

令和 7 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 7 年 7 月 31 日（木）13：15～15：25

II. 場 所： 中央合同庁舎 2 号館 1 2 階（国土交通省）国際会議室
（オンライン併用）

III. 出席者（敬称略）：

委員（有識者）

古笛 恵子	弁護士（欠席）
広瀬 謙哉	読売新聞東京本社論説委員
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	桜美林大学ビジネスマネジメント学群専任教授
福田 弥夫	八戸学院地域連携研究センター長
藤田 友敬	東京大学大学院法学政治学研究科教授（座長）
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

（代理出席：高水 紀美彦 一般社団法人日本自動車連盟 交通環境部
部長）

徳政 宏一 NPO 法人日本頸髄損傷 LifeNet 理事長

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

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 他

IV. 配布資料：

議事次第

委員等名簿

資料1 被害者等支援・事故防止の効果検証について

資料2 自賠制度等の周知活動について

資料3 ワーキンググループで出た主なご意見について

V. 議事内容：

【事務局：新谷総括】

それでは定刻となりましたので、只今より令和7年度第1回被害者保護増進等事業に関する検討会を開催いたします。皆様方には大変お忙しいところを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。

まず始めに、本検討会は公開することとしておりまして、報道関係の方も傍聴しております。ご承知おきいただければと思います。ご出席の委員の皆様方のご紹介につきましては、審議時間の制約もございますので、委員名簿の配布を持ちましてご紹介に代えさせていただきます。

今回、佐々木委員の後任といたしまして、新たに読売新聞東京本社論説委員でございます広瀬委員に御就任をいただきましたので、御紹介をいたします。

また、一部の委員の方々におかれましては、オンラインでの参加となっております。なお、古笛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、坂口委員におかれましては、所用のため御欠席となり、同じく一般社団法人日本自動車連盟より高水

交通環境部長に代理出席をいただいております。国交省からは、大窪審議官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、委員等名簿のほか、資料 1 から 3 は全て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。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方におかれましては、基本的にマイクをミュートにご設定ください。また、本日の検討会は全て公開の形で行っておりますので、よろしくお願いいたします。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皆様に関しましては、御退席をお願いいたします。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、本検討会におきましても、自賠制度の在り方について幅広く意見をお伺いすることとしておりますので、ぜひ多様な御意見をいただけますと幸いです。それでは、ここからは藤田座長に進行をお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

【藤田座長】

よろしくお願いいたします。本日も、活発な御議論をお願いいたします。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、この後、議題の 5 として御意見、御質問等の時間を設けさせていただきたく思います。それでは、事務局及び担当課から説明をお願いいたします。まず、資料 1 の総括表並びに被 1 から被 16 につきまして、保障室からお願いいたします。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

物流・自動車局保障制度参事官の忍海邊でございます。どうぞよろしくお願いいたします。早速、資料 1 被害者等支援・事故防止の効果検証について御説明をさせていただきます。

資料 1 の 1 ページ目でございますが、こちらは令和 5 年度の効果検証と同様に、PDCA サイクルによる効果検証をベースとしてございます。事業執行率、政策効果ともに達成しているものは A 区分次いで B,C,D となっております。2 ページを御覧ください。2 ページは、被害者等支援事業についてのサマリーを示しております。全部で 16 事業ございますが、緑囲みの事業につきましては、前年度より評価が改善した事業でございます。こちらは 3 つございます。青囲みの事業につきましては、前年度より評価が下がった、または改善していない事業でございます。こちらは 5 つございます。続きまして 3 ページです

が、こちらは事故防止の事業でございます。全部で 10 事業がございますが、先ほど申し上げた緑の事業は 1 事業、青が 1 事業でございます。続きまして、5 ページから具体的な事業もそれぞれの評価を示しておりますが、時間も限られておりますので、先ほど申し上げた緑囲みまたは青囲みの事業を中心に説明をさせていただきます。

1 番目は、ナスバの運営費交付金事業でございます。こちら今年度は確定評価という形で示させていただいております。評価としては、前年度同様 A 評価となっております。

2 番目は、介護料の支給事業でございます。こちら前年度と同様に評価としては A 評価となっております。

3 番目は、前年度 B 評価でございましたが、今回は右上の予算の概況のところ、執行率が改善しておりますので、施設整備費補助金の事業としては A 評価になってございます。

4 番は割愛させていただきまして、5 番の短期入院協力事業につきましては、短期入院の受け入れを行う一般病院を国交省で指定を行い、実際にその受け入れ体制の整備強化に係る経費を補助する事業でございます。こちらは右下を見ていただきますと、評価としては令和 5 年度は B 評価、令和 6 年度についても B 評価となっております。理由といたしましては、右上の予算の概況のところをご覧くださいと思いますが、執行率が令和 5 年度よりも改善したものの 41.2%となっておりまして、アウトプットの主要指標といたしましては 70%以上としておりますので、こちらが未達という状況でございます。他方で、アウトカムにつきましては 37 件以上という目標を設定しておりましたが、こちらは令和 6 年度の実績値は 51 件という形で、こちらは達成している状況でございます。

6 番でございます。短期入所協力事業でございまして、先ほど申し上げた事業が病院を実施主体とするものに対しまして、こちらの事業は障害者支援施設、またはグループホームという形でございます。こちら評価としては B 評価となっております。令和 5 年度からは少し執行率は改善したものの、アウトプットの指標である 70%以上が未達という状況でございますので、左上のアウトカム指標 37 件以上という形は目標をクリアしておりますが、評価としては B 評価でございます。こちらは右の方に少し小さい字で記載がございしますが、実際に事業の中身が、定額補助率 100%を満たすものが厳しい要件であったという状況も踏まえまして、今年度から補助率が 100%となる要件の見直しをしているところでございます。

続きまして、11 ページ目、7 番の自動車事故被害者受入環境整備事業でございます。こちら評価としては令和 5 年度同様、B 評価となっております。いわゆる介護者なき後に備えまして、実際に自動車事故による在宅重度後遺障害者の方ご本人、またご家族が安

心して生活を送れるように、在宅重度後遺障害者の受け入れを行う障害者支援施設、またグループホームに対して支援を行っている事業でございますが、予算執行率がまだ目標の7割に達していないという状況でございます。実際に令和5、6と、執行率だけを見ると30.8%と横ばいという状況でございます。他方で、アウトカムにつきましては44件以上という目標はクリアしておりまして、56件と令和5年度と比較しても順調に増えてきているところでございます。こちらにつきましても、令和7年度、今年度から補助率が100%となる要件を見直しまして、事業の拡充を行ったところでございます。

続きまして、12ページ、8番の社会復帰促進事業でございます。こちらは高次脳機能障害者の方の社会復帰の促進を図るための事業でございます。評価としては、令和5年度同様A評価からA評価となっておりまして、算執行率、アウトカムともに順調に進んでいるという状況でございます。

続きまして、13ページ9番の被害者等支援の充実に係る調査研究でございます。こちらは令和5年度C評価でございましたが、令和6年度はA評価と改善した事業でございます。左下のアウトカム指標をご覧くださいますと、令和6年度はアウトカム指標の達成率は100%となっておりまして、改善をしたという状況でございます。

続きまして、14ページは割愛させていただきまして、15ページでございます。11番の交通遺児育成給付金支給事業でございますが、こちらも評価としてはA評価となっております。交通遺児の方に対しまして、一定水準の給付金を長期間に渡りまして安定的に給付する事業でございます。評価としては、執行率、またアウトカムともに達成をしております。他方で、こちらは今政府の動きの中で、物価高等に対応して、公的事業が長期間見直されていないものに対しては見直していくという方針が示されているところでございます。本事業は昭和55年にできた事業でございますが、毎月の給付金額が据え置かれているという現状がございますので、そちらを踏まえまして、令和8年要求等で事業の拡充等を図ってまいりたいと考えてございます。

16ページは割愛させていただきまして、17ページでございます。13番、療護センターの老朽化対策及び機能強化でございます。こちらナスバの療護センター全国4カ所ございますが、その中の千葉療護センターの関係でございます。評価としてはA評価となっておりますが、次のページ、18ページをご確認いただければと思います。

前回、秋の検討会でも少し触れさせていただきましたが、千葉療護センターにつきましては、昭和59年に開設されておりますが、現在40年が経過いたしまして、老朽化が進行している状況でございます。こちら資料の右の方に写真もございますが、実際にハード面

で、例えばひび割れや亀裂等々も発生していることと共に、利用者ニーズでリハビリ等のニーズが増えているという現状も踏まえまして、ハード、ソフト面からのリニューアルが必要であるという状況でございます。こちらにつきましては、スケジュールとしては右上に示させていただいておりますが、昨年度、今年度での設計を行いまして、令和8年度以降、工事を実施していく予定でございます。

続きまして、19ページの14番、在宅療養環境整備事業でございます。こちらは令和5年度におきましてはC評価でございました。こちら先ほどの7番と同様に介護者なき後に備えまして、重度後遺障害者の方またご家族が、安心して生活を送れるように在宅訪問系サービスへの支援を行う事業でございます。予算の概況といたしましては、令和5年度29.2%の執行率であったものに対しまして、52.0%と少し改善はしたところでありますが、アウトプットの指標である70%以上というところが未達であるという状況でございます。他方で、アウトカムにつきましては88件以上という目標を設定しているところ、令和6年度は96件と順調にこちらの数は増えておりまして、令和5年度はそちらのアウトカムが未達でC評価という形にもなっておりましたが、アウトカムについては令和6年度は達成したという状況でございます。こちらの事業もさまざま検討会で御意見いただいているところでございまして、令和7年度からは先ほどの5、6、7同様に、補助率が100%となる要件の一部見直しをしているという状況でございます。

続きまして、20ページでございます。15番の相談支援・遺族支援の事業でございます。こちらの検討会の委員の皆様にも一部団体として入っていただいているところでございます。改めて感謝申し上げます。令和7年4月1日時点では14団体となっておりまして、赤字のところが2つ直近で増えたところでございます。評価としてはB評価からB評価となっておりまして、理由としては右上の予算の概況の部分がアウトプットも予算執行率80%以上というものに対しまして、22%という状況でございます。他方でアウトカムにつきましては達成をしているという形でございます。昨年秋の検討会におきまして、委員の皆様から事業の中身の見直し等のご意見もいただきましたので、令和7年度からは、例えば相談員の方の精神的ケアを目的とした費用も補助するという形で見直しを行っているところでございます。利用者の方からは非常に良い事業だというお声もいただいておりますので、引き続きしっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

続きまして、21ページでございます。こちらは先ほどの5、6、8の補足として入れさせていただいております。委員の皆様から、事業の周知も大事だという声をいただいております。令和6年度では事業に関する説明会等々を実施するとともに、横の展開として意

見交換会等も実施しております。冊子等も作成しておりますので、こちらの QR コードも今回載せておりますが、またご参考までに見ていただければと思っております。

続きまして、被害者支援事業の最後でございますが、22 ページでございます。16 番、事故被害者へのアウトリーチ強化・ユーザー理解促進事業でございます。こちらの今回の事業の中で唯一 C 評価となっております。右下を見ていただきますと、令和 5 年度につきましては A 評価でございましたが、今回は予算の執行率、アウトカムとともに目標を下回っているという状況でございます。本事業の目的といたしましては、ナスバの認知度が非常に低いという現状を踏まえまして、まずナスバの認知度の向上、またより深い理解促進につなげるとともに、自賠責保険のさらなる周知徹底を行うという状況でございます。こちらは C 評価とはなっておりますが、後ほど資料 2 のところで令和 6 年度の取り組みを詳細説明させていただければと思っております。

23 ページは、ナスバの認知度についての実際のアンケート結果を記載しております。こちらはご参考まで。

被害者支援事業につきましては以上でございます。

【藤田座長】

ありがとうございました。続きまして、事故防止の 1、3、8 の事業につきまして、技政課からお願いします。

【技術・環境政策課：菊池補佐】

技術・環境政策課です。事故防止の 1 番、3 番、8 番についてご説明をさせていただきます。まず、24 ページ目、事故防止 1 番の自動車アセスメントの関係になります。市販されている自動車の安全性の評価公表を通じまして、ユーザーが安全性の高い自動車を選択しやすい環境の整備、自動車メーカーによる技術開発の促進を図る事業となっております。令和 5 年度に 16 車種について評価を行いましたところ、令和 6 年度では評価対象の車種が少なくなっております、評価実施車種数は目標を下回る 6 車種となっております。

評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率につきましては、目標を上回る 83.3%であったことから、B 評価としてございます。

続きまして、26 ページ目、事故防止 3 番の先進安全自動車の導入支援になります。事業用自動車の事故低減に向けまして、自動車運送事業者に対して、先進安全技術を搭載する車両の導入の部分に係る費用の一部を補助する事業となっております。死者数、事故件

数ともに減少傾向にございまして、令和6年度の先進安全技術の導入件数は、事故防止4番のデジタル式運行記録計等の導入件数とあわせまして、目標を上回る3,779件であったことから、A評価とさせていただきます。

続きまして33ページ目、事故防止8番の事故防止対策の充実に係る調査研究になります。更なる車両の安全対策のため、事故概要を用いたマクロ分析に加えまして、受傷部位や障害程度等の医学情報を含む詳細なデータを用いたミクロ分析を行う事業となっております。死者数、重傷者数は着実に減少しているところでございまして、令和6年度の事故データ1件ごとのミクロ分析の調査項目数は目標を上回る63項目程度であったことから、A評価とさせていただきます。ミクロ分析を通じて、例えば事故自動通報システムによって車内乗員の傷害の状況をより高い精度で通報するなど、更なる車両の安全対策に取り組んでまいりたいと考えてございます。私からは以上となります。

【藤田座長】

ありがとうございました。続きまして、事故防止の2、4、6、7の事業につきまして、安政課からお願いします。

【安全政策課：奥平専門官】

続きまして、安全政策課より安全対策についてご説明させていただきます。安全政策課の奥平と申します。よろしくお願いいたします。まず、事2でございます。25ページとなります。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すとか、初任ドライバー等に向けた適性診断をナスバさん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いただいておりますけれども、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ございますので、A評価とさせていただきます。

続きまして、4番でございます。27ページとなります。こちらは先ほど技政課さんからお話がありましたASVの補助とあわせて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に、安全管理のための機器等の導入に対する補助金を行ってございます。こちらは毎年非常に高い人気でございまして、期日より前に締め切ることが多くございます。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年度までの目標件数という

ところに、特に人身事故件数では令和7年度までに1万6500件以下とするというところに関しまして、近年減少幅が鈍化してございますので、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。

続いて、28ページ目でございます。先ほどご説明させていただきました補助のメニューの概要を示しておりますが、資料右下ですね、令和7年度より健康起因事故防止を推進するための取組に対する支援を新設させていただいております。こちら、詳細を29ページ目に示させていただいております。具体的には、我々がマニュアル等で受診を推奨しております主要疾患のスクリーニング検査の実施費用の2分の1を中小事業者様に対して補助するものとなっております。支援の概要については、資料の下段に示しております。

続きまして、事6でございます。31ページ目、よろしく願いいたします。こちらは事故防止対策推進事業ということで、直轄の調査の費用でございます。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、具体的に実施していることといたしましては、先ほど補助でもサポートしていると申し上げました健康起因事故対策に関しまして、事業者・運転者向けセミナー等の開催により、疾病の早期発見の重要性の周知であったり、マニュアル、ガイドライン等の見直しを行っているところでございます。また、2点目としまして、運行管理の高度化ということで、今まで原則対面で実施してき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でございます。最後に、モード別安全対策事業といたしましては、昨今、非常に台数も事故も増えている軽貨物等の安全対策に向けた取組等を実施してございます。マニュアルの認知度、デジタル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。

最後が7番でございます。32ページをよろしく願いいたします。事故防止対策に関する調査研究でございまして、こちらは事業用自動車、緑ナンバーの事故が起きた場合の調査、現地調査をしてございます。自動車以外の運輸系ですと、運輸安全委員会で実施してございますが、事業用自動車は非常に件数も多くございますので、こちらの調査研究事業ということで当課で委託して原因分析をさせていただいているところでございます。有識者委員会を設けまして、死者数が多数生じた事故等、社会的影響が大きく事故原因が事業者の組織的、構造的問題に起因する可能性があり、早期に有効な再発防止策が必要となる等を総合的に勘案して事故を選定し、調査分析をしておりまして、現在、イタルダさん、交通事故分析センターという公益社団法人に委託をして進めているところでございます。こちらにつきましても、実際に事故の再現をして、同様の事故を起こさないためにどのよ

うな工夫が必要かという検証時再現実験、また大きな事故の再発防止等の提言等を目標値としているところをございまして、こちら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となります。

【藤田座長】

ありがとうございました。続きまして、事故防止の 5 の事業につきましては保障室からお願いいたします。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

5 番目の無車検車・無保険者対策事業でございます。こちらの無車検車・無保険者の運行を防止するために対象車両のユーザー等に対してハガキ送付による注意喚起とともに、警察と連携した街頭検査等を行っている事業でございます。評価としては、令和 5 年度同様 A 評価となっておりまして、予算の執行率、アウトカムにつきましては、実際に警告はがきを送ったことによって是正した割合をアウトカムと置いておりますが、こちら満たしているという状況でございまして A 評価という形でございます。

【藤田座長】

続きまして、事故防止の 9 の事業につきまして整備課からお願いいたします。

【自動車整備課：山村総括】

資料の 34 ページをお願いします。先進安全自動車の環境整備の確保、こちら事業の内容、制度概要ですけれども、衝突被害軽減ブレーキ、いわゆる自動ブレーキなどが新車では 99%以上が搭載されて、そのような車両が普及している状況にあります。一方で、そのような装置、カメラ等が使われておりますけれども、そのカメラ等の装置の誤作動、不具合によって事故が起きているといったことが報告されております。そのような自動車を安全に使用される点検整備を適切に行うことの重要性がますます高まっているところ、国交省より点検整備が確実に実施できる環境を構築する、そのための必要な経費の一部を補助する制度となっております。具体的には右に図を書いておりますけれども、スキャンツールと呼ばれる自動車に接続して、コンピューター部分から先進安全装置の故障情報を読み出すツールがございまして、このようなスキャンツールなどの設備を導入する際の補助を

実施しております。アウトカム指標としては、事故車の年間入庫台数を置いておりまして、令和元年度が92台のところから、目標としては令和17年度に40台を置いておりますけれども、令和4年度以降74台、令和6年で72台と着実に減少している状況でございます。このようなことから、引き続きこのペースで安全装置の整備等の導入補助を行って、点検整備が確実に実施できる環境を維持する必要があると考え、評価としてはAとさせていただきます。自動車整備課からは以上です。

【藤田座長】

ありがとうございました。次に、事故防止対策の10の事業について旅客課からお願いいたします。

【旅客課：西山総括】

旅客課西山と申します。よろしくお願いします。こちらの事業は前提として、高齢者ドライバーによる交通事故というのが社会問題化しており、そういったところに対してしっかりやらなくちゃいけないということで、高齢者の運転免許の促進をしなければいけないところでございますので、地方自治体の方でそういった免許を返納した高齢者ドライバーにつきましては、バス等で割引を行っておりますので、そういったところをしっかりと支援して免許返納を促すと。また、それだけではなく、そういった取組をしっかり横展開をして、免許返納を促進していこうというものでございます。次、お捲りいただきますとありますが、返納トライアル事業、免許返納ってなるとなかなか高齢者さんにとってはハードルが高いので、一時的疑似体験として、一時的に自治体の方に返納を、正式な返納ではないですけど仮の返納をして、それでもって実際に公共交通機関に乗っていただくと、そういったところも今年度から進めてまいりたいと考えております。また、その横展開を図るに当たっては、しっかりちゃんと手引きだとか、そういった優良事例をわかる形でつくって展開しなくてはいけないということで、今年から検討会を3回立ち上げて議論させていただいて手引きを作成し、まさに今周知をしているところでございます。

こちらにつきましては、昨年度令和6年度につきましては、執行率はあまりよくなかったということでB評価とさせていただきます。以上です。

【藤田座長】

次に、令和7年度からの新規事業である被害者保護17については、保障室からお願い

いたします。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

17 の先端技術を活用した療養環境の充実化に係る実証事業でございます。昨年の秋にも少しお伝えさせていただきましたが、目的といたしましては、重度後遺障害者の方の療養環境につきまして、介護職員の人材不足が大きな課題になっているところでございます。そういった状況の中、介護ロボット技術の活用による看護職員の方、また在宅介護の方の負担軽減の効果をしっかりと横展開をするべく、今年度から実証事業を行う予定でございます。予算といたしましては 1.2 億円の予定でございます。具体的には、右の方に実証調査といたしまして、介護ロボットの例も記載しておりますが、療養センター、また在宅介護のご家庭の中でご活用いただきまして、導入効果を調査する予定でございます。そちらの調査の結果を踏まえまして、横展開することで療養環境の充実化を図りたいと考えてございます。アウトプットにつきましては、執行率 70%以上、また、アウトカムの執行といたしましては、実際の数合計 6 件以上という形で設定しているところでございます。説明は以上でございます。

【藤田座長】

ありがとうございました。同じく令和 7 年度からの新規事業である事故防止対策 13 については、貨流課からお願いいたします。

【貨物流通事業課：宮浦総括】

39 ページをご覧ください。貨物自動車運送事業の過積載・過労運転防止事業でございます。新規事業ですので、背景も含め詳しくご説明させていただきます。右上の背景課題というところをご覧ください。トラック運送事業ですけれども、左下の円グラフにございますとおり事業用自動車の交通事故死者数の大半を占めております。またそれから運転者の健康状態に起因する事故というものも、この右下の棒グラフにありますとおり増えているというような状況でございます。こうした事故につきましては、41 ページに後ろで参考でつけてございますけれども、トラックのドライバーの方はもちろんですね、一般の車が巻き込まれて悲惨な事故が起きてしまうというような状況にもなっているところでして、我々としても非常に問題意識を持っているというところでございます。すみません、順番前後しますが、39 ページに戻っていただいてですね、こうした事故の原因に何があるかと

いうところで、過積載の運行あるいは過労運転といったところが考えられるわけですが、このさらなる原因というところを見ますと、やはり荷主さんと運送会社の関係というところで、かなり従来的に荷主さんの立場が強いというような商慣行がございまして、そういったものを原因として、無理な運送の強要みたいな、ここで違反原因行為と書いていますけれども、そういった行為が原因になっています。そうなりますと、まさにこのトラック事業に関わる事故をしっかりと防止をしていくことを考えますと、こうした荷主さんの違反原因行為をしっかりと是正をするというところがもちろん重要でありますし、それに加えて、荷主さんを含めて関係者の方々の安全意識の変容を図っていく必要があるというふうに考えています。

そういった背景を踏まえまして、右下の事業概要でございすけれども、私ども、今回の事業でやらせていただきたいこととしましては、事業者さんに対してしっかりその荷主さんの違反原因行為に関してどうなっているのかというところの情報収集を図りたいと思っています。この2ポツ目と3ポツ目がミソでございまして、2ポツ目の単なる情報を収集するだけではなくて、事業者の規模であったりとか、業種であったりとか、例えばですね、食品を運ぶとなると温度管理ですとか、いろいろ細やかな管理が必要になるというところで、荷主さんの需要が厳しくなるということもございすので、そういったさまざまな観点からしっかり精緻に分析をするということをしてほしいというふうに思っております。

それをもとに、3ポツ目のところですが、しっかり荷主さんに対して、特定の事業類型の方々にそういった違反行為があるということでしたら、しっかりそこに対してアウトリーチをしていきたいというふうに思っていますし、私どもの法律に基づいた是正指導というものをやっていますので、その是正指導のリソースの配分のし方も含めて、しっかり精緻化、重点化ということを進めたいと思っています。そういったことを通じてですね、冒頭申し上げたトラックの関係する事故の件数であったり、死者数というところを減らしていきたいというふうに思っております。

左下にアウトカムとアウトプットを記載しておりますけれども、アウトプットはまず予算執行70%というふうに書かせていただいておりますが、アウトカム指標についてはですね、まずやはりしっかりと事業用自動車の交通事故を減らしていくというところがこの事業の本質的な目的になりますので、死者数の減少であったり、人身事故件数の減少というところを目指していきたいというふうに思っております。40ページは、そういった今ご説明した部分の背景にある考え方をお示ししていますが、ちょっと時間も限られておりますので、この場では割愛させていただきます。私からは以上です。

【藤田座長】

どうもありがとうございました。以上で資料1の説明をいただきましたが、資料2について保障室からお願いいたします。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

資料2 自賠制度等の周知活動について御説明させていただきます。令和6年度C評価となった事業でございますが、実際にどのような取組を行ったかをご説明させていただきます。2ページ目でございますが、自賠制度の理解促進に向けて様々な取組を行ってまいりました。最近ではモペットと呼ばれるペダル付き原動機付自転車について自賠責の加入が必要だという認識が特に若年層を中心に低いという現状を踏まえまして、集中的に取り組んでまいりました。屋外広告等に加え、ガイドラインを策定いたしまして、販売者に対する自賠責保険への加入対策を規定したところでございます。また、若年層に届くようなストーリー仕立ての動画等に加え、ポータルサイトにつきましては、多言語対応にも取り組んだところでございます。

続きまして3ページでございますが、こちらはナスバの認知度向上に向けた広報活動についてでございます。大きく3つ分けてございます。まずデジタル広告ですが、高島彩さんのTVCMを放映するとともに、交通広告でも今回新たに取組を実施いたしました。ナスバにつきましては、さまざまな主管支所がございますので、地域のイベント等での周知活動を実施したところでございます。また、情報誌JAF MATE、日経ビジネス等におきまして情報発信をしてございます。関係機関との連携につきましては、警察等との連携、医療機関での周知、日弁連での研修における弁護士の方向けのナスバの概要説明といったことを実施してまいりました。

4ページは、自動車アセスメントにつきましてもさまざま広報活動をしておりますので、そちらの資料を載せてございます。

5ページ目でございますが、こちらは令和7年度における周知活動として、令和6年度の評価を踏まえまして、自賠責制度に係る広報の取組み、ナスバ認知度に係る広報の取組という2本柱で実施をしているところでございます。警察と連携した取組や販売店への指導、今年の夏、秋頃には、デジタル広告等で周知を行っていく予定でございます。ナスバにつきましては、引き続きTVCM等を活用した周知を行うとともに、3つ目のポツにございますが、警察等関係機関と連携した取組という形で、例えば一部の運転免許センター等におきまして、自動車ユーザーに対してナスバのCM放映等を行うといった取組を今ま

さに進めているところでございます。

6 ページ目でございますが、こちらは 6 月末に被害者保護増進等事業に係るワーキンググループで出た御意見でございます。広報に関しては様々な御意見をいただいております、例えば 1 つ目では、様々なプラットフォームを通じて広告を掲出すべきといった御意見がございました。また、ナスバの広報に関して、自動車事故被害者の方、また遺族の方等当事者と連携することが大事なのではないかといった御意見もございました。また、JAF Mate 等の広報媒体等の活用という話もございましたので、そういったニーズを踏まえて対応してまいりたいと考えてございます。アウトカムにつきましては、ナスバの認知度 3 割以上という形でアウトカムを設定しておりましたが、先程申し上げたとおり、自賠責制度そのものに関する広報も実施しておりますので、新たにアウトカムを追加する形で、例えば広報活動実施期間における自賠責のポータルサイトへのアクセス数を通常期と比べて約 2 倍以上のアクセス数を図るといった、新たなアウトカムの設定をしてまいりたいと考えております。

資料 2 につきましては以上でございます。

【藤田座長】

最後の資料 3 の被害者支援の部分につきまして保障室からお願いします。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

続きまして、資料 3 の前回の 6 月末のワーキンググループで出た主な御意見について、まとめてございます。全体のところでございますが、ナスバの事業の効果検証につきましては、これまで秋に確定という形で示しておりましたが、複数の委員の皆様から夏の段階でしっかりと確定評価とすべきではないかというご意見をいただきましたので、今回から暫定を外した形での評価をお示ししているところでございます。実際に国交省の評価との確定については、8 月末となりますが、仮に評価と異なる場合があった場合には、秋の検討会でも報告をさせていただくといった形をとらせていただければと思っております。

2 点目は、予算措置の関係でございます。予算執行率が低い事業については、実態に見合った予算措置をすべきではないかというご意見をいただいております、こちらは R8 要求に向けて、ご意見を踏まえて検討してまいりたいと思っております。

3 つ目は、グループホーム、また訪問介護の事業者が非常に厳しい状況に置かれている中、継続的な支援を御検討いただきたいというご意見です。こちらもししっかりと取り組ん

でまいりたいと思っております。

3 ページ目でございます。5、6、7 は、先ほど B 事業となった事業でございます、まず 5、6 につきましては、しっかりと要因分析をすべきではないかというご意見を頂いており、今年度、事業の執行率の低さ等の分析をするとともに、アウトカムも見直しを図る予定でございます。7 番も同様に、アウトカムが達成しておりますので、見直しを行う予定でございます。8 番の社会復帰等促進事業につきましては、こちらは更なる周知をしっかりとやっていくべきだというご意見がございまして、実際に今年度から WAM NET というネットに掲載をしたところでございまして、引き続きしっかりと周知を図ってまいりたいと思っております。

また、こちらはリハビリ後の状況について調査を実施いただきたいというご意見がございまして、実際に本事業を活用した事業者さんにワーキングの後にヒアリングを行いました。実際に事業を終えた後に、こういったところに進んでいるかというデータもございましたので、こちらに記載しているところでございます。3 ページまでは以上でございます。

【藤田座長】

最後に資料 3 の事故防止の部分についての旅客課からお願いいたします。

【旅客課：西山総括】

旅客課でございます。まず、御指摘の 1 つ目につきましては、免許返納が進展したかどうかというのがちゃんとわかるようにアウトカム指標の設定について検討いただきたいというご意見をいただきましたので、こちらにつきましては、今年度中にアンケートを取得するなどして、定量的な設定こういったことができるのか、しっかり検討してまいりたいと考えております。

続きまして、もう一つのご質問につきまして、地方における公共交通のあり方等を含めて慎重な議論をお願いしたいとありますが、こちらにつきましては、当然ご指摘はごもっともでありまして、我々としては交通空白解消だとか、そういったところを通じて地域の足、観光の足の確保を推進しておりますし、また今後その免許返納をしっかりと真剣に検討するだとか、そういったところに対してしっかりとその支援をするように制度設計、留意していかなければいけないと思います。実際、先程ご説明させていただいた手引書にもしっかりとその免許返納後の足を確保しなければ、免許返納なんて当然進みませんので、両方をしっかりとらみながら自治体の方でしっかりと検討いただき、それで地域の足をしっかり

り確保できるのであれば、しっかり免許返納の割引政策について実行し、それに対して国として支えたと、そういったことを考えております。以上です。

【藤田座長】

以上でご説明いただいたので、議題5の意見交換の時間とさせていただきたいと思いますが、金子委員の時間が限られていると伺っておりますので、最初にお願いできますか。

【金子委員】

自動車総連の金子でございます。ご説明ありがとうございます。幾つかあるので、簡潔に申し上げたいと思います。いずれにしても、この検討会の趣旨は被害者支援と事故防止に資する、この有限な財源を効果的に使うにはどうしていくか、こういった観点の場だと思っておりますので、その点に沿って述べたいと思います。

1点目は、まずお礼ですけども、今最後にありましたナスバの評価時期については、この検討会においては暫定から確定評価としていただいたことに感謝を申し上げたいと思います。それに沿って進めていければと思います。ありがとうございます。

2点目は、最後の資料3にもありました免許返納事業についてです。アウトカム指標については前回も申し上げましたが、先ほどの説明にも免許返納を促すことがこの事業の目的だとおっしゃったのはまさにそのとおりだと思っていて、単純に免許返納が進んだかどうかというのは、いろいろな複合的な効果があります。この事業がトリガーになって、「免許返納を決断した」というような効果についてアウトカム指標をぜひ設定いただきたいと思います。これは本年度中にということですので、引き続き検討をお願いできればと思います。

そして、3点目が一番メインですけれども、事業13の物流の適正取引の新規事業の部分になります。これは前回の秋の時にも申し上げてきたんですけども、今日の説明の中でも、やろうとしている事業っていうのは法律だったりガイドラインだったり、いろいろなこの制度だったり、商慣習、そういったものを是正していこうという取り組みだと理解をしています。それは国交省だけでなく、公正取引委員会も絡んでいるでしょうし、厚労省も絡んでいる。省庁いろいろまたいだ、まさに国の事業だと思います。より深掘りをした調査分析が自賠の原資を用いて実施される事業に該当するかについては極めて疑問に思っているところであります。そういった意味では、これはもう主体となって進めるべきではないかと思っています。関連して申し上げますと、以前に申し上げましたが、今後も同

様な事例が発生する可能性があるため、事務局においてはこういったケースが対象になるのか定義設定を明確な基準を策定していただく必要があると考えます。この事業そのものは私は非常に重要だと思っていますし、事故防止につながるものだという事は重々理解をしている上で、ここで取り扱うものなのかっていうところを疑問視しているということです。事故防止につながるものは全てここで扱うってことではないと思いますので、その交通整理をぜひお願いしたいと思います。それと関連して、仮に今日のご提案の中身に沿った場合においても、少なくともこのアウトカム指標は再検討する必要があると考えます。

死亡事故の撲滅は、まさにこの検討会の目的そのもので全ての事業でその達成を目指すべきです。しかし、この事業だけが死亡事故指標で評価するのは適切ではないと考えます。こういった先ほど申し上げた地域だとか事業だとか、こういったピンポイントでの事例が発掘でき、そこに対して著しく低減できたということが事業のアウトカム指標じゃないかと思います、そういった観点で見直していただきたいというふうに思いますし、あとは参考で説明はなかったですけど、5年間かけてやっていくって言ったときに、じゃあ、この1年間のアウトカム指標として、死亡事故っていうのはそこまでの対策が打てないはずですから、このチェックの中身とはズレてるのじゃないかと思いますので、そこは少なくともですね、修正検討いただきたい。

あと2点簡単に申し上げます。1点は、記録に残したいので、繰越金5,800億っていうのがまだ残っていますので、返していただきたい。これがあれば、こういった議論もひょっとしたらなくなるかもしれませんから、ぜひそこは引き続きですね、ご尽力いただきたいと思います。

そして、最後になりますけど、自賠責証書の電子化についてです。これも国交省さんの方で進めていただいたおかげで電子化が進んでいるってことは十分認識をしています。その点は感謝しております。しかしながら、今現場ではですね、電子化が進みつつ、でも一方で紙を用意しなきゃいけないっていう、結局両方やらなきゃいけないっていう2度手間となり、あまり効率化されていないという実態もありますので、ぜひさらに進んで、完全な電子化を実現いただけるように更なる進めをいただければというふうに思っております。発言以上になります。

【藤田座長】

できるだけいっしょの間に返答いただければと思いますので、特に重要なところから

お願いします。まず、新規事業 11 を貨流課からいただいた上で、免許返納についていただいたコメントについて旅客課から、最後に 2 点については保障室からということで、まず貨流課からお願いします。

【貨流課：宮浦総括】

事業 13 についてコメントをいただきまして、昨年からいろいろなご指摘、ご提案をいただきました。ありがとうございます。最初のご指摘として、この枠組みでやるべきなのかどうかを全体の整理にもよりますけれども、私どもとしては、商慣習を入り口に今日ご説明をしたところではあるんですが、やはり商慣習を取り巻く背景をして、この事業自体の効果としては、その交通事故の安全対策というところにつながっている事業だというふうに思っていますし、それはもちろん公取さんとか経産省とかと連携した取り組みは、もちろん国交省、物流部門としてやっているわけですが、この事業についてはしっかり事故対策に絞って、まさにこの特会の使途と適合するような形で事業を進められればというふうに思っております。

アウトカムについてのご指摘をいただきました。これは先般からご指摘をいただいているところでございまして、今まさに検討しているところでございますので、ちょっとこの場ではお示しはできなかったのですが、ご指摘を踏まえてどういった設定が可能か、使えるデータがどれくらいあるかということもあるかと思っておりますので、そういったところも含めて検討を進めていきたいというふうに思っております。私からは以上です。

【旅客課：西山総括】

旅客課です。ご指摘ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思ひまして、まさにこの事業をしっかり評価するためにも、免許返納を促進したところがちゃんと見えるようにすべきだと思いますし、またその横展開する上でもですね、この事業によってこれだけ促進できますよってことを自治体に見ていただくってことも、これをさらに広げるいいきっかけになるのかなというふうに思っておりますので、ご指摘を踏まえてしっかり検討してまいりたいと考えております。ありがとうございます。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

繰戻しにつきましては、令和 6 年度におきましては直近の繰り戻しの中では過去最高額となる 100 億円という状況でございましたが、今年度も令和 8 年度要求に向けて、しっか

りと取り組んでまいりたいと考えてございます。また、自賠証の電子化につきましては、令和6年の11月の省令改正により電子化がスタートしたところでございます。いただいたご意見、現状を踏まえまして、しっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

【藤田座長】

ありがとうございました。オンラインで福田委員からご発言の希望がありますが、繰戻しの関係でしょうか。

【福田委員】

ちょっと違うのですけども、金子委員のご質問なんですが、金子さんの疑問はもっともなのかなと思うのですけれども、ただ、令和の法改正のときに、賦課金入れるに際して、いろいろな新規の事業が必要になってきますよね。そういうことをきちんと実行するためにも賦課金を入れて、被害者対策だとか交通事故防止対策をやっていこうというこ
とだったので、あのときに明確にこれは一般会計でやるものであって、ここからは絶対支出してはいけないものとか、そういう議論は私した記憶がなくて、むしろ一般会計で何か事業があって、それを補完するようなものとかサポートするようなもので、一般会計の中でできないのであれば、それはこの被害者保護増進等事業でやっていいし、これと私の記憶ではですね、明確にこういうのを一般会計からお金を出すべきで、ここからすべきではないというような議論をした記憶がないので、私はそういう意味では、この13番の事業ですかね、一般会計から支出が難しいような予算状況とか財政状況であるならば、それは状況が好転するまで待ってというよりは、むしろこの事業を使ってこういうことをやってもいいのじゃないかというふうに思っているのですけれどもね。この辺いかがなんでしょうか、誰に聞いたらいいのでしょうか。でも、藤田先生、あのときに一般会計と特別会計との間の明確な線引きってした記憶がないですね。

【藤田座長】

曖昧な記憶になるのですけども、完全に線引きしたというよりは、ただ、被害者保護増等事業の趣旨を考えると、なぜ一般会計でできないのかということについての説得力ある説明は少なくとも必要なだろうという認識でおります。金子委員も一切だめというよりは、むしろそういう一般会計でやる筋とも思えるような要素があるなら、そのところの説明はできるだけきっちりしてほしいというご要望じゃないでしょうか。その限りにおい

ては、福田委員の言われているほど強い反対ではなくて、説明をきっちりしてくれという要請だとすれば、その限りでは必ずしも矛盾することじゃないように思っています。金子委員そんな理解でいいでしょうか。

【金子委員】

もう一言よろしいですか。福田先生、ありがとうございます。私も 0、100 で考えているわけではありません。免許返納の話も地方行政ではやっている中にさらにこう重ねていくっていう事業だったと思います。また、我々労働組合としても適正取引に関する活動を展開しており、その一環として一般事業にも取り組んでおります。

一般事業としてすでにやっている中で、これだけがこの自賠のものでやるっていうこと、この境界線というのが非常に不明確なので、そちらで一括してやれるのじゃないかという疑問がありますので、そこはいずれにしてもユーザーには説明のできる使い方であるべきだと思いますから、その認識合わせだと思っています。

【藤田座長】

よろしいでしょうか。

【福田委員】

はい。私の方はそれで結構です。

【藤田座長】

若干前後してしまったんですけれど、まずオンラインの参加の件について、いつも通りのご説明をお願いします。

【事務局：新谷総括】

申し訳ございません。オンラインの方々に注意事項を申し上げます。オンラインの参加の委員の皆様方におかれましては、基本的にマイクをミュートにご設定いただきまして、ご発言を希望される際にはチャット機能にてお知らせいただければと思います。座長よりご指名がございましたら、ミュートを解除していただき、ご発言いただくようお願いをいたします。発言が終わりましたら事務局より回答いたしますので、再度ミュートにご設定いただきますようお願いをいたします。事務局からの回答後、追加のご発言がある場合に

は、ミュートを解除してご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方におかれましては、挙手をいただきまして、座長よりご指名がございましたら発言いただくようお願いいたします。お手元にマイクがあるかと存じますが、こちらの操作は事務局にて行いますので、お手を触れないようお願いいたします。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。すでに今ご説明いただいたとおりにご参加いただいているようですが、よろしくお願いいたします。それでは、すでにオンラインで2名ほど発言の希望が出ていますが、それを済ませた上で次に進めさせていただいてよろしいでしょうか。榎委員からお願いいたします。

【榎委員】

都市大の榎といいます、よろしくお願いします。最初に感想ですが、先ほどの金子委員と福田先生からの事故防止の「13」番に関するご意見に関連して、この事業が個人的にはあっちにボール、こっちにボールで宙ぶらりんになったら困るなというふうに思っています。行政のどこかがセンターになってやってもらわないと困っちゃうなという事業かなと思っています。基本的にこの事業、極めて重要な案件かなと思っておりまして、ぜひどこかしらでやっていただきたいというのが一つ目のコメントになります。

それからですね、39 ページと 40 ページの参考情報になりますけども、学会の講演資料なのでちょっと資料をお見せすることはできないのですが、ロジスティードという昔の社名が日立物流という企業がございまして、その企業がドライバーの健康管理なんかを考えた上で事業を行っているものがございます。どんなものかという、日立物流の研究内容なのですが、理化学研究所と、大阪府立大学医学部の附属病院、それから日立製作所本体と、ロジスティード社で共同研究をやっていて、ドライバーの健康管理によって極めて高い安全効果が得られたということがございましたので、こういったものを参考にしてもらえればなと思っています。具体的な数値効果として、ヒヤリハットが 90% 以上低減したと。かなりすごいことじゃないかなと思うのです。その結果、事故件数が 70% 以上低減した。それから付随して燃費も 7% 程度は改善された。会社にとっての他のメリットも有り、管理者の工数が約 70% 削減できたと。それから、コストも高くなる方向ではなくて、この会社は数千台のトラックを持っているのですが、1 台のトラックに対して、毎月 9,000 円程度コスト減になっていると。例えば、当然保険料、車両保険と

か任意保険料も低減されているっていう状況になっております。具体的なシステムとしては、ドライブレコーダーにさらにバイタル計測器(具体的には血圧だとか脈拍といったもの)により、運転中のドライバーの健康情報がリアルタイムに管理部署の方に転送される形になっています。例えば運転中に危険な地点では非常に危ないよということを、ビッグデータとして持っていて、その辺にくと「注意してね」とか「今日ドライバーの方は(バイタルデータが良くないようで)運転したらダメですよ」といった、そういうサインを管理部署で把握できていて、その結果として先程の効果が得られたというものなのですね。ということで、このような企業の技術情報は国交省さんご提案の新規事業をやる上でご参考情報としてはどうかというふうに思って発言しております。他の運送業者の方々もいろいろやっていると思いますので、知恵を集めて死亡者低減だとか事故件数の低減を進めていただければなと思っております。

ちょっとその関係での質問なのですが、事故防止の「4」とか「6」で、その中ではドライブレコーダーなどの導入時の補助とかあったと思うのですが、先ほどご説明したバイタル測定器についても含まれているというふうに考えてでしょうか。

【藤田座長】

どうもありがとうございました。幾つかあったと思うのですが、健康起因事故に関しては安全政策課でしょうか、その他、今最後に言われたのも安全政策課でしょうか。あと事故防止 11 関連で貨流課からもありますか、まず安全政策課からお願いいたします。

【安全政策課：奥平専門官】

安全政策課でございます。情報まことにありがとうございます。ロジスティードさまの活動につきましてはですね、我々の方も大変優良な事例としてやっていらっしゃるということは承知しておりまして、昨年度、現地にも訪問をさせていただいて、いろいろと勉強させていただいているところでございます。このロジスティード様が提供しているシステム、SSCV セーフティといったものに関しましても、そのシステムが補助金の対象機器となっているところをお知らせさせていただきたいというふうに思っております。体温計、血圧計といったところのバイタルデータの取得する機器に関しましては、機器単体では今のところ補助の対象とはなっていないというところでございます。以上でございます。

【榎委員】

ありがとうございました。

【貨物流通事業課：宮浦総括】

興味深い研究を共有いただきましてありがとうございます。私ども、先程ちょっと荷主の話ばかりしてしまいましたが、元請と下請の関係というところも非常にこの今回私たちが取り扱う政策課題の中では重要だと思っていて、そういった観点でこのロジスティードさんの取り組みは、私どもがしっかりと元請の事業者さんにそういった周知を図っていく上で非常に有効なファクトかなというふうに思っていますので、そういった観点も含めて、ちょっと勉強しながら進めていきたいと思っております。ありがとうございます。

【榎委員】

よろしくお願いします。私の方は大丈夫です。ありがとうございました。

【藤田座長】

続きまして、オンラインで挙手されておられます麦倉委員からお願いいたします。

【麦倉委員】

よろしくお願いいたします。私からは、被害者支援の8番につきまして、57ページですね、対応の方向性というところでリハビリを終えた後どういう進路に進まれているのかというところで、具体的な数字を挙げていただいて非常によくわかったというところで、ありがとうございます。結果を見ますと、就労継続支援のB型へ進んだ方が25.9%ということで非常に多く、こうした自動車事故の被害に遭われた後、就労移行のB型というのはかなり支援としては重い方たちが行くところですから、社会復帰というところでは難しいところでもあるなと思ったところです。要するに、長期間の支援というのがやはり必要だということがこのデータからもよくわかったところではありますが、自立訓練に関しては、利用期間が原則的に上限で2年というふうになっているところで、今回の事業の補助としてはこれが対象になっているわけですが、今後こうしたデータを継続的に見ていただいて、この制度の社会復帰促進事業の検討の段階から少し申し上げているところもありますが、就労継続のB型とか就労移行支援とか、その先の支援に関しても、ぜひ事業の拡大というところで検討していただけたらありがたいなというふうに思っています。

もう一つ同じところで、家庭復帰というところで20.5%というふうにあるのですけれども、この家庭復帰という内容が、何のサービスにもつながっていない状態であるのか、それとも、もともと家庭で専業主婦等をされている方がそのまま復帰されたような数字であるのか、ちょっと中身がわからないところなので、この辺もう少しアフターケアというか、フォローをお願いしたいところであります。

あともう1点、被害者支援の14番でありますけれども、この在宅療養環境の整備事業に関しては補助要件を緩和していただいたというところで、これから事業者が参加される率が高くなっていくことを期待しているところでありますが、確かこれが2名というところで、50%から2名に緩和したというふうに説明を伺っているんですけども、これも事業がとても大事なものでありますから、今後効果というものを見ていく際に、これでも利用が進まないというようなことであるならば、例えばこの1名とか、もう少し思い切った数字にするとか、たしか事業の開始の際は1名というようなところからスタートしていると思うんですけども、こうした部分も少し見直しというところで検討いただけたらなというふうに思っております。以上です。

【藤田座長】

保障室からご返答をお願いします。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

麦倉委員ありがとうございます。まず1点目、8番の社会復帰促進事業につきまして、麦倉委員にも選定委員等大変御尽力を賜りまして感謝申し上げます。今回初めてデータを確認したところですが、委員おっしゃったとおり、B型が非常に多いという現状でございました。また、家庭内復帰につきましてはもともとお仕事をされていらっしゃる方なく家庭に戻ったという方も一定数いらっしゃるということでした。ただ、今回初めて6月末のワーキングの後にこちらのデータをとったという状況でございますので、引き続きデータの把握と共に、どのような支援が必要なのかというところをしっかりと検討してまいりたいと考えてございます。

また、14番の在宅療養環境整備事業につきましては、もともとの補助率100%の要件が、自動車事故の被害者の割合が50%という形で、かなり高いものでありましたので、今回二人以上という形で緩和をした状況でございます。今回の補助率の緩和を踏まえ、令和7年度では一定の執行率の改善というところを見込んでいるところでありますが、委員も

おっしゃったとおり、非常に重要な事業でありますので、一回だけの改善等ではなくて、ニーズを把握し、どのような改善ができるのかということを念頭に入れて取り組んで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】

よろしいでしょうか。

【麦倉委員】

ありがとうございます。

【藤田座長】

それでは、そのほかどなたかご意見ありますでしょうか。

【加藤委員】

日本自動車会議所の加藤でございます。御説明いただきありがとうございました。私も新規事業の過積載・過労運転防止事業の関係で、私の意見を一言言わせていただければと思うのですが、いろいろ御意見があったということは、それだけ皆さん注目をしているということだと思っています。今回、例えば悪い荷主の排除というのですかね、悪い荷主をどう直していくかってことだと思うのですが、その一方で、今回議員立法で貨物自動車運送事業法の一部が改正になりまして、施行まだ先ですが、貨物自動車運送事業者についても5年の任期更新制ということになりました。したがって、悪い業者といますかね、悪徳な事業者についても一定の排除をするということですし、今回はこの実現に向けたロードマップに関しましては、逆にそういうことを強要する悪い荷主を排除しようということで、言ってみれば車の両輪で、いわゆるこの貨物自動車運送事業というのをよくしていこうという観点では非常にいいことだと思っています。ただ、今金子委員からもあったように、じゃあどこまでやるかという議論もあるとは思いますが、今回この説明を受けた限りでいくと、一つの分析であるとかその是正の精緻化、重点化についての一つの知見を得るという目的であれば、今回この自賠責の中でもやってもいいのかなと思っています。当然、これからその荷主に対して働きかけをすとなれば、荷主を所管する経済産業省であるとか農水省、さらには公正取引委員会、中小企業庁といったよ

うな省庁連携、さらには労働者の条件になれば厚労省ということで、まさに省庁連携をしなきゃいけないところになりますので、具体的な今回のこの傾向だとか、どういう業界でどういったとかっていうデータが収集された段階で、じゃあそれをどうやって具体的にその業界団体に落としていくのかとか、どういう指導をしていくのかというのを所管官庁と当然協議をすることに当たっては、一般会計でもいいのかなというふうに考えています。

とにかく、この 2024 年問題に端を発していろいろ動きが出ている中で、今しかチャンスがないので、逆にこの一般会計で予算化する前に、これでさっとやってしまった方がいいような、私はちょっと個人的には思っています。それが 1 点です。ですから、これについては、私はこの 3 億円の枠内でやることについては賛成をさせていただきたいと思います。

それともう 1 点付随して、これも金子委員からも話がありましたけれども、やはりこういった事業を継続的にやっていくためには財源がどうしても確保しなければいけないということで、やはり 5,800 億円の繰戻しの問題がありますけれども、これ結局 100 億去年返ってきていて、非常にありがたい話なのですが、結局、根拠になっているのは大臣間合意でしかなくて、これも言ってみれば大臣変わったら知らねえよって言われたらおしまいな話のものですから、やはりこれも前から話をしているロードマップというか、計画的にどうやって返していくのかという道筋をつくっていかないといけなくて、いや、今年は財政状況がいいから 100 億を返しますとか、来年は厳しいが 60 億ということには多分ならないのだろうというふうに考えておりますので、そういう時期も努力の方をよろしくお願いしたいと思います。私から 2 点です。

【藤田座長】

貨流課と保障室になりますね、お願いします。

【貨物流通事業課：宮浦総括】

ありがとうございます。冒頭あった本当にその総合的な、物流にまつわる関係者の方々に悪い人たちを排除していくというところに関しては、御案内のとおりトラック法改正をしましたし、昨年の改正物流法ということで、荷主に対しての規制的な措置をしていますので、荷主、トラック事業者両面に対してしっかり対策をしていきたいと思っていますし、そこはしっかり各省庁と連携をして、引き続きいいタイミングだと思いますので、取り組んでいきたいと思っています。事業についても御賛同いただきまして、非常にありがたく

思っていて、まさに言っていたいただいたその分析、精緻化というところがまさに今までなかなか手が届いていなかった、予算的にも厳しかったというところですので、まさにそこをしっかりと措置をして、この安全対策というところにしっかりとつなげていけるように執行していきたいというふうに思っていますので、よろしくお願いいたします。ありがとうございます。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

加藤委員ありがとうございます。繰戻しにつきましては、おっしゃった通り大臣間合意を踏まえて毎年予算要求をしているところでございます。具体的なロードマップという話もございましたが、国交省としても着実な繰戻しについて財務省に働きかけつつ対応してまいりたいと考えてございます。以上でございます。

【戸崎委員】

久しぶりに出ささせていただいて、ちょっと議論がずれるかもしれませんが、非常に精緻にまとめていただいてありがとうございます。その上で予算の執行率について今後細かく見ていかれるということなのですが、まず予算の執行のあり方について、体制上の問題で執行が進んでいないのか、もう一つは本当に何をやっていいのかわからないから進まないのか、これをちょっと確認する必要があると思うのです。多分、予算設計するときにはそういった大枠でやっていると思うのですが、例えばここでもいろいろ出ていますけれども、免許返納に関して、じゃあ啓発活動は何をやるのが効果的なのだという、かなり難しいと思うのです。基本的には先ほどもありましたように、やっぱり各地域の特性を生かした公共交通システムでなければ、これは進まないと思うのですよね。その前提がある上で、どうやって啓発活動するかはかなり難しい。だから、ここで執行率は低いのかもしれない。だとするならば、やはりこういったところに使うよりもむしろ本丸の方に入れた方がいいのではないかということで、そこはちょっと確かめも必要だと思うんですね。これがまず第一点です。

トラックの話も出ていますが、これトラックで出てくるのはちょっとびっくりしました。トラックってかなり以前からこの問題やっていて、ほぼ論点は決まってきたと思うのですが、対荷主関係、労働条件の荷待ちとかそういった話であって、ちょっと今から調査というのはどういうことなのかなというのがあってですね、もうここまできたら法律的に関与してどうするかとか、現場の取り締まりをどうするかとか、そういう話に移

っていくと思うのですけれども、調査に関しては 1990 年の制定時からずっとやっていらっしゃると思うのですけれども、そこがちょっとどうかなというのがありましてね。非常に重要な問題になるのですけれども、ただ、重点の置き方がどうかなというのがある、そこは気になることです。これ全部予算の執行になる中で、もしかしたら本当に手が足りなくて執行できなくなるかもしれない、アイデアが足りなくて執行できないかもしれない。そこをちょっと見極めていかないと、とにかく使っちゃいなきゃいけないっていうふうになっちゃうと、これは最悪の循環になるので、そこを精査する必要があるというふうに思っています。

皆様のここでやるのが本当に適切なのか、さっきもありましたけれども、やっぱり予算の枠組みが決まっている以上、より効果的なものが必要だと思うのです。そこは逆にいろいろ議論があります。数じゃなくやっぱり絞るとこは絞って、やっていった方がいいのではないかな。一番の本丸は被害者支援なので、そこに金を使っていくのはいいと思うのです。そういう意味では、役割分担をもっと明確にして、余り何も考えずということじゃなくて、ここの本丸はなんだということをちょっともう一回見直した方がよいじゃないかという、ちょっと的外れかもしれませんが、そういった例のお話を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。予算の執行のあり方はいろいろな課に関連することだと思いますが、特に今言われた点で関係しそうなところとして、まず一般論として保障室からお願いしたいと思います。次に特に今の指摘との関係だと旅客課での話と、最後にまた貨流課から具体的なことをいただければと思います。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

ありがとうございます。予算執行率につきましては、今回さまざまな事業の中でアウトプット指標で定めておりますが、その当該事業を行うことによって提供されるサービスの量というものを効果検証の中で見ているという形でございます。事業の予算執行率が低い点については、例えば被害者支援事業でも 5、6、7、14 といったところで、当初想定していた執行率に満たないというところがございます、それぞれどういった要因があるかというところは、かなりきめ細やかにヒアリングや調査を行っているところでございます。委員からは、本丸は被害者救済事業という話もございましたが、被害者救済事業と事故防

止事業を両輪という形で事業を取り組んでおりますので、それぞれの事業の中で執行率と効果というところをしっかりと図っ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】

次に、貨流課からお願いします。

【貨物流通事業課：宮浦総括】

その事業の論点がある程度決まってきたんじゃないかという話で、定性的には確におっしゃるとおり、もう荷主からの幾つかのこの不当な、例えば無理に運べとか運賃を据え置きにしようとか、そういったレベルでの整理というものは確かに進んでいるところでございます、それに対しての是正指導をどうするかというところが論点というのはまさにおっしゃるとおりです。一方で、やはりその是正指導をどうやっていくかというところになったときに、今かなりトラック G メンというものに多種多様な情報が上がってきておりまして、それをもう個別に打ち返しているような現状になってしまっています。そういった中でしっかり効果的に是正指導を進めていくというふうになったときに、最近物流に関しての法改正が相次いでいるのと、あとは 2024 年問題を機に荷主さんを初めとした関係者の方の意識というものも変わってきているというような状況がここ 1、2 年で起きていますので、それを踏まえて今状況としてどうなっているのかというところをしっかりと精緻に分析をしていくというところは、これまでのある程度論点は決まっているところではあるんですけども、このタイミングでしっかり確認をしてやっていくというところは一つ重要な観点かなと思っていますし、これをしっかり是正指導あるいは意識変容と、意識変容も今まではなかなか荷主さんには言えなかったところもあるんですけど、かなりここ数年でやんなきゃと思ってくださる荷主さんも出てきているわけですから、ここでしっかりいかに打ち込むかというところが非常に重要だなと私たちは思っています。そういう観点で、論点としてはありつつも、ちょっとこのタイミングでしっかり振り返ってやっていくというところは意義のあるものかなというふうに思うので、ちょっとやらせていただきたいなというふうに今考えております。

【藤田座長】

免許返納などのコメントもありましたでしょうから、それに関して旅客課から何かある

ようでしたら。

【旅客課】

旅客課でございます。やはり高齢者ドライバーの交通事故によって、その尊い国民の生命や身体に危害が加えられているという、そこはしっかり防がなくちゃいけないっていう趣旨は御理解いただいているかと思えますけれども、執行率のところについては御指摘のとおりでございます。そういう意味でも令和7年度につきましては予算額としては半減となっております。ただ、いずれにしましても、なかなか執行率だけを求めて切り詰めても、じゃ本当に必要となった自治体さんに支援ができないという、そういったことも防がなければならないという、そのバランスの取り方っていうのはなかなか難しいと思えますけれども、少なくともやはり令和6年度まではかなり執行率が低いってことなので、ここはしっかりやっていかななくちゃいけないというふうに考えております。以上です。

【藤田座長】

戸崎委員ご指摘の執行率が低いのもいろんなパターンがありそうなので、今後検討するときにはその辺も踏まえて分析していただければと思います。以上のお答え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、オンラインで参加の古謝委員からお願いします。

【古謝委員】

高次脳機能障害友の会の古謝です。いつもお世話になっております。私の方からは、社会復帰促進事業と自動車事故被害者の家族・遺族に対する相談支援、それとこれはちょっと難しいと思うのですが、自賠責保険の共済金についてお聞きしたいと思えます。今日お願いしたいのは社会復帰促進事業ですね。これをしていただけてすごく助かっております。高次脳機能障害の方は社会復帰というのが一番の目的になるのかなと思えます。病院、事業所、地域の生活というところが円滑に移行できるように環境整備の検討を進める必要があるというところが、好事例集の中にも記載されております。高次脳機能障害になられた方は40歳前後とか働き盛りの方が多いですけど、なかなかそこが難しく、社会復帰するにしてもご自宅に行くにしても、介護保険を使わないとだめだと言うような認識を持たれる方も多く、これも介護保険しかないと考えていた病院が多かったのですが、選択肢が増えたということですね。事業所などで社会復帰をして一般のところへ戻

れるっていうようなものはあると思います。ある程度事業については一定の評価が現れてきていますが、一方で病院などのソーシャルワーカーの方たちは、異動などによって担当者が変更になることもあります。こうした取り組みは、モデル事業を実施すれば完了するものではなく、継続的な取り組みが必要であると考えております。モデル事業の6年間の後ですね、その展開に応じて一定の成果が見られる、このモデル事業が終了する令和9年度以降の展開についてですね、今から検討を始める必要があると考えております。国交省として、令和10年度以降の展開などについて、現時点で何かお考えがあれば、ぜひ伺いたいと存じます。さらに、事業開始から3年以上経過しており、残り3年しかないため、今のうちにその検討の場を設けて、事業化に向けた準備を進める必要があるのではないかと思います。今後の方向性について現時点で考えるということも一つの意見として申し上げたいと思います。成果が確認されている事業と考えられるため、ナスバ療護センター拠点方式、ナスバ委託病床といった既存の仕組みと同様に、高次脳機能障害者の社会復帰促進事業に関しても、拠点方式や委託方式、あるいは準税金方式によって恒常的な事業として位置づけることを検討していただくことはできないでしょうか。それとですね、全国に47都道府県がありますので、各地域にというのはなかなか難しいことです。ですので、この今事業で委託先が9県にとどまっていることから、まずその各ブロックに1か所というようなところを考えていただけるとどうでしょうか。そうすると、その拠点ブロックに分けていただいて、そこを中心としてモデル事業の今後の展開がやっていけるのではないのでしょうか。それと、委託事業ですので、小規模な事業所でも実施しやすいようにネットワーク構築支援、自立訓練提供支援、地域連携支援のうち実施可能なものを委託するっていうような方法をとっていただけるとありがたいと思います。

2つ目ですね。被害者家族・遺族に対する相談支援ですね。これも本当にすごく助かっています。当事者団体などに相談するようになっておりますが、しかしながら現在、相談支援を担う団体は14団体にとどまっておりますけれども、もう少し増やしていくのにはどうしたらいいかということで、家族会自体が運営基盤として脆弱な面もあり、24時間体制で相談対応は困難な状況でございます。今後の展開として、もし可能であれば社会復帰事業を行っている団体や高次脳機能障害支援拠点機関など、本事業を受託し、それらの団体が窓口となって自動車事故被害者及びその家族の相談対応をコーディネートする体制を構築することも一つの方策ではないかと考えております。

それと、3点目です。被害者の方の補償問題になります、ここは難しいかなと思います。高次脳機能障害者の方の等級ですね、被害者の等級ですね。後遺症、ここで第5級の

方に神経系統の機能または精神に著しい障害を残し、特に軽易な労働以外の労務に服することができない者というので、第5級に提示されています。でも結局、高次脳の方、社会復帰支援の中で先ほど麦倉先生から言っていたいたのですが、社会復帰でA型B型事業所に行けたとしても、なかなかそれを継続していくことが難しい場面もあります。もう少し被害者、交通事故に遭って高次脳機能障害という被害を被った方たちに対して、補償のところを厚くしていただきたいなと思います。これはなかなか難しいことだと思いますけれども、今後のことでちょっと考えていただきたいなと思います。それとですね、先ほど繰戻しのお話が出ましたが、それについても、もしその繰戻しのお金がきちっと入ってくるのであれば、社会復帰に向けての支援などをその繰戻し金で賄うこともできていくと思うのです。そういった意味でも、きちっと国に繰戻しの金額をやっていていただきたいなと思います。高次脳機能障害の方は傍目では普通に見えてしまうけれども、実際訓練をして事業所に入ったり、社会復帰をして就労に向けてうまく就労ができたとしても、そこで雇い主さんが高次脳機能障害という障害を理解していただけなかったら、なかなかこう継続というのが難しくなってきます。そういった意味においても、やはり高次脳機能障害者の人の支援というのを充実していただきたいと思います。以上です。よろしくお願いします。

【藤田座長】

今の意見につきましては保障室からお願いします。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

古謝委員ありがとうございます。4点いただいたと承知しております。まず、1点目の社会復帰促進事業でございますが、令和4年度から6年間のモデル事業という形で実施をしているところでございます。実際、モデル事業が終わった後に恒久化するのかどうかといったご質問もあったかと存じますが、被害者保護増進等事業計画につきまして令和9年度から新たな計画の策定を予定しているということもありまして、今年度、来年度で令和9年度以降の事業の内容をしっかりと固めていく必要があると認識しております。おっしゃったとおり、既に令和4、5、6と3年間本事業を行いまして、様々な事業者さんからご意見を頂戴しているところでございます。古謝委員からは、今9事業者ですので、そちらを例えば各ブロックに1箇所といった具体的な提案等もございましたので、検討してまいりたいと考えてございます。

2 番の相談支援でございますが、こちらナスバともさまざま連携をして進めているところでございます。こちらの事業自体は令和 5 年度から実施をしておりますが、当初想定していた事業者数からは下回っているという状況でございます。古謝委員おっしゃったとおり、要件が困難だというご意見、また具体的にコーディネート構築といったご意見もございましたので、ナスバと連携して対応してまいりたいと考えてございます。

3 つ目の被害者の補償の関係でございますが、こちらは自賠制度そのものの話かと存じます。こちらの検討会とはまた違うところでの議論になるかと存じますが、いただいたご意見、受け止めてまいります。

また、最後繰戻しでございますが、こちらはさまざま委員からもお話がございました。繰戻しを着実にを行うとともに、予算面を含めたそれぞれの事業の充実化、等、対応してまいりたいと思いますので、引き続きさまざまなご意見をいただければと思っております。以上でございます。

【藤田座長】

ありがとうございました。よろしいでしょうか。

【古謝委員】

はい、ありがとうございました。

【藤田座長】

それでは、オンラインで参加の小沢委員お願いいたします。

【小沢委員】

本日はよろしくお願いします。関東交通犯罪遺族の会の代表理事をしております小沢樹里と申します。私の方からは、まず一番先程古謝さんからもおっしゃられていた被害者の相談支援業務についてです。これに関しては、これまでの委員会の中でも 050 の発信電話があった場合、やっぱり取っていただけることが本当に少なく、最近非常に詐欺が多発していて、050 でかけることへの不信感というものは非常に強くなっていると思っています。そもそも出てもらえない、言っても出るのが怖いということを言われます。なので、これは変わらないのかなと思いつつ、だとしたらこのままで電話を開設している意義が今ない状態になっていると思うのです。やっぱり 080、090、070 あたりの電話番号を使

わせていただきたいと思います。その中の状況であっても、多くの遺族団体、当事者団体が1か所に集まって、会社のように仕事をしているわけではないんですよね。なので一つの電話番号にかかってきて、例えばAさんに電話したいのにBさんがとってしまう場合がある。Bさんに電話をしたいのに、もちろん他の方がとってしまうこともあるような状況で、とても難しい。電話番号の使い方がやっぱこういう団体ながらでは電話の特性があるなというふうに感じております。なので、ぜひちょっと番号であったりとか、電話を用意していただくにしても、ちょっと検討していただきたい。

もう一つは、相談をしている側もそうですけれど、基本的には社会生活を送って、普通の会社員であったりとか、本当に18時、19時まで働いて、その後に相談支援業務を行っているんです。その中で家族会の方であれば、障害の家族と向き合いながら相談支援業務を行っている状況で、現在一定の財源が確保されているのにもかかわらず、団体が増えないというところで、財源が余ってしまっている現状を少し打開していただきたい。これは遺族団体だけではなく、多分当事者または当事者団体もそうだと思うんですけど、その団体にそれぞれ専門家を入れて、その専門家にも相談を乗ってもらえるようなシステムを構築したいなと思っています。例えば、弁護士さんへのアドバイスをした場合、その番号の追加をしていただくなど、そのような形で財源がより幅広く使えるような設定をお願いしたいと思います。

2点目です。先ほど安全管理者のための機器の導入について、P27の飲酒運転などについて、多分導入機器についてだと思うのですが、今、本当にこないだの日本郵政の問題もありましたけれど、そもそも導入している機器がかなり古いもので、例えばチョコレートとか缶ジュースを飲んだだけで、香料だけで機械が反応してしまうので、そもそも機械を使わない事業者が増えているというふうに伺いました。なので、国土交通省の方から、一定程度の水準を満たしたものに於ける補助金にしてもらいたいと思っていて、本当に水準が低いものや、簡易的に使えるけれど、そもそも使わないような機器に対して補助金はぜひ出さないでいただきたいし、こういう製品が補助水準を満たしていますよという基準をぜひ出していただけたら、一般の業者さんとかも買いやすくなるなということを業者さんからも言われましたので、ぜひご検討いただけたらと思います。

あとは先ほど免許返納に対して本丸に使ったほうがいいのではという意見があったんですけど、本丸がちょっとどこのことを言ってるのかがちょっとわからなかったんですけど、7月だけで高齢者運転のドライバーでの死亡事故または後遺症の相談が非常に増えています。これはもう年を追うごとにどんどん増えているという状況で、はっきり言って

もう、当然一般の事故も多いんですけど、高齢者ドライバー問題というのは明らかに被害者を苦しめている。何が問題かと言えば、高齢者が刑罰に耐えられないかもしれないということで、また、途中で亡くなってしまうかもしれないことで、被害者は2重にも3重にも苦しむのですよね。要は、本来であれば刑罰に処することができる。だから一定程度私たちも許すという気持ちになっていきます。けれど、そもそも高齢者だということで収監されない場合もあります。そういう怒りというのが、遺族や当事者の方は非常に強いです。なので、やっぱり高齢者ドライバー問題をそもそも出さないということは絶対していかなくてはならないですし、これは被害者側だけの問題ではなくて、加害者側にもなる可能性がある。そうなったときに、やっぱり加害者にもならない、被害者にもならない対策というところで、国土交通省がやってらっしゃるものは非常に意義があると私は思っています。確かに効果検証の中で現れにくいものではあるんだろうなと思います。これを具体的にこの支援策があったから効果的に現れているのかというのが実数で、すぐにはわからないかもしれませんが、確実に影響があると思います。というのは、つい先日、ある事業者さんからご連絡があって、国土交通省の「高齢者に向けての福祉と交通が重なる現場の方々へ、高齢者の移動手段を確保するためのパンフレット」というのをご紹介したところ、非常に役に立ったと。これで無償で対応することができますということでご連絡いただいて、国土交通省がやっていることというのは非常に意義があるなと思いました。で、その方にも言われたんですけど、ボランティア向けと事業者向けにぜひ2種類分けてほしいということを言われました。今は事業者向けであったり、事業者向けの中に無料でボランティアをする場合というのがあったんですけど、そこをぜひ分けていただきたいなと思いました。私の方からは以上です。

あと事13番に関しては、この荷主と子会社だけではなくて、孫会社までに至って、やっぱり本当に悪徳なところは本当に悪徳で、それがゆえに保険にも入っていないとか、そんな状態で交通事故を起こしている方もいらっしゃるの、やはりこういうような取り組みがどの場であってもいいので、しっかりと検討されていき、先ほどもトラックGメンみたいな方がしっかりと効果を表しているっていうことでしたならば、やはりその効果を社会に伝えていくということに意義があると思っております。長くなってしまっ大変申し訳ありません。どうぞよろしくお願いいたします。

【藤田座長】

ありがとうございます。いろんな課にまたがる問題を指摘されましたが、相談窓口の

話等幾つかは保障室ですので、まず保障室からお願いします。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

小沢委員ありがとうございます。相談支援につきまして令和5年度から実施した事業で
ございます。小沢委員初め委員の皆様に、体としても入っていただいて感謝申し上げます。
050の電話番号というところもありましたが、実際に電話をした方の通話料が無料に
なるクラウドサービスを使用していることから、050になっているという現状はありますが、
先ほど050の不信感といったお言葉等々もございましたので、どのような形で改善で
きるかといったところも含めまして検討してまいりたいと考えてございます。事業として
は、団体の数を増やしつつ進めてまいりたいと思いますので、引き続きよろしくお願いい
たします。

【藤田座長】

その他ですね。安全にかかわる機器の話もございましたが、この件につきまして。安全
政策課からお願いします。

【安全政策課：奥平専門官】

安全政策課でございます。アルコール検知器についてご意見いただきまして、ありが
とうございます。まず、アルコール検知器に有効な保持といったところは、運送事業者の運
行管理者等の義務となっておりまして、そこをしっかりとやっていただくと、引き続き
我々としても周知していきたいというふうに考えております。一方ですね、ちょっと御意
見いただいた補助というところに関しましてなんですけれども、アルコール検知器に関し
ましては、自動車運送事業者に関してはアルコール検知器を使用することを義務化になっ
ておりまして、アルコール検知器自体、機器としては補助の対象外となっておりますの
で、その点でご理解いただければというふうに思っております。以上でございます。

【藤田座長】

高齢者ドライバーの話もありましたので、その点につきまして旅客課お願いします。

【旅客課：西山総括】

はい、旅客課です。我々も本当に思いは同じでして、高齢者ドライバーによる悲惨な事

故っていうのをなくさなくちゃいけないって本当に常々思っております。私自身も前安全政策課におりましたので、そういった事故の悲惨さっていうのはよく理解しているつもりでございます。先程最初に言いました本丸っていうのは、私もその点については詳しくは分からないんですけども、恐らく地域公共交通の関係で、例えば2種免許取得の支援だとか、あとはライドシェア導入する時の車両支援だとか、そういう地域公共交通関係の支援をやっているの、それを本丸とおっしゃっていただいたのかなと思っています。いずれにしても、こちらの我々のお示しする事業は、あくまで免許返納を促進するっていうことを目的としておりますので、そういった点では異なる趣旨だと考えています。なので、こちらの事業で引き続きやらせていただきたいと思いますし、ただ、ご指摘の指標につきましてはごもっともですので、そこはしっかり検討させていただきたいと考えております。最後に、手引きの部分ですけど、我々が作成したのは、まさに今年の6月、作成したのは自治体向けでございますので、事業者向けとおっしゃったのはちょっと詳しく教えていただければと思いました。すいません。以上です。

【貨物流通事業課：宮浦総括】

小沢委員ありがとうございました。私どもとしても、荷主ですとか元請事業者を問題意識として持っているわけですけど、当然その下請の事業者さんで悪質なやり方をしているような事業者さんがいると思っています。この事業、直接それで対策するというわけではないんですけども、先ほどお話があったトラック法の改正というものを今国会で成立をさせていただきまして、そうした悪質な事業者さんに退出いただけるように、トラック事業者の5年間の更新制というものを導入させていただきます。これはこれからの施行に向けた準備を進めていくわけですけども、まさにそういった悪質な事業者さんにしっかり新陳代謝が進むような形で、ちょっと慎重に制度設計をしていきたいというふうに思っております。以上です。ありがとうございます。

【藤田座長】

小沢委員、よろしいでしょうか。質問もありましたけれども、もし何かあればよろしくお願いします。

【小沢委員】

私にご連絡いただいたのが、国土交通省のホームページに載っている、2025年3月に国

土交通省が出している「福祉と交通が重なる現場の方へ、高齢者移動手段を確保するためのパンフレット」というもので、公共ライドシェアや許可とか登録をしない運送などについて、様々な仕組みについて事例を合わせて紹介するというものでした。これをたまたま私は見ていたので、そういう冊子がないでしょうかということで、国土交通省の方でこのような取り組みをされていますと。その方は市役所とかそういう行政ではなくて、あくまでも NPO を立ち上げて、高齢者支援、移動手段への NPO を立ち上げたいということで、国土交通省などが何か取り組んでいらっしゃるかとのご相談だったので、こちらをご紹介させていただきました。非常に国土交通省が多岐に渡っていろいろやられている、成果が多くの方につながっているというふうにとっても感じたので、感謝をしております。ありがとうございました。

【旅客課：西山総括】

こちらこそありがとうございます。引き続きよろしくお願いします。

【藤田座長】

時間すでに超過して申し訳ございません。今挙手されている方だけはお伺いしたいと思いますので、よろしくお願いします。徳政委員、それから桑山委員、福田委員、手短にお願いします。

【徳政委員】

手短に、いろいろ言おうと思っていたのですが、情報提供だけさせてください。今、モペットのことをやっていますよね。非常に重要なことだと思います。ただ、つい最近入院することがあり、ネットをずっと見てみると、電動の三輪、あるいは犬が積めるようなカゴがついた電動車の免許がいりませんって流れてしまっているんですね。だから結局そういったところで嘘がかなり蔓延していて、それがもう YouTube だとか TikTok のショートで出ると、そこからもう販売のネットショップに行ってしまうんですね。だから結局コメント見ると、これ免許いるよね、保険いるよねって書いていらっしゃる方もいるけど、免許要らないんだ、保険いらなかったっていう人の方が圧倒的に多いです。だから自動車事故被害者を生まないためにも、こういったものはしっかりチェックしていかないと。

また先日ちょっとお話ししました、車検が財務省主導でやられているっていうふうにもう風潮されて、もうこれが普通になってしまっているんで、財務省が車検制度を新設とい

うのが、もう YouTube とか TikTok でもかなり出てしまっていて、それをみんな信じちゃって、非常に危険です。間違っていますって私コメントしたんですが、ものすごいアンチが来ました。でも結局そういうふうな世界になっちゃっているんで、しっかりチェックされた方がいいと思います。間違ったことを若い子がして、それで被害者が生まれるっていうのが一番いけなくて。

だからナスバさんとも連携しながら、また私も情報提供はしていこうとは思いますが、やっぱりそういったところを見る機会があったので、ちょっと怖いなっていうところがありましたので、情報提供だけ、すみません。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

ありがとうございます。モペットに関しても、物自局では認証制度という形で取り組んでいるところではありますが、そういった SNS の誤情報というところは非常にやはり注視しなければいけないと思います。関係課にも伝えつつ、また警察とも連携の上、街頭取り締まり等をやっておりますので、引き続きしっかり対応してまいりたいと思っております。

【藤田座長】

オンラインの福田委員をお願いします。

【福田委員】

はい、すいません。福田です。私の方は 1 点、例の高齢者の免許返納の件なのですが、私も前期高齢者になりまして、八戸市の方に住んだりしてですね、勤務先が結構山の方のバスは使えない非常に不便な地域なので、バスじゃなくて自家用車で移動しています。この政策を見た時に、公共交通機関との連携は確かに重要ですけども、それ以上に地方の公共交通機関自体が疲弊しちゃっているところが多いので、これはもう政策の問題になっちゃうなと思うのですけども、高齢者の方々の住居地を町の方へ移すとか、そういう政策と一緒にやっていかないと無理じゃないかなんていう気がちょっとしていました。それが 1 点。

それから、繰戻しの問題ですけども、繰戻しの額が大きい時って。取崩しの額がその分減っているというふうに理解していいのかないうところなんですけども、それはどうですかね。2 点以上ですみません。

【藤田座長】

まず旅客課から、それから繰戻しについて保障室からお願いします。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

先に繰戻しの関係についてご説明いたします。繰戻しの額が多くなれば、積立金の取崩し額が着実に減っておりますので、ご理解のとおりでございます。

【旅客課：西山総括】

旅客課です。遅くなって申し訳ないです。地域によって当然事情もありますので、なかなか難しい問題かなと思いますが、ご指摘につきましては承知しましたので、引き続きご指導いただければと思います。以上です。

【藤田座長】

ありがとうございました。では最後に桑山委員お願いいたします。

【桑山委員】

たくさん言いたいことがあったんですが、時間がなさそうなので2つだけお願いしたいと思います。1つは被害者の7のところなのですが、これは介護者なき後の施設をどうするかという非常に深刻な問題です。昨年の12月なのですが、関西ではよく報道された事件だったのですが、滋賀県で82歳の父親が、50歳の息子を承諾殺人で殺害するという事件があったんです。50歳の息子っていうのは、16歳の時の自動車事故の被害者なのです。この方はナスバの介護料の受給者の方で、基本的には施設に入っておられたようですが、週末にはご自宅の方に戻っておられ、施設での処遇に対してお父さんとしての不安があったというように聞いています。辛うじてコミュニケーションがとれるということなので、特1かあるいは1級か、その辺よくわからないんですけども。お父さんの方が息子さんに対してもう死ぬか？というような形で提案されて、お父さんも一緒に死のうとされたんですけども、結果としては息子さんだけが亡くなって、お父さんだけが生き残ったと。判決そのものが今年の3月にありまして、懲役3年、執行猶予が4年という判決だったんですが、非常に深刻な問題だと思っています。これは介護者なき後の施設がやっぱり充実していないというか、国交省の様々な努力にもかかわらず、うまくいっていないことを示す典型的な例だと思います。関西ではよく報道された事件でしたので、家族会の人からも

今日のような会議とかがあればぜひとも伝えてほしいということは言われました。今年度から補助要件が緩和されるので若干期待はしているんですけども、ヘルパー不足は本当に深刻な状態で、困っているというのが正直なところですよ。

それに関連しまして、被害者の9のところでも令和6年度の調査結果をこの間お聞きしました。障害者支援施設については今後あまり大きくは増えないだろうというように予測されていまして、基本的には厚労省の施策としても、障害者権利条約の中で施設から地域へというような全体的な流れがありますから、そちらの方向でやっていくと思うのですが、その時に例えばグループホームについては、遷延性の人が入れるような施設というのは2%を切っているというのがありまして、こうなるともうほとんど入れないじゃないかというのが現実です。数年前に自賠法が改定されて被害者保護に向けて財源が確保されたのですが、ヘルパーさんがいないということの中で、社会資源が多くなってなくて、自分も国土交通省の関係委員を西暦2000年あたりからずっとさせてもらっていて、そこから25年間ずっと介護者なきあとのことを言ってきたんですが、残念ながら本当に進んでいないというのが自分の正直な思いです。その辺を何とかしてほしいなと本当に思います。自分も今年度70歳になってしまうので、もうあまり残された時間がほとんどないという形になってきてまして、自分のところは国交省の事業ではもうひょっとしたら時間切れになっちゃうかなと、そんなことも考えたりしています。自分は地べたで、困難な中で一生懸命に活動をやっているつもりなのですが、なかなかその交通事故被害者の声の結果としては届いていないというのがありまして、これは自分としたら絶対何とかしてほしいなと本当に思っています。事故防止のことも大変大事なことでと認識しているんですが、その一方の被害者保護、特に介護者なき後のことを実効性のあるような施策を何とか考えていただけたらなと、そんなことを思っていました。はい、以上です。

【藤田座長】

保障室からご返答をお願いします。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

桑山委員ありがとうございます。昨年12月の滋賀県の事案につきましては、トラック事故で当時16歳だった息子さんを34年間介護されていた父親による事件と承知しております。なぜ起こったかということについて、様々な専門家の方が分析されている記事も拝見いたしましたが、その中には、受け入れ体制が十分でなかったのではという分析もござい

ました。介護者なき後の事業につきましては国交省としても進めているところではありますが、評価としてもまだB評価というところで、改善が必要だと認識しております。令和6年度に、介護者なき後の受け入れ環境について、障害者支援施設、グループホームに調査も実施いたしました。特に遷延性意識障害の方の受け入れにつきましては、やはり医療的ケアが行える人の確保が難しいというところが一番多い意見でございましたので、どのようにしたら受入が可能になるかといったところも踏まえて、事業の見直しを行うとともに、調査事業の結果を厚労省にも共有をしつつ、連携して対応してまいりたいと思っています。実効性のある施策をぜひ行ってほしいというお声を踏まえ、引き続き事業の中身を精査してまいりたいと思っております。以上でございます。

【桑山委員】

はい、ぜひともよろしくお願いします。

【藤田座長】

本日の議題であります被害者保護増進等事業の効果検証については、検証結果自体については異論なかったと理解してよろしいでしょうか。

【承認】

ありがとうございました。

【藤田座長】

ありがとうございました。大幅に時間を超過して申し訳ありません。本日の議題はこれですべて終了しましたので、事務局に進行をもどさせていただきます。

【事務局：新谷総括】

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。本日いただいたご意見も踏まえて、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をいただいた後に、国土交通省のホームページに掲載いたしますので、あらかじめご了承ください。

今後の本検討会の開催につきましては、改めて事務局の方からご連絡をさせていただきますので、引き続き皆様よろしくお願いいたします。

以上をもちまして、令和7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。