令和6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

I. 日 時： 令和6年6月27日（木）10：00～12：00

II. 場 所： 中央合同庁舎3号館 海事局内第5会議室（WEB 会議併用）

III. 出席者（敬称略）：

委員（有識者）

古笛 恵子 弁護士

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 （欠席）

福田 弥夫 八戸学院地域連携研究センター教授

藤田 友敬 東京大学大学院法学政治学研究科教授

槇 徹雄 東京都市大学理工学部名誉教授

麦倉 泰子 関東学院大学社会学部教授

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

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

古謝 由美 NPO 法人日本高次脳機能障害友の会 監事

坂口 正芳 一般社団法人日本自動車連盟 会長

徳政 宏一 NPO 法人日本頸髄損傷 LifeNet 理事長 （欠席）

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

損害保険料率算出機構

国土交通省

鶴田 浩久 物流・自動車局 局長

久保田 秀暢 物流・自動車局 次長

住友 一仁 大臣官房審議官（物流・自動車）

出口 まきゆ 物流・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

委員等名簿

資料1 委員からの主なご意見

資料2 被害者等支援・事故防止の効果検証について

資料3 自賠制度等の周知活動について

V. 議事内容：

事務局（新谷課長補佐）

ただいまより令和6年度第1回被害者保護増進等事業に関する検討会を開会いたします。皆様方には、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。

国土交通省物流・自動車局保障制度参事官室の新谷でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

はじめに、本検討会は公開することとしており、報道関係者の皆様も傍聴しておられますので、御承知おきいただければと思います。

御出席の委員の皆様方の御紹介につきましては、審議時間の制約もございますので、出席者名簿の配付をもちまして御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参加となっております。なお、佐藤委員、戸崎委員及び佐々木委員におかれましては、所用のため御欠席となっております。国土交通省からは、鶴田物流・自動車局長以下が出席をいたしております。

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3は全てお手元にございますでしょうか。漏れがございましたら、事務局までお知らせいただければと思います。よろしいでしょうか。

会議中のお願いでございますが、オンライン参加の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御設定いただき、御発言を希望される際は、チャット機能にてお知らせをいただければと思います。座長より御指名がございましたら、ミュートを解除し、御発言いただきますようお願いいたします。

会場参加の委員の皆様におかれましては、挙手をいただきまして、座長より御指名がございましたら御発言をいただきますようお願いいたします。また、本日の検討会は全て公開の形で行いますので、よろしく願い申し上げます。また、会場内が大変お暑くなっておりますので、上着をもしよろしければお脱ぎいただければと思います。

それでは、これより議事に移りたいと存じます。会場にお集まりの報道関係者の方、いらっしゃいましたら、御退席ください。

では、本検討会は被害者保護増進等事業に関する評価、検証を行うことを目的といたしておりますが、本検討会におきましても、自賠制度の在り方について幅広く御意見を伺うことといたしておりますので、ぜひ多様な御意見をいただけますと幸いに存じます。

それでは、ここからは藤田座長に進行をお願い申し上げたいと思います。よろしく願い申し上げます。

藤田座長

ここからは私が進行を務めさせていただきます。

それでは、まず議事の2、3及び4について事務局より御説明いただき、その後、議題の5として、御意見、御質問の時間を設けさせていただきたいと思います。

それでは、事務局及び担当課より御説明をお願いいたします。

事務局（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。

まず、資料1、委員からの主な御意見でございます。5月に開催いたしました本検討会のワーキングにおきまして、委員から活発な御議論をいただきまして、いただいた御意見をまとめているものでございます。

こちらでございますが、事業ごとにかぎ括弧で、それぞれざっくりまとめております。

まず1つ目、事業全般についてということでございます。上2点でございます。ざっくり申しますと、しっかりこの検討会で効果検証をしていくべきという御意見を頂戴してお

ります。

また、3つ目、4つ目でございますけれども、こちらは対になるような形での御意見をいただいております。3点目のところが、実態に合った予算額というものをしっかり柔軟に対応していくべきではないかという御意見をいただいております。

4点目でございますが、対になると申し上げましたのは、もちろん、ミスマッチが生じていないかということをしっかり検討する必要はあると。ただ、もともと本検討会は被害者救済など、難しい課題を何とか解決するために始めた検討であるということで、短期間で見直すという趣旨のものではないということはしっかりと留意した上で、検討を行っていくべきではないかという御意見をいただいております。

その次、かぎ括弧で被の1、運営費交付金とあるものでございます。こちらにつきましては、効果検証のタイミング、去年はちょっと遅くなってしまって、今年は早めたというところはあるんですが、その分、暫定になってしまったということもありますので、引き続き、時期については検討していきたいと思っております。

その次、被5の短期入院、被の6、短期入所でございますけれども、下から2つ目のところは、実際利用されている立場から、空きがないというお話、また、一番下については、ヘルパー不足が深刻というお話をいただきました。

2ページ目でございますけれども、一番上、なかなか執行率がという部分につきまして、在宅の事業と組み合わせるとはというアイデアをいただいております。

次の被の7の受入環境整備事業につきましては、なかなかうまくいっていないというところで、この中で課題を明確にして解決していくべきではという御意見が、被の7の1点目。その次が、補助金の仕組みというものをもう少し考えられないかという御意見を頂戴しました。

被の8の社会復帰促進事業については、4点いただいておりますが、1点目、好事例集を今年も作成してはという御意見をいただきまして、こちらは対応してまいりたいと考えております。

その下、3点ございますが、様々な被害を受けておられる方がおられる中で、そういった方々への支援も検討してはという御意見を頂戴いたしました。

被の14、訪問系サービスへの支援でございますが、こちらについては、実際この支援制度を御利用された立場から、なかなか使いづらいといった御意見、また、一番下でございますが、先ほども出ておりましたが、やはりヘルパー不足が深刻であるというお話。3ペ

一ページ目でございますが、その中で使いやすくすべきという御意見をいただいております。

被の15と書いております相談支援・遺族支援、委員の方々にも御参画いただいている事業でございますが、こちらについては、支援制度の使いやすさということについて検討をといった御意見を頂戴いたしました。

10番目、運転に不安を抱える高齢者の免許返納促進に向けた対策につきましては、目的に合った効果につながっているのかをしっかりと検証すべきではないかという御意見。また、その下の2点につきましては、ある意味、自賠に限らずということかと思いますが、高齢者の事故防止のために様々な取組ができるのではないかという御意見をいただいております。

広報活動についてですが、1点目が、どこにお金をかけるのかということ。また、知られていないということで、さらに広報が必要といった御意見もいただきました。

4ページ目でございますが、認知度が低いということで、日弁連のほうでも研修を行ったりできますという大変ありがたいお言葉をいただきまして、こちらは現在、進めさせていただいているところでございます。

また、教育の一環としてうまくできないかとか、ナスバができること、できないことは分かりやすく共有して、知られていくようにしたいといったもの。また、ナスバをもっと広報してほしいという御意見を頂戴いたしました。

非常に雑駁ではございますが、以上がワーキングでいただいた主な御意見でございます。続きまして、資料2でございます。効果検証の説明に移らせていただければと思います。

1枚おめくりいただきまして、効果検証の実施についてでございます。昨年度お見せしている資料と同じでございますが、スケジュール、左側でございます。昨年度、ワーキング、検討会、夏の部分の立ち上げが少し遅くなってしまったということもありまして、こちらについては少し早めて、5月、6月に今年は実施しているところでございます。

その後、施策の一覧表というところでつけております。時間も限られておりますので、評価がAではなかったもの、BなりCなりがついたもの、あるいは、Aのものでも何らか見直しが必要なものについて、ごく簡単に説明をするという形を取らせていただければと思います。

飛びまして、9ページから、それぞれの個別の事業についてピックアップした形で御説明させていただきます。

まず、9ページでございますけれども、ナスバの運営費交付金でございます。右下の評

価のところを御覧いただきますと、暫定とつけております。こちらが、ちょっと飛んで恐縮ですけれども、39ページでございます。去年、被害者支援関係の事業を行うに当たりまして、ナスバが行っている被害者支援関係につきましても、政策効果をどのように評価するかということで、ナスバがそもそも事業評価を受けておりますので、こちらを活用させていただけないかということで御検討いただいたものです。

左側を御覧いただきますと、まずナスバで自己評価をして、それについて国交省で評価をするというプロセスを踏むことになっております。今年、時期を早めたこともございまして、実は去年度のナスバの事業につきましても、今まさに評価事業の実施中だということがございまして、令和5年度の評価が確定していないという状況になっております。

その上で、ナスバの評価の事業を私ども所管課として見ておりまして、大きく評価が上がる、下がるという状況にはないのではと思っていることもございまして、ワーキングでも御議論いただきまして、こちらにつきましても、令和4年度と同じ評価であろうということ仮定した上で、評価をするという形を取らせていただく。その上で、秋の検討会で評価が確定したものをもって最終評価とするということで、今年はこれでやってみようということでワーキングでは御了承いただいております、その関係で評価が「暫定」とついでございます。

次、一つ飛びまして、11ページでございます。施設整備費補助金、被の3という事業でございます。こちらにつきましても、御説明したいポイントが予算の概況、右上のところを御覧いただきますと、令和5年、R5のところ、予算額10.9というところで米印がついております。予算執行率52.8%となっております。米印の注釈が、うち4.8億円は翌年度に繰り越して、今まさに執行中という状況でございまして、執行が終わっていないために、52.8%という執行率になっておりますが、こちら最終的に執行が終わった段階で評価を確定させたいということで、ワーキングで御了承いただいております。

続きまして、13ページの被の5の事業でございまして、短期入院協力事業というところでございます。こちらにつきましても、次の短期入所と並びまして、執行率がそれほどというところで去年も御議論いただいていたところではございます。執行率が今年どうだったかということにつきましては、R4からR5のところ、29.4から35.3と、多少上がったけれども、まだ低いという状況ではございます。ただ、こちらの事業は、次の短期入所と同じでございますが、すぐに効果が出るような性質ではないということも踏まえて、ただ、ミスマッチがないように、しっかりと見直しを図っていければと思っております。

次の短期入所協力事業でございます。大きな構造としては短期入院と同じではあるんですが、こちらのほうは右上、予算の概況を御覧いただきますと、執行率だけ見ると大きく下がったように見えているという状況ではございます。ただ、予算額を御覧いただきますと、令和4年から1億増えておりました、表のすぐ下、重点支援施設というのがございますが、こちらを新しく令和5年度から導入することに伴い、予算額を増加したところ、執行額自体は増えてはいるんですが、予算額ほど増えなかったという状況でございます。

こちらは、私どもの重点支援施設は国が指定するという仕組みにしておりますが、こちらにちょっと時間を取りまして、11月の指定になってしまったということも影響しているのかなと思っております。令和6年度は年度当初から重点支援施設がある状況でございますので、しっかりと支援を必要とされる事業所さんに情報を届けることを意識しつつ、また、課題の解決に努めてまいりたいと考えております。

次の15ページ、被の7の事業でございます。受入環境整備事業でございますけれども、こちら先ほど御説明した短期入所と同じように、制度変更。こちらにつきましては、右側の真ん中の箱のところにある新設等支援費、新しく設置する場合の支援費というものを新しく始めた関係で予算額が増えたんですが、決算額としても増えたんですが、予算ほど増えなかった。同じような状況でございます。新設の方にしっかりと情報を届けるべく、厚労省さんや自治体さんと連携はしているところなんですが、うまく届けられていない要因を洗い出しつつ、必要な方に支援が届くように努めてまいりたいと考えております。

次の16ページ、こちらは先ほど申しましたとおり、去年に引き続き、好事例集を作ってまいりたいと思っております。

次の17ページ、被の9でございます。被害者等支援の充実の調査研究でございます。こちらは評価がCになっておりますのが、左下の政策効果、アウトカム指標のところ、国が直接補助金を出す事業については、政策効果のアウトカム指標の達成割合を100%という目標を置いておりますが、こちらは後ほど説明いたします14番の事業が達成できなかったということもありまして、Cになってしまっております。ただ、先ほどから、課題をきちんと洗い出してミスマッチをなくしていきたいということで御説明差し上げておりますが、まさにそのミスマッチの洗い出しを私どもが行うための調査研究でございますので、こちらをしっかりとやらせていただければと思っております。

飛びまして、19ページ、交通遺児育成給付金支給事業でございます。こちらは右の黄色い箱でございます、交通遺児の方から拠出金を出していただいて、こちらに一部補助金を

出して利子補給をするような形で支援するという事業でございますが、左下の政策効果のところの指標を、もともと新規加入される遺児の方の数ということで置いておりました。ただ、実際に加入される方という数が、何人だったらということが非常に置きにくいという現状もございまして、基金のほうとも相談いたしまして、年金形式で育成給付金を支給するという事業に御満足いただければ、最終年度、19歳になるまで給付を継続されるだろうということで、給付を継続した割合を政策効果として、新たに置かせていただきたいということで御議論いただいたものでございます。

12番からが、今年度からの新規事業でございます。重度脊損の事業につきましては、評価はAとしております。今年度から受入れを開始していただいております、今まさに入られる患者さんを募集しているという状況でございます。

次の21ページ、13番からでございます。療護センターの老朽化対策ということで、千葉の療護センター、最も古いものが59年設置、それから順次、4か所療護センターがございますけれども、最も古い千葉につきましては、今年度から設計にかかっている状況でございます。

次の22ページに千葉の療護センターの資料をつけておりますが、右上のリニューアル予定のところがございますとおり、今年度と来年度、2年かけて設計を行いまして、8年度から工事を行う予定としております。それに当たりましては、真ん中の具体的な検討事項の箱でございますけれども、単なる老朽化にとどまらず、左側、利用者ニーズへの対応ということがございますが、コンセプトが開設時から変わっているということで、リハビリの充実ですとかケアといったことについて、意識した形でのリニューアルを行うべく、現在設計を行っているものでございます。

続きまして、14番、23ページでございます。訪問系サービスへの支援ということで、ヘルパーが不足しているという御意見も毎回いただくところでございますが、左下のアウトカム指標（政策効果）のところは、88件という目標を置いておりましたが、実績は届かなかったということがございます。なかなか小さい事業所さんも多い中で、新設等支援など、希望される方にうまく届いていなかったのかなというところもありまして、引き続き厚労省さん、自治体さんとも聞き取りなども行いながら、必要な人にしっかりと情報が届くような形にしていきたいと思います。

次、24ページ、被の15の相談支援・遺族支援でございます。こちら委員の方の団体にも参画いただいております、ありがとうございます。こちらの事業、右が今年度の初めの

時点で12団体、去年7月に事業を開始いたしましてから、着実に御参画いただいている団体の方々が増えているという状況でございます。なかなかこういった形でということで、制度の使い勝手といったところについては引き続き御意見をいただいておりますので、そちらの改善も図りつつ、参加してくださる団体の方を着実に増やしていければと思っております。

次の16番でございます。アウトリーチ強化・ユーザー理解増進事業ということで、広報でございます。こちらにつきましては、後ほどまた別途、資料を用いまして補足の御説明をさせていただければと思っておりますが、左下、アウトカム指標のところ、去年の段階ではナスバの認知度が、「名前を聞いたことがある」まで含めても15%をちょっと切るぐらいだったところが、今年度の調査ですと、3割行きましたという状況でございます。こちらを維持するとともに、さらに向上していくということを目指して、引き続き取り組んでまいりたいと思います。

以上で被害者関係の事業の効果検証についての御説明を終了いたします。

事務局（技術・環境政策課）

事故防止関係の施策3件について御説明させていただきます。

まず1件目でございますが、26ページ目、事故防止の1番でございます。こちらは自動車アセスメント関係でございます。市販化されている自動車の安全性能を評価・公表する事業でございます。令和5年度につきましては、16車種について実施をしていただきまして、評価はAとさせていただいているところでございます。

続きまして、28ページ目、事故防止の対策の3番でございます。こちらは先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援でございます。事業用自動車の事故削減に向けまして、ASV、先進安全技術搭載の車の導入に対して、経費の一部を補助する制度でございます。令和5年度の実績でございますけれども、後ほど御説明があります事故防止の4番のデジタル式運行記録計と合わせまして、合計で4,272件の補助を実施しておりまして、評価はAとさせていただいております。

3番目に、33ページ目でございます。事故防止の8番でございます。事故防止対策の充実に係る調査研究ということで、これまでのいわゆるマクロデータと言われる事故概要のデータに加えまして、さらなる車両安全対策のために、受傷部位ですとか、傷害の程度などの医学情報を含む詳細な事故データを用いた分析を行いまして、こちらを例えば事故自動通報システム等、衝突事故などが起きてエアバッグが展開した場合に、事故の情報を通

知するようなシステム機器でございますけれども、こういったもののさらなる車両の安全対策向上につなげるという事業でございます。こちら、詳細な分析項目につきまして、令和5年度につきましては、事故1件当たり61項目程度の詳細なデータを収集とさせていただきます、評価はAとさせていただきます。

私からは以上でございます。

事務局（安全政策課）

まず、資料27ページ、事の2をお願いいたします。こちらは、ナスバさんにおける安全対策業務ということでございまして、特に運行管理者向けの指導講習であるとか、初任ドライバー等に向けた適性診断を、ナスバさんを中心に実施していただいております。全国200近い機関で今、実施をしておりますが、ナスバさんでは毎年度50万人以上の受診者数ということで目標を掲げてございまして、こちらについては目標を上回っている状態ですので、A評価とさせていただきます。

続きまして、事の4、29ページを御覧ください。こちらは先ほど技術・環境政策課から話が出ました補助金、ASVとセットで実施している補助金でございます。こちらは主にデジタコやドライブレコーダー、また、近年非常に増えている健康起因の事故防止のための健康管理のための機器等に対する補助金を行ってございます。こちらにつきましては、毎年度非常に好評をいただいております、期日より前に締め切ることも多くございます。

一方で、アウトカム指標としております死者数、人身事故件数、令和7年までの目標件数というところに、特に人身事故件数を令和7年までに1万6,500件以下とするというところに関しては、少し最近、減少幅が鈍化してございまして、さらに力を入れていく必要があると考えているところでございます。

続きまして、31ページ、事の6を御覧ください。こちらは調査事業でございます。複数の調査事業をこちらの項目で実施させていただいておりますが、近年特に力を入れておりますのは、健康起因事故対策でございます。特にドライバーの高齢化等に伴いまして、非常にドライバーの方々の労働環境も厳しいということで、健康状態がスクリーニング検査をすると悪い結果、所見が出てくるという状況が見えておりますので、こちらに対するマニュアルのブラッシュアップ等を行っているところでございます。

また、そのほか、デジタルツールを活用しまして、今まで対面、アナログでしていたような運行管理を高度化することで、より効率的に安全性を高めるという取組も、この中で

実施しているところがございます。マニュアルの認知度であるとか、デジタルのツールの導入件数等を目標値に掲げておりまして、いずれも目標値を上回っておりますので、A評価としてございます。

最後に、次のページ、事の7、32ページを御覧ください。こちらは、自動車事故の調査分析でございます。全体的な運輸モード等の事故分析につきましては、運輸安全委員会では実施をしておりますが、事業用自動車の事故に関しては、件数もかなり多いということで、我々がこの事業の中で調査事業を実施しているところがございます。毎年有識者委員会を設けまして、死傷者が多数生じた事故、また、少し車の操作にミスがあったようなところに起因があった事故というところなどを中心に調査分析をしております。現在、I T A R D A（交通事故分析センター）という公益社団法人にも委託をして、事故の分析等を個別に進めているところがございます。

こちらにつきましても、実際に事故の再現をして、同様な事故が起こらないためにどのような工夫が必要かという再現実験、また、大きな事故の再発防止策の提言等を目標値としているところであり、こちらも目標値を上回っておりますので、A評価とさせていただきます。こちらからの説明は以上です。

事務局（出口参事官）

30ページに戻っていただきまして、事の5でございまして、無車検・無保険車両を減少させるためということで、それぞれに対して注意喚起、警告のはがきを送付いたしまして、是正状況の確認をするという事業を行っております。

左下の政策効果、事業執行率、それぞれアウトカム指標、アウトプット指標で置いておりますけれども、無車検のほう、無保険のほう、いずれも30%以上という目標を達成しているという状況でございまして、評価としてはAということにさせていただきます。広報も含めて、引き続き取り組んでいく予定でございます。

私からは以上でございます。整備課さん、よろしくお願いいたします。

事務局（自動車整備課）

事の9、34ページを御覧ください。先進安全自動車の整備環境の確保という事業でございます。今、自動ブレーキとか、先進安全機能がどんどん普及しておりますけれども、そういった機能を適切に整備する機器、スキャンツールという整備機器がございますが、こちらの補助を通じて、使用過程車の安全性能を維持するというものになっています。

アウトカムとしまして、事故車の年間入庫台数というものを設定しております。目標に

向けて、着実にこちらは減少しているといったことから、評価をAとさせていただいていきます。以上です。

事務局（旅客課）

事の10ということで、35ページでございます。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ということでございます。目的のところがございますように、高齢運転者による交通事故の防止が課題となっているところでありますけれども、免許返納をしっかりと進めていくために、高齢者の移動手段を確保するということが重要であろうと。その結果として、運転に不安を抱える高齢者の方の運転機会を減らすということで、安全・安心な交通社会を実現するという目的でございます。

アウトカム指標といたしまして、高齢者の免許返納割合の増加ということを掲げてございます。免許返納の全国平均と比べて、対象自治体になったうち一定の自治体に関しては、免許返納率が高いということが見てとれたのですけれども、逆に低調な自治体もあったということで、ここは達成できなかったというところでございます。

それから、予算執行率に関しましては、右上の予算の概況にありますように、24%ということでございます。こういった状況でありましたことから、右下の評価のところにおいては、Cとさせていただいております。実証期間が十分に設けられなかったといったことで、参画がかなわなかった自治体さんもいたというところで、十分なデータ収集ができなかったということもありますので、次のページ以降で少し御説明するような工夫をしていきたいと考えてございます。

36ページでございます。今回の成果・課題というのを左側でまとめております。今回、この事業を活用した自治体の多くが、高い免許返納実績というのを実現しておりますけれども、一方で、一部自治体では免許返納の実績が低調だったと。その理由としては、対象の交通機関が限定的だとか、施策の知名度が低いということがありますので、しっかり今後、対象交通機関を拡充するとか、施策自体のPRを強化していくということが重要だと考えてございます。

それから、実際、紙のチケットを使っているというケースも多かったりして、事務作業が煩雑だという課題も見受けられたところでありますので、しっかりデジタル化していくとか、運用を効率化していくということも重要なのかなと考えてございます。

それから、令和5年度事業に関しましては、制度の告知やエントリーの開始が下半期ということになってしまって、検討期間が短かったということがありますので、そこはしっ

かりと、令和6年度に関しては、4月から制度告知を始めていくということで対策をして
いっているところでございます。

次のページ、37ページであります。今後の事業の在り方についてでございます。今回、
一定の自治体においては免許返納が促進されるということが確認はできたわけでありま
すけれども、しっかり免許返納の効果を高めて深めることができるかという観点からは、単
年限りではなかなか難しいだろうということで、高齢者の免許更新のタイミングというの
をしっかり加味しようということでございます。

免許更新については、3年に一度ということになっています。この3年に一度の更新の
タイミングで、高齢者の皆さんが免許を返すか返さないかということを決めているとい
うことがございますので、令和6年度、7年度、8年度と引き続き、3か年にわたってしっ
かりと事業を進めていくと。そういった中で、効果検証もより丁寧に行っていきたいと考
えているところでございます。事の10については以上でございます。

事務局（自動車整備課）

では、また自動車整備課から、38ページを御覧いただければと思います。現在検討中の
事業について御説明させていただければと思います。

大型車の車輪脱落事故防止対策ということで、タイヤが脱落したことによる事故になる
のですけれども、38ページのグラフを御覧いただければと思いますけれども、車輪の脱落
事故発生件数は近年増加傾向にありまして、令和4年度は140件と過去最大でしたという
状況で、昨年度、令和5年度は現在最終集計中ですが、恐らく同じぐらいの数になる
んじゃないのかなと思われています。また、昨年12月には、青森県でもトラックから車
輪脱落による死亡事故が発生しているというような状況です。

この原因でございますけれども、右側、国交省としての事故の調査というものをやっ
ております。その結果ですけれども、タイヤの脱着作業時に適切に点検や清掃といったと
ころがされていないというところが明らかになっております。写真もつけておりますけれ
ども、実際に落ちた部品を確認すると、著しいさびですとか汚れがあるというところで、適
切な点検が必要だと考えております。

また、その横にグラフもつけておりますけれども、タイヤを交換した後にやはり大分落
ちているというところが見えております。特に冬用タイヤに交換した後に、まさに北側、
雪国の地域を中心にこの事故が起きているということもありますので、タイヤの脱着作業
ですとか点検整備はきちんと周知啓発が必要かなと考えています。

この後も、そういった周知啓発に取り組んでおりまして、また、昨年10月には、タイヤの脱落した事業者に対しての行政処分というものも新しく導入しているところですが、さらなる対策等が必要と考えておりまして、具体的な対策については、また改めて御報告ということになりますけれども、現在検討中の資料ということで、この会議で御紹介させていただいた次第です。

以上でございます。

事務局（出口参事官）

以上が資料2でございます。説明が長くなって恐縮ですが、引き続きまして資料3、先ほど、後ほど御説明いたしますと申しました広報についての御説明を行わせていただければと思います。

1ページ目でございます。まず、令和5年度における自賠制度の理解促進に向けた取組についてということで、最初の1ページ目でございますけれども、自賠制度の積極的な周知活動ということで、こちらは昨年度の検討会でも御紹介させていただいたものではございますが、高速道路のサービスエリア・パーキングエリアでのデジタルサイネージを出したり、道の駅、運転免許センター、また御協力いただけるディーラーさんなどにおいて、ポスター、チラシを置かせていただいております。このような取組は引き続き、継続して行ってまいりたいと思います。

また、右側、こちらは不特定多数というよりは、実際の契約者のお手元に届くというものでございますが、保険契約時、書類と併せまして、できる限りチラシを同封していただけるということで、損保会社、共済組合さんの御協力をいただいて配付を進めております。また、自賠証の記載の中に、今回の制度について紹介しているポータルに飛べるようなQRコードを貼り、ごく簡単な説明をつけているというものでございます。

一番下、不幸にして被害に遭われてしまった方に、被害者ノート、検討会の委員の皆様にも多大なる御協力をいただいて出来上がったノートでございますが、こちらにつきましても、私どもはもちろん、ナスバの主管支所、さらに都道府県の犯罪被害者向けの総合的対応窓口、あるいは検察庁、様々な被害者の方が行かれる可能性がある、これまで来られたことがあるといった場所、日弁連の窓口ももちろんですが、そういったところに貼らせていただいているところでございます。

2ページ目は、去年の検討会以降に行いました令和5年度の取組ということで、御報告でございます。左側、テレビCMでございますが、やはりテレビのリーチ力が非常に強い

ということで、CMを作成いたしましたして、3月11日から20日までの間、全国のテレビ局、と申しましても2系統のみ、日テレとTBS系ということで、朝から晩まで、1時間に1本流れるかどうかぐらいの頻度でございましたが、できるだけ幅広い時間帯に、曜日も満遍なく流れるような形で放映をいたしました。

また、真ん中、デジタル広告でございますけれども、テレビをあまり見ない若年層も増えているということで、SNSやウェブ、TVer、アマゾンなども活用して、動画広告を流すとともに、右側、大都市圏限定にはなってしまいますが、交通広告ということで、首都圏・京阪神の主要駅・電車内で、駅の中の広告あるいは駅構内のデジタルサイネージでこちらを流しました。

次の3ページ目が、今申し上げたのは国の取組でございますが、ナスバにおいて行った取組ということで、左側が全国向けということで、ナスバの理事長とナスバちゃんがラジオに出演しております。昨年、審議官の住友も出演させていただいた「週刊なるほど！ニッポン」という番組でございますが、こちらはラジオ番組ではあるんですが、放送後、放送内容をホームページに出していただいております、そちらには写真を、ナスバちゃんもしっかり写った形で出しております。

また、右側、地元イベント等に参加した取組ということで、ナスバの各支所で、群馬ですとか、札幌雪祭り、こちらはナスバちゃんの雪像も出ていたと聞いております。宮崎でも同じようなお祭りに参加して、ブースを設置したり、地元のラジオですとかテレビの番組に出演させていただいたりしてございまして、こういった地元密着型の取組も、ナスバでしっかりと引き続き進めていく予定でございます。

4ページ目、こういった広報を行いました結果として、ナスバの認知度でございます。3月の年度末ぎりぎりの時期にインターネットの調査を行っております。左上、水色のところでございますけれども、その結果といたしましては、「名前を聞いたことがある」まで含めてではございますが、一応3割、知っているという回答をいただいたところでございます。

ただ、2つ目の丸でございますが、一方で、「知っている」という回答をいただいた方は全体の1割という状況で、また、地方や中高年齢層における認知度、棒グラフがついておりますけれども、青の点線で囲っているところがやや低いといった傾向が出てございまして、こういった傾向も踏まえつつ、「名前を聞いたことがある」だけではなくて、「名前を聞いたことがある」も増やしつつ、ちゃんと「知っている」、真ん中の円グラフで申しますと赤

い部分になりますが、こちらをいかにしっかりと増やしていけるかということが鍵かと思っております。

次、5ページでございますけれども、併せて行いました自賠責の加入促進状況でございますが、電動キックボードや、モペットと呼ばれるペダルつき原動機付自転車について、自賠責は必要なんですけれども、まだまだその認知度が低いということが分かったという状況でございます。引き続き、こういうのを利用する層にどうやったら届けられるのかということを考えながら、関係省庁とも連携して取り組んでまいりたいと思っております。

次の6ページ目からは、5ページまでは5月のワーキングでも御説明させていただいたんですが、今年度新たに行った活動ということで、アップデートして資料を追加しております。令和6年度の周知活動ということで、これまでの周知活動、それこそあちこち、サービスエリアですとか教習所とか、そういったところにチラシやリーフレットを置くといった周知活動に加えまして、以下の取組をこれまで実施してきておりますという御報告でして、左側、広く不特定多数、一般に対する周知活動ということで、左上でございますが、まずは認知度向上ということで、ゴールデンウィークの時期を狙いまして、イオンモールで、デジタルサイネージで先ほどのナスバCMを流しております。

また、地元イベントということで、交通関係のイベントが今まで比較的多かったんですが、真ん中は成田山新勝寺ですね。成田山のほうで行っている「成田詣2024」という、多くの御当地キャラクターが集結するイベントがありまして、そちらにも参加させていただき、ブースを出して、300部以上、資料を配付することができたと聞いております。

また、下でございますけれども、バス会社と連携した取組ということで、京都なんですけれども、「バスまつり」に参加させていただいておりまして、京都市営バスで、ラッピングバスの「ナスバス」というのを走らせていただけたことになったということで、9月まで1台限りではあるんですが、このナスバスが京都を走ると聞いております。

右側が、少しターゲットを今度は絞る形になるんですが、ユーザーの方への周知活動ということで、今年、オリンピック・パラリンピックが開催される年だということもありまして、JAFさんの御協力をいただきまして、『JAF Mate』で、ナスバの介護料受給者の方のパラアスリートの方のインタビュー記事、ナスバの支援を受けて頑張っているという形の記事を掲載させていただく方向で、『JAF Mate』の夏号に掲載予定ということで、今、準備を進めている状況でございます。

また、右下でございますけれども、不幸にして被害に遭われた方へのアウトリーチとい

うことで、これまでも委員の皆様方から、なかなか本当に皆さん御存じないというお話をいただいていることもありまして、警察とも連携ということを進めております。6月に、まず被害者支援担当の方に、警察官向けの警察大学校での研修の中で、ナスバのことを紹介するというのをやらせていただいております。また、今申し上げたのは被害者支援御担当の方向けなんです、交通担当の警察官の方向けの研修というものが、別途、こちらは冬に行われると聞いておりまして、こちらでもナスバを紹介させていただけるように、今、警察と調整させていただいているという状況で、こちらでも継続的に実施していければと思っております。

すみません。説明が長くなりましたが、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5の意見交換の時間とさせていただければと思います。これまでの御説明について、御質問、御意見がございましたらお願いいたします。

御発言を希望される際には、オンライン参加の委員の皆様におかれましては、マイクをミュートに設定していただき、御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。私から指名いたしますので、ミュートを解除して御発言いただければと思います。会場参加の皆様におかれましては挙手いただければ、私から指名しますので、それを受けて御発言いただければと思います。

それでは、どなたからでも御意見をお伺いいたします。

オンライン参加の槇委員お願いします。

槇委員

すみません。都市大の槇と申します。大きく分けて、2点ございます。

まず、被害の11で質問があるのですが、19ページですね。事前に資料を頂きまして、いろいろな形でお答えいただいたので、もう十分理解しているつもりなんですけれども、交通遺児について、予算は大体年間2,500万円前後かなと思うんですが、何人ぐらいの遺児の方に対しての予算かというのが質問になります。

続けてもよろしいですか。もう1点は、委員の方からの質問の中に、自動車の逆走、事の10に関する御意見がありまして、そこについての質問になります。逆走について、昨今メディアの中でいろいろな形で報道されていて、ちょっとまずいなというのを個人的には感じています。周りで宴会等があつてその中の会話として、「車を運転していて、高速を走

行中に前から、本当は来ないのに突然逆走車が来るといことがある」と、かなり突発の状況であり運転者にとっては安全回避など咄嗟の対応が難しいのではというのがあって、そこについての質問になります。

過去、国交省の中でいろいろ検討されており、一方過去検討された逆走車に対して、インフラや自動車自体にASVのいろいろな技術が入っていると思うんですけども、そういった車の中での技術について、現時点ではどのような対応状況かというのをお聞きしたいのですが。ASVの技術も完成していて、逆走車に対して高速道路の中に入れられないようなシステム、警告・警報音等あるよという話なのか、それが2点目のちょっと細かい質問になります。

3点目は、2点目の追加質問として逆走車についての質問です。実際に逆走できないような先進技術を搭載した車があるとすれば、それに対する補助金みたいなものは、現時点でありますか、また法案として検討されていますかという質問になります。

以上になります。

藤田座長

どうもありがとうございます。最初の質問は保障室で、後の2つは技政課でしょうか。

事務局（出口参事官）

1点目、保障室から回答させていただきます。

育成給付金を今受けておられる遺児の方の人数ということなんですけれども、担当から答えさせます。よろしくお願いします。

事務局（保障制度参事官室）

交通遺児の方の人数ということなんですけれども、2023年度末時点で、加入されている方は366名ということになってございます。

以上になります。

藤田座長

質問の2点目、3点目は、技政課からお願いします。

事務局（出口参事官）

すみません。人数を、若干会場で音声がか切れましたので、もう一回お願いできますか。

事務局（保障制度参事官室）

はい。2023年度末時点で、366名の方に加入いただいております。

藤田座長

逆走についてはどうでしょうか。

事務局（出口参事官）

逆走部分は、技政課さん、お願いできますでしょうか。

藤田座長

インフラと自動車の技術について、どのような検討状況になっているかという御質問でしたね。

事務局（技術・環境政策課）

逆走対策の関係でございますけれども、残念ながら、現時点において、技術面でしっかり防止できるようなものというのが実用化しているという状況にはないと承知してございます。

例えば、高速道路のインフラ側で、サービスエリアとかを出るところを逆走しないように、注意喚起の看板ですとか、色を塗ったりとか、そういった取組を道路局さんでされているというのは承知しておりますが、今、逆走しないように注意看板などを車側で読み取って、何かインフラと協調してできないかという検討を、自動車メーカーさんと道路局さんで相談されているとか、あとは、いわゆる看板、標識を読み取る車側の機能がございまして、よくあるのが最高速度とかを表示して、速度超過を防止するようなものがありますけれども、あれを拡張していったら、例えば一通のマークとか、進入禁止ですとか、そういったものを見て、そういったものに活用、要は通ってはいけない方向に走っているということ、何か知らしめることはできないかという検討は、メーカーさんのほうで進められている状況なんですけれども、現時点でそういったものが、具体的に出来上がって世の中に出てきているという状況ではないと承知してございます。

榎委員

情報ありがとうございます。多分、ASVの技術を使うと、逆走できないよと。逆走し始めた段階で、車の中で大きな音が出るようなシステム、ブープ音なんかで出すシステムは、かなり簡単にできると思うので、国交省さんのほうで後押ししてあげれば、自動車メーカーはかなり早く対応ができるし、ユーザーのほうもそういったものがあると、車を購入したときに、多少でも補助があるよとか、後づけのシステムでもこれは可能なものになりますので、ぜひ後押しして、逆走車はかなり減るような方向で対応していただけるとありがたいなと思っております。よろしく申し上げます。

藤田座長

どうもありがとうございました。事務局からもよろしいでしょうか。

それでは、そのほか、御意見、御質問等ございますか。竹川委員、お願いします。

竹川委員

2点あって、1つは先日のワーキンググループ委員からの意見にもあるんですけど、例えば受入環境整備事業、あるいは在宅療養環境整備事業とか、その辺全体的にそうなんですが、なかなか受皿になる事業者側の取組が進まないというか、少ないというか、その辺のところというのは、事業者側の意識というのはどういうものなのか、ちょっと教えていただければ。手続きが煩雑だとか、やりにくいみたいなのところも書いていますので、その辺、どういうふうを考えているのか。

もう1個、高齢者の免許返納事業について言うと、タクシーとかバスとかと言われているんですが、やっぱり地方だと結構タクシーの運転手不足とか、そういう問題もあるんです。ライドシェアの話などもあります。その辺はどのように対応されていくのか。2点。

藤田座長

御返答の方をよろしくお願いします。

出口参事官

承知いたしました。

1点目でございますけれども、受皿になる事業者さんの意識と申しますか、よく何う話といたしましては、全般に非常に人手が足りないので、事業者さんはやはり非常にお忙しいと。役所の側の屁理屈にはなってしまうんですが、どうしてもお預かりしているお金をお渡しするという制度上、こういった書類を出してください、確認させてくださいとお願いすることが多くなってしまいます。

ただ、それを書くのを、このように書いてくださいというのを読んで理解して出したりするのが、忙しい中で非常に大変であるとか、そういった中で、あと、様々な支援策、自治体さんの支援策とかがいっぱいある中に埋もれやすいというお声もいただいております。きちっとお金を出していい事業かどうか、また、こういうことに使いましたという御報告はきちっといただきつつ、できるだけ負荷をかけないような形。

また、実際、自動車事故の被害者さんを受け入れてくださるような事業所さんに、ほかのもろもろの支援策がいろいろありますというメニューの中に埋もれないように、いかにうまく届けていくのかということでは、ナスバの介護料受給者向けの『ほほえみ』などにも、こういう支援制度があるので、御利用されている事業所さんに御紹介いただけますか

ということも進めているんですが、引き続き進めていければと思っております。

2点目の免許返納につきましては、旅客課さん、お願いできますでしょうか。

事務局（旅客課）

御指摘のとおり、特に地方部においては、タクシーなんかも人手不足で大変だという状況があります。そういった中で、先般、公共ライドシェアの運用改善ですとか、日本版ライドシェアの制度導入といったものもございました。

実際、我々のこの事業を使って自治体さんが行われている施策としては、例えば市民バスの無料化ですとか、あるいはバスに関する割引チケットの配付というのもありますけれども、併せてタクシーの割引チケット、クーポンの配付といった施策もございます。さらには、公共ライドシェアに関する自家用有償、いわゆる公共ライドシェアに使える割引クーポンといったものを配付しているというケースもございます。

こういった取組、いろいろ運転者不足の中で、バスやタクシーの確保が非常に厳しいという状況があるかと思えますけれども、今般の日本版ライドシェア、公共ライドシェアに使えるようなクーポンというものも、施策の一つとして考えられるかと思えますので、そういった取組をしっかり支援していきたいと考えてございます。

藤田座長

よろしいですか。

竹川委員

1点だけ。手続が煩雑だとか、紙の何かあれがあって手間がかかるとか、そういう話なら、改善すれば解決できると。

問題はキャパシティーが、最初の話もそうだし、免許返納者は移動の足がないとか、タクシーそのものが足りないというか、それ自身が不足しているという、もう一步踏み込んで、例えば地方の交通事業者と一緒に何かやるとか、あるいは、施設の方も、もうちょっと踏み込んでやるとか、何か考えないと、キャパシティーそのものが足りないという問題だと、ちょっと深刻だなと。そこだけですね。留意点だと思ったのは。

事務局（出口参事官）

ありがとうございます。自賠の私どもの行っておりますこちらの事業は、事故を減らす自賠償という観点がございますので、そちらのほうで、免許返納された方に向けてということで行っておりますが、キャパシティーにつきましては、同じ物流・自動車局の中で担当しております、事前説明でも、非常に地方の交通が厳しい状況であるという御意見を

いただくたびに、今担当しております旅客課にも情報共有して、こちらは一般会計での事業ということになるかと思いますが、そちらと連携して取り組んでまいりたいと思います。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。

そのほか、どの点でも御意見、御質問ございますでしょうか。加藤委員、どうぞ。

加藤委員

御説明いただきまして、ありがとうございます。日本自動車会議所の加藤でございます。

まず前提として確認したいんですけども、この検討会につきましては、過去行われておりました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したものと理解して、その上でお話ししたいんですけども、今回、検証いただいている被害者等の支援事業あるいは事故防止事業を永続的にやっていくということの裏にある財源ですね。それが、基本的に過去、いわゆる自動車安全特別会計でやっていたのが、どうもやりくりができなくなりつつあるので、じゃあ、賦課金を入れましょうという議論があって、賦課金が導入されたわけですけども、その一つの原因というのは、例の一般会計への繰入れの問題ですね。1兆円を超えるものが約半分ぐらいしか戻ってきてない。あと約5,800億円ですかね、戻ってきていないということがあって、私もメンバーになっているんですけども、自動車損害賠償保障制度を考える会というのがありまして、毎年年末にかけて、国土交通大臣あるいは財務副大臣にお願いに行って、繰戻しの増額あるいは早期返還に向けたロードマップについてお願いをしています。その成果もあり、あるいは国土交通省の皆様方の御努力もあり、昨年も7年連続で増額ということで繰戻しをいただいていますけれども、そうはいつでもまだまだ、今のペースでいくと80年ぐらいかかるという計算になりますので、ちょっとしつこいですけども、繰戻しの早期実現ということと、今回の検討会には資料が出ていませんけれども、過去の検討会では出ていたように、今のままでいくと、どのぐらいで枯渇するんだという見通しですよ。こういったものは定期的に、もしよろしければ検討会の中でもお出しただければありがたいなと考えています。それが1点。

もう1点は広報の関係で、今日も広報の関係は特別に資料を作っただきまして、御説明いただきましてありがとうございます。非常に効果的なポスターというか、今日も貼ってあるんですけども、非常によかったなと思っていますし、特にキックボードの関係は、

私も過去に検討会で指摘させていただいた事項を取り上げていただいて、本当にありがたいと思っています。

ただ、やはり予算も限られている中で、いかに効果的に、ナスバも含めて広報するかということが非常に課題の中で、私の提案としては、一つは、これは全然違う、公正取引委員会が労務費の上昇分を転嫁しろという指針を出しているところで、今回の岸田内閣のいろいろな動きを受けて、去年の11月に、たしか労務費の上昇分を転嫁しないと買ったたきになりますよという指針が出されたんです。これを受けて、今年から政府広報で、タクシーでコマーシャルをやっているんですね。私も何回も見ているんですけども、要するに、荷主さんといいますか、下請業者が元請に対して料金交渉とか料金値上げを持っていくんですけど、断ると、それは買ったたきになりますよというコマーシャルを流していて、結構頻繁に出ているんです。タクシー広告ってどのぐらいコストがかかるか分かりませんが、意外にみんな見ていらっしゃるんですね。なので、そういった広告、テレビってなかなか金額も高いですから、例えばタクシーみたいなのも検討いただければありがたいなというのが一つ。

それと、先ほど電動キックボードあるいはモペットについて、自賠償が必要だと分かっている方が非常に多いということもありましたし、年代別でも、かなり若年層でそういう方が多いと思うんですけども、一方で、これも施策として出ているんですが、自転車にも今度、青切符を入れようという話が出ていますよね。数年後に導入されると思うんですけども、そういった意味では、自転車の乗り方というか、青切符の問題とセットで、小中学生を対象に交通安全教室をやる中で、例えば自転車もこのように乗りましょう、もし将来的にこういうキックボードに乗りたかったら自賠償が必要ですよというのが、広報を安全教室の中でやっていただいたら、一番効果があるのではないかなと思います。

以上2点、よろしく申し上げます。

事務局（出口参事官）

ありがとうございます。

まず1点目、繰戻しにつきましては、ありがとうございます。本検討会、冒頭にも新谷も申しましたとおり、また委員からおっしゃっていただきましたとおり、あり方懇の発展的解消ということで、今回、主な議題としては効果検証ということで上げさせていただいておりますが、今回みたいな御意見も引き続きいただければと思っております。

その上で、繰戻しは御指摘のとおり、約6,000億、まだ繰り戻されていないという状況で

ございまして、被害者支援を行っていく中で非常に重要であるということは、委員御指摘のとおりであると思っております。夏からまた7年度要求が開始されますけれども、財務省に対して引き続き、全額の繰戻しに向け、着実な繰戻しをしっかりと求めてまいりますので、引き続きよろしくお願いたします。

見通しというのか、資料につきましては、秋の検討会に向けて、また検討させていただければと思います。御意見ありがとうございます。

2点目でございます。政府広報でございます。毎回、政府広報をやりたいですということで、政府広報ほぼ全ての、いろいろなツールがあるんですけども、全部やりたいですと言って手を挙げさせていただいているんですが、すみません、なかなか競争率が高く、力不足で、タクシーまで行けていないという状況でございます。

タクシーに出せないのかという指摘は、実は局長からも宿題でもらって調べたんですが、意外に高く、特に乗ってすぐのところが高いと、分かりやすい市場原理がどうも働いているようでして、引き続き検討してまいりたいと思います。政府広報でタクシーに出せるのであれば、引き続き頑張ってチャレンジしてまいります。委員からも御意見いただいたということで、政府広報の担当には訴えていきたいと思っております。ありがとうございます。

あと、モペットですね。御指摘のとおり、若年層が多いということで、今年は若い人が行きそうなところ、例えば、分かりやすく申しますと渋谷とか、そういうところで効果的な、私どもの予算で対応できそうな形での広報ができないかということは、今検討しておりますので、うまくできましたら、また御報告させていただければと思います。

交通安全教室との連携は、こういった形でできるのか、自転車は小学生でも乗れるんですが、あれは年齢制限がありますので、こういった形で出していくのがいいかということ、引き続き検討してまいりたいと思っておりますが、貴重な御意見ありがとうございます。

藤田座長

ありがとうございます。よろしいですか。

では、そのほか、他の点でも御意見、御質問ございますか。桑山委員、お願いします。

桑山委員

全国遷延性意識障害者・家族の会の桑山といいます。ワーキングでも話させてもらったんですが、3点ほど今日はお話しさせてもらおうと思っております。

資料2の被害者の7のところなんですが、15ページ、これは受入環境整備事業のことで、実は平成20年の「親亡き後問題」の検討会のときから、もう20年近くになってしまうんです

が、その頃から、将来、「介護者なき後」のことはどうするんだということが問題になっていまして、私自身もおととい、満29年目になってしまっただけというか、うちの子供が事故に遭って29年間たっただけで、今はもう30年目に入っています。

その中で、私に限らず、介護の長い人が本当に増えてきています。その中で、ヘルパーさんがあまりいないという現実もあって、介護者である家族がまだまだ頑張らないといけないような状態になっています。気管切開だとか、あるいは人工呼吸器がついていて、施設を利用できなかったりする現実があって、そうなった場合には行くところがないような家族もかなりおられます。うちの会の場合、気管切開されておられる方は3分の2ほどおられて、人工呼吸器の方は2割ほどおられます。そういった障害の重い方々の行く場所が、本当に今、残念ながらもならないというのが正直なところなんです。

その中で、「介護者なき後」のことで15ページのところの事業があるわけなんですけど、執行率が残念ながら低くて、これがなぜ低いのかという辺りは、これだけ要望があっても、非常に我々自身も喉から手が出るような、本当に欲しい事業なんですけど、これがうまくいっていないというのがあって、すごく残念な思いをしています。

この辺りは先ほどから話に出ていますヘルパーさんがいないということに尽きてしまうのかもしれないんですが、もう少しいろいろな聞き取りだとか、例えばグループホームでも実際に運営されているところがありますので、どういった条件があれば、そういったことが可能なのかという辺りを、もうちょっと丁寧に聞き取ってもらって、このような条件をつければ、この事業の執行率をもっと高くなるよというようなことを、ぜひともお願いしたいなと思っています。

二つ目は、23ページの被害者の14、これは訪問系サービスへの支援です。今、ヘルパーさんがどんどん辞めていっているという現実がありまして、私のところは今、3つほどの事業所から来てもらっているんですが、一つの事業所は、やっぱりヘルパーさんが辞めてしまわれて、サービスの継続がしんどくなってきています。生活介護だとかデイサービスの通所系事業は、わりと大きな事業所がやっていることが多いんですが、訪問介護・居宅介護の事業所は零細な事業所も多く、常勤が4人だとか3人だとか、そういった事業者なんかも多いんですね。そういった場合に、常勤3人とか4人とかいうような会社が運営している場合に、1人の人が何らかの理由で辞められると、本当にサービスが回らないということが実際に起こってきていて、その中で、私も23ページの事業のことをお教えして、こういった事業があるから応募してほしいと言って、実際にこれで応募し求人広告を出し

たところがあったんですけれども、なかなか雇用まで行き着かないというか、面接まで来たんですけども、条件が合わなかったりします。最近、ヘルパーさんのほうは売手市場で、仕事を選んであまり障害の重い人のことはしんどいなという思いがあるんだろうなと思います。これも良い事業なんですけど、結果としてうまくいっていないんだなというのがあって、すごく残念な気がしています。

本当に人手がないという事情が背景にはあると思うんですが、その辺りを何とか上手にうまくできないかなといつも思っていて、これも実際にうまくいっているような会社がありましたら、その辺りをきちんと聞き取りとかしてもらえたらと思っています。

あと、3つ目なんですけど、全然ここの資料にないことなんですけど、実は1週間前に、サンバイオという製薬会社の再生医療の治療薬が、外傷性脳損傷による運動麻痺の改善に効果がある薬剤が承認されました。頭蓋骨の中に穴を開けて、その穴から薬を入れるという方法なんですけど、承認されました。ただ、薬を入れた後に、長く運動してないような体なので、リハビリが必要なんです。だから、これはナスバとかできちっとリハビリをしてももらえたら、多分、改善する人が多くなると思うんです。

外傷性脳損傷というわけで、だから遷延性の人と高次脳の人が対象になるのかなと思うんですが、厚労省が認めた薬品で、多分、全部で10か所ぐらいの病院でそのオペをやって、その後、リハビリをどうするんだという辺りが一番ネックになるのです。なかなかリハビリ施設というか、その辺りって、本当にナスバの出番だという気もしますので、再生医療のオペをした後に、きちっとリハビリをしていく、そういったことをナスバでしてもらえたらと思っています。市販薬が出るのは来年の2月頃と聞いていますので、自分たちにとっては、これは非常に朗報だなと思っては、ただ、その後のリハビリ施設が本当にあるのかという辺りがちょっと悩ましいなと思っています。以上です。

事務局（出口参事官）

ありがとうございます。

1点目、「介護者なき後」のお話、ワーキングなり事前説明なりで御意見いただいているところです。どうしても事業所さんのほうで聞き取りなど、私どものほうも補助金をお出ししているところにチェックに行ったりとか、それ以外でも、こういうところでこういうことをやっているよというような、たんぼぼの家さんですとか、そういったところも含めて、いろいろ聞き取りに職員が伺って、どうしたら割と良いと言われているようなところを同じように広めていけるかというところを今、考えているところではあるんですが、汎

用性のある形で広げられるところというところが、まだ今まで聞き取った範囲ですと見いだせていないという状況ではございます。

ただ、これがうまくいけば、喉から手が出るほど欲しいとおっしゃっていただいたこともありますし、私どもとしても何とか増やせないのかと、事前説明のとき、ワーキング、検討会、毎回非常に苦しいという状況をお伺いしている中で、こうですという御回答ができないのが毎回非常に私どもとしても情けないところではあるんですが、そこはまだ解は見いだせていないんですが、細かいハードル、課題といったものを一つ一つ潰していく中で、また何か出てくるのかもしれませんが、潰したことで少しずつよくなっていく部分もあるかと思えます。できるだけ急いでそちらを聞き取って、課題を解決していくという作業を続けていきたいと思っております。

2点目、訪問介護のほうで、ヘルパーさんが辞めてしまうということで、おっしゃっていただいたとおり、非常に小さいところが、辞めてしまうと回らなくなるというところではございます。求人広告を出していたけれども、面接で駄目になってしまうというお話もいただきました。ありがとうございます。

求人広告が出せてよかったというところ、お声はいただいておりましたが、その先に行くのがなかなか難しいというお話が、今日いただいたところかなと思えます。どこがうまくいっていないのかというところ、また、厚労省ともいろいろ話はしております、厚労省も全体としての施策はなかなか悩んでいるところではあるんですけども、引き続き、その課題の部分の洗い出しを進めていければと思っております。

3点目のお話、貴重な情報をありがとうございます。ナスバのリハビリも非常に評価していただいているということで、リハビリのほう、ナスバも療護センターなどでのリハビリには力を入れたいと考えているところかと思えますので、ナスバとも情報共有して、また検討を進めていければと思えます。貴重な情報をありがとうございます。

藤田座長

よろしいでしょうか。ありがとうございました。

続いて、オンラインでご参加の小沢委員、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です。私からは4点、お話がございます。

まず1点目ですが、被8の社会復帰促進事業については、高次脳機能障害の方にも使わ

れ始めているのですが、見た目では分からないことから、なかなか続かない方が非常に多いと感じています。このため、こうした方が長く支援を受けられるような社会と事業の両方が確立できたら良いと思っています。

遺族という立場からすると、人1人を亡くすと、家族の役割が極端に変わるわけです。例えば、お父さんがずっと働いていたけれども、お父さんが働けなくなったため母親が仕事に出るようになったが、就業しても、お父さんと同じような稼ぎは得られません。

交通事故は、すぐに保険金が入ってくるものではありませんので、遺族となり家族の役割が変わってしまうと、様々な障害を乗り越えなくてはならないという中で、金銭的な支援というのは当然大切なので、しっかりと働いて稼いでいけるということが遺族が生活していくための根本になると思っています。このために一時的に鬱状況になったりとか、様々な方がいますので、この社会復帰支援事業の仕組みの中に遺族も入れていただくことを検討いただきたいと思います。

2点目ですが、槇先生がおっしゃられていた逆走については、実際に私が経験したり、相談支援業務から、実際に逆走を見ていた話を前回お話しさせていただいたが、ASVの中で大きな音が出るようになるということだったので、ぜひこれは促進をしていただきたいと思います。

先日、私が病院に行く際に乗ったタクシーが逆走しようとしたんですね。びっくりして止めてもらったのですが、片側2車線、全部で4車線の道路で、右ウインカーを出して入っていきこうとしていたのですが、すごく私は衝撃を受けて、こんなに身近でこんなことがあるんだということで非常に恐怖心を覚えました。タクシー運転手が高齢ドライバーだと分かってはいたのですけれども、元々具合が悪かったのに、それに乗ってさらに具合が悪くなりました。

これは2番とちょっと重なるのですが、タクシーの高齢者ドライバーに対する免許返納推進事業の中で、2019年の後に警察庁が出している資料によると、2020年にはがんと高齢者事故が減っているんですね。2020年になぜ減ったかという点、多分、当会の松永拓也の遭った事故が大きく影響していて、免許返納数が高くなったのではないかと考えていますし、警察庁の方からも、すごく影響が大きかったと言われていますが、こういう事故、悲惨な事故がなければ、なかなか動かないという状況の中で、この先、団塊世代の方が高齢者になります。

現在、タクシーを呼ぼうとすると、アプリで呼ばないといけないのですが、アプリで呼ぶ

ということは、お年寄りにはなかなかできないので、高齢者に対する促進事業をする中で、全てがデジタル媒体にしないしてほしいなということを切に願います。分かりやすく、電話でも支援ができるようにしてくださいという一言を言うだけで、支援の成り立ちとか仕組みが変わると思います。残念ながら、つい最近、6月5日に、84歳の高齢者が埼玉県熊谷市で小学生のお子さんを轢いて重体にするという事案があったんですけれども、身近でこのような事件、事故というものがありませんでしたので、免許返納の推進支援というものが、タクシーアプリとか、高齢者が使いやすくないものでは意味がないというところに、ぜひ目を向けていただけたらと思います。

4点目ですが、先ほど桑山さんがおっしゃっていた「親亡き後」の介護についてです。これについては、先日、ヤングケアラーの支援法が施行され各自治体でも支援が開始されました。その中で、私も先日、ここで支援業務をさせていただいておりました。その支援業務の中で、あるお子さんから、実は、自分は体調が悪くないのだけれども、学校を休んでいるとの連絡があり、「どうして？」と聞いたら、お母さんがいつ死んでもおかしくないから、私が見ていないと、もしかしたら家に帰ってきたら死んじゃうかもしれないから、お母さんには私が具合悪いと言っていると言うのです。

当たり前のことかもしれないですけれども、学校に行くというのは、中学生であれば当たり前のことですね。うちも娘が中学3年生ですけれども、その話を聞いていて非常に切なくなりましたし、介護という問題が、グループホームの受入れがまだまだ少ないことや介助者の減少ということ、そしてお金がかかるということから、特に短期間での入所というのが非常に難しいのかなと感じています。重度であればもちろん入れる方もいらっしゃいますが、精神的な疾患の場合、本当にすぐ必要な支援があるはずなのに、なかなかその支援が行き届かないという事例があります。当たり前ですけれども、子供たちが当然このような支援を、自分がせずいられるように、桑山さんのおっしゃっているような取組が、より推進されることを願っています。私からは以上です。ありがとうございました。

藤田座長

事務局から御返答をお願いします。

事務局（出口参事官）

ありがとうございます。4点いただきまして、まず1点目、資料で申しますと16ページ、8番の社会復帰促進事業かと思えます。こちらが小沢さんのおっしゃっていただいたとおり、高次脳機能障害の方の、事故に遭われた状況にもよるんですが、多くの場合における

は治っておられるので、ぱっと見た目に障害があるということが非常に分かりづらい。ただ一方で、御本人は記憶の障害だったり、感情のコントロールだったりといったところで、見えない、見えづらいというところで、非常な御苦勞を抱えておられることが多いということで、左上、目的・必要性のところ、字ばかりで恐縮ですが、4行目ですかね、高次脳機能障害への十分な理解のある者が行う事業ということでサポートを始めているものでございます。

こちらにつきましては、ちょっと分かりづらいんですけども、その下5行目から、高次脳機能障害の方が病院から補助対象事業所に行って訓練を受けていただいて、さらには地域への生活を円滑にサポートする、病院から最終的に社会復帰していくまで、一連のものとして取り組んでいただけるような事業所というものをサポートする取組として始めているものでございます。

あえて申しますと、16ページの右側、ちょっと小さいんですけども、病院、矢印、連携、補助対象事業所と書いてございますが、病院とも連携して、こういう患者さんですと特性なども含めてお伺いしながら、訓練を行い、さらに、実際に生活していく上での、ほかの職業などの事業所につないでいくと。一連のものとしてサービスを行うというものを行っているものでございます。その意味では、比較的息の長い支援なのかなと思っておりますが、まだ令和4年から開始したばかりでございますし、好事例集を出したりとか、また、皆様の御意見をいただきながら、事業の改善を図ってまいりたいと思っております。

御遺族の方ということで御意見いただきました。今回の事業につきましては、高次脳機能障害の方ということで行っているものでございます。今回いただいた御意見を踏まえて、また検討してまいりたいと思います。

2点目のASVの話は技政課さんかなと思いますので、先に、私どもの担当かと思えます4点目の、「親亡き後」のほうに移らせていただければと思います。ヤングケアラーの話は、事前説明の場でも検討会の場でもいろいろいただいております、ありがとうございます。肉体的な障害を負うケース、それでも様々でございますけれども、委員おっしゃるとおり、精神的な部分で非常に大変な思いをされておられる方が多いというのは、委員からも常々教えていただいているところでございます。こういった形でこういった支援ができるのかということにつきましては、引き続き検討していければと思っております。ありがとうございます。

事務局（技術・環境政策課）

先ほども少し申し上げましたけれども、逆走対策の関係、道路の看板ですとか標識といったものを認識して、逆走しているようであれば警報を出すような、そういったものができないかという取組の検討は、まさにされているという状況でございますので、我々としても、そういった取組をぜひ促進していけるようにしたいと考えてございます。以上でございます。

事務局（出口参事官）

3点目は旅客課、お願いできますでしょうか。

事務局（旅客課）

まさに免許返納を進めていくためにも、高齢者の方が実際、公共交通を使いやすいようにという御指摘だと理解いたしました。

実際我々が行っている事の10の事業におきましては、タクシーのクーポンですとか、そういったものを自治体さんから配付していただくという取組を進めておりますけれども、実際には地方部においては、必ずしもタクシー配車アプリが普及しているというわけではなくて、電話配車なんかがメインだというケースも多々あるというところございまして、そういったケースにおいてもタクシーのクーポンというのを配っていくとか、そういったことは当然、この事業の中でもできる場所ではあります。

ただ、御指摘のとおり、しっかり免許返納を進めていくためには、免許返納された高齢者の方がしっかり公共交通を使いやすいという環境をつくっていくということが非常に重要だと認識しておりますので、御指摘を踏まえて、丁寧に自治体の皆さんとコミュニケーションを取っていくということをして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

はい。

藤田座長

それでは、そのほか、どの点でも御意見、御質問のある方、いらっしゃいますでしょうか。では古笛委員、お願いします。

古笛委員

先ほど来、いろいろ御意見が出ているところですが、今回の事業は自賠法の下での交通事故被害者さんに対する支援ですが、同じことをやっていたら、どうしても、一般的な傷

患者とか障害者に対する支援の中で埋もれてしまうところはあるかと思えます。

そこで、今現在の事業に対してというよりは、今後に向けた検討課題としてですが、例えば車に対する支援としてASVの導入が考えられているところ、これを、被害者さんに対する支援についても同じような考え方ができないかと思うことがあります。

私は文系なので、AIとかITとか言われると、すごく弱いのですが、仕事をしていて、医療にしても介護にしてもかなり技術が進んでいるなど実感することがあります。先ほど桑山委員からもお話がありましたが、お薬にしても、再生医療としてもそうですし、補装具についても、コンピューター制御されていてスポーツでは健常者よりもいい成績が出るのではないかなど、いろいろところで、失われた人間の機能が技術によって補われているところがあります。

介護の世界でも、ロボケアとか、ロボットが介護するという話も出てきていますが、こういったものを全て一般の支援として行うのは難しいので、一般の支援策ではできないようなことを、ここでできないかなと思うこともあります。もちろん、そうなってくると、ある意味で治験的というか、臨床実験的な問題もでてくるので、必ずしもろ手を挙げてそちらに向かうというのは難しいかもしれません。そういう意味では、検討課題として、ほかでできないことができないかということも将来に向けて検討をお願いしたいと思えます。

藤田座長

事務局からご返答をお願いします。

事務局（出口参事官）

ありがとうございます。支援策が埋もれてしまうというのは、厚労省さんのほうで一般的な介護ですとか、福祉ですとか、そういったものは行っているところです。私どもの自賠の制度は、自動車事故被害者の方が一般的に非常に重い障害を負われている場合が多いということもありまして、一般的な厚労省の制度だけでは、どうしても介護なりなんなり、もっと重い方が多い。重い方の分、必要となる機械がもっと高額の、あるいはもっと高性能の機能が必要になる、あるいは人手がかかる。そういった部分について、ある意味、一般の厚労省の制度に上乘せするという形で支援を行っているところではあります。

その上で、厚労省さんでやっているところと、自動車事故被害者ゆえに必要な部分といったところで、どの部分をカバーできるのか、また、まだ足りない部分というのがあるのかなのか、そういったことにつきましては、引き続き皆様からの御要望も伺いなが

ら検討していければと思っております。ありがとうございます。

藤田座長

よろしいでしょうか。

それでは、オンラインでご参加の古謝委員からも手が挙がりましたので、お願いします。

古謝委員

ありがとうございます。高次脳機能障害友の会の古謝です。

今日、皆さんの御意見をお聞きして、すごく考えさせられました。桑山さんが言われたように、「親亡き後」というところで、私たち高次脳機能障害者も、本当に家族がいなくなった後、この人はどうやって生きていくんだろうというのをすごく考えさせられます。いつも同じような発言こそできないんですけれども、何ををもって重度と言うか。人間にとって一番大事な頭なんです。それこそ桑山さんも、先日、動画を拝見しました。おうちで見ているのは、すごく大変だなと思いました。

私の場合というか、高次脳機能障害の方は、自分で動くことができます。でも、なかなかそれが世間の人に分かっていただけない。きちっとした対応ができない。そういうことで、一般社会に向けて、なかなか生きていきづらさというのをすごく感じるんです。

そして、この促進事業で高次脳機能障害の人たちのための社会復帰に取り組んでいただいて、すごくありがたいことです。これは本当に、高次脳機能障害で大変な思いをされている方たちにとっては、すごくすばらしいことだと思うんですけれども、皆さんが皆さん、ここへ訓練に行かれるということではないので、そういったところが、高次脳機能障害の人たちの日常生活の中で、どのように支援をしていていただけたらいいのか、特に先ほど言われたように、厚労省との絡みもあるので、その二極両方をうまく活用していただきたいと思います。

それと、桑山さんが言ってみえたように、サンバイオの再生医療ですね。頭部外傷というところで、友の会として随分協力させていただきました。というのは、頭部外傷というのでその人たちをピックアップして、全国の方たちにアンケート調査など協力していただきました。そして、やっと認証していただいたというのは、それこそ体の機能の回復というのにすごくありがたいことです。

でも、これは随分前なんですけれども、ナスバでも、再生医療に関していろいろ取り組んでいた時期があったんです。でも、その後どうなったかは一切課題に上がってきません。そういったところも継続して、いろいろと支援をしていただけたらと思います。

それと、先ほどヤングケアラーという問題がありました。実際、高次脳機能障害の方で、仕事に就いているんだけど、なかなか家族とうまくいかなくて、それこそお子さんに対して暴力的なことが起きてしまいます。つい先日も相談がありました。お父さんのほうはどうか支援ができていても、お子さんに対して支援がやっていけない。じゃあ、このお子さんをどうしたらいいんだろう。結局、児相に相談しながらやっていかないと駄目かなとは思いました。御本人さんたちともお会いして、いろいろ支援をしていかないと駄目だなと思うんですけれども、高次脳機能障害という障害の重さ、これを皆さんに分かっていただきたいなと思います。

今、私が発言させていただいているところを、どの場所で回答していただきたいというのではないんです。このようにして高次脳機能障害の方、本当に遷延性の方も大変ですし、遺族の方も大変だと思います。そして脊損の方たちも、それぞれ大変だと思うんですけれども、事故でこのように被害を負った方たち、それと家族の支援を、今後はしっかりやっていただきたいなと思います。これは私の意見として発表させていただきました。以上です。

藤田座長

ありがとうございました。

質問ではありませんけれども、もし何かあれば、事務局からお願いします。

事務局（出口参事官）

貴重な御意見、ありがとうございます。高次脳障害の方のまさに見えづらさ、息子さんが取材を受けたというNHK三重の動画を送っていただいて、私も拝見させていただきました。知っているから、高次脳障害を負われていると分かって見ているんですけれども、それでも最初、画面に映ったときの印象は、えっと思いました。本当にこれが見えづらいということなんだなというのを、お恥ずかしながら、この仕事をしていても、あの番組を見せていただいて、改めて感じたような次第でございます。

皆さんの様々な障害の状況に応じて、非常にそれぞれの御苦労があるということで、私どものサポートもどこまで届いているのか、どこまでサポートできているのかというところはるかと思えます。引き続き御意見を伺いながら、できる限り工夫してまいりたいと思えます。

社会復帰促進事業につきましても、まだ支援できているのは全国8か所でございますが、御意見いただきながら、好事例集なども作らせていただいて、少しでもそういうものが増

やしていければと思っております。御家族への支援、特にお子様への支援につきまして、ナスバでも交通遺児の方向けに、友の会といった形で同じような状況のお子さん方が集まる場を設けたり、毎年友の会のコンテストを行っていたりもするんですが、ほかの支援も含めて、どういったものができるのか考えていければと思います。

あと、ナスバで再生医療、すみません、おっしゃっておられるのがどの部分なのかなというところはあるんですが、例えば千葉の療護センターでも、札幌の大学と協力いたしまして、再生医療を少しずつ進めている状況ではございます。また状況をナスバにも確認いたしまして、情報を御報告させていただければと思います。御説明が足りず、申し訳ありませんでしたが、引き続きいろいろ取り組んでまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。ありがとうございます。

藤田座長

よろしいでしょうか。

古謝委員

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、オンラインで参加の福田委員、お願いいたします。

福田委員

よろしくお願いいたします。すみません。私も本当に東京から行けばよかったんですけども、まだこっちで業務があったものですから、ごめんなさい。

最初のところで加藤委員がおっしゃったとおり、自賠制度のことについても検討する会ですので、必ずしも被害者保護増進等事業だけじゃないので、できれば前の、自賠制度を考える検討会がありましたね。あれで、例えば交通事故の現況であるとか、そういうのをデータ的に出してもらっていたので、あのときのようなデータもまた同時に出していただければ、自賠制度を考えることについての参考になるかと思っておりますので、それをお願いしたいなと思います。

それから、同時に保障事業のほうですね。ひき逃げとか、あるいは無保険とか、これがどういう状況にあるのか、そちらのほうでデータを把握されているのではないかと思うので、それも、また秋に向けて整備していただければと考えました。

先ほどからいろいろ議論の出ている高齢者の免許返納の件で、私から、青森県八戸市の現状なんですけれども、人口24万で、市営バスがあって、そのほかに民間のバス会社も2

社乗り入れている、公共交通機構としては、私の住んでいる八戸でいいほうではないかな
と思っているんですけども、それでもバスのドライバーの高齢化とかによって、間引き
が始まっているようなんですよね。

それからあと、タクシー運転手の高齢化も進んで、タクシーの台数が一気に20%ぐら
い減っちゃったという状況があって、その辺り、旅客課とかはどのように見て、どうい
う対策を立てようとしているのか、タクシーの運転手さんの求人を見ていると、東京
でも見てびっくりしちゃったんですけども、65過ぎた人、70ぐらいの人もタクシ
ーの運転手として、第二の職場というか、そういう広告を見たような気がしまして、
全然70ぐらいなら大丈夫なんだろうけれども、何となく違和感を持った次第です。

ですので、どこかでパイロットか何かでいいと思うので、免許返納が進まない理由、
例えば幾つかの条件があって、それこそ限界集落のところに住んでいる人たちは、そ
れ以外どうにもならないとか、いろいろな理由があって、あと、公共交通機関との
マッチングとか、私のところの八戸でも、私があと何年かして免許を返納するかとい
ったら、動きが取れなくなっちゃうので、これは厳しいなと。なかなか免許返納とい
うのは苦しい。生活の確保とか、足の確保とか、厳しいなと思って見えています。

ですので、できればナスバかどこかに実態調査をやってもらうのがいいんじゃないか
なと思っていました。実際、何か所かをピックアップしてみて、そうしたら、もっ
と有効的な手を打てる方法が出てくるのかなという気がしています。取りあえず、私
からは以上です。すみません。

藤田座長

どうもありがとうございました。それでは、事務局からお願いします。

事務局（出口参事官）

福田先生、ありがとうございます。

あり方懇の発展的解消という中で、あり方懇で御説明させていただいておりました
事故データの話ですとか、あと、政府の保障事業、ひき逃げ、無保険者のほうでござ
いますが、そちらのデータについても出したらということでもいただきました。秋の
検討会に向けて、検討させていただければと思います。

後半いただきました免許返納の件、詳しくは旅客課からと思いますが、こちらで
自賠制度の中で行っているという中で、あくまで免許返納者に対する支援という
ところで行っているところで、一般会計でやる部分の足の確保というところで、
旅客課とも連携してやっ

ていければと思っております。

あと、旅客課、補足があればお願いいたします。

事務局（旅客課）

旅客課でございます。先生御指摘のとおり、そもそも免許返納といっても、前提として公共交通がしっかり確保されていなければならないだろうということだと思います。国交省としては、運転者不足は非常に重大な、深刻な問題だと考えていますので、予算的な措置としては、各事業者において省力化を進めるとか、あとは実際、採用活動にしっかり支援をしていくといったことも進めております。

それから、しっかりと運転者の方の待遇を改善するというところで、運賃改定を進めるといったことも行っているところではありますけれども、各地域、特に地方に行けば行くほどになりますが、状況は厳しいというところではありますので、この自賠の制度を使う、使わないというところはあると思っておりますけれども、様々な手段を駆使しながら、現状把握に努めつつ、免許返納がさらに進むように、方策というのはしっかり考えてまいりたいと思っております。

藤田座長

ありがとうございました。福田委員、よろしいでしょうか。

福田委員

ありがとうございました。確かに自賠の範囲内という問題がありますからね。よろしくをお願いします。

藤田座長

金子委員、お願いします。

金子委員

自動車総連の金子です。御説明いろいろありがとうございました。改めて各委員の話を聞く中で、被害者保護、そして事故防止に向ける様々な多くの事業が、いかに重要かということも改めて確認させていただきました。だとすれば、これが将来にわたって持続的に運用されるということが極めて肝要だと思いますので、その観点から4点、簡単に申し上げたいと思います。

1点目は全体の話ですけれども、予算の実績との乖離については丁寧に説明をいただきまして、ありがとうございました。もともと被害に遭われた関係者に適切なサービスがしっかり行き届くといったこと、大変難しい課題に取り組んでいる渦中ということですので、

そこは十分理解をしているところです。

他方で、これは我々の見えるところだけかもしれませんが、一般的な組織で言うと、各部署というか、部門といいますか、一回予算が決まると、それを使うことが目的になって、本当にこれが必要なんだろうかということが、とにかく失われがちになっているんです。今日の話でも、充足しているところと、もっと投下していいんじゃないかという事業というのが幾つかあると思うんですよ。そういったことがあるので、一つのベンチマークとしてはあるのかもしれませんが、予算の執行率を上げるということだけが目標値にならないように、くれぐれもぜひ運用のほうで御留意いただきたいと思います。

それと、これは自賠の積立てのお金を使っている、いわゆる税金ではないという、ちょっと特殊な事業なわけで、それを逆手に取って、元来、年初に予算を決めたら補正が利かないとか、修正が利かないとか、上乘せは難しいとかってあるじゃないですか。これはそうじゃないので、例えばこういう場を使って、まさにこういったところはもうちょっと足りないんじゃないかと言ったら足すような審議をここでやるとか、ちょっとやり過ぎたねというところは予算を回すとか、そういった柔軟な運用というのを、この予算の範囲の中ではやれるんじゃないかなとか、そういうことも検討いただけると、もっと生かせるのではないかなと思います。

2つ目は、事業10の免許返納についてです。これもかねてから免許返納のところだけ、このお金を使いますかということで再三申し上げてきたわけですが、今日は今後の事業展開だとか予算面についても丁寧に説明いただいたので、おおむね理解するところがありますが、複数の委員の方がお話をされたように、これは免許返納がされれば解決する話ではなくて、高齢社会が進む中で、高齢者がいかに移動手段を確保するかという社会問題にどう対処していくかという、これはもう国としての大きな問題だと思いますので、ぜひそういったこととの兼ね合いも考えながら、免許返納については、それを気づきとさせるための事業だとも理解をしましたので、ぜひこの期限をどこまでターゲットにするかとか、ゴールを決めるとか、そういったことも、今後の工夫をお願いしたいと思います。

それと、八戸の例もなるほどと思ったんですけども、43事業があると言いつつも、それぞれの事業、43市町村がどういう施策を打っているのかということ、正直、承知していないので、また秋にでも、どういった事業がされていて、こういった事業をやっているところはいいか、ここはちょっと足りないねということも確認できるようなデータを提示いただければと思いますので、お願いします。

3点目は広報活動についてで、CMは一定の効果があったということは認識をしますが、ワーキングのときに、弁護士会の中でも周知徹底されるというのが非常にいいなと思って、今日の資料の中でも、警察の研修の中でもやられるということで、関係者の中での理解という浸透も必要かなと思いました。ですので、あとは損保関係者とか、病院の医療従事者といった方々への周知といったことも併せてやっていただけると、さらに進むのではないかと。

あと、我々で言うと、ディーラーさんを中心に、車検のときに自賠責のチラシを入れさせていただいていますので、そういったところに少しナスバの情報を入れることによって、論理的には3年間で全ユーザーに行き届くはずですので、そういったことも検討いただければと思います。

最後は、加藤さんが冒頭に言った5,800億ですね。やっぱりこれは我々は忘れちゃいけないと思います。ぜひこれは引き続きの御尽力をお願いしたいと思います。

以上です。

藤田座長

事務局から、もし何かあればお願いします。

出口参事官

4点いただきました。ありがとうございます。

予算ですね。ワーキングでもいただきました、まず予算ありきになっていないかということは、常々しっかり見ていくべきところと思っております。また、逆に予算の執行率ありきにならないようにということは、指標をどうしてもこういう形で置いてしまっているので、そういった方向に偏っている御説明になってしまって恐縮ですが、そちらも含めて検討してまいればと思っております。

2点目、免許返納につきまして、ありがとうございます。事業の報告とかも含めて、引き続き、自賠で実施する事業として適切かどうか、また、どういった効果があるのかも含めて、秋の検討会でもう少し丁寧な御説明ができればと思っております。ありがとうございます。

3点目の広報、関係者への周知がいいということをしていただきまして、本当にありがとうございます。おっしゃるとおりでして、警察ですとかそういったほう、警察の出向者が2名おりますので、そちらのつてもフル活用して行っておりますが、病院とかそちらのほう、患者さんが行かれるところということで、そういった方面への周知も図っていただければと思

っております。

最後、繰戻しについていただきました。おっしゃるとおりでございますので、引き続き、全額の繰戻しに向け、着実な繰戻しをしっかりと求めてまいりますので、よろしく願いいたします。ありがとうございます。

藤田座長

皆様、ありがとうございました。本日は、個々の施策については様々な御意見をいただきました。また、個々の施策ではありませんけれども、財源に関して、繰戻し等の問題についても御意見をいただきました。これは旅客課から御返答いただくのがよいでしょうか。

事務局（旅客課）

先ほどの2点目のところなんですけれども、免許返納ですが、通常の実策というか、一般的な実策で、しっかり公共交通を確保するという実策と、この実策が車の両輪ということで、公共交通はしっかり確保しつつ、実際に免許を更新する、しない、そういったタイミングになる高齢者の方々に、しっかりこれをきっかけに、免許返納を進めようということを考えていただいて、その結果として、安全性を高めていくというのが、この事業の中での役割かなと考えておりますので、引き続き効果検証等はしっかりしつつ、この事業については、効果的な形で前に進めていきたいと考えております。

以上、すみません、補足として述べさせていただきました。

鶴田物流・自動車局長

物流・自動車局長の鶴田です。

委員の皆様方から、具体的な御指摘もありましたし、また、示唆に富む御指摘もあったと思います。ありがとうございます。一方で、回答はどうしても抽象的で、かつ長過ぎる。中身がないんだったら宿題で考えればいいと思うので、5分超過していますけれども、それは回答が長過ぎると思うんですね。ただ一方で、その場で突然聞いて、その場で実のある回答ができることには限りがあるのは事実だと思いますので、これは宿題として受け止めさせていただいて、大事なことは、次回にできるだけ具体的なお答えができるように考えるということだと思います。もちろん、できること、できないことはあるとは思いますが、せっかくいただいた貴重な御指摘ですので、しっかり中で議論して、また次回、御報告したいと思います。どうもありがとうございます。

藤田座長

今、御指摘もありましたけれども、今後、予算執行や来年度予算要求で適切に対応して

いただくと同時に、その結果を次回の秋の検討会でも報告いただければと思います。また、検討会それ自体の在り方につきましても、かつてのあり方懇で議論していたことについては、可能な範囲で何らかの資料を委員の間に共有していただけないかという要望がありましたので、その点についても検討いただければと思います。

以上が個々の施策についての御意見と、それに対する回答ですけれども、本日の議題である被害者保護増進事業の検証結果については、特に強い意見はなかったように拝聴いたしました。そこで、本日「暫定」とされた部分については、秋の検討会でなされる結果報告を踏まえて最終結果とするということを前提とした上で、事務局の検証結果については、基本的には異論がなかったと理解させていただいて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、本日の主要な議題は全て終了いたしました。時間が超過して申し訳ありません。事務局に進行をお返しいたします。

事務局（新谷課長補佐）

藤田座長、委員の皆様方、長時間にわたりありがとうございました。本日いただきました御意見も踏まえて、各事業の必要な検討、調整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いただいた後に、国交省のホームページに掲載いたしますので、あらかじめ御了承願います。

また、今後の本検討会の開催につきましては、改めて事務局から御連絡をさせていただきます。引き続き、よろしくお願いいたします。

以上をもちまして、令和6年度第1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。本日はありがとうございました。

—— 以上 ——