

令和6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6年11月15日（金）13：00～14：30

II. 場 所： 中央合同庁舎3号館8階 物流・自動車局内第1・第2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

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

榎 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 （欠席）

代理出席：島崎 豊 専務理事

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

久保田 秀暢 物流・自動車局 次長

大窪 雅彦 大臣官房審議官（物流・自動車）

忍海邊 智子 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 ナスバの暫定評価となっていた事業の報告

資料2 令和7年度予算要求等について

資料3 今年度自賠制度周知等の動きについて

V. 議事内容：

【事務局：新谷課長補佐】

皆様、それでは定刻となりましたので、ただいまより令和6年度第2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い申し上げます。

初めに、本検討会は公開することとしており、報道関係の皆様も傍聴しておられます。あらかじめ御承知おきください。

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ります。

なお、戸崎委員、佐々木委員、徳政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。また、加藤委員におかれましては、所用のため御欠席でございます。同じく

一般社団法人日本自動車会議所より、島崎専務理事に代理出席をいただいております。また、桑山委員におかれましては、所用のため14時頃、御退席される旨、承っております。

国土交通省からは、久保田物流・自動車局次長以下が出席しております。

続きまして、事前に御送付させていただきました資料の御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ください。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、御発言いただく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いただく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、よろしくお願いいたします。

それでは、会議の開会に当たりまして、大窪物流・自動車局審議官より、一言御挨拶を申し上げます。

【大窪審議官】

本年8月26日に物流・自動車局担当の審議官に着任をいたしました大窪と申します。前任の住友審議官同様、どうか御指導を賜りますようお願いを申し上げます。

委員の皆様におかれましては、本日は大変御多忙中のところ、検討会に御参加くださいましたこと、誠にありがとうございます。この検討会は、自動車事故の被害者の方々に対する支援や、事故防止対策に関する事業に関しまして、費用対効果の検証を行うなどして、事業の効果的かつ効率的な実施を進めていくために設置をされたものと承知をいたしております。これまでも委員の皆様からの御意見や、この場での御議論を踏まえて、事業の充実を図ってまいったところでございまして、皆様の御協力に深く感謝を申し上げます。

本日は、被害者支援及び事故防止の各事業に関しまして、前回の検討会で暫定的な評価としていた点についてのその後の評価を説明させていただきました上、各事業に関する令和7年度予算要求などの取組につきまして、御説明を申し上げます。これらにつきまして、委員の皆様方から、忌憚のない御意見を頂戴できればと思っております。

国交省といたしましては、皆様からいただきました御意見を踏まえながら、今後とも自動車事故の被害に遭われた方への支援や自動車事故の発生の未然防止に向けまして、事業

のさらなる充実を図ってまいり所存でございます。今後とも御指導賜りますようお願いを申し上げます、簡単でございますが、私からの御挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【事務局：新谷課長補佐】

大窪審議官、ありがとうございました。

それでは、これより議事に移りたいと存じます。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、本検討会においても、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ればと思います。

それでは、ここからは藤田座長に御進行をお願い申し上げます。よろしくお願い申し上げます。

【藤田座長】

それではここからは私が議事を進行させていただきます。どうかよろしくお願いいたします。

まず議題の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ます。

それでは、事務局より御説明をお願いいたします。

【忍海邊参事官】

事務局より御説明いたします。

7月に着任いたしました保障制度参事官の忍海邊でございます。皆様、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速、資料1から御説明させていただきます。まず、ナスバの暫定評価となっていた事業の御報告でございます。前回6月の時点では、まだ事業の評価中であった事業につきまして、その後、評価を行いました。記載のとおり、被の1から15までございますが、結論としては、確定評価として暫定評価AまたはBという形となっております。

こちらのBのものにつきましては、2つの事業がございますけれども、政策効果と事業執行率に基づき評価を行っておりますが、いずれも政策効果は達成していたものの、事業執行率が下回っており、こちらにつきましては、今後の見直しを含めて対応してまいりたいと思っております。

続きまして、資料2の令和7年度の予算要求等について説明させていただきます。まず、

資料の1ページでございますが、今回、新たに1ページから3ページまで、前回6月に出た委員の皆様からの御意見、御要望を記載してございますので、今後の方向性とあわせ、御説明をさせていただきます。

まず、被害者支援につきまして、執行率が低い現状についての実態調査、またグループホームの受入れが少ないという御意見等がございました。今回、令和7年の予算要求におきまして、後ほど詳細を御説明いたしますが、一部拡充要求を行う予定でございます。また、実態調査につきましては、今年度、来年度でしっかり実施していく予定でございます。

続きまして、事故防止のところですが、逆送する車両について普及促進をとという御意見がございました。こちらも今年度で実施できることに加えまして、次年度よりシステムの普及促進というところで、後ほど予算のところで御説明させていただきます。

2ページでございます。事故防止の高齢者の免許返納の促進に向けた対策につきまして、様々御意見をいただいたところでございます。タクシー運転手不足の問題、または地域における公共交通の充足調査状況における調査、また、これはいつまでに周知を行っていくかという御意見をいただきました。まず、タクシー運転手の不足につきましては、一般会計において、運転者の待遇改善等を支援しているところでございます。また、ライドシェアの導入等につきましても、推進しているところでございます。公共交通の充足状況につきましては、まさに今年度、「交通空白撲滅」緊急対策本部が立ち上がっており対応しているところでございます。最後のいつまでに周知をというところは、令和6年から9年の期間で、集中して重要性を周知していくというところでございます。

続きまして、広報の関係につきましては、後ほど資料3のところで詳細説明をさせていただきますので、この場では割愛させていただきます。

3ページのところ、その他でございますが、こちら繰戻し、執行率、データ提供についてそれぞれ御意見をいただいております。こちらにつきましても、後ほど改めて御説明させていただきますと思います。

それでは、4ページでございます。令和7年度の予算要求の内容ですが、まさに今、財務省に対して予算要求を行っているところでございます。

歳出といたしまして、238億円という形で、内訳といたしましては、保障事業23億、事故防止71億、被害者支援144億という形でございます。左のほうを御覧いただきまして、それぞれ金額を記載してございます。緑のところが取崩し、あとは一般会計からの繰戻しで、合計115億円、賦課金を100億円という形で見込んでいるところです。

それぞれ、事業の内容について次のページ以降から御説明させていただきます。まず、被害者支援の充実のところでございまして、大きく5つに分けて記載してございます。まず、療護センターの機能強化でございます。こちらはもう開設後40年が経過しておりますので、そちらについての環境整備が課題となっているところでございます。令和6年度、7年度で設計を行いまして、8、9、10、11と実際の工事に入る形でございます。要求額につきましては、2億9,200万円という形で、前年度よりも増額要求となっております。

(イ)の被害者支援体制等の整備事業につきまして、こちらはグループホーム、居宅介護事業者等の新規開設に対する支援、または介護人材の確保等に対する支援というものと、短期入院・短期入所を実施する病院等に対しての支援、また、高次脳機能障害の方への社会復帰に向けた事業を行っておりまして、要求額といたしましては、13億2,600万円という形で、前年同様の金額となっております。

続きまして、6ページでございます。介護料の支給につきまして、要求額は45億となっております。こちらは前年度と比較するとプラス4億となっております。理由としては、今回、最低賃金の引上げ、物価高の上昇に伴い引き上げるという形で要求を行っているところでございます。

次、(エ)の被害者・遺族等団体の相談支援につきまして、要求額1.8億円とございます。こちらは執行率が低いという課題はございますが、実際の利用されている方からは非常に感謝の言葉をいただいているところでございまして、引き続き継続してく予定ところでございます。

最後に、(オ)の事故被害者へのアウトリーチ、ユーザー理解の促進でございますが、こちら要求額3.5億円という形で、前年よりも1.5億、増額要求を行っているところでございます。(オ)のところは、後ほどまた資料3のところで御説明をさせていただきます。

全体としては以上ですが、この7ページのところを御説明させていただきます。4つの事業につきまして、内容については、非常に必要であるもののなかなか執行率が上がらないといった声をいただいているところでして、今回、新たに事業者さんの意見等も踏まえまして、補助率及び一部経費の上限額について、見直し要求を行っております。実際に執行率は下の表にも記載しておりますが、3割前後、または低いものと1割未満というところもございますので、運用の拡充を行って、よりよい執行率につなげたいと考えております。

続きまして、最後の8ページ目を御説明させていただきます。介護ロボット技術を活用

した重度後遺障害者の方の療養関係の充実化に向けた実証調査でございます。こちら、6月の検討会におきましても、ヘルパー不足等により受入環境が難しいという話がありました。今回、新たにロボット技術の活用を横展開することを目的といたしまして、来年度では5,000万円で新規要求しているところでございます。実際に右のほうに写真がございしますが、パワーアシスト等のロボットにつきましては、それぞれ実用されているところではありながらも、実際にどの程度の効果があった等の導入効果をまとめた上で、療護施設またはグループホーム等といったところに展開できるような形でまとめていきたいと思っております。

被害者支援の予算関係については、以上でございます。

続きまして、事故防止の関係を御説明させていただきます。

【自動車整備課（山村課長補佐）】

物流・自動車局自動車整備課の山村と申します。資料、車輪脱落防止検知システムの導入支援について、当方から御説明させていただきます。

背景欄、右にもグラフがございしますが、大型車の車輪脱落事故の発生状況につきましては、令和5年度、142件、人身事故件数では少し小さいですが2件という数字になっております。この人身事故件数自体については、ほかの事故と比べると少ないものの、車輪脱落事故は、その社会的影響として、一つ事故が起こると国民の安全・安心が脅かされるといった重大な事故だと認識しております。

2つ目のポツ、事故車両においては、事故原因として、タイヤ脱着作業や保守管理の不備、具体的には、ボルトとナットを締めるために潤滑油をつけなければいけないのですが、それがされていない、さびが著しいボルトやナット、ホイールを使っている、というような状況が確認されております。そこで、国交省においては日本自動車工業会さんや全日本トラック協会さんというような関係団体とも協力して、適切な作業保守の周知啓発を行うとともに、整備管理者にトラックの保守管理をしっかりと行っていくように、指導監督強化として行政処分の導入などを実施してきております。

昨年は、不正改造、いわゆる故意的に違反改造された軽自動車において、車輪脱落事故が起こってしまったケースもございましたが、一方で、この大型車の場合のようなタイヤ脱着作業や保守管理の不備は、どうしても人の作業である以上人為的な作業ミスということが生じてきてしまいます。その人為的な作業ミスを前提とした対策、ハード対策として何かできないかといったことが、令和4年12月の検討会で提言されたところです。その後、

自動車メーカーさんと部品メーカーさんらが協力し、ハード対策商品の製品化がめどとして立ちました。具体的には、資料の下半分に、新車対策の例と後付け車対策の例として挙げさせていただいております。左手の新車対策につきましては、新車導入の時点から装備されるもので、タイヤの近くにあるナットが緩むことにより生じる異常をセンサーが検知し、運転者席に、警告等を表示するといったもの、こちらは来年度の途中から導入される予定になっています。右側、後付け車対策の例ですが、こちらはちょうど先月もこのような商品の開発ができたということで、一部、サプライヤーさんから公表されておりますが、後付け装置としてナット回転角が緩んでいるといったことを検知して、同じく運転席のドライバーに表示するような装置が開発されております。

このような装置を搭載した自動車の普及を促進するために、自動車運送事業者に対して導入を補助する、具体的には導入費用の2分の1を補助していきたいということを、来年度予算要求として、現在、要求させていただいているところです。

以上、御説明です。

【技術・環境政策課（塚田室長）】

続きまして、私、技術・環境政策課の塚田と申します。

それでは、逆走防止の対応策というところの一環で御説明させていただきます。1ページ目のほうで、逆走対策というところの全体概要説明がございましたけれども、来年度より実施するASV補助の具体的な説明資料のスライドとなりまして、交通標識認識システムというものについての御説明資料になります。こちらの資料には図でお示ししており、道路標識を検知し、ドライバーの前面にあるディスプレイにポップアップで強調表示をしたりだとか、あとブザーで注意喚起をするなどするものでございます。こちらは読み取る道路標識の例を右側に列記させていただいておりますけれども、逆走を開始する場所には、おおむね車両進入禁止標識が掲げられておりますので、このシステムによって、その標識を読み取り、ドライバーに注意喚起するというものでございます。

スライドの左下のグラフを御覧いただければと思いますけれども、本装置は一部の自動車への搭載が既に開始されている状況でございまして、昨年の新車における搭載率は39%という状況でございます。一方で、さらなる普及を促進していくために、本年度から自動車アセスメント事業のほうで、ユーザーへの情報提供事項ということで、このシステムを含めまして、車種ごとにシステムの搭載状況が分かるようにということでのユーザーへの情報提供を開始したところでございます。さらに、この普及を促進するために、この

予算要求でございますけれども、来年度からA S V補助の対象装置にこのシステムを加えていくという方向で進めさせていただいているところでございます。

右下の図は参考でございますけれども、別装置ですが、ペダル踏み間違い急発進抑制装置を普及させた際の普及率の上昇のグラフになります。こちらの普及率というところが御参考でございますけれども、本システムにおいても、数年内に新車の大半にこのシステムが搭載されるように普及を加速していきたいと考えております。

説明は以上となります。

【安全政策課（荻島係長）】

続きまして、安全政策課の荻島から御説明いたします。

我々、事故防止・運行管理高度化に係る機器等の導入支援等を要求しておりまして、内容といたしましては、過労運転防止のための先進機器ですとか、デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー、あとは運送事業者の方々において、車内で安全教育を行うための費用について、補助を要求しております。こちらの取組については、例年補助をさせていただいておりまして、加えて右下、赤枠でございますけれども、健康起因事故防止を推進するための取組に対する支援といったメニューも、新たに要求を行うものでございます。

こちらの趣旨を御説明いたしますと、これまで我々のほうで、運転者の方が心臓疾患ですとか脳疾患といった疾病を引き起こすことによって生じる事故、いわゆる健康起因事故と呼ばれるものでございますけれども、こちらについては、やはり重大な事故、社会的影響が大きい事故につながり得るということで、これまで医学的な知見を有する方ですとか、業界団体の方々を交えまして、その防止策の検討をしてきたところでございます。その中で、疾病を早期発見するためのスクリーニング検査を運転者の方々に受診していただくことが有効であるという御指摘を以前からいただいております、このスクリーニング検査については、疾病を早期発見することで、運転者の方々の運転寿命を延ばすことにも寄与するものと考えております。

したがって、我々のほうで、これまで健康起因事故防止のためのマニュアルを作成しまして、その中でスクリーニング検査の受診を推奨してきたんですけれども、やはり運送事業者の方々から、必要性は分かるけれども、費用がネックになって受診できないという強い声をいただいております、このたびバス、タクシー、トラックの運転者の方々になるべく受診いただけるように、この補助を新しく考えているものでございます。

説明は以上となります。

【貨物流通事業課（松木課長補佐）】

続きまして、12ページにつきまして、私、貨物流通事業課の松木から御説明をさせていただきます。

12ページ、貨物自動車運送事業の過積載・過労運転等防止事業ということでございまして、下のグラフにございますとおり、トラック運送業につきましては、バス、タクシーといったほかの自動車運送業と比べましても、交通事故による死亡者数ですとか、あるいはドライバーの健康起因による事故の発生につきましても、ほかの業種と比べて多くなっているという状況がございます。そのうちの原因の一つとして特に考えられるのは、やはり長時間労働であるかなと。もともとそのトラックドライバーの賃金は、ほかの産業に比べて低くございまして、やはりその分だけ走らなければならないといったところもあり、そうしたところも長時間労働に拍車をかけている面もあるのかなと。また、それに加えて、運送形態、特に長距離ですとか、あるいは深夜に高速代を少しでも浮かせるために運転しなければならないですとか、そうした様々な原因があって、そうした長時間労働という環境が生まれてきてしまったのかなと考えております。トラックドライバーの労働時間という意味では、2024問題ということで言われておりますけれども、本年4月からドライバーの時間外労働時間の上限規制が加わりまして、一応、その規制として長時間労働を是正するといったところが、仕組みとしては導入されたところでございます。

しかしながら、ドライバーさんといいますか、運送事業者にそうした制限を課すだけでは、やはりトラック事業者の99%が中小企業が占めるという、荷主さんと比べると非常に弱い立場にある業界でございます。ですので、運送事業者のほうで何とか長時間労働を回避しようとしても、荷主から運んでくれと。運べなければ契約を切るぞというような話があると、運送事業者だけで頑張って長時間労働を是正するというのがなかなか難しいといった状況もございます。

ですので、こうした無理な運行ですとかあるいは依然として過積載を指示されるといった声も国交省のほうに届いております。そうしたものですとか、そうした無理な運送の強要というのが、運送事業者も悪質なところは当然、あえてやっているというところもあるかと思っておりますけれども、やはりそうしたその荷主側の問題を解決しなければ、こうした長時間労働ですとか、あるいは過積載の指示みたいなところの是正がなかなか図られない面もあるのかなと思っております。

そういう意味では荷主へのアプローチという意味でも、物流全体を考えるということで、

国交省だけではなくて、例えば経済産業省ですとか、あるいは厚生労働省ですとか、さらに農林水産省ですとか、本当に霞が関の各省庁と一体となって今、物流問題に取り組んでいるところではあるんですけども、やはり彼らも各業界団体が後ろにいますので、そうしたところはそれぞれの商慣行といいますか、業界特性というものがありますので、それで当たり前に行っているというところがあります。そこに運送物流を所管する立場から物を言っていくためには、彼らの業界特性を国交省としてもやはり把握をしていかなければいけないと考えております。

他方で、荷主側のアプローチという意味ですと、もしかしたらどこかでトラックGメンという名前を聞かれたことがある方もいらっしゃるかと思うんですけども、そうしたその運送事業者さんからいろいろ情報を集めて、荷主にアプローチしようという取組は既に行っているところでございます。ただ、どうしてもこのトラックGメン、全国に約160いるんですけども、なかなか日々、運送事業者さんから膨大な情報が寄せられております。それについて一つ一つどういう荷主さんが何を言っているのか、何をしているのかを把握して、それぞれの個別の案件にはアプローチをしているんですけども、業界構造として、それぞれの各業界で、あるいはその地域特性で何が起きているのかと。そうした集まってくる情報をちゃんと適切に処理をして、実際、関係する、例えばほかの荷主の所管する省庁にデータとしてぶつけていくということが正直、現在なかなかできていないという現状がございまして。ですので、運送事業者さんからいただく情報ですとか、あるいは荷主に当たっていく上、荷主の追加情報の収集ですとか、そうしたところのさらなる情報収集ですとか分析を行って、今後の関係省庁に対してそういったところを各業界団体、荷主側の業界団体を通して、各事業者に当たっていくためには、やはり我々としてもさらなる分析が必要であろうと考えております。

そういう意味で、今回、ちょっと額が3億ということで大きいんですけども、大きくなっているのは、本省に調査部隊を何か置くというよりも、やはり各地に、各荷主さんに追加情報を収集していただくという意味で、各地域に重点的に本当に全都道府県に人を置こうと思っております。そういう意味でちょっと額が大きくなっているんですけども、こうしたことで情報収集と分析の体制を強化していきたいと考えているところでございます。

私からの説明は以上でございます。

【旅客課（村田課長補佐）】

続きまして物流・自動車局旅客課でございます。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事業ということでございますけれども、優良事例をここでお示ししたいと考えてございます。この事業を通じまして、具体の自治体、ここに挙げています6自治体においては、全国平均の高い免許返納率を実現したと。この背景として、こういった取組をしたのかを簡単にまとめたものでございます。

まず、北海道の増毛町、それから福岡県の八女市、それから京都府の福知山市とありますけれども、こういった自治体においては、どうしても交通空白が生じているという中で、そういったところをカバーする乗り合いタクシーですとか自家用有償運送を自治体が主となって運行をしているところでありまして、そちらについて利用割引というチケットを配布しているというところでございます。免許を返納された方に関して、そういったチケットを配布しているということでございまして、例えば5万円、6万円、12,000円といったような、ある程度、高い水準のチケットを配布していると。これによりまして、免許返納した後も十分に公共交通を使って、しかもそれは無料というか、かなり安い値段で利用できるということでありまして、そういったことが十分に周知をされたことによって、それぞれ市や町の中の高齢者の方の免許返納が促進されたということで、2.4%ですとか2.2%といったような免許返納率の実現をしたというところでございます。

福井県の越前市でありますけれども、こちらについては、交通不便地域をカバーする市民バスを運行しておりますけれども、免許返納された方に関しては、永続的に無料にするということにしておりまして、こういった市民バスをしっかりと使えるという体制を整備した結果として1.9%といった免許返納率を実現したというところでございます。

室蘭市でありますけれども、こちらについては民間の路線バスが走っているわけですが、この路線バスを割安で利用可能にするということでありまして、免許返納された高齢者向けの定期券について全額割引をするというようなことを行っております。結果として、免許返納者も安心して、この民間路線バスを使えるという体制を構築し、結果として2%以上の免許返納率を実現したというところでございます。

最後に、静岡県富士市でございますけれども、バスですとかタクシー、コミュニティー交通の割引券5,000円分を5年間繰り返し交付するという形になっておりまして、5年間にわたって免許返納後もしっかり公共交通を使えるという体制を整備したということで、2.26%という免許返納率を実現したというところでございます。

事前にちょっと御質問をいただいていたところではあるんですけれども、実際、免許返

納率というのは、ここに書いてありますように令和5年度においては、全国平均1.85%ということになっておりますけれども、もともと令和元年においては3.05%という水準でありました。令和元年というのはまさに池袋で発生した高齢者による痛ましい事故があったということで、社会的関心も非常に高かったということで免許返納が進んだというところなのですが、その後はちょっと残念ながら免許返納はあまり進まず、パーセンテージでいうと3.05%だったものが2.8%、2.6%というふうに、どんどん少しずつ下がってきたという中で、令和5年度においては1.85%になっているというところでございます。したがって、しっかりこの免許返納率、特にその運転に不安を抱える方についてはしっかり免許を返納していただくということを進めるという意味で、こうした事業を通じて、少しでも免許返納率を上げていくと。で、どういうふうにしたら免許返納率が上がるのかということをしっかり調査する必要性は依然として高いと我々としては考えているところでございます。

説明としては、以上になります。

【忍海邊参事官】

被害者支援、事故防止の予算関連は以上でございます。全体としては238億円となっておりまして、例えば被害者支援ですと、介護料の4億円の増額ということがございますが、一方でナスバの運営交付金を前年度より下げるといった形で、メリハリのある予算編成をしているところでございます。

続きまして、14ページでございます。繰戻しの関係でございます。令和6年度末で、まだ5,806億円が繰り戻されていない状況でございまして、左下の表にございますが、令和6年度は65億円ついておりまして、まさに今、事項要求として財務省に予算要求を行っているところでございます。財務省に対して、全額の繰戻しに向けて着実な繰戻しを求めてまいります。また、積立金の取崩しにつきましては、賦課金導入前と比較して取り崩しの規模としては圧縮できている状況でございますので、取り崩しの規模についてもしっかり見ながら引き続き対応してまいりたいと思っております。

予算関連は以上でございます。

後ろに参考資料をつけております。こちらは6月の、前回、例えば交通事故の概況等、ぜひ最新の情報を入れてほしいという声があったので、またこちら、御確認いただければと思います。

それでは、資料3につきまして、御説明させていただきます。今年度の自賠制度の周知

等の取組につきまして、まず、1 ページ目でございます。本年度では、毎年9月を自賠責の加入促進に向けた重点実施期間として位置づけているところでございます。今回、様々な広告媒体を活用した広告を今、展開しているところでございます。例えばこちらに記載のございますポスター・チラシについて、自動車教習所や免許センター、大学といったところに配布をしております。

また、モペットの絵がございいますが、このモペットについて、自賠の加入が必須だという認知がなかなか低いという状況から、モペットの自賠責加入を促す特設ページを今回作りまして開設しているところでございます。

また、各都道府県の警察と連携しながら、街頭検査活動も実施して、無保険者に対して指導しているというところでございます。

2 ページ目でございます。こちら、先ほどのお話ともつながりますが、新たな取組といたしまして、特にモペットの利用者は若者が多いというところがございます。今回、9月1日から14日の2週間にかけまして、若者が集まる渋谷または原宿といったところで、自賠責の加入促進に係る巨大屋外広告を掲示しているところでございます。こうした重点的な取組も引き続き対応してまいりたいと思っております。

最後に、3 ページでございます。ナスバの認知度向上に向けた取組につきまして、大きく2つ記載してございます。まずは一般国民に対する周知活動というところで、ナスバの支所レベルで、地元のプロスポーツと連携した取組でありますとか、こちらの下は国交省とも連携しまして、こども霞が関見学デーにナスバちゃんというキャラクターに来ていただく等、そういったことをやっております。また、アウトリーチにつきましては、今回、日弁連に向けた取組というところで、弁護士の方に向けてナスバの被害者支援制度に関する取組を講義するという形で実施させていただきました。その他、被害者支援に関する情報発信といたしましては、被害者救済のメッセージを込めたポスターを今年度新たに制作いたしました。関係機関に配布しているところでございます。右下に書いておりますナスバの「タグライン」の創設も今年度いたしました。国民に向けて、ナスバの思いを表現したタグラインを作成いたしました。目指すのは自動車事故ゼロの社会という形で発信しているところでございます。

事務局からの説明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きます。

これまでの御説明について御質問、御意見などございましたらお願いいたします。

最初に御説明もありましたけれども、この検討会は直接的には被害者保護増進等事業に関する評価、検証を行う場ですけれども、かつての今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会の後を受ける位置付けの会合という性格もございますので、自賠責制度一般についての御意見を幅広く伺うという場でもあるということですから、幅広く御意見をいただければと思いますが、どの点でも御意見、御質問等ございましたら。

榎委員、お願いいたします。

【榎委員】

よろしいでしょうか。東京都市大の榎と申します。非常に分かりやすい説明、どうもありがとうございました。

最後のほうで資料を見せていただいたんですけども、そのときに交通事故に対して、近年下げ止まっているというのが一般的な認識じゃないかのかなと思うのですが、その資料の中ではまだ下がっていますと記載されていたように思うんですけども、国交省内ではどんどん下がっているという認識でよろしいのでしょうかという質問になります。

この図ですね。右のほうはほとんど下げ止まっていると言うのですが、逆に、どっちかというと増加している方向に転じているというのが、事故分析をやっている人間としての認識なんですけれども。

【藤田座長】

参考資料の16ページですね。

【榎委員】

はい、この図になります。近年、減少傾向にあると記載されていますけれども、一般的には下げ止まっている、もしくは若干上がりつつあるというのが交通事故の分析をやっている人間の認識なのですが、国交省内ではこういう減少傾向にあるとまだ考えられているのかというのが質問になります。

【藤田座長】

事務局よりお答えください。

【忍海邊参事官】

榎委員、ありがとうございます。

16ページに記載のとおり、これは昭和23年からのグラフでございますので、全体を通

して見ると右肩下がりで減少傾向にあるというところはございますが、御指摘のとおり、ここ数年だけを見ると、まさに横ばいまたは少し増えているところもございます。実際、自賠償の関係につきましては、次のページにも記載がございますが、重度の後遺障害者の数というところは、まさに横ばいの傾向にございますので、その辺りについては引き続きしっかりとした被害者支援対策を実施する必要があると承知しております。

【藤田座長】

お答えとしては、確かに直近を見ると今、榎委員の言われたとおりだけれども、さすがにここで減少傾向にあると言っているのは、もうちょっと長いスパンで見たら減少傾向にあることをそう表現しているだけだということによろしいですか。

【忍海邊参事官】

はい。

【藤田座長】

榎委員、よろしいでしょうか。そういう認識だそうです。したがって、ごく最近に見れば必ずしも減少とは言えないということも認識はしているという理解だということですが。

【榎委員】

まだよろしいですか。

内閣府で交通安全に関しての目標値というのを定めていると思うんですけれども、この直近で見たときに下げ止まっている状況で大丈夫なのかというのが心配なんです。もっと下げていかないと、内閣府が定めている目標値に対して到達しないのではないのかというのが個人的な意見になります。そのために、まだ減少傾向にあるというふうに、長い目で見ればそうだよというのは分かるんですけれども、大丈夫かなというのが心配になっているということになります。

【藤田座長】

分かりました。今のコメントに対して事務局からもし何かあればお願いいたします。

【忍海邊参事官】

ありがとうございます。こちらの資料が言葉足らずで申し訳ございませんでした。いただいた意見はごもっともかと存じますので、しっかりこの交通事故の概況は対応してまいりたいと思います。ありがとうございます。

【榎委員】

ありがとうございました。

【藤田座長】

ほかよろしいですか。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。

資料2の7ページのところですが、事業の効果検証結果と今後の見直しというところの上から3つ目の被害者受入環境整備事業の件です。いわゆるこれは介護者亡き後の施策ということになるのですが、今は、実質的には40か所ほど助成があって、そのうちグループホームは6か所しかないというのが現実です。この事業が平成30年度あたりから始まったんですが、なかなかグループホームの数が増えていないというのがあります。厚労省は、いわゆる脱施設という方向で施策をやっていますので、入所施設はできる限り増やさないで、地域で生きるためのグループホームを増やしていこうというお考えだと思うんですが、現行のグループホームの制度の場合に報酬が低くて、グループホームの数が増えないということがあります。特に医療的ケアのある障害の重い人々の入所というのは、1%を切っているような状態になっています。令和4年度の自賠法の改定の際も、被害者支援のためであればということで今の自賠法改定がされたと思うんですが、現状の厚労省の施策に乗ったままですらやっていくと、医療的ケアのある障害の重い人々がグループホームに入るというのは、残念ながらちょっと現実味が薄いなと正直思っております。ナスバの調査だとかあるいは国交省の調査なんかでも、被害者の年齢が30代から50代が4分の3を占めていて、親御さんが介護しているというのが3分の2あって、しかも事故以降、既にもう20年たっているという人が半数ほどいますから、30代から50代の被害者の御両親というと、もう70代、80代になっていますから、もう待たないというのは本当の正直なところであります。実は私の家も同じような状態で、実際にこれだけヘルパーさんの数が減ってしまうというのは、多分、厚労省も想定していなかったのかもしれないのですが、このままいくと、在宅で生活するというのが本当に不可能になる、そんなふうに思っています。

今年度、調査事業がされるそうなので、もし抜本的に考えてもらうというか、グループホームそのものの委託事業みたいなもの、ナスバの委託病床みたいなものと同じ考え方でグループホームの委託というのも考えてもらえたらなと、そんなことを思っていました。これは本当に私の家だけじゃなくて、統計的に考えてもやっぱり同じような状況の人はたくさんおられると思いますので、これはぜひともよろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

【藤田座長】

事務局からご返答をお願いします。

【忍海邊参事官】

桑山委員、ありがとうございました。

まさに在宅療養環境整備事業の執行率が3割ほどと低い現状もございますが、まずできることからという形で、令和7年度からの運用改善を今、行っているところでございます。おっしゃっていた、介護者亡き後の状況というところは、今年度、調査事業を通じまして、事業者へのヒアリングを行う予定でございます。その結果を踏まえまして、桑山委員がおっしゃっていたグループホームそのものの委託病床といった大きなものが実現可能かどうか等も含めまして、しっかりと検討してまいりたいと思っております。

また、引き続き御意見をいただければと思います。

【藤田座長】

ありがとうございました。よろしいですか。

【桑山委員】

はい。

【藤田座長】

それでは金子委員、どうぞ、お願いします。

【金子委員】

自動車総連の金子です。発言の機会をいただきありがとうございます。

この場というのは、自賠責で積み立てた自動車ユーザーからの貴重な限られた原資を有効に活用しながら持続可能な制度にしていくための協議だと思っています。私からも何点か申し上げますけれども、そういった視点からの発言ということで御容赦いただきたいと思えます。

1点目はナスバについてです。ナスバの評価については、特に異論はありませんが、前回、春のタイミングで、ナスバの評価のタイミングについて、暫定というやり方が今後もずっと行われていくのかということに対して問題提起をさせていただいたと思います。今回は期ずれの対応ということになりますけれども、今後、同様にやっていくのか、それとも少し調整をしてタイミングを合わせていくのかの見解をいただきたいと思えます。

2つ目は資料2の12ページですけれども、松木さんから話のあった調査・研究事業に

についてです。ここは今の説明では納得できないところがあって、今、トラックGメンとか適正取引、価格転嫁の関係で、かなり情報は集まっているはずなんです。私どもの仲間でも、輸送業界、車両輸送の仲間がいて、そこでも荷主からお金を出してもらえないので、長時間で一般道路を走っているとか、荷受けの準備が整わないから、えらい長時間待たされている。でも、それはお金にならないとか、支払われないとか、そういったことの積み重ねが長時間労働になっているということはかなりはっきりしているので、何かこの省庁間での情報のやり取りができないことを要因に自賠償の原資を使ってやるというのはちょっと違うのではないかと率直に感じています。必要であれば我々が持っている情報も提供しますし、いろんなルートを使えばもっと安価にできると思いますし、そもそも省庁間での連携を取るべきじゃないかと思います。

また関連して、11ページも、内容については特に異論はないんですが、例えば説明のあった赤枠のSASについては、現時点でトラ協も半額の補助を出していたりしているわけです。そういったことで普及に努めていくことには同感しますが、自賠を原資として使ってやるとしたとき、果たしてどこまでを対象範囲としていくべきかという定義が、スタート時から何となく幅広くやってきたというところがあるんですけれども、原資とのせめぎ合いを考えたとき、ある程度、ルールというか、定義というかを定めておく必要が出てきているんじゃないのかと感じています。

あと、3点目の意見ですが、13ページ目の免許返納事業については、3年という実証期間を設けてやるという対応をしていただくことに感謝申し上げたいと思います。これがきっかけとなって免許返納をしていくことが目的だと思うんです。そのために34の市町が今、こういった制度・サービスを入れていると思いますが、その中のとある知り合いに聞いてみたところ、全く知らない。さらに言うと、たまたま市役所に行ったら、あなたの場合はこういう補助が出ますよと言われたので補助を受けたということでした。それだとこのサービスを提供している意味がないと思うんです。そこにまた予算を上乗せるというとまた本末転倒になってしまいますが、当該サービス提供をしている市町もっと連携して、市町からもっとそういうPRをしてもらうとか、どうせやるのであれば、効果のあるやり方を3年間やっていただきたいと思います。

最後の点になりますが、広報活動についても、いろいろ様々なところに広げていただいたことには大変感謝を申し上げます。その上で、私どももカーディーラーで自賠の書類を配るときに、1枚チラシを入れていただいていたんですけれども、1年以上た

って現場の実態を確認してみたところ、今、もう紙での配布は一切していないということでした。自賠で、必要な情報はQRを見てくださいとなっていて、ナスバについてもこっち見てくださいと。QRをやるようになっていきます。QRをかざす確率がどれくらいあるのかというところかなり疑問に感じましたので、我々のやっていることと、現場の実態の乖離が少しずつ起きてきていることを意識した対策を、今後、考なければならぬなと思っています。

関連で、自賠の電子化についてですが、大変ありがたく思っています。キックボード以外でも全てで認めてもらえるようにしていただきました。これはこれとして、デジタルを選択することができるではなく、全てデジタルで対応していくような完全デジタル化に向けても、引き続き対応いただきたいということも併せてお願い申し上げたいと思います。

最後、5,800億円については、毎回言っていますけれども、よろしくお願いします。このペースでいくと完済まで80年間かかり、我々の存命中に日の目を見ないことにもなりますので、ぜひその点も引き続き、重ねてお願い申し上げます。

すみません。長くなりました。以上です。

【藤田座長】

まず、事務局から御返答をお願いします。

【忍海邊参事官】

金子委員、ありがとうございます。

まずは繰戻しのところ、まさに対応中ですので、全額の繰戻しに向けて着実に返していただくように取り組んでまいります。

あとは御質問をそれぞれ順番にお答えいたしますと、1番目のナスバの評価の期ずれのところでございます。これはもともとナスバで一旦、自己評価をした後に国交省のほうで評価をするという立てつけになっておりますので、夏前にナスバの自己評価が確定するところとずれておりますが、まさに一番理想的な姿としては、6月の段階でしっかり確定評価をするところだと思いますので、こちらにつきましては、引き続きナスバと調整させていただければと思っております。

事故防止の関係は後ほど原課からお答えさせていただきまして、広報のところ、ありがとうございます。自賠証は11月に必要な省令改正を行いまして、自賠証の電子化がスタートしたところでございます。紙関係のポスター・チラシというところが今後、恐らく少なくなっていく中、現場との実態の乖離という御発言がございましたが、こういった形で効

果的にPRしていくかというところは非常に重要な観点かと思しますので、しっかり広報の中で対応してまいりたいと思っております。

以上でございます。

では、事故防止のP12のところは、貨流課からお願いいたします。

【貨物流通事業課（松木課長補佐）】

ありがとうございます。P12の金子委員の御指摘ですけれども、御指摘のとおり、確かに価格転嫁ですとかあるいはそのトラックGメンという形で、長時間荷待ちとか、あるいは高速代を取りっぱぐれているといったところは実際、運送事業者から声が上がってきております。ただ、今回の本事業でやりたいのは、特にその長時間荷待ちということが、トラックGメンの調査でよく上がってくるものの大体6割ぐらいと、その一番多いところを占めているんですけれども、長時間荷待ちがなぜ生じているのかというのは、各業界によって本当に大変異なっているところがございます。特に運送事業者と発荷主、着荷主という言い方をしますが、発送を依頼する側と荷物が届けられる荷主それぞれでございますけれども、運送事業者と発荷主の間の問題だけではなくて、急な運送指示が実は着荷主のほうから来ているですとか、その発荷主と着荷主の間の商慣行、ここはもう運送の商慣行ではなくて、それぞれ各業界の商慣行によって違うところもございますし、荷物の運び方というところも変わっているところがございます。

こうしたところの商慣行というのを、我々といいますか、運送会社側からそれが長時間荷待ちの原因になっているということを言っていないと、ここはなかなか変えられないんですけれども、他方でそれらの業界の人たちではそれが当たり前の世界にビジネスをされているので、今、各業界で輸送の効率化に取り組まれています、どうしてもやはり表面的にモーダルシフトやればよいよねとか、あるいはパレット化すればよいよねみたいなところでとどまってしまっている、そこをもう一步、踏み込んだところで、いやいや、商慣行自体もやはり見直してくださいということを言っていくために、各業界で長時間荷待ちがなぜ生じているのかというのを、単にその事業者が悪質なだけなのか、それとも業界構造、地域特性としてそうなのかというところまでを明らかにしていく必要があるのかなと考えております。そういう意味で、各地で情報収集をもう少ししっかりやっていきたいなと思っております。特にトラックGメン、確かに情報は寄せられるんですけれども、今月、来月で集中監視月間を2か月やるんですが、その前のアンケートを取ったら、大体約25,000件の声が寄せられております。こうしたところを逐一分析してというところもな

なかなか正直できていないところもありますので、そうしたところも踏み込んで、それをきっかけにしてさらなる対策を講じていきたいなと考えているところでございます。

以上でございます。

【藤田座長】

ありがとうございました。一応、答えですが、よろしいですか。

【忍海邊参事官】

あとは、11ページの安政課のところと最後、旅客のところでしょうか。

【金子委員】

P11は、P11というよりは、それも踏まえた定義をある程度していかなないと、必要、必要じゃないという判断がしづらいなという意見です。12ページの話でいうと、全然納得できなくて、それこそまさに適正取引に向けて、経産省や中企庁がやっている中で、これって税金でやっているわけですよ。それって過労もそうですけれども、商慣習の是正に向けてやっていて、現場ではそんなに商慣習がこうなんだから当たり前でしょうという雰囲気にはもうそもそもなっていないので、ちょっとそれは感覚が違うなという気がするんですよ。そもそもこの財源でやるべきですかというのは、少し客観的に判断が必要じゃないかなというふうに感じます。

【藤田座長】

事務局から何かございますか。金子委員が繰り返し言われていることは、非常に重要なポイントですので、やっぱり事務局もぜひ今後も継続して考えていただければと思います。強調されているのは、このお金は決して無色透明のお金ではなくて、もともと自動車ユーザーの原資から出ているお金なので、世の中のためになるからということでその利用が正当化されるのではなくて、あくまでこの事業の目的等の関係で正当化できる理屈が立つ形でなくてはならず、またプライオリティーもそういう形でしっかりつけてくださいという御要請だと思います。例えば免許返納の話にしても、返納されて高齢の方は代替的なサービスをもらえればありがたいでしょうけれども、高齢者が助かるからいいことだということで正当化されなくて、あくまでこれがあるために返納率が上がって、したがって危ないユーザーによる運転が減少するからこの財源で行うことが正当化される。さっきの業界の話は、中身はよく分かりませんが、単純にトラック業界、物流業界の労働環境の改善に資するという理屈——そもそも資することかどうか自体、疑問を持っておられるようでも——だけでは理由としては弱い。この辺りはちょっとこの財源でやるべきこ

とかということをより強く意識した形での御説明を、今後していただければと思います。これらの事業をやめろという、そこまでの強い御意見ではないと理解しておりますけれども、今後できるだけ納得のいくような形の御説明をできるような形で理由を考えていただければと思います。

事務局から何か現段階でございますか。

【貨物流通事業課（松木課長補佐）】

御指摘、御整理、ありがとうございます。おっしゃるとおり、今、事業で何をやりたかというところに力点を置いて御説明を申し上げてしまったんですけれども、やはり発端は、長時間労働によってトラック、先ほどの円グラフもお示しましたけれども、これだけほかのモードに、特にバス・タクシーに比べて圧倒的に交通事故の死亡件数が大きくなっている。ここがやはり自動車局は、ほかにも旅客課もございますけれども、こうした中で、貨物課としてもこうした事態はまず解消しなければならない。なかなかトラック運送業がほかに比べて大きくなっているというのは、これはもう率直に言えば恥であるというふうに思っておりますので、そうしたところを解消したいというところがきっかけといたしますか、そうしたところもございまして、こうした事業をやろうと考えておりますので、そうしたところ、御説明ぶりという御指摘もありましたけれども、重々、肝に銘じて対応していきたいと思っております。

以上でございます。

【藤田座長】

よろしいですか。よろしくはないのかもしれませんが。

続けてほかの方の御意見を伺います。オンラインで小沢委員が大分前から手を挙げておられますので、小沢委員、お願いいたします。

【小沢委員】

私のほうからはちょっと多いんですけれども、簡単なものも含めて7点ございますので、よろしくお願いいたします。

1点目ですが、P6ページの被害者対策に対する充実の部分なんですけれど、この団体への相談支援の金額がかなり余っているというのを伺っているんです。余った状態で、次のところに持ち越してほしくないなということと、今の団体ってもう本当に深夜まで働いているんです。なので支援の底上げを考えていつていただきたい。今の現状から、多くの団体が被害者支援の相談窓口の開設をしているということ自体は、前年度、把握していた

だいて、今後、継続するに当たって、支援の底上げをすることによって国がやっていることをしっかりとメリットとして理解していただきたいなというところで、ちょっとお話しさせていただきます。

1点目は、研修費用が大きい団体と小さい団体があるんですけれども、大きい団体ほど研修に行く回数が多いです。その見直しをぜひしていただきたいなと。会の規模によっても金額をちょっと変えていただけたらなと思います。

2点目はアフターフォローに対しての金額なんですけど、これはアフターフォローに対して1回1万円しか今出ていない状態なんですけど、そこを1回で私たち5時間から10時間、聞いているんです。やり取りをしながら、弁護士さんの話をして、それをまた戻すというやり方をして、その被害者または当事者、または当事者のお母様、お父様にお話しするに当たって、全員にお話しさせてもらわなくちゃいけない時点で、1日のうちにもう何時間もかけて御相談をするというのが1回だとするのであれば、1回に1万円というのはあまりもうちょっと切ないというか、非人道的だなと思っているので、ぜひ検討していただきたいと思います。

あとは携帯ではなくネットが普及してきていますので、その下4桁を必ず記してほしいということがあるんですけれども、そこについてメールだけの場合の対応策を検討していただきたいなと思います。

そして、これは新しい提案なんですけれども、これはもうずっと言っているんですが、大人のための相談支援業務というのがあるんですけれども、子供への支援というのが一切ここにはないんです。今日、実は午前中に相談支援で来て、面談を行ってきたんですけれども、お子さんが重体で命がなくなる寸前のところ、どうにか生きてくれたという子がいるんですが、彼女は学校に行きたいんですけれども、やっぱりリハビリとかがあって、なかなかその授業に行くことができない。要は半日しか参加ができない時があるんです。そういう場合、授業に置いていかれている状態で次の授業を受けなくちゃいけないということで、あいの会のほうで、ひなたグリーフプロジェクトといって、学習支援に対しての支援を行っているんです。そういうものもぜひここに入れていただけないかなと思って考えています。

6個目が、先ほど金子委員がおっしゃっていた部分に非常に感銘を受けたんですけれども、免許返納の部分です。このきっかけだけでやっていくだけではなく、本当にこれを持続していただきたいというのが私の考えなんです。これから高齢者事故がさらに飛躍

的にもっと大きくなっていく。さっき槇委員が言っていた下げ止まりではなく、勾配も上に上がっているんだよというような、内閣府の数字を見てもその目標値とは全くかけ離れているんです。その中で、多分、高齢者の事故件数というのは非常に大きくなっている。そこで、やはりやめていくためには、この補助金の中で市区町村のPRは非常に重要かなと思います。ナスバのこともやっぱり下に下げていくことで認知度が広がったので、ぜひ市区町村に広げていただいて、高齢者の取組というのは続けていただきたいですし、被害者にも加害者にもならないでほしいというのが私の願いです。

7個目は、先ほど言った国土交通省の目標値ではなくて、数値からの目標値で下がっている。槇委員が言った部分ですけれども、交通事故が下げ止まっているが、また下がっているのか、分析では増加しているという部分なんですけれども、これって数値を持ってきているのが警察庁ですが、全体からのではなく、やはり内閣府か、または警察庁でもいいんですけれども、しっかりと今の現状を表す言葉で評価していただきたいなと思います。

以上でございます。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。

それでは、事務局からお願いします。

【忍海邊参事官】

小沢委員、ありがとうございました。

まず、1点目のところですが、御意見と貴重な今後の方向性についていただきまして、ありがとうございます。被害者支援の6ページの被害者・遺族等団体の相談支援につきまして、具体的な内容もいただきました。もともと執行率が予算額の1.8億に対して非常に低いということも、団体の数が当初想定していた36団体ということにまだ至っていないということもございまして、その分、執行率も下がっているという状況がございます。他方で、おっしゃっていただいたように、研修費用が大きい団体であればいいといったものとか、アフターフォローの1回1万円がなかなか足りないのではといったところの辺りは、今後、定期的にしっかり中身を見直してまいりたいと思っております。

あと、大人のための相談支援はあるけれども子供のための相談支援がないというところ。まさに前回の検討会でもヤングケアラーの話もございました。今回の子供のための相談支援というのは、まさにお子さんが重体になった場合の、その辺りのフォロー体制ということの話かと思しますので、今後、こういった形でできるかということもしっかり検討

してまいりたいと思います。

あとは、金子委員もおっしゃっていた免許返納のところでございます。金子委員も先ほど43自治体の中でなかなか自治体の方が知らないというお話がございました。実際に事業を実施しているところに住んでいらっしゃる方が認知されていないという点は、課題として認識しないといけないと思っております。あと、小沢委員がおっしゃってくださった免許返納の取組については続けていってほしいというお声につきまして、今後、3年間の実証事業の中で、こういった形での横展開が有効なのかも踏まえまして、しっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

最後に、国交省の目標値のところです。こちら、参考資料が言葉足らずで大変恐縮でございます。今の現状のところを踏まえまして、次回の6月のときの資料において対応してまいりたいと思っております。

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。小沢委員、よろしいでしょうか。

【小沢委員】

1点だけお話しさせてください。相談支援業務の36団体に届いてないという部分なんです。交通事故の遺族団体、被害者団体合わせて36団体に届くというのはなかなか難しいかもしれないですし、36団体あっても相談支援業務がしっかりとできているというところも少ないので、できているところから支援の底上げをしていきたいと思っています。なので、ぜひ御検討を前向きに早急をお願いできたらなと思っています。よろしくお願いします。

以上です。

【藤田座長】

どうもありがとうございました。事務局から何かございますか。

【忍海邊参事官】

ありがとうございます。できているところから支援の底上げをして、しっかりと充実化させるようにという御意見を承りましたので、今後、検討を進めてまいりたいと思います。

【藤田座長】

それでは島崎委員、お願いします。

【加藤委員代理（島崎専務理事）】

時間も迫っていますので、簡単に。日本自動車会議所の島崎です。

1点目が、まず資料2の14ページ、先ほど来あります繰戻しの件です。これに関しまして、「自動車損害賠償保障制度を考える会」の事務局を代表して、財務・国交両大臣とも新しい大臣に交代されたということもありますので、要望書を持ってお邪魔したいと思っております。単に繰戻しをしてくれというだけではなくて、先ほど金子委員からも御指摘があったように、本当にこのペースですとどれだけかかるんだということでもありますので、1回あたりの返済額をできるだけ増額するというのもあるのですが、今後の道筋についても、要請をしたいと思っております。

2点目が同じく資料2の13ページ。免許返納の件ですが、この取組みをぜひとも続けていただきたい中で思いましたのが、高齢者の方が健康に安全に過ごしていただくための免許返納で、免許返納そのものが目的ではなくて手段だと思います。私ども、自動車業界としましては、一方で全ての人に移動の自由をとということが非常に大事であり、また足がなくなることによって、今、問題になっています高齢者の孤独が逆に促進されても、これはもうよくないと。先ほど言いました目的である健全な生活の維持ということから考えると、返納率を一つの指標、K P I とするのはいいのですが、例えば返納の代替で今、こういういろいろな施策をやっているわけですが、そのとき本当にこれが代替になり得ているのかということをお一人お一人から感想を聞いて、きちんと検証することも大事なのかなと感じました。これはコメントです。

3点目、資料3の3ページで、ナスバさんの認知度向上ということで、ちょっとこれはこの場を借りて簡単に御案内で、私ども会議所のほうでちょっと御協力させていただいて、11月25日から29日まで、日本自動車会館の1階のスペースを利用して、交通遺児の方あるいは重度の後遺障害を負った方の展覧会、絵や写真の作品展を行います。これは昨日、ナスバさんのほうでもプレスリリースしたところでありまして、メディアのほうにもお声かけしているんですけども、こちら関係の方いらっしゃいますので、せっかくの機会ということで、ちょっと場違いではあるのですが、御紹介申し上げました。

以上です。

【藤田座長】

ありがとうございました。事務局からお願いします。

【忍海邊参事官】

島崎委員代理、ありがとうございました。

まず、繰戻しの件でございます。5,806億の繰戻しに向けて、令和3年12月の大臣合意をベースとして要求しているところではありますが、かなり年数がかかるのではという御指摘であるかと認識しております。その辺りは国交省としても財務省にしっかり対応してまいりたいと思っております。

あとは2点目の免許返納のところでございますが、こちら、継続していただきたいという御意見をいただきありがとうございます。こちらは免許返納そのものが目的というよりは手段と認識しておりまして、実際に、ただ、前回も御意見いただいておりますが、公共交通のところ、ちゃんとそういった受皿になるのかというところが非常に重要かと認識しております。まさに今年度、交通空白撲滅対策本部も立ち上がっておりまして、運輸局長から各首長に対して着実な取組をするようにという形で指示も出されておりますので、しっかり対応していきたいと考えております。

3点目のナスバの展示会につきまして、ご協力をいただきありがとうございます。ナスバとしても、継続して取り組んでいるところでございますし、国交省としても、アウトリーチ、様々やり方はありますが、費用をかけるだけが目的ではないと認識しておりますので、しっかりと取り組んでいきたいと思っております。

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。

予定の時間が迫ってはいるのですが、この会議が様々な関係者からの意見を伺う非常に重要な場であることと、しかも本日はマイクの不調もあり、若干時間を浪費しているという事情もありますので、もしお許しいただけるようでしたら、若干の時間を延長して、もし御意見があれば、できるだけきっちり伺うという形で進めさせていただいてよろしいでしょうか。御予定がある方は適宜抜けていただいてももちろん結構ですので、若干の時間を延長させていただいて、できるだけ意見を伺わせていただければと思います。

それでは、オンラインの麦倉委員が挙手されておりますので、御意見をお願いします。時間の関係で無理にせかすことはいたしませんので、御意見をきっちり言っていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

【麦倉委員】

麦倉です。よろしくお願いいたします。

私からは、ナスバの暫定評価となっていた事業の報告ということで、資料2の6ページ

です。被害者等支援対策の12番の重度脊髄損傷者を対象とした療護施設の設置・運営につきまして、先日、新しく委託先に選出された病院を見学させていただいて見てきたんですが、周辺に病院退院後に利用できるケアハウスであるとか障害福祉サービス事業所だとかが併設されていて、入院期間だけでなく、退院に向けた移行期であるとか、その間も含め医師を派遣できるような措置を取る。退院後もちゃんと支援をしているところが理想的だというふうに思いました。こういう取組なんですけれども、障害種別を問わずに、脊損の方だけでなく、現在、療養センターで遷延性意識障害の方を対象にしているところでも、こうした総合的なケアも含めた取組というところは、ぜひ参考にしたらいいのではないかと思います。先ほどからグループホームへの委託ということでの提案がありますけれども、グループホーム、ケアハウスは国交省が指導しているというようなことも含めて、少し考えていただけたらというふうに思います。

もう1点ですけれども、最近、特に遷延性意識障害の方の入院されている方と介護施設等も含めて、面会時間が非常に制限をされているということで、なかなか家族と会えないというような悩みをお聞きする機会がございました。本人が家族と会う権利というのは本来に基本的人権の一部であると思われまますけれども、それでもパンデミックのときの非常時においては、病院のリスク管理というところで面会時間の制限ということがある程度、許容されて仕方ないかというふうに思うんですが、実はパンデミックがある程度収まってからも、そうした状況が続いているというところもあります。ここが委託病床、それから療養センターを含めて、面会時間がどの程度かというところは、ぜひちょっと追加的に確認をお願いしたいなと思っているので、そこがもし厳しく制限されているのであれば、ここは改善をしていただきたいと思っております。

以上です。

【藤田座長】

事務局からお願いいたします。

【忍海邊参事官】

麦倉委員、ありがとうございます。

まず、1つ目の12番の重度脊髄損傷者の受入れ環境整備のところでございます。こちらは令和5年度からモデル事業として始めているところございまして、御意見いただいた脊髄損傷以外の方にもその対象を広げることができないだろうかというご意見だったでしょうか。

あとは2点目のところでございます。療護施設等での面談時間の制限というところのお話かと認識しております。こちら、まさに療護センターのナスバ等、あと委託病床等におきまして、どのような運用になっているかとかも含めまして、ナスバ等と連携の上、対応できるところは対応していきたいと思っております。

以上でございますが、少し声が拾えていないところがあるかもしれないので、もし漏れがございましたらお伺いできればと思いますが、いかがでしょうか。

【麦倉委員】

私が申し上げたのは、重度脊損の方を対象とした療護施設の対象者を広げるということではなく、在り方をほかの療護センター等も含めて参考にしたらどうかという趣旨です。

【忍海邊参事官】

ありがとうございます。聞き間違えていたようですので、内容は承知いたしました。こちら、しっかり対応してまいりたいと思います。

【藤田座長】

よろしいでしょうか。

福田委員、お願いします。

【福田委員】

高齢者のことで、ちょっと1点だけ。確かに交通安全の計画上では、死亡者数が2,000人目標でしたか。今、2,700、600というところまで来ているんですね。これ、人口10万人当たりの死亡者数は非常に低いほう、日本は10番目ぐらいですかね。アメリカは年間でしたら4万人ぐらい死んでいますし、中国は6万人という話、いや、もう10万人ぐらい死んでいるんじゃないかという話もあるので、そういう中で非常に優秀な交通安全施策をやっていると思いますが、ここでさっき槇先生が言ってきた下げ止まりは、高齢者対策だと思っています、私。高齢者の交通事故のあれが下げ止まっているので、思うようには下がってきてないんじゃないかなと思いますから、そういう意味では、高齢者事故対策について、いろいろな手を打つというのは、やはり、ここでは交通事故死者数の減少に通じるので、取りあえずいろいろなことやってみたほうが私はいいと思っていました。

特に、あとは96%、ケアレスの事故なので。事故の原因が90%以上、ケアレスで起きているんですね。ですから、その辺の自動車工業会さんとか、そのメーカーの技術発展によって、かなりの部分がもうはねないでストップするとか、いろいろな形では発展してきていると思うので、それをいろいろな形で支援することが、私は交通事故死者数の削減に

つながると思っているので、高齢者対策は本当いろいろなことをやってみたほうがいいと思います。どれが効果が出るか、今すぐには分からないですけども、そういう意識を私は持っています。

意見ですので、特にあれですけども。

【藤田座長】

どうもありがとうございました。御意見ですけども、事務局から何かございましたら。

【忍海邊参事官】

ありがとうございます。高齢者の事故対策につきまして、今回ご説明差し上げたのは免許返納の事業であります。それ以外も様々なやり方があるかと認識しておりますので、どういったことができるかというところを含めまして対応してまいりたいと思います。

【藤田座長】

ありがとうございました。

よろしくお願いします。

【古笛委員】

前回、弁護士があまりにもナスバを知らないという御指摘に対して、早速、広報活動として弁護士会にお越しただいて、本当にありがとうございました。大変評判もよかったので、今後ともいろいろなところでお願いしたいと思っております。

広報活動に関してですが、自賠責の加入促進に向けたということで、モペットの話が出ましたが、自賠責以前に電動キックボードとかモペット、この新しいモビリティについては、まだまだ使う側も接する側も、これ、何なんだと、全く理解が追いついていない状況下だと思います。気づかないうちにもう法整備がどんどん進んでしまって、どこを走ったらいいのか、どれぐらいのスピードで走ったらいいのかと、どういう規制に従っていいのかということがまだまだ周知されてないと思います。こういう点については、ここでのお話ではないかもしれませんが、自賠責保険の加入促進というだけではなくて、そういった法規制の周知という意味での他の府省庁の活動とも一緒に何かうまく広報活動をつなげていただけたらと思いました。

以上です。

【藤田座長】

どうもありがとうございました。

事務局から、何かございますか。

【忍海邊参事官】

ありがとうございます。まさに日弁連の取組につきましては、自動車事故の被害者の方の中には、弁護士さんからナスバの介護料を知って、初めて介護料の支給につながったというケースも聞いておりますので、引き続きポスター等だけではなく、弁護士の方に向けての講義等対応してまいりたいと思っております。

電動キックボード、モペットに関しては、そもそもナンバープレートが必要であることを知らなかったという方もいらっしゃる状況ですので、警察庁とも連携の上、ナンバープレート・自賠は必要だということを効果的な形で周知してまいりたいと思っております。

【藤田座長】

どうもありがとうございました。

そのほか、いらっしゃいませんか。よろしいですか。

もし議論が特にないようでしたら、この辺りまでにしたいと思います。どうも皆様、ありがとうございました。様々な御意見がありましたので、事務局におかれましては、各事業の必要な検討、調整をお願いできればと思います。また、被害者保護増進等事業のみならず、自賠制度一般についても、適宜、対応をお願いいたします。

本日の主な議題はこれで全て終了いたしました。よろしいでしょうか。もし特にないようでしたら、事務局に議事の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、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、委員の皆様に御確認をいただいた後に、国交省のホームページに掲載いたしますので、あらかじめ御了承をお願いいたします。

また、委員の皆様におかれましては、令和7年3月31日までを委員の委嘱期間としておりますので、今後の委嘱手続並びに本検討会の開催の御案内につきましては、改めて事務局から御連絡をさせていただきます。

以上をもちまして、令和6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。本日はありがとうございました。

— 了 —