

議事録：令和8年度第2回被害者保護増進等事業に関する検討会

I.日時：令和8年7月28日（火） 10:00 ～ 12:00

II.場所：ハイブリッド開催

（対面会場：合同庁舎2号館 国際会議室）

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

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

榎 徹雄 東京都市大学理工学部名誉教授

麦倉 泰子 関東学院大学社会学部教授委員

（関係団体）

小沢 樹里 一般社団法人関東交通犯罪遺族の会 代表理事

加藤 憲治 一般社団法人日本自動車会議所 保険特別委員長

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

オブザーバー

金融庁 監督局保険課

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（事務局）

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 今年度の検討会及び WG における主なご意見について

資料 3 次期被害者保護増進等計画における主たる事業及び財源構成について

V.議事内容

【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、ただいまより令和 8 年度第 2 回被害者保護増進等事業に関する検討会を開会いたします。皆様方には大変お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。国土交通省物流・自動車局保障制度参事官室の金崎でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

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代えさせていただきます。一部の委員の方は、オンラインでの開催となっております。国土交通省からは大窪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 がございます。漏れ等ございましたら、お申し付けいただければと思います。

会議中のお願いですが、オンライン参加の委員の皆様におかれましては、基本的にマイクをミュート設定にいただきまして、座長よりご指名がございましたら、ミュートを解除し、発言いただきますようお願いいたします。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。

また、本日の検討会は全面公開といたしますので、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思います。本日は被害者保護増進等事業に関する評価、検証や、次期計画における各事業の方向性について、検討いただくことを目的としておりますが、本委員会におきましても自賠制度のあり方について、幅広く意見を伺い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いたします。よろしくお願いいたします。

【藤田座長】

それでは、ここから私が進行させていただきます。本日もよろしくお願いいたします。まず議題の 2、3、4 について事務局よりご説明いただき、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います。それではまず、事務局及び担当課より説明いたしますので、資料 1 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】

物流・自動車局保障制度室参事官の忍海邊でございます。それでは、資料 1 被害者等支援・事故防止の効果検証について説明させていただきます。

1 ページ目をお願いいたします。被害者保護増進等事業につきましては、毎年、ワーキンググループ及び本検討会において、事業ごとに効果検証を実施した上で、次年度の概算要求を行っております。評価方法につきましては、PDCA サイクルによる効果検証をベースとしており、政策効果、事業執行率ともに達成しているものについては、A 評価、政策効果は達成しているものの、事業執行率が低いものは B 評価、政策評価、事業費評価いずれも未達の場合は C 評価、事業執行率が達成しているものの、政策効果が未達成であるものは D 評価としております。例年のスケジュールはこちら記載の通り 8 月末に概算要求提出、その後、検討会での報告、12 月に予算案の決定といった流れとなっております。

2 ページ目をお願いいたします。こちらの資料では、事業ごとに事業概要、予算額、令和 7 年度の評価、評価理由をまとめております。評価欄の括弧は、令和 6 年度の評価です。本検討会におきましては、主に令和 6 年度と比較して、評価が改善した事業または下がった事業もしくは B 評価以下で評価が据え置き of 事業を中心に、背景や今後の見通し等も含めて説明をさせていただきます。各事業の評価は 9 ページからでございますが、ナスバの運営費交付金、被害者援護関係等につきましては、令和 6 年度の A 評価から変更はないため、1 から 4 は割愛させていただきます。13 ページ目をお願いいたします。短期入院協力事業でございます。これは、在宅の重度後遺障害者の方が安心して短期入院を利用することができるよう、国交省で積極的に短期入院の受け入れを行う一般病院を指定しまして、受け入れ体制の整備強化にかかる経費を補助する制度です。事業執行率につきまして右上の表をご覧ください。令和 4 年度から少しずつ執行率が改善しておりましたが、令和 7 年度の実績は予算額 1.5 億に対し、1.2 億と 85.4% の執行率となりました。この背景としては、主に事業の周知向上が挙げられます。これまで委員の皆様からも事業周知が不十分であるという声を頂戴していたことから、令和 7 年度では協力病院向けの補助制度に関する概要説明会の実施、また、重点支援病院、ナスバ及び国交省にて、各病院の受け入れ状況等について共有する意見交換会等を開催し、様々な取り組みを実施してまいりました。結果、事業執行率、政策効果ともに達成し、事業開始以降初となる A 評価となりました。

続きまして、14 ページをお願いいたします。こちらは短期入所協力事業です。先ほどの事業が病院に対するものであったものに対しまして、こちらは障害支援施設やグループホームを対象としております。本事業も、先ほどの短期入院協力事業と同様に令和 4 年度以降、執行率の低さが指摘されておりましたが、令和 7 年度では予算額 1.1 億に対し、事業執行率が 87% となり、政策効果も達成したことから初めての A 評価となりました。引き続き、事業者利用者に対し、本事業の周知徹底を図ってまいります。

15 ページをお願いいたします。こちらは自動車事故被害者受入環境整備事業です。いわゆる介護者なき後に備え、在宅の重度後遺障害者のご本人、またそのご家族が安心して生活を送れるよう受け入れを行うグループホームに対し、介護器具や人材確保に関する経費を補助する制度です。右上の予算の概況をご確認いただきますと、令和 7 年度は予算額 5 億円に対し、2.7 億円と執行率は 54% でした。左下の政策効果をご覧ください。こちらにつきましては、目標件数 56 件に対し、実績は 78 件と大きく目標を達成したものの、予算執行率 70% に至らなかったといった結果で、B となっております。本事業は、委員の皆様からのご

意見も踏まえ、令和7年度、令和8年度において事業の拡充を行うなど、事業の充実を図っているところです。令和8年度はA評価を目指しまして、引き続き事業の周知徹底等を図ってまいりたいと考えております。

続きまして、16ページをお願いいたします。社会復帰促進事業につきましては、令和4年度から行っておりますが、予算執行率も順調に伸びており、政策効果である目標件数も令和7年度9件となっております。先月、令和8年度の本事業の選定結果をプレスリリースしたところでありますが、本年度は11事業者が選定されたところです。引き続き、事業者間の好事例の共有など、横展開等も行いながら事業を実施してまいりたいと考えております。

続きまして、19ページをお願いいたします。交通遺児育成給付金事業は、自動車事故の交通遺児に対して一定水準の適正給付金を長期にわたり安定的に給付することにより、交通遺児家庭の暮らしの安心が図られる環境整備を実施しております。左下の政策効果をご覧ください。目標として加入している交通遺児が19歳まで給付を継続した割合を100%としておりましたが、令和7年度はご家庭の事情によりまとまった資金が必要であるという理由により、一名の方が脱退され、99.7%となりました。事業執行率としては、右上に記載の通り79.3%と達成したところでありますが、政策効果が未達であったため、評価としてはD評価となりました。D評価となった事業につきましては、事業廃止または厳格な見直しとされておりますが、前回の検討会でもお伝えさせていただいた通り、本事業は令和8年度より大幅な見直しを行ったところでございます。20ページをお願いいたします。制度概要は記載の通りであります。昭和55年の制度創設以降、毎月の給付金の水準が据え置かれておりました。昨年5月の新しい資本主義実行本部の提言等を踏まえまして、現下の物価高騰等に対応すべく、毎月の給付金額を大幅に引き上げ、支援を強化したところで、交通遺児育成基金では年4回スマイルズという広報誌を発行しており、関係機関、法人等に送付を行っております。資料の中にも一部受給者の声を記載しておりますが、進路選択の際等に本基金からの給付がとても役立った等のお声を頂戴しているところでございます。今後とも本事業の周知徹底等をしっかり取り組んでまいりたいと考えております。

続きまして、22ページをお願いいたします。療護センターの老朽化対策および機能強化事業です。本事業は、評価としては令和6年度同様、A評価でございます。次の23ページをお願いいたします。

千葉療護センターの建替えにつきまして、機能強化そのものについては、リハビリ等の充実といった利用者ニーズの対応に加え、顕在化している施設の老朽化等に対応するため、ソフトハード面での取り組みを行っております。利用者ニーズへの対応としては、リハビリテーションスペースの充実、具体的には現行の2倍程度に拡充を行うとともに、これまでのワンフロア病棟を継承しつつプライバシーに配慮した簡易仕切りを設置する予定です。また、老朽化対策といたしましては、災害を想定した施設づくり、具体的には免震構造及び液状化抑制等、また入院生活を充実させる病棟構成とする予定です。事業費の見込みにつきましては、前回の4月の検討会でもご報告させていただいた通り、現時点では事業費が総額約200億円かかる見込みであり、今年度末から工事着手を予定しております。

24ページをお願いいたします。在宅療養環境整備事業につきましては、いわゆる介護者

なき後に備え、在宅の重度後遺障害者ご本人及びそのご家族が安心して生活を送れるように訪問系の介護サービスを提供する事業者に対し、介護人材確保ごとにかかる経費を補助する事業です。対象としては、居宅介護事業者等ですが、令和5年度以降、執行率の低さが指摘されており、これまではB評価でございましたが、検討会委員の皆様からのご指摘等を踏まえ、令和7年度からは事業の拡充を行うとともに事業者向け概要説明会の実施のほか、厚生労働省との連携を強化し、WAMNETに公募のお知らせを掲載する等行った結果、執行率が100%となったところです。政策効果も目標の88件以上に対しまして142件と大幅に向上いたしました。令和8年度も引き続き、周知強化を図りつつ、事業を推進してまいりたいと考えております。

続きまして、25ページをお願いいたします。相談支援・遺族支援の事業でございます。自動車事故被害者の方が幅広い関連情報の提供を求めている状況下、被害者団体による相談支援事業を行っております。右上の予算の概況をご覧ください。これまでも予算額に対し執行率が低かったことから、毎年事業の拡充等を行ってまいりましたが、令和7年度は執行率28%と低い状況でした。評価としては、令和6年度同様、B評価となっております。関係団体が毎年増加傾向にあり、現時点では15団体となっておりますが、引き続きナスバとも連携の上、この事業の充実を図りつつ、執行率の改善等を進めてまいりたいと考えております。

次の26ページでは、短期入院入所協力事業等の取り組み、また社会復帰促進事業等の実績報告会と横連携の取り組みについて記載しておりますので、ご参考までにご確認いただければと思います。

続きまして、27ページ事故被害者へのアウトリーチ強化・ユーザー理解増進事業であります。自動車事故により被害者支援等を実施するナスバの認知度向上に向け、ポスター製作、また雑誌の掲載等、様々な事業を取り組んでまいりました。令和6年度はC評価でございましたが、令和7年度は事業執行率、政策効果ともに達成となり、A評価となったところです。ナスバの認知度につきましては、次のページにまとめておりますが、ナスバを知っている、または名前を聞いたことがある方は30.6%と令和4年度の14.4%と比較して向上しております。28ページをご覧ください。地域別で比較すると、特に西日本での認知度が低い傾向、また中高年層での認知度が低い傾向にありますので、そういったことも踏まえつつ、引き続き広報活動等をしっかりと行ってまいりたいと考えております。

続きまして、29ページをお願いいたします。先端技術を活用した利用環境の充実化に係る実証事業につきましては、令和7年度から新規で行った事業です。右下に具体的な概要を記載しておりますが、重度後遺障害者の方の療養環境に介護ロボット技術を実証的に導入し、病院等の職員、また在宅介護の方の負担軽減の効果等について調査を実施いたしました。その措置としては、1.2億円に対し、1.1億円の執行率とアウトプットの予算執行率を達成するとともにアウトカム指標としては6件以上の目標を立ててまいりましたが、結果としては11件と幅広く導入いただくことができ、評価としてはA評価となっております。本事業の結果を踏まえまして、導入効果の横展開、また次期計画に向けての事業の検討してまいりたいと思っております。保障室からは以上でございます。

【藤田座長】

ありがとうございました。次に、事故防止対策 1 につきまして、技術・環境政策課からお願いいたします。

【技術・環境政策課 菊池室長代理】

技術・環境政策課から、事故防止の 1 番、自動車アセスメントの関係について、ご説明をさせていただきます。自動車アセスメントにつきましては、市販されている自動車の安全性を評価公表することにより、自動車ユーザーが安全性の高い自動車を選択しやすい環境を整備するとともに、自動車メーカーによる技術開発を促すことを目的とした事業でございます。アウトカム指標・アウトプット指標といたしましては、評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率、評価実施車種数をそれぞれの指標として設定しております。令和 7 年度はいずれも数値目標を達成したことから、A 評価とさせていただいております。簡単ではありますが、ご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。次に事故防止対策 9 につきまして、自動車整備課からお願いいたします。

【自動車整備課 山村総括】

自動車整備課です。先進安全自動車の整備環境の確保、目的必要性の通り衝突被害軽減ブレーキいわゆる自動ブレーキ等については、安全性を向上させる装置であるにもかかわらず、その適切な整備点検が行われていないために、誤作動が生じている等のケースが確認されております。このような電子制御された自動車の点検整備に必要なスキャンツールについて、整備工場の導入を支援するというものがこの事業になっております。近年の状況におきましては、右上の予算の概況にあります通り、予算執行率では、令和 7 年度 56.3%と、予算額も大きかったものの、執行率が下がってしまったという状況にございます。この要因としては、右下灰色のところに書いておりますが、このスキャンツール、特に自動ブレーキ以外の安全装置も含め高度化が進んでいる中、必要なスキャンツールについても高度化、価格の高騰化ということが行われております。それに対応するために、令和 8 年度からは上限額を引き上げるという取り組みも行っております。アウトカム指標の部分、年間事故車の入庫台数につきましては、令和 7 年度においては少し増加してしまったものの、令和元年度 92 台から比べて令和 17 年度の目標値 40 台に向けては、着実に減少傾向にあり、今後の自動ブレーキの市場での普及を想定すると、この目標を達成可能な水準にあるということも踏まえて、全体的な評価としては B とさせていただいております。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 10 につきまして、旅客課からお願いいたします。

【旅客課 鈴木 課長補佐】

旅客課でございます。事故防止 10 運転に不安を抱える高齢者の免許返納の促進に向けた対策ですが、高齢者の事故を防止するという観点から、免許返納を促進するところで、各自治体において、免許返納者、高齢者に対して足を確保するために行っている交通機関への、

利用補助を実施している自治体が多くございますが、そのような自治体に対する補助事業でございまして。令和5年度から開始している事業でございまして、これまで各自治体の取り組みを中心に補助しておりましたが、令和7年度から、すでに免許返納された方だけでなく、これから免許返納を考えている方に対しても、一時的に免許を使わない誓約書を書いていただいて、トライアルという形で、交通補助を受けられるというスキームを対象とさせていただいております。アウトカム指標ですが、高齢者の免許返納の割合の増加というところで、令和7年度を見てみますと、事業に参加した地方公共団体の平均返納率が0.29ポイント上昇に対して、全国平均で増加率0.01ポイントとなっていることから、アウトカムは達成しております。予算の執行率については、年々、着実に上昇はしているところでございますが、まだ70%に達成していないというところで、全体としてはB評価となっております。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。次に事故防止対策3、4、6、7について、安全政策課および技術・環境政策課からお願いいたします。

【安全政策課 溝手総括】

安全政策課でございます。事3、4、6、7につきまして、まず簡潔に、こちらの事業の背景をご説明させていただきます。まず交通事故削減のため、政府全体で交通安全基本計画を総理大臣ヘッドの会議で策定しております。また、国土交通省におきましては、そういった交通安全基本計画と紐づく形で、事業用自動車の事故削減に資するために、事業用自動車総合安全プランを策定実行して、有識者の先生等々にご議論いただきながら策定しているものでございます。事業用自動車総合安全プランでは、ここにあげております事3、4、6、7も含めた対策として実施しているというものでございます。そういった経緯がございますので、事業3、4、6、7につきましては、事業用自動車総合安全プラン2025の目標値をアウトカム指標として用いてきたものでございます。目標値は全部で22でございますが、そのうち6つ達成しているということ、また、交通事故件数は長期的に見ると減少傾向であるということや、組合の方も含め関係者からの事業に対するご要望も強いということがありますので、新たな事故を生まないためにも、被害者支援とともに、事故防止対策事業を着実に実施していくことが重要と考えております。

続きまして、個別事業ということで事4をお願いいたします。こちらは、運送事業者の方が、いわゆるデジタコやドラレコ、遠隔点呼といった機器を導入するにあたっての支援を行っているものでございます。

続いて事6ですが、事業用自動車総合安全プランの実施のために、各種制度改正であったり、もしくは健康起因事故の防止のための対策であったり、そういった様々な対策を検討するための経費でございます。

事7をお願いいたします。最後に、こちら事故防止にかかる調査研究で、社会的に大きな影響を与えた事業用自動車の事故におきましては、この調査費を使い事故の調査委員会を立ち上げまして、原因の調査分析や再発防止策の提言を行っております。これらの取り組みによって、交通事故の削減に取り組んでまいりたいと考えております。

【技術・環境政策課 菊池室長代理】

続きまして、技術環境政策課から、事故防止の3番、先進安全自動車の導入に対する支援についてご説明をさせていただきます。こちらは、運送事業者がASV技術を搭載する自動車を導入する際の購入補助でございます。アウトプット指標である本事業によるASVの導入件数につきましては、安全政策課の、デジタル化等の導入件数と合わせてになります。数値目標を達成している状況でございます。アウトカム指標につきましては、先ほど安全政策課から説明がありましたが、事業用自動車総合安全プラン2025の事故削減目標を設定しており、こちらの達成状況につきましては、先ほど安全政策課から説明があった通りでございます。説明は以上となります。

【藤田座長】

続きまして、資料2につきまして、まず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】

検討会・ワーキンググループにおける主なご意見についてご説明いたします。今年度、4月の検討会、6月のワーキンググループにおきまして、被害者保護増進等事業に関し、様々なご意見をお伺いいたしました。まず、療護センターの老朽化対策につきましては、将来的な工事費の増額等も考慮すべきではないかといったご意見がございました。工事費等につきましては、毎年必要な額を精査し、予算要求を行っているところでありますが、今後も社会経済情勢等を注視しつつ、必要な建設費の確保に努めてまいりたいと思っております。

また、療養環境の充実化につきましては、3つご意見をいただいております。まず1つ目は、厳しい経営状況のグループホーム、また訪問介護等への事業への継続的な支援の検討をお願いしたいといったご意見、また2点目につきましては、受け入れるための建設費の支援についても検討すべきではないかといったご意見がございました。3点目につきましては先ほど申し上げた効果検証の中でも、一部事業の予算執行率100%といった事業がございましたが、そういった事業は、予算条件による支援の打ち切り等が発生しないように、予算の拡充等を検討いただきたいといったご意見を頂戴しております。1点目につきましては、頂いたご意見を踏まえて対応を検討してまいります。2点目につきましては、厚労省が実施する事業の補助金において、一部措置されているところではありますが、その制度を踏まえつつ、国交省における支援のあり方等を検討して参りたいと考えております。また、3点目につきましては、令和7年度の執行率を考慮いたしまして、必要経費についても精査を行いまして、十分な予算を確保できるように努めて参りたいと考えております。

次に介護者のなき後問題につきまして、大きく2つご意見をいただきました。1つ目は、全額繰戻しによる財源の強化等を踏まえ、千葉療護センターにおける終生療護、また拠点施設の整備の充実についても検討すべきではないかといったご意見。また、介護料受給者の年齢構成や分布等、そういったものをしっかり分析しつつ、政策を検討すべきではないかといったご意見を頂戴したところでございます。千葉療護センターの建替えにつきましては、利用者ニーズを踏まえた設計を行っているところでありますが、施設の有効活用といただいた終生療護等のさらなる支援の充実に向けた対応について検討してまいりたいと考えております。また、介護料受給者の分析につきましては、今後、介護者なき後問題等の重要な課題

の顕在化が見込まれるため、これまでに実施した調査および今年度実施予定の調査内容等を踏まえ、次期計画で実施すべき手続きについてしっかりと検討してまいりたいと考えております。

次のページをお願いいたします。高次脳機能障害の支援であります。こちらは障害者ご本人、その家族の方への継続的な支援、さらなる充実について検討いただきたいとご意見がございました。こちらは、令和4年度からモデル事業である社会復帰促進事業として、事業の充実を行っているところでありますが、当該事業の事業化を見据えた更なる支援の拡充について行ってまいりたいと考えております。

また、遺族遺児に対する支援につきましては、大きく2つご意見をいただいております。1つ目につきましては、経済的な事情により進学が難しい遺児等への学費給付制度等の検討、また精神的支援についても検討いただきたいといったご意見、こちらにつきましては、進学や学習等の機会を損なうことがないように、経済的支援について検討を図りつつ、また精神的な支援体制についても合わせて検討してまいりたいと考えております。

次に相談支援の事業につきましては、実施団体の支援の拡充、また説明会や意見交換の場の設置等ご要望を頂戴したところでございます。こちらにつきましては、説明会の実施、また意見交換の機会の確保等を検討してまいりたいと思っております。

自賠責およびナスバの広報につきましては、様々な事業に応じて、幅広い層への情報発信、理解促進について取り組むべきだといった意見を複数の委員から頂戴したところでございます。昨年度作成したナスバの周知動画につきましては、今年度5月より警察庁と連携し、全国の免許センター等で放映を実施しているところでありますが、引き続き関係機関との連携強化を図りつつ、積極的な自賠責制度の周知強化等に努めてまいりたいと考えております。

次のページでは、高齢者免許返納促進事業におけるアウトカム指標の見直しといったご意見も頂戴いたしました。こちらにつきましては、令和9年度以降の効果検証では、いただいたご意見も踏まえて、アウトカム指標の追加を検討しているところでございます。

また、事業そのものの全体に通してのご意見でございますが、効果検証における指標につきましては、実効性のある効果検証を行うための指標の見直しを検討すべきではないかといったご意見を頂戴したところでございます。令和9年度から次期計画が開始となりますので、これまでの検証内容、また各事業の実績等を踏まえ、実効性のある効果検証に向けて、指標の見直し等を検討する予定でございます。資料2の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。続きまして、資料3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】

続きまして、資料3、次期被害者保護増進等計画における主たる事業・財源構成についてご説明いたします。1ページ目では、今後の被害者保護増進等事業に関しまして、必要な施策をまとめております。自動車事故により、被害者の方が負う障害には様々な種別がございます。それぞれの特性に応じた支援が必要であり、遺族・遺児に対しては、物価高騰と社会経済情勢等の変化等を考慮した支援が必要だと考えております。こちらは前回4月の検討

会の資料の再掲でございますが、検討会ワーキングにおきまして、特に委員の皆様から、支援強化をすべきではないか等ご意見をいただいたところを太枠で記載しております。

2 ページ目も、前回の資料の再掲でございますが、次期の被害者保護増進等事業計画における重要施策の狙い等を記載しております。

次のページをお願いいたします。委員からの様々なご意見を踏まえまして、3 ページ目、4 ページ目で、被害者支援の充実強化についてまとめております。まず、療護施設の機能強化につきましては、千葉療護センターの老朽化、リハビリ等の機能強化に向けた対応が必要なところです。次期計画におきましては、利用者ニーズを踏まえた千葉療護センターの老朽化に伴う建替えを行うほか、岡山療護センターにおきましても、リハビリ機能の強化を図って欲しい、といった利用者ニーズの声が上がっていることから、施設の増設を検討しているところでございます。

右上、次に、介護者なき後の対策強化につきましては、在宅介護における介護者の高齢化を踏まえまして、介護者なき後に重度後遺障害者の方が安心して生活を行える環境整備が必要であり、例えば終生療護等についての検討も含め、受け入れ環境の整備充実を図っております。

左下、高次脳機能障害の方の社会復帰促進事業でございますが、こちらは現行のモデル事業から令和 10 年以降の本事業化に向けまして、様々なニーズを踏まえて切れ目のない支援を実施するために、今年 4 月から施行された高次脳機能障害者支援法の今後踏まえた支援を行うべく、検討を進めているところでございます。

左下の遺族遺児等に関する支援につきましては、精神的、経済的なケアを行うための環境整備が必要であり、交通遺児への教育支援の充実、また、ナスバの友の会等の支援強化を行う予定です。

次のページをお願いいたします。受入環境の整備につきましては、グループホームや障害者支援施設、訪問系介護サービス事業者へのより一層の支援の充実を図る予定です。具体的には、現行の短期病院入所の利用促進等を行うほか、事業者への支援強化を行うとともに、先ほど申し上げた先端技術ロボット等の先端技術の活用等による療養環境の充実化を検討しております。また、ナスバの介護料の支給についても制度拡充を検討しております。具体的には、現行では 65 歳以上になると、介護保険制度に移行した場合、ナスバの介護料との併給は不可といった扱いとなっておりますが、介護料、介護保険の利用者の方に対しまして、請求可能な範囲でのナスバ介護料の併給について検討しているところであります。また、さらなる支援の強化として、介護料の支援対象品目の拡大についても併せて検討し、実施しております。

次のページでございますが、5 ページまた 6 ページでは、次期計画における被害者支援と事業の主たる事業概要をまとめております。また、令和 8 年度予算の数値を記載しておりますが、令和 9 年度以降の次期計画におきましては、これまでの委員の皆様からのご意見を踏まえ、各事業より一層の充実、また一部新規事業を行う予定でございます。6 ページでは具体的な合計額を記載しておりますが、被害者支援事業に関する令和 8 年度の予算ベースでは約 132 億円でございます。

また、下に療護センターの建替え費とありますが、こちらは今年度末から工事がスタートいたしまして、予算額としては14.9億円を予定しております。令和9年以降の具体的な予算額につきましては、本検討会で委員の皆様から、方向性の総意が得られましたら、令和9年の予算要求の数値を次回の検討会でお示しできればと考えているところでございます。保障室から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、事故防止対策事業について、技術・環境政策課からお願いいたします。

【技術・環境政策課 菊池室長代理】

技術・環境政策課から、自動車アセスメントと、先進安全技術の普及促進について、ご説明をさせていただきます。まず、自動車アセスメントでございますが、現行計画では、衝突被害軽減ブレーキの性能向上に伴い、交差点での衝突事故につながるシナリオの評価を新たに開始しています。また、衝突安全性の評価におきまして、自車乗員の保護性能だけでなく、相手車への加害性も含めた、より実際の正面衝突に即した試験を新たに開始しています。

続きまして、先進安全技術の普及促進でございますが、現行計画では、ASV技術の開発動向や普及状況、事故実態などを踏まえ、ASV補助の対象装置を追加してまいりました。例えば、令和8年度では、積み荷や乗員などによるヘッドライトの光軸の傾きを自動で調節する、いわゆるオートレベリングを追加しております。

続きまして、次期計画で検討している実施内容についてご説明させていただきます。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きております。また、昨今ではAI技術の進化に伴い、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、これらの市場導入が予定されているところです。

自動車アセスメントにつきましては、従来の実車を用いた評価に加え、より多くの項目の評価が可能となるよう、実車によらない多様な評価手法についても、検討を行っていくことを考えております。また、ASV補助に関しては、事業用自動車総合安全プラン2030に基づき、事業用自動車による事故のさらなる削減に向け、引き続き取り組んでいく予定です。

10ページにつきましては、内容が重複しますので、割愛させていただきます。ご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、安全政策課からお願いいたします。

【安全政策課 溝手総括】

安全政策課でございます。続きまして、運行管理の高度化や貨物軽自動車の安全対策について、説明をさせていただきます。まず現行計画では、運行管理の高度化等で、ICTを活用した、例えば自動点呼とか遠隔点呼といったものの実施、また過労防止や健康起因事故への対策を行ってまいりまして、今後は運行中も含めた運行管理の高度化等、様々な対策をしていく必要があると考えております。また、軽貨物につきましてはこの数年で規制強化を行い

まして、各種取り組みなど行うようになってきているところでございますが、軽貨物事業者の数が多いうということもあって、そういった対策の周知浸透であったり、適性診断の受診ハードルの解消であったり、様々な課題がある状況でございます。

次のページお願いいたします。そういった、事業用自動車の事故削減に向けましては、先ほどのご説明でも言及させていただきました事業用自動車総合安全プランを、有識者の先生や業界の方々と議論しながら策定しているところでございますが、昨年度末に事業用自動車総合安全プラン 2030 という今後5年間の計画を策定しました。今後5年後まで取り組みを続けていく上で、毎年、有識者の先生からフォローアップを受けて常に事業に対する意見をいただきながら進めていく必要があるため、各種施策の具体化が必要になってきている状況でございます。軽貨物については、先ほどと同様に周知徹底等々が必要になってくるということでございます。

次のページお願いいたします。今後は安プラの達成に向けて、2つ掲げておりますが、1つは自動車運送事業の安全総合対策事業で、プランの達成に向けて施策の具体化を行っていく必要があるというものでございます。軽貨物につきましては、先ほどご説明した周知に加えまして、事業者数が多い中で、今後、その事故報告等々、各種要因を端緒として監査の実施件数の増加が見込まれますので、効率的な監査手法を検討していく必要があると考えております。これらの取り組みによって、軽貨物についても、事故削減に向けた取り組みを行っていきたいと考えております。10ページ目につきましては、内容重複しますので、省略させていただきます。説明としては以上になります。

【藤田座長】

ありがとうございました。続きまして、自動車整理課からお願いします。

【自動車整備課 山村総括】

自動車整備課です。7ページ下から2段目。先進安全自動車の整備環境の確保について、先ほどご説明した通り、この導入支援は必要不可欠なものとして、これまで行っており、資料右側についても先ほど触れましたが、自動車の高度化は日進月歩で進化を続けており、それには自動車整備技術についても進化に対応していかなければならないところでございます。その1つがやはりスキャンツールでして、先ほど申し上げた通り、高度な整備に対応するためには、スキャンツールといった機器自体も価格が高騰している状況で、また、自動ブレーキしかりですが、カメラやレーダー等が付いている自動車、この整備にはスキャンする以外にも、例えば調整に必要なエイミングといったものですとか、その他スキャンツール以外にも省力化が必要な部分これは整備環境、整備人材のみならず、労働力供給制約下において、整備士が省力化しないと作業ができない、十分な整備ができないといったような環境になってしまうことを危惧して、これらの対策が引き続き必要と考えております。

9ページお願いします。右下先進安全自動車の整備環境の確保について、先ほど申し上げたような環境確保が引き続き必要な中、特に方向性案としましては2点ございます。1つが、高機能なスキャンツールへの導入費用の支援、こちらの検討を引き続き必要な見直しをやっていかなければなりません。中心はスキャンツールになるかと考えていますが、スキャンツールの導入、実際にこれによって、高機能化しているハイエンドなスキャンツールでし

かできない作業、そのことによる省力化効果、それによって今後、自動車整備が維持していけることができるかどうか等省力化効果の調査等を行っていく必要があると考えております。自動車整備課から以上です。

【藤田座長】

ありがとうございました。それでは次期計画における各事業規模等を見まして、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】

令和7年度の補正予算におきまして、5,741億円の全額繰戻しが実施いたしました。また、昨今の金利上昇により財政基盤が強化されたところでございます。自動車事故被害者に寄り添った一層の支援の充実強化を図るために次期計画における事業内容を検討しているところでありますが、具体的な事業規模を踏まえまして、賦課金を含めた財源構成について整理を行う予定でございます。具体的には、11月に予定している第4回検討会にて取りまとめを実施できればと考えております。事業内容につきましては、先ほどの資料で申し上げた通り、委員より様々なご意見を頂戴しております。また、財源構成につきましても、委員から様々なご意見がございましたので、以下、事業の内容とともにまとめております。

大きく3つに分けておりますが、1点目は事業のさらなる充実についてのご意見をいただいたところでございます。2点目は、本事業の安定的かつ継続的な事業の実施についてです。運用益につきましては、有識者のヒアリングも踏まえまして次期計画の中では、年間約150億円程度を見込んでいるところでございます。運用益収入の原資である積立金の持続も図りつつ、事業規模を踏まえた賦課金水準等を検討する必要があるかと考えております。3点目の賦課金の検討につきましては、インフレ率等を踏まえた実質価値の考慮、またユーザー負担軽減といった様々なご意見を頂戴したところでございます。令和4年度以降の物価動向を踏まえまして、必要な事業費の確保を行い、安定的かつ継続的な事業実施を行うことが必要です。また、昨今の物価上昇等の環境変化、さらに令和4年法改正時の附帯決議等を踏まえ、賦課金については慎重な検討が必要であると考えております。具体的な収支イメージをグラフで表しておりますが、現行計画では事業費200億円に対し、賦課金収入が約100億円等となっておりますが、次期計画では事業費の拡充分がプラスアルファとなっており、歳入としては運用益が150億円となっております。具体的な事業規模につきましては、今回の検討会で説明させていただいた事業の拡充等の方向につきまして、委員の皆様からのご意見を頂戴した上で、具体的な数値を試算し、次回、9月の第3回検討会において示させていただければと考えております。事務局からは以上でございます。

【藤田座長】

どうもありがとうございました。それでは、これまでのご説明についてご質問やご意見等がございましたらお願いいたします。なお、最初に事務局よりご説明がありましたが、オンラインで参加の委員の皆様におかれましては、基本的にマイクをミュートに設定していただき、ご発言を希望される方に際にはチャット機能にてお知らせください。私が指名いたしましたら、ミュートを解除し、ご発言いただくようお願いいたします。それではご意見いただければと思います。早速、オンラインの参加の徳政委員、お願いいたします。

【徳政委員】

NPO 法人日本頸髄損傷 LifeNet の徳政でございます。私からは介護料に関する 65 歳問題について、ご意見させていただきます。私は当事者であり、ナスバの介護料受給者でもある立場から、検討いただけることについて非常に感謝しております。私はこの問題に関して十数年、国土交通省さん、それからナスバの皆さんと、対話を重ねた上で、重度後遺障害を負った被害者のために、5 歳になってからはどうなるのかということ、ずっと訴えてきました。現行では、65 歳迎えたら介護保険は原則優先ということになっておりまして、これに関して私はよく原則優先であって、原則強制ではないと認識しているところ、私のように、この件に関して知識があれば、自治体に対し意見を言えるが、言えない方が大半なので皆さん、泣き寝入りで介護保険になってしまっているのが現状です。その中で介護保険になったらどうなるのかというと、今よりも確実にサービスは落ちます。今後、多くの自治体において、介護保険と障害者総合支援法の選択である等、様々な課題に対し柔軟に対応していく流れになりつつありますが、それもまだ、全国の自治体で統一されているものではないと認識しております。今後 65 歳になってから、当事者及び介護者は資金的裏付けが必要であり、物価高騰や医療費の問題等の課題がある中で介護料が支給されないとすると生活への影響が非常に大きいため、前向きに検討いただければと思います。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。それで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】

大変貴重なご意見をありがとうございました。介護料受給者の方の 65 歳問題につきまして、以前からご指摘をいただいていたところでございます。昨年度、保障室で調査事業を実施いたしまして、具体的に介護料受給者に対してアンケート等を実施して、この事業の充実を図るべきとの方向性を示させていただいたところでございます。全額繰戻しといった環境変化もございましたので、介護料につきましては、より一層踏み込んで事業の充実を図るべく、現在、厚労省等の関係機関と連携をして、65 歳の方で、介護保険に切り替えた方に対しても、併給可能な範囲でのナスバの介護料の支給について、検討を進めているところでございます。いただいたご意見、しっかりと受け止めた上で、引き続き前向きに検討してまいりたいと思っております。以上でございます。

【徳政委員】

よろしくお願いします。

【藤田座長】

それでは続きまして、麦倉委員からお願いいたします。

【麦倉委員】

関東学院大学の麦倉です。よろしくお願い致します。まず 1 点目ですけれども、今、徳政委員からもお話がありましたが、介護料と介護保険の併給の検討について、方向性が出たということで、高く評価しております。この併給の問題ですけれども、徳政委員がおっしゃったように、被害者ご本人であるとか、それからご家族の皆様から、切実な要望として、以前から繰り返し声を上げられてきたものです。65 歳を迎えるということが、本来であれば長く

生きてこられたことを喜ぶべき節目であるはずなのに、保障が減るという不安の始まりになってしまうわけです。今回、制度の検討として、正面からこれに応えようとしているということで、これをまず評価したいと思います。その上で、制度論としても、これが非常に妥当であると考えられる理由をお話したいと思います。

1つ目は、給付の性格論ですけれども、ナスバの介護料というのは、もともと自賠責制度に由来する、被害者救済のための給付であります。一方の介護保険というのは、加齢に伴う要介護リスクに社会全体で備える社会保険でありまして、この2つというのは目的も財源も異なる制度であって、併給を重複とみなすという現行の制度というのは、もともと性格の異なる給付を混同するものであったと考えられるわけです。被害者の方は、ご自身も保険料を納めて介護保険の被保険者になっておられるわけで、65歳になって収めてきた保険の給付を受ける段階になると、今度は事故の補償が受けられなくなるという立て付けだったわけですが、ご本人には何の帰責事由もないのに、この二者択一を強いられてきたという構造は、被害者保護の理念から考えても筋が通らないと思っております。

もう1つ、生活実態の面ですけれども、現行の運用では65歳を境に、経済的負担が増えて、受けられる介護サービスの水準が下がるということが懸念されるわけです。こうした家族の状況を考えると、在宅で支えてこられたご家族も高齢化して、介護者なき後の問題が顕在化してくる局面であることを考えると、この併給というのは最も重要な支援であると考えます。

もう1つ、データとの整合性を考えると、参考資料の62ページでは、死者数は減少している一方で、重度後遺障害者と介護料受給資格者数は横ばいであります。つまり、支援のニーズはなくなっているのではなくて、長期化して受給者が高齢化していると考えられるわけです。受給者ご本人が65歳を超えている、その状況をどう支えていくかということが、非常に大事だと考えております。で、今回の併給の方向は、この現実に対してどう答えていくかということを、非常に正面から捉えたものであって、ぜひこの方向で検討を進めていただきたいと思います。

もう一点、社会復帰促進事業について、質問と意見ですが、社会復帰事業の本事業化は非常にありがたく評価したいと思います。一方でモデル事業では対象としてこなかった就労移行支援を実施する事業者への利用拡大ということが明記されているのですが、この就労移行支援を実施する事業者については、いわゆるA型B型の事業者というのも含まれるのでしょうか。と申しますのも、高次脳機能障害の方の場合、その障害を負ってから回復の経過、働き方は非常に多様でして、一般就労を目指す移行支援だけではなくて、継続支援の場が、地域生活の重要な受け皿になっていて、自立訓練から、就労移行、それから就労継続までの連続性を、制度として保障していくことが非常に重要ではないかと考えておりますので、ご回答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。併給の問題については先ほどと共通する問題ですが、社会復帰事業につきましては、ご質問もありましたので、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】

麦倉委員、65 歳問題につきましては、制度面での詳細でわかりやすいご説明いただきまして、誠にありがとうございました。社会復帰促進事業につきましては、現時点では就労移行支援を実施する A 型 B 型の事業者も含まれる形で検討しているところでございます。麦倉委員には、本事業の委員として、ご尽力いただきまして感謝申し上げます。本事業につきましては、検討会の委員から事業の充実に関するご要望の声も頂戴しておりますので、ご意見も踏まえながら検討してまいりたいと考えております。以上でございます。

【麦倉委員】

はい。ありがとうございました。

【藤田座長】

それでは続きまして、槇委員からお願いいたします。

【槇委員】

東京都市大の槇と申します。今回の説明はよくわかりましたが、事故防止に関して 3 点確認および質問をさせていただきます。最初に事故防止の 1、30 ページです。自動車アセスメントについて、このページの右上の予算を見ますと、令和 5 年と 6 年で予算額が 94 億、96.6 億になっていますが、令和 7 年、8 年になると、90 億前後に下がっています。この理由は、どんなものでしょうか。交通事故環境としてメディアでは最近、いろんな事故形態があって、後ろ側から追突されて火災が起きて、車内で焼死しているような死亡事故が結構多いようです。アセスメントを拡充することによって、事故がさらに防止できるのではないかと考えると、この予算額について、減っているのは何故かというのを感じましたので、その点について質問できればと思います。

それからアウトカム指標ですね。指標には 80%とか 8 車種とかありますが、1 台でも多くの事故防止ができればということを考えれば、例えば 90%とかですね、8 車種ではなくて、もっと多くという目標設定もあるのではないかと思いますので、そういった考えで安全プラン 2030 がありますけども、この目標値以上の変更はないのですかというのが一点目になります。

2 点目は、事故防止の 3 の 32 ページですね。ASV の技術については、予算額が増えてはいますが、決算額として令和 7 年度で行くと 17 億ぐらいしかなくて、ちゃんと予算執行ができていない印象があります。今後、この補助金による先進安全装備の拡充については被害軽減ブレーキ等、追突事故を防ぐ上で非常に重要な項目の一つだと思っています。それからドライバーについて、熱があるのに運転したり、それから飲酒した状態で、歩行者とか小学生を轢いてしまったという痛ましい事故もあったかと思っています。こういう 3 点の事故形態に関して、事故を起こした会社の名前を確認すると、個人的にあまり知らない、中小企業が多いのではと思っております。補助金の額自体、15 万から 30 万と上がってはいますが、もっと、2 億ぐらいまだ残っていますので、もう少し執行面で充実を図っていただければと思っています。ご質問は予算上限まで使用できなかった理由は何かというのが質問になります。

それから 3 番目、最後の質問ですが、事故防止の 5、34 ページになります。無車検車・無保険車について、このアウトカムが 30%とかなり低いように思います。数字を上げていくこ

とも難しいと思いますが、過去からの経緯で、10、20、30、今、30だから次40に頑張りますという時系列で見たときに、どういう状況なのかといったことと、当該ドライバーへの注意喚起方法としてハガキとか SNS とか記載されていますが、他により有効な政策等はないのかなと思っております。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。事故防止対策の1、3、5に関するご質問でしたが、最初2つが技術・環境政策課で、最後が保障室でしょうか。適宜お伝えいただければと思います。事故対策1からお願いします。

【技術・環境政策課 菊池室長代理】

ご質問ありがとうございます。まず、自動車アセスメントの関係で、特にこの令和7年度、令和8年度で、予算額が下がっている理由についてご質問があったと思いますが、ナスバ運営費交付金の中で、自動車アセスメントを実施しておりまして、この運営費交付金の全体の管理につきましては、保障制度参事官室で行っておりますので、後ほど、保障制度参事官室から説明をお願いできればと思います。

次に、アウトプット指標、アウトカム指標について、もう少し、車種数を広げる等、検討してはいかがかという、ご意見をいただきました。こちらにつきましては、限られたリソースの中で、よりアセスメントの効果を高めるために、売れ筋の車種を優先的に評価しておりまして、年々評価項目を増やすことによって、売れ筋の車種について、重点的に、より高い安全性能の評価を実施しておりますところ、販売台数の少ない車種も、評価対象に含めることにつきましては、政策効果も含めて、検討が必要と考えております。

続きまして、事故防止の3番において、令和7年度の予算の執行率が低い理由についてご質問いただきましたが、こちらは事故防止の4番、安全政策課によるドラレコ等の補助と合わせた数値になっておりまして、ASV 補助だけ見れば、約99%の執行率となっておりますところ、予算執行率が低い理由につきましては、後ほど安全政策課から、説明をお願いできればと思います。

楨委員から、被害軽減ブレーキ、ドライバー異常時対応システム、アルコールインターロックの重要性について、ご意見いただきましたけれども、私どもの方でも引き続き、このASV 補助金を通じて、普及拡大に向けて取り組んでまいりたいと考えております。以上になります。

【藤田座長】

安全政策課にご説明のお願いが来たかと思いますが、お願いできますか。

【安全政策課 溝手総括】

執行率の質問をいただきましたので、ご説明させていただきます。事3と事4につきましては補助メニューとしては1つのものになっているということで、数字上で合わせた額となっております。こちら執行率が87.9%と例年に比べて少し低い理由でございしますが、米印で書かせていただいておりますが、内2.3億円は令和6年度補正予算より繰り越して執行というのがございます。19.5億の内訳として2.3億円があるということですが、こちら、令和6年度補正予算で、いわゆるドラレコの導入支援を、車両台数です、10両未満の小規模

事業者に絞って支援をしたという事業が別途ございました。こちらについては、導入がなかなか進んでいない、かなり小規模の事業者に向けて支援をしていきたいというものでしたが、やはり小規模ということで、購入体力等がないといった状況もございまして、その部分の執行率が低迷したという要因でございます。令和6年補正を除いた令和7年度当初の予算につきましては、先ほど技術・環境政策課のご説明もございましたけれども、例年並みの高い執行率となっております。説明としては以上になります。

【保障制度参事官室 忍海邊参事官】

ありがとうございます。まず、ナスバの運営費交付金の予算の推移のところでございますが、令和7年、8年度と令和6年度と比較すると、少なくなっております。こちらは予算額そのものを減らしているというわけではなくて、一部、補正予算を当てて、それを繰越しておりますので、予算の推移としては、概ね令和6年度と同程度となっております。また、楨委員からご指摘いただいた事故防止の5番、無車検車、無保険車対策の事業につきまして、こちらのアウトカムとしては、30%以上ですが、少し低いのではないかとといったご意見がございました。実際に事業のアウトカムを設定する際に、これまでの、例えば平成30年以降の是正割合をベースに、30%以上を最低確保するとしたところでございます。具体的には、是正率としては、令和7年への実績としては35.7%となっておりますが、例えば平成30年では30.8%、令和元年30.2%と3割程度を横ばいといった状況でございました。今後、このアウトカムの設定につきましては、次期計画の中でこういった数値にするかにつきまして、しっかりと検討してまいりたいと思っております。

また、もう一点ご指摘の、これ以外で何か無保険の対策はないのかといったご指摘につきまして、貴重なご意見をありがとうございます。例えば警察と連携の上、実際の街頭取り締まりも実施しておりまして、そういった取り締まりの中で、自賠責のリーフレット配布を行っており、無保険で事故を起こした場合等の内容も記載しておりますが、このような対応を含め、無保険車対策を実施しております。今後、事業の内容の拡充等につきましては、いただいたご意見も踏まえて、しっかり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。

はい。ありがとうございました。

【藤田座長】

それでは次に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と申します。2点ほど感謝を述べさせていただきます。また、各事業に関しまして4点お願いがございますので合わせて6点お話をさせていただきます。

1点目につきまして、子どもたちについての学習サポートについて、今回資料に入れていただきましたことを心より感謝申し上げます。当会では遺族支援を行っておりまして、遺児だけではなく、当事者家族のお子さんに関しても、自分自身が当事者となってしまった場合、学校に行くことができない、またはリハビリをしながら学業が並行して行うことができないという状況が多くあります。また、障害を持ったご家族を介護している子供のヤングケ

アラーに対しても、支援を拡充することによって心のケア、そして学習サポートが子どもたちの精神的な支えになるのではないかと思います。心より感謝申し上げます。どうぞこの事業をより促進していただきたくお願いいたします。

2点目につきましては、高齢ドライバーの問題でございます。高齢ドライバーの問題は、ここからさらに加速して問題が大きくなるのではないかと思います。さらにこれは運送事業にも関わる事かと思ひます。先日、沖縄の交通状況の悪化に関するご意見、特に運送事業を行っているものに関しても高齢ドライバーが多く、逆走や交通ルールをそもそも守れていないという人が多いということを目にして、沖縄に視察に行つてまいりました。視察を踏まえて、このような高齢ドライバーの問題をより多くの地域で知ってもらふことが非常に重要であると感じております。これは自動運転や免許返納事業促進の中で関わつてくる事かもしれませんが、まず、ドライバーの問題をより多くの方に知つていただくこと、これが非常に重要であると感じました。そして、沖縄に滞在中に10件以上の逆走を目の当たりにし、非常に心が痛く、恐怖を感じましたので、国土交通省がやっている取り組みというのは非常に意義のある事だと思ひます。今後とも事業の継続をしていただきたく、よろしくお願い致します。

3点目についてはお願いでございます。これまでも遺族の相談支援業務を行つてまいりましたが業務おける Webex の活用についての問題でございます。この Webex を活用した相談支援業務について、非常に電波が悪く、例えば2時間または3時間支援を行つている中、何度も何度も電波が悪く途切れてしまい、相談支援の円滑な実施が困難であると感じております。例えば、非常に重要な局面で電話が切れてしまうと、相手の相談意欲を失わせることにつながつてしまいます。そこで結局は、自分自身の携帯電話を活用して電話をすることによって、信頼関係の構築を再度行わなくてはならない状況になり、相手との信頼関係を結ぶということは、相談支援業務の中で一番重要な課題だと思つております。この信用を得ることを含めた上で、この Webex の電波状況が個人の問題なのか、各家庭の問題なのか不明ですが、少なくともあいの会、または他の会から何回か聞いているお話では、扱いづらいということを目聞いております。

もう1点目は補助金の支給頻度についてです。相談支援業務の中で、面談、裁判支援、研修会などの費用は、3ヶ月に1回の支給になっております。これについてですが、この3ヶ月に1回の中ですと、活動費が足りず自費で補填している方は多いと聞いています。当会も同じであります。持ち出しが多ければ多いほど、3ヶ月ごとの支給では、業務の実施に支障をきたしてしまいます。せめて2ヶ月に1回、または、理想であれば毎月の支給にしたいです。少なくとも大きい研修費につきましては、支給頻度を検討いただきたい次第でございます。

もう1点が、弁護士の斡旋業務についてです。これは、非常に意義のある活動で、様々な方が、本事業で支えられていると思つております。一方で最近、課金型弁護士、いわゆるサブスクのような弁護士が増加しており、問題が起きていると聞いています。愛の会にもここ半年で相当数の課金型弁護士事務所に対する問題の連絡が被害者の方からの問題を提起あり、これは国として、問題としてあげていただきたいと思つている次第でございます。特に

これは交通事故の当事者や遺族に対してだけ行われていると聞いております。簡単に言うと1回の電話が2万円、1回のメールが1万円、裁判1回につき10万円という形で請求され、多大な金額を弁護士に請求されたと聞いております。このような弁護士事務所が本事業の斡旋先に入ってしまった可能性があると聞いております。斡旋されたところが実はそうだったと伺っているのですが、非常にこれは問題だと思っておりますので、対応をご検討いただきたいと思います。

5番目でございます。当会は自動運転について、先ほど申しました高齢ドライバーの問題の他、障害を持った方にも、より安全安心な交通環境を作っていく上で、事業促進を願っております。それと同時に、法的な問題点が取り残されているのではないかと懸念があり、そのまま事業が進むということについて危険意識を強く感じております。そのため法的な問題点も含めて、改めてレベル5まで進めるのであれば、自動運転と手動運転が混在している中で、法整備というものを改めて検討していただきたいと思います。

最後になりますが、政府保障事業の問題点についてです。この政府保障事業について、実はここ1ヶ月の間10名の警察官、一般の方についても30名に本事業の認知度について、お伺いを立てました。そのところ、警察官の中でも知られない方がおり、一般の方については殆どの方が政府保障事業について知らないとお答えいただきました。これは由々しき問題で、ひき逃げ等の交通事故に遭った時に例えば、相手に対し賠償を求めることができない時に警察官が知らないとなると、やっぱり政府保障事業につながらない可能性が高いと考えております。つまり認知度に応じて支払件数がそもそも根本から覆る可能性があると感じております。そのため、改めて各警察などに再度周知が必要なのではないかと思ひますし、一般の方向けにも改めて各保険会社さんを通じて、このような取り組みがあるということも改めて周知をお願いしたいというものでございました。あいの会からは以上でございます。お時間いただきまして、ありがとうございました。

【藤田座長】

どうもありがとうございました。6点ほどご質問と、お願いなどあったと思いますが、遺児の学習支援、相談支援、弁護士発生業務にかかるもの、政府保障事業、このあたりが保障室でしょうか。それから高齢ドライバーの問題は、事故防止対策10であがっているものと旅客課ですか。自動運転は、安全政策課が基本ですが、制度の整備ということになりますと、それ以外の課も関係あるかもしれませんが、最初あたりは安全政策課からお願いします。加えて弁護士業務斡旋の話について、古笛委員からご意見等いただければと思いますが、お願いいたします。差し当たり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】

ありがとうございました。まず1点目の子どもたちへの学習サポートの事業につきましては、いただいたご意見も踏まえてしっかりと進めてまいります。また、高齢ドライバーの問題につきましても、旅客課の事故防止対策事業がございますが、こちらにつきましても沖縄でのお話も踏まえ、事業継続について検討してまいります。

3点目以降の相談支援事業につきましては、ご要望、2点いただいたかと認識しております。まず、Webexについては、電波が悪くて、障害者の方との電話が途切れてしまうといっ

た点、事実関係を確認の上、ナスバとも連携して、改善に向けて取り組んでまいりたいと思っております。また、費用の支給頻度につきましては、現行におきましては、3ヶ月に1回の支給となっておりますが、例えばこの期間を短くする等の場合には手続きの負担等の考慮もありますが、検討してまいりたいと思っております。

最後の政府保障事業の周知につきましては、国交省としても、ポータルサイトにおいて、一般の方への周知強化は進めているところです。警察向けへの周知、こちらは特に最近、ナスバの周知向上も踏まえて連携を行っているところ、被害者の方が、初めに接するのが警察の方かと思しますので、そちらの周知強化についても進めてまいりたいと思います。

【金崎総括】

警察におきましても、内部で各級の警察官に対して様々な研修が行われている中で、どうお伝えいただいているか、今一度確認をして、さらに、研修内容について、政府保障について伝えるという場面が取れないかというのも含めて、検討してまいりたいと思っております。

【藤田座長】

弁護士あっ旋事業との関係で、古笛委員よりなにかお話を伺いできますか。

【古笛委員】

弁護士の古笛です。小沢委員のご報告ありがとうございました。弁護士斡旋については、違った場面ですが、退職代行などでも一時ニュースにもなり問題となったところです。今日伺ったお話は、それとは全く次元が違っていて、この被害者保護増進等事業以前の問題であると思います。弁護士報酬については、昔は日弁連基準という、共通の基準がありました。それが自由化されて、もう二十年以上経ちます。しかし、自由化されたからといって、完全に自由に決められるというわけではなくて、弁護士会からも、あらかじめ契約書を取り交わして、報酬基準もきちんと説明する責任があることも厳しく指導されています。先ほどお話いただいたような事案については信じられない思いです。この事案については、決して交通事故だけに限った問題ではないので、弁護士会にも報告する必要がありますので、あらためて詳しくお話しを伺って、対応を取りたいと思っております。

【藤田座長】

ありがとうございます。古笛先生と保障室で適宜、実態も含めて調べた上で、もし本当にそのようなことがあるようでしたら、何らかの対策をお願いできればと思います。続きまして、高齢ドライバーの話については、旅客課でしょうか。お願いいたします。

【旅客課 鈴木 課長補佐】

大変ありがとうございます。事業自体は、しっかりと今後も継続させていただければと思いますし、実際に、今やっているのも、一般国民向けであり、事業用ではありませんが、この事業によって、高齢者の免許返納自体が、広く周知されることによって、事業も含めて免許返納を考えるきっかけになっていただければなと思いますので、引き続き、本事業については継続を検討してまいります。また、事業用に関しても、運送事業全体としても、ドライバーの高齢化は、課題になっているところでございますので、より若い方が働きやすい環境整備というところも、別の予算使って、実施しているところでございますので、物流・自動

車局全体としても、対応してまいりたいと考えております。以上です。

【藤田座長】

ありがとうございました。自動運転につきまして、技術・環境政策課からお願いします。

【技術・環境政策課 菊池室長代理】

ご意見ありがとうございます。私どもといたしましても、この自動運転社会の実現に向け、これまでもこの事業の促進を図ってきておりまして、警察庁とも連携をしつつ、道路交通法や道路運送車両法などの法令の整備についても、取り組みを行ってきておりまして、今後といたしましても、必要な取り組みを行ってまいりたいと考えております。以上です。

【藤田座長】

法整備の進めている話もいろいろありますが、他の課からはよろしいですか。

【戸崎委員】

高齢者の返納の件ですけど、令和7年実績、参加した地方公共団体っていうのもありますが、何名ぐらい出ているのでしょうか。それと実際に優良企業、優良事例というものが出てこないと評価しにくいと考えております。この問題も、本当にいろんなところで様々な取り組みを実施し、ここのオリジナリティは何かとこの中で見せていただかないと評価の対象にならないのではと思います。確かにポイントとしてあがっていますが、それは全国的に普及できるようなケースであるのか、また、その地域の特殊性だけに留まっていたら、事業の効果検証を適切に実施できないと考えております。

【藤田座長】

それは旅客課ですか、お願いします。

【旅客課 鈴木 課長補佐】

ありがとうございます。令和7年度実績で言いますと、全体としては55自治体で、実際に免許返納の事業に取り組んでいる自治体はもっと多いと思いますけれども、本事業に参加した自治体としては55団体になっております。こちらについては、毎年制度報告書を作成しておりまして、年度ごとに、これまで参加しなかった自治体というところからもお問い合わせいただいている中で、どのようなメニューがあり得るかというところは、実際に周知しているところでございます。また毎年、同じような措置を取ると、改善に向かっていかないのであると思っておりますので、例えば使える公共交通機関を拡充したである等の事業拡充を図り、さらに、事例集の展開を実施してまいります。以上です。

【藤田座長】

小沢委員、いろいろお答えいただきましたけど、よろしいでしょうか。

【小沢委員】

ありがとうございました。

【広瀬委員】

今の話の流れで、高齢者の免許返納の話の件ですけども、優良事例を横展開図るといふ、この趣旨は重要なことだと思います。積極的に取り組まれている自治体と、そうでない自治体とでは温度差が大きいと感じがしておりますので、この点はいいいと思います。もう一つの視点として、免許返納後の交通をどう確保していくかという話で、例えばタクシー事業

者ですとか、バス事業者と連携というのが、メインになるかと思いますが、例えば地域ですと、地方銀行が、公共交通のサービスを自前で始めるという動きも、最近出てきていると認識しています。また、相当程度収益化している事例もあると聞いています。地域にいろいろ金融機関ですとか、地元企業とかとの連携を図るのも一つの手だと思っております。これは交通事故対策というより、むしろ社会課題の解決に近いかと思いますが、そういう視点で免許返納後の交通の足の確保というところを後押しし、それを横展開するという取り組みが必要だと思います。以上です。

【旅客課 鈴木 課長補佐】

ありがとうございます。ご指摘の通り、免許の返納と同時に、地域の移動手段の確保というところは、まさに車の両輪かなと考えておりまして、国土交通省としても進めております。ご指摘あった事例に少し関連すると思いますが、本年の国会で、地域交通法が改正されて、1つのメニューとして、例えば地域の実際に運送するところは、許可を得た事業者にはなりますけれども、地方において、人手不足、車両の不足が課題になっている中で、運送の事業としては、事業許可を持っている、タクシー事業者やバス会社、公共ライドシェア等で車両や人も、総動員して確保できるような事業が可能になるように地域交通法改正いたしました。このような取り組みと合わせながら、高齢者の免許返納について、引き続き検討してまいります。以上です。

【藤田座長】

ありがとうございました。免許返納はいろんな対策を組み合わせないと実効性ないのも確かですが、あまり広げると今度はこの予算で実施することに対する正当性に懸念があり、この地域生活の充実みたいなことになると、趣旨に外れてしまうおそれが出てきます。様々な取り組みを実施していく中で、事業の必要性については議論する必要があるかと思うので、今後検討をお願いします。

【戸崎委員】

ついでに申し上げますが、被5、6について、周知徹底によって、決算額が急に上がったという話がありましたけれども、これは対象が、国土交通省が指定する施設等で比較的周知徹底がしやすいと思います。対して、本当に統制が取れてない市場に対する周知徹底は難しいと思います。そのため、このような周知徹底だけでは不十分であって、そもそも周知徹底すべき対象をどのように組織化していくのが課題だと思います。

それから、事故防止対策で、貨物軽自動車の安全対策がありますが、本質的な監査するのは大事だと思いますが、過去の法改正からこの問題っていうのは取り上げられて、いまだに正常なデータがないところですけど、改めて本当に規制のあり方自体を見直すことになると思いますが、特に監査人数が限られている中で、効率的な監査を検討する必要があると思います。

最後ですが、これから効率的な効果検証を考えた場合に、やっぱり予算の執行率だけでアウトプットが測れるのかという点で疑問があります。次年度以降の効果検証においては効果検証の方法についても検討する必要があると思います。以上です。

【藤田座長】

ありがとうございました。最初のアウトプット指標の設定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】

ありがとうございます。1つ目については、ご指摘の通りでございまして、7番、14番の事業は公募で、今回、厚労省のWAM NETという補助対象事業者がよく見るホームページに載せたことで、非常に効果的ではありましたが、対象事業者について、今後組織化していくことが重要なのではないかというご意見をいただきました。組織化というのは、具体的にはおそらく国土交通省の指定等になるかと思いますが、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。

また、3番の執行率のところにつきましては、これまではアウトプット、執行率、アウトカムについては、何パーセント以上、何件以上、何評価以上といった目標を設定しておりましたが、こちらにつきましても、複数の委員から見直すべきではないかといったご意見を頂いておりますので、次期計画の中で、改善できるようにしていきたいと思っております。以上でございます。

【藤田座長】

わかりました。軽貨物自動車につきましては、安全政策課からお願いいたします。

【安全政策課 溝手総括】

ご指摘の通り、限られた人員の中で監査をどう効率的に行っていくかというのは重要な課題かと思っております。おっしゃる通り、公務員の人数も、今後なかなか増やしていけないという中で、そういった、いかに効率的に監査を行い、行政処分もしくは事業者の改善を促していくことは重要かと思っております。そのため、我々としては、DX技術の活用などによって、いかに監査を効率的にやっていくか、そういった手法を検討していくことを考えております。以上になります。

【藤田座長】

ありがとうございました。よろしいでしょうか。その他のテーマでもご意見お願いいたします。

【金子委員】

別件でも大丈夫ですか。ありがとうございます。

2つありまして、先ほど高齢者の免許返納の話がありましたので、単独では言うつもりがなかったのですが、資料2の、主なご意見の中で、4ページにある発言は多分私が申し上げた発言かなと思いますが、よく見ると令和9年度からのアウトカム指標に導入ということですが、令和8年度事業を実施している中で、あまり悠長なことを言っている状況ではないと考えています。事業を評価する上で効果の有無は非常に重要だと思いますので、アウトカム指標として入れていただくか、または参考として表に出していただくことで、判断の一つにさせていただけるように、検討いただければと思います。

2つ目は、財源構成について、具体的には賦課金の話になります。申し上げる前提でこれまでも、再三、申し上げている通り、この被害者保護の充実を図っていく、また事故防止を機能強化していくということに対して、全く異論はありません。むしろ、重度後遺障害を負

われた方や、またそのご家族の皆さんに対してはこういったことをしっかり進めていくというのが、まさにこの自賠責制度の大切な部分だと承知をしております。一方で、この賦課金がなぜ導入されたのかという、その原点を忘れてはいけな、と思っております。長く続いた低金利の影響によって運用益が出せない、そもそも貸したお金が返ってこない状況で積立金が1400億程度だった中で、持続可能な事業運営ができないとなり、まさに財源が枯渇してきたという背景から2023年から賦課金を導入したという経緯であったと承知しています。この賦課金は、ご存知の通り、車検時に、自賠責保険料と合わせて、自動車ユーザーから徴収しているわけでありまして、ユーザーにとっては当時から新たな負担となりました。それでもなお、この被害者保護、そして事故防止対策の必要性ということを理解してもらいながら、今日まで安定した拠出をしていただいています。したがって、ここは安定した制度運営を持続させていくためにも、この制度を支えているユーザーには一定の納得感を持ち続けてもらうことが非常に重要と思っている次第です。自動車ユーザーにおいても近年の物価上昇で生活自体、決して楽なわけじゃありません。こうした議論をするときには、ユーザーの生活時間と、ブレのない客観的な議論をすべきではないかなと思っております。賦課金の話で申し上げますと、よく被害者団体対ユーザーというように、この対立軸に取られがちですけれど、決してそういうことではなくて、あくまでも持続可能な制度運営をしていくという、前向きな意味での意見として受け止めていただければと思います。2022年の法改正があった時に、賦課金導入時の附帯決議として財政や歳出の状況などに環境変化があれば、自動車ユーザーの負担軽減を行うことといった趣旨が、記載されていると承知をしております。昨年度、ご承知の通り、自動車安全特会に5,741億円が一括返済されました。そして約7,200億になったと思っています。また、運用益も2022年当時はほぼ金利のない時代でしたので、4億円にも満たない運用資金ということでしたが、現在2.2%、約150億円。さらに、当面、今後は金利が上がっていく方向にあると思いますので、それ以上の収入が当面は見込めると承知をしています。こうした環境変化以上に、大きな環境変化は果たしてあるだろうか。当時に政府が示した「運用益不足による財源危機」という前提が、今環境が当てはまるであろうかというところは、改めて冷静に検討するべきではないかなと思っております。繰戻された財源は、被害者保護増進のために安定的に使うということで、これまでも申し上げたような、療護センターの建替えと合わせて、終生療護としての受け入れ環境整備なども含めて、充実させていくということが、非常に重要だと思いますし、必要なところに予算を使っていくということが、重要だと思いますが、一方で今申し上げたように、ユーザー負担というものを固定的に考えずに、この賦課金の収入と運用益と積立金と事業費と、こういったものをバランスよく、整理をしていくことで、被害者支援を充実させながら、ユーザーの納得感にも正面から向き合うということについては、賦課金水準を見直したとしても、十分に成り立つと思っています。被害者支援と、社会と、そして自動車ユーザーが、「三方良よし」の形になることが、大切だと思いますので、改めて、前向きな意味で、検討をしていただければとお願い申し上げます。以上です。

【藤田座長】

ありがとうございました。

【保障制度参事官室 忍海邊参事官】

被害者保護増進等事業について、事業の充実をしっかりと図るべきといった前向きなご意見をいただきありがとうございます。令和4年の法改正時においては、このままでは財源が枯渇する見込みであるという状況の下、賦課金が導入された経緯がございます。附帯決議においても、環境変化が生じた場合は、賦課金の適正水準の見直しを行うとしておりますので、今回、賦課金の整理について検討してまいりたいと思っております。ご指摘の通り、現行の金利を踏まえると運用益の150億円が確保できるという状況ですが、令和4年時に全額繰戻しがあったと想定して試算をしてみたところ、20数億でしたので、財政基盤の強化の観点からは非常に良いタイミングで全額繰戻しが実現したと思っております。「自動車ユーザーに納得感を持ってもらう」というご指摘もございましたが、自動車ユーザーに賦課金をお支払いいただいているということを踏まえ、検討してまいりたいと考えております。以上でございます。

【藤田座長】

ありがとうございました。高齢者の関係は、旅客課ですね。何かございましたら。

【旅客課 鈴木 課長補佐】

旅客課でございます。アンケート結果の令和9年度としている理由は、アウトカムとして、要するに進捗があったかというのを把握するのに、どうしても2年かかってしまうので、令和7年度と令和8年度の結果、両方合わせてお示しする予定でございます。結果は、またお伝えすることできるかと思いますので、公表という形で、検討させていただければと思います。以上です。

【藤田座長】

高齢者の件の効果検証をきっちり可能な限り、いろんな方法で効果検証を実施することは、重要なことだと思いますので、さらにいろいろ工夫を検討していただければと思います。よろしくお願いします。

【桑山委員】

全国遷移性障害者家族の会の桑山と言います。被7の件で、お話させていただきます。いわゆる介護者なき後のグループホームの関係ですけど、今回、人件費支援について見直しにいただいたこと、そのものについてあまり不満はないですが、一方で、こうやって報酬を上げたとしても、事業者が手を上げてくれないという可能性があり非常に心配です。今年度の予算額も若干減っておりちょっと心配だなという気がしています。

それに関連しまして、資料2の2ページのところの、介護者なき後の問題が記載されていますが、終生療護のことが記載されていて、非常にありがたいと思っています。ただ、千葉一箇所だけでは、おそらくすぐに満床になり病床数が足りないと思っております。そのような場合、次の対応はどうするかと非常に難しい問題でもありますので、我々自身も、様々なアイデアを出していきますので十分に検討をお願いいたします。以上です。

【保障制度参事官室 忍海邊参事官】

ありがとうございます。1点目の被7の人件費支援等の拡充につきましては、令和6年度、7年度と事業の拡充をして一定の執行率の改善は伴っているところですが、ご指摘のと

おり事業者が手を挙げてくれないといった事態にならないように、先ほど申し上げた厚労省のWAM NETに掲載し、当該事業を事業者へ周知すること等は非常に重要かと思っておりますので、引き続きいただいたご意見、しっかり受け止めてまいりたいと思っております。

また、2点目の終生療護の件につきましては、千葉療護センター1箇所を想定しているわけではなく、全国にもナスバの委託病床、それ以外の病院等において、終生療護を受け入れられることができるかといった調査を今年度から始める予定です。受け入れ環境等を調査した上で、令和9年度以降の事業につなげていきたいと思っております。以上でございます。

【藤田座長】

ありがとうございました。そのほか、よろしいですか。

【加藤委員】

日本自動車会議所の加藤でございます。先ほどの金子委員の質疑に関してですが、やはりユーザーの納得感は非常に大事だなと思っています。そういった意味で、この被16、ユーザー理解増進事業、ナスバの認知力というのは非常に大事なことですけど、そもそも賦課金を原資として、被害者保護事業だとか、事故防止対策、なされていること自体がユーザーはあまり理解していないのではないかなと思っていますので、ナスバの認知度と同様に、この自動車ユーザーに対して、積極的にアピールすべきだと思いますので、よろしくお願いいたします。以上です。

【保障制度参事官室 忍海邊参事官】

ありがとうございます。賦課金のところは、金子委員もご指摘いただいた通り、附帯決議も踏まえて取り組んでまいりたいと思います。また、2点目のユーザー理解促進事業につきましては、ご指摘の通り、ナスバの認知度向上に向けて、ここ数年取り組んでまいりましたが、令和4年の法改正の時も、自賠責保険料の賦課金が被害者保護増進等事業に使われているということをしっかり周知すべきとのご指摘がございました。現行、リーフレット等でも周知を行っていますが、今回の全額繰戻しがあった時も、世間の反応を見ると、やはり被害者保護増進等事業についての周知がまだ低いと認識いたしました。国交省では、ポータルサイト等では発信をしているところではありますが、より一層の周知強化に努め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】

周知強化の対象がナスバに集中していますが、それ以前のところもやらなきゃいけないというのは、私もそういうふうには思いますね。ぜひ、よろしくお願いします。

【福田委員】

最後に2点です。1点目は、重度後遺障害者と介護料の問題ですけど、62ページで書いてあるように、これは自賠責保険の支払い件数なので、自賠責保険が支払われない、いわゆる加害者無責と自損事故の場合には、自賠責保険は支払われませんので、その数字が抜けているのかなと思います。重度後遺障害として自賠責保険が支払われた件数で上がってきていると聞いております。先ほどの療護センターの終生療護等いろいろな問題を解決していく上でも、当該調査はぜひ実施していただきたいと思います。

次に賦課金の問題もありますけれども、当時も現在参加いただいている一部の委員の方と

賦課金導入及びその金額も決定しましたが、ご認識のとおり当時とは劇的に環境は変わっていると思います。全額繰り戻しがあったことによって、当時実施できなかった終生療護を含めた支援等の問題に対して正面から向かうことができますので、賦課金水準を考え直す時は来ていると思いますが、特に重度後遺障害者のことを考えた場合に、現状の費用以上に加えさらに費用が必要なのではないかなということも予想して考えて頂ければと思います。以上です。

【保障制度参事官室 忍海邊参事官】

ありがとうございます。1点目、自賠責保険では自損事故は対象ではなく、データに含めておりませんので、いただいたご意見踏まえて、検討してまいりたいと思います。

2点目につきましては、ご指摘の通り、200億の規模では考えられなかった終生療護、また65歳問題の介護料等でございますので、今回、委員の皆様から様々なご意見を頂戴いたしましたので、それを踏まえ、次回、事業規模を示させていただきたいと思っております。

【藤田座長】

ありがとうございます。小沢委員から時間が余ってございましたら、質問をということで、ちょうど今チャイムが鳴って時間が来ておりますので、よろしいでしょうか。

【小沢委員】

大丈夫です。

【藤田座長】

はい。それでは時間ですので、どうも皆様ありがとうございました。様々な意見があったかと思うので、事務局におかれましては次の検討会に向けて、必要な検討、調整をお願いできればと思います。最後話題になりました賦課金の扱いは、今回は決めることはもちろんできないわけですが、次回までにいろいろお考えいただければと思います。意外に難しい決断を迫られているところがあって、金子委員もおっしゃったように、大きな状況の変化があったことはどなたも、おそらく異論がないところです。それを踏まえてどのように賦課金水準を決めていくかについては、いろいろ難しい問題があります。他方、事業規模を抑えることで賦課金水準を下げるということを、主張されている方はおらず、事業としては充実させていくべきであり、今回提案されているような方向性は広く支持されています。また、運用益が上がり、収入が増え、また若干取り崩すにしても、かつてほどの切迫がなくなっているのも事実です。一方で費用の方はインフレで増えているという面もあって、樂觀できません。このように、いろんなことを考慮する必要がありますが、具体的な数字を抜きに議論できませんので、次回、具体的な数字をいただいた上で、決断いただくことになると思います。どういう点を重視するか各委員、次回までに考えておいていただければと思います。どうか、よろしくお願いいたします。

本日の主要な議題は、これで全て終了いたしましたので、事務局に議事の進行をお返しいたします。

【保障制度参事官室 金崎総括】

藤田座長、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、委員の皆様方にご確認をいただいた後に、国土交通省ホームページに掲載をいたしますので、ご了承をいただきたいと思います。また、今後の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。よろしくお願いします。それでは以上をもちまして、令和8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。

以上