

資料1 委員からの主なご意見

令和6年6月27日

WGにおける委員からの主なご意見

【事業全般について】

自動車ユーザーが納めた賦課金をどう効率的に意義ある使い方をしていくのかということが重要で、いずれの事業もこのような機会にしっかりと検証していくべき。

賦課金の導入は、被害者保護に国民が理解を示してもらえたからだと思っている。被害者団体としても、事業の執行についてはしっかり監視していきたい。

予算執行率が低い事業であっても、予算額の設定が変わらない事業が見受けられるため、今後はより実態に合った予算額の設定を検討いただきたい。新しい賦課金の制度が入った黎明期でもあるからこそ、必要な事業や規模、必要なタイミングで執行していけるよう柔軟な予算の策定をお願いしたい。

予算執行率が低いものについては、もともと難しい課題をなんとか解決するために始めた検討であり、そもそも賦課金の導入に当たっての制度設計として、被害者の方が安心して生活できる場を用意するということで始めている検討だと認識している。事業の中でミスマッチが生じていないか十分検討する必要はあるが、短期間で、予算執行率が低いからといって、もっと効果的なところに予算を回そうということになれば、そもそも制度に正当性があるのかという疑問に繋がってしまう恐れがあるので、改めて認識の共有をお願いしたい。

【被1 独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金】

ナスバの年度評価が確定する時期が夏以降になるため、秋の検討会で報告があるとのことだが、来年は、効果検証の時期に間に合うように進められるか検討していくことも必要ではないか。

【被5「短期入院協力事業」、被6「短期入所協力事業」】

利用者としての立場で言えば、短期入院を利用する場合、個室を基本的に希望するが、空きがないため結果として2、3ヶ月待ちとなり、希望した時に利用するのが難しい状況にある。執行率を上げるには協力病院・施設が速やかに受け入れられるようにする必要がある。

夜間に勤務する看護師や介護士などの確保が難しく、それがこの制度がうまくいかない原因の一つと考える。個人的には(介護)報酬をつけるしかないのでは、と思っている。また、ショートステイでの対応については、障害の状態によってニーズが違っており、こうした点も原因としてあるのではないかと思う。

制度を利用するにあたり、普段利用しているヘルパーや家族とは異なるスタッフによるケアに対する不安が大きいと、利用が進まないという側面もあると思う。また、被 14 の在宅療養環境整備事業を併用して利用できるようにするなど、できるだけ柔軟な制度運用の形を探ってはどうか。

【被7「自動車事故被害者受入環境整備事業」】

在宅をしている家族も高齢化によって、在宅介護の継続が難しくなっているケースが増えてきており、非常にニーズの高い事業と考えている。それにも関わらず、執行率が低いのは、現状のグループホームの多くが重度者向けになっていないからだと考えている。厚労省とも意見交換を行い、国交省も事業者から丁寧な聞き取りを行って、課題を明確にしてほしい。

事業者からは、交通事故被害者を積極的に受け入れても、補助金の支給年数が限られているため、持続的ではなく、大きな不安要素であるとの声を聞いている。この制度の設計として、入所している間は補助金が出るというように、一部根本的に変えていく必要もあるのではないかと。

【被8「社会復帰促進事業」】

社会復帰促進事業については、令和5年度に6件の事業所が参加されたということなので、その取組みについても事例集などを出してもらえるとありがたい。

高次脳機能障害者は重度後遺障害という判定が出にくい反面、その多くは社会復帰が難しく、生計を立てていくのも困難な状況にあるため、こうした方々への支援に関して、検討をお願いしたい。

交通事故被害者の中には介護をさほど必要とはしていないものの就労が困難である方もおられるので、そういった方への支援の検討も必要ではないかと。

高次脳機能障害者だけでなく、精神的にダメージを負った遺族の方々はなかなか社会復帰する機会が得られないため、リワークシステムの構築をお願いしたい。

【被 14「在宅療養環境整備事業(訪問系サービスへの支援)」】

訪問介護事業所を開設する際、当該制度を活用しようとしても様々な細かい条件があり、ハードルが高くて使いづらかった。新規参入を促すのであれば、このハードルを低くすることを考えていかないと、訪問介護の現実には合わない。

ヘルパー不足が深刻な状態で、それが様々な施策の足かせになっている。今後、人口が減少していく中で、当然ヘルパーの数も減少する一方、高齢者は増えていくので、ますます介護人材が不足するという厳しい現実がある。

事業者から制度に対する意見などを丁寧に聞き取って見直しができれば参加事業者も増えると思う。

【被 15「相談支援・遺族支援(運営費交付金・被害者保護増進等事業費補助金)」】

相談事業について、電話は対応した時間がカウントされるものの、被害者からの相談は最初の電話だけでは終わらず、直接面談したり、時間が長かったり、その後の対応の方が大変である。

周りからも新規参入したいが、申請が通るのか、検討課題が多すぎて戸惑うという声もあり、もう少し申請方法をわかりやすくしてもらいたい。

この事業でも新規のハードルが高い。我々は素人なので、できるだけわかりやすい制度にしてほしい。また実際の申請から事業実施、交付までの対応について、今後の申請者のためになるよう、時系列で分かりやすくまとめていただきたい。

【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」】

高齢者の事故防止という観点で、この免許返納の取組みも大切な方策の一つと理解しているが、各自治体が公費を使って実施している事業に、自賠償のお金をなぜ使うのか、この事業が、被害者保護増進等事業の目的に合った効果に繋がっているのか、引き続き検証していただきたい。

国土交通省として、逆走車への対応も含め、道路の案内標識を見やすくするなど様々な取組みをしているが、こういった国の取組みについてはぜひ各自治体にも伝えてもらい、市区町村でも取組みを進めてほしい。

高齢者専用の免許センターが作られつつあるなど、免許返納が本当に進んでいない状況だが、まず被害者を作らないという前提で事故を防止する取組みを早急に進めていただきたい。

【ナスバの認知度向上に向けた広報活動について】

大規模な広告予算は認知度向上に繋がるが、どこまで費用をかけていくかをしっかり見ていかないと、このような予算が年々踏襲されていく恐れがある。車検時の広告折込みに係る取組みなど地道な活動による認知度向上の度合いなども踏まえながら、どこに費用をかけていくのがいいのか引き続き検討をお願いしたい。

ナスバの TVCM は放映されているのを見たが、一方で、まだ被害者の方がナスバを知らないケースもあるため、更に広報が必要。

ナスバの認知度の低さについては、弁護士にもその責任の一端があると感じている。交通事故の担当弁護士が昔のナスバの状況しか知らないケースや、(介護料請求が可能な重度障害の事案についても)被害者にナスバの介護料の案内ができていないケースもあった。日弁連の方でも研修を行うなど根本的な対策ができればと考えており、協力をお願いしたい。

交通安全教育の一環として、子供の時から、あるいは免許を取る時、免許を更新する時などの場で、ナスバが登場するようにしてもらえたらと思っている。

(相談支援で)被害者の方にナスバを紹介した時に、ナスバに対応してもらえたケースもあれば、対応できないと断られたケースもあると聞いている。被害者の方も期待して相談したところで断られるとショックが大きいので、事前に「これは(ナスバでは)出来ない」と分かっていたら、こちらとしても対応しやすい。ナスバの方で、これはできないがこれはできる。とできることを(相談支援の団体に)共有してもらえるとありがたい。

今回の TVCM やデジタル広告などは非常に効果的だと思うので、もっと多くの方にナスバのすばらしい活動を知っていただきたい。

— 以上 —