

平成22年度 今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会
議事録

日 時：平成22年6月25日（金）14：00－16：00

場 所：経済産業省別館共用第1111会議室

（服部補佐）平成22年度 今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会を開会させていただきます。本日の議事進行につきましては、後ほど、座長にお願いするまでの間、私、自動車交通局保障課、課長補佐の服部の方で務めさせていただきます。それではまずは配付資料の確認をさせていただきます。資料の1つめでございますが、右上に資料1と書かれた「今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会報告書に係るフォローアップについて」という資料でございます。2つめ、右肩に資料2と書かれました「最近の動きについて」という資料でございます。なお、本懇談会につきましては公開することとしておりますのであらかじめご了承願います。それでは開会に当たりまして、自動車交通局長の柘野よりご挨拶申し上げます。

（柘野局長）自動車交通局長の柘野でございます。

本日は、ご多忙の中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。山下座長をはじめ、委員の皆様におかれましては、日頃より自動車交通行政に関しまして格別なるご理解とご支援を賜わっておりますこと、この場をお借りして、心より感謝申し上げます。交通事故の状況でございますが、平成21年につきましては、ニュースに出ておりましたが、（死者数は）約4,900人であり、1万人を超えていた時代からすれば年々減少しておりますが、それでもやはり死者の方がいらっしゃるということでございますし、重度の後遺障害者数も、年間2,000人を超えるなど、交通情勢は依然として厳しいものがあります。このため、安全対策の強化を図るとともに、被害者対策を進めることが必要だと思っております。

安心して暮らせる社会に対する国民の意識が高まりつつある中、自動車損害賠償保障制度の役割は、大きくなっているものと考えております。国交省におきましても、平成18年の本懇談会のご提言に基づきまして、制度の改正、あるいは予算措置を講ずるとともに、また自動車事故対策機構におきましても取り組みをして頂けるよう要請し、関係者のご協力も頂きながら、被害者救済と事故発生防止の充実に鋭意取り組んでいるところです。

後ほど説明いたしますが、事業仕分け等を通じて、予算であるとか事故対機構の見直しがあり、また、この間もニュース報道でありましたが、特別会計等の仕分けもあると聞き及んでおります。

いずれにしましても、本日は、報告書においてご提言頂いた施策について、その実施状況をご報告申し上げますとともに、今後の自動車損害賠償保障制度全体のあり方について、委員の皆様から、広くご意見を賜りたいと考えております。委員の皆様には、これまで同様、忌憚なきご意見を頂くようお願いしながら、簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。

（服部補佐）続きまして、今回新たに委員になられた方をご紹介します。まず、日本医師会の藤川委員でございます。

(藤川委員) 日本医師会の藤川です。よろしくお願いします。

(服部補佐) 次に、全国共済農業協同組合連合会常務理事の川竹委員でございます。

(川竹委員) 全共連の川竹でございます。よろしくお願いします。

(服部補佐) 読売新聞社の丸山委員でございます。

(丸山委員) 丸山です。よろしくお願いします。

(服部補佐) 日本損害保険協会自賠責保険特別委員会委員長の西澤委員でございますが、本日ご都合によりご欠席のため、同委員会委員の竹林様が代理出席されております。

(竹林委員代理) 竹林でございます。代理でございますがよろしくお願いします。

(服部補佐) また、玉置委員、福井委員におかれましては本日ご都合によりご欠席でございます。また、堀野委員におかれましては後ほどお越しになります。なお、西崎委員におかれましては、ご高齢ということでご退任されておりますことをご報告申します。それではこのあと、山下座長にご挨拶を頂戴いたしまして、以後の議事進行につきましても座長にお願いしたいと思います。山下座長よろしくお願いします。

(山下座長) 山下でございます。本年も座長を務めさせて頂きます。どうかよろしくお願いいたします。この懇談会は、平成18年の報告書におきまして、以後毎年開催しております。1年の間の自動車損害賠償保障制度に関する当局の施策の進行状況について、ご報告を伺うと共に、これから先、どういう施策をしていくかについて、各方面の委員の皆様方から、貴重なご意見を頂き、また翌年の施策に反映されるという、非常に貴重な意見交換の場になっているかと思っております。本年も、貴重なご意見を賜りまして、より良い施策につなげていければと思っております。課題としては、従来通り、被害者救済及び自動車事故対策など、多方面でいろいろとご議論されるかと思っております。どうか議事進行につきまして、ご協力を宜しくお願いいたします。

それでは、早速議事に入りたいと思っております。まず事務局から資料1のあり方懇談会報告書に係るフォローアップについての説明をお願いしたいと思います。なお、資料に関するご質問やその他のご意見などにつきましては、事務局の説明が終了したのちに時間を設けたいと考えておりますのでご協力をお願いします。

(八木課長) 自動車交通局保障課長の八木でございます。私から資料のご説明を申し上げます。資料1は、毎年同じようにご説明させていただいているものですが、18年度のあり方懇談会の報告書の記述に沿って、その後の進捗をフォローアップしたものです。なお、資料はあらかじめ委員の皆様にお送りし、目を通して頂いているものと思っておりますので、時間の都合もありまして、ご説明は、前回の懇談会後今日までに新規に取り組んだ事項であります●を付した事項を中心にさせていただきます。

1ページ「重度後遺障害者が専門的な治療・看護を受けられる機会の確保」ですが、「②療護センターの認知度の向上」の二つ目の●です。MSW協会による、医療機関の研修の場にNASVA職員が出向くなどして療護センターの周知を図るとともに、

受講者へ広報用DVDを配布いたしました。「③療護センターの治療・看護技術の普及」の二つ目ですが、中部療護センターにおいて、岐阜大学と連携して「連携大学院」の取組みを平成21年4月から進めており、現在療護センターにおいて2名の大学院生を受入れ、順調に研究指導が行われています。

2ページです。「(3)短期入院協力病院の拡充等」ですが、一番上の○にありますとおり、21年度には8病院を追加して合計86病院を指定しております。その他、その下に並んでいるとおり、療護センターとの交流などいろいろの施策を進めており、こうした努力の結果、利用者数は21年度で136名と18年度の42名に比べて大きく増加してまいりました。ただ、私が思うに、短期入院協力事業というものは、在宅の患者さんとそのご家族にとって非常に重要なもので、重度後遺障害を負った交通事故被害者の数からみれば、その潜在ニーズは現在の利用状況以上にかなりあるのではないかという感じがいたしております。その原因としましては、これまでは指定病院の数が足らなかったからだというように考えて、そのために病院数を少しでも多くしようと毎年追加してきたわけです。しかし、引き続き病院を増やしていく努力は必要ですが、それに加えて、実際の利用のしやすさといった面で制度の改善を図る必要もあるのではないかという気がしております。その検討は、被害者の看護の実態や受け入れる医療機関側の看護体制の問題など、優れて実務的な検討となるかと思しますので、この場でその議論をするというわけにはいかないと思っておりますが、本日は、この点について基本的な方向性のようなことをご示唆をいただければ、それを踏まえまして、今後関係者による何らかの取組みを検討してまいりたいと思っております。簡単にできることであれば、もうできているはずですので、どのような検討ができるは現時点でははっきりと示せませんけれども、今のところそのように考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

続いて、同じページの一番下の●、特I種の支給要件の見直しですが、診断書の提出間隔を従来の2年から3年に広げ、被害者家族の負担を軽減することといたしました。

3ページです。「心のケアや情報提供を受けることが出来る環境の整備」といたしまして、「(1)関係機関等との連携体制の構築」ですが、二つ●がありまして、一つは私どもの課に被害者保護企画官に続いて「被害者対策係」という新しい係を設けること、もう一つは、心のケアに関する調査を実施したこと、でございます。

一番下の○ですが、私どもでは、交通事故被害者向けの小冊子を作成し、昨年度から関係方面に既に合計100万部以上を配布しております。これを見れば、自賠責制度に基づく被害者救済対策が一通り全部分かるようにしてあるつもりのもので、本日は、お手元にこの冊子の一部お配りしておりますので、後ほどご覧いただければ幸いです。

4ページでございます。「損害賠償の保障の充実」として、一番下の●ですが、本年4月からの保険法の施行にあわせ、自賠法も改正され、政府保障事業の請求時効を2年から3年に延長していることのご報告でございます。

5ページ「その他の被害者救済対策」です。一番上の○ですが、従来から診療報酬基準案について全国的な浸透を図ることとしておりますが、全国で2県、山梨、岡山だけがまだ基準案が策定されていない状態が続いております。最近においてもこの状

態に進展はありません。

「紛争処理機構の審査体制の充実」ですが、○で審査件数が書かれておりますが、14年度の250件に対し21年度は953件と大幅に伸びてきたところです。これに合わせて紛争処理委員会の開催回数や委員の数も増やしてきたわけですが、下の●のところでは、こうした業務の拡大に対応するため、申請書様式の改定など業務の効率化を図る取組みを行っているということを述べております。

一番下の●ですが、いわゆる「親亡き後」問題です。これについては、資料2で出て参りますので、そこで改めてご説明いたします。

6ページは、「事故発生防止対策」です。これについても後ほど資料2で22年度予算の全体像をご説明しますが、事故発生防止対策のうちASV、衝突被害軽減ブレーキをはじめとする事業用自動車の安全対策に係る助成制度については、22年度予算で強化を図っており、現在、こうした安全装置等が徐々に事業用自動車に拡大しつつあります。また、ドライブレコーダーの利用拡大にも取り組んでおります。

7ページです。「引き続き検討すべき課題」として、一番下の●ですが、保険標章とって、そこに絵が出ていますが、原付などのナンバープレートに貼り付けて自賠責保険の保険期限を表示するステッカーでございますが、年度ごとに色を分け、一目で期限切れが判別できるようにする計画を以前から進めてきました。時間の経過によって色が褪せてしまわないようにする必要があり、実験を行って参りました。大丈夫であるとの技術的な裏付けが得られたところです。これによって、無保険で原付等を運転する事例が少しでも減るようにしたいと考えております。

資料1は、以上です。

つづきまして、資料2もご説明させていただきます。

資料2は、基本的に最近1年間の自賠責制度に関連する動きをまとめたもので、目次にありますとおり、8点からなります。

1ページ「親亡き後問題」への取組みでございます。

ご承知のとおり、この問題は、本懇談会では毎回取り上げられ、一昨年度から福田先生を座長とする検討会を設けて検討を行ってきた問題でございます。ポイントである情報の入手が容易にできる環境整備に向けまして、昨年度は神奈川、宮城の2地域においてモデル事業を行い、サポートネットワークの構築として、右下の絵が出てきていますが、ウェブサイトを昨年末に立ち上げました。そして運用を開始いたしております。まだまだ不十分な内容ですが、重度後遺障害者・その家族と地域の医療・福祉関係者、行政、その他の関係者の間を結びつける取組みというのは、実は従来ほとんど取り組まれてこなかったもので、自動車事故対策という切り口で、それらの関係者の間を横断的に結びつけることになり、それらの関係者の間にも新たな対応の視点というものが芽生えてきた面があります。こうして、このウェブサイトには、被害者家族の皆様をはじめ、関係者の皆様から、それなりの評価をいただくことができたものと自負しております。

なお、この問題を議論するときいつも話題になることですが、重度後遺障害者の介護は、ご両親が亡くなった後だけの問題ではなく、高齢化によりその介護力が弱まっていった段階からの問題であるということ、さらに言えば、介護は親の責任という考

え方自体が本質的に良いのだろうか、被害者の個人の問題、つまり、被害者ご本人の生活を社会全体としていかに支えていくかという問題というように考え方を考えていかなければならないのではないかとということが背後にございます。大変難しい問題ですが、そういう意味で、「親亡き後」はあくまで「 」つきの「親亡き後」で表していることを、改めて申し上げさせていただきます。

いずれにいたしましても、とにかく「とっかかり」はできましたので、今後は、このささやかな取組みを育て、少しでもこの問題が前に進んでいくように、関係機関のご協力もいただきながら、努力してまいりたいと思っております。

2 ページ「事業自動車総合安全プラン2009の実施状況」です。

私ども自動車交通局では、昨年3月に、事業用自動車の事故死亡者を10年で半減することなどを内容とするプランを策定しました。本年度はその実施2年目に当たり、各目標ごとにこれまでに講じた主な施策をフォローアップしているというご報告であります。

3 ページ「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案の概要」です。

下の写真にありますとおり、近年、国際海上コンテナを積んだトラックの事故が多発しており、その対策のための法律案を策定し、国会に提出しております。残念ながら審議時間の関係で法律案の今国会での成立はかないませんでした。安全強化に向けた取組みが一步進んだということのご報告です。

4 ページ「NASVAの事業仕分けについて」です。

去る4月27日、独立行政法人の事業仕分けの一環として、NASVAにも仕分けが行われました。NASVAの業務を次のページに整理してありますので、ご覧下さい。NASVAには3つの業務「支える」「防ぐ」そして「守る」があり、このうち「支える」は事業仕分けの対象から外れ、残りの二つが対象となりました。「防ぐ」は、トラック、タクシーなどの運送会社のドライバーと運行管理者に対する安全指導業務で、現在でも民間が行ってもよいもので、実際、ドライバーに対する適性診断については、7つの団体が事業を行っています。ただそのシェアは小さく、全体の93%はNASVAが行っている状況にあります。NASVAは、これを全国あまねく行っているもので、そのために右下の帯グラフにありますとおり、事業費の約4割に当たる16.5億円の国費が入っています。この16.5億円の原資は、自賠償保険の保険料の運用益であります。この国費をいわゆる「ムダの削減」として減らせないかが議論されました。一方、「守る」の自動車アセスメント業務は、自動車の衝突試験を行って、最低限の安全基準をどの程度上回る安全性があるかを評価し、国民に公表するもので、自動車の車体の強化、それによる交通事故被害の軽減に役立つ事業であります。これは収益を生まない事業なので、約5.3億円の事業費の大部分が国費ですが、これを、自動車の衝突実験ということでは似た業務を行っている交通安全環境研究所などの他の機関で一緒に行うことで、少しでも費用削減ができないかという点が議論となりました。

前のページに戻り、評価結果ですが、安全指導業務は、「ユニバーサルサービスを確保しつつ自治体とも協力して民間への移行を進める（早急に施策を具体化）」と、自動車アセスメント業務については、「他の法人で実施し、コストを縮減」となりました。これについて少し解説いたしますと、まず両業務とも、業務そのものは存続

してよいが、業務の実施主体を見直していく必要があるのではないかという指摘であるかと思えます。安全指導業務については、民間への移行を進めるということですが、「ユニバーサルサービスを確保しつつ」とあるのは、民間が事業を行う場合は、事業採算がとりやすい都市部だけになるおそれがありますが、事故は全国至る所で起きるので、その点で全国ユニバーサルに安全指導のサービスを提供していく点は確保する必要があるということです。また、アセスメントの「他の法人」とは、交通安全環境研究所などのことですが、同じ衝突試験でも、最低限の安全基準である保安基準適合性の認証を行う衝突試験とでは内容が技術的にかなり異なることもありまして、現在どのような対応ができるか検討しているところです。

6 ページ「犯罪被害者等基本計画について」です。

通り魔事件のような犯罪被害者の救済のために、犯罪被害者等基本法に基づく基本計画が平成17年度に策定されていますが、今回これを見直すことになり、内閣府において、この春から専門家による会議が開催されています。交通事故被害も犯罪被害の一つであることから、私どもも会議に出席して、被害者の方々から寄せられたご要望を拝見しましたが、その中で3点要望があり、その取扱いについては、本懇談会でご紹介し、ご意見を伺うこととなりました。

それが、下の四角囲いにあります「胎児について人として扱うこと」「後遺障害認定基準の見直し等」「脳外傷による高次脳機能障害を重大な後遺障害として認定」の3点です。

胎児の件につきましては、胎児に単独の人権を認めることは、民法の基本原則の変更となり、非常に大きな制度変更となることから、内閣府の会議の間ではそこまでは難しいというご説明をし、その点についてご意見はございませんでした。ただ、胎児を失った母親の慰謝料につきまして、さらに検討する余地はないかが論点として残りました。次のページにデータが出ていますが、現在、胎児の月齢によって最大80万円の慰謝料が認められ、このほかに傷害の治療費が支払われることになっています。難しいのは、これらは、傷害の保障限度額120万円の範囲内で行う必要があるため、単純に80万円なりの金額を増やせばよいということではない所です。

それから、2点目と3点目については、右側に記述がありますが、ご承知のとおり、高次脳機能障害については、自賠責ではこれまでもかなり議論がございまして、申請様式の改定などの対応を労災に先行する形で行っております。画像所見がない場合でも医師の判断による障害認定を行うことについても、実績を出してきています。また、下のグラフは、損害保険料率算出機構の審査会において、審査に係る案件の約85%は認定がなされているというデータでございます。これらのことを内閣府の会議でもご紹介いたしました。脳に関わる障害の取扱いは、大変難しい問題ですが、私どもとしては、医学の進歩などを着実にフォローし、適切な認定がなされるように今後とも努力していく考えです。

8 ページ「外貌の醜状に係る障害等級の男女格差について」です。

先月27日に京都地裁で判決が出されまして、労災事故で顔にやけどを負った男性の訴えを受入れ、労災が、外貌の醜状について男女差を設けているのは憲法違反であるという判断が示されました。これに対し厚労省は控訴せず、判決が確定しました。

下の参考の所をご覧いただきたいのですが、保険金額は、7級が1000万円を超えるのに対し、12級は224万円と大きな差があり、男性は著しい醜状を残す場合も7級に認定されないことになっていますが、これが問題となったというわけでござい

す。

厚労省からは、労災の認定基準を見直す方向で専門家による検討を行うと聞いております。ご覧いただいているとおり、自賠責をはじめとして、損害賠償の基準はみな労災の基準に準拠しておりますので、私どもとしても労災の基準の見直しを踏まえて、迅速に対応していく必要があると考えております。以上について、特段のご意見があればお願いいたします。

9 ページ「自動車事故対策事業に係る平成 22 年度予算について」です。

大部なので、ポイントのみのご説明とさせていただきますが、9 ページは、NASVA に対する助成をまとめてあります。一番下の合計欄をご覧いただければわかるとおり、NASVA への助成は、毎年数億円ずつ削減されており、22 年度は、21 年度から見て 4.6 億円減の 109 億円となっています。これは、独法の仕組みとして運営の効率化を図ることにより費用を削減していくこととなっているからでございますが、介護料のように削減できない予算もあり、他の部分で努力して総額を減らしているわけです。

10 ページは、NASVA 以外の主体への被害者保護増進対策の予算をまとめています。(2) の高等学校交通遺児授業料減免事業は、そもそも広く高等学校の授業料が無償化されたため、必要がなくなり予算額 0 となっていますが、その他の項目は、右から 2 列目の「予算額の増減額」の欄が 0 となっているとおり、昨年度と同額が認められています。被害者救済の対策については、予算の削減は実質的に全く行われなかったということです。

これに対しまして、11 ページは、NASVA 以外の主体への自動車事故発生防止対策の予算でございます。こちらは、前ページと逆に、右から 3 列目の「平成 22 年度の予算額」の欄が (2)、(4)、(5)、(6) で 0 となり、予算が全く認められませんでした。また、(1) の上の段「オムニバスタウン整備総合対策事業」のところは、昨年度の事業仕分けの結果、予算が半分以上削られたものです。このように事故発生防止対策は、大幅な予算削減が行われましたが、(1) の下の段「先進自動車 (ASV) 普及促進対策事業」のところだけは、3 億円の予算の増加が認められ、さきほど資料 1 の事故発生防止対策のところでご説明しましたように、衝突被害軽減ブレーキなどの普及の促進ができることとなったものです。

以上を合計しまして、12 ページですが、自動車事故対策全体としては、対前年度 7% 減の 135 億円が予算化されております。

最後に 13 ページ「自動車安全特別会計の概要」というペーパーがございます。これは、最近の動きというよりも、毎年話題となっております「積立金の一般会計繰入れ、繰戻し」に関する資料でございます。実は、昨年度の本懇談会の場で、繰入金額について議論がございまして、本件についての資料の記載がないという西原委員のご指摘がございました。今回から資料をつけさせていただくことになったものです。

同じような資料が次のページに、2 枚ございますが、1 枚目が詳しいバージョン、2 枚目が簡略バージョンです。基本的に 2 枚目でご説明しますが、1 枚目から落としている点を先にご説明いたします。まず、特別会計には、自動車事故対策勘定のほかに、政府保障事業の会計を整理する保障勘定があり、保障勘定からも 500 億円余りが一般会計に繰入れられています。2 枚目は、自動車事故対策勘定の繰入金だけが示

されており、このあたりの数字について昨年度のこの場でご指摘があったわけです。また、平成13年度以前に締結された保険契約については、現在も特会からの再保険金の支払があり、1枚目ではその流れも黄色い矢印で示しております。また事故対策勘定の積立金が年々元本の取崩しによって100億円程度減少している数字をお示ししております。以上以外は、2枚目にありますので、2枚目でご説明いたします。

ご承知のこととは存じますが、自賠責保険では、ノーロス・ノープロフィット原則により、保険会社がこの保険によって保険料の収支差額を得た場合には、全額を準備金として積み立て、以降の保険料の引き下げか運用益については被害者救済対策などの形で、いずれにしても被害者を含めた自動車ユーザーに還元することとされています。再保険時代の特別会計には、各保険会社に支払われた保険料の6割が再保険料として国に回ってきておりまして、このお金は、保険会社の準備金と同質のお金であることから、やはり保険料の引き下げか、運用益事業にのみ用いる運用がなされてまいりました。

したがいまして、平成13年度に再保険制度を廃止する際、当時特別会計にあった約2兆円の保険料の運用益についても、保険料の引き下げか運用益事業に用いることとなり、その配分について、当時の言葉では「バランス良く配分する」として、11/20の1.1兆円をユーザー還元し、残りの9/20の8700億円を積立金として、その運用益によって以後の被害者救済対策等を安定的に行うことといたしました。再保険制度が廃止されますと、その後は新たにお金が入ってくることはないので、運用益だけで被害者救済対策等がきちんに行えるよう、必要な元本を積み立てるということが考えられたわけです。この分配を行った時点で既に一般会計の繰入れ措置が行われおりましたが、当時は、繰入れは緊急避難的な措置として数年後には繰戻しがあると考えられておりまして、以上のようなスキームがセットされたわけでございます。

ところが、その後の繰戻しの状況は、ご承知のとおりでございまして、資料の右側の表に細い横線で返済期限に関する大臣覚書きの区切りが示されていますが、既に3回の覚書きの更新を行い、期限を延期している状況です。22年度予算でも、厳しい財政状況の下で繰戻しは行われませんでした。このため、今回の覚書きの期限である23年度までに1年を残す状況となっているというわけでございます。

西原委員ご指摘の点についてのご説明は以上です。

以上で資料1, 2の説明を終わります。

(山下座長) ありがとうございます。資料1でフォローアップ、資料2で最近の動きについてご説明を頂きました。問題は多方面にわたりますが、まとめて説明して頂きましたので、ただいまから全体を通じてご質問、ご意見を頂ければと思います。

(西原委員) 「自動車安全特別会計の概要」資料を今回とりまとめて頂いて、非常に感謝しております。まずそもそも論と、懸念をしているところについて申し上げたいと思います。自賠責保険というのは言うまでもなく強制保険であることを踏まえると、保険料の急激かつ短期的な変動は自動車ユーザーに大きな影響を与える、従って、本来、料率設定については、中期安定的なものとしてきたというのが基本だろうと思っております。また、自動車が既に社会インフラの一部であることから考えますと、特に地方において、自動車が生活必需品としてなくてはならないものであることから、

世帯別保有台数も地方の方が多いためでございます。そういった観点からすると、現在のように景気の低迷が家計を直撃している、こういった状況の中では、安易な保険料の増加は認められないのではないかと。そういった観点から、私もこれまで主張してきたのが、いわゆる自動車安全特別会計からの一般会計繰入れ金についての、早期かつ確実な繰戻しですが、これについて非常に危惧をしている。ただそれ以前にまず、自賠責保険制度のもう一つの柱としての事故対事業の関係についてですが、これは特別会計の運用益を財源として実施されているわけでありましたが、特別会計のまさに一部が一般財源に繰り入れられているために、必要となる運用益が担保できなくなることから、基金自体を取り崩さざるを得ない。そもそも、事故対策事業についても、まずは総合的に精査をして、交通事故被害者に対して、より直接的な保護につながるよう抜本的に見直すことも必要ではないか、ということをおもは、これまでも提言をして参りました。本来は、例えば一般会計で行うべき事業、JA共済や民間保険会社の運用益事業と重複しているように見受けられる事業もある。そういった観点からも、抜本的な見直しが必要なのではないかと考えております。危惧しているのは、現状のまま放置すると、費用面などの点から真に必要な事業が継続できなくなるのではないかと。事故対事業については、問題を先送りすることなく、国と民間が行うべき事業を、総合的に精査する中で、賦課金方式の導入も含めて早急に検討すべきであり、抜本的に見直すべきだと思っております。ただ、繰戻しになります。そういった抜本的見直しの前提として、一般財源への繰入れ金の早期返還、平成23年度予算までの返還というのがあるわけでございますので、これの実施を強く求めたい。これは質問であります。いわゆる貸し手側の責任として、国交省は今後、繰戻しの期限としての平成23年度に向けてどのような対応をするのか、お聞きをしたいと思います。あと、改めてこの場で皆さんとともに考え方を共有したいと思っております。自賠責制度に存在している積立金は、あくまでも税金ではなくて、自動車ユーザーからの保険料としての掛け金であるということでございます。自賠責保険というのは言うまでもなく、保険金をユーザーから集めて、社会全体で助け合うという仕組みでありまして、ノーロス・ノープロフィットの原則から考えますと、特別会計自体の見直しをという論議がございますけれども、そもそも税金を積み立てて運用しているのではなく、あくまでも自動車ユーザーの保険料を積み立てて運用している。したがって、このことを十分配慮する対応が必要だということをおもは、改めて申し上げたいと思っております。危惧しているのは、行政刷新会議あるいは与党内において、特別会計全般の見直しが進められようとしておりました。5月18日の行政刷新会議の資料によりますと、大きな流れとして特別会計はゼロベースで見直し、積立金については必要性、必要水準を精査し、一般財源として活用する。あるいは、負担者への還元等所要の措置を講じるという方針が出されておりますし、直近でも、行政刷新担当大臣の方から、今度7月ですか、プロジェクトチームを立ち上げて、政府与党総動員して精査するという考えが示されております。今後、特別会計の見直しの中で、自賠責の積立金自体が問題という指摘があるならば、それはやはり、本来の制度の趣旨からすればユーザーに還元すべきだと思っておりますし、恒久的に一般財源として活用するということになると、ユーザーの立場からすると容認できない、理解が得られるものではない。本件はいわゆる税金の無駄遣い、国の財源不足のような対応とは、かなり次元が異なるということをおもは、前提にその対応をお願いしたい。今後、国土交通省としてどのような考え方でこれらの見直しに対応するのをおもは、確認させていただければと思っております。

(萩尾委員) 日本自動車会議所でございます。先ほどの西原委員とまったくの同意見で

ございまして、我々の立場からすればこれまでも何回か申し上げておりますが、一般会計への繰入れ金は早期に繰り戻した上で、ユーザーからすれば繰入れ分も含む積立金そのものはユーザーの掛け金ですので、全額を返していただきたい。もし百歩譲って、百二十歩譲って、今の政治状況の中で、一般会計に全額というようなことになれば、ユーザーはほとんど中身を知らないの、相当説明責任が生ずるのではないか。その辺も、百歩譲ってということになった時にどういう説明責任を果たされるのか分かりませんが、そもそも論に立ち返って議論すべきだと思います。

(桑山委員) 家族の会の者なのですが、この特別会計の問題については、もともと平成13年の段階で11:9で分けられた9の部分なんですね。それから、先ほどおっしゃった形のユーザーに還元ではなくて、被害者保護に使うべきお金だと思っております。だから11:9で分けられた中で、11の部分でユーザーへの還元をされて、9の部分は被害者対策に使うというような議論だったと記憶しております。確かに一般会計に貸し出しているというのはすごく問題でして、きちっと返してもらわないといけない。それを返してもらった後、それをユーザーに還元するというのは全然理屈に合わないんじゃないかと思っております。この件に関しては以上です。

(福田委員) 仕分けの問題で特会は注目を浴びているわけでございますけれども、既に萩尾委員や西原委員がおっしゃるとおり、税金が投入されているわけではなくて、しかも運用益は、ずっと昭和30年のスタートからきたというわけではなくて、途中で何回も保険料への充当をやっていますから、直近の自動車ユーザーが払った保険料が元本となってできたものであって、ではこの運用益が誰のものかとみた場合に、ずっと昭和30年代から運転していた方の利益が貯まったということではない。直近のユーザーの方からの保険料が運用益となっているということで、この人たちに対する還元、あるいは被害者に対する還元というのが筋の通る話だと思うのですが。一番危惧するのが、結局、時の流れで、ムードで、パフォーマンスで簡単に特会廃止という方向に走られるのは困るので、現実には、現在行っている各種の被害者保護事業が、仮に特会廃止となったときに、維持できるのか。交通事故の被害者に対する保護事業を維持できるのかが大きな問題となると思います。しかも、大事なことは、一般財源化されるということは、これは社会保障の一部になるということですから、こういう言い方が悪いですが、被害者に対する施しになるのか。あくまでも私たちは保険という制度を利用して、加害者ともなるし被害者ともなるし、だから強制保険という枠組みで、被害者に対するいろいろな事業をやっていきましょう、ということでやってきた事業ですから、そもそもそれを財源が足りないからといって、ちょっと借りていたのを返さなくても良いですというのは、保険料として私たちが支払って、それが被害者のために、あるいは私たちが被害者ともなる、加害者ともなるということに備えて払った保険料を、いつのまにか税金で頂きました、ということは絶対いけないので、その辺も含めて論点を整理してやっておかないと、パフォーマンスだけに押し切られてしまう危険性があるので、もっと徹底して重要な論点を骨組みから、我が国の被害者救済制度のあり方から歴史的な問題からいろんな論点をきちんと精査して準備すべきではないか、私はこう考えます。

(藤川委員) 日本医師会の藤川ですが、私も20年前から自動車保険に関わってまして、様々な問題点を指摘してきましたが、発言された方の意見にほとんど賛成です。自賠責保険制度というのはやはり世界に冠たる、国民にとってすばらしい制度だと思って

ますし、絶対死守しなければいけない制度だと思っています。ただ、問題は、交通事故に遭ったときに、我々からすると、交通事故で来た場合に自賠責保険でやるのが原則ですが、どうしても健康保険を使ってくれということで加害者の任意保険会社が言ってきたりするんですね。どうなっているかということ、社会保険、国民健康保険、労災等について、支払基金や国保連合会、労働局に問い合わせをしたんですね。健康保険を使ってもいいけど、それに対する求償をきちんとしていますかと聞いたら、それは明らかにはなっていないんですね。これは非常に重要な問題で、健康保険が赤字になって、保険料が上がったり、ボーナスから保険料を取ったり、様々な保険料が足りないから、診療報酬を上げられないということで、中医協でも直近の10年20年診療報酬が上がらずに、地域医療が崩壊してきたということですね。自賠責保険は本来、ノーロス・ノープロフィットの精神でいくんだから、利益が出れば、当然ユーザーである保険者に保険料を下げることが一つ。しかし、健康保険を使って、7割負担、本来は被害者の過失を問わない制度ですから、その健康保険が第三者行為を本来すべきところで、求償をしていない。そして健保が求償しなければ、自賠責保険の財源が余ってくるわけです。実際、交通事故の平均の治療費が16万円。10年前、20年前には20万円だったところ、どんどん減ってきて、エアバッグやシートベルトの影響で、16万円の治療費で120万円の自賠責保険があるということですね。休業補償、いわゆる慰謝料休業補償、2つ併せて9900円、約1万円ですので、30日30万円、3ヶ月で90万円、プラス16万円を足すと120万円以内に収まるわけです。ということは、交通事故の8割から9割が軽傷です。ということは、8割や9割の案件が自賠責保険で終わるということは、任意保険の対人賠償保険は払わなくていい。それを足して、損害率を見てみると、2003年までのデータしか私は押さえていませんが、61パーセントの損害率、粗利率が4割、任意保険と自賠責保険を併せて。そういう状況で、任意保険は営利企業ですから、営業努力ですけれども、自賠責保険に関しては、そこまで利益を出す、いわゆる健康保険を使ったりすることによって、利益が出ていることもあると考えれば、原則交通事故は、自賠責保険で治療します、しかし、壁にぶつかったりする自損事故の場合は、健康保険を使います、というのが本来のあり方であって、交通事故でも第三者行為でも全て健康保険が使えますというスタンスを社会保険事務所が許可するものだから、それを任意保険会社が上手に利用してしまう。今年から、ほとんどの任意保険に人身傷害補償がセットでついてるんですね。これは公的保険を使うようにと定款に書かれているわけです。第三者行為の手続きをしなくていいということになるわけですね。健康保険を使った場合に、第三者行為の手続きがなければ求償できないわけです。健康保険を使った後に、なんら求償できないということは、自賠責保険が黒字になっていく。その積立金があったところを狙って、国が一般会計の方に繰入れだというのが、それは違うでしょう。健康保険がどんどん赤字になって、健康組合も国保も保険料を上げないといけないで国民が全部困っているときに、こちらだけが黒字になっている会計財政は、これだけ経済危機で、世界のサブプライムローン問題以降、景気が悪いわけですから、自賠責保険をきちんと守らなくてははいけない。その前の健康保険の財源をきちんと守る、交通事故は原則自賠責保険を使うということにしないといけません。自賠責保険は平成14年から再保険制度がなくなりましたから、自賠責保険も原則任意保険が代行するようになった、そうするとそこに営利会社としての知恵が働く。本来、自賠責保険は、利益を出すための保険ではない。被害者の代表の方が言われたように被害者を救済するための保険であり、ユーザーの掛けた保険金であって税金ではないわけですから、その辺もきちんと守るようにすると、国民にとって素晴らしい自賠責保険制度、世界に

冠たる制度として国もしっかり守って頂ければと思います。

(八木課長) 最初に西原委員からご質問がありました。まずは平成23年度を期限とする繰戻しについて、これは毎回言われておりますが、先ほどのご説明の中でもございましたように、今回の期間の最終年は23年度でございますので、これまで以上に最終年度ということで、繰戻しについて財政当局にお願いをしていきたいと思っております。それから、藤川委員の保険の話に関しましては、まず自賠責保険の収支自体は、今の時点で赤字になっておりまして、保険料を平成20年度に引き下げたということで、年間で、1月に自賠責審議会の資料でありましたように、保険収支は2300億円の赤字となっております。健保と自賠との関係については、自動車事故の直接被害に関しては第三者求償なりで自動車保険で持つという制度でございますから、それはもうそういうことなので、実態との関係については勉強させて頂きませんが、私の方も常に意識していきたいと思っております。

(榑野局長) 特会改革、特会の仕分けという中で、この特別会計の原資となるお金は他とは性格が違うんだということを説明して、理解が得られるようにしていきたい。これはある種非常に大きなエールで応援だと捉えておりますが、実は我々非常に緊張いたしております。税金とは性格の異なるお金であるということは、「話せば分かる」はずと思うんですが、私は局長になりましてからこれまでいろいろな仕分けに出させて頂きました。先ほどパフォーマンスという話がありましたが、ある種1時間という時間の中で、意を尽くしていくということは現実的に難しい面もあるのだと思います。そういった意味で、今回10月頃が仕分けと言われておりますので、事前に色々な方に説明をして、分かって頂く努力はしたいと思っております。一方、予算編成の指針的なものが出ましたが、ニュースで聞きましたのは、国債を44兆円に上限を打つということでございます。そうなりますと、5兆円内外のお金が足りない。いわゆる埋蔵金等々の手当てが必要なのではないかという報道でございます。埋蔵金とは何か。私どものこの積立金も埋蔵金として狙われているとすれば大変だ、と思いつつ準備をしているところでございます。ただ、このお金は税金ではないわけでございますから、税金ではない金を税金の固まりである一般会計に移すというのは、やはり筋が違うと思っております。それについては、きちんと繰り返し説明をして、ご理解を得ていきたいと思っております。引き続きご指導とご支援をお願いしたいと思っております。

(山下座長) 一般会計への繰入れの問題は、これを戻して頂くというのは、この懇談会でも従来からコンセンサスのあることではないかと思っておりますので、どうか国土交通省には一層頑張ってもらいたい。委員の皆さんにおかれても各方面にも説明して頂ければと思います。

(西原委員) まさに今おっしゃった通りだと思うのですが、自賠責問題については、各ステークホルダーが、場合によってはそれぞれの利害が違うという中であって、制度の意義というものを踏まえると、制度に関して私どもの主張すべき点はほとんどのところが一致しているのではないかと。このメンバーでタスクフォースといいますか、何らかの考え方をとりまとめる形で、主張することが必要ではないかと思っております。進め方については、色々ご検討頂ければと思うのですが、いずれにしても、被害者団体の方、自動車ユーザーの方、様々な立場の中で、論点はどこで、例えばこの制度はどのような趣旨のもので、何がポイントで、どういうところに意義があるのか、という

ことを取りまとめて主張をする。そこら辺の工夫を、もし必要であれば、私もできる限りの協力をさせて頂きたいと思っております。

(山下座長) 当局にはご意見を踏まえた対応をお願いしたいと思います。

(古笛委員) 先ほど医療費の関係について、健保を使うか自賠責保険を使うかというご指摘を頂いたんですけれども、少し違うのではないかと考えております。健康保険を使った場合でも、健保の自己負担分を窓口で払った分は自賠責に請求します。健康組合も実態として自賠責に求償しております。裁判例でも、自賠責に関し健康組合の求償と被害者請求とのどちらを優先するのかという問題があるとおり、健保か自賠か選択する問題ではないと思います。むしろ、交通事故の診療における治療関係費の基準が問題だと思います。健保適用に対応するのは自由診療です。健保でなくても構わないと思うんですけれども、ただ自由診療となると自由診療だから自由だということで、一部ではあります。高額請求がみられますし、そうでなくても健保基準よりは高額です。そうすると、過失相殺の適用される被害者は健保が利用できないと自己負担が大きくなってしまいます。また、加害者が任意保険に入っていないと、自賠責保険がすべて治療費に消えてしまい、本来であれば休業補償や慰謝料等として被害者が直接受け取れる自賠責保険からの支払いを受け取れなくなってしまう恐れもあります。それから、高額請求に関しては、柔道整復師の施術料は特に問題になっております。被害者さんにしてみれば、実費である医療費が高いということは自分では何ら関係がないことなんですけれども、そのことによって加害者側と治療側との争いに巻き込まれているという事情があるので、そのようなことのないように、医療関係費の基準について、この場でもご検討いただきたいなと思います。

(藤川委員) 交通事故の場合に、健康保険を使うというのはもともと財源の質が違うということですね。交通事故というのはあくまでも、被害者が交通事故に遭った場合に、相手側の加害者が支払うべき損害を、それを交通事故と関係のない一般国民が払っている健康保険を使うということ自体、財源の質が違う。そういう交通事故を起こすだろうということで、加害者が強制的に自賠責保険に入らなくてはいけない。自賠法というのがあって、それを優先的に使って国民の損害を守ってやろうという精神ですので、健康保険を使うならば、健康保険法に則らねばならない。健康保険に則るということは、後遺症の財源もなければ慰謝料もなくなる。健康保険法と自賠法とでいいところ取りをしようというのは、まず保険の法律の精神からできない。自賠法で行くならば自賠法に則ってきちんとすべきであって、健康保険であれば、健康保険法に則って、きちんと進めていかなければならない。自由診療に関しても、全く自由ということではなくて、損保協会と料率機構で作った診断基準がありますし、健保を使用する時は、健康保険の診療の基準に則って、医療の行為に関してそれに則ってやるわけですから、全く自由に何でもかんでもということではない。最終的には、交通事故診療に健康保険を使うことが健康保険の財源を食いつぶすということに気づかないと、それで誰が恩恵を受けるかということ、最終的に任意保険会社なんです。健康保険を使うということによって、健保の財源が減ってどこかで利益が出るんですね。ですからやはり健康保険というのは、一般の疾病、病気や怪我で使うべきであって、交通事故の被害者の救済には、あくまでも損害賠償のレベルで、自賠法に則ってきちんと治療をすること。これを国民が認識しないと、いつまで経っても水掛け論になる。

(山下座長) 今のご意見はいろいろな複雑な問題が絡んでいてそう簡単な問題ではないと思うのですが。

(福田委員) 問題は、求償が事実上されていないという問題なのではないでしょうか。求償の規定はあるはずなんですけれど。

(藤川委員) 求償はもちろん原則としてしなければいけないんですけど、現実には、国保とかはなかなか手が足りないというのが一つ。もう一つは、例えば病名が20個ありました、その中に突然、交通事故の病名が入ってきましたという、それをセレクトできないんですね、今のシステムでは。一枚のレセプトに、頸椎捻挫とか大腿骨骨折とかであればできるんですが、そこに普通の打撲もあれば、捻挫も出ました、どれがどれだか原則判断できないんですね。それが求償できないとする理由だとよく調査などでは回答しているんです。ただ、求償をすることはもちろん大事な仕事ですけども、法律に基づいてきちんとすると、自賠法で国民を保護できるわけで、財源もあるわけですから、自賠法に則って、自賠責保険に請求すれば良いというだけなんです。

(山下座長) 法律がどうというのは、この場ではにわかには何とも言えないですが、とにかくそういうご意見ということで。

(八木課長) この点については、議論が今までなかったものですから、医療の実態とかその辺がありますので、またお話を伺わせて頂いて、その上で考えさせて頂ければと思います。

(山下座長) しっかりと検討頂ければと思います。他にはございませんでしょうか。

(藤村委員) 資料1の1ページと、資料2の1ページで伺いたいのですが、資料1の1(1)①で、療護センターの長期滞留が概ね解消されているとありますが、問題は、被害者本人が療護センターを出た後、どうしているのか。基本的には在宅介護を考えているのかどうかということ。資料2の方では、「親亡き後」問題の情報提供システムを構築したとありますが、それで恐らく、情報提供システムも大事なんですけども、実際に提供することができる介護システムの構築の方がより重要ではないかと思われまます。そうすると、療護センターを出た後にどうするかという問題と、ここで提供できる情報の中身とを連動して構築していくべきなのではないかと思っております。それから、資料1の6ページ、それから資料2の、2ページ目ですが、事故発生防止策の見直しのメニューを見ますと、ASVであるとかドライブレコーダーなど、基本的に自動車の関係が重視されているのではないかと。そこで資料2を見ますと、下から2番目の道路交通環境の改善も入っておりますので、必ずしも自動車ばかりではないのだとは思いますが、自動車に目を向けるだけでなく、やはり道路環境というインフラの方にも目を向けて考えるべきではないかと思っております。それから医療費の求償の問題と、少し次元が違う話ではありますが、従来道路環境に瑕疵がある場合でも、被害者はなかなか行政を相手に訴えを起こすということはしておりませんし、それから保険会社の方も保険金が支払えなくて、原因は道路にあると思っても、なかなか求償には至っていない。あぐらをかいていると言うと表現が適切でないかもしれませんが、そういったことにももっと目を凝らしていくべきではないか。道路環境に、

なおお金をかけるという視点が求められるのではないか。これは自動車交通局と道路局とで所管が違うと言われるかもしれませんが、非常に広く考えるべきかと思います。それから資料2、3ページですが、コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案の概要ですが、コンテナトレーラーが横転する事故が起きまして、これはいくつかの要因があると仄聞しておりますが、そのいくつかの原因の一つを解消する手立てになるのだらうと思います。この法律案が、自賠責制度のあり方との関係、どのように関係しているのだらうということ。それから資料1の6ページ、右の方にドライブレコーダーの標準仕様について検討と書いてございますが、これは近い将来、ドライブレコーダーの全車装備のための前提と捉えてもよろしいのかどうか。お伺いしたいと思います。

(八木課長) 順次お答えさせていただきます。療護センターを出た後の、在宅の介護の話でございますが、これは大変厳しい問題でございますけれども、私ども自賠責制度の中では、そこをケアするのが、介護料の支給、最近ではさらに、ただお金の支給だけではなくて、実際は自動車事故対策機構の方で支給しておりますが、職員が家庭訪問をして個別にお話を聞いたり、また被害者同士の連絡、情報を提供したりという、精神的なケアを進めていることが挙げられます。先生ご指摘の点は、「親亡き後」は、急に飛んでその間がないんじゃないかということでございますが、先ほどのご説明でも申しましたように、まさに「親亡き後」だけではない、広がりのある概念ということで、そのような取組みが充実することによって、在宅の重度後遺障害者の方々の情報を通じた、被害の軽減が図られていくのだと私どもは考えております。それから、交通事故対策として、道路改良、道路環境の問題が大事だという点については、私どももその通りだと思っております。交通事故対策というのは、事故そのものがいろいろな要因から発生することが多いのでございまして、道路の問題、人や教育の問題とかいろいろなものが関わってくるものでして、交通事故を防ぐためには、それらの対策を全部やって、それでもなかなか事故が減らないという中でやっていく必要があるという認識でございますが、ではこれを自賠責のお金でやるのか。インフラですので一カ所で億単位になってしまいますので、手法として自賠責制度で対応するというのは従来なかったということだらうと思います。金額の規模は、数億円程度、それもさらに削減がかかってきているわけございまして、そういう中で、より直接的に効果を上げられる、しかも自動車事故の財源のお金なので、その対策に特化して使うということで、今のような内容で対策を行っているところでございます。

(山崎課長) 安全政策課長ですが、補足させていただきますと、先ほど資料2の2ページの「安全プラン2009」でございますが、これにつきましては、事業用自動車の安全対策ということで、先ほどご指摘がありました道路環境が非常に重要であろうということで、5本柱の1つにこれを位置付けまして、「2009」を作る委員会にも道路局に参加してもらって、関連の施策を盛り込んでおります。現実には事故の発生率の高いエリアでの重点的な投資というものを道路局に打ち出して頂いて、基本的には道路特会の予算、今は道路特定財源はなくなりましたが、そちらの方の予算を重点的に使って頂いているということでございます。それから2点目の、国際コンテナの法制度と被害者対策との関係についてでございます。国際コンテナの安全対策ということで、こちらに書いてありますように、情報の伝達とか、不適切コンテナの発見・是正、それから運転者の遵守事項などをいろいろ法律に盛り込んでおりますが、安全運転の目安については今調査をしておりまして、これについては、この自賠責の特会の予算を

使って、調査をさせていただいているところでございます。

(島室長) 技術企画課でございますが、先ほどの資料1の6ページのドライブレコーダーの標準仕様の検討の件でございますが、これは平成21年度からドライブレコーダー、今既に市場に出回っていますが、このドライブレコーダーにつきましても、映像を記録するという簡易なものから、実際に映像プラス事故データ等々を記録するものまで幅広くございます。こういった点も踏まえまして、その内容・目的別に標準仕様をまずは揃える。そしてその次のステップとして、そういったものを早期普及させるための方策として先ほどご指摘の標準装備なども検討していこうじゃないか、というような取組みを進めているものでございます。

(戸川委員) 先ほどドライブレコーダーについて、あり方懇の前身の自賠懇の段階で私どもの井手会長が委員として提唱したドライブレコーダーですが、今都内で走っているタクシーのだいたい40%が搭載している。当初からは考えつかないくらい普及しているということで感慨深いものがありますが、ドライブレコーダーというのは、色々な仕様がありますが、明らかに事故を軽減、抑制する効果が高いということで、私たちは車に標準装備をするのが一番手っ取り早い、確実な方法なのではないかと。今、トヨタだとオプションでは7万5千円ぐらいだそうです。こういうご時世ですから、それをオーナーが払うというのは大変難しいけれども、標準仕様化によってそういった負担も軽くなるのではないかと考えております。私は、今現在のドライブレコーダーが完璧なものだとは思っていないんですね。あの当時は、こういった映像を記録するだけで良かったんですが、技術の進歩に伴って、随分様変わりしつつあるんじゃないかと思うんですね。実は、昨日24日に愛知県の豊田市でトヨタ自動車の株主総会がありまして、私たちは遺族だけで作っているトヨタの株主会、株主としてトヨタ自動車の改善のための提言をしようということで、私どもの会員が約7名出ておりました、その席で、ずっと毎年言い続けているドライブレコーダーの標準装備の話をしてきました。トヨタの経営者は、かなり前向きなスタンスに変わってきたというのが今年の、昨日の感触です。コストダウンによって、だいたい1万円程度になれば標準装備も見えているんじゃないかというようなことを、それに近いような発言をなさいました。そういう意味でいくと、やはり私は今、国交省さんの説明を聞きますと、先にメーカーに越されて、ある日トヨタが突然全車標準装備になる前に、事故防止を謳うんだったら、こちら側が思想的にはリードするべきじゃないかと思えます。また先ほど申し上げたとおり、技術が変わってくれば、トヨタも非常に懸念している問題は、デジタルデータというものは偽造や改造される恐れがあるということなんですね。先ほど録ったデータも、変なふうに使われたら、あるいはねじ曲げられたりしたら元も子もないというようなことをおっしゃっている。最近では、技術の進歩によって、ちょっとした衝撃を与えてやると、ドライブレコーダーと同じように、前後の時間を映像に記録して、現地から電波で飛ばしてしまう方法もあるんですね。そうすれば、車に搭載されているメディアについては、これは偽造の恐れも当然あるが、データをその瞬間に飛ばしてしまえば、送られてくるデータセンターの方でそれを管理していれば、法的な面でも技術的な面でも、非常に証拠能力が高いもの、あるいは確度が高いものだと思っております。私たちは将来、データを飛ばすということに変わってくるのではないかなと想像しています。それで、資料1の方に出てますドライブレコーダーの、データベース検討会が始まったと書いておられますが、予算の面を見ますと、さっき言ったように、全く同じデータのアウトプットなのかは分かりませんが、

資料2の11ページの、自動車事故分析事業、これが3000万円というのが新たに措置されているわけですが、やはりもし全車装備ということ、現在の数千万台の車に、そういう単位でもって考えた時には、よほど今からハコモノも含めて準備をしておかないと、間に合わないという可能性が非常に高いと思っています。そういう意味で、この検討会でやっているものと、ここの3000万円というものが、連動しているのかどうかをお聞きしたいと考えております。

(島室長) 先ほどのドライブレコーダーでございますが、資料1の6ページの下黒丸で書いております、平成21年度よりドライブレコーダーデータベース検討会ということで、データベースとしてどういったものを取り入れていくか、どういったセキュリティの面でやっていくか、ということを検討していくものでございます。ただ、これは資料2の11ページにご指摘頂きました、自動車事故発生防止対策の自動車事故分析事業3000万円ではなく、他の安全対策経費に含まれているものであります。

(福田委員) ドライブレコーダーの件なのですが、実際にいろいろなケースの話も出てきていますので、専ら業務車両を中心におやりになっているようですが、遺族の会がおっしゃっているのは、一般乗用の方だと考えております。ある外部の団体から研究助成をもらって、3年ほどドライブレコーダーの研究を続けて、基本的な問題を指摘した報告書もございます。あともう一点お聞きしたいのが、アメリカを調べたときに出てきたのですが、エアバッグと同時に記録する装置がありますよね。いろいろなスピードだとかペダリングだとか記録する装置が、実はブラックボックス化されて、既に車にはほとんど搭載されていると。北米向けは、安全基準上、全車搭載されているはずなんですけど、それについての研究会も、確か国交省内にあったかと思うんですが、それとドライブレコーダーとの関連性とはどのようになっていますでしょうか。

(島室長) 1点目のドライブレコーダーの検討でございますが、事業用自動車に限定したものではありません。一般乗用車も含めましてドライブレコーダーの標準化をしていくべきかという検討を進めているところでございます。それから2点目のご指摘は、アメリカだけではございませんで、イベントデータレコーダーというものでございまして、エアバッグの装置の中に記録されているものでございます。これはアメリカでは、まだ義務化されたばかり、これから公布されるという段階でまだ明確に義務化されたものではありませんが、EDRと言いますが、これ自体はもともとエアバッグが破裂しますと、携帯電話を落としたときに衝撃を受けたという記録が携帯電話に残るんですが、故意に落としたとか自然に壊れたのか、中で記録を開ければ分かるのですが、こういうのと同じでありまして、単にエアバックが破裂しただけという記録をするものもあり、もしくはその時のブレーキを踏んだとかあらゆるデータが入るものなど、千差万別でございまして、これについても一定の標準化をすべきだという話でございまして、日本におきましても、標準化のガイドラインというものを2年前に出しております、アメリカでも同じようなものが出てございます。しかしながら、こういった要件を踏まえたものを、これをどんどん普及させていくという上では、アメリカも含めまして、いわゆる義務化等も検討していく必要があるのではないかとということで検討しております。ただ、先ほど申し上げたように、ドライブレコーダーとEDRとの違いは、EDRにつきましてはエアバッグが破裂しないと機能しないというものでございます。

(福田委員) EDRに関しては、アメリカの場合、各州で州法ができてますよね。それでそのデータの取り出しについて、事故があったときに、どういう手続きでデータを被害者が利用できるか、加害者側が利用できるかとか、かなり法的な整備が進んでますんで、そういう検討を是非進めて頂きたい。日本の場合、これからドライブレコーダーが出てきた場合に、これを分析するには、どこでどのようにするのかというのが大きな問題で、あとはドライブレコーダーの画像を使って、どのようにドライバーに対する教育をして、事故の軽減化につなげるか。取り付けるだけでは、意味がないので。最初に取り付けて緊張感を持っていても、その後のフォローが絶対重要ですので。それとあと重要なのは、任意保険料の減額化につなげていくという普及の方法としても、是非検討しなくてはいけない大きな問題だと思います。ただ、あともう一点、パンドラの箱を開ける危険性があるのは、今まで交通事故の過失割合は、平面図でやってきているんですが、ドライブレコーダーが出てくると、立体で出てきますから、今まで平面で見ていた過失割合が、大きく変化する危険性というか可能性があるかと思えます。

(戸川委員) EDRの件ですが、今福田先生がおっしゃったように、むしろユーザーのためにあるのではなくて、アメリカのような訴訟社会で、メーカーの責任が追及される可能性があるんで、エアバッグが破れた時に記録されるというのが標準化されている。これを知らない間にユーザーが載せられちゃっているんですね。載せられているのが標準仕様、かなり高いものだと思うんですけども、費用をユーザーの負担にしている。これは大変おかしいのではないかということで、先ほどのトヨタの株主会でも言っているんですね。むしろ、ドライバーや被害者に直接恩恵のあるドライブレコーダーの方に、力点を置くべきではないか。そのように考えております。

(堀野委員) 今のドライブレコーダーに関連して、先ほどセキュリティの改ざんの話ですが、現状の技術では心配ないと思います。国土交通省が行っていたドラレコ検討会議の延長として、都内の2社、3営業所の200台に取り付けていたドライブレコーダーのネットワークをそのまま私の神奈川大学に引き継ぎました。工学部内に作りました「高安心・超安全交通研究所」(英語でKU-WIRFと言います)、この研究所で自動転送システムを作りまして、3つの営業所で帰庫してエンジンキーをオフすると自動的に、タクシー営業所のCPUに全部ストアされまして、大学の通信ネットワークの毎日午前3時から5時という一番トラフィックが少ない時間帯を狙って画像も含めた全ての情報が、大学のコンピュータに自動的に転送されて全部記録されます。私たち朝早く、すぐに研究室で見られる。もちろん信頼性の下にこういう協力を頂いていますから、すぐには公開はできませんが、記録に残ります。今、戸川委員がご心配されました改ざんをすることはできないですね。事故の際にはタクシー会社がむしろこちらに、相談の電話を寄せてきますので、私たちは一心同体で、一緒に検討を進めてます。科学技術的に意味があれば、全て話し合いで了解して頂いた上で映像を公開しています。先ほどご心配された点は、今の技術でも問題なくできるということですね。もう一つ、メーカーには是非協力をして頂きたいことがあります。ドライブレコーダーのメーカーが現在、二十数社ありますが、50万台ぐらいしか普及していない。ところが、先ほどのEDRについては、既に200万台ぐらいありまして、EDRの方が先ほどのエアバッグの関係で普及台数が多いんですが、EDRは映像が入っておりませんので、やはり主たる目的が違いますから、映像記録型のドライブレコーダーを、日本独特の新しいデジタルシステム技術に健全な発展をしてほしいのです。実は

去年、韓国が既に警察庁の指導だそうです、タクシー全車に装備されました（厳密には全車ではなく搭載義務付け対象は、対象年齢が何歳なのか確認できていませんが、高齢タクシードライバーのようです）。日本より後発の国なんですけれども、たまたま人間工学関連で韓国の先生方と交流があるのですが、昨年北京での国際人間工学会のときに「堀野さんうちの国ではタクシーに全部付いているよ」と。台数の絶対値が違うと言いましたけど、それでも速さでは我が国を追い抜いています。下手すると気が付いたら周辺諸国で全部やっているかもしれない。20社もあるので、乱戦模様です。メーカーの人たちがプラットフォームを早く作ってくれというので、関係者といろいろ相談した上で、今年4月から、K U - W I R Fの方で、私は国を出し抜くつもりは全くないので、ご協力する文脈で、近未来にI S Oの規格提案ができるようなベクトルで作業を開始いたしました。もう既に2回ほど検討会を開きまして、いずれ成案が出れば、皆様に検討を進めてもらおうと思っています。そのプロセスで是非自動車メーカーの理解と協力が欲しいのが、C A N情報の部分開示です。車の中の例のL A Nネットワークですね、あれも全部とは言わないですが、ドライブレコーダー側で欲しい情報をできたら開示して欲しい。そうすると精度の高い情報が採れるんですね。現状はブラックボックス化されていますから手が出せないんですけど、行政の方の理解と後押しをもって、ドライブレコーダーの健全な発展という理念から、これからは安全の輸出も是非考えて頂きたい。そういった文脈で力を貸して欲しいなと思っています。

(藤川委員) 今のドライブレコーダーの設置の話は、大賛成です。今、業務上の車両、いわゆるタクシー、バス、トラック、この辺が任意保険に入っていない。ほとんどの個人の車は任意保険に入っています。一般の企業の車もですね。しかし、業務上のタクシーとかトラック業界は、任意保険に入っていない。これは知らない国民が圧倒的に多いですね。どうして分かるかという、我々が交通事故を扱うときに、タクシーの事故の時に猛烈に圧力をかけてくるんですね。どうしてかなと調べてみると、任意保険に入っていないんですね。いわゆる120万円を超えるような手術をしたら、何百万円もかかりますので。しかし、物損もありますね。いわゆる車両同士の事故の場合は、その車両代を払った方が、百台、二百台のタクシーやトラックの保険料より安いということで、入っていない。そういう情報がありました。先ほどの安全性を高める問題と、事故の記録をきちんと残してやるのが大切です。業務上毎日運転するわけですから、事故に遭う確率は高い。二種免許を持っていますから、車の運転は上手だと思うんですが、事故に遭う確率は高くなるんですね。自分が上手であっても相手が下手であれば事故になるわけですから。やはりそういう意味で、業務上の車も任意保険に入るのが筋だろうというのが一つと、もし必要ないということであれば、より安全な、ドライブレコーダーも含めて、やはり訴訟になったりする場合もありますので、きちんとした対応を、各交通機関で業を成している責任者の方は襟を正して頂きたいと思っています。

(山下座長) 今の点に関連して他にございませんでしょうか。よろしいでしょうか。それでは赤塚委員。

(赤塚委員) 被害者を支えるということに関して2点ほど。先ほどのご指摘と重なる点があるかもしれませんが、1点は資料1の2ページにあります短期入院協力病院について、在宅で介護をする者にとって、短期協力入院が利用できるということは、とて

も頼もしい状況だと思うわけですが、実は利用者が増えていない。これについては数の問題だけではなくて、利用のしやすさということについて踏み込んで検証して頂きたい。そのときに、まず質問ですが、短期入院協力病院を利用する条件はどうなっていますでしょうか。福祉の領域では短期入所といいますけれど、利用条件が大きな問題となると思いますが、どういう対象の人がどういう時に何日ぐらい利用できるのか、今どうなっているのか。この辺のことがカギになるのではないかと思いますので、是非利用のしやすさを考えて頂きたいというのが1点。それから2点目は、資料2の1ページの、「親亡き後」問題。カギカッコ付きの「親亡き後」の問題について。私は昨年度のこのあり方懇談会で委員として提案させて頂いたのですが、1年かけて検討がなされて先ほどご説明がありましたように、サポートネットワークをモデル事業として実施され、ホームページなどで情報が提供されるようになった。これで、おしまいなんですか、ということなんですね。まず、昨年度行ったモデル事業、これがどのように、有効に活用されるのか、あるいは既に活用されているのか。作ったあとの印象を伝えて頂きたい。これで「親亡き後」問題の検討が終了ということだと、納得できない人がいるのではないのかという印象を委員として持っています。これから先の議論をどのように継続させていくのか、以上2点をお聞かせ頂ければと思います。

(八木課長) お答えします。1点目の短期協力入院の条件でございますが、現在の短期入院の対象は、介護料の受給者、期間は14日間が限度でございます。これも事業を立ち上げる際に、お医者様などご相談した上で、進めて参りましたが、今後さらに検討する中で改めて考えていきたい。サポートネットワークについては、先ほど簡単にはご説明したのですが、私どもは、これは「とっかかり」ということで、これをさらに広げていくということが続けたいと思っておりますが、とりあえず始めたときの予算の一つの区切りですのでモデル事業としては区切らせて頂いた。これからにつきましては、またご相談させていただきます。

(丸山委員) 2点質問させていただきます。1点は、非常に細かい点ですが、資料1の4ページですが、高次脳機能傷害の認定システムの充実ということで、新しい様式に変わった後、21年度の審査件数が97パーセントとありますが、残りの3パーセントはどうなっているのでしょうかということをお聞かせください。要するに保険会社、あるいはその代理店が申請しようとする人に、古い様式の紙を渡していると。その結果、差し戻しになるというケースがあるということなんですが、それは本来、あってはならないものだと思います。3パーセントというものがどの程度の審査件数に該当するのか分かりませんが、今後の対処の仕方について、説明をお願いしたいと思います。もう1点は、資料2の4ページの、独法の仕分けの方なんですけれども、評価結果を拝見しますと、まず安全指導業務に関しては「ユニバーサルサービスを確保しつつ自治体とも協力して民間への移行を進める」というこの文章なんです。私も文章でメシ食っている立場からすると、かなり読解力を問われる難解な表現だと思うんですね。どうしろという風に言っているのかと。それに対して、NASVAさんの方としては、どのように問いかけに答えるおつもりなのかということをお聞かせ願いたい。それから、下の自動車アセスメントですけれども、「他の法人で実施し」とありますから、こちらは極めて明快で、要するにNASVAさんがやめて、独法の交通安全環境研究所でやれということなんだと思うんですけど、なぜそのようになったのかというお考えをお聞かせ頂きたいですね。これもやはり国交省さんに伺

ったところ、毎年売れ筋の20種類程度の車を選んで、自動車アセスメントを実施しておられると。外車に関しては、5年ほど前に1車種やったということなんですが、非常に中途半端ではないかと思うんですね。やるなら全部やる、外車も含めて。そうじゃないとこういうような結果になってしまうんじゃないかなと、これは私の私見ですけれども、その辺の原因をお聞かせ願いたいと思います。以上3点よろしくお願います。

(八木課長) 最初の高次脳機能障害の認定様式についてでございますが、この点は、現実の運用が徹底していないということがありまして、保険の調査機関というのは全国かなりの数がありまして、全国組織、私ども、料率算定機構の本部、ある程度大きなところまでは徹底されているんですが、末端のところまで、必ずしも準備が行き届かず3パーセントが残ってしまっていますが、毎年少なくなっておりますので、これは0にしたいということでございます。ただ3パーセントの旧様式を使用した申請があった場合には、全て新しい様式に書き直すようにしてもらっておりますので、実際の認定に関しては新しい様式でやっているということでございます。アセスメント事業については、なぜかという点につきましては、先ほどご説明したとおりでございます。事業そのものは廃止ということではなく継続ですが、実施主体を交通安全環境研究所などにより、コスト削減できるというご指摘でございますので、検討をしてみたいと考えております。

(島室長) 車種につきましては、市場で占める割合の高いものから順番に選んで、いわゆる市場で大勢を占めている車種について、どのくらい安全性が確保されているのか、ということの評価しているものでございまして、実際に衝突試験等をやりますと、実際に当該車を市場から買ってきて試験をさせるということで、かなり経費がかかります。また、衝突試験以外にこういったことが安全評価のためにできるかについては、別のご議論があるところだと思っております。また、このアセスメントは、アメリカ、ヨーロッパ、韓国、中国でも同様に行っていると承知しています。

(丸山委員) そうすると、一応安全の評価は全車種を外車も含めてやっている、理解してよろしいですか。

(島室長) 衝突試験については、やっておりません。それ以外の装置の安全情報につきましても、全車種というわけではございません。

(山崎課長) NASVAの安全指導業務についてでございますが、民間への移行を進めるということですが、このNASVAの安全指導業務、指導講習、それから適性診断、それぞれ法令上は、国土交通大臣が認定する講習とか適性診断を、運行管理者や運転者が受けなくてはならないという法制度になっております。その国土交通大臣が認定する講習の一つとして、NASVAの講習、適性診断が認定されているという現状です。ですから、民間が行う適性診断にも、認定を追加していけば、民間への移行が進むということで、現実には適性診断に関しては、NASVAだけではなく他の民間会社も既に認定を受けておりますので、そういったものを増やしていくというご指摘だろうと思っております。それから、指導講習については、まだNASVAしか認定を受けていません。それについては制度的な整理が必要なんですが、これも広げていくということで考えております。ただ、その時に分かりにくい文章で「ユニバーサルサー

ビスを確保しつつ」と書いているのは、やはり民間が、採算の取れるところばかりやるとなると、採算の取れないところだけをNASVAがやるということになって、なかなか地方で、指導講習や適性診断等ができなくなる。そういったことは避けなければならない。そういった意味で、ユニバーサルサービスを確保しつつ民間に移行、そういう要請だろうと思います。

(堀野委員) 私も資料2のNASVAの事業仕分けについて、お伺いしたかったのですが、先ほどの丸山委員のおっしゃった点について追加で質問させていただきますと、自動車アセスメントについて、私もこちらに最新版の冊子を持って参りましたが、毎年頂いて学生にも配って関心を高めてもらっています。、実は見ると分かりますが、三鷹にある研究所で事実上やれということになったようですが、本当にできるんですか。理由はですね、衝突試験の施設は熊谷にあると伺っていますが、ハードはあってもソフトは大丈夫なんですか。つまりここに出ていますように、今回、外車としてイギリス（現在、実質はドイツのBMW）のミニクーパーが出てくるんですね。ミニクーパーは最近、街で人気出ていますが、この試験結果を見ますと、トヨタのプリウスが直ぐ上に出っていますが、プリウスは運転席は6＋、助手席6＋、歩行者頭部保護性能評価は、5レベル。ところが、ミニクーパーは、運転席は3＋、助手席3＋、頭部保護はレベル2です。日本車と比べると安全性が低い。これを覚悟で乗るとして確率ではあるが、事故ったら負傷確率（重傷となる確率、傷害確率）は日本車よりも高い、歩行中の横断者をはねたら、被害者が負傷する確率は日本車よりも高い、と公的に言っている。もし私がミニクーパーの立場であれば、これは正しいんですかということになりますよね。良い評価を得られたメーカーは嬉しいんでしょうけども、厳しい評価を得たメーカーは当然、文句を言う権利があるはずですよ。当然、こうして一般公開の場でこの種の議論を前提でおやりになっておられるわけですから、非常に信頼性の高いものでないと困る。今回、法人を変えるということですが、これは決定なのですよね。これを覆すことはできない。つまり、できないのにやれというのは無理難題を吹っかけるような話です。できるというのであれば、できますということを証明して欲しいんですね。ハードはあるらしいんですが、ソフトがないのではないかと心配しております。各メーカーからも、文句が出ない程度の、信頼性の高い報告書を出せるんですか。透明性高く議論して頂きたい。せっかく日本の自動車技術が、特に私が敬服しているのは、軽自動車です。皆さん、常識的にはダメではないかと思ってますね。でも実際に拝見しますと、よく頑張っているらしい。官と民とが汗をかいて、小さい車なのに生存空間を保証されている。そういう技術が、今回、実施者が変わるだけとおっしゃいましたが、「だけ」というだけではないと思いますので、本当に大丈夫なんですか。「移しなさい」で、「はい分かりました」と言えるのか。皆さん聞いていますから、そこの辺りを明確にして頂きたい。

(八木課長) 仕分けの時は、1時間のうち半分はこの議論でございまして、私たちは実質的な問題点をご説明をいたしました。その説明の上で、結論はこういうように出たということでございます。

(堀野委員) それは新聞報道などで知っています。それだけでは納得できない。それしか説明できないんですか。

(榊野局長) この結果は、アセスメントや安全指導も含めて、やっていることについて

はご理解頂いた。先生がおっしゃっているというようなことについて、後退があってはいけないということはそれなりの理解があったとも思っております。仕分け人には、熊谷の試験場でやるのは物理的なものも含めてかなり難しくなりますというのも説明いたしました。仕分けの方の態度とすれば、熊谷は、型式認証のための最低限の安全があるかということについて調べている。車をぶつけるという意味では同じことではないか。そういう意味では、より安全なもの、例えば時速65キロでぶつけているのと、一緒にすればコストも安くなるでしょうとそういう意味で、一緒に考えたらどうかということのご議論があって、こういう結果になったというものと理解しております。私共も、同じようなものであるけれど発想も違うし別のものだと申し上げてきたところ、こうなったものですから、安全を保つことができるかどうか検討しなければいけない。仕分けの決定という事実を踏まえつつも、実際の検討はこれからでございます。

(堀野委員) 今ご説明を伺ったのは、報道などである程度知っていたこととほとんど同じなのですが、できればこういう会議の席ですので、当日のやりとり、議事録のようなものを公表して頂けないでしょうか。お願いしておきます。二つ目は、やはり、仕分けの方は、分かっているんじゃないと思います。自動車アセスメントの本来の目的と、安全審査との違いについて正しい理解をされないで、見かけ上、わずかにスピードが5 km/h 違うだけではないかと、どうせぶつけるのだからとか、非常に乱暴な議論で、せっかくここまで蓄積してきたN C A P (New Car Assessment Program) ですね。特に中国と日本とは交流されていますよね。日中が良い意味でコラボレーションをして彼らに質の高い技術を目指して欲しいということで私はN A S V A の専務理事さんは熱心に一生懸命中国と交流されており、一層促進してほしいと要望しています。国の設備でアセスメントを推進するという大きなベクトルは、基本的に正しいと思います。しかし、現状はどうなのかということで慎重さが要る。もし現在、国の方で、J A R I さんがやっている質の水準のアセスメントが十分できないということであれば、是非過渡的な措置をご検討頂きたい。何年かかるのか、1年か2年か3年か、過渡的に検討して頂いて、仕分け人の本来目的を満足させることができるかと思えます。そういったことなしに乱暴な方法でやっても、結局は技術が元の本阿弥に戻っちゃうんですね。何年か前の技術に戻って、日本の国際的信頼性も失われるということ、私は非常に懸念しております。

(福田委員) 先ほど西原委員もおっしゃったように、きちんと理解してもらわなければ、先ほど局長さんが「話せば分かる」とおっしゃいましたが、分かるかもしれないけれども、そういう雰囲気では仕分けに当たられたら大変なことになりますので、論点をもう一度きちんと、はっきりと正確に精査してですね、話し込まなくてもわかって頂けるようにして頂きたい。それから、もう一点、古笛先生もおっしゃった医業類似行為について、自賠審でも話があって、その後どうなったかというのは、課長さんの方でおわかりになりますでしょうか。

(八木課長) 実態調査を行っているところでございますが、成果がそれほど上がっているわけではございませんが、引き続き進めていくということには変わりません。

(戸川委員) 制度のあり方について提案したいのですが、ご存じのように、今、少子高齢化や若者のくるま離れによって、自動車の保有台数も年々減っていますので、それに伴って、当然自賠責保険の保険料の収入も減っているのです。先程、損保会社は

儲けすぎているのではないかという話があったので、実際はどうか分かりませんが、でも、こういうように、車離れが進めば、当然、数字が右肩上がりになっていけば、自賠責制度もどこかで政策を変えなくてはいけない時が来ると思うんですね。過去に自賠責制度について、特別会計ですけれども、事故防止とか被害者救済を柱にやっておられるんですが、この事業が円滑に進んでいかななくなるということは、当然あるわけでございます。仕分けではないですけれども、やはり途切れることなく、被害者救済や事故防止をやっていくには、自賠責制度のあり方や将来像について、そろそろ考えていく時期に来ているのではないかと考えております。この中で申し上げたいのは、50ccの原付バイクが主犯格とされている、無保険車の問題。これは先ほど、国交省さんから提案がありましたけれども、シールを貼り替えるだけでは解決できない。効果はあるかもしれませんが。それからもう一つ、最近増えている自転車事故の問題です。自転車事故は、国交省さんがヨーロッパ型の新しい交通手段として道路の整備とか、いろいろとなさろうとしている。道交法も改正されて、一部の歩道に自転車が乗って入れる。歩行者が自転車にはね飛ばされて、死んでしまうというような話も最近増えてきている。そういう意味で、事故も増えてくるし、特に子供、高校生みたいな若い人が、自分で起こした事故の重要性をあまり知らないまま「ごめんよ」と言って去って行って、残されたおばあさんが重傷になっちゃった、死んじゃったというような話になると、被害者が救済されないままになる。自賠責保険制度というのは、被害者救済、事故防止をやらなければいけないにも関わらず、自転車とか原付バイクというのは、自賠責制度の対象になっていないということで、ここで発生する事故は、減らそうとされていない。あるいはここで発生した被害者を救おうともされていないというのは、非常におかしいと思うんですね。自賠責保険制度というものを、世界で誇れるようにと先程おっしゃった先生もいましたが、そのようにするために、現在の自賠責制度を変える、若しくは変えるための準備をする。変えるといっても、私はやり方はいくらでもあると思いますが、50ccの原付バイクは、やはり強制保険をかけて、いわゆる車検制にするしか方法以外にないと思うんですね。そもそも昔の原付バイクができた頃から考えてみると、今の原付バイクはものすごく性能が良くなっていますから、それに車検を作ることは、何らおかしくない。自転車も、道交法では車両として事故を起こせば交通事故扱いですが、現実問題、一般の市民も警察も、自転車のことを車両として思っていない向きが非常に多い。言ってみれば、歩行者の延長であると思っている。それから、自転車が赤信号を無視する方がいっぱいいますが、これも捕まる人を見たことがない。こういうことを見てみると、自転車も伸ばそうという時代があるわけですから、やはりこれから準備をして、自転車の保険をどうするのか、自賠責保険がいいのか分かりませんが、やはり将来事故を減らす、それから被害者を救済するという意味でも、今のまま、これは自賠責保険の制度外の問題だから、これについては触りませんよ、言いませんよ、ということではいけないのではないかと思います。そういう意味で、原動機付きバイクのいわゆる無保険車問題と、もう一つは自転車問題、これは多少時間がかかるかもしれませんが、長い目で見て、取り組んでいく必要があるのではないかと考えております。以上です。

(堀野委員) 八木課長に議事録の件、お願いしたんですけれども、約束はして頂けるんですか。事業仕分けの議事録です。アセスメントがこういう結果になったという経過を知りたいんです、詳しく。

(山下座長) 公表されてないんですか。

(八木課長) ウェブサイトには、動画の状態でご覧いただけます。

(堀野委員) どうして押し切られてしまったのか。

(堀野委員) 今回の自転車問題について、ご案内のように、ドイツでは自転車で事故を起こした場合、その人の自動車の免許に傷が付くんですね。日本ではそういう制度がないようですが、その他スウェーデンなど結構ヨーロッパではあるみたいですので、ご検討いただければと思います。

(山下座長) ありがとうございます。政治のありようが変わって、技術のありようも変わり、また社会のありようが変わって、今日は例年の懇談会以上に新しい問題が多かったのではないかと考えております。貴重な意見をたくさんいただきましたので、引き続きこれからの施策検討のご参考にしていただければと思います。時間を超過してしまいましたが、本日の懇談会はこれにて終わりとさせていただきます。どうもありがとうございました。

<以上>