

令和 7 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 7 年 11 月 10 日（月）10：00～12：00

II. 場 所： オンライン開催

III. 出席者（敬称略）：

委員（有識者）

古笛 恵子 弁護士

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 （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

楨 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

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 前回の検討会で出た主なご意見について

資料 2 令和 8 年度予算要求等について

資料 3 今年度の自賠責制度等の周知活動について

#### V. 議事内容：

##### 【事務局：金崎総括】

それでは定刻となりましたので、只今より令和 7 年度第 2 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。本年 8 月より国土交通省物流・自動車局保障制度参事官室の総括に着任いたしました金崎でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

はじめに、本検討会は公開することとしており、報道関係者の皆様が傍聴されておられます、あらかじめご承知ください。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、委員等名簿の配布をもちまして、ご紹介に代えさせていただきます。

なお、佐藤委員、徳政委員に置かれましては、所用のため欠席となります。国土交通省からは大窪物流・自動車局審議官以下が参加しております。

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 は全てお手元にごございますでしょうか。漏れがございましたら、事務局までお申し付けください。

会議中のお願いでございますが、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設定にいただき、ご発言を希望される際にはチャット機能にてお知らせください。座長よりご指名がありましたらミュートを解除し、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、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しておりますが、本検討会においても自賠制度のあり方について幅広く意見を伺うこととしておりますので、是非多様なご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】

それでは、ここからは私が議事の進行を務めさせていただきます。どうぞ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説明いただき、その後、議題5についてご意見ご質問等の時間を設けさせていただきたいと思います。

それでは事務局よりご説明お願いいたします。

【保障制度参事官室 忍海邊参事官】

皆様おはようございます。国土交通省物流・自動車局保障制度参事官の忍海邊でございます。それでは資料について説明をさせていただきます。まず議題2の、前回の検討会で示された主なご意見について、資料にまとめてございます。

資料をおめくりいただきまして2ページでございます。今年度第1回7月の検討会で示された主なご意見につきまして、まずは被害者支援事業についてです。

7番の自動車事故被害者受入環境整備事業につきましては、介護者なきあとの事業でございますが、介護者の高齢化等が課題となっている中、特にヘルパー不足が深刻な状況なので、実態に即した施策を考えていただきたいというご意見がございました。対応策といたしましては、今年度より補助率の要件の見直しは実施しているところでございますが、より実態に即した事業となりますよう、令和8年度予算要求について拡充を検討しているところでございます。こちらは後ほど別資料でご説明をさせていただきます。

8番の社会復帰促進事業につきましては、2点ご意見をいただいております。

1点目は、本事業は2年間で上限となっているところ、就労継続B型や就労移行支援に関して支援の拡大を検討いただきたいのご意見、2点目は、本事業はモデル事業でございますので、終了した後の事業のあり方についてもしっかり検討をというご意見がございました。まず1点目につきましては、就労系サービスを実施する事業所への支援について検討をしてみたいと考えてございます。あわせまして、モデル事業が終了する令和10

年度以降につきまして、どのような形で実施していくかについてもしっかりと検討してまいりたいと考えてございます。

続いて14番の在宅療養環境整備事業でございます。補助要件の緩和について、新規事業者の参入を期待しているところ、思い切った要件の変更をというご意見がございました。今年度、制度の拡充により新規事業者の参入を見込んでいるところですが、令和8年度の予算要求で事業の拡充を要求しているところですので、後ほど説明をさせていただきます。

続いて3ページでございます。15番の相談支援、遺族支援の事業につきましては、大きく3点ご意見をいただいております。

1点目は、24時間対応が難しいため、相談対応をコーディネートする体制を構築することも検討いただきたいというご意見です。対応策としては、現時点において連続8時間以上を必須としているものではございませんが、24時間対応が難しいというような団体様のお声も頂戴いたしまして、団体間の連携強化をしっかりと図ってまいりたいと考えてございます。

2点目は、団体が利用している電話番号が050ではなくて、他の番号をというご意見です。現行のクラウドの電話サービスが来年の6月末で満了を迎えますので、それ以降のあり方についていただいたご意見も踏まえて検討してまいりたいと考えてございます。

3点目は、弁護士等外部の専門家を入れた場合に補助金が使えるようにというご意見がございました。現行制度において、弁護士の方を専門家に指定した場合、相談に対して補助を行うことは可能ですので、すでに行っている事業の中身を改めてしっかり団体様に伝えてまいりたいと考えてございます。

続きまして事故防止でございますが、こちらは旅客課から説明をお願いいたします。

#### 【物流・自動車局旅客課 鈴木調査官】

はい。物流自動車局旅客課の鈴木と申します。私の方から事故防止10番の方について、説明をさせていただきます。

7月の第1回の会議と重複する部分ございますが、事故防止10につきましては2点ご意見をいただいているところでございます。

まず1点目が、この事業をきっかけに免許返納を決断したとわかるようなアウトカム指標を設定いただきたいというところで、こちらについては、今年度の調査事業において、実際にこの調査事業に参加されている自治体に対してアンケートを実施しておりまして、

このアンケートを取得することによって、今後どのような定量指標の設定が可能かというのを、この結果を見つつ、検討をしてみたいというふうに考えております。

2点目ですが、この免許返納事業と両輪の形で、その地域の公共交通機関の維持というところも行った方がいいという意見でございます。こちらについては、まさにその地域の公共交通機関の維持ということは国土交通省においても、昨年の7月より交通空白解消本部というのを立ち上げまして、地域の足、また観光の足の確保というのを推進しているところでございますので、このトライアル事業を含めて、免許返納を真剣に検討いただけるような施策になるように、免許返納事業と、さらにその地域の交通の確保というところを両輪で進めていきたいというふうに考えております。

旅客課から以上でございます。

#### 【保障制度参事官室 忍海邊参事官】

四ページの事故防止の過積載・過労運転防止事業につきましては、貨流課から説明をお願いいたします。

#### 【貨物流通事業課 上中専門官】

こちら貨物流通事業課の上中と申します。過積載・過労運転防止事業について、当方の方から説明させていただきます。

まず1点目ですが、調査分析のアウトカム指標でございます。こちら、見直しの方を図らせていただきまして、いただいたご意見を踏まえまして、単年度で成果が現れづらい、死亡事故や重大事故というような件数ではなくて、過労運転や過労運転の抑制について、より直接的かつ具体的に効果の観測ができるアウトカム指標に変更するということにしておりますので、またこちらの方、ご意見等をいただければというふうに思っております。

2点目、こちらですね、優良事例のお話、ご提案の方をいただきました。いただきましたご意見を踏まえて、今、この事業の中でご提案いただいた事例も含めて、事例集のようなものを今作成して、この事業を含めて展開できるような形で事業を進めてまいります。

3点目でございます。こちら、適正化事業というところのお話がありました。適正化事業というのが、貨物自動車運送事業法に基づく、輸送の安全を守るための指導というのが、これは輸送事業者に対して、概ね2~3年おきに各事業所の方を回らせていただいて、安全運行を法律で順守できているかどうか確認させていただいているというところでございまして、こちらの本事業の方は、荷主のアウトリーチにありますので、ある意味、適正

化事業と本事業で両輪のように進めていけるものなのかなというふうに思っております。しっかりとこちらの方は、荷主にしっかりと重点を置いて、指導を進めていきたいと思っております。

4点目でございます。こちらですね。社会的意義をしっかりと伝えていくということでございまして、本事業、非常に荷主がやはり安全運行に対して、過積載等の指示・容認とか、その荷主が変わらなければ絶対直せないような、そういったところがしっかりと社会的に皆さんにご理解をいただくことが、やはりご指摘の通り重要と考えておりますので、そういったところをこの事業を通して配信してまいりたいというふうに考えております。貨流課の方は以上でございます。

#### 【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

4ページのその他でございますが、一般会計への繰入れ金の約5,800億について、引き続きしっかりと繰り戻しをとのご意見をいただいております。資料2でも説明をさせていただきますが、まさに令和8年の予算要求において、財務省に対し全額の繰り戻しに向けて、着実な繰り戻しを求めているところでございます。

続いて、令和8年度の予算要求等について、資料2でご説明をさせていただきます。

資料をおめくりいただきまして、6ページでございます。令和8年度自動車事故対策勘定の要求内容をまとめてございます。

まずは右の歳出につきましては、被害者保護増進等事業分といたしまして、被害者支援対策で約141億円、事故防止対策で78億円の計219億円を要求しております。

黄色のところに※印を記載してございますが、こちらは千葉療護センターの機能強化のため約15億円を要求しております。政府保障事業は約24億円です。

左の歳入につきまして、保障事業は約24億円、賦課金が約101億円、一般会計からの繰り戻し、また積立金の取り崩しの合計118億円となっております。

続きまして7ページ、被害者等支援対策につきまして、大きく五つにまとめております。一つ目が千葉療護センターの機能強化です。令和7年度予算2億9,200万円に対し、令和8年度は14億9,200万円の要求額となっております。

前回の検討会でも説明をさせていただきましたが、千葉療護センターは、昭和59年の開設後、41年が経っておりまして、老朽化が進んでいることから、ソフト面またハード面での、両面での取り組みを行っているところです。

右に具体的な工事予定を記載しておりますが、令和6年度7年度では設計を行いまし

て、令和 8 年度から令和 12 年度の間、工事を行う予定です。

続いて被害者支援対策等の整備事業でございます。予算金額といたしまして、令和 7 年度 12 億 4,600 万円であったものに対して、令和 8 年は 11 億 7,400 万円の要求額となっております。グループホームや居宅介護事業者の開設や介護者なき後の事業につきまして、環境整備をする必要があるということ、また、高次脳機能障害の方の社会復帰等についてしっかりバックアップするという課題がございます。介護者なき後の生活の場の確保を推進する事業、また事故被害者の短期入院、短期入所の利用を促進する事業、また高次脳機能障害者の方の社会復帰を促進する事業を行っているところでございます。拡充内容につきましては、別資料でご説明をさせていただきます。

続いて 8 ページ、介護料の支給等です。予算につきましては、令和 7 年度 45 億に対して、令和 8 年度は 44 億 5,800 万円の要求額となっております。こちらは対象者の減少を踏まえて、予算要求も減少しております。介護料の支給額としては左に記載のとおり、今年度から拡充をしております。引き続きナスバと連携の上事業を進めてまいります。

続いて、被害者遺族等団体の相談支援の事業です。要求額といたしましては、令和 7 年度 1.8 億円に対しまして、令和 8 年度は 1.4 億円の要求額でございます。本検討会でも一部委員に団体としてご参加いただき、改めまして感謝申し上げます。引き続きこの事業を通じて、被害者等の精神的負担の軽減を促進してまいりたいと考えてございます。

事故被害者へのアウトリーチ、ユーザー理解の促進事業につきましては、予算金額としては令和 7 年度同様 3 億円です。課題としては、自賠責制度の認知度の向上、またユーザー理解促進がございます。ナスバの認知度が少し低いという現状も踏まえ、しっかりと本事業を進めてまいりたいと考えてございます。別資料で詳細をご説明させていただきます。

続いて 9 ページでございますが、こちらは事業の効果検証結果と今後の見直しについてです。本年の 7 月の第 1 回検討会におきまして、効果検証結果についてご報告いたしましたが、今回、ABCD 評価の中で B 評価となったものを主にピックアップしております。短期入院協力事業また短期入所協力事業につきましては、B 評価となっております。評価理由はこちらに記載のとおりでございますが、政策効果は、目標件数を上回っておりますが、執行率が未達であったというところから右の見直し案のところ、記載をしております。

執行率の改善に向けて、すでに令和 7 年度一部拡充を行っているところでありますが、令和 8 年度につきましては、補助対象経費及び補助上限額について、さらに拡充を要求し

ているところでございます。具体的には、補助対象経費につきましては、送迎用車両や医療介護機器のリース等が、事業者様から求められておりましたので、現在要求をしているところでございます。

また、続いて上から3つ目、自動車事故被害者受入環境整備事業でございます。こちらでも評価としてはB 評価、執行率が3割と低いという状況です。より実態に即した事業となりますよう、令和8年度から補助対象要件や補助対象経費等について、拡充要求を行っております。具体的には人件費の支援を拡充するとともに逡減措置に対しては撤廃する方向で見直しを要求しているところでございます。

続きまして、上から四つ目の在宅療養環境整備事業でございます。こちらでも執行率が未達、B 評価となっております。こちらでも上の事業と同様に、令和8年度から補助対象経費等について拡充要求を行っているところでございます。

また、社会復帰促進事業につきましては、令和6年度の評価としてはA 評価でございましたが、より事業の充実を図るべきという委員のご意見も踏まえまして、令和8年度よりこれまで4年目からは25パーセント逡減をする形でございましたが、今回、逡減措置の撤廃を要求しております。

それぞれ、拡充を通じて、執行率の改善等を図ってまいりたいと考えてございます。

10ページからは事故防止事業でございますので、こちらは安政課から説明をお願いいたします。

#### 【安全政策課：溝手総括】

はい、安全政策課でございます。

では、こちらP10に基づきですね、説明をさせていただきます。こちらですね、自動車監査業務の効率化に向けた調査ということで、まず監査でございますけれども、こちら、運送事業者、例えばトラック運送事業者などの方々に対して、我々、例えば各種法令に基づき、安全のためのルールというものを定めておりますけれども、そういったルールが守られているかを確認いたしまして、必要に応じて行政処分などを行う、そちらが運送事業者に対する監査でございます。

今回はそういった監査を、より一層効率的に行うための調査を行いたいというものでございます。では、背景、調査内容について説明させていただきます。

ご案内の通り、貨物自動車運送事業者法が改正されまして、令和7年4月から軽貨物と呼んでおりますけれども、貨物軽自動車運送事業に対しても安全対策というのは大幅に強化



されます。具体的に申しますと、事故記録の保存であったり、もしくは事故を起こしたときの提出等が義務化される等々ございます。

監査につきましては、全て運送事業者に監査に入ることがなかなか現実的には難しいという中で、例えば事故があったとか、そういった端緒と呼んでいるんですけども、そういったものを通じて、監査を行っているというものがございます。

今後、いわゆる軽貨物についても事故報告の提出等々あることから、監査対象となる事業者が大幅に増える見込みでございます。またそのほか、ある大手の貨物運送事業者の方でも、いわゆる不適切な点呼という法律上のプロセスが適切に行われていないといったこともございましたので、そういった運送事業者に対して監査法令遵守をより一層求めているためにも、監査体制の強化というのが必要でございます。

一方で、現時点では紙を中心に、アナログベースで監査を行ってきたというのがございますので、そういったものをデジタルも活用して、より効果的に効率的に行っていきたいというふうに考えております。

続いて調査内容でございます。こちら3つございますけども、1つ目がより全体的な話、②、③がその中で特に重要なものという形になっております。1つ目につきましては、やはり監査手法を効率化していくとなりますと、かなり時間がかかるということがございますので、まず、様々な監査の各過程で、どんな問題があるかという課題を洗い出しまして、それぞれの課題に対してどのように監査を効率にしていきたいのかというのを、短期、中期、長期で、それぞれ目標を設定して、対策についてロードマップなどを作って、適切に対応していきたいというふうに思っております。

その中で、例えばこういうことをやっていきたいのが二つございます。

②でございますけども、監査対象の事業者を選んでいく際に、現時点では各運輸支局などで、データを基に対応しているんですけども、そういったものを、モデル的にこういった手法でやれば、より効率的にピックアップできる、そういったものを考えていきたいというふうに考えております。

三つ目でございます。そういった②番の検討を踏まえて、今後の運送事業者に対する監査の考え方なども整理していきたいというふうに考えております。P10については説明以上になります。

#### 【自動車整備課：山村総括】

続きまして、先進安全自動車の整備環境の確保事業についてご説明させていただきます

す。背景のところに書かせていただいておりますが、特に左のグラフ衝突被害軽減ブレーキ、いわゆる自動ブレーキですけれども、こちら新車においての搭載率、ほぼほぼ 100 パーセントとなっております。

このような自動ブレーキ等の先進安全装備が付いている自動車、電動化という流れもございますけれども、電子制御が行われている、この電子制御されている自動車の故障情報を読み出すために、スキャンツールと呼ばれる整備用の読み出し装置が必要となっております。

このようなスキャンツールによる整備、また故障情報の特定によって、このような自動ブレーキ、本来安全性を確保する装置が誤作動して、むしろ事故を起こしてしまうと、そのようなことを起きないようにする。そのためには、整備が確実に実施できる環境の構築が必要ということで、こちらこのスキャンツールの導入支援、また、このスキャンツールの普及促進、自動ブレーキについては新車にほぼほぼ百パーセントついておりますけれども、保有ベースでいくと、まだ六割七割程度の市場での普及状況となっております。これに対応する整備環境普及スキャンツールを普及させていくという上で、何が必要かといった調査、これらをこの事業では行っております。

下半分ですけれども、スキャンツールの導入支援として、特に左側に書かせていただいているところがこのスキャンツールですが、近年の自動車、サイバーセキュリティ等の電子制御に関しても、メーカーが製造時にある意味ブロックするような、そのような設計も行われております。

そのような中で、自動車整備工場ではいろいろな車両が持ち込まれるわけですが、どのようなメーカーや車種についても対応できるような整備環境が必要となってくる。そのためには、このスキャンツールについても汎用化ですとか、高機能化が必要となっております。

そこで、来年度のこの事業におきましては、これまで購入価格の三分の一の補助としておりましたけれども、右側に上下分けて書いておりますが、検査だけでできるといったような単純なスキャンツールは補助率を四分の一として下げる。

一方で、検査整備兼用で使えるようなスキャンツール。こちらを引き続きの補助率を三分の一としつつ、これまでの上限が十五万円だったんですけれども、最大三十万円ということで、このような高機能汎用化したスキャンツールにも対応できるような、そのようなスキャンツールへの補助、メリハリをつけた補助を行っていきたいと考えております。

これによってどんどん普及が進んでいく先進安全自動車の事故を防止していきたいと、

このような事業となっております。以上です。

【技術環境政策課 菊池審査官】

続きまして、技術環境政策課の菊池よりご説明をさせていただきます。本導入補助ですが、交通事故の削減を目的としておりまして、事業用自動車の安全性の向上を図るため、先進安全装置を搭載する自動車に対して購入補助を行うものとなっております。

令和 8 年度では、新たにオートレベリングを補助対象に追加することを念頭に予算要求を行っております。オートレベリングに関しましては、荷物や乗員等によって車両が傾いた際にヘッドライトの光軸を自動で補正する装置となっております。夜間の交通事故については、平坦な交差点や単路で多く発生してございまして、対向車のヘッドライトによる歩行者や自動車の見落とし、発見遅れなどによって発生してございます。平成 24 年から令和 3 年までの 10 年間で、夜間における全車種区分の死亡事故が 1,717 件発生してございまして、オートレベリングはこれらの痛ましい事故の削減に寄与するものと考えてございます。

オートレベリングに関しましては、新型車については令和 10 年 9 月、継続生産車については令和 13 年 9 月に義務化が予定されているところですが、交通事故の削減に向けまして、本導入補助により義務化を待たずして普及促進してまいりたいと考えてございます。ご説明は以上となります。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

それでは 13 ページ、一般会計から自動車安全特別会計の繰り戻しの資料でございます。一般会計に繰り入れられた 1 兆 1,200 億円につきましては、まだ 5,741 億円が繰り戻されていない状況でございます。

令和 6 年度におきましては当初予算 65 億、補正予算 35 億と計 100 億円の繰り戻しでした。令和 7 年度当初は 65 億円となっております。現在、令和 8 年度の事項要求等を要求しているところでございます。

右下に今回参考として積立金の残高を記載してございます。令和 6 年度末は、積立金残高が 1,563 億円となっております。括弧書きで 22 億円とございますが、こちらは当初予算における積立金の取り崩し額でございます。賦課金の導入前は、こちらが約 80 億円であったことを踏まえますと、賦課金導入後は、着実にこちらの取り崩し額が圧縮されているという状況でございます。

続きまして、参考資料を3つ付けてございます。15ページのところですが、こちらはいずれの資料も7月の検討会でも付けさせていただいたものでございます。交通事故の概況といたしましては、右の方に令和6年の死者数2,663人と記載がでございます。

前年と比較すると2年ぶりの減少となっているものの、まだ痛ましい事故が後を絶たない状況でございますので、引き続きしっかりと事故防止対策事業を取り組んでまいりたいと考えてございます。

16ページは、重度後遺障害者の方と介護料の受給資格者数の推移でございます。前回出した資料はまだ令和6年度の数字がございませんでしたので、今回更新をしております。重度後遺障害者の方の数は横ばい傾向となっておりますので、引き続きしっかりと被害者救済事業を行ってまいりたいと考えてございます。

17ページは政府保障事業でございます。こちらは資料としては前回7月に出した資料と同一でございますので、この場では割愛をさせていただければと思います。

続いて資料3、自賠制度の周知活動についてまとめております。まず、令和7年度の自賠制度の広報・啓発活動の実施についてご説明をさせていただきます。国交省では、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付けております。

大きく三つ記載をしておりますが、まず屋外広告といたしまして、若者を中心に、モペットの自賠責加入義務の認知度が非常に低いという現状を踏まえまして、主に渋谷等、若者が集まるエリアで広告を掲載いたしました。写真の通り、壁面広告、標識風の広告等を実施したところでございます。また、左下にウェブ・SNS広告とございますが、こちらは前回委員の皆様方からもしっかりとSNS広告を活用すべきという貴重なご意見もいただきまして、Yahoo!やGoogleのパナー広告等に加えて、SNSでの広報も行っているところでございます。

また、右の方にポスター、リーフレット配布とございますが、今年度新たにリーフレットを作成し、運輸局等関係機関に配布を行う等の広報活動を実施しております。

続いて20ページですが、ナスバの認知度向上に向けた取組について大きく2つ記載をしております。一般国民に対する周知活動につきましては、ナスバの主管支所と地元プロスポーツクラブ等の取組です。イベント等において、ナスバの業務紹介等も併せて行っているところでございます。また、幅広い世帯層に向けた広報の取り組みといたしましては、今年の8月に国交省で「こども霞が関見学デー」を実施したところですが、ナスバちゃんにも出ていただいて、ナスバの取り組みを周知したところでございます。

その他、テレビ番組、CM等を活用した広報につきましては、本年度下期で取り組む予定です。アウトリーチの周知活動について、大きく3つ記載をしておりますが、まず日弁連に対する取り組みといたしまして、今年の7月に日弁連の相談センターの弁護士の方向けの研修におきまして、ナスバの被害者支援制度に関する取り組みを紹介いたしました。

また、被害者支援に関する情報発信につきましては、被害者救済に係るポスター、チラシを地方公共団体、警察、また医療機関等、関係機関に配布しているところです。このほか、ソーシャルワーカーに対する取り組みといたしまして、今年の6月に日本医療ソーシャルワーカー協会全国大会におきまして、ナスバの広報ブースを出展しております。

こうした取り組みを、本年度・来年度も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、※印のところに記載がございますが、効果検証につきましては、これまでは「被害者救済を行うナスバの認知度三割以上」を目標としておりましたが、自賠制度そのものの数値としても、しっかりとアウトカム指標を置くべきだということで、今年度より「自賠のポータルサイトのアクセス数を広報強化期間は約2倍以上」として、新たにアウトカム指標を設定したところでございます。

達成に向けて、紙の媒体だけではなくて、自賠のポータルサイトにアクセスいただけるような取り組みを図ってまいりたいと考えております。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。これまでのご説明に対してご意見などございましたらお願いいたします。なお、冒頭に事務局よりご説明がありましたが、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、発言を希望される際にはチャット機能にてお知らせください。

私が指名いたしますので、指名されましたら、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。それでは、どなたからでもご意見ご質問等をいただければと思います。

榎委員お願いいたします。

#### 【榎委員】

はい、よろしいでしょうか。

まず、最初に簡単な確認をしたいのですが、資料 11 でご説明があったように、OBD というのは非常に重要だと思っているわけですが、この OBD というのはコネクタの部分を示している名称でもあってですね、OBD1 とか 2 とか、そういったバージョンがあるわけなんです。

そういう意味で、この OBD、全体の意味を示しているのかもしれませんが、OBD と OBD1 とか 2 とかでですね、そういったものの差というのはどういうものかというのをちょっと最初にご質問したいのですが。

**【藤田座長】**

はい。どうでしょうか。それでは整備課よろしく願いいたします。

**【自動車整備課：山村総括】**

はい。榎委員ご質問ありがとうございます。

おっしゃるとおり、OBD1 と OBD2 コネクタの違いというものがございます。

先生よくご存じのとおりかと思うんですけれども、かなり古い車両には、従来 OBD1 が使われておりました。ただし、もう現在の車両、かなり以前からですけれども、OBD2 が排ガス対応の関係上ですね、もうすでに義務化されております。

ですので、現在この OBD ポートを使う前提としては、OBD2 のコネクタを前提にこちら考えられております。以上です。

**【榎委員】**

はい、ありがとうございました。では 2 点目なんですけれども、資料の 16 になります。

この統計データというのは警察庁のデータですので、そうかなというふうに見えています。一方で、内閣府の第 11 次の交通安全基本計画というのを見ると、年間の 24 時間死者数を 2,000 人以下とするというふうに説明されているんですね。

このグラフでいくと、2,500 から 600 ぐらいで、2,000 人というものに対しては、まだかなり乖離しているかなというふうに思っております。

質問なのですが、被害者を増やさないためには、この死者数だとか重症者数というものをより低減していかないと、この目標値には到達しないかなと思っております。車両とか道路を管轄する国交省として、この目標達成可能性についてどういうふうに考えているのかというのを伺いたいです。その中で、例えば被害軽減ブレーキというのは、これを

取り付けることで、数百人レベルで死亡者数を低減できるかなというデータもあったように思うんですけども。現在の ASV 技術の中でどんな次の被害軽減ブレーキに近い次世代の優れた技術があるのか、それからですね、被害軽減ブレーキは非常に効果的なので、その技術の高度化っていうのも視野に入れておく必要があるのかなと思っております。

例えばですね、先日、兵庫県で十数台、1 台の高齢ドライバーの車が突っ込んでいて、かなりひどかったと思うのですが、ひどい事故でありながら、ドライバーだけが亡くなっていたように記憶しております。同乗していた高齢者の方が、ドライバー自体に意識がなかったよという話ですので、個人的にはまだわかりませんが、ひょっとしたら事故の前に心疾患等で亡くなっていたかもしれないですね。

そういうことを考えると、こういうドライバーがどういう状況で運転しているのか、意識がなくなった際には自動車側が自動運転車の様に自動的にブレーキをより強くかけるのだとかですね、そういった技術も既にあると思っております。

そういう意味で、国交省としてどういうふうにお考えなのか、目標の達成と達成するための技術でこんなものがあるよというのあればですね、お伺いしたい。以上になります。

#### 【藤田座長】

ご承知でしょうかね。そもそも内閣府の計画ですので、所轄外でちょっと直接的な答えは難しいかもしれませんが、保障制度参事官室から、可能な範囲でご返答をお願いします。

また、関係する部署ありましたら、ぜひそちらもお進め回答ください。

#### 【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

榎委員ありがとうございます。15 ページの資料につきましては、おっしゃるとおり、交通事故の概況といたしましては、内閣府の第 11 次交通安全基本計画の中では、目標として 24 時間死者数を 2,000 人以下とすると定められております。実際のデータとしては、令和 6 年の死者数は 2,663 人、また令和 5 年は、こちらの数字は記載ありませんが、2,678 人と、いずれも 2,000 人を超えている状況でございます。交通白書等の記載の中では、「4 年連続で過去最悪の昭和 45 年の 16,765 人の 6 分の 1 となった」という記載がございますが、2,000 人という目標に対しては、未だ現実としては、一定数の死者数が発生していると認識をしております。

また、国交省におきましては、「事業用自動車総合安全プラン 2025」を定めており、前

回 7 月の資料の「事故防止対策事業の 6、事故防止対策事業の拡充」において、アウトカム設定をしているところでございます。

具体的には、令和 7 年までに事業用自動車に第一当事者の自動当事者の事故、交通事故について死者数を 225 人以下、また人身事故件数を 1 万 6500 件以下に減少させるというアウトカムを設定してございます。

こちら令和 6 年の実績といたしましては、死者数 286 人と一定数が発生している状況です。なので、目標と、実際のデータを踏まえて、どのような形で取り組んでいくかというところは課題であると認識をしてございます。

こちら、もし安政課等原課の方から補足等ありましたらお願いできればと思いますが、いかがでしょうか。

#### 【安全政策課：溝手総括】

ただいま、保障室様からもご紹介いただきました事業用自動車の安全対策については、当課の方で取りまとめを行っております。交通事故全体につきましては、やはり内閣府様ということがございまして、我々だけでなかなかコメントは必ずしもお答えは難しい観点もございすけども、そういった内閣府様を中心の議論の中で、我々としても特に事業用自動車の事故防止については様々検討を行っているということでございます。

ご案内通り、事業用自動車についても 5 年前に設定した目標値に対して、なかなか達成度合いが難しいではないかということは、こちらの持っている別の検討会でもそういったご指摘いただいているところでございます。

一方で、特に事業用自動車の交通事故というのは、減らしていかないといけないということから、様々な対策を行うとともに、次の目標についてはどのようにするかというのをまさに議論を行っているというところでございます。

例えば、先ほど説明させていただいた監査もございすけども、先ほど委員からもそういったドライバーの方の急な病気という話もございましたけども、運送事業者の方へのアプローチという観点では、安全政策課の方で、例えば心疾患など、そういった健康起因事故に対する対策というのを議論させていただいておりまして、例えばそのガイドラインを策定するなど、そういった運送事業者の方に対する周知なども行っているというところでございます。

そういった対策を続けまして、引き続き、運送事業者の事故を減らしていきたいというふうに考えております。以上、安政課から補足となります。



【技術・環境政策課：菊池審査官】

すいません。あの技術・環境政策課ですけれども、こちらからもよろしいでしょうか

【藤田座長】

お願いします。

【技術・環境政策課：菊池審査官】

はい、ASV 技術に関してご意見があったかと思いますが、まず自動車アセスメントというものをナスバと連携してやってございまして、こちらユーザーがより安全な自動車を選ぶことができるように、安全性能を評価して公表するものとなっております。

この中で先ほどお話のありました衝突被害軽減ブレーキに関しましては、今後、交差点における対車両の出会い頭ですとか、対二輪の右直、こういったシナリオを対象に高度化を図っていきたいと考えております。

また、その他ドライバーが意識不明の状態になった際の事故ということでお話があったかと思いますが、こういったものへの対応といたしましては、ドライバーモニタリングシステムと言いまして、カメラによってドライバーの異常を検知して、警報なり制御するようなシステムになっておりますけれども、こういったものも今後自動車アセスメントの対象に追加して、検討していければと考えております。

この制御をやるという点については、現状どこまでドライバー異常の検知ができるかといった課題があるかと思いますが、その辺は引き続き、検討してまいりたいと思っております。以上になります。

【藤田座長】

どうもありがとうございました。槇委員よろしいでしょうか。

【槇委員】

結構なのですが、12 ページを少し開けてもらえますか。ありがとうございます。

今ご説明があったように、この①、③、特に③は、先日首都高か何かでトラックが突っ込んで車両火災で何名かの方が亡くなった裁判があったかと思うのですが、そういったものにかなり有効な手立てではないかなと思っております。

こういった形でちゃんとリストアップされていますので、今後良くなるのだらうなと思うのですけれども、行政として車両搭載率向上に対してより加速していただけるとありがたいなと思っております。どうも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。

ご意見も承りました。それでは続いて桑山委員にお願いいたします。

【桑山委員】

家族会の桑山です。今日はよろしくお願いします。

4点ほどお聞きしたいことがあります。資料2の7ページのところ、千葉療護センターの機能強化のところの、いわゆる図面は今年度末に出来上がると考えればいいのでしょうか。もし今年度末に出来上がれば、一部いただけたらと思っていました。

あと、同じ7ページのイのところです。要求額が減っていることになっています。先日の事前の打ち合わせの時にもお聞きしたのですが、主にショートステイのことだというふうに聞いているのですが、もう一度ご説明をお願いできたらなと思います。

あと9ページのところです。一番上の短期入院協力事業が補助対象経費と拡充について記載されているのですが、これ以前の重点化政策の効果があるのかどうかをお聞きしたいことが1つと、送迎用車両の購入費、あるいは人件費もあるとお聞きしたのですが、これは例えば車両で言うと、例えば50パーセントとかそういった割合と考えればいいのでしょうかということです。

もう1つ、同じ資料の上から3つ目の、自動車事故被害者受入環境整備事業のところです。これは今まで4年で逡減されていたというのがあるのですが、逡減の撤廃ということは、基本的にはずっと可能であると考えればいいのでしょうか。以上です。

【藤田座長】

いずれもこれは保障室でしょうかね。お願いいたします。

【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した。4つご質問いただきましたので、順にご回答させていただきます。まず千葉療護センターでございますが、令和6年度、7年度で設計を行って

おりますので、図面等につきましては、完成しお出しできるタイミングでお渡しできればと考えてございます。

2点目の要求額につきましては、9ページをご確認いただければと思いますが、短期入院・入所協力事業、また受入環境整備事業、在宅療養環境整備事業の大きく4つ事業がございます。

下の表を見ていただきますと、事業によっては、3割程度の執行率でございました。令和6年度の効果検証においては、執行率の低さを踏まえ、本検討会の委員からも、「執行率が低いものに対しては、予算額を見直すべきではないか」というご意見も頂戴をしていたところでございます。委員からのご意見を踏まえて令和8年度要求につきましては、この4つの事業の中で、例えば短期入院協力事業につきましては、令和7年度の予算は1.5億円であったものに対して、1.3億円という形で減らしております。

また、受入環境整備事業につきましては、令和7年度4.9億であったものに対して、執行率を踏まえて令和8年の要求額としては4億円になってございます。他方で、在宅療養環境整備事業につきましては、執行率が52パーセントという状況ですが、令和7年度事業の拡充を行っておりますので、令和7年の予算金額は2.1億円でしたが、こちらは令和8年度は拡充を踏まえて、2.2億円という形で微増をしております。

トータルとしては、執行率の増減を踏まえて、全体としては下がっているところですが、効果検証の7割以上という目標が達成できるように、令和8年度予算要求の金額を設定したところです。

3つ目のご質問につきましては、短期入院入所など重点化の効果はあるのかといったところでございます。こちらは、令和4年度以降の利用率の推移を確認したところ、利用者の延べ人数自体は、おおよそ横ばい傾向であるということが分かりました。

他方で、令和6年度の受入実績につきましては、延べ人数は横ばいなのですが、リピーターの数が増えているといった分析もございましたので、現状に加え、執行率がなぜ上がらないのかということも踏まえまして、本年度、調査事業を行っているところです。

具体的には、介護料の受給者の方に対して、短期入院の利用を行わない理由等をヒアリングするとともに、例えばお試しで入院できるような形の取り組みであれば利用いただけるのか等も含め本年度実施しているところです。調査事業の結果も踏まえて、しっかりと対応してまいりたいと考えてございます。

送迎用車両につきましては、こちらは補助としては50パーセント補助でございます。

4点目の通減措置の撤廃につきましては、自動車事故被害者の受入環境整備事業は、4

年目から逡減するという事業でしたが、令和８年度からは逡減措置の撤廃を行う予定です。以上でございます。

【藤田座長】

桑山委員よろしいでしょうか。

【桑山委員】

はい、どうもありがとうございます。１つはやっぱりなかなか執行率が低いというのは、基本的には人件費に対する助成が少ないからだとは思っています。

ショートステイもやっぱり、預けるのが不安になるというのは、病院施設での特に夜間の人員の手薄さみたいなことが不安としてあって、そういったことが利用率の低さに結びついていると私は思っています。

来年度もそういった調査をされるということなので、また、その辺のことが明らかになるのだろうとは思っているのですが、また、よろしくお願いします。

受入環境整備事業なのですが、これはもう撤廃するということは、もう基本的にはずっと半永久的にと考えればいいのですか。また情勢が変わればまた変わったりするということになるのでしょうか。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。受入環境整備事業につきましては、令和８年度に逡減措置の撤廃を要求しているところでございますので、こちら可能になればその後永続的に可能といった状況でございます。

ただ、将来的に事業内容の変更等何かあればというところはございますが、今の時点では、永続的に事業を活用できると考えてございます。

【桑山委員】

はい、分かりました。どうもありがとうございます。

【藤田座長】

はい、ありがとうございました。それでは次に麦倉委員お願いいたします。

【麦倉委員】

はい、麦倉です。よろしくお願いいたします。

まず、社会復帰促進事業について、こちらも逡巡措置の廃止ということで、事業の継続性というところを考えると、事業者の方から非常に要望の大きかった内容になりますので、これを1,000万円とするという逡巡していかないということで位置づけてくださったことは、非常に中長期的な展開として期待できるので、評価したいと思います。

また、まだ検討中ということでもありますけれども、資料の1番最初の2ページの部分で、今後の自立訓練事業から、就労支援B型への移行支援等を検討に入っただけということ、医療から福祉というところによりやく今回の事業でつながったところで、そこから先に就労、完全に社会復帰というところを目指すというところを考えると、非常に大きな位置づけとなっていくであろうと思いますので、大いに期待したいところです。

そうした流れが一旦できますと、移行というところで制度設計に一本線が通りますので、またここで改めて新しい制度設計、それから効果測定というところが可能になってくるとと思いますので、どうぞ長期的なフォロー体制を確立していただけるとありがたいなというふうに思います。

もう一点ですけれども、先ほど桑山委員からもご質問とご指摘のあったところですが、受入環境整備事業については、事業の一番初めの開始の時に加算がついて、それがもう一度逡巡措置というのが入って、おそらくこれで受け入れられると前向きに考えてくださった事業者たちが二の足を踏んでしまう状況になっていましたので、逡巡措置が完全に撤廃されるということは、非常に大きな安心材料になります。

こうしたところをぜひ実現していただければというふうに考えております。

最後、アウトカム指標をどういうふうに測定するかなのですが、現行では受入件数、それから執行率というのが、本当にそれのみで見ている状況です。これらで見るのも大事な事業なのですが、なかなか執行率が伸びないと。伸び悩みの部分はなぜなのかということは今調べてくださっているところではありますが、もうちょっとアウトカム指標を、ご家族がどれぐらい安心感を得ているかというような満足度の調査ですとか、QOLの指標を作るとか、あるいは再入院の率が低下しているとか、もう少し柔軟なアウトカム指標を作っただくことによって、執行率が低いから、ちょっとこの事業はどうなのだろうかっていうような、それだけの議論になっていかないように期待したいと思います。

最後にナスバの認知向上に向けた取り組みというところで、医療ソーシャルワーカーの全国大会に行かれたということも、地道な取り組みなのですから、非常に効果的だと

思いますので、今後もこうした取り組みを期待したいところです。以上です。

【藤田座長】

ありがとうございました。いずれも保障室でしょうか。大変よくやっているという感想も多かったのですが、一部リクエストもありましたのでお答えをお願いします。

【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。また、社会復帰促進事業につきましては、委員もお務めいただき感謝申し上げます。事業の拡充につきましては、今回の通減措置の撤廃をはじめ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。

長期的なフォロー体制の確立につきましても、特に社会復帰促進事業はモデル事業でございますので、事業者様のニーズ等も踏まえながら今後検討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、おっしゃるとおり、受入件数といった数字でしか測っていないところですので、いただいたご意見も踏まえて、こういった形で設定ができるかというところも踏まえて検討してまいりたいと考えてございます。

また、ナスバのアウトリーチについてのご意見もありがとうございます。引き続きナスバと連携の上、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。それでは金子委員お願いいたします。

【金子委員】

ご説明の機会をいただきましてありがとうございます。この事業は、自賠の積立金、そして賦課金を使う事業ということですが、これを活用して被害者の支援に当てていくということで、大変我々としても頼りにしている事業でありますので、そういった観点から5点申し上げたいと思います。

1点目は、9ページ目のかねてから予算の乖離については問題提起をさせていただいておりますけれども、実態を踏まえながら、予算と実績との乖離を詰めていくという検討をいただいたことに感謝をまず申し上げたいと思います。

2点目は、10ページ目、前回からありました事業11ですね、過積載・過労運転防止事

業についてはですね、ご要望に対してご丁寧に対応いただき、アウトカム指標も効果の期待できるようなものを検討いただいているということで、この点感謝を申し上げたいと思います。

ただ一方で、今回でいうと、10 ページの新規事業ですね。貨物軽自動車の件ですけども、どこまでを自賠責の積立金を使ってすべきなのかやっぱりある程度整理をしていかないと、なし崩しになっていく懸念は払拭できていないと思います。限られた原資ですので、だからこそ有効な、効果的なものに集中投下をしていくべきだと思います。

現状で言うと、この法令順守の監査のところまで予算を充てていくということにする例えですが、「風が吹けば桶屋が儲かる」といったときに、風を吹かせないところまでも含めると、全部がこの事業の対象になりかねない。事務局への改めてのお願いですけれども、こういった「考え方、観点、守備範囲」で、事業の検討の対象にするのかといったものを、いま一度、検討をしていただきたいと思います。

そして3点目は、11 ページ、12 ページの事業の9と3、特に事業の9のところになります。この先進安全技術またそのASVの導入といったものは今後も増えていくことが想定されます、この現場での整備環境というのはだんだん厳しくなっているところもありますので、事業9は少し予算が減っているように見え、これが適正な予算措置であれば納得しますけれども、そうじゃない場合であれば、この継続的な安定した整備事業を維持できるような、補助と言いますかサポートをぜひ引き続きお願いしたいと思います。

そして、19 ページの広報の関係、先ほど意見ありましたけれども、ここも広報に限らないのかもしれませんが、モペットですとか電動キックボードの自賠の加入率が依然としてやっぱり50パーセント程度しかないっていうのが、かなり深刻な課題、問題ではないかというふうに思っています。

そこを何とか加入率を上げるための措置を講じていく必要があるのではないかと考えます。

最後ですけれども、5点目は、いつも申し上げている13ページに戻りますが、自動車安全特別会計の繰り戻しです。5,741億円まだ残っております。このままだいぶ減ってきたとはいえ、80年近くかかる計算になります。これでいいのかといったところは問題意識を持って引き続きしっかり全額返済に対応いただければと思いますし、そうじゃないにしても、かねてから申し上げているようにロードマップを引いて、何年間、何年後にはしっかりと返すと、こういった共通認識を立てるようなコンセンサスも取っていただけるように努力いただければと思います。

以上になります。よろしくお願いいたします。

【藤田座長】

何点もご意見いただきましたけれども、一番多く関係するのが保障課だと思います。予算の割り振り含めて、まず保障課に回答をお願いして、その後一部について担当の課ですね、例えばスキャンツールについて整備課などからご意見いただければと思います。

まず、保障課から答えられるところ、お願いします。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

金子委員ありがとうございます。ご質問5ついただきまして、まず1点目からご回答させていただきます。

1点目、9ページの予算の実績と乖離につきましては、かねてから本検討会でも金子委員をはじめ、委員の皆様方からご指摘いただいたところでございます。

予算の見直しとともに、事業の拡充を行い、アウトプットの達成にむけて引き続きしっかりと取り組んでまいりたいと考えてございます。

2点目につきまして、予算の関係でございます。自賠の財源が自動車ユーザーからのものであるということを踏まえて、なんでもかんでも行うのでは違うのではないかというご意見、ごもっともでございます。令和4年の法改正のときにも、一般会計と特別会計の区分けについては議論をされておりました。

当時は国として最低限備えなければならないものは一般会計で実施をする、例えば交通安全対策の立案や信号機の設置等は一般会計で行い、その上で、特別会計につきましては、当事者である自動車ユーザー、また運送事業者の方々が、安全な自動車で高度な運行管理の仕組みを積極的に選択できる取り組みをすべきだということで、交通事故の加害者にも被害者にもなりうる自動車ユーザーに利益するものは、共助の仕組みとして特別会計を財源に事業を実施するとされたところでございます。

現在は被害者保護増進等計画に基づいて本事業を行っております。ただ、事業によっては金子委員はじめ、この事故防止対策事業を特会予算で行うべきなのかというご意見もあることは重々承知してございます。事業の必要性、背景、効果検証等に関しては、これまでと同様に丁寧に説明を行った上で、効果検証も踏まえ、これはやはり事故防止政策事業で結果を踏まえて違うのではないかといいところがあれば、委員のご意見も踏まえて取り組んでいくべきと考えてございます。



また、来年度は、令和9年度以降の被害者保護増進等計画の策定期間でございますので、金子委員からのご意見もしっかり踏まえまして、対応したいと考えてございます。3番のASVのところは、後ほど原課から回答する形とさせていただきます、19ページの広報の関係でございます。

金子委員おっしゃる通り、モペットの加入率については、一部アンケートによれば約5割と低い状況であり、事故等も発生しております。19ページに記載している広報の取り組み以外にも、例えば警察と連携をしてモペットの取り締まりに際し、保障室の担当者も同席をして、自賠責加入促進のリーフレット等を渡すといった取り組みも今年度から新たに実施をしているところでございます。

また、ナスバの周知につきましても、運転免許センター等で動画を流していただく等、警察にも依頼の上連携しているところです。引き続きしっかり取り組んでまいりたいと思っております。

最後、繰り返しでございますが、5,741億円がまだ繰り戻されてない状況です。令和8年度予算要求において、まさに財務省と協議を行っているところでございます。金子委員からロードマップというお話もございました。ご意見も踏まえて、財務省と協議を進めてまいりたいと考えてございます。

保障室からは以上でございますが、11ページのASVのところにつきましては、整備課から補足等お願いできればと思います。

#### 【自動車整備課：山村総括】

はい、ありがとうございます。こちら11ページの予算規模に関してご質問いただいたと認識しております。こちらの事業については、令和4年度まで2億円の規模で行ってきたものを、令和5年度、令和6年度に約6.8億円に増額、右肩にあります3.6億と10.5億、こちらを合わせた14億、補正で10億というのが大きかったのですけれども、これが直近の補正と今年度の予算という規模になっております。

この補正なのですけれども、昨年度OBD検査、整備だけでなく検査自体が始まったこともあり、執行率がもちろん100パーセントだったのですけれども、その予定6ヶ月程度の公募期間中、3ヶ月でなくなるといったような事象が昨年度生じた、これを踏まえての補正予算での10億ということになっております。

今申し上げた検査の開始ということでの需要があったということもあり、それぐらいの予算としていたのですけれども、令和8年度につきましては、その当初の分でいくと8.7

億、こちらも当初の予算としては増額で要求させていただいております。そちらが先ほど申し上げた、やはりメリハリをつけて、金額規模のみならず、時代に合わせた車両に対応した整備ツール、スキャンツールにしていかなければいけないだろうと。そういったことで補助率ですとか上限額を見直して要求をさせていただいております。こちらも現在、財務省と協議中という状況となっておりますけれども、委員からいただいたようなご意見も踏まえてですね、より適切に整備環境を構築していくために、引き続き検討してまいりたいと思います。

以上です。

**【藤田委員】**

どうもありがとうございました。金子委員よろしいでしょうか。

**【金子委員】**

ありがとうございます。出すべきじゃないっていうのも、出すべきだっていうのも、どちらも必要なところに必要な原資をしっかりと投下してほしいという考え方ですので、今の事業9については、それが当初予算だと増えるということですけども、グロスとして充足する分についてしっかり充てていただければと思います。

ありがとうございます。よろしくお願いします。

**【藤田座長】**

はい、どうもありがとうございました。それでは小沢委員お願いいたします。

**【小沢委員】**

一般社団法人関東交通犯罪遺族の会の小沢でございます。発言の機会をいただきありがとうございます。私の方からは6点お話をさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

まず1点目でございます。こちらについては前回もお伝えさせていただきました相談支援業務についてのお話でございます。まず、090 または 080、070 の番号をぜひ変えていただきたい。いわゆる 050 ではない番号にさせていただきたいということで、ぜひお願いしたい。そして、1 団体につき 1 回線の普及になっているのですが、1 団体で一人だけが電話を使っているというわけでもないですし、当事者団体なので、様々な地域の中で電話を受

け取っている。当会であれば、私は埼玉県、またもう一人の相談支援業務をしているものは埼玉県のまた違う北部の方にございますし、また東京都でも相談支援を行っています。そのため回線をぜひ複数いただけたらありがたいなというお話でございます。

2点目は、2025年の9月17日に毎日新聞より民間の犯罪被害者支援団体の約4割が赤字だという報道がされました。で、何が言いたいかと言いますと、この予算の削減に伴って、相談支援業務の時間帯で民間団体自体が減っているのですね。

どういうことかという、約10時から16時までの相談支援業務の時間帯になっている。それ以外の相談支援が全て遺族団体や当事者団体に降りかかっているというのが現状なのですね。そのためまず一つは、この全国に散らばっている民間団体に対しても、相談支援業務を交通事故だけ特化して支援をしてもらえないか、その支援金を割り当てていただけないかというのを検討していただきたいなと思います。

と言いますのも、約7割が性犯罪の相談支援業務なのですが、この間ですね、交通事故の遺族の方が相談したら、ちょっと今業務が多すぎて交通事故は手が回らないと言われたそうです。これだと、そもそも交通事故の当事者や遺族が支援してもらえないのですね。さらにその遺族団体が全てできるかといったら、まだまだそこまで手が回らない団体も非常に多いので、ぜひその民間団体さんの方にも支援を拡充していただきたい。また、財源が余っておりますので、そこをぜひ使っていただきたいなと思います。

その相談業務の中のもう一つが、現在、日中、夜間での業務に分かれているのですけれど、私自身もそうですが、それ以外の当事者が一番相談支援を受けているのって深夜帯なのですよね。なので、昼間、夜間、深夜っていう形で時間帯を分けて金額を設定していただきたいと思っています。

なぜかといったら、深夜帯のバイトに対してであっても、やっぱりプラスの金額にされている中で、ほとんど変わらない金額で支援をしているというのは非常に負担が大きいと思いますので、3枠にしていきたいというものが1点でございます。

2点目がインターロック、それから高齢ドライバーの死亡率、それからこの間、首都高での事故がございまして、その車両事故、車両火災があった、槇委員がご指摘している件が何件か入っているんですけど、この事案、この車両火災に関しては、あいの会で実は相談支援業務を行っておりました。その中でご遺族の方がおっしゃっていたのが、やはり技術の革新がなければ、なかなか病気が発作的に起きてしまったときに車が止まらないという状況が、やはり今後不安だと。そしてそれを高齢ドライバーにも言えていて、この間、六十代の男性が、高齢と言えないかもしれないんですけど、心臓発作が原因で人を

はねてしまった。

この場合、やっぱり技術が促進していれば、この事故が未然に防げたのではないかと思います、やはりだんだんでいいですので、技術の促進をより加速化するようぜひお願いをしていただきたいと思います。また、現在インターロックがですね、バスや事業用ドライバー、事業用自動車には使われている、トラック、バス、タクシーにはありますが、普通車にはないんですね。ですが、やはりまだまだ飲酒運転が非常に多い、死亡事故を起こしていないだけで非常に多いというのが現状でございます。ぜひ普通車にも搭載をしていただけるよう普及をしていただけないかというお願いでございます。

そして3点目でございます。こちらは自動運転への過度な過信について、前回も全く違う委員の時に言わせていただけたかなと思うのですが、本当にCMなどで手を離して運転するってということが過信につながってしまっていて、運転中の着替え、または靴の履き替え、または漫画本を読んでいる。この間もあったんですけど、自動運転だからということで着替えをしている最中に、事故を起こしてしまって、ハンドルを思いっきり切ってしまったんですね。それがやっぱり完璧な自動運転ではないですから、危険で、ハンドルを切ったのかどうか、自動運転ではないので、しっかりと理解できていない。なので、やっぱりその過度なCMであったりだとか、過度な広告をちゃんと見極めていただきたい。そして、自動運転という言葉ではなく、アシスト運転などの言葉に変更していただくことで、過度な過信が現在の段階では、していただきたいというものでございます。少しでも交通事故を軽減するために、ぜひご検討いただけたらと思います。

4点目でございます。高次脳機能障害の社会復帰促進事業についてでございますが、1点、なかなか高次脳機能障害の社会復帰でも、高次脳の状態に応じて社会復帰が難しい、または長時間できないのに長時間の粹しかできませんという方も非常にいたりして、なかなか一般企業に対して取り入れてもらえない方もいます。

本当にこの段階が非常に多い、複数あるというか、普通に見えて普通じゃないっていう方もいれば、明らかに高次脳機能障害という方もいますので、その中で少し粹を何粹かしっかりと作っていただくことで、少しでも社会復帰をしていただけたらいいなと思います。

そしてその中に、できるのであれば交通事故遺族の方のリワークも入れていただきたいと思います。といいますのも、やはり遺族となりまして、うつや長期的に集中ができないという方が多くいますので、そのような精神疾患を抱えてしまった方に対して、そもそも仕事ができないではなく、少しずつでも社会復帰をしてもらいたいという思いを込めて、

ぜひこの社会復帰促進事業の中に遺族のリワークを入れていただきたいというものが1点でございます。

そして5点目でございますが、現在この委員の中にそのグリーフワークの専門家、心のケアの専門家がちょっといらっしゃらないということで、日本損害保険協会さんの方でも支援いただいている、関西学院大学の赤田ちづるさんなどをぜひ専門家として入れていただけないかと思っております。

何しろこの遺族のケアというものが全然この中に入っていないで、どうしても私一人だけが遺族の支援についてお話をさせていただいていますけれど、グリーフというのは遺族だけではなくて、当事者にも当たるものでございます。そして今非常に大きく発展、病的にも発展し、だんだんと減らしていこうというような段階に入ってきていると思いますので、ぜひ委員の中に入れていただきたいなと思う次第でございます。

そして最後に6点目でございます。今年、愛知で起きた妊婦さんが死亡した事案の事故についてでございます。これは妊婦さんに関しては被害者の認定がされているので、保険の支払いも対象ですし、刑事裁判の対象にもなっているのですが、事故後に救急搬送されて緊急帝王切開で、カイザーで生まれた子供に対して、生まれた子供が被害者として認定されていないんです。

無車検、無保険とかひき逃げとかが国で保障されているのに、生まれてくる子供、胎児は物であるということを言われているのですけれど、そこが認定されていないんですね。実は私自身、2008年に飲酒運転の事故でこのあいの会を立ち上げているのですけれど、2007年、いわゆる1年前に、実は私もお腹の赤ちゃんを交通事故で失っています。

本当にその時に言われた言葉で、お腹の赤ちゃんに対して被害の救済をしていただけないんですかということを言いました。全身麻酔でオペをして、入院をして、その部分はじゃあ補償します。けど、お腹の赤ちゃんって言っても、あれは物なんでって言われたんです。お腹の赤ちゃんを妊婦さんは人として大切に育てて、医療の中でもその人として見て、人として、それこそ治療もされる。現代の世の中に、ものなのだということを言われたとき、非常にショックでした。ぜひこの国の中で、被害者がお腹の赤ちゃんが被害者として認められないままでいいのか。

本当これについては、ぜひ国土交通省で検討していただきたい課題でございますので、ぜひ一度この妊婦さんの事故に対して、生まれた子どもに対しての救済をぜひ検討していただきたいと思います。私からは以上でございます。

どうぞよろしくお願いいたします。

【藤田座長】

はい、どうもありがとうございました。いろいろありましたけれども、一番多く関わるのが保障室です。保障室からお願いして、あとインターロックとか自動運転は技術・環境政策課でしょうか。もし何かあればご返答お願いします。

自動運転の宣伝のあり方みたいなものになると、そもそも対象かという、非常に微妙かもしれませんけれども、最初に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した。6ついただきまして、1つ目からお答えさせていただければと思います。

相談支援の電話番号につきましては現在検討中ですが、一団体一回線ではなくて複数化というご要望もございましたので、こちらをあわせて今後の検討してまいりたいと存じます。

また、民間の犯罪支援団体の方の4割が赤字だというお話がございました。相談支援業務は小沢委員おっしゃるとおり、予算としてはしっかり確保をしている一方で、まだ14団体にとどまっているという現状もありますので、お話しいただいた団体において、例えば交通事故に特化した団体に活用いただくことができるのかということも検討してまいりたいと考えてございます。

また、深夜の枠をとというご意見もございました。相談支援業務は、毎年事業内容の拡充を行っているところでありますが、委員のご意見も踏まえ、検討してまいりたいと考えてございます。

4番の社会復帰促進事業につきましては、高次脳機能障害の方の段階が複数ある点につきまして、おっしゃる通りかと存じます。モデル事業でございますので、事業者の皆様、また有識者の方々のご意見等も踏まえまして、この事業のあり方についてもしっかり検討してまいりたいと考えてございます。

また、遺族の方のリワークというお話もございました。現時点においては相談支援業務の中でということではございますが、どのような形でできるか検討してまいりたいと考えてございます。

5つ目の心のケアの専門家の方も検討会の委員に入れるべきではというご意見につきましては、検討会の委員の構成等に関わることでございますので、一旦ご要望として頂戴させていた

だければと思います。

また、最後の愛知県の一宮の事故につきましては、当方も承知しているところでございます。今回の一宮のケースにつきましては、不幸にも妊婦の方が亡くなってしまい、嬰兒につきましては、後遺障害を負って現在治療等を受けている状況であると伺っております。自賠法においては、嬰兒は交通事故被害者として扱っており、後遺障害につきましても、被害者として金額、4,000 万が上限でございますが、措置を行う制度となっております。今回の一宮のケースに関しては、今まさに裁判が行われているところではございますが、後遺障害を負った嬰兒に関しては、例えば介護料の支給等々自賠法上の交通事故被害者への救済事業等ございますので、しっかりと対応してまいりたいと考えてございます。当室からは以上でございます。

【藤田座長】

追加でもしなにかご説明がございましたらお願いします。

【技術・環境政策課：菊池審査官】

すいません。技術・環境政策課ですけれども、技術開発のところでご説明よろしいでしょうか。

まず1点目、ドライバーの状態異常に伴う事故に関してですけれども、こちら先ほど横委員にもご回答させていただきました通り、自動車アセスメント事業等を通じまして、ドライバーモニタリングといったドライバーの状態異常を検知できるような技術の開発ですとか、普及に努めてまいりたいと考えてございます。

続きまして、アルコールインターロックですけれども、こちら飲酒をされない方もおられますので、社会的受容性という観点から慎重な検討が必要とは考えてございますが、一方で運転操作ですとか、先ほどのドライバーモニタリングといった技術によって、飲酒運転であることをその検知をして通知をするような技術について検討していければというふうに考えております。

技術的な課題、ハードルはあるかと思いますが、自工会とも連携をして、取り組んでいければと考えております。

最後に自動運転の過信に関してですけれども、おっしゃる通りですね。昨今、ハンズオフでの車線維持といった自動運転に近いような運転支援機能が出てきておりまして、こういうものについては私どもとしても非常に問題意識を持っております。こういった

ものがいわゆるその自動運転と誤認されぬよう、今啓発を図っているところでございますので、引き続き啓発に取り組んでいきたいと考えてございます。以上です。

【藤田座長】

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】

ありがとうございます。1点のみ、その一宮の事件ですが、あいの会で今相談支援業務をさせていただいております。また私自身も胎児事故の当事者でもあるということから、ぜひ日本損害保険協会さんがこの中に入っているのであれば、ぜひ保険会社に対しての言い方、伝え方の注意喚起をぜひしていただきたいなと思っております。胎児は物であるとか、胎児は自賠法の中では認められているが、なかなか認知がされていないのかなという点がございますので、ぜひ注意喚起を再度していただけたらと思います。

本当にこのような形で胎児の事件、実はこの一宮だけではなくて、複数件あいの会で相談いただいている、本当に多くの方が保険会社からの二次被害に非常に困っていらっしゃるのです。小さなことの積み重ねですけど、このようなことで二次被害を起こさないというような取り組みを、ぜひ改めて検討していただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。皆様ありがとうございました。

【藤田座長】

ありがとうございます。

胎児の問題は、それ自体は、国交省の問題というより、日本の法律一般の問題で、まだまだ法律家が非常に無神経で、に「胎児はものである」という教え方をすることがあります。法律上は人か物かの区別しかなくて、どっちかという、例えば殺人罪は適用がないという意味では、確かに人じゃないんじゃないということを使うし、それはそれで間違いないのですが、ちゃんと他方、法律上も常に胎児はものあつかいしているわけではなく、ケアしているところはケアしております。自賠法というより、さらにより根本的には民法721条という条文があって、損害賠償との関係では、胎児はすでに生まれたものとみなすという規定があります。したがって胎児も人と同じようにはっきり書かれている場合があるわけです。その他相続との関係でも同様に規定され書かれているところがあります。ただ一部の専門家と称する人の中には、この辺知らないで中途半端な理解で、殺人罪等のコ



ンテキストで言われる「胎児はものである」という言葉をそれだけ覚えて、無神経な反応しているってことなのかもしれません。そういうことは直さなくてはなりませんし、少なくとも交通事故の対応という関係に関しては、この辺の研修ってことも必要なのかもしれないので、それはぜひ国交省の方からもできる範囲といいますか、対応できる範囲で考えていただければと思います。たださらにいうと、たとえ結論として正しいこと言うにしても言い方があると思うので、そのあたりも含めて是非検討していただければと思います。

それではその他、古謝委員お願いいたします。

#### 【古謝委員】

はい。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。小沢委員の発言を聞かせていただいて、すごく重たいことだなんて感じました。胎児のことにしても、高次脳機能障害である息子がやっぱり言いました。お腹の中の赤ちゃんも人間だっていうこと、しっかり言っていました。だから、本当に、被害に遭われた方っていうのはすごく大変なことです。

皆さんそれぞれに意見を述べられて回答もあったので、私が今から言わせていただくのは、高次脳機能障害の観点からお話させていただきます。

今、いろいろ社会復帰促進事業ということで、随分いろいろなご意見いただいているのと、それとモデル的にここへ取り組んでいただいて、本当にいい成果が出ているのだろうなと思います。

でも、この後がすごく問題になってきて、モデル事業の中に入っていける高次脳の方やその事業所に近い方はいいけれども、それ以外の方はなかなか参加することができないし、またその情報が、なかなか発信が難しいのかなと思います。私たち友の会でもいろいろと発信はしていきますけども、被害に遭われた方がなかなか把握できていないところもあるので、そういうところも拡充していただきたいなと思います。それと、就労支援、継続支援っていうところに入っていくのですが、なかなか就労をしていく先が見つからないと言うのもすごく大きな課題です。

というのは、高次脳機能障害の方、それぞれ違うので、やはりその方のどういったところを補っていかなければダメかっていうようなところも、一緒に検討していただきたい。B型の支援とかA型、いろいろあるのですが、そこに行けない方たちもいます。そうすると日常生活の中で、その自立訓練をしていただいて、ご自宅で生活するっていう方も見え

るんです。皆さん、こういうふうにして訓練を終えたから必ず就労につながるかって言ったら、なかなかそこも難しいところですので、そういったところも、検討課題に入れていただきたいなと思います。

それと小沢委員の中で、亡くなった方たちの遺族の方たちの心のケアということをおっしゃっていました。これは高次脳機能障害の方でも同じなんです。家族の方で、兄弟の方が精神的に、本当に外へ出られなくなったり、親御さんがなかなか受け入れることができずに、何年経ってもやはり前向きにならないっていう、こういう現状があるんです。

被害者の方だけではなくて、そこに携わっている家族の方、この方たちに対しても、やはりその精神的なケアでいいので、そういうところがあればなと思います。相談事業で電話をかけていただいて、それに対して解決はしないけれども、聞いていただくだけでも、家族や兄弟の方がちょっとホッとするようなところもあるので、そういうところも踏まえて、社会復帰促進事業の中にも、そういうところをテーマとして入れていただきたいと思います。モデルが終わった後の今後のことをすごく期待します。

それともう1点ですけど、ナスバさんの啓蒙ですよね。どこでわかっていただくかなっていうようなところがあります。三重県の方で、ソーシャルワーカーの方の大会があって、そこで啓蒙させていただいたっていうことですけど、このソーシャルワーカーさんの三重で行う全国大会というのは、私お聞きしていたんです。そういうふうに、ソーシャルワーカーさんの大会だけではなくて、他のいろんなところで、事故に遭われた方たちの講習会とか、そういうところにも少しナスバさんのことを話していただくような機会があれば、もっとわかるのではないかなと思います。

それと、全ての被害者の方に対してなんですけど、高次脳だけではなくて、いろんなところでイベントがあると思うのです。そういうところにもナスバさんのことを少し、国民に対する周知活動っていうところがあるんですけど、これすごく大事なことだと思うのですが、結構首都圏に集中するのかなと思うんですよ。だからこういうところも、他の地方へもお願いしてって、何かあった時になかなかそれを周知するっていうのが難しいと思うのですが、そういうイベント事のある時には、ナスバさんのことを少し啓蒙していくといいのかなというふうに思います。

そういうところも含めて検討していただきたいと思います。とりとめもないお願いになると思うのですが、やはり被害に遭われた方、それと被害に遭われた方の家族、やっぱり心がすごく鬱になったり、大変な思いをしています。ですので、被害に遭われたのは当事者さんですけども、家族に対しても何らかのケアができるようにしていただきたい

いと思います。以上です。よろしくお願いします。

【藤田座長】

で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。

1点目の社会復帰促進事業につきましては、事業者様にヒアリングを行ったところ、全ての方が就労A型B型に行くわけではないという現状もお伺いしたところでございます。様々な選択肢がある中で、高次脳機能障害に対しどのような支援が有効なのかについて把握した上で、令和10年度以降どのような事業設計にするかについては、事業者様、有識者の皆様、団体の皆様の声も聞きながら、丁寧に制度設計を進めてまいりたいと考えてございます。

また、家族の方のケアというお話もございました。現在の相談支援の窓口で高次脳機能障害の被害者の方、またご家族の方向けの電話相談は行っているところですが、まだここ数年でスタートしたところでございますので、次の被害者保護増進等事業計画の中で、どのような事業内容にすべきかについても検討してまいりたいと思っております。

2点目のナスバにつきましては、ソーシャルワーカーの取組を見に行っていたとのこと、感謝申し上げます。今春、日本自動車会議所様が主催する「交通安全アクション2025」にナスバも出展をする等、行ったところですよ。今後も、様々な機会を捉えてブースの出展等々を行ってまいりたいと考えておりますので、また是非アイデア等をいただければ幸いです。以上でございます。

【藤田座長】

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。今後ともよろしくお願いいたします。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。それでは福田委員お願いいたします。

【福田委員】

はい、福田です。ありがとうございます。

まず1点目、金子委員がおっしゃった件ですが、私もやはり風が吹けば桶屋が儲かるとか、当たらずとも遠からじっていうのには、これはやっぱりダメなんだろうなというふう  
に理解します。ですので、いわゆる自由なファンドとしての理解じゃなくて、これはあく  
までも被害者保護、事故防止に対して使うものであるということを徹底していただければ  
いいのかなと思っています。それと、あとはきちんとフォローアップですね。これでこう  
いう結果が出ましたということをきちんと確認して進めていくしかないのかなというふう  
に思っています。まずこれが1点です。

それから2点目ですけども、検査機器の導入について伺います。対象となっている  
のは修理工場なんでしょうけれども、このスキャンツールというのは、いわゆる町工場、  
町の修理工場対象なんでしょうか。それとも、ディーラーのところの修理部門に対しても  
こういうのをやっているのかちょっと教えてください。特に地方の修理工場はですね、か  
なりひどい状況というか、疲弊しているというふうに友人からも聞いているので、もう対  
応しきれないって言うんですね。どんどん先進的なシステムが車に乗かってきて、その  
辺のところを1つ教えてください。

それから3つ目ですけども、自動運転先進自動車の件です。小沢委員のように、自動  
運転という、いわゆる誤った認識で運転されるのは困りますよね。それはその通りだと思  
います。ただ、実はですね、私、今年の夏、サンフランシスコに行ってきたんですけど、  
ウェイモの完全自動運転のタクシーに乗ってですね、ものすごいショック受けて帰ってき  
たので、百聞は一見にしかずってまさにこのことだったなと思うんですけども、この先進  
自動車プラス自動運転とかに対しては、確実に交通事故が減ると見えています。今後実現で  
きた場合ですね、かなり時間はかかるんだろうなと思っていますけど、それに対しての、  
補助とか、そういうのは今何らかの形で行われているのでしょうか。あるいは一切ここか  
ら出ていないのでしょうか？そこだけ教えていただければと思います。お願いします。

【藤田座長】

ありがとうございました。3点ありました。1点目の財源関係が保障室ですかね。スキ  
ャンツールが整備課で、自動運転は技政課でしょうか。各々ご回答お願いいたします。

【保障制度参事官室：忍海邊参事官】

福田委員ありがとうございます。

1点目の事故防止対策事業につきましては、事業内容の精査とともに、効果検証、フォローアップ等をしっかりすべきだと考えておりますので、引き続き検討会でも様々なご意見いただければと思っております。以上でございます。

【自動車整備課：山村総括】

スキャンツールにつきましては、自動車整備事業者、90パーセント以上が中小企業、非ディーラー系となっております。このスキャンツールの補助の申請実績につきましては、別にディーラーを排除しているわけではなくて、ただ実績として97パーセントは非ディーラーがこの補助を使っていたという状況になります。

それはですね、やはりディーラー系は専用のスキャンツールですとか、そういったものがメーカーとの間で存在している一方で、先ほど少し申し上げた、汎用的にどの車種、どのメーカーにも使えるようなスキャンツールといったもの、そういったものにこの補助は使っていただきたいということもありまして、その補助対象が汎用的なスキャンツールに多く対象としているということもありますので、そのような実態となっているところでございます。以上です。

【技術・環境政策課：菊池審査官】

すいません。技術・環境政策課から自動運転に関してお答えさせていただきます。現状市販されているものについて、レベル3以上の自動運転はないと承知しておりまして、こういったものに対する補助というのは、現状行っておりません。以上になります。

【藤田座長】

よろしいでしょうか。

【福田委員】

はい、ありがとうございました。

【藤田座長】

自動運転はちょっと難しい状況で、今レベル2以上がないというのは、自家用自動車のようなものはそういう状況で、レベル3売り出すかといいつつ結局はそうならなくなっていきます。他方、事業者が行うサービスでは、かなりレベルが高いレベル4が今度視野に入ってきているっていう状態です。福田委員が驚かれた Waymo とかは、後者の話なのですね。自動運転のために事業者のレベル4もどんどん進めていかななくてはならない以上、自動運転についてあまりネガティブな言葉使いを宣伝するわけにはいかないというのは難しいところなのですが、他方、小沢委員の言われたように取り上げ方がちょっと無責任で、手を放しているとか、何か映画を見ることできるとか、そんなことばかり宣伝するということにも、確かに問題点もあり、宣伝の仕方っていうのは考えた方がいいかもしれないなっているのはおっしゃるとおりかもしれません。使用目的に応じた適切な宣伝がなされるような対応を国交省の方にやっていただければと思います。

榎委員でしょうか。はい。何か補足ありますか。

**【榎委員】**

すいません。レベル3っていうのはホンダのレジェンドがあったように思うんですけども、もし違っていたら否定されて結構です。以上になります。

**【藤田座長】**

あれはすでに撤回しているのかなってと思っていました。いずれにしろ技政課の方ご存じですか。一時期売られただけという感じでしょうか。

**【技術・環境政策課：菊池審査官】**

すいません。技術・環境政策課です。榎先生おっしゃる通り、ホンダのレジェンドについては、以前リース販売されておりましたけれども、現状販売されていないと承知しております。

**【藤田座長】**

レベル3売るとちょっと色々責任等の関係が面倒なので、結局、市販車についてはどこもやらなくなってしまったようですね。

小沢委員、何かございますでしょうか。

【小沢委員】

すいません。最後にそのレベル3を売っているホンダさんの営業についてなのですが、この間も問題だなと思った事案があって、やはりその自動運転がここまで発展しているんだよということを伝えたいという気持ちはわかるんですけど、手を離しても大丈夫だし、漫画を見ているでも大丈夫だし、法律もどんどん変わって行って、そうになっていくんだよというふうな認識をしている方っていうのは、4、5年前に全く違う検討会でも言わせてもらいました。先日ホンダさんに行かせていただいて、どれだけ自動運転って進んでらっしゃるんですかっていうことを聞いた時に、やはりその宣伝文句として、そこまで手を離しても全然大丈夫だし、法律ももう変わってくるから、どんどん手離しても大丈夫なんですよっていうことをおっしゃっていたんですね。このような営業の仕方も問題ですし、CM に関してもある程度少し規制であったりだとか、現に、今は認められていませんなど、注意喚起のようなものがあったら大変ありがたいなと思っております。国の方でどのような見解をされているのか、お伺いしたいです。失礼いたします。

【藤田座長】

さしあたりは技政課からご回答お願いできますか。レベル2ならレベル2らしく売れという趣旨だと思うのですが。

【技術・環境政策課：菊池補佐】

ご意見ありがとうございます。いただいたご意見を踏まえてですね、私どもの方で、ASV に関する検討会があり、業界も参加しておりますので、その検討会等において、啓発の仕方について検討していければと思っています。以上です。

【藤田座長】

よろしいでしょうか。ありがとうございました。

どうも皆様ありがとうございました。そろそろ時間ですので、この辺にしたいと思います。様々なご意見があったかと思しますので、事務局におかれましては、各事業の必要な検討調査をお願いできればと思います。

本日の主な議題はこれで全て終了しましたので、事務局に進行をお返しいたします。

【金崎総括】

藤田座長、委員の皆様、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ご意見も踏まえまして、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。

また、来年度におかれましては被害者保護増進等計画の改訂の年となっておりますので、臨時の検討会の開催予定もございます。委員の皆様方にも多々お力添えをいただくことになるかと存じますが、何卒よろしくお願い申し上げます。本検討会の開催案内につきましては、改めて事務局からご連絡をさせていただきます。それでは、以上をもちまして、令和7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。