

令和8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8年4月24日（金） 15:00 ～ 16:55

II.場所：ハイブリッド開催
（対面会場：2号館1階共用会議室5）

III.出席者(敬称略)

委員（座長）

藤田 友敬 東京大学大学院法学政治学研究科教授
（有識者）

古笛 恵子 弁護士

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（欠席）

広瀬 謙哉 読売新聞東京本社論説委員

福田 弥夫 八戸学院地域連携研究センター長

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（代理出席：藤川様）

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

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

猪股 博之 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 他

IV.配布資料：

議事次第

委員等名簿

資料1 今年度の検討会開催スケジュールについて

資料2 次期計画策定に向けた主な論点について

資料3 次期被害者保護増進等計画の柱立てについて

資料4 自賠責加入促進及びナスバ認知度向上に向けた広報活動について

V.議事内容

【物流・自動車局保障制度参事官室 金崎総括】

それでは定刻となりましたので、只今より令和8年度第1回被害者保護増進等事業に関する検討会を開会いたします。皆様方には大変お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。国土交通省物流・自動車局保障制度参事官室の金崎でございます。よろしくお願ひ申し上げます。

はじめに、本検討会は公開することとしており、報道関係者の皆様が傍聴しておられます。ご承知おきを願ひいたします。ご出席の委員の皆様方のご紹介につきまして、審議の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、ご紹介に替えさせていただきます。一部の委員の方は、オンラインでのご参加となります。なお、戸崎委員におかれましては所用のためご欠席となります。また、金子委員におかれましては所用のためご欠席となり、同じく全日本自動車産業労働組合総連合会より藤川副事務局長に代理出席いただいております。徳政委員、佐藤委員におかれましては、所用のため、途中からのご参加となります。国土交通省からは、猪俣物流・自動車局次長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4がございます。漏れ等ございましたら、事務局までお申し付けをお願いします。

会議中の願ひでございますが、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設定をお願いします。座長より指名がありましたらミュート解除し、発言いただくよう願ひいたします。対面参加の委員の皆様におかれましては、お手元にマイクがあると思いますが、こちらの操作は事務局にて行います。

それでは、会議の開会にあたりまして、まず、猪俣物流・自動車局次長から、ご挨拶をいただきたいと思ひます。

【物流・自動車局 猪股次長】

只今ご紹介にあずかりました、国土交通省物流・自動車局次長の猪股でございます。今月か

ら物流・自動車局次長に着任しております。本日はお忙しい中、委員の皆様方におかれましては本検討会に参加いただきまして、誠にありがとうございます。私事ではございますが、実は3月までは、物流・自動車局の技術・環境政策課におきまして、自動車の事故をなくすための安全技術の普及促進、また生活環境を守り、カーボンニュートラルを目指すという環境対策、そして、さまざまな社会的な課題を解決する自動運転技術の展開、こういった業務をさせていただいておりました。また、過去ナスバにおきまして業務を担当しておりまして、本日も出席させていただいております、桑山委員や徳政委員にもだいぶお世話になりました。自動車事故の被害者の方々が支援だけではなくて、被害者を生み出す事故防止にも貢献して、社会の役に立ちたいと言っていたことが今でも心に残っております。

昨年の交通事故の死者数、こちらにつきましては、幸いにもコロナ禍よりも下回り過去最少ということになりました。今年もまだ4ヶ月弱ではございますが、昨年よりも今下回っているという状況でございます。これはこれまで多くの方々の、関係者の皆様の様々な取り組みの効果の表れだと思っております。

一方、毎日のように悲惨な事故が報道等されておりまして、大変多くの方々が亡くなり、負傷しているという状況でございます。このため、自動車事故の被害者の支援事業並びに、事故防止事業は非常に重要であるという認識を持っております。これらをより充実した施策となりますよう、しっかりと取り組みたいと考えております。本日はぜひ、本検討会で委員の皆さまの活発なご意見、ご議論をしていただければというふうに思っておりますので、何卒よろしくお願いいたします。

【物流・自動車局 大窪審議官】

物流・自動車局担当審議官の大窪でございます。本日は皆様、大変貴重なお時間を賜りますこと、誠にありがとうございます。まず委員の皆様、ご案内の通りですが、令和7年度補正予算におきまして、一般会計から自動車安全特別会計への全額繰戻しが実現いたしました。本検討会でもこれまで早期繰戻しを望むご意見を多数紹介しておりましたところですが、この全額の繰戻しが実現いたしましたのは、ひとえに委員の皆様方のご支援、ご協力、ご尽力があってのことと心得ているところでございます。改めまして、御礼を申し上げます。ありがとうございました。

本日は次期被害者保護増進等計画の策定に向けまして、次期計画における被害者保護増進等事業の事業内容や事業の規模、また実施していくための財源などにつきまして、忌憚のないご意見を頂戴できればと思っております。本検討会で頂戴いたしますご意見を踏まえまして、国土交通省としても、自動車事故の被害に遭われた方の支援、また自動車事故の発生を防止するための措置に関しまして、さらなる充実を図ってまいりたいと、このように考えております。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

【物流・自動車局保障制度参事官室 金崎総括】

それではこれより議事に移りたいと思います。会場にお集まりの報道関係者はご退席をお願いいたします。

本日は次期計画策定に向けた論点整理や、次期計画における被害者保護増進等事業の柱立て等について議論をする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たいと思っておりますので、ぜひ多様な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思います。よろしく申し上げます。

【藤田座長】

よろしく申し上げます。それではまず、議題の2、3および4について事務局よりご説明をいただき、その後、議題5として、ご意見ご質問の時間を設けさせていただきたいと思っております。それでは、事務局及び担当課からご説明をお願いいたします。

【物流・自動車局保障制度参事官室 忍海邊参事官】

それでは資料に沿ってご説明をさせていただきます。まず、資料1今年度の検討会開催スケジュールにつきまして、ページを1枚お送りいただきまして、2ページ目でございます。

今年度の被害者保護増進等事業に関する検討会につきましては、令和9年度以降の次期計画策定等がございますので、例年よりも多く開催させていただく予定でございます。具体的には、本日の第1回検討会の後、6月に令和7年度の被害者保護増進等事業の効果検証についてのワーキングを開催いたしまして、7月に第2回、9月に第3回、11月に第4回、来年1月に第5回と計5回開催させていただく予定です。

次のページで論点整理を改めてご説明いたしますが、スケジュールといたしましては、11月に次期計画の素案について、来年1月に次期計画の取り纏めを予定しております。次の資料をお願いいたします。

次期計画策定に向けた主な論点についてご説明いたします。資料の4ページでございます。一般会計から自動車安全特別会計の繰戻しについて、先ほど審議官の大窪からもご説明させていただきましたが、平成6年度および7年度に当時の財政事情の悪化を理由といたしまして、自動車安全特別会計から一般会計に約1兆1,200億円が繰り入れられておりました。国土交通省といたしましては、毎年着実な繰戻しを求めておりましたが、この度、令和7年度の補正予算におきまして、一般会計から自動車安全特別会計へ、残額である5,741億円の一括繰戻しが実現したところでございます。今回、全額繰戻しが実現されたことにより、自動車安全特別会計の財政基盤が強化され、将来にわたって本事業を安定的に継続して実施するとともに、より一層の充実を図ることができるものと考えております。5ページ目をお願いいたします。現行の被害者保護増進等計画が今年度末までとなっておりますので、令和9年度以降次期5カ年の被害者保護増進等計画の策定に向けて、主な論点を二つまとめております。

まず一点目でございます。次期計画における被害者保護増進等事業についての事業内容・事業規模についてでございます。事業内容につきましては、介護者なき後、また療養環境の整備、また遺族遺児への支援といった、被害者支援事業のさらなる充実に向けて、どのような事業を実施すべきか、また、安心安全な車社会の実現に向けて、事故防止や被害軽減のためにこのような事業を実施するかといった点について。適正な事業規模につきましては、本事業の

充実に加え、昨今の物価高騰等の社会経済情勢等への機動的な対応、また後ほどご説明する千葉療護センターの建替え等も含めまして、どれほどの事業規模にするかについてでございます。②に安定的かつ継続的に事業を実施するための財源とありますが、先ほど申し上げた全額繰戻しにより、積立金の運用状況等の環境変化が生じた一方で、事業内容の充実等に伴う資金需要が見込まれる中、賦課金をどの程度の水準にするかについてでございます。これらについて、本検討会でご議論いただければと考えております。

6 ページ目をお願いいたします。次期計画の収支見込みにつきまして、まず事業規模のところについてまとめております。現行の被害者保護増進等計画においては、事業規模は一時的な歳出増加要因を除き 200 億円程度と規定されております。下の棒グラフのところに推移がございますが、オレンジ色が被害者支援事業、青色が事故防止対策事業です。現行ではトータルで 200 億円となっておりますが、概要に記載の通り、現下の物価高騰等の社会経済情勢の対応に加え、介護者なき後や療養環境整備、遺族遺児支援といった継続的な被害者支援等の充実、また療護センターの建替えや先進安全技術の普及促進など、事故発生防止に向けた取り組みを実施するために、次期計画における事業規模をどの程度にするか、整理する必要があるかと考えております。

次の 7 ページをお願いいたします。千葉療護センターの機能強化につきましては、これまでも本検討会におきまして、ハード・ソフト両面での対応が必要だと申し上げさせていただいたところでございますが、今回、建替え費用につきまして、具体的な数値が見えてまいりました。

資料の右上でございますが、令和 8 年度末、今年度末より工事に着手し、令和 12 年度末までを現時点では予定しております。建替え費用としては、今年度は約 15 億円でございますが、次期計画期間においては、年度によりばらつきはあるものの、約 40 から 65 億円程度、現時点においては総額約 200 億円を予定しております。令和 4 年時点では工事費を約 100 億円程度と見積もってございましたが、昨今の資材高騰等の影響により、以前より高くなっていることから、現時点では 200 億円程度と見積もっておりますが、今後の状況によっては流動する可能性があることも補足させていただければと思います。

次の 8 ページ目をお願いいたします。この資料では次期計画による収支見込みや歳入についてまとめております。令和 4 年の法改正以降、本事業を実施するための主な財源は、賦課金、一般会計からの繰戻し、積立金からの取り崩し等でございます。下にグラフを記載しておりますが、緑色部分が約 100 億、賦課金収入が約 100 億円でございます。

概要に記載をしておりますが、今回、全額繰戻しにより積立金残高が増加したことから、運用状況等が変化しております。今回、専門家へのヒアリングを踏まえた運用手法によると、運用益収入が増加する見込みでございます。資料の中では百数十億円規模と記載をしておりますが、最新の金利数値を用いた場合、約 150 億円程度の運用益収入が見込める予定でございます。

※印のところに記載をしておりますが、令和 4 年の法改正時は非常に低金利でございましたので、仮にその時の金利に当て嵌めると、運用益は約 20 数億円という数値になりますが、現行の金利の上昇を踏まえて、先ほど申し上げた通り、運用益収入は増加する見込みでございます。

す。その上で、今後の金利変動のリスクや次期計画での事業規模等を踏まえた財源の確保を念頭に、賦課金についての整理をする必要があるかと考えております。

次の9ページ目をお願いいたします。こちらは令和4年の自賠法改正についてまとめております。

被害者支援等について令和4年の法改正までは積立金を取り崩して財源を確保しておりましたが、将来的な積立金の枯渇が懸念されており、被害者救済事業を持続可能な事業とするために新財源として賦課金を拡充し、被害者保護増進等事業を制定いたしました。本事業を安定的、継続的に実施するための安定財源として賦課金を拡充し、持続的な仕組みの転換を図るための措置が講じられたところでございます。

現在、自家用自動車では1台あたり年間125円をお支払いいただいているところでございますが、法改正時の今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会においては、最終取りまとめにおいて適正な負担水準となるよう不断な努力を行うこととされたほか、法改正時の附帯決議において、積立金の運用状況等の環境変化等が生じた場合には、ユーザーの負担軽減を行うこととされております。原価の物価高騰への対応、また先ほども説明させていただいた療護センターの建替え、介護者なき後への対応、療養環境整備、遺族遺児への支援等、より一層の事業の充実を図るため、将来的な資金需要の増加が見込まれており、積立金の運用状況を含めて総合的に勘案し、賦課金の適正水準の検討が必要かと考えており、委員の皆様からご意見を頂戴できればと考えております。

続きまして、資料3、被害者保護増進等計画の柱立てについてご説明をいたします。

11ページをお願いいたします。こちらの資料では、現行の被害者保護増進等事業について確認しております。被害者保護増進等事業は、誰もが交通事故の加害者にも被害者にもなりうる中、車社会における交通事故被害者等を支援するものでございます。具体的には、被害者の保護の増進に係る対策につきましては、被害者の療護を行う施設の設置及び運営、被害者の療養環境の援護、介護の援護、また被害者の家族遺族の支援を講じることとされております。また、自動車事故の発生防止にかかる対策につきましては、車体の安全性やドライバーの安全確保にかかる措置を講じることにより、事故による被害の減少を図ることとされております。

次の12ページをお願いいたします。被害者等支援事業についてまとめております。遷延性意識障害の方、脊髄損傷の方、高次脳機能障害の方、また遺族遺児に対しまして、これまでも事故直後以後、様々な事業を実施してまいりました。具体的には、グレーの部分が現行計画で実施してきたところでございますが、次期計画においては、ピンク色の部分に記載の通り、より一層の事業の充実支援強化を図ってまいりたいと考えてございます。

次の13ページをお願いいたします。こちらでは、被害者支援事業について、具体的な事業の一例を記載しております。介護者なき後の対策の強化においては、介護者の高齢化が進み、介護者なき後の受け入れ環境の整備が喫緊の課題となっているという状況、また、事故被害者の療養環境の充実化については介護職員の人材不足、在宅介護者の高齢化等により、重度後遺障害者の療養環境が厳しい状況に置かれているという現状。遺族遺児に対する支援につきましては、物価高騰等により交通遺児等が非常に厳しい経済状況に置かれている中、経済的だけではなく、精神的に支援も合わせて求められている状況、こういった状況を踏まえまして、事業の

充実を図ってまいらなければならないと考えております。こちらにつきましては、ぜひ委員の皆様からのご意見を頂戴できれば幸いです。

続きまして、事故防止に関して、こちらは原課からそれぞれの背景等も含めまして、ご説明させていただきます。

【技術・環境政策課 菊池室長代理】

技術・環境政策課の菊池と申します。よろしくお願いたします。私からは、自動車アセスメントと、先進的な安全技術の普及促進のそれぞれに関しまして、現行計画における実施内容と、次期計画で検討している実施内容についてご説明をさせていただきます。

まず、自動車アセスメントになります。現行計画では、衝突被害軽減ブレーキの性能向上に伴いまして、交差点における車両、歩行者、二輪車との衝突につながり得るシナリオでの評価を新たに開始してございます。また、衝突安全性能評価において、自車乗員の保護性能のみならず相手車に与える加害性も含めまして、実際の正面衝突に即した評価を行えるよう、対向車を模擬した移動式の変形バリアを導入した試験を新たに開始してございます。

続きまして、先進的な安全技術の普及促進になります。先進安全技術を搭載する事業用自動車に対する購入補助、いわゆる ASV 補助とっておりますけれども、こちらを実施してまいりました。現行計画では、先進安全技術の開発動向や普及状況、事故実態などを踏まえまして、例えば一時停止等の道路標識を検知してドライバーに対して注意喚起を行う道路標識注意喚起装置や車輪が脱落する恐れが発生した際に、予兆センサーで検知をして、ドライバーに対して警報を行う車輪脱落予兆検知装置といった補助対象装置を新たに追加してございます。それぞれ次期計画で検討している実施内容につきましては、次のスライドでご説明をさせていただきます。

15 ページをお願いします。先ほどご説明させていただきました通り、先進安全技術の開発・性能向上に伴いまして、自動車アセスメントにおける評価項目や、ASV 補助の対象装置が年々増加していることに伴いまして、これらの対応が必要になってきていると認識しております。

また、AI 技術の進化に伴いまして、AI を活用した高度な運転支援技術を搭載した自動車が開発されており、令和 9 年度中の市販化が見込まれているものもございます。このような自動車につきましては、熟練ドライバーのような注意深さを備えたものとなっており、事故防止にも大きく寄与することが期待されることから、これらの技術の普及のため、自動車アセスメントにおける評価や、その他普及支援策を検討していくことが必要ではないかと考えているところでございます。ご説明は以上となります。

【自動車整備課 山村総括】

自動車整備課の山村です。先進安全自動車の整備環境の確保、こちらについてご説明させていただきます。現行計画で実施してきた施策と書いておりますけれども、いわゆる、自動ブレーキですとか、車線維持装置、こういった先進安全装置を搭載した自動車、こちらは電子制御が行われておりまして、従来の、例えばブレーキパッド等がどれだけ減っているかですとか、

タイヤの減り具合とか、目視で確認できるようなものではなく、自動ブレーキとか先進安全装置の点検整備には専用のスキャンツールと呼ばれる装置の故障状態を読み取るための機器が整備機器として必要となっております。この導入支援を行わせていただいているところです。次期計画で対応を検討している施策としましては、先ほど技術・環境政策課の方からもありましたけれども、これら装置については、進化を続けております。具体的に、センサーやカメラ、車の周囲についているいくつもの装置が組み合わさって機能を発揮するといったものになっております。この整備には、スキャンツールはもちろんのこと、エーミングと呼ばれるセンサーやカメラ、これらを調整する整備機器といったもの、それらも含めた整備環境ということが必要となっております。まして整備人材につきましては、どの分野もそうですけれども労働力供給制約下ということになっておりますので、生産性向上、いわゆる効率化、省力化されたこのスキャンツール等の機器によって整備を行わなければいけません。これらを先ほど申し上げた技術・環境政策課からもありました装置の普及、自動車安全に寄与する事故防止に寄与するこれらの装置がこのスキャンツール等の整備機器がなければ確保できない。その本来の機能を発揮できないことから、被害者保護増進等事業の一つとして、こちらの導入支援を行わせていただいているところです。

【安政政策課 溝手総括】

安全政策課の溝手と申します。私からは上から3つ目の運行管理の高度化等の話、また最後の貨物軽自動車の安全対策についてご説明をさせていただきます。

まず、運行管理の高度化等でございます。ご案内の通り、人手不足ということもありまして、一方で、物流、人流を安全に適切に輸送していかないといけなとなりますと、運行管理者、運転者の方々の負担を減らしつつ業務をしていただく必要があると考えております。そういった中で、例えばICTを活用した機器による点呼の実施ということ、例えば、現行の点呼というのは対面の実施する必要があるというのが原則でございますけれども、技術の進展に伴いまして、いわゆる遠隔点呼という、離れた場所で点呼を行う、もしくは自動点呼という、ロボットを使ってチェックをする、そういったことが可能になってきたということがございますので、そういった制度の整備、点呼の機器等の導入支援など実施して、ドライバー、運行管理者のご負担を減らしつつ、運行管理を高度に管理していくといったことを行ってまいりました。

次期計画では、運行中も含めた運行管理の高度化ということでございます。運行管理は、点呼以外に、様々なものがございます。そういったものを、より高度にしていくために、いろいろな検討を行っていききたいというものでございます。

一番下の、貨物軽自動車の安全対策につきましては、ご案内の通り最近ラストワンマイル配送など増えておりまして、それに伴いまして、事業用自動車の貨物軽自動車による事故が増加傾向にあるというのがございます。そういった中で、2025年から規制強化ということで、安全対策の強化がされております。書かせていただいたような、貨物軽自動車の安全管理者の更新の受講、選任届出等、いくつかございまして実施してきたというのはございます。次期計画におきましては、既存の事業者の方々は、経過措置ということでそういった規制強化が適用されるのがもう少し後ということはございますので、制度の周知をさらにやっけていく、また、少し

細かい話ですが適性診断をより受けやすくしていただくように、ハードルを解消していく、そういうことをやっていきたいと考えております。

次のページお願いいたします。関連しまして、下の二つでございます。事業用自動車総合安全プラン 2030 の目標達成のために講ずべき政策というところでは、ご案内の通り交通安全基本計画という、政府全体で交通事故を減らしていくという計画がございますけれども、それに紐づく形で、物流・自動車局の方で、事業用自動車、トラック、タクシー、バスの事故を削減するための計画を、5年周期で策定しておりまして、こちらも昨年度末に改定を行ったというものでございます。改定にあたっては、業界の方や有識者の先生にいろいろご意見をいただきながら策定をしまして、作成したプランに基づきまして、引き続き事業用自動車による事故を削減するための対策を行っていききたいというふうに考えております。

右側の貨物軽自動車安全対策というのは、先ほど述べました具体的な対策と同じもので、規制強化した内容を軽貨物事業者の方々に周知していくということで、軽自動車の方々、一人親方の方や人数が少ないものですので、そういった方々にも適切に理解していただくために、様々な取り組みをしていくことで、事故削減を目指していきたいというふうに考えております。

【物流・自動車局保障制度参事官室 忍海邊参事官】

参考資料 17 ページについてご説明をさせていただきます。警察庁の資料でございますが、令和 7 年における交通事故の発生状況の資料につきまして、令和 7 年中の交通事故死者数は 2,547 人と前年比の 116 人、4.4%減少したところでございますが、重症者数は前年比+278 人と 1%増加している状況でございます。次のページで、重度後遺障害者数及び介護料を受給した人数をまとめております。

交通事故の死者数は減少傾向である一報で、重度後遺障害者数は横ばいであるため、被害者保護増進等事業において、しっかりと救済をしまいる必要があると考えております。

続きまして、資料 4 の自賠責加入促進及びナスバの認知度向上に向けた広報活動について説明させていただきます。20 ページでございます。令和 7 年度の実施内容といたしまして、自賠責加入促進、またナスバの認知度向上の二本柱で取り組んでまいりました。

まず、自賠責加入促進につきましては、街頭取り締まりや販売店への指導、また、検討会委員の皆様から「SNS や動画配信サービスを活用した方が良いのでは」というアドバイスもございましたので、SNS 等を活用した自賠責加入促進の動画放映等を実施いたしました。また、屋外広告や大学等での周知活動も合わせて実施したところでございます。

ナスバの認知度向上につきましては、関係機関との連携といたしまして、例えば運転免許センターでのナスバ紹介動画、また医療機関等でのポスター、リーフレット等の配布、また日弁連の研修におけるナスバの説明等、実施したところでございます。また、合わせてテレビ CM、情報誌への掲載、イベント等の出展も実施いたしました。

令和 8 年度の取り組み方針といたしまして、こちら 3 つ記載をしておりますが、まず自賠責周知強化につきましては引き続き、警察と連携した街頭取り締まりやガイドラインを踏まえた販売店への指導等、引き続き実施してまいりたいと考えております。ナスバの認知度向上につきま

しては、令和7年度末までは高島彩さんのポスター動画等を活用させていただいておりましたが、高島さんとの契約終了ということもございまして、新たに女優の本田望結さんを採用させていただきまして、ナスバの新ポスター、また動画等を作成しているところでございます。また、外国人への周知強化につきましては、外国人運転者による無保険事故等を防止するために、ポータルサイトの多言語化、またポスターリーフレットの作成等、しっかりと加入促進を図ってまいりたいと考えております。

事務局からの資料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。それでは今から議題5の意見交換の時間とさせて頂ければと思います。事務局から本日の意見交換についてお願いがあるようですので、よろしくお願いたします。

【物流・自動車局保障制度参事官室 金崎総括】

本日は委員の皆様全員からご意見を伺えればと思っております。お時間の制約がございますので、発言は4分程度とさせていただければと思っております。ご発言ご希望の方は挙手をいただきまして、またオンライン参加の皆様につきましては、チャット機能でお知らせをいただければと思います。

委員の皆様からのご発言が終わりましたら、お時間の許す限り、事務局、担当課からお答えする形で進めさせていただきます。よろしくお願いたします。

【藤田座長】

それでは、これまでのご説明について、ご意見やご質問がございましたらお願いたします。

【槇委員】

東京都市大の槇と申します。主な論点の柱立てに関しては異論ありません。事故防止について3点ございまして、まず一点目ですが、14ページの資料の自動車アセスメントの中の衝突被害軽減ブレーキ評価の新シナリオというのがありますが、この新しいシナリオというのはどういうものを想定しているのかが1点目の質問になります。2点目はASVの関係で、最近、アルコールで事故が起きているとか、スマホを見ながらのながら運転が重要な事故につながっていると思っております。そのため、アルコールインターロックやながら運転について、なかなか規制は難しいと思うのですが、今後どう考えていくのかというのが質問になります。

もう一点は車両盗難にも使われているCANインベーターというのがあります。また、車両盗難以外に、最近の技術動向として自動車のコンピューターシステムを外部からダウンロードする方向にあり、外部からのハッキングが比較的容易になり、車両をハッキングして外部から自由に当該車両を操作できるということになってしまうので、そういったハッキングの対策についても、いつ検討をするのかなというのが3点目の質問になります。

【藤田座長】

本日は一通りご意見を伺った後で、ご質問への回答をまとめてさせていただきたいと思ます。

【加藤委員】

日本自動車会議所の加藤でございます。私から3点ほどお願いしたいと思ます。

まず一つは、5,741億円が一括繰戻しされたということに関しては、非常に画期的なことでございますし、高市総理並びに片山大臣のご英断に感謝するとともに、これまでの国土交通省の事務方の皆様方の努力にも感謝申し上げたいと思っています。ありがとうございます。

5,741億円も含めて、このところの金利がわずかに上がっている部分も含めて、運用益についても一定のところが確保できるということでございますので、今回の被害者保護増進等事業に關しましては、被害者等の支援、それから事故防止と両輪をしっかり回していただきたいと思ます。やはりユーザーの立場から言うと、賦課金の問題があると思ます。資料の通り、令和4年の法改正時の附帯決議でも賦課金の水準については見直しをするとございました。そうは言っても被害者等支援事業について、これを後退させることは絶対できませんし、喫緊では千葉療護センターの建替え問題であるとか、先ほど紹介ありました通り、3療護センターにつきましては、千葉療護センターの200億よりさらに人件費なり諸経費の高騰により多額の費用が見込まれることから、賦課金をなくすということにならないでししょうし、増設ということでもう決まっている話ですから、賦課金をなくすことにはなりませんけれども、やはりユーザーの負担の軽減の観点からも、慎重な検討をしていただきたいというのが1点です。

それから、14ページのところ事故防止に関して少し気になっているのは、軽貨物自動車事故が非常に多いということで、安全管理者の選任について義務付けされたということでございますけど、これも果たして今回の特別会計でやるべきなのか、一般会計でもいいのではないかというようなすみ分けについて、若干論議をしていただく余地があるのかと考えております。まだ時間もありますので、これについてはちょっと慎重な検討をいただきたいというのが2点目です。

それから3点目は、やはり自賠責保険の啓発活動並びにナスバの認知度向上について、でございます。私も、昨年末に免許更新に行きましたが、しっかりナスバのビデオが流れておりまして、適切に対応されている印象を持ちましたが、従来にもまして、免許センターもそうですけど、例えば自賠責保険の更新時にご案内をするであるとか、あるいは各種イベント等で積極的なご発信などを、ぜひお願いしたいというのが3点目の意見であります。

【藤田座長】

どうもありがとうございました。それでは、藤川委員お願いします。

【藤川委員】

自動車総連の藤川です。私ども自動車ユーザーを代表する立場から、4点意見を述べさせていただきます。まず1点目は、具体的支援の強化でございます。本事業の支援強化のあ

り方について、2022年の賦課金制度を導入した際は、当時の財政状況から中長期的な事業について検討することが難しかったと認識をしております。しかし一括繰戻しが実現したことにより、有効な施策について議論ができる環境が整ったと考えております。そこで、特に重要なのは、介護者なき後を見据えた具体的な支援の強化だと考えております。具体的には、療護センターの3年期限の運用を見直し、持続可能な療養環境のあり方、すなわち終生療護に対応できる施設にすることを念頭に置いた議論が必要と考えております。例えば、千葉療護センターの建替えに際しては、終生療護に対応できる施設への検討もあって良いのではと考えております。加えて、千葉県のみならず岡山県などを含めた、既存の施設の東西でのバランス感を考慮し、さらなる拠点拡充についても議論を深めていく必要があるのではと考えております。

2つ目は賦課金のあり方です。先ほど加藤委員からもご発言がありましたが、繰戻し金の全額返還に加え、足元では運用利回りが2%を超えている状況を踏まえると、賦課金の水準をどう設定するかは、とても重要な論点であると考えております。もちろん、被害者保護が十分に担保されることが大前提です。そのうえで運用益による賦課金水準の持続可能性について、具体的なシミュレーションを示していただき、引き下げに向けた検討の加速をお願いしたいと考えております。賦課金導入の背景については、積立金枯渇の懸念に加え被害者保護や事故防止事業の安定的な財源確保であったと認識をしております。現在、繰戻し金全額返還と金利上昇による年間約150億円規模の運用益が見込まれることで、賦課金創設当時とは、取り巻く環境が大きく変化しています。こうした状況を踏まえ是非ご検討をお願いしたいと考えております。

3つ目は情報管理のあり方です。先ほどご提案をいただきました広報活動につきましては、全く異論ございません。一方で先日、被害者救済事業の拡大や介護施設の建替えなど、まだ決定していない内容や本検討会で議論されていない内容が報道されることがございました。本件につきましては、大変残念であると言わざるを得ず、本検討会そのものが結論ありきで議論が進めているのではないかという疑念を抱かれかねません。今後このようなことがなきよう事務局の皆様には改めて、慎重な情報の取り扱いをお願いしたいと考えております。

最後に、国土交通省と金融庁とのさらなる連携をお願いしたいと考えております。今後、賦課金を下げる方向で、ユーザー負担の軽減を実現させていくためには、国土交通省と金融庁の連携が不可欠です。ユーザーの立場からすれば、財布は1つであっても、支払先は2つに分かれているからです。だからこそ、国土交通省と金融庁そして私たちそれぞれが当事者意識を持って、被害者支援の充実とユーザー負担の軽減の両輪を高い次元で両立させていくためにも、これまで以上に連携を改めてお願いしたいと考えております。

【藤田座長】

どうもありがとうございました。続いて、オンラインでご参加の麦倉委員お願いいたします。

【麦倉委員】

私からは4点ほどございます。まずは具体的な施策ですけど、12ページの被害者保護増進等事業につきまして、介護者なき後対策ということで、非常に充実した内容が計画されており、特にグループホームの新設等の支援については、現状で一番大きな問題というのは、グループホーム

をそもそも作る箱がないというところでありまして、開設後の運営費に関しては、予算から補助が出ますが、建物を建てるお金自体は、この被害者保護増進等事業の補助対象に入っていないと認識しております。これについては厚生労働省から、施設整備の補助金が出ており、こちらを利用すると案内を受けていますけど、非常に競争率が高く、遷延性意識障害のような自動車事故の特に極めて重度の方の受け入れに特化した施設設計では現状、対応が困難な状況であると思っています。こうした方を受け入れ可能にするためのグループホームにおいては、医療的ケアに対応した設備設計や、夜間の介護体制をどう設計するか、感染症対策等も含めたようなゾーニングなど、通常のグループホームとは異なる建設上、運営上の要件があると認識しておりますので、建設費に関しては、ぜひ今後の被害者保護の事業の中に含めていただきたいと思っております。

それから2つ目で、18ページに、介護料受給者に関して言及がございました。特に人数的には推移というところでは変わっていないと言及がございましたが、口頭での説明の中では、介護者も高齢化してきているというお話がありました。当事者の方の年齢構成、介護者の年齢構成も含めて、次回以降の効果検証等の場において、年齢分布等のデータも示していただきけると、緊急性というものも明らかになると思います。交通遺児に対する施策については、現状では育成基金の給付金がありますが、義務教育段階が対象であると聞いております。これについては、高等教育機関への進学にあたり、経済的な問題等々が積み重なって難しくなっていることも結果的には出てくる可能性がありますので、交通遺児の方に対する高等教育機関への進学にあたっての学費の給付の制度というのを新設していただきたいと考えております。

最後、賦課金の問題というのが非常に大きなものとしてあげられると思っております。全額繰戻しがあって、財政基盤が非常に強化されたということは、これまで要求してきたことですから、実現したのは本当に良かったことですが、賦課金の導入のきっかけを考えると、金利等々に左右されない安定的な財源を確保することが、被害者の方々の生活を保障する非常に大切な要素だという議論からだと思っております。現状で確かに運用益の増加が見込まれる可能性もありますが、確定ではない。こうした安心材料というのを不確定な見込みによって下げているのかというと、非常に不安に思うところがございます。むしろ資金に余裕ができた分で、今までできなかった部分を充実させるというところも検討していただきたいと思っております。千葉療護センター等々の建替え等も含まれてくると思いますが、現状の125円というのは決して過重な負担でないし、世界的な強制保険の仕組み等々を見ても、特に日本の自賠責で賦課金の制度は、確かに二本柱になっていますが、この金額自体は過重な負担と呼ぶには、被害者の方々が背負っている重さとの間には非常に大きな落差があると思っておりますので、賦課金の維持はお願いし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。それでは、次にオンラインでご参加の佐藤委員からお願いいたします。

【佐藤委員(オンライン)】

私も少し賦課金について1点コメントです。実は今、国や自治体の公共事業で入札不調が結構

多い。資材価格や人件費が上昇しているため、国や自治体が設定した価格では、調達、入札する企業がいなくなっている状況です。おそらく今後、いろいろな被害者支援のための施設の整備、あるいはそのサービス提供のためには、資材価格や人件費の高騰というのを織り込んでいく必要があります。もちろん長期的な試算として、運用益がどれくらい伸びていくかということも合わせて考えるのも大事ですが、コスト上昇も考えなければならない。金利が上がっているのはインフレのため、インフレになれば金利も上がるがコストも上がっていく。その辺も考えなければいけない。それから所得税や消費税とは違い賦課金は定額なので、インフレに伴って実質価値が目減りしていくことも気をつけた方がいいと思います。特にこれから10年、15年という少し長いスパンで考えられる時には、過去20年経験してこなかった、大きな経済環境の変化というのがある。運用利回りだけではなく、そのコストが上がっていくという世界を想定して、全体のマネジメントをして、持続可能な形で被害者の方々への支援というのを行う取り組みが求められていると思います。

【藤田座長】

ありがとうございました。その他ご意見ご質問はございますか。小沢委員、お願いいたします。

【小沢委員】

私からは何点かあります。一点目について、この議題の中に自動運転についての検討がなかなか入らないなと思っていますが、かなり普及もしてまいりましたので、検討をより加速させていただきたい。

2点目については、先日、沖縄で水上事故がございました。このような学校の授業の中で悲しい事件というのをなくすためにも、海上事故に対してしっかりと規制をかけ、子どもたちの安全を担保していただきたい。

3点目が、2023年5月19日に茨城県であった、タイヤの溝がかなり摩耗した状態で雨の中運行したことで、大事なお嬢さんを亡くされたという事故がございました。タイヤの摩耗が明らかに事業者または運転手も分かっていたのに、事故を止められなかった、または仕事を辞めなかった事業者がまだ多いと思うので、適切に広報などもしていただき、改めて取り締まりをお願いいたします。

4点目は、外国人の多言語化について、少しずつ普及はされていると思いつつも、私は埼玉県に住んでおりますが、普通では考えられないほど積載した状態で走行するトラックを見かけております。無秩序な状況が続いているので、イラストなども含めてわかりやすいものを作っていただきたいをお願いします。

5点目。賦課金について、私、同じくユーザーである立場並びに法改正を願い出た立場からも、十分に丁寧な説明がユーザーに向けてされるべきと思っております。ただ、現代のインフレを考えると、早急に金額を下げるか上げるか、このまま水準を保つか、というのは、制度が恒久的に運用できるような取り組みとして考えていただき、被害者保護、事故防止両方に使っていただけるよう、専門家からのアドバイスを改めて伺いたいと思います。

次が最後でございます。被害者支援について、先ほども麦倉委員からお話がありました高等教育への支援については、当会からもお願いを申し上げたいと思います。そして、毎度お話をさせていただいて大変恐縮ですが、携帯を現在被害者支援で使わせていただいております。この1台について大変使いにくい状況が発生していると様々な団体からご要望をいただいておりますため、改善をいただくか、携帯1台を貸し付けまたは助成をしていただけないか。また今年度よりオンライン事業の支援も始まったということですが、詳しくまだご説明がないのでお願いしたい。パソコンなどを持っていない団体には、貸し出しか助成をいただきたいと思っております。

そして最後に、子どものケアについて、事前相談時に個別でも伝えましたが、あいの会では、子供のグリーフケアと題して、勉強や心のケア、両方に対応するような取り組みをしております。このような団体に対して助成金をいただきたく思います。このような支援が、ナスバさんを拠点に拡大していただきたいと思っております。是非とも一度ヒアリングの機会を設けていただきたくお願いいたします。

【藤田座長】

ありがとうございました。その他ご意見、ご質問等はございますか。できるだけ多くの委員からご意見いただければと思っております。桑山委員、お願いします。

【桑山委員】

5 ページ、いわゆる介護者なき後のこと。20年ほど言い続けてきたことが記載されていて、非常に嬉しく思っています。平成20年の時の親なき後問題検討会で、社会資源が不足しているということが言われてきました。今でもそれが続いている状態です。私の実感として今の障害者福祉あるいは介護保険の範囲では、障害の重い人を支えるのは、かなり難しいと思っております。交通事故の場合であれば自賠責のお金が入ってくるということで、現在の障害者福祉あるいは介護保険にオンしたような形で支援を続けてほしいと思っております。現状、介護をしているが、もう介護できないという日がいつになるのかわからず、実際にかかる費用が読めないのが正直なところです。自分の場合で言うと、私が39歳の時に子供は交通事故に遭い、31年経ち私は70歳になってしまいました。おそらく私や妻の年齢も考えると、あと5年ほどで在宅では見ることができないだろうと思っております。そうなった場合、介護料受給者の年齢構成を基に必要な施設や費用の目安が経たないと、計画そのものできないと思っております。考え方としては、7,000数百億円の財源がありますが、療護センターの建替えの費用もあるのでそれを食いつぶした場合にいつまでもつのかの試算が必要になると思います。その非常に要因の多いような事柄を、同時に考えながらやっていくという、非常に厳しいことになると思います。利用者といいますか、介護料受給者あるいはその家族がある程度納得できるような形で、介護者なき後の施設を考えていただきたい。

【藤田座長】

ありがとうございました。その他まだご質問ご意見はございますか。古謝委員、お願いします。

【古謝委員】

この4月から、高次脳機能障害者支援法が施行されました。私たちにとっては、とてもありがたいことだと思うのですが、障害を受けて倒れた時から治療を続けて、一般社会の方に向けて連携した支援というところが、重点的に言われるようになりました。その中で、高次脳機能障害者の人たちの社会復帰促進事業というのを有意義に使えるように、短期で終わることではなく継続して支援をしていただきたい。そして、利用することが難しい方たちも視野に入れていただけるとありがたいと思います。

それともう一点。桑山さんも話していたが、介護者なき後。これは高次脳機能障害の人たちにも言えることです。家族も高齢化する中で、支援が行き届いていないというのと、外へ出て行けない高次脳機能障害の方がいます。グループホームを利用するにあたって、高次脳機能障害の人たちは、自治体に障害者福祉サービスの受給者証を申請しないとグループホームの利用ができない。申請をしても、高次脳機能障害の人たちの、自らでできることが多くあるために利用できないという結果が出る可能性が大きい。そういった時のために、支援をしていただけるような方法を考えていただきたい。当方も、桑山さんと同じように交通事故から30年経っております。息子も、グループホーム入所の申請をしましたが、状態を見るとかなり軽い方なので利用できないかもしれないという答えが返ってきた。家族が看病していくことを今後どうしていったらいいのだろうか、いろんなところで相談には行っているのですが、なかなかそこも難しいところがあります。そういったところも含めてちょっと考えていただけたらありがたいなと思います。

それともう一点。この4月から自転車の切符が切られるようになったが、これは難しい。自転車での事故は結構ありますので、少し考えていただきたいと思います。

【藤田座長】

ありがとうございました。続けて、オンラインでご参加の徳政委員、お願いいたします。

【徳政委員】

先ほど桑山さん古謝さんからも、介護者なき後の問題と介護の問題ということを言われていらっしゃいましたが、私自身が訪問介護事業所を経営している中で、最近の動きとして、かなりの件数が倒産しています。訪問介護事業所もグループホームも過去最高に倒産しています。それから施設関係、そういう作業所関係もかなりの数が今から倒産をしていく。受け入れる側の数が減ってきていて、今は利用者いわゆる介護を受ける方々を受け入れられない状態です。高齢者社会プラス障害者も高齢者になっていくなかで、どうしていくかが課題。国は賃金を上げろということで、国交省の補助金でも賃金の補助はあるが、実際問題、ヘルパーに賃金アップし支払うことはできても、社会保障費、税金と払っていくと、事業者が潰れる。事業者が潰れると今度は働く場所がなくなる。その負の連鎖を生んでいるので、介護業界っていうのは壊滅的になっています。確かにヘルパーの数が確保できないのは、働けない状況になっているので、今から賃金だけに補助をするというのではなく、会社自体をしっかりと支えるという、訪問あるいは施設をしっかりと支えていくことを考えていくべきではないのかと考えています。介

護者なき後の問題も含めて、今から 2040 年に向けて超高齢化の社会が来る。さらに受け入れるところがなくなっていくので、非常に厳しい状況になると思います。確かに賦課金の問題もありますが、被害者の方々は、生きていく限りその支援を受けるべきだと思います。被害者全体に考えなければならないし、安全な車作りもここで終わりというようなことにならないように、もう少し幅の広い形で検討いただきたい。ナスバさんの広報動画の再生回数もすごく伸びているので、そういったところも使いながら、いろいろな世代にしっかり広げていくということが大事ではないかと思います。

【藤田座長】

ありがとうございました。他にご意見・ご質問などございますか。福田委員、お願いいたします。

【福田委員】

まず、賦課金の問題ですが、5,741 億円が返ってきた。当初は、保険料を引き下げのための原資で使えるみたいな誤解があったのですが、そのところは皆さん誤解が解消できたのかなと思います。それでも、自賠責の保険料が上がるという事に対してあのお金はどうなった、そういう議論が出ているのがちょっと残念です。いろいろなお話があったのですが、私はこの 5,741 億円については、今出ている介護者なき後の問題とかですね、これまでの約 200 億円の事業規模では、手が届かなかった、そこまで踏み込むことができなかったというような事業を、踏み込んでやっていくものとして考えていく。そうすると、事業費が一体どのぐらいになるのだろうかということもいろいろ考えながら、それでは、賦課金はこの水準であればずっと安定的にできるという議論をすべきであって、今 5,741 億円返ってきたからすぐ賦課金を廃止する問題という論理ではないと考えています。

そもそもこの賦課金というのは、平成 13 年の法改正時の積み残しだと私は理解しています。再保険廃止の時の議論の中で、2 兆円を 1 兆 1,000 億と 9,000 億に切り分けて事業をやっていたけれど、実は一般会計に貸していたのがあったから、だんだん切り崩してこうなった。その最初の段階でも、やはり安定した被害者保護の増進等事業をやるためには、賦課金の導入は不可避だというふうに、私や当時委員の金沢理先生とか、皆さん、そういうふうに理解をしておりました。ですから、じゃあゼロにするとか、そういう問題ではないと、理解していただきたいと考えていました。

介護料受給者の問題についてですが、不思議だなというか、毎年一定数の重度後遺障害者の発生があります。ところが、その発生した数そのままストレートに、ナスバの介護料受給者の数にオンされていない。それはなぜかなと色々考え、話を聞いたのですが、一つは交通事故被害者が労災の方で手当を受けている人がいて、あるいは介護保険の方へ行っている人がいて、あるいはナスバの介護料の支給をまだ知らない、そういう人もおそらくいるのだろうなど。重度後遺障害者の人数については、損害保険料率算出機構で自賠責保険の支払いということで出てくる数値ですよ。だから、その人たちのきちんとしたフォローがもしかしたらできていないのでしょうか。その後、どういうふうに流れていったか、どういうふう

な、救済のルートに乗っていったかということが判っていないと思うので、是非ここで、調査していただきたいと考えています。先ほど、桑山さんも仰っていた通り、介護者なき後の問題で、今、切実な問題として、数年以内に困る状況に陥る人たちが一定数あるのは分かっているのですが、その人たちを実態調査でもやっていただいて、大体どのぐらいの人が年度別に、必要になってくるというのが判ると思います。その辺の精査を是非やっていただきたいと思います。

あとは、先ほど自動車総連の方が踏み込んでくださって、昔の療護センターは、確かに終生介護だったのですね。私が自賠の改正作業に入った頃は、千葉は終生介護で、途中から3年限度ということになりました。先ほどいろんな話を聞いていると、介護してくれる人自体が少なくなってきて、じゃあグループホームをとか、いろんなこと施設へとか言っても、実際に受け入れてくれる所があるのですかという問題まで、おそらく今行き着いていると思います。実際、私、青森にいますけども、介護者を育成する学校がついに一校だけになりました。私が勤務している八戸学院のところだけです。県内でも一校、あとみんななくなっちゃいました。ということは、育成される人自体もものすごく減っているのです、これからグループホームとか、いろんな形で介護する人にやってもらえばいいじゃないですかということ、実は絵に描いた餅であって、もう実は本当にとんでもないところまで来ているということが現実だと思います。これはもう、共助互助の仕組みである自賠の仕組みの中で、そういう人たちをなんとか助けていくのが、正しい考え方かなと思います。そうすると出てくる議論ってというのは、なんで自動車の被害者だけそういうふうな優遇を受けるのだということになりますけど、これは自動車のユーザーたちが、いつ加害者にも被害者にもなるという、そういう交通事故の特性の中で、自分たちの将来のために、払ってきた保険料による保護を受けることに、やはり矛盾はないでしょうということかなと思いますが、いろいろ課題はあるので、単純な賦課金の引き下げという議論は、あまりにも拙速だと考えています。ですので、将来的な長期的な事業、こういう事業をやって、このぐらいの費用がおそらくかかるだろうと試算する必要がある。先ほどの佐藤さんの話だと、コストが上がって、インフレでもっと高額になるというとんでもない話でした。では、今でも足りないのではないか、あるいは将来的には不足するかもしれないという話になるかもしれない。その辺の精査をきちんとこれからやった方がいいのかなと思っていました。私は以上です。

【藤田座長】

ありがとうございました。その他ご意見・ご質問などございますでしょうか。古笛委員、お願いいたします。

【古笛委員】

はい、私からも一言お話しさせていただけたらと思います。

この現行計画から次期計画に向けてという、大きな流れや方向性については特に異論のないところだと思います。強いて言うならば先ほど、古謝委員からもお話があった通り、高次脳機能障害支援法が成立し今年4月1日から施行されています。また、介護者なき後問題としては使

い勝手によくないと、評判がよろしくなかった成年後見制度も見直しがなされています。こういった新しい動きを踏まえた新しい視点を取り入れていただけたらと思います。

それと、福田先生からもお話がありました。ここでの取り組みは、決して交通事故の被害者だけの問題ではないこと、交通事故以外の、広く一般的な事故の被害者ですとか、事故によらない障害者の方ですとか、それから、交通遺児、交通遺族の方以外の遺族遺児の方にも、共通しているところがあると思います。そこで交通事故以外も広く全てカバーできるというものではないにしても、やはりここでの取り組みとか、ここでの議論が、もう少し広く、社会に還元され、理解されるようにすることが必要だと思います。そういった意味で、今日ナスバの広報という話も出ていますが、被害者保護増進等事業そのものについても、もう少し広く理解されるように広報に取り組んでいただけたらとも思っています。そうして、この事業そのものについて社会に広く理解していただかないと、誤解を生むところがあるのかなと、そんなところを思いました。

【藤田座長】

ありがとうございました。その他、ご意見・ご質問ございますでしょうか。竹川委員、お願いいたします。

【竹川委員】

賦課金の問題は議論が難しいなと思っていて、おっしゃる通りインフレで、おそらく本来なら賦課金も上げないといけないところを据え置くというのは、引下げみたいなものなので、そういう意味では上げるという考え方があると思いますが、ただその一方でやはりユーザーの理解を得るといって、非常に大事です。自賠責保険料は13年振りに6%値上げされるという、その負担感ってものすごくあると思うので、そこはちゃんと説明した上で、この賦課金の水準で変更する、ステイするなら説明をしないといけないと思います。先ほど、自動車総連の方も仰っていましたが、どこまで本当に事業を、予防的のところとかですね、どこまで本当にこれでやるのかというのはあると思う。おっしゃるように、介護者なき後の人の支援というのは、手厚くすべきだと思いますけど、予防的のところまでどんどん広げて、賦課金を維持するとかですね、あるいはそのお金を使っちゃうとかいうのはちょっと違うのではないかという意見がドライバーの方から出る可能性があると思う。その辺りについても含めて考えないといけないという感じがします。

【藤田座長】

どうもありがとうございました。その他ございますでしょうか。広瀬委員、お願いいたします。

【広瀬委員】

次期被害者保護の論点、この点の内容については異論があるものではございません。賦課金の話は、先生方、いろいろお話あったと思うのですが、金利ある世界が続くとし

て、人手不足による供給制約が、恒常化してくる世の中になっていくのだろうと思います。つまり、インフレが定着、あるいは加速していく状況が予想される中で、千葉療護センターの話も総事業費が200億円ですか、見込みというような話がありましたけれども、決してこの範囲で収まるという保障がない。むしろここから上振れしていく可能性の方が高いというような状況になると思います。先ほど、佐藤先生からも、入札の不調ということをおっしゃったと思うのですが、これが千葉療護センターの話ではなくて、社会一般、マンションだとか、建設業界一般として非常に深刻な問題だと思っています。そういうものも勘案して、経済とか物価の状況、丁寧にしっかり分析をして、専門家の方のご意見をというような話もあったかと思うのですが、分析をした上で、賦課金の水準を検討していくということが重要だと思っています。

あと、やっぱりユーザー目線で言うと、必要性について、しっかりと広報なり、あるいは国交省の施策を通じて、必要性について周知をしていくということ、これが非常に重要だと思います。

あとナスバの広報で、外国人への周知という話があったかと思っています。先ほど、外国人のドライバーの方の運転について懸念のお話があったかと思いますが、国民の中ではこの外国人の話、高速道路での逆走問題とかですね、いろんな問題が出てきて、不安が高まっているので、外国語表記の標識を増やすとか、そういった地道な努力をしていくということが大事だと思います。SNS等を通じて啓発というのと、事故防止活動を強化していくことが非常に喫緊の課題だと思いますので、この辺の検討もしていくべきだと思います。以上です。

【藤田座長】

では、オンラインで参加の、坂口委員お願いいたします。

【坂口委員(オンライン)】

だいぶ議論が出て、繰り返しになってしまう部分が多いと思うのですが、やはり今回の議論、被害者保護増進等計画をいかにニーズに沿ってしっかりとしたものに纏めていく事が一番大事だろうと思います。ここがすべての第一歩だと思っています。その後やっぱり広報して、いろいろと国民の理解をいただくことが大変重要だと思います。それがユーザーにとって、納得感を持って、というのは大変重要だと思いますので、そういった部分について、まさに自賠責やナスバの広報と合わせて、この事業についての広報、認知度向上ということも、大変大事だろうと思いますので、それについてもぜひ実施いただきたいと思いますし、私ども JAF の方もいろいろツールがございますので、こういったものについても、今後とも協力しながらやってまいりたいと思いますので、どうかよろしくお願ひしたいと思います。私から以上です。

【藤田座長】

ありがとうございました。一通りお伺いできたようですが本日ご欠席の戸崎委員からコメントをいただいていると伺っておりますので事務局から読み上げていただければと思います。

【戸崎委員(事務局よりコメントを代読)】

一括繰戻しがなされたことは大いに歓迎すべきことだが、今後も様々な施策を実施、強化していくためには、引き続き財政基盤の強化は必須である。よって賦課金は現状で継続すべきであり、そのことがユーザー保護にも繋がることを、ユーザーが実感できるような広報が必要である。

【藤田座長】

それでは可能な範囲で、事務局側からご返答いただければと思います。保障制度参事官室から、まずお願いいたします。

【保障制度参事官室(忍海邊参事官)】

委員の皆様、大変貴重なご意見をいただきましてありがとうございます。私の方から回答をさせていただければと思いますが、被害者保護増進等事業の内容の充実についてのお話、また広報のお話、また賦課金のお話といった大きく、三つに分けられるものかと、認識しているところでございます。

まずは、被害者保護増進等事業の内容について様々ご意見ございましたのでいただいた意見を纏めながら、少し補足をさせていただければと思います。まず、12ページの資料を見ていただければと思います。遷延性意識障害の方、また、脊髄損傷の方、高次脳機能障害の方、遺族・遺児の方に対しまして、様々な事業を実施しているところでございます。療護施設に関して、自動車総連様からお話があった、東西バランスよくといった話、また、終生については、大きなところかと思いますが、もともとナスバの療護センターにつきましては、終生であったところ、2007年から現在の3年以内という形で、行っているところでございます。今回、委員の皆様から全額繰戻しを踏まえて、これまでに考えられなかった事業の充実を図るべきだという、大変力強いお言葉を頂戴いたしましたので、こちらにつきましては、ナスバと連携をした上で、まずは実態把握、どのような事業規模になるのか、またどのようなニーズ等があるのかといったところを、しっかり把握をさせていただいた上で、事業の充実を図ってまいりたいと考えております。

また、在宅療養につきましては、こちらは徳政委員、また古謝委員からも様々ご意見がございました。介護施設そのものの存続が非常に厳しい状況にあるという、お声も頂戴したところでございます。これまでも国交省では、在宅療養等に関して、様々事業を実施しているところではあります。年度ごとに、事業の拡充といったところで、少しずつ、例えば人件費の支援、また様々な機器への支援といったところを行っていたところでございます。そういった中で、今回、麦倉先生からもお話がありましたが、箱ものに対する整備といったご意見もありました。こちらは厚労省ともしっかりと連携をしながら、次期計画の中で、在宅療養に関してどのような事業の充実が図れるかを検討してまいりたいと思っております。

また、介護料につきましては、ご意見がございました。介護料は、毎年約100名の新規受給者がいらっしゃいますが、介護料の受給者数などより踏み込んだ分析をした上で、福田委員から

は、「アウトリーチがしっかり取れていなくて、本来受給できる方に届いていないのではないか」というご指摘もありましたので、実態把握、精査等も行っていきたいと思っております。

また、介護者なき後のところは、先ほど療護施設の終生というところでも申し上げましたが、古謝委員からも社会復帰促進事業につきまして、高次脳機能障害の方で、例えば事業そのものを利用できない方への支援について、ぜひ検討いただきたいという声がありました。委員もおっしゃっていた通り、高次脳機能障害者支援法が施行されたところ、こちらについては、厚労省とも適宜連携しておりますが、社会復帰促進事業につきましては、現在のモデル事業でございますので、今後、こういった形で、恒久的な事業としてやっていくかといったところを、しっかりと検討してまいりたいと考えております。

また、遺族・遺児の方への支援につきましては、小沢委員から様々ご意見頂戴いたしました。まず、相談支援事業につきましては、これまでも毎年委員の皆様のご意見をいただきながら、改善をしているところではあります。掲題電話やパソコン等、いただいたご意見も踏まえて、ナスバとも連携の上、対応してまいりたいと考えております。また、特に子供向けの精神的ケアのお話や、麦倉委員から育成給付金事業についてのコメントがありました。今は19歳になると完了給付金といった形で給付しているところではございますが、より一層の事業の充実について考えてまいりたいと思っております。

次期計画につきましては、今申し上げた内容等を踏まえまして、第2回、3回の検討会で、どのような事業の充実を図っていくかといったところを、事業規模と合わせまして、委員の皆様を示させていただきながら、整理をさせていただければと思っております。

また、それ以外で自転車の事故、また海上事故等々のご意見も頂戴しておりますので、こちらについては関係部局等もとも連携してまいりたいと考えております。

また、今回の事業そのものについての広報に関しても、様々ご意見頂戴したところでございます。被害者増進等事業の実施にあたっては、ユーザーの方からの賦課金が原資となっているということ、認識の上で事業の実施を行っているところでございますが、ユーザーの方がこういった事業を自分たちの出したお金でやっているといったご理解の醸成は非常に重要ですので、これからも、しっかりと事業の中身等がユーザーの方に伝わるように進めてまいりたいと思っております。

2つ目の賦課金につきましては、現行のインフレコストの上昇等々を踏まえ維持をすべきではないかというご意見。また、ユーザーの負担軽減の観点から、引き下げを求めるといったご意見など、さまざまなご意見を頂戴したところでございます。こちらは委員の皆様お一人お一人のご経験と、ご知見に根ざした非常に重要なご意見であると受け止めております。被害者保護増進等事業を安定的に継続して実施することを前提にいたしまして、まずは次期計画での規模等も踏まえ、専門家のご意見という、委員からのご意見もありましたが、皆様のご理解のもとに、適切な水準を見出せるように、事務局としてしっかりと検討していきたいと考えてございます。

【藤田座長】

アセスメント関係のご質問があったと思いますが、技政課、もし可能でしたらご返答お願いいたします。

【技術・環境政策課 菊池室長代理】

技術・環境政策課の菊池から回答させていただきます。

榎委員から3点ご質問ご意見をいただきまして、まず一点目の自動車アセスメントの関係で、衝突被害軽減ブレーキについて、この新しいシナリオがどういったものかというご質問だったかと思えます。主に、交差点に関するシナリオになっていまして、自車が右折をする際の対向車両との衝突ですとか、自車が右左折する際に横断歩道を横断している歩行者との衝突、車両との出会い頭の衝突、また自車が右折する際の二輪車との衝突を想定した事故シナリオを、事故実態も踏まえまして、追加をしたところでございます。

続きまして2点目ですけれども、飲酒運転の関係で、アルコールインターロックが現状どういうふうに進捗しているかということと、ながら運転に対して今後どのような対応を講じていくかというご質問ご意見だったかと思えます。まず、アルコールインターロックに関しましては、令和4年度からASV補助金の対象装置として追加をしております、その普及に取り組んでいるところでございます。ながら運転に関しましては、昨今、車載カメラでドライバーの眠気ですとか、脇見を検知して警報するような、いわゆるドライバーモニタリングといった装置が開発されてきておりますので、こういったものをASV補助の対象装置として追加をして、普及を支援していくようなことも検討してまいりたいと考えてございます。

3点目、車のハッキングに関してですが、こちらについては近年、無線通信でソフトウェアアップデートのできる自動車が出てきていることを踏まえまして、サイバーセキュリティに関する自動車の基準というのも整備してございます。この基準で、こういった外部からのハッキングなどに対しても対応ができていないかという認識をしております。

続きまして小沢委員から、自動運転に関して検討を加速いただきたいといったご意見をいただいたと承知をしております。冒頭の資料の説明の中で、AIを活用した高度な運転支援技術について、こういったものの普及を図っていく必要があるのではないかとご説明させていただきましたけれども、こちらドライバーの関与をほとんど必要としないような高度な自動運転システムとなっております、こういった自動車のメーカーでの開発を促すとともに、社会受容性を高めるために、国土交通省としてはこういった自動車に対して、一定の安全性があることを評価し、認定するような制度を、今年中を目途に創設する予定としております。この安全性が確認され、認定を受けた車両に対して、補助金のような財政的な支援についても今後検討してまいりたいと考えておりまして、この財源といたしまして、自賠責の特別会計の活用等についても検討させていただきたく考えてございます。説明は以上となります。

【藤田座長】

どうもありがとうございました。貨物軽自動車の安全対策についてご質問とご意見をいただいたと思いますが、安全政策課からお願いします。

【安全政策課 溝手総括】

はい、安全政策課でございます。ご指摘ありがとうございます。

加藤委員からご指摘をいただきました、貨物軽自動車の制度の普及啓発についてということでございますけれども、その他、小沢委員からも、そういった運送事業者の方に、わかりやすく、絵やイラストも使って、周知してくださいといったお話もございましたけれども、いただいたお話を踏まえながら、引き続き内部でも検討させていただきまして、今後、全体の計画の中で、どういう形がいいかということをご相談させていただきたいというふうに考えております。小沢委員の方からは、2023年の茨城の事故の話もございましたけど、しっかりとそういった事業者に対して取り締まりをしてくださいという、応援をいただいたというふうに理解しております。もちろん、警察庁とも連携しながら、国交省といたしましても、そういった運送事業者の方に対する何かあった時の監査を行っております。引き続き、そういったものもしっかりとやりながら、いかに効率的に行っていくかという観点も大事かと思っておりますので、そういった取り組みを通じて、引き続き、事故防止の取り締まり等々行っていきたいというふうに考えております。

また、先ほど技政課からながらスマホの話がございましたけども、当課からも補足をさせていただきますと、当課では運送事業者に対する指導等を行っております。そういった中で、事業者の方が、運転士の方に対して、指導教育をしていくためのマニュアル等を作成しております。そういった中で、様々、運転士の方が気をつけることの中にながらスマホがございましたけども、そういった取り組みでも、引き続き、しっかりとそういった方々が取り組んでいただけるように周知等を行っていききたいというふうに考えております。安全政策課から以上になります。

【藤田座長】

ありがとうございました。その他の担当課から何かございますか、残っているのは整備課ですがよろしいですか。

【整備課】

整備課からは特にございません。

【藤田座長】

はい。ありがとうございました。

一通りご回答いただいたところですが、よろしいでしょうか。様々なご意見をいただきましたけれども、次期計画策定に向けて、事務局におかれましては、調整いただければと思います。

今日特有の話としては、繰戻しを受けて、賦課金の水準をどう考えるかということが、普段にないアジェンダだったわけですが、感想だけ申し上げますと、伺っている限り委員の間で極端な認識の齟齬があるわけじゃなさそうだと思います。つまり、ユーザー目線から賦課金の水準を引き下げを考えてほしいと言われる方も、従来やっていたような事業を縮小しろとかい

うこと全くおっしゃってなくて、むしろ介護者なき後の対策とか、療護センターの改修とか、そういうことは充実させる、つまり、費用がその分増えることは認めた上でのご発言だったと思います。引き下げに慎重、あるいはむしろ賦課金、増やしてもいいのではないかという意見の方も、新しい事業をどんどん増やせというよりは、従来の事業や、緊急性が高い、あるいは必要性が特に高いコンセンサスがある事業を安定的、持続的に続けるためにという観点からのご指摘だったと思います。つまり、今回増える運用益のプラスというのは、実は費用の増加と裏腹の関係にあるというご指摘ですとか、運用益は揺れるものだから安定的にするためには、そこに過剰に依存することができないのではないかとといったようなご指摘だったと思います。したがって、やらなくてはいけないことそのものについて、根本的に意見の対立があるような話ではないので、今後、どのような支出の増加が見込めるかといったあたりを、いろんなシナリオを想定した上で詰めていただいて、数字まで出していただくと、比較的多くの方の納得が得られるような方向での議論ができるようになるのではないかとというような印象を持っております。ちょっと楽観的すぎるのかもしれませんが、皆さん意識には共通のところが多いように思いました。

ただ他方、一番懸念すべきことがあるとすると、計画についての、一般的な理解が得られないことです。最後の方に何人かの委員が国民ユーザー一般の理解ということをおっしゃられたけれども、この点についてはこの場にいる委員の間では異論なく合意できるものが、一般人の間ではそうならない可能性があることについては深刻に考える必要があると思います。特に自賠責保険料ですと、払わなくてはいけない保険金は外在的に決まるわけです。だから、払わなければいけない保険金との見合いで保険料が足りないのだったら、保険料をあげるしかないという議論が比較的通りやすいのですが、こちらは、出すお金の額を決める事業の内容も私たちということがあります。このことが外部の理解を得る上での障害にならなければいいなと思っています。そういう意味では、坂口委員が計画の国民的納得感という観点を強調されましたが、その辺も考える必要があり、これはおそらく広報とも関わると思う、大切なことだという印象を受けております。次回検討会までに、よく内容精査した上で、広報のあり方も含めて丁寧な、今後のために検討していただければと思います。

本日、ご協力いただいたおかげで、いつもと違って、若干時間ございますけれども、何かご意見ございましたら伺いたいと思います。何かございますか。

よろしいでしょうか。それでは、本日の主な議題はこれですべて終了しましたので、事務局に議事の進行をお返しいたします。

【物流・自動車局保障制度参事官室 金崎総括】

委員の皆様方、長時間にわたりまして、ありがとうございました。

本日いただきましたご意見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、委員の皆様方にご確認をいただいた上で、国土交通省のホームページに掲載をいたしますので、ご了承のほどお願いいたします。

また、今後の本検討会の開催につきましては、改めて事務局から連絡をさせていただきます。引き続きよろしくお願い申し上げます。

それでは以上をもちまして、令和8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。本日は誠にありがとうございました。

以上