというご指摘を頂戴していることは、事務局としても担当課としてもしっかりと認識しているところです。それを踏まえたうえで、事故防止に資するものであるということで考えておりますが、ご指摘頂いた点はしっかりと認識して、効果的な事業を実施していければと考えております。補足あればお願いします。

事務局（自動車旅客課）

金子様にはいつもご指摘を頂いておまして、ありがとうございます。まさに、高齢者が免許返納をするために何が必要なのかということについて、色々な補助、公共交通の利用促進の補助を含めてあるところですが、人の行動変容を促すということは非常に難しい課題があると認識しております。今回、賦課金を活用させて頂いて、対象者を限定しながらどのように行動変容につなげていけるのか、そうしたことを自治体における創意工夫も生かしながら、検証していければと考えております。宜しく申し上げます。

藤田座長

どうも有難うございました。金子委員よろしいでしょうか。

金子委員

はい。

藤田座長

有難うございました。最後の点は、何度も指摘されている重要な点ですので、運用において気を付けて頂ければと思います。金子委員もこの事業をやることそのものを現時点で直ちに反対というよりは、この事業にお金を出すことが高齢者の免許返納にどれだけ効果があって、ひいては安全性にどれだけ寄与するかという観点からきっちりと検討してほしいというご意見だと思えます。出来るだけそういう観点からの検証をして頂ければと思います。

徳政委員が発言を希望されていますので、よろしくお願いします。

徳政委員

私から3つお話をさせて頂きたいと思います。

まずナスバの業績評価について、外部委員の方がいらっしゃってそれはすごくいいことですが、外部委員の中に被害者団体から一人も入っていないので、いつまでたっても被害者には近づかないです。ここは、今後、考えていくべきところではないかと考えます。

2点目、短期入院協力病院、短期入所協力施設の利用状況が低かったというお話があったと思いますが、コロナの時期もあったと思いますが、これはコーディネートの仕方、例えば厚い本が届きますが、それを1枚1枚めくって見ているのだろうか、あるいは「ほほえみ」（ナスバの介護料受給者向けの広報誌）を見ているのだろうか？そういう中で、ナスバからきちんとコーディネートをされなければ全く意味が無いのです。例えば、「短期入院したいのだけどこか病院はないだろうか」という相談が、受給者からあった時にどのようにされているのかというのは重要なことです。（支所により）自分で探してくださいと言っているところもあるようですし、逆に最後まで、フォローするところまであるようです。それは私も聞き及んでいます。手続き等も、介護者やヘルパーさんがいる人は良いですが、手が使えなくて、顎で電動車いすを操作しながら自分一人で病院に行って、入院して手続きするのに、病院からあの書類をもらってください、あの書類をもらってくださいって、いったいどうやってやるんですか。重度の障害がある人達の生活を全く分かっていないと感じます。ここに、（短期入院・入所の）利用が伸びていかない原因があるのではないかと感じました。これは、今後、色々と考えていくべきことだと思います。

3点目、介護者なき後の問題についてですが、最初に、賦課金を頂いて恒久化していくと。恒久化という言葉覚えていてください。果たして恒久化なのでしょうかとということが私にはあります。安全な自動車づくりは恒久化しなくてはならないです。しかし、自動車事故被害者の援護は恒久化ではないでしょう、現状で。先日もお話ししましたが、65歳になって介護保険になったらエンドになってしまいます。介護者がいる人は良いですが、いない人はどうするんですかね。私自身は自分自身で生活して、自分でヘルパーさんを決めて、自分でお願ひして、自分で家の中で生活しているんです。この現状を分かってらっしゃるのかと思います。

リモート出席で胸から上しか映らないので、スキンヘッドの赤いおじさんになっているのです。現実にはこの下は電動車いすなのです。一生、立てない、歩けない体になっていて、自分で排泄

もできないのです。人工肛門をつけて、管もつけて、体中に管があるわけです。そんな生活をしていて、現実問題、恒久化というものはどこまで出来るんですかということがすごく疑問に思うのです。65歳になって介護保険に行ったら、ナスバの介護料はエンドになってしまいます。それは非常に大きな問題になっていきます。厚労省の今の政策は施設から地域に帰れと言っています。施設に入れとは言いません。介護者が死んでいたら、帰った時にどうするのだ、生きていけなくなる。私の知人等は、何度も言いますが、65歳になって介護保険になった時には要介護だったからまだしも、2年後に再申請で要支援になったら、週に1時間しか支援時間が無いのです。何もできなくなるわけですね。介護者がいない人はどう生活すればいいのですか？自動車事故被害者がさらに被害にあうという状態です。よく労災と比べられますが、労災は車いすも自分で買わない、病院代もゼロですよ。私の周囲では車は高級外車ですよ、これが現実です。でも労災の人と比べられるでしょう。もうひとつ、知的障害者とか普通の障害者にはそういうことが無いのに、平等性に欠けますといわれます。平等性に欠けるなら、労災も同じようにすればいいのです。ということ、厚生労働省ときちんとお話をするチャンスを作らないといけないと思います。私は、厚生労働省の障害者総合支援法や介護保険法を変えろと言っているわけではありません。国土交通省の中でどうなっていくのかということが一番の問題ではないでしょうか？介護者がいればいいけれど、介護者がいなかったらどうなのだ、介護者なき後は絵にかいた餅になるのではないかとすごく怖いのです。今日はマイクがもこもこして何を言っているのか分からないので、大きな声で言っていますが、本気で考えていかないと、これだけ物価が上がって、ガソリン代も200円になって、エアコン代も払えない人がたくさんいます。この暑い中、エアコンを切っている障害者とか高齢者はいっぱいいるのです。倒れて救急車で運ばれるわけでしょう。それが現実なのです。本当の意味で、バリアフリーとは何か、福祉とは何か、再度立ち返らないと、自動車事故の被害者はずっと報われないままです。これは重度障害者だけではなくて、遺族の方もそうではないですか。何も支援が無いのに、一生懸命この場に来ているわけでしょう。その支援をして頂けるようなことを何か考えたかといえば、何も考えていないわけです。国会に出されても、言うだけでさらし者になっただけではないですか、今の状況では。それって可哀想すぎませんか。きちんと本当に被害者のことを考えてくれているのであれば、私たちは自動車作りもきちんとすべきだと思っていますし、電動キックスクーターなんて諸悪の根源だと思っていますし、首の骨折れるに決まっているじゃんと思っています。ただ、それを一つひとつ重箱の隅をつつくのではなくて、私もこの委員を始めて10年くらいですよ。もういい加減に考えないと、はい、転勤したので次の人です、というのをもう止めましょうよ。ずっと話ばかりしているような気がして、このまま僕は死んでいくのだろうかと思うので、話のテーブルに乗るならば、テーブルに乗せたまま話をしていく、ということをしていかないと、4年度の予算、5年度の結果、6年度、7年度と行った時に、結果が出てこないですよ。しっかりとそういう制度を作っていないと、改造、アップデートしていかないと。もう待たないですよ、介護は、人がいないのです。障害者も高齢になります。高齢者になって介護保険になったら健常者になるのではないのです、もっともっと体は悪くなります、私もそうです。もっと、もっと考えましょう。それが私の願いです。これが関係あるかどうかは別として、毎年考えていくために話していますが、必ずどこかでスルーされていくんです。もう止めてほしいです。いつまでたっても決まらない、それでは私たち被害者はずっとこのまま生活をしていかないとならないのです。恒久化するなら恒久化してください、そういう文言が入っているのですから、と思います。以上です。

藤田座長

有難うございました。3点ほど頂きました。特に最後のものは非常に大変な思いをなさっていると思います。事務局からご返答をお願いします。

事務局（出口参事官）

3点、ご指摘頂きました。ありがとうございます。

1点目、ナスバの評価にあたって被害者の方を入れるべきではないかご指摘を頂きました。このナスバの業績評価のためのタスクフォースは、基本的にはこの評価を行うためのメンバーで、他の業務を行っているところについてまでを網羅しているものではないかと思えます。一方で、ナスバのキャッチフレーズに「寄り添う」という言葉を入れている中で、徳政委員からこのようなご指摘を頂くような状況であることは、憂慮すべき事態だと考えております。被害者の方のご意見を頂いて、かつ被害者の方の目線をしっかり入れて事業を行っていくためにはどうすれば良いか、ナスバにも伝えて、急ぎ考えていきたいと思っています。

2点目、短期入院・入所についてコーディネートの方というご指摘を頂きました。これ以外の事業の周知の仕方についても、以前もご意見を頂きまして、介護料受給者の方にお渡ししている「ほほえみ」についても、もっと工夫してはというご指摘を頂いております。実際に私も「ほほえみ」を見まして、後半の字ばかり掲載されているページ等、一生懸命書いているが読む気にならないという厳しいご指摘を委員の皆様からもよく頂いております。もう少し工夫できないかと思いつつ、役人目線ですと必要な事項を盛り込もうとして、載せてはいるけれどもという状況になってしまっているのかと、ご指摘を頂いてあらためて感じているところです。例えば、短期入院・入所で、うちではこういうことができますという病院や事業所からの提案を載せたり、先日も短期入院された方の体験は載っていたのですが、実際利用してこうだったということ、受給者の方にも分かりやすくご案内できないかと、中では話を始めておりました。ただ、ナスバの受給者の方に訪問支援を行っているのは、まさに、訪問して困りごと等をお伺いしてお手伝いさせて頂くものだと思っております。先ほど伺ったお話ですと、それができていないのではないかという不安がありますので、何のために訪問支援をしているのかと、そういったご要望を含めてしっかりと対応できるように、ナスバに伝えたいと思っております。

3点目、介護者なき後という言い方をしておりましたが、その言い方はミスリーディングだったと、改めて感じております。法律上恒久的な事業として位置付けた趣旨は、当然しっかり国として実施していくという意味でございまして、その中で、以前から頂いておりました65歳問題につきまして、はっきりとこれで解決ですというところまでお示しできていない点は申し訳ありません。事前説明の中でも、私で何代目になるのか分からないのですが、これまでの参事官にも話してきたというお話を頂戴しております中で、遅れております。申し訳ありません。実態といったしましては、65歳問題は、介護保険が原則として優先される、但し、個々の方々の必要性に応じて、必ずしも何が何でも介護保険に切り替えなければならないものではないと、厚生労働省から市町村レベルまで通知はされていると聞いております。ただこれも委員からご指摘頂いている通り、現実としては、国から原則と来ているのだから原則通りにしてもらわないと困ると（自治体で）言われる、という実態があると、委員から伺っているところです。現在、65歳に近づいてきた受給者の方に、必要があれば自治体にナスバ職員も同行させて頂いていると聞いてお

り、実態としては切り替える方も切り替えていない方もおられると聞いていまして、その溝といいますか、市町村レベルでの差異をどういう形で埋めていけるのか、まだ解決しきれていないというところです。時間がかかってしまい大変申し訳ありませんが、こちらの対策につきまして毎回ご指摘頂きまして、待たなしたと事務局としても認識しております。何か一つやれば一気に解決するというものではないと悩んでいるところで、少しずつでも事態の改善に向けて努力してまいりたいと思いますので、引き続きご指導頂ければと思います。宜しくお願いします。

徳政委員

有難うございます。市町村の窓口の問題です。ただ、これで不平等が生じない様にしないと、以前も言いましたが、川向こうの町とこちらの町で、自動車事故被害者の施策が違うということはあり得ないことです。確かに、自治体には強制ではないという文書も今回出ているんですが、市町村の担当者まではその文書が行ってない、見ていないんです。私が持っていても『これ本物ですか？』といわれますよ。先日言われました。『じゃあ、自分で調べろ』といいましたが、市町村と本局の差がありすぎて、全く機能しない。弁護士を連れて行った被害者はOKになるのですが、弁護士を連れて行かない被害者はOKになっていないです。そんなお金使わなくちゃいけないの？というのが今の現実ですよ。銭金の話といわれますが、お金が無いと生活できないし、病院にも行けないし、おむつも買えません、現実。私はそこを真剣に考えましようと言っているだけで、今すぐ法律が変わるなんて思っていない。ただ、議論しなければ全体に変わらない、声を上げなければ、と思っていますので、そういうお話をさせてもらいました。これに関しての回答は結構です。大丈夫です。

藤田座長

どうも有難うございました。そのほか、どなたかご意見ありますでしょうか？
加藤委員をお願いします。

加藤委員

日本自動車会議所の加藤です。有難うございます。事故防止の5、23ページの関係で、意見と質問ですが、ひとつは無車検車の減少にむけてアナログ的にはあるが取り組んでいく、とのお話がありましたが、今年の1月から車検証が電子化になっていますので、一方でデジタル化しているのに他方でアナログ対応では、ちぐはぐな感じがします。

私も良い提案が見つからないのですが、車検証の電子化と関連づけるとか、うまく結びつけられないかについては検討する必要があるのではないかと考えています。

もう一つは無保険車の関係で、本日説明がありませんでしたが、資料4にも若干触れられている電動キックボードの関係です。今年7月から免許不要になったのですが、従前から自賠責は必要だということです。16歳以上の方であれば免許なしで乗れるということになっていますし、未成年の方が親に買ってもらった場合、初回は自賠責に入っているが更新の時には自賠責に入らないということも想定されますので、そこは漏れが無いようにしていただければ。一方、レンタルしている会社は法人格がありますので自賠責漏れはないと思いますので、自家保有の電動キックボードの自賠責漏れについては何らかの対策をしっかりとって頂きたいと思います。宜しくお願いします。以上です。

藤田座長

事務局お願い押します。

事務局（出口参事官）

事務局です。ご指摘有難うございます。

1点目、所有者の方に更新をどういう形で伝えるのが良いのか、合理的な伝達方法があれば検討していきたいと思います。

事務局（整備課）

自動車局整備課です。車検を担当していますので、補足でご回答させていただきます。委員からご指摘がありましたように、1月から車検証の電子化が始まっております。それに伴って、車検証閲覧アプリを導入しており、アプリを導入して頂くと、車検の期限に関する通知が来るようになっておりますので、電子化に合わせたデジタル化にも対応しているところです。引き続きこういったところも改良しながら進めていきたいと思っています。

事務局（出口参事官）

2点目、電動キックボードにつきましては、7月から道路交通法が改正され、ヘルメット、免許はいらぬという状況にはなっておりますが、自賠責は必要となっております。まずは、購入するときに必ず自賠責に入ってもらい、ご指摘頂いた通り、レンタル事業の場合はレンタル事業者で入ってもらっています。個人で購入される場合はメーカー、量販店、ネットで売るときにも自賠責は要りますと周知して頂いています。一番厳しいサイトでは自賠責に入っていることを確認してから初めて商品を送るということを行っているところもございます。

次に、（自賠責が）切れるときにどうするかですが、バイクとかでやっているのと同じで、自賠責が切れている可能性がある対象者には是正を求めるハガキを出すことを現在もやっているところです。それ以外にももっと効率的な方法がないのかとか、街頭検査、最近渋谷や大阪でもやっていますが、またユーザーが立ち寄りそうところで広告をする、そういったことも含めて無保険車の撲滅を図っていきたくと思っています。有難うございます。

藤田座長

榎委員お願い押します。

榎委員

資料4にも言及されていましたが、そこも含めて3点ございます。

電動キックボードで「ヘルメット不要」という発言がありました。努力義務ではないですか？ 不要に変更となっておりますか？

私は工学系の研究者ですが、色々な会議体で自転車乗員を含め電動キックボード乗員にはヘルメット着用の義務化が重要とずっと言っています。ただ、国民の理解を考慮して最低でも努力義務にしてくれと言っています。例えば、このテーブルの高さから、頭部から直接アスファルトやコンクリート上に衝突するとほぼ死亡します。死亡しない場合のメカニズムは何かというと、

肩や手で頭部を保護することで頭部へ直接加わる衝撃エネルギーが低減されるためとまとめています。もしヘルメット着用義務について変更が無いなら、不要という言葉は努力義務という形にして頂ければと思います。

2点目は、34ページ、事10ですが、高齢者の返納にどれくらいの効果があるかですが、例えば、高齢者の事事故事例は逆走や踏み間違えが結構あると考えています。逆走や踏み間違え事故は若年層でもありますので、この差異を事故分析の中で高齢者と若年者の事故比率と返納分に分けることで、どのくらい効果があったのかという形では出るのはないかと思います。そういう点も事故分析の中で検討して頂ければと思います。

3点目は予算執行率です。コロナの影響によるという理由は良く分かるのですが、例えば16ページや24ページのデータを見ると、一時的に上下しています。予算としては少額なので、こういう傾向もあるのかなと思いますが、その他に理由があるのであれば教えて頂けるとありがたいです。

藤田座長

有難うございました。2点コメントを頂き、1点ご質問を頂きましたので、よろしくお願いたします。

事務局（出口参事官）

1点目ですが、大変失礼しました。努力義務でございます。私の言い間違いです。申し訳ございません。

事務局（旅客課）

事10ですが、この事業を行ったことでどのような効果があったかということについて、全体のアウトカム指標は高齢者の免許返納率の増加とさせて頂いておりますが、事業を行う自治体ごとにどのような効果が発現しているかについてしっかりと分析をしていきたいと考えております。有難うございます。

事務局（出口参事官）

予算執行率の件について、ご質問を頂きました。16ページの被9、調査研究事業ですが、一般競争入札を行っている中で、あるいは調査事業をどのくらいやるかということによって、執行率の変動が出ているところです。

もう一つの事業は24ページでよろしいでしょうか。

事務局（安全政策課）

24ページの事6についても、一般競争入札で実施しておりますが、予算全体をいくつかの事業に分けて発注しているのですが、一般競争入札に応札する事業者が一定ではなく増えたところもありまして、価格競争が働いて安い金額で同等の効果を得られるような業者が選定できたかと思っております。そういう意味では執行率は下がってはいるのですが、我々としては節約できたかと考えております。以上です。

藤田座長

有難うございました。よろしいでしょうか。

次に、小沢委員、お願いいたします。

小沢委員

一般社団法人関東交通犯罪遺族の会の小沢です。発言をさせていただきます。

前回もちょっと前の打ち合わせでお話をさせて頂いたのですが、ナスバのコーディネーター不足については非常に大きいのかと思っていて、手が足りないせいで利用者がなかなか意見を言えない状態が起きているのかという意見を伺いました。ナスバと連携をして頂けたらと思います。

「ほほえみ」という冊子が他の被害者の方には配られているようですが、私は遺族なのでそれを知らないのですが、そういうものが配布されているのなら、ぜひ見せて頂けたらと思います。

もう一点、ナスバの外部委員についてですが、徳政さんもお話しされていましたが、これが必要か必要でないかとか、選定の評価にあたっては、良い方向に向かわせるために必要性があるということであれば、被害者団体が入るということで、本質的に必要な理由をその場ですぐ説明できるということは重要なことだと思いますので、ぜひご検討頂けたらと思います。

もう一点は先月から始まりました相談支援業務に入れて頂いて誠に有難うございます。実際に始めてみたのですが、全く知らない方から連絡が来る状態ではまだありません。結構使い勝手が悪かったりしていて、ワンタップですぐ電話できてしまうので、こちらもドキドキしながら操作している状態です。さらに資料が多く、今夜もナスバの方から説明して頂く予定ですが、相談支援をする意味は被害者の方の救済だと思います。特に、当団体では遺族支援になっていますが、相談支援を受ける為の資料が非常に多いのと、最低限書く必要がある資料が尋常な量ではないので、やればやるほどこちらに負担が多くて、相談支援をしてもらっている支援体制に対して何の対応もできない状態で、お金も入っているわけではないので、当団体で個別の事務作業も行っているのですが、あまりにも出さなければいけない資料が多いです。なんでこうなったか分からないのですが、ナスバが全然相談支援をしていないのかと思うのです。普通に相談していれば分かるのですが、1回の相談で終わる被害者は非常に少ないです。20回、30回、50回は当たり前だと思っています。そうすると1回の相談で終わる被害者の方が少ないので、アフターフォローの必要性のほうは十分機能しなくては被害者の支援とは言えないのではないかと思います。もう一度ナスバの相談支援業務を見て頂きながら検討して頂きたいのですが、ナスバでここまで全部やっているのかどうか知りたいのと、毎月の書類が届いてから確認する必要があるということですが、もうすこし資料のスマート化をお願いしたいと思います。

もう一点ですが、34ページ、事10ですが、先ほどもお話がありましたが、事業そのものは必要とされているけれどということと、スマートシティの推進ということがされています。私が住んでいるところは埼玉県東松山市というところで、80歳、90歳のお年寄りでも運転しています。

さらに、介護者、高齢者の介護をする車を運転する方も高齢者なのですね。高齢者が高齢者を介護しているという状態で、これは多分、親なき後の介護に関してもそこに入ってくるのではないかと思います。これに入れるか入れないかというところで、入っていることが賦課金に本当に必要なかというところですが、高齢者が被害者にも加害者にもなることがすごく多い状態です。その中で、私たちが目指しているのは被害者も加害者も出さないということなのですが、被害者を出さないことがそもそも賦課金を使つての支援をしなくてよくなると思っています。事故が多ければ多いほど自賠責のお金が増えていくと、自賠法改正のときに教えて頂いたのですが、

そうすると結局、自賠責の金額がかなり高くなっていく世の中になってしまうと、逆に車離れしていく人が多くなって、さらに自賠責を担う一人ひとりの単価が増えるのではないかと考えています。そのためにも、被害者も加害者も出さないという取り組みをしていって頂きたいと思います。但し、高齢者で免許返納をしている人だけでなく、検討する人たちに対してのアプローチもして頂きたい。なぜかという、完全に手放すことができない人もいます、事故はそういう方にも起きると思いますので、ぜひ検討していって頂きたいと思います。アウトカムが返納した率になっていますが、事業者の増加ということで検討して頂けないでしょうか。国土交通省が認知している事業者数が増えたほうが、高齢者介護の面でもそうですし、高齢化社会の中での認知度が上がるのではないかと考えていますので、検討頂ければと思います。

最後に、加藤様のお話に事務局から回答されていた車検証の電子アプリですが、最近私の家族で電子化したものに対応した人がいるのですが、そのアプリの説明は全然されなかった、アプリの設定をしていない状況です。アプリがあっても知らない人が多いと意味が無いかと思いません。以上です。

藤田座長

有難うございました。何点かご意見とご質問がありましたので、いくつかの部署に分かれますけれど、よろしくお願ひします。

事務局（出口参事官）

事務局です。ナスバ関係ですが、コーディネーターが不足しているというご指摘ですが、事前説明の際にもご指摘頂き、ナスバにもご指摘頂いたと伝えております。ナスバも今、増員している状況ではありますが、必要な方への支援ができる様に、ナスバ本部でも現場とよく連携してしっかりやってほしいと伝えております。先ほど徳政委員から頂いたご指摘も合わせまして国土交通省とナスバでしっかりと連携して取り組んでいければと思います。

「ほほえみ」につきましては、介護料受給者の方に届けていると聞いておりますが、後ほどお送りさせて頂ければと思います。

相談支援の関係、ご協力頂きまして有難うございます。非常に書類が多くなっていると、始める当初からご指摘を頂いております。どうしてもお金を使うという中で、これだけこういうことに使ったということの説明は必要です。ただ、合理化できるものがあるのではないかと。こういうことに使いましたという説明と、実際に支援をして頂いている方の最低限のご負担で済むようにということを、どうしたら少しでも両立する方向に向かっていけるか、引き続きご相談させて頂ければと思います。

アフターフォローですが、ナスバのコーディネーター不足のご指摘、徳政様からのご指摘とも絡むところかと思いますが、実際問題として、差が出てきてしまっているという現実があるのかというのは、現場での話等を伺って思うところです。全体としてきちんと底上げを図っていけるように、ナスバの中でも例えば事例の共有等、被害者の方々の状況等を汲み取っていける組織にしていきたいと、ナスバ幹部からも聞いております。引き続き、ナスバ職員の隅々まで行き届くように、ナスバともしっかり話していければと思います。

事務局（旅客課）

小沢委員、有難うございます。旅客課です。免許返納につきまして、高齢者が被害者にも加害者にもならない様にとということについては、私どももご指摘の通りと考えております。また、実際に返納した方だけでなく返納しようとしている方へのアプローチが重要であるというのも、まさにご指摘の通りでございます。今年度の事業実施にあたりましては、まずは返納した方への部分だけを国が見ることにしておりますが、今後、その事業の採択、取り組みについて選んでいくのは今後ですので、その中で、返納しようとしている方について自治体が自ら支援するといったようなことを自治体が提案してきた場合には、積極的に選んでいきたいと考えております。アウトカム指標の考え方ですが、事業者数の増加ですとか、交通手段の増加というのは、おっしゃるとおり返納に繋がると考えます。それは旅客課がやっております道路運送法の事務の中で確認していきたいと考えます。以上です。

事務局（整備課）

最後にご意見いただいた車検証閲覧アプリの件ですが、アプリに関する案内が無かったと承りました。これまで、国土交通省でも車検証電子化にあたって周知・啓発に取り組んできたところですが、改めて現場でどういう状況なのか確認させて頂き、引き続き周知に取り組んでいきたいと思っております。

藤田座長

小沢委員、よろしいでしょうか？

小沢委員

アフターフォローに関してはナスバではなくて相談支援業務の方です。相談支援業務のアフターフォローが今1人1回までになっています。本来、アフターフォローのほうが、被害者の方1人に対して1回だけしか支援しないということは少ないと思います。1回で終わる被害者さんは少ないので。私たちが支援する中で、現状は、アフターフォローは1回だけになっている状態なので、ご検討頂きたいということでした。

事務局（出口参事官）

失礼しました。アフターフォローのカウンターの仕方ですね、そういったことについても、引き続きご相談させて頂ければと思います。宜しくお願いします。

藤田座長

有難うございました。それでは竹川委員、お願いします。

竹川委員

毎日新聞社論説副委員長の竹川です。感想というか意見のような話ですが、これはかなり事業が多岐にわたって網羅的で、先ほども免許返納のお話もありましたが、自賠責でどこまでやれるのか、やるのか、財源の問題もありますし、財源の由来の問題もあると思います。これから効果検証していったら絞っていくのでしょうか、例えば、被4で義務教育終了前の児童に無利子で資金を貸し付けるという制度があって、あまり使われていないという話ですが、他省庁とか類似の制度

があつて貸付金等があるのであれば、むしろ額は抑えたうえで給付したほうが使われるというのか、他の福祉制度との組合せなども考えたほうが、実際に利用者が使いやすいのではないかと思いますので、そのあたりも検討課題になるのではないかと思います。

それと、かなり支援メニューが複雑なので、コンサル機能的なものが相当ないと使われるほうも大変だと思います。最近、投資運用等ではAIのアドバイザーがあつて、ああいうものがこういうものに使えるのかどうか、検討の余地があるのではないかと思います。

事務局（出口参事官）

事務局です。例示として挙げて頂いた被4ですが、ナスバで行っている交通遺児もしくは重度の後遺障害を保護者が負ってしまった場合の貸付でございます。他の事業もそうですが、先ほど徳政委員からお話があつた65歳問題も同じシステムですが、基本的には他の支援制度があるものについてはかぶらない様になっています。この場合ですと、義務教育中の方となっており、交通遺児の支援では育英会とか有名なのですが、そちらは高校生以上となっております。そういう意味では少なくともダブリはない形になっています。実はこの事業はご希望される方が最近非常に少なくなつてきているという状況で、本当にご要望が無いということであれば、ナスバの中で他の所により力を入れていくということを考えていくのかと思つています。

コンサル的なものがあればというご指摘については、どういう人がどのように利用できるのか分かりづらい、自分たちが使えるかどうか分からないというご指摘は、様々な事業を執行していく中で頂いておまして、分かりやすい説明の他に、私たちが対象としたい方に伝わりやすいチャンネルはどこなのかと日々探りながらやっているという状況です。その観点で、受給者の方々のお話とか、事業者の方がこの事業をどこでお知りになつたか等も含めて工夫はしておりますが、中々ぱつと一発で分かるものまでは出来ていないところです。引き続き工夫をしていきたいと思つています。ご意見有難うございます。

藤田座長

有難うございました。竹川委員の2番目のご指摘は、一般性のある重要なものでしたし、今後の重要な課題にもなると思つますので事務局で引き取つて検討頂ければと思つます。

それでは、福田委員お願いします。

福田委員

事10で、皆さんすごく興味を持ってらっしゃるのですが、高齢者が加害者で高齢者が被害者という日本の交通事故の特異なパターンですので、これは非常に効果があるのだらうと思つます。が、田舎出身の人間としてみるとですね、高齢化によってバスとかタクシーのドライバー自体が不足してきている。そうすると、運転免許返してください、そのかわり公共交通だったら割引しますよと言っておきながら、実はそのサービスが追いつかないということが重要になつてくるので、これについては何らかの対応を、これとは別にされているわけですね。それを教えて頂ければと思つます。

事務局（旅客課）

現状行っていることとしましては、公共交通事業者に対してかなり多様なメニューがございます。まずはその交通事業者の赤字欠損に対して支援しています。それに加えて、経営改善と言うことで、例えばデジタルトランスフォーメーションと言うことで業務改善ですとか、EVへの新たな投資と言ったことに対してそういったことも支援しております。まさにドライバーの確保という観点では、昨年度の補正予算から新たに免許取得支援というものを行ってございまして、バス、タクシー共に2種免許が必要になりますので、2種免許をドライバーの方にとって頂くにあたって会社が負担していることが多くなっています。その会社が負担する免許取得費用について国が1/2を限度に補助する。また、会社が行う人材獲得の広報等についても支援するといったことになってございまして、そうした形で多角的に公共交通事業者に対する支援も行っているところでございます。

福田委員

この領域は、特に自動運転化の期待が高い分野でもあるので、そっちはそっちで、こっちのお金とはまた別でやって頂けると。有難うございました。

藤田座長

どうも有難うございました。そろそろ時間ですが、この他ご意見等ありますでしょうか？

よろしければ、この辺りまでにさせていただきます。

本日の議題である、被害者保護増進事業の効果検証、これ自体については事務局の評価結果について特に異論はなかったものと理解しております。それに加えて、個々の施策ですとか、自賠責制度一般について頂いた様々なご意見については、事務局において今年度の予算の執行、来年度の要求において適切に対応して頂ければと思います。今後も、本制度に関する様々なご意見をお寄せ頂ければと思います。

本日の議題は全て終了したことになると思いますが、よろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。

それでは事務局に進行をお返しします。

事務局

藤田座長、委員の皆様方、長時間に亘り有難うございました。

本日頂きましたご意見も踏まえ、国土交通省として必要な今後必要な施策の実施等に努めてまいります。本日の議事につきましては、後日委員の皆様にご確認を頂いた後に、国土交通省のホームページに掲載いたしますので、あらかじめご了承願います。また、今後の検討会の開催につきましては、改めて事務局からご連絡を差し上げます。引き続き、皆さま宜しくお願いいたします。

以上で、令和5年度第2回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。

本日は長時間有難うございました。

— 以上 —