

## 平成26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

平成26年5月28日

【崎山課長補佐】 そろそろ定刻でございますので、ただ今から、平成26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催させていただきます。

本日はご多忙中にも関わらずご出席いただきまして、誠にありがとうございます。事務局を務めさせていただきます、自動車局保障制度参事官室課長補佐の崎山でございます。よろしくお願いいたします。

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、私が務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

それではまず、配布資料の確認をさせていただきますので、過不足等ございましたら事務局の方までお申し付けください。議事進行等の1枚紙に加えまして、まず、右側に資料1と書かれました、自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きについてという資料があります。次に、また右上に資料2と書かれております、独立行政法人自動車事故対策機構の取組についてという資料。このほか、参考資料と書かれた資料、こちらでございます。以上3点でございます。よろしいでしょうか。

なお、本懇談会につきましては、公開となっておりますが、カメラ撮りにつきましては冒頭のみとさせていただきますので、予めご了承願います。

それでは開会に当たりまして、本日自動車局長の田端が遅れてまいる予定となっておりますので、自動車局次長の和迹から一言ご挨拶申し上げます。よろしくお願いいたします。

【和迹次長】 自動車局次長の和迹でございます。先ほどご案内をいたしましたように、本来であれば自動車局長の田端がご挨拶をすべきところでございますけれども、遅れてまいるということでございますので、私の方からご挨拶をさせていただきます。

本日は御多忙中のところご参集いただき、深く感謝申し上げます。また、委員の皆様方におかれましては、日頃より我々の国土交通行政、とりわけ自動車行政に関しまして御理解、御支援いただいております。心より御礼申し上げます。

自動車事故の状況でございますが、平成25年の交通事故による死者数、4373名と。傾向としては13年連続で前年を下回り、事故件数についても約62万9000件と、着実に減少をしている状況にはございます。しかしながら、未だに多くの方が交通事故で亡くなられておられ、一方、交通事故による重度後遺障害者数は年間約2000人弱という状況にあるということから、安全対策の強化を図るとともに、被害者の保護に引き続き努めていく必要があると考えております。特に国土交通省では、関越道高速ツアーバス事故を受けて策定した、高速・貸切バスの安全・安心回復プランに基づきまして、バス事故の再発防止と信頼確保を図るなど、事業用自動車の安全確保に向けた取組を進めているところでございます。

また、自動車損害賠償保障制度について、保険金支払いの適正化や運用益事業の実施を通じて、被害者保護の充実に努めてきたところでございます。今後も関係機関等との御協力をいただきつつ、被害者救済と事故発生防止の更なる充実に鋭意取り組んでまいりたいと思っております。

本日は自動車損害賠償保障制度に関する最近の状況、これをご報告するとともに、独立行政法人自動車事故対策機構における今後の取組の内容等につきまして、委員の皆様から広く御意見を賜りたいと考えておるところでございます。委員の皆様方には、これまで同様、忌憚なきご意見を賜りますようお願いを申し上げます、大変簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。

**【崎山課長補佐】** 続きまして、新たに委員となられた方をこの場でご紹介させていただきます。

一般社団法人日本損害保険協会の徳岡委員が今回御就任されておりますが、本日徳岡委員は御都合により御欠席のため、角川様及び大坪様に代理出席いただいております。

また、本日御都合により御欠席のため、代理出席となる委員の方といたしまして、全日本自動車産業労働組合総連合会の相原会長におかれましては、代理として角谷様、全国共済農業協同組合連合会常務理事の石川委員におかれましては、代理として中村様。一般社団法人日本自動車連盟副会長の矢代委員におかれましては、代理として永田様にそれぞれ御出席いただいております。

なお、赤塚委員、古笛委員、齋藤委員、玉置委員、福井委員におかれましては、御都合により御欠席となっております。

それでは、落合座長に御挨拶いただきまして、以後の議事進行につきましても座長にお願いしたいと考えております。座長、よろしくお願いたします。

**【落合座長】** 懇談会の座長を務めております落合でございます。どうかよろしくお願いたします。

先ほど、和迩自動車局次長からの挨拶にもありましたように、交通事故の現状というもの踏まえ、自動車損害賠償保障制度が果たす役割は依然として極めて大きいと認識をしております。

本日の懇談会では、お手元の次第にあります2つの事項につきまして、御議論いただこうと考えておりますが、具体的には自動車損害賠償保障制度における最近の動きにつきまして、国土交通省の方から。また、独立行政法人自動車事故対策機構の取組につきましては、同機構の方から、それぞれ説明をしていただく予定です。より良い自動車損害賠償保障制度というものを、より健全かつ充実した形で発展させていくために、どうかよろしく活発な御議論のほどお願いを申し上げます。

円滑な議事進行となりますように各委員の皆様方の御協力をお願いいたしますとともに、簡単ではございますけれども、冒頭における私の挨拶に代えさせていただきます。

以後は着席して進行したいと思いますが、早速議事に入ることになりますので、冒頭の方にもありましたが、これ以降のカメラ撮りというものは御遠慮くださいますようお願いいたします。

そこで、議題の1といたしまして、自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きについて、これにつきまして、事務局の方から資料1に基づいて説明をお願いいたします。

【吉田参事官】 自動車局の保障制度担当の参事官をしております吉田と申します。どうぞよろしくようお願いいたします。座って御説明させていただきます。

それでは、資料1に基づきまして、自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きについて御説明申し上げます。

まずは2頁を御覧いただきたいと思います。今年度の運用益事業についてでございます。運用益事業につきましては、国と民間保険会社、JA共済さんの3者で行っておりますが、それぞれ今年度の主な事業につきまして、新規のもの、あるいは充実したもの、逆に効率化したものについて整理させていただいております。

国の運用益事業について簡単に申し上げますと、被害者保護対策の充実ということで、自動車事故対策機構、NASVAで行っております療護看護機能の強化でございますとか、在宅重度後遺障害者のための短期入所受け入れ体制の充実ということを行ってまいります。また、事故防止対策の充実といたしましては、事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化ということを新規で行ってまいります。また一方、効率化した事業といたしまして、自動車運送事業の安全総合対策の事業について見直しを図りまして、一定の予算の効率化をいたしたところでございます。

また、民間保険会社、JA共済さんのそれぞれの事業につきましては、記載のとおりでございます。説明は割愛させていただきますけれども、トータルの運用益事業の合計額、今年度の合計額でございます。国が約128億円、保険会社が約20億円、JA共済が15.6億円ということで、トータルの運用益の額が約163.7億円ということでございまして、25年度に比べましてほぼ同規模、微増といった内容になっております。

次に3頁を御覧いただきたいと思います。被害者救済対策に関してでございます。被害者救済対策に関しましては、平成22年度以降、被害者団体の方々、あるいは有識者の方々との意見交換会を国土交通省にて開催をしております。そこでいただいたご意見等を踏まえながら、対策の充実等を行ってきているところでございます。昨年度の意見交換会では、資料3頁の左に記載しております構成員の方々にお集まりいただき、4回開催いたしました。その結果を踏まえて、新たな取組を実施、あるいはこれからやっていきたいということでございます。

主な内容につきましては、次の4頁の方を御覧いただきたいと思います。意見交換会を踏まえた主な取組として、大きく3つのものを記載させていただいております。

1つ目は情報提供の充実でございます。これはやはり、交通事故の被害にあわれた方は、被害にあわれて初めてどのような支援措置、救済制度があるのかということを探されると

ということが一般的に多いものの、実際の被害にあったときにそういった情報がなかなか入りにくいいため、手探りで探すような状況です。そのため、こういう情報を的確に、被害者が分かるような情報提供を是非やるべきだというご意見をいただきまして、今日お手元にお配りしておりますが、「交通事故にあったときには」というパンフレットを被害者団体の方々の御意見もいただきながら新たに作成しました。これは、被害者の状況ごとに、交通事故にあった直後や医療、後遺障害、遺族への支援、損害賠償の対応、あるいは相談支援機関等々について、分かりやすく網羅的に作成したところでございます。

このパンフレットを昨年度8万部作成いたしまして、被害者の方が第一に関わられる保険会社や、病院に配置されておりますメディカルソーシャルワーカーの団体であるメディカルソーシャルワーカー協会、自治体の交通事故の相談所等々に配布をさせていただきました。また、国交省のホームページの方にもこの内容を掲載しております。

今後、このパンフレットの増刷あるいは改善等々を図りながら、さらに情報提供の充実に努めてまいりたいと思っております。

それから2つ目が、親なき後問題に対応した情報提供の実施ということでございます。これは特に交通事故の場合には、若い方が交通事故にあわれて、在宅介護を受けられるため、そのご家族である主に親御さんがお子さんを介護する、という事例が非常に多いこととなります。親御さんが元気なうちはよろしいのですが、だんだん年が経つにつれて元気がなくなってきて、あるいは親御さんがもう介護できない、あるいは亡くなられる、という後々のことを考えて、非常に御家族が不安に思っておられるという状況がございます。

その被害者の方をどういうふうに取り入れてもらえるようにしていただけるのかということも含めて、基本的には交通事故だけの問題ではございませんので、一義的には厚生労働省において障害者支援政策の一環として、このような方々の生活の場等の確保という視点のもとに、地域でどのように取り組むべきかという課題として御検討いただいていると承知しております。しかし、やはり交通事故の被害者の方々とこれまで意見交換させていただきながら、家族の方々がいわゆる親なき後に備えて、あらかじめ情報を入手し、またそのような後々のときに備えて準備できるような環境を整えることが重要になるという意味で、そういった場合の財産管理方法や地域での受入施設の情報等々を集約して御提供するということが非常に求められている、あるいは有効であるということです。そのため、今回、私どもの方でまずは宮城県と神奈川県の2つにつきまして、その地域における、受け入れていただけるような施設の情報を調査いたしました。

この内容につきましては、まもなくNASVAのホームページの方に情報を掲載することにいたしており、今後この内容をさらに全国に広げていけるように充実に図ってまいります。

それから3つ目が、協力病院・施設における短期入院・入所の利用促進策の実施でございます。これにつきましては、これまでもこのあり方懇で御説明、御議論いただいておりますが、ご在宅介護の方々が、ご家族の方の様々な事情によって、ショートステイやレス

パイトをできるような病院が求められていることから、これまで国土交通省において、短期入院協力病院の指定という取組をやらせていただいております。

現在126の病院にご協力いただき、指定させていただいておりますが、これに加えまして、昨年度からは、新たな短期入所協力施設の指定ということで、より介護の家庭の身近な存在であります障害者の施設でもショートステイを受け入れていただけるような制度を創設いたしましたところがございます。昨年度はモデル事業ということで、全国で8か所の施設を指定しておりますが、今年度はこれをさらに全国に広げていくような取組をしていきたいと思っております。

協力病院の利用状況ですが、平成22年度に延べ91人の御利用が、平成24年度には延べ222人の御利用となり、協力病院の利用状況は増えている状況でございます。しかしながら、まだまだ周知が充分でないところもあるかと思っておりますので、引き続き、協力病院の周知や対象者の方へのコーディネートなどについて、NASVAとともにしっかり進めていきたいと思っております。

次の5頁。無保険車対策をご覧ください。無保険車対策につきましては、昨年のあり方懇でも種々御議論を賜りまして、今回は、昨年度及び今年度並びに新たに取組む内容等につきまして御説明を申し上げたいと思っております。

5頁はこれまでの取組でございまして、四輪車及び二輪車に対し、無保険車の取締として、警察のご協力をいただきながら、街頭での取締を行ったほか、私どもといたしましても、関係者と協力して、自賠責制度の広報啓発をやってきております。また、特に四輪車、車検の対象になっている車は、車検や新規の登録、あるいは更新登録の際に自賠責保険に入っていることを確認いたしますので、付保のチェックができることとなりますが、二輪、具体的には軽二輪と原付については車検の仕組みがございませんので、さらに無保険になってしまう可能性が高いこととなります。そのため、二輪に対する取組として、今御説明した活動に加え、駅前での監視活動、あるいは保険会社さんからいただいた情報等を元に、保険の更新ができていない方への注意喚起等々を行っているところでございます。

次の6頁を御覧下さい。上にある街頭取締のグラフでございまして、平成24年度においては、2万8263両に対して街頭取締を実施いたしました。その中で、無保険車が163両あり、比率にいたしますと0.58パーセントでございました。

それから、軽二輪や原付に対する監視活動でございまして、24年度においては、約32万台の車両について、有効なステッカーが貼られているかどうかをチェックいたしました。この結果、有効なステッカーが貼っていなかったため、無保険車ではないかと疑われるものが約1万9000台とございまして、この比率が、24年度で6パーセントでございまして、ただしこの中には、有効な保険に入っておられるものの、新しいステッカーを貼り忘れていたという方々も相当数いらっしゃいますので、この6パーセント全てが無保険車ということではございません。

昨年度の平成25年度においては、さらにこの取組を強化するため、主に下線を引かせ

いただいている新規の取組を行いました。

1つは、二輪販売店等への協力依頼ということで、二輪車を販売されているお店や業界、二輪車の販売時にお客様に対して保険加入を徹底していただく、あるいは修理・点検時に保険加入を確認、あるいは御案内をしていただくというお願いをいたしました。また、ガソリンスタンド業界にお願いし、給油時に、無保険車・無車検車の確認、あるいはその場合の保険加入のご案内をしていただくようお願いをしました。あわせて、無保険車や無車検車と疑われるような車につきましては、国土交通省にお知らせしていただくことをお願いいたしましたところ、昨年度においては、ガソリンスタンドのお店の方から、トータルで25件の通報をいただいたところでございます。

それから、二輪使用業界との連携として、二輪車を使って事業を営まれております新聞販売の協会、あるいはデリバリー業界の団体に対しまして、自賠責保険への加入を啓発していただくように、広報の御協力をお願いしたところでございます。

それから、広報啓発方法の見直しにつきましては、やはり軽二輪や原付を利用されている方は、学生を含む若者の方が多いことから、特に若者に周知をするために、新たにファストフード店等におけるポスターの掲示や、リーフレットの配布をお願いしたところでございます。

また、広報のツールとしても、新たに国土交通省の公式ツイッターあるいは政府広報のインターネットTVで自賠責の加入を呼びかけるということもいたしました。それからまた、一般の方にもお知らせをいただくため、昨年度、国土交通省のホームページ上に、「無保険車・無車検車通報窓口」を新たに開設いたしましたところでございまして、昨年度は40件の通報をいただきました。そして、この40件につきましては、私どもの方で注意喚起をさせていただいたところでございます。

次に7頁につきましては、今年度、さらに無保険車対策を強化していくため、特に今年度は無車検車対策との連携・強化をしていきたいと思っています。強化する取組は特に赤字で書かせていただいておりますが、ハガキ送付による早期是正の促進につきましては、二輪車に関しましてはすでにやっておりますが、新たに四輪車につきましても、私どもの方で持っております自動車登録の情報システム(MOTAS)から、有効な車検が切れているものを抽出し、その車両の使用者に対してハガキを送付して、車両の使用状況等について回答するようお願いすることとします。そして、無保険車や無車検車の実態の把握に努める、あるいは入っていない車両についてはしっかり入っていただくようお願いをするという取組について、新たに四輪車でもやっていきたいと思っております。

あわせて、ナンバー自動読取・カメラの活用につきましては、やはり、義務は運行している車両にかかってくることから、運行している車両のナンバーをカメラで自動的に読み取り、それをMOTASの方と突きあわせることで、運行しているにも関わらず有効な車検等に入っていないという車両を捕捉した上、自賠責に入るようお願いしていくことも取り組んでいこうと思っています。

また、あわせて、ガソリンスタンド業界に加えてカー用品店、整備工場等にもご協力のお願いをしていきたいと思っています。

次に8頁の政府保障事業の実施状況でございます。御承知のとおり、政府保障事業は、加害者が自賠責保険に加入していない無保険車、あるいはひき逃げ等で加害者が不明である場合には自賠責への請求ができないことから、国が被害者に対して損害のてん補を行い、無保険車の加害者に対してはしっかりと求償をしていくという制度でございます。

平成25年度の実績を資料左下の方に示させていただいておりますが、ひき逃げと無保険での支払件数の合計が1393件、支払保障金額が約20億円ということでございました。平成24年度の支払件数は1680件ございましたので、昨年度は一昨年度に比べて減少ということでございます。これは、交通事故そのものが減少傾向にあるという中で、政府保障事業の取扱件数も減少傾向にあるということでございます。

次に9頁を御覧下さい。自動車事故対策勘定と保障勘定のお金を、平成6年度と7年度に一般会計へ繰入れているものについて、繰戻しをしないといけない。この問題につきましては、これまでもあり方懇や自賠審で御議論いただいてきたことでございます。今年度の予算におきましても、財政当局に対し、繰戻しをしていただけるよう協議をしてみました。結果としては、大変残念ながら、厳しい財政状況等を踏まえて見送りということになりました。

現在、これにつきましては、利子もあわせて繰戻していただくということになっており、26年度末で6041億円の繰戻しをしていただかなくてはならないという状況でございます。これにつきましては、来年度の予算要求におきましても、しっかりと繰戻しをしていただけるような協議をしていきたいと思っております。

次に10頁の独立行政法人改革でございます。自動車損害賠償保障制度に関するものとして、独立行政法人としましては、NASVA、自動車事故対策機構があります。これにつきましては、昨年のあり方懇でも議論いただきましたが、独法の改革ということで、NASVAの行っている業務のうち自動車アセスメント業務を他法人に移管するということが一度決定されておりましたが、これは昨年の段階で一旦凍結のうえ改めて検討するということになっておりました。

このような中で、昨年、政府及び党の方で改めてNASVAの改革について御議論が行われました。その結果といたしましては、一番下に昨年末閣議決定された内容を載せさせていただいておりますが、NASVAに関しましては、「自動車アセスメント業務については引き続き本法人で実施する」ということで、引き続きNASVAでこのアセスメント業務を行うという結論になったところでございます。

また、中央に、政府の有識者の方々と審議された分科会の報告書の内容も抜粋して載せさせていただいている3つめのところで、アセスメント業務については、「自動車アセスメント業務はユーザーがより安全な車を選択しやすい環境を整え、安全性に対する意識の向上を図るとともに、メーカーに対しより安全な自動車の開発を促す啓発型の業務である。

これは車両安全対策の主要な柱の1つであり、今後充実させていく必要がある」、ということで、アセスメント業務をさらに充実させていく必要があるというご指摘をいただいたところでございます。これは、与党の方の検討の結果でも同様の結論が得られたところでございます。今後アセスメントの業務をさらに充実していくということにつきまして、後ほどNASVAの方から御説明することといたしております。

あわせて、NASVAが行っている安全指導業務、具体的には運輸、運送事業者の運行管理者あるいはドライバーに対する講習、あるいは適正診断業務につきまして、すでに民間参入が始まっているところがございますけれども、さらに運輸業の事業者団体等に重点を置いて民間参入を促進するというようになっております。これについてもしっかりと対応をしていきたいと思っております。

11頁以降は安全対策の話でございますけれども、これにつきましては自動車局の安全政策課の方から御説明を申し上げます。

【小林安全政策課長】 自動車局の安全政策課長の小林でございます。引き続き説明をさせていただきます。同じく資料1によって御説明いたしますが、11頁を御覧ください。

まず関越道の高速ツアーバス事故を受けた国土交通省の対応という資料でございます。

24年の4月29日、高速ツアーバスが乗客45名を乗せたまま関越道において大事故を起こしまして、乗客の方は7名死亡、38名が重軽傷を負うという大変痛ましい事故が発生したところがございます。

これについて国土交通省として様々な対応をいたしたところがございますが、この高速ツアーバスに係る根本的な問題に対処すべきであるという考え方のもと、この黄色で枠囲みしておりますが、高速・貸切バスの安全・安心回復プランの策定ということで、25年の4月に策定をしたところがございます。

この中身でございますけれども、高速ツアーバスがそもそも旅行会社と利用者の方々の直接の契約関係の中で、高速ツアーバス業者との契約関係がないために、曖昧な責任関係になっているという問題点があったことから、高速ツアーバスについては全て廃止し、新高速乗合バスへの移行ということが1つの柱となっております。これにつきましては、もうすでに25年度8月までに全て移行が終了しているという状況でございます。

また、交代運転手につきましても、しっかりとした、過労運転による危険性を生じさせないような内容とするべく新しい基準を設けました。また、貸切バス事業者を主体としたツアーバスだったわけでございますが、規制緩和の後、様々な業を行っているバス事業者がございまして、決して全て優秀であるというわけではございません。中には悪質と思われるものがたくさんあるということでございまして、悪質事業者についての集中的な監査、厳格な処分を行うということが対策の中に盛り込まれたわけでございます。

これにつきましては、現在、特に違反を繰り返しているような、悪質事業者に関する情報をしっかりと捕まえまして、それに対する集中的な監査を行うということにしております。すでにこの事故の後、集中監査を行っておりますが、さらに波状的にこれを実施して、



高速ツアーバスではなくなりましたが、引き続き貸切バスについての安全性というものを担保するように努めてまいりたいと考えております。

また、こうした貸切バス事業者、しっかりと、社長をヘッドとして安全管理がなされているかどうかという、安全マネジメントという制度がございますが、これにつきましても貸切バス事業者、中小を含めた全体に対する義務付けを行ったところでございます。

こうした様々な対策を盛り込んだ安全・安心回復プラン、25年度と26年度に集中的に実施するというところで現在取組を進めているところでございます。

一方で、次の12頁でありますけれども、これは高速ツアーバスの案件ではございませんが、今年の3月3日、高速バスが北陸道の、富山県におけるサービスエリアにおきまして、大型トラックに衝突し、乗員と乗客の2名の方がお亡くなりになった、また26名の方が重軽傷を負うという重大な事故が発生いたしました。

この事案は、詳細な事故原因についてはまだ調査中ということでございますが、運転手の方が意識不明になられたということが原因で、それを起こそうとした乗客の方もろともお亡くなりになったということでございまして、乗員の意識喪失事案に対して早急な対策を打たなければならないという問題意識のもと、4月18日に対策を発表したところでございます。

対策の考え方ではありますが、健康過労に起因する、または様々なリスクに対応しまして、意識喪失事案というものを予防するために、上流から下流、下に四角囲みがございますが、左が上流、疾病、過労の未然防止、日頃からの健康管理、こうしたものについての徹底。そして、実際乗務をする事前の点呼等におきまして、または運行中における健康管理、または対応の徹底、そして万が一、どうしても発生してしまった場合に、どのように対処するのか、どのように被害を最小限にするのか、こうした上流から下流への対策ということで、対策をまとめております。

13頁でございますが、もう少し詳細に記述をしてございます。1つ、上段がソフト面の対策、下段がハード面の対策ということで、まずソフト面の対策でございますが、これは事業者に対して私どもが発出しております健康管理マニュアルというマニュアルがございます。

これを全面的に改定いたしまして、まずは日頃から家族、職場と一体となった健康増進を行う、また健康診断をしっかり行う。例えばの話が、意識喪失事案というのは脳と心臓に起因するものが多うございますので、脳と心臓に起因するものに対する、例えばスクリーニングを推奨して、脳ドックなどもその一例でございますが、そうしたものの徹底を図る、そしてお医者さまのアドバイスを聞いて勤務の形態を決めていくと。こうしたことについて詳細に記述しておるものでございます。

また、日頃の生活の中では、睡眠計などヘルス機器を活用して体調に異常がないかのチェックをしていくということにしております。こちらについても、補助でもって事業者への普及を図るということでございます。

また、点呼時や運行中の予兆把握でございますが、これまでは運行管理者が運行前に運転者の健康状況を見て中止するという判断基準がなかったんですけれども、一定の脳疾患または心臓疾患に起因するであろう、また危険を伴うであろうという予兆を全てリストアップしまして、運行管理者が運転者の健康状況を把握して、運行中止をする目安というものをご具体的に定めたところでございます。

また、下の段でございますけれども、こうした体調異常を検知して実際に乗ったときに体調異常を検知するようなシステムについても、国による補助を付けまして、運転者に警告を与える機器でありますとか、運転中止についての指導ができるような機器についての普及を図るということでございます。

最後、万一そういった事態が発生してしまった場合にどのようにするのか。これは実はまだ検討中の部分でございますが、1つはハード面の対策としましては、運転手が意識喪失の状況の中で被害の発生を最低限にする、被害衝突軽減ブレーキの普及ということで、こちら国が支援をして普及を図ることとしております。

また、これからの技術開発といたしまして、運転者の健康状況を把握して、どうしても意識が戻らないときに、自動的に例えば車を停止させるような装置ができないか、こうしたことの研究についても進めていきたいと考えておるところでございます。

次に14頁目でございますが、事業用自動車の重大事故に関する事故調査機能の強化ということでございまして、これまで航空事故、鉄道、船舶の事故に係りましては、詳細な調査を行うということで調査委員会が立ち上がっておりますが、社会的な大きな反響を及ぼします事業用自動車についても、しっかりとした調査機能を作るべきではないかということで議論がなされてきたところでございます。これを受けまして、自動車局、道路局、そして警察庁交通局、捜査自体を担当しております警察庁との協力の下、外部委託によりまして、自動車事故、事業用自動車事故調査委員会を設けるということで準備を進めておるところでございます。

現在のところ交通事故総合分析センター、ITARDAでございますが、ここに対して事務局としての業務を委託しまして、なるべく早期に第1回目の会合を開きたいと考えておるところでございます。対象とします事故は、特に重大な事故としまして、乗客の方の死傷が発生するような事故と考えておりますけれども、年に2、3件程度を対象とする。さらには、歩行者も含めて多数の方を巻き込むような事故が発生した場合、これを重大事故と捉えまして、10件から20件程度、あわせて20数件ということでございますが、実際に調査官が現地に赴き、なるべく事故後早期に赴いて、情報を収集し、その背景となる事故の原因は何だったのか、これを探って今後の事故再発防止に役立つ報告書を作っていくと、このようなシナリオを考えておるところでございます。

私の方からは御説明以上です。

【崎山課長補佐】　　続きまして、日本自動車会議所の斎藤委員から、書面でご意見いただいておりますので、この場でご紹介させていただきます。

自賠責保険料の値上げや消費税のアップなど、自動車ユーザー、国民は大きな負担となっている。こうした自動車ユーザー、国民を納得させる環境づくりを行わなければ、今後自賠責保険制度への信頼が失われることが懸念される。具体的には以下2点である。何度も要望していることの繰り返しになるが、執拗に申し上げたい。

1つ目。当あり方懇でも毎回他の委員から同様の発言がなされているところであるが、従前からの積み残しである特別会計からの一般会計繰入金の問題がまだ解決されていない。積立金と保険収支が直接の関係にないとはいえ、自動車安全特別会計からの一般会計繰入が返済されないまま、保険料は値上げされたが、自動車ユーザーとしては納得しがたいところがある。毎年少しずつでも返済していく具体的な計画を示してほしい。今まで計画が示されたことが1度もないのは遺憾である。自賠審やあり方懇で各委員から同趣旨の発言がなされ、国交省からも事項要求が出されたが、ゼロ回答が続いている。返済のための予算措置を強く求める。

まず、一般会計繰入分の全額返済を出発点として、自動車事故対策事業を安定的に運営するための抜本的な仕組みの改革について検討していただきたい。

2点目です。先般マスコミで報道された、接骨院の自賠責保険金の請求額及び件数の増加等、保険収支の悪化につながりかねない動きがある。自動車ユーザー、国民に対して今後とも的確に情報開示を進めるとともに、引き続き保険金支払い適正化の諸施策の推進をお願いしたい。

以上でございます。

**【落合座長】** ありがとうございます。それではただ今より、御説明につきまして、御質問、御意見等をお願いしたいと思います。どの点からでも結構でございますので。それじゃあ、まず角谷さん。

**【角谷局長】** 大変分かりやすい、丁寧な御説明をいただき、ありがとうございます。この自賠責の制度につきましては、社会のインフラとなっているということ、そして自動車交通社会のセーフティネットになっているものと理解しておりまして、この場を通じまして、事業の内容でありますとか、進捗を共有、論議できるということは大変ありがたいと思っております。

先ほど御説明いただきました平成26年度事業につきましては、必要性、効率性などの観点から見直しがあったものと理解をしております。先のこの場でも委員の相原より申し上げましたが、運用益事業につきまして、被害者保護の増進、そして自動車事故の発生防止という大変重要な意義を持っていると承知をしておりまして、また、自動車ユーザーが支払っている保険料の運用益を元に支出がされているということでもありますので、その用途を毎年精査していく必要があるということには変わりはないと思っております。先ほど自動車会議所さんからありました点とも絡みますが、2点申し上げたいと思います。

先ほど御説明いただきました対策強化によって、効果が上がってきているということでもありますけれども、無保険車、あるいは先般報道のありました不正請求というものに関し

まして、このような懸念、疑義というものが生じたときに、この制度に対する信頼性が損なってはならないということは当然のことだと思っております。また、より制度の健全性を高めるためにどうすべきか、この点に関しての施策推進を引き続きお願いしたいと思っております。

2点目でございますが、先ほど御説明いただきました国の事業につきましては、128億円規模の事業を継続するという事だと思っております。ただ、運用益では賄いきれないということから、毎年基金を切り崩している状態であるとも承知をしております。運用益事業を安定的に継続をさせていくということにつきまして、一般会計に繰り入れている6000億円を繰り戻していただくよう、引き続き財務省に働きかけをお願いしたいと思っております。

覚書の返済期限は平成30年となっておりますけれども、決して長い時間があるということではないと思っております。計画的なスケジュールに則り、繰り戻していただく、少しずつでも、戦略的に取り組んでいくということも必要ではないかと考えております。

その上で、被害者救済事業を長期安定的に担保できる制度となるよう、抜本的な見直しも含め、御検討をお願いします。

**【落合座長】** はい、ありがとうございます。そしたら天野委員どうぞ。

**【天野委員】** 御説明ありがとうございます。私からは2点ほど、若干細かい点になるかもしれませんが、質問、お尋ねをさせていただきたいと思っております。

資料の7頁、ナンバーの自動読取装置、こちらの今年度からの取組として期待できることですが、当然今年度からということなので、まだ例としては少ないのかもしれませんが、今後こういったペースでこういった設置等をなさっていくのかということと、あと、こういったナンバー自動読取ということをやっているということを世の中に知っていただくことは、かなり抑止効果というのでも期待できるのではないかと思いますので、このような予防をなさっているということを周知するといったことを図られるとよいのではないかなと思います。

それとあともう1点が、資料ですと10頁です。独立行政法人改革のことですが、こちらで安全指導業務について、民間参入を促進されるという方針が確認されているわけですが、こちらのいわゆる民間参入の現状は、足元の状況としてどのような状況になっているのかということをお尋ねしたいのと、こういった民間の方をお願いする場合も、いわゆる指導者と言いますか、講師といった方を確保していくというのは、留意された方がよい点かなと思いますので、その辺についてもどのようにお考えになっていらっしゃるか、大きくその2点ですが、よろしくお願ひいたします。

**【落合座長】** はい、ありがとうございます。それでは2点ご質問ありましたので、事務局の方からお願いできますか。

**【吉田参事官】** お答え申し上げます。ナンバー自動読取カメラの方ですが、これは今年度の新規の取組ということで、初年度でもありますので、ある意味実証実験的に、どの

ようなところで設置したら効果的かということも検証するという意味も含めてやっていくということだと思いますので、具体的な規模、やり方についてはこれから検討を進めていくということになるかと思います。

周知の件につきましては、ご指摘を踏まえまして、周知のようなこともできるように努力していきたいと思います。

それから2点目の安全指導業務の民間参入についてでございます。安全指導につきましては、指導講習事業と適正診断事業という2つの事業があるわけでございますけれども、延べ66の民間事業者が現時点で参入をしているところでございます。御指摘のように民間参入をさらに進めていくという観点で、どのようなところが障壁になっているのかということをお聞きしたところ、やはり講師の確保、かつ講師の質を維持していくということが非常に課題になっているという声も聞いております。従いまして、私どもとしましては、そのような講師の方がしっかりと確保できるように、例えばNASVAの方から講師を派遣するとか、あるいは一旦参入したところの質の維持という観点で、講師の方々に最新の法の知識を持っていただくために、講習をしっかりと提供していくということで、民間参入の支援をしていくということこれからやっていきたいと思っております。

【落合座長】 天野委員、よろしいでしょうか。ほかにございますか。どうぞ。

【堀野委員】 神奈川大学の堀野ですが、どうも御両人、簡潔でよい発表ありがとうございました。10頁の自動車アセスメントの件ですけれども、一応他法人への移管、移行手続きそれでまた復帰ということで、ざっくばらんに言って時間を空費したなという印象が残ります。こういうのは国レベルでいわば反省というか、繰り返さないための教訓というものは得られているのでしょうか。

それが1つと、そして、この中で与党検討でも同じ結果が出たということで、有識者会議さん、今後充実させていく必要ありということを先ほど強調してくださったのですが、多分今日の議題の次の、独立行政法人NASVAさんのところで詳しい説明があるかと思いますが、概要で結構ですけれども、充実の中にはこのアセスメント制度が発足してたしか今年で10、まだ20年経っていませんよね。どこかで節目のときが来るとは思いますが、国土交通省さんは、安マネなどもそうですが、PDCAサイクルをすごくいろんなドメインで強調されていますが、私の考えでは自動車アセスメント制度もPDCAサイクルの対象になると思っていますので、どこかの時点でチェックして、次のアクションを是非視野に入れてほしいと思いました。

私の、ちょっと提案がありまして、今後充実の中身の1つとして、例えば、過去ここでも紹介したかもしれませんが、今たしか、星の数は5つが最大でありますよね。そうすると、ある事業者さんですけれども、軽の車だったのですが、たしか保有している車が3つくらいだったのですよね。ところが同じ資料に5つのやつがあったので、やっぱり3よりは5がいいということで、買い換えられているのですよね。

つまり、その事業者さんは3台か4台ですけれども、投資をして、アセスメントの情報

を信用して、5つ星の車に買い換えられたのですが、時々会いますと、果たして買ってよかったのかどうかよく分からないと。そういう声も聞きます。

言い換えますと、アセスメントで公開されたハイクオリティの車が本当に良かったかどうかの、事実関係としての検証といえますか、そういうデータがきっと損保さんなんかの協力等を得られると思うのですけれども、そういう一種の、ユーザーに対するフィードバックですね、そういうのを制度の中にビルトインしてほしいのですが、ここに書いてある今後充実という中に、そういうのは視野に入れていらっしゃるのかもお願いしたいと思います。

【落合座長】 どうも、堀野委員ありがとうございました。それでは今ご質問ありました点について、事務局の方から。

【吉田参事官】 お答え申し上げます。まず1つは独立行政法人改革の教訓というお話しがございましたけれども、これにつきましては、以前この自動車アセスメント業務を他法人に移管するという決定が一度なされたわけですけれども、このときは他法人、すなわち交通安全環境研究所が自動車の保安基準審査をやっているということで、ここが自動車アセスメント業務もやれば効率化するのではないかという一旦結論があったと承知しております。しかし、その後再度議論が行われて、必ずしも効率化しないということが明らかになったということでございます。

あわせて、私どもから議論の場で主張させていただきましたのが、やはり保安基準審査とこの自動車アセスメント業務というのは全くの別物であるということです。つまり、自動車アセスメント業務というのは、あくまで消費者保護の見地から行われているということです。また、これはこの自動車アセスメント業務を行っております他の世界の主要国においても同様な考えでございまして、保安審査基準を行っている機関とは全く別の機関でアセスメント業務を実施しているということでございます。

そして、そういう点を踏まえた場合に、どこが、どの法人がこのアセスメント業務を担当するのが適切かというときに、やはり一般消費者、あるいは被害者の立場に立ったNASVAで行うのが一番適当であるという結論になったわけでございます。

今回このように決着いたしましたので、私どもとしてはこのような結論がしっかりと、その後の業務の推進において証明できるよう、しっかりと取り組んでいきたいというふうに思っております。

それから、アセスメントの充実でございまして、詳しくはこの後アセスメントの充実について御説明がございまして、そこで御議論賜ればと思っておりますけれども、1つは内容として、我が国も今年度から、予防安全技術について評価を始めます。これについては非常にユーザーの関心も高いということでございますので、まずこれをしっかりとしたものにしていくということではないかと思っております。

それから、これは行革のときにもご指摘がございましたが、NASVAの安全指導業務の方は民間参入を進めていくということになっていきますので、民間参入が進んだ状況に応じ

て、その新たに生ずるリソースや経営資源をアセスの充実に当てていくということでございます。具体的にNASVAの方でアセス業務を担当する人員を増強する、あるいはアセスメント業務を担当する組織を作っていく、そのような体制の強化のようなことも検討されていると聞いております。

P D C Aのことにつきましては、後ほど御議論いただけるかと思っておりますのでよろしくお願いたします。

【堀野委員】 どうもありがとうございます。いずれにしても元へ戻されたということ、おめでとうございました。よく頑張ってくださいました。ありがとうございます。

【落合座長】 ほかにご意見、ご質問等ございますか。はい、どうぞ。藤村委員。

【藤村委員】 日本大学の藤村でございます。3点お伺いしたい、教えていただきたいのですが、まず2頁の運用益事業について。国、保険会社、JA、いずれについても効率化した事業というのがございます。この内容を見ると、どうも予算が削減されたものをもって効率化した事業と呼んでいるような印象を受けるわけでございますが、実際にその内容としてみた場合に、何がどのように効率化されたのか。単に予算が減った、減らすことができたという意味だけではなくて、内容をちょっとご紹介願えればと思います。

例えば、保険会社とJAの方では、いずれも交通事故無料法律相談事業の支援、大きな額ではありませんけれども若干減っているわけですね。そうすると、この予算を減らすことが可能であったということは、これをこういうふう to 充実した、だから効率化させた結果予算も減らすことができた、ということが、どのようにあったのだろうかということでございます。

2番目は、4頁の親なき後問題の点ですが、これは随分前から触れられていることではございますけれども、情報提供の実施、充実に関して、「遷延性意識障害と高次脳機能障害の方へ」という欄がございまして、これはこの2つに限定してというわけではないと理解してよろしゅうございませうか。

それから、こういった重度の後遺障害者を抱えて介護している人々が、ここにアクセスすればこういう情報を得ることができるということは分かるわけではございますが、そこにアクセス、相談して、実際にこういった重度の被害者を受け入れる体制が充実させられているかどうか。

一般的に老人であれ若い人であれ、介護する施設自体がそれほど十分に、豊富にあるというわけではないように承知しておりますが、こういった受け入れ側の体制がどのように充実させられているか、これは非常に重要な問題だと思いますし、それから財産管理方法で成年後見の問題が紹介されていますが、一般論としてはこういう制度もあるというのは分かるわけですが、成年後見制度を使った場合に具体的にこういうことになるんだというのはやはり、こういうところに相談に行かないと分からないのか、アクセスをするだけでは分からないのか、あるいはある程度分かるのかということですね。

3番目は、同じ頁の協力病院・施設の件ですが、平成22年度と24年度の利用者の数

を比較しますと、3倍ぐらいになっていますから、人数が増えた、延べ人数が増えたということは分かりますけれども、具体的に在宅で重度後遺障害者である方が何人ぐらいいて、そのうちの何人がこの施設を利用しているかということが分かりませんと、利用度が高いのかどうかというのが、なかなか理解が難しいのではないかと思います。数だけ見た印象では、そんなに多くの方が利用しているわけではないというふうにも思われるわけですが、この短期施設を利用するための要件とか手続とか費用というものは、大体一律で決まっているものなのか、それとも施設ごとに違っていて、各施設に問い合わせませんと内容もよく分かっていないのかどうか、そういった点をちょっと教えていただけますでしょうか。

【落合座長】 はい。それでは事務局の方からお願いいたします。

【吉田参事官】 はい。まず、今、藤村先生から御質問のあった1点目ですけれども、運用益事業の効率化の内容でございます。民間保険会社とJA共済の部分については、もしよろしければ後ほど、それぞれの方から御説明いただければと思いますけれども、国の運用益事業の効率化した部分について申し上げますと、これは事故防止対策に関して、ASVの補助の事業につきまして見直しを行いました。このASVを普及させていくということは事故防止のために非常に重要なツールであるわけですが、この分は中小企業の事業者を対象を限定して、大企業の方はもう自前で導入していただくという形で効率化というものを図ったものでございます。

それから、親なき後問題についてでございます。これは、アップを予定していますホームページの方で、遷延性意識障害者の方を介護している御家族、それから高次脳機能障害の方を介護している御家族、というページもありますが、それぞれの被害の状況に応じて、欲している、あるいは必要となる情報も違いますので、それぞれに情報のページを設けているわけですが、この親なき後問題に関する情報提供については、必ずしもこの2つの障害の方に限定して考えていくということではございませんので、また色々御意見をいただきながら、ページの充実等を図っていきたいと思っております。

それから、受け入れ体制あるいは成年後見制度の点は、いずれも先ほど説明のときにも申し上げましたけれども、自動車事故の被害に限った話ではないわけでございます。受け入れ体制の方につきましては、先ほども少し触れましたけれども、地域における居住の支援ということで、具体的にはグループホームのようなものの更なる整備を地域で進めるための施策について、厚生労働省の方で、ご検討あるいは施策を進めていただいていると聞いておりますので、その動きを私どもとしても期待しながら、受け入れ体制の状況については的確に交通事故の被害者の方々へ提供できるようにしていこうと思っております。

それから、成年後見制度につきましても、私どもとして、制度については色々情報収集をして、その内容については情報として御提供できますけれども、実際に、具体的にやってみると、また個別に問題や壁などがあるのだと思います。そこにつきましても、どこまで私どもの方で情報提供という観点から取り組んでいけるか分かりませんが、今回初めて取り組んでいる中で、さらにどこまでの確に被害者の方々のニーズに合うような



情報提供ができるかということにつきましては、常に勉強していきたいと思っております。

それから3つ目の協力病院についてですけれども、まずこの短期入院の制度につきましては、対象となっているのがNASVAの介護料を受給されている方になります。このNASVAの介護料受給者につきましては、資料1の一番最後の16頁のところに、参考として付けさせていただいている介護料受給者数というグラフを御覧いただきますと、25年度は4665人の方がいらっしゃいまして、この方々がこの短期入院協力病院の御利用の対象になられる方でございます。222人というのは延べ人数でございますけれども、そういう意味では4665人のうちの222人というのは、見方によっては、まだまだ御利用が少ないのではないかとということもあろうかと思えます。

これにつきましては、NASVAが介護料受給者の御家庭を実際に訪問して色々情報提供するという活動もいたしておりますし、また交流会という中で、短期病院と被害者団体等を含めて、お互いによく知ってもらうような取組もしておりますので、そういった中でさらに病院と在宅の介護の家庭とをつないでさらに利用が進むようなことに取り組んでいきたいと思えます。

費用につきましては、個々に利用されるメニューが違えば個々に費用も変わってくるというところがございますけれども、この介護料受給者の方が短期入院の制度をご利用されるときは、NASVAを通じてその分についても補助を出すという仕組みを持っております。そういう意味では、この短期病院を利用される方々に費用の面でハードルが高いということでは必ずしもないと認識をしておりますけれども、さらに利用のニーズがある方にしっかりと御利用いただけるような取組というものは、皆様の御意見を聞きながら、さらに進めていきたいと思っております。

**【落合座長】** それでは、もし可能な範囲で結構ですけれども、この2頁の運用益事業の効率化した事業という部分につきまして、民間保険会社、それからJA共済という部分ですが、じゃ、民間保険会社の方から、お願いします。

**【日本損害保険協会・大坪部長】** はい、それでは損保協会でございます。御説明差し上げたいと思えますけれども、藤村先生にも御参画いただきまして、この運用益事業の見直し自体が平成23年、24年と、このあり方懇談会のおきまして、御議論を頂戴したかと思えます。その御議論の中での見直しの観点といたしましては、例えば財源として適正なのか、事業として必要なのか、それから効率的に運営されているのか、こういった観点だったかと思えます。それから、その中から導き出されたテーマとしまして、被害者保護や事故防止対策、これは充実していきましょと、こういった見直しの方向性が示されたというふうに記憶しております。私どもでは、それに従って事業化を考えさせていただいておるところでございます。

ご指摘を頂戴しました、法律の無料相談事業支援でございますが、これをどのような観点で見直し、効率化したかといいますと、今のキーワードでございますところの効率性という観点から申し上げますと、この相談事業を運営している事業体がございます。当然そ

の事業体の効率的な経営ということを求めておりまして、その結果、金額として削減されているということもございます。運営主体の効率化ということを求めた結果ということでご理解いただきたいと思います。なお、相談件数自体が減れば、当然コストも減るわけですが、ここは相談件数が減っているということではございませんで、あくまで経営として効率化いただいているおかげで金額としても減らせた、こういうような結果でございます。

【落合座長】 それでは J A 共済の方からお願いいたします。

【全国共済農業協同組合連合会・中村専務理事】 J A 共済の中村でございます。いつも大変お世話になっております。資料 2 頁、効率化した事業として、救急医療機器等の購入費の補助、これが 3 0 0 0 万円の減少と、交通事故無料法律相談事業の支援、6 0 0 万円の減少となっております。私どもも民間損保さんと同様に、外部の関係者に集まってきたりまして、使途選定委員会という中で、見直しをしながら新年度の取組を決定していただいております。

効率化という表現が少し適切ではないのではないかと感じておりますが、まず医療機器については数年来実施してきておりまして、先方との関係の中で一定程度の導入が進んできたという相談の結果のことです。この交通事故無料法律相談というの、具体的には、交通事故紛争処理センターへの支援ということになりますが、先方との話し合いの中で、減少してもいいと、むしろそういう結果でこの結論になったということでありまして、私どもが減らしたいと、こういう趣旨で話を進めているというものではございませんので、円満に先方とやり取りの中で、また使途選定委員会の皆さんの評価をいただきながら、決定しておると、こういうことでございます。

【落合座長】 藤村委員、いかがでしょうか。いま回答がそれぞれ事務局とそれから委員の方の方からあったんですけど、よろしいでしょうか。

【藤村委員】 はい、結構です。

【落合座長】 ほかに御意見、御質問等がございますでしょうか。はい、どうぞ。

【堀野委員】 時間もあまりありませんから、簡潔に。6 頁 7 頁の、無保険車対策の強化ですけれども、4 頁、先ほどの説明いただいたときにじっくり見まして、例えばガソリンスタンドの協力ですか、これは去年これを議論したのを実行してくださったということ、非常に多様な施策をしてくださっていますよね。まずその努力に敬意を表したいと思いますけれども、ただ、通報件数などを見ますと、2 桁台ですね。2 0 数件と 4 0 件と。これ、国レベルで見てこの数字なのでしょう。今年度、2 6 年度は若干ハイテク化したことをお考えのようなんですけども、2 5 年度でやったことをまた 2 6 年度も継続されるだろうと期待を込めて申しますけれども、これ、コストパフォーマンス的には、すごい汗をかいている割には収穫少ないなという印象を受けましたが、この辺はどのようにお考えですか。無保険車対策のコストパフォーマンスです。

【落合座長】 それでは事務局の方からお願いします。

【吉田参事官】 まず、その25件が多いか少ないかということにつきましては、なかなか評価が難しいと思います。昨年度初めてお願いしたわけですので、これから引き続きやっていく中で、さらに御協力いただけるものも増えてくるのではないかなという期待もいたしているところでございます。

コストという意味では、少なくともこのガソリンスタンドへの協力依頼について国からお金を出してやっているというわけではございませんので、もちろんそのガソリンスタンドの方に確認いただいたり、通報いただいたりという意味ではコストはかかるのかもしれませんが、できるだけ効率的に、ご協力をいただきながらやっていくということで進めているところでございますので、さらにこの状況を見ながら、効果のありそうなところはさらに集中してやるなど、常に見直しをかけながら進めていきたいと思っておりますので、また色々と御意見を賜ればと思います。

【落合座長】 それではもう1つ、議題2がございまして、よろしければ議題1はこれぐらいで終わりということにさせていただいてもよろしいでしょうか。それではそのようにさせていただきます。

そうしますと、議題の2に入りまして、独立行政法人自動車事故対策機構から資料2に基づいての説明をお願いいたします。

【独立行政法人自動車事故対策機構・内田理事】 自動車事故対策機構NASVAの内田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。資料2に基づきまして、御説明申し上げます。座って説明させていただきます。

今年度の計画についてという1頁から2頁目にかけてのところから御説明申し上げます。今年度、私どもは中期計画、24年度からでございますので、5年計画の3年目に当たるわけでございます。今年度の計画に当たっては、先ほど吉田参事官の方から説明がありました、独立行政法人改革の議論、これを受けた内容になっております。

私どもの業務は大きく分けて3つの業務がございまして、被害者援護業務、自動車アセスメント業務、それと安全指導業務でございます。まず、被害者援護業務でございますけれども、その中でも3つの大きな柱がございまして、1点目が療護施設の設置・運営ということでございまして、これはいわゆる遷延性意識障害の方々に対しまして、療護施設におきまして質の高い治療・看護をするということでございまして、脱却者数につきましての目標値を掲げておりますが、この脱却と言いますのは、意思疎通でありますとかあるいは運動機能につきまして、一定程度の改善が見られるという状態を指しますけれども、これを年度、19人以上にしたいという目標を持ってございます。

その他、質の高い治療・看護技術につきまして、普及活動を継続しようということで、学会研究発表を年間31件以上、また、ショートステイ等の協力病院等の部外看護師等の方に対しまして研修といったような形もやろうといったようなことも考えております。

最初の療護施設関係の3点目が新看護プログラムということでございまして、これは、患者さんの方に様々な刺激を看護師さんの方が施すことによりまして、運動機能を

改善することによりまして、患者さんの生活の質を向上させますとか、あるいは介護の方の負担を軽減するといったことをごさいます、退院後も安心してケアできるような対応をとるものをごさいます。今年度から本格実施を考えております。

4点目の委託先病院ということにつきましては後ほど詳しく御説明いたします。

それから、被害者援護業務の2つめのマルをごさいます、これも先ほど来、話が出ております、交通事故によりまして障害を受けられた方に対します介護料の支給に関する部分をごさいますけれども、これも後ほど、詳しくペーパーを作っておりますので、そちらで御説明申し上げます。

3点目が、交通遺児の方等への生活資金の貸付、無利子で行っておりますけれども、これに関しましては、友の会の集いと申しまして、交通遺児の方々の、いわゆる体験学習的なことを親御さんと一緒にやっていただくというようなことをやっております。また、保護者の方の交流会というようなことも実施しております、全都道府県で実施を図るなど、精神的な支援を強化しているところをごさいます。

それから、2つ目の大きな仕事の柱、自動車アセスメント業務につきましては、後ほど詳しい資料を作りましたので、そちらの方で御説明申し上げます。

それから右の上の安全指導業務につきましては、これも先ほど来、話がございますように、独法改革の流れの中で、民間参入ということが着実に実行するよとということ国交省さんの作られました工程表に沿いまして、私どもも、先ほども出ましたけれども、講師の派遣をするなどいたしまして着実に取組を実行してまいりたいと考えております。

それから、国際的道路安全マネジメントということをごさいますけれども、これは国際規格でありますISOにつきまして、国内で安全の認定を受けようとする団体が、企業等があるわけをごさいますけれども、これに関しまして私どもは国内審議委員会の事務局という立場をごさいます。我が国の意見につきまして集約いたしまして、国際会議等で発信をしていくということ担っているわけをごさいますけれども、今後は、我が国独自にさらに安全対策を求めるとい、新しい国際規格の考え方を上乗せしたよな形で、その制度を構築し、制度を管理していきたいということを考えております。

これらの業務全般につきまして、組織運営の効率化ということも独法改革の流れの中で言われておりまして、安全指導業務にを民間移管して、その合理化によって生じた経営資源を被害者援護業務、あるいは自動車アセスメント業務の充実に当てると考えておりまして、具体的なものといたしましては、安全指導業務の1つであります運送事業者の方のドライバーの適性診断、これを実施しない日を設けまして、その日を毎週木曜日といたしまして、被害者援護促進の日と位置づけるということを考えておりまして、これに合わせて支所業務の効率化等も図ってまいりたいと考えております。

それから、療護センター等で持っております高度先進医療機器、CT、MRI、あるいはPETといったものをごさいます、これにつきましても、入院されている方だけではなくて、外部の方にも使っていただくよにしたい。

最後に、経費の削減でございますが、これは独法全般に言われていることでございます、独法全般と同様な形で年度それぞれ3パーセント、2パーセントの額の削減ということを謳っております。

それでは3頁に移らせていただきます。先ほどからお話しにあります介護料の受給者の方々に対する対応ということで、被害者援護業務を充実していこうということでございますけれども、私どもでは脳、あるいは脊髄、胸腹部等に交通事故で損傷された方につきまして、介護料を支給しておりますけれども、それだけではなくて、相談事項等について情報交換を行う場として交流会などを実施してまいりました。この交流会は、平成22年度に4回程度だったものが、昨年度は55回と、基本的にNASVAの支所、全支所、50ありますけれども、全支所で実施するような体制となっておりますのでございます。

また、訪問支援につきましては専門的な知識に基づいて相談作業や情報提供を行うということで、全主管支所におきまして、主管支所というのはブロックの支所でございます、全国に9支所ございますけれども、こちらの方に専門のコーディネーターというものを置きまして、訪問支援体制を強化しております。これによりまして、訪問支援の実施率も平成22年度34パーセントから、昨年度は約5割まで上昇しております。

そして、独法改革の与党の提言につきましても、やはり被害者援護業務の充実ということで、自民党におきましては、今まで果たしてきた功績が大きいというようなことを言われておりますし、また公明党におきましては被害者援護業務の拡充に実施されることが重要であるということが謳われておりまして、一層効果的な精神的支援の必要性が浮き彫りになったわけでございます。

具体的には、下の箱にございます、4つの二重丸のところでございますけれども、まず1点目は訪問支援結果を整理、分析するというところで、データベース化するというところで次の訪問支援等に生かしていきたいというのが1点目でございます。

それから2点目につきましては、先ほども少し出ておりましたけれども、ショートステイの協力病院等、こちらの施設の情報の収集を行って、受給者等に対しまして情報提供をし、受給者さんたちの要望をこの協力病院等に伝えるといった、コーディネートを取組を行うといったようなこと。

それから、3点目の、親なき後に備えるためのサイトにつきましては、先ほど参事官から詳しい説明がありましたけれども、私どもの方でこの5月からサイトを立ち上げております。

それから4点目といたしましては、被害者さんの方々のニーズを的確に把握するために、被害者団体の方々との交流を推進しようということで、今年度、早い段階で被害者団体さんとの意見交換会というものを全国で行いたいと考えております。

次に、4頁でございますけれども、療護センターとその療護センターにプラスして、委託病床というものを平成19年から開設しているところでございますけれども、このお話は、もともと4か所しか療護センターがなかったわけでございますけれども、やはり、治

療・看護機会を公平の観点から拡充しようということで、まさにこのあり方懇談会の報告書を受けて委託病床というものができてきたわけでございますけれども、平成19年には札幌、久留米、そして昨年からは大阪府の泉大津市の市立病院におきまして、16床の委託病床を設置しております。このときに、関東西部地区にも新たな委託病床の設置が必要であるということを言われておりまして、これにつきましても私ども、努力をしているわけでございますけれども、平成24年における入札におきましては、委託先が決まっておらず、その後色々調査をいたしております。これらを踏まえながら、今年度におきましては、再度委託先病院の選定に向けた方策を検討し、入札手続を開始したいと考えております。

以上が被害者援護関係でございますけれども、次に自動車アセスメントの充実についてということで、6頁を開いていただければと思います。

自動車アセスメントにつきましては、ご案内とは思いますが、実際に販売されております自動車を、私どもが匿名で市中で購入いたしまして、衝突実験等を行いまして、乗っている方やあるいは歩行者の方の安全性を検証いたしまして、車種ごとに結果を公表するというものでございます。

新安全性能総合評価というのを4年前から行っているわけでございますけれども、この考え方は乗員保護性能試験を100点、歩行者保護性能試験を100点、それから、座席ベルト非着用時の警報装置の評価試験を8点という、全部で208点満点で評価をしております。原則として170点を超えた場合につきましてはファイブスター、5つ星ということで発表させていただいております。乗員保護性能試験と言いますのは、4つの試験がございます、1つはフルラップ前面衝突ということでございますが、車の前面が全て衝突したということを模したものでございます。それからオフセット前面衝突試験、これは車を衝突させないように回避させようとした場合に、前面の半分だけ対向車に衝突するといったようなものを想定したものでございます。それから側面衝突試験。さらには、後面衝突頸部保護性能試験というのがございますけれども、これはいわゆるむち打ち障害からの保護性能というのを見ていくというものでございまして、これらにつきまして、それぞれ人間を模したダミーというものを乗せて実験をしております。

それから右側に、歩行者保護性能試験というのがございますけれども、これは例えば頭部がフロントガラスあるいはボンネット等に当たった場合の衝撃を、脚部と言いますのは足がバンパー等に当たった場合の衝撃を見るというものでございます。我が国の場合、歩行者として亡くなる方と、乗員として亡くなる方がほぼ同数、若干歩行者の方が多いような最近の状況でございますので、100点100点という配点にしてございます。

それから、座席ベルト非着用時の警報でございますが、視認による警報、目で警報を与えたり、あるいは音で警報を与えたりするような場合でございますけれども、そういったようなものが効果的なものかどうかというものを確認させていただきまして、評価をしているものでございます。これによりまして、ユーザーの方からは、情報によりまして、よ

り安全な車選びができる、さらにメーカーさんからは、後継車種の開発の際に、この結果を踏まえて安全性を向上していただけたと考えております。

次に7頁でございます。具体的にこのアセスメントが、これまでの死者数の低減などに効果を発揮してきたというデータでございますけれども、左側には、アセスメントを開始して、乗員保護試験を開始してから、乗車中の死者数が減ってきたというデータがございます。もちろんこれ以外の原因というものもあるわけでございますけれども、そういうデータがあります。

さらに、最近では歩行者の方の死者の方が下げ止まりをしていて、ついには歩行者の方が乗車中の死者数を上回るような状況でございますので、これらを踏まえまして、歩行者保護というものの試験を開始してございますし、それからまた、先ほど申し上げましたように、歩行者保護の部分を重要視した総合評価というものを開始してございます。右の方には、そのデータを分析して13年間で5000人程度の死者数削減効果の推定のデータもございます。

左の下には最近のアセスメント評価、ファイブスター賞の推移がございますけれども、ファイブスター賞という最高評価を得た車が年々増えておりまして、昨年度は軽自動車も1車種、このファイブスターを獲得することができているほどです。また、右側には平均点も出ておりますけれども、これも徐々に伸びているという結果が出てございます。

次に8頁を御覧ください。チャイルドシートのアセスメントでございます。これは、チャイルドシートというのは色々な形がございます、大きく分けて3つの、乳児、幼児等3つのタイプがありますが、それぞれにつきまして2つの評価をしております。1つが前面衝突試験ということでございまして、やはり子どものダミーを乗せた形で衝撃が、前面衝突した場合の衝撃がどの程度かということをチェックする試験があります。それからもう1つは、チャイルドシートの場合非常に誤った使用の仕方というのが多いというのがございますので、確実に取り付けられるかどうかというようなことを評価をするということで、この2点で評価をさせていただいております。

前面衝突試験につきましては、4段階で評価をしております、優、良、それから普通、それからここにありますが、推奨せずという評価もございまして、推奨せずの評価を受けた機種というものが、このアセスメントを開始した当初は半分近くあったのですが、昨年には1機種のみです。全体で3パーセントと書いてありますが、1機種のみとなっております。このアセスメントが、安全性の向上に寄与したのではないかと考えております。今後は、さらなる安全性の向上のために、側面衝突の場合の評価も実施したいと考えております。

9頁でございますが、このアセスメントの試験でございますけれども、やはり多くの方に知っていただいて、ユーザーの選択につなげていただきたいというふうに考えておりますので、いろんな形で広報をしております。今日お手元にお配りしておりますけれども、ガイドブックを無料で配布しているというのがございます。こちらのファイブスターのつ

いている車の安全性のガイドブックというのがいわゆる自動車アセスメントの本でございますし、もう1つ、チャイルドシート選び方ブックというのがございますけれども、この2つのパンフレットを無料配布することによりまして、広報をやっておりますが、もちろんホームページ等におきましても公表しております。

それから私どもがまた重視しておりますのが、右側にありますような認知度の向上でございます。アセスメント結果については発表会を行っておりますし、またアセスメント試験、衝突させる試験そのものをメディアや一般ユーザーの方に公開するというようなこともしております。それからまた、ハイブリッド車で感電とか、あるいは電解液の漏れとか、そういったおそれがありますので、レスキューチームの方と連携して、訓練なんかも活用していただければと。これも公開させていただいております。

その他、モーターショーへの出展といったような、自動車関連のイベント、こういったものを活用させていただいております。

さらに10頁に、一般ユーザーや被害者団体との連携の強化という話がございますけれども、アセスメント試験を先般公開させていただいたときには、被害者団体の方からの講演をいただいたり、あるいは一般ユーザーの方も交えまして、意見交換会を行ったりもしております。それから2番目は、先週、5月18日日曜日に行いましたが、地方で初めてアセスメントの実験車両を、広島でございますけれども、公開いたしまして、同時に交通事故の被害者の方との交流会もさせていただいております。アセスメントにつきましては被害者の方からもこの場では高い評価を得たところでございます。

実際にこのアセスメントがどれくらい知られているのかというのを、昨年モーターショーのときにアンケート調査を行いました。残念ながら3割程度という認知度だったということでございます。では、知っていた方は参考にしたのかというと、45パーセントの方は参考にしたという数字がございます。知っていた方も知らなかった方も含めてお伺いしたところ、8割以上の方が今後参考にしたいという話もございまして、ますます認知度の向上というものが重要になってくるのかなと考えております。

次に11頁でございますが、世界のアセスメントの状況でございますけれども、国連でもNCAP、ニュー・カー・アセスメント・プログラムというものでございますが、強力に押し進めているということでございます。欧米を中心に、全世界各地域におきまして、このアセスメントを行っております。特に欧米におきましては、いわゆる予防性能技術のアセスメントというのを始めつつあるというのが最近目立っているところでございます。

そこで私どもも、12ページでございますけれども、予防安全性能のアセスメントの導入にいいよ入りたいと考えております。左のイメージでございますけれども、これまでは衝突後の被害軽減ということによって、乗っている方の死者数等を減少したり、あるいは歩行者さんの被害を減少してきたりしたわけでございますけれども、今度はそもそも衝突そのものを回避しようというものについて、これが重要だということでございまして、これに関するアセスメントもやっていこうということでございます。



そしてまた、心配なのが高齢者の関連する事故が最近非常に増えているということが、右のグラフにございますけれども、まずは高齢者が加害者側になる、第一当事者となる事故数、これもまた非常に増えているという状態でございますし、また、歩行者の死者数で、高齢者が占める割合が最近70%という非常に高い数字でございますので、これはもう衝突してからではなくて、衝突そのものを回避すること、これが非常に重要になってくるのかなと思っております。

そこで13頁でございますが、私どもが今年度行おうとしている、試験的に行おうとしているものの対象といたしまして、1つは衝突被害軽減ブレーキでございますけれども、これは前の車にぶつかりそうになったときに警報が鳴って、自分でブレーキをするというケース。あるいは警報に気が付かない場合に、自動的にブレーキで制御されるようなもの。すでにいろんな所でこういった技術が使われたものが売られているわけでございますけれども、さらに右側には、車線逸脱警報装置というのがございますけれども、例えば居眠りなどでふらふらと車線を逸脱するようなケース、これについても注意喚起をするというようなものが出ておりますので、これらのシステム、これらについてアセスメント等を実施していくということを考えております。

右下には、最近の予防安全技術の、いま言った2つのものについて、結構な台数が出てきているというようなデータもございます。こうした高い安全性、予防安全技術を持ったものの普及の観点からアセスメントが非常に重要になってくるのではないかなと考えております。

最後に14頁でございますけれども、今後の導入予定でございます。予防安全技術につきましては、今申し上げた2つのものだけではなくて、様々なものがございますので、今後取り入れていきたいと考えておりますけれども、例えば衝突被害軽減ブレーキというのも、今申し上げたのは車両でございますけれども、対歩行者というのもございます。これも3年後にはやっていきたい。

それから、その他の予防安全装置のところに書いてあります、車両周辺視界情報提供装置というのがありますけれども、これはいわゆる死角が、どうしても、車の場合できてしまいますので、それを克服するために、車の周りにカメラを付けまして、それを車の中に映像で出すことによりまして、死角がなくなるというようなのもございますし、それから車線逸脱防止装置というのも、先ほどは車線逸脱を警報で、自分で直していくものでありますけれども、これは自動的に車線を正しい方向に直していただくようなもの、さらには夜間の歩行者の方というのは非常に見づらいということがございますので、特殊なカメラを用いまして車の中に歩行者がいるよというのを映し出すという、こういうような装置もございますので、こういったものに対しましてのアセスも開始していこうと考えておるわけであります。

説明は以上でございますが、先ほど堀野先生からお話しのありました、1つはPDCAというお話し、これについてもあわせてお話しをしたいと思うのですけれども、今正にお

話ししたとおりでございまして、ほぼ毎年のようにこれまでのやり方で良かったのかどうかというのを国土交通省さんと協力しながら見直しているということではないかと。先ほど来申しあげましたように、例えば歩行者の死者数が下げ止まっているというようなことであれば、そういったものの配点を高くした評価に変えるというようなこともやっております。

それから、やり方についても、細かく変えたりしていく部分もあります。そして何よりも今度、予防安全性能についての試験をやりたいと考えておりますので、それがあつて意味1つのPDCAサイクルを回しながらやつてきた結果なのかなというふうには考えております。

それと、もう1つ先ほど言われました、料率算出機構さんと協働しながら、実際の被害率みたいなものとの関係ということでございますが、これは正直に申しあげて非常に難しいと思つてます。というのは、自動車の安全性の向上以外の原因によつてということが、事故において非常に大きいということ。

それから、多分その料率算出機構さんの考え方と私どものアセスの考え方とかなり違つたのではないかなというふうには想像されるものですから、非常に難しいかなという印象を先ほど受けております。私からは以上です。ありがとうございました。

**【落合座長】** ありがとうございます。それではただ今の説明につきまして、御意見御質問がありましたらお願いしたいと思つてますが、はい、どうぞ。

**【堀野委員】** わざわざ付け加えていただき大変ありがとうございました。2つのうちの、PDCAの方を先にお聞きしますと、今御説明いただいたPDCAは割にミニサイクルのPDCA止まりでした。私が先ほど吉田参事官の説明に対する僕の質問は、制度が始まつて今年で10何年。

**【独立行政法人自動車事故対策機構・内田理事】** 20年目になります。

**【堀野委員】** 20年ですね。大きな節目なので、例えばヨーロッパを見てみますと、実際に車種別に事故件数などが公開されているのですよね。で、私の知つてゐる知識では、日本国内でも損保協会さんの協力が制度的に得られたわけですよ。

もう1つは、事故原因は別に車両技術だけに起因するものではないと重々承知の上での話なんですけれども、例えば私が保険を更新したときに、私の個別の車種を理由にして値上げされてしまつたのですよ。それで、何でと聞きましたら、この車種は事故が多いからとおっしゃつたのですよ。そんなこと分かつてゐるのですか、いや、分かつてゐる、じゃあ情報公開してくれと言つたらその保険会社はしてくれなかつたのですよ。逆に言うと、知つてゐるからこそ車種によつて保険率を変えてゐるという事実も自分で経験してゐますので、ということはデータあるのですよね。だったらそういう個別の情報公開に対応しないで、やっぱりもう20年も経過したのであれば、制度そのものが熟してきてゐるはずですから、今説明された中で、去年のモーターショーでのアンケート結果を見ても、やはりNASVAさんのアセスメントの結果にユーザーは素直に従おうとしてゐますので、

従った結果良かったか悪かったかぐらいは、アセスメントのこの資料の中のどこかにフィードバックしてあげてもいいのではないかと思うのですね。それがないと、制度そのものの信頼性に、長期で見ると影が出てくるのではないかと思います。ただやって出すだけではちょっと何か足りないという気がします。だからそういう意味でのPDCAです。

だから制度そのものの、今後の例えば、今のやり方で今後20年間続けるのでしょうかという質問でもいいですが、多分そうじゃないだろうと思うのですね。どこかでやっぱり、大きなフィードバックをかけないといけないのだろうと思います。

2つ目の方は、ちょっと気になったことがあって、先ほど予防安全のことをおっしゃいましたね。これは、基本的に大賛成なのですが、黙って聞いていますと、何か、ドライバーに代わって車側の技術により今全自動で止める技術がもし完備していれば、それはアセスメントで良い点をあげようという文脈にちょっと聞こえてしまったのですが、ただそうじゃないのですね。そこのところはしっかりといい意味での限界を明示した上でこういう制度は出してくださらないといけない。

そこに1つ僕の仮提案とっていただいていたのですが、何頁かに予防安全技術を自動車アセスメントの対象にしますというのは大いに結構ですけれども、できれば車両技術だけではなくて、マスコミを通してやっているテレビだとか、いろんなマスメディアを通した宣伝がありますよね。私はいつも、車種別にビデオでテレビの宣伝を録ってます。そしてたらずか0点何秒ぐらいしか見せてくれないのだけど、10行ぐらいで小さい字がいっぱい書いてあるのですね。それを後で冷静に読むと、いっぱい条件が書いてあります。例えば5キロから30キロまでしか有効じゃないとかですね。このような情報がすごくユーザーには周知徹底されていなくて、下手をすると、この車を買うと全部やってくれるというふうな過大な、はっきり言って誤解、過信を与えてしまう。そのようなことをアセスの対象にしたらいいかと思います。ちょっと多分難しいだろうと思いますが、その辺もちょっと検討の項目に入れてほしいなということです。

最後難しいかもしれないけれども、メーカーの、作った人の、ユーザーに対する情報の流し方にも、下手に煽って、過大な期待を持たせて、実際そうではなかったという一種の詐欺的な行為、それについてはアセスの対象になるのではないかと思うので、これは僕の1つの試みの案として受け止めてください。どうもありがとうございました。

**【落合座長】** 堀野委員の点について、機構の方で何かございます。

**【江角技術政策課長】** 失礼します。私自動車局技術政策課長の江角でございます。今の堀野委員からの御指摘について、補足的に御説明をさせていただきます。

まず1点目がアセスと自動車保険との連携の件でございます。当然、私どもといたしましては、より安全な車を普及させるため、それによって事故を減らすために、より安全な車ほど保険料が安くなるような制度、是非これは実現したいと思っております。過去、いろんな長いスパンで過去を振り返りますと、例えばABS割引ですとか、エアバッグ割引ですとか、衝突安全ボディ割引みたいなものを各保険会社さんが保険商品として開発され、

一般に市販されていたこともございます。このような形でアセスなり、いろいろなものさしを使って、より安全な車についてよりよい保険商品が開発されることを私どもとしても希望しているところでございます。

ただ、これまで、私どもと保険業界さんなり料率算出機構さんとお話しをいたしますと、実際にそういったより安全な車が市販されて、市場に供給された後の、車種ごとの事故率という具体的なエビデンスがない限り、保険料にフィードバックするのはなかなか難しいと言われておりまして、現時点、商品化するまで熟したデータが揃っていないということなのだろうと思っております。ただ私どもといたしましては、引き続きそういった、良いデータが得られることを願っておりますし、必要なご協力はさせていただきたいと思っております。

あと、2点目の予防安全技術について過信の問題のご指摘がございました。これは実は、私どもとしても非常に心配をしているところでございまして、先般も某自動車会社さんのディーラーさんにおいて、自動ブレーキと言いますか、衝突被害軽減ブレーキの試乗体験中に事故が起きてしまったというようなことが問題となっているところでございます。この衝突被害軽減ブレーキは、事故防止の大変有効な手段、有効なツールだと思っておりますけれども、一方でやっぱり限界があるというのをきちんとユーザーの方々には認識していく必要があると思っております。

いろんな観点から限界はございますけれども、まず障害物を検知する技術につきまして、これは正に開発途上の技術でございますから、各メーカーさんがいろんな創意工夫を行って、創意工夫をされている領域でございます。例えば、ステレオカメラを使って画像処理をするような技術もございますし、ミリ波レーダーを使って、反射を、電波を検出して障害物を検知する方法もありますけれども、それぞれ一長一短がございますし、特にミリ波レーダーですと金属のときは反応するけれども、それ以外のものには反応しないというような問題がございます。

一方ステレオカメラですと、真っ暗なときとか、非常に天候の悪いとき、要は人間の目で見えないようなときには当然カメラでも映らないという問題がございますし、ステレオカメラの場合には、画像処理技術を使って、こういう物体があればこれは車だと認識しなさいというのを、一々車に覚えさせないと止まらないというような問題がございます。またそれぞれ、検知技術ですら色々差がありますので、また速度、どれぐらいの速度域なりどれぐらいの距離で有効に機能するかというのもメーカーさんによって違います。

ですので、今回の予防安全アセスにおきましても、あらゆる、いろんな速度、10キロ、20キロ、30キロのような、いろんな速度、各速度で実験、試験を行ってみて、じゃあ具体的にこの車種はどれぐらいの速度では止まったとか、どれぐらいの速度だとどうだったということを含めて公表することによりまして、各自動車ごとの予防安全技術の差も、ユーザーにもご理解いただきたいと思いますと思っておりますし、何よりもこの衝突被害軽減ブレーキ、非常に有効なものではあるものの、要は100パーセント必ず効くというものではな

いなということもユーザーの方にご理解いただきたいと思っております。以上です。

【堀野委員】 そのマスメディアのやり方は対象になりますかね。アセスの。ならない。

【江角技術政策課長】 すみません。どういう。

【堀野委員】 今、江角課長がおっしゃってくださったように、マスメディアがきちつと丁寧に分かりやすく限界を付けた上でのピーアールは大いに結構ですけれども、それを隠して、隠してはいないもの見えにくくしておいて、ユーザーが勝手に過信したのだというような言い方で、後で何かことが起こったときに言い訳されても困るので、正しい技術の伝播と言いますかね、そのやり方の適否もアセスの対象になりますかという僕の質問です。

【江角技術政策課長】 自動車関係のマスメディアを使った広報のあり方につきましては、すみません、正式な名前を忘れましたが、広報セミナー関係の公正何とか協議会があって、そこで統一的に過大広告ではないかとか、そういったガイドラインみたいのを作って、指導していただいていると聞いています。なお、テレビを使った広告のみならず、やっぱり一番重要なのは、実際に車を買われるときに販売店において販売員の方々が実際にその車を購入される方へどこまで詳しく説明をされるかということが何よりも大事だと思っております。

たしかに今のテレビの製品を見ただけですと、誤解を与えるのではないかというご心配を持たれる、ご懸念は理解できますけれども、実際に私どもの方では自動車の不具合情報ホットラインみたいなのを設けまして、実際の車のユーザーの方々からのいろんな苦情などを受け付けているところではございますけれども、実はそういった過信だ誤解だというのは実はあまりないというのが実情なのです。ということは、テレビを通じた宣伝のみを信じて買われる方が実はあまりいなく、実際販売店レベルではかなり丁寧な説明をしていただいているのではないのかなあと私どもは理解しているところでございます。もちろん今後とも、何か問題があれば対応を考えたいと思います。

【堀野委員】 どうもありがとうございます。最後のメッセージありがとうございます。少し安心しました。

【落合座長】 ほかに。はいどうぞ。

【東川委員】 思いつきみたいな発言で申し訳ないのですが、今の説明を伺って、高齢者の事故も負傷者も非常に多いと。私も夫も高齢者の運転者なのですが、非常に不便なところに住んでいますから、実は今朝も駅まで送ってもらったのですが、右側に運転席があるせいか、どうも左側に関する注意がだんだん薄くなりまして、こないだも左のミラーを落っことしてまいりました。何か道からはみ出していたポールにぶつかってらしくて。

思いつきなのですけれども、カーナビで、音声で案内しますよね。ですから、ちょっと左に寄りすぎていますよとか、言ってくれるような何かシステムができると、高齢者の安全運転に多少は、あるいは役立つのではないかなという。これはもう、NASVAさんに

お願いすることではなくて、自動車会社さんをお願いすることかもしれないですが、そんなことを最近思っております。

それから、もう1点は、NASVAさんが、交通遺児等への生活資金の貸付と友の会の交流会とかをおやりになってくださるということ伺いましたけれども、何回ぐらいどんな形でおやりになっているのか、ちょっと参考までに伺わせていただきたいのです。

というのは、私どもも、死亡者ではないけれど、親が重度の後遺障害者になって、お子さんたちがいろんな、精神的な影響を受けているのに、今まではなかなかそのところのケアができませんでした。それで、今年初めて、ほかの民間団体の助成金を得て、作文集を作ろうと、子どもさんたちのですね、いうことを始めます。そしてできれば交流会のようなことをこれからやりたいなど、重度後遺障害者になった、親や兄弟がですね、その子どもたちのケアをやりたいなというふうに考えておりますので、それを御参考までに伺わせていただけたらと思います。

【落合座長】 それでは機構の方からお願いします。

【江角技術政策課長】 自動車局技術政策課長の江角でございます。最初にご指摘をいただきました路肩の歩行者に寄りすぎて危ないのではないかと、何かそれを警報できるようなシステムがないのかというご指摘でございますが、おっしゃるとおり、車を運転するに当たりましては、やはり周辺の状況を確実に把握するというのはとても重要なことだと思っております。ぜひそういったシステムが実現するよう、私どもとしてもメーカーを指導していきたいと思っておりますし、いかに周りの、周辺の状況を、いろんなセンサーなどを使って把握をして、それをユーザーの方に注意喚起をするのか、そういったシステムについても、よりよいものが普及するよう努力をしていきたいと思っております。

そういった観点もございまして、資料の2、自動車事故対策機構さんの資料の14頁にございますけれども、自動車アセスメントにおきましても、今後の導入予定の表がございまして、下から3つ目の車両周辺視界情報提供装置など、これについてもぜひやりたいと思っております。実際に開始する2015年度時点において、どこまでの精度でどういった情報提供ができるのかというのは現時点でまだ決まっておられませんけれども、今ご指摘いただいたような技術もできるだけ早く市場に導入できるよう、関係者と検討してまいりたいと思っております。

【独立行政法人自動車事故対策機構・内田理事】 後半、友の会の集いのことについて説明申し上げます。友の会の集いにつきましては、昨年度の実績でございますけれども、全都道府県におきまして1回ずつ行っております。日帰りもございまして、1泊2日での開催が40か所となっております。そば打ちの体験でありますとか、あるいはかまぼこ作りの体験、その他レクリエーション的なものも含めまして、やっております。

それからまた、友の会の関係では、こういった体験的なものだけではなくて、友の会コンテストというのも開催しております。例えば昨年度、書道あるいは一昨年度は絵画、その前の年は写真、こういったようなものを友の会の会員の方から集めまして、それを表

彰していくと、こういったようなこともやっております。

【落合座長】 まだまだ議論を続けたいところなのですが、予定した時間がもうまいりましたので、議題についてはこのくらいということにさせていただきたいと思えます。最後に事務局の方から何かございますか。

【崎山課長補佐】 事務局でございます。本懇談会の議事録に関してですが、後日委員の皆様にご照会させていただいた上で、後日国土交通省のホームページの上で公開すると決まっておりますので、御了承をよろしくお願いいたします。本日はお忙しい中、お越しいただきまして誠にありがとうございます。

【落合座長】 これで会も終了ということになります。本当にありがとうございました。