

平成30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30年6月7日

**【佐藤課長補佐】**

定刻でございますので、ただいまから、平成30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、ご多忙中にもかかわらずご出席賜りまして、まこと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、国土交通省自動車局保障制度参事官室で課長補佐をしております佐藤でございます。本日の議事進行につきまして、後ほど座長をお願いするまでの間、私が務めさせていただきます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、まず配付資料の確認をさせていただきます。お手元の資料の議事次第の次に委員名簿と出席者名簿です。続きまして、「自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きについて」という資料です。その次に、「独立行政法人自動車事故対策機構の取組について」という資料です。続きまして、参考資料1と参考資料2の①、参考資料2の②、参考資料2の③、参考資料を4組配布しております。過不足等ございましたら、事務局にお申しつけください。

なお、本懇談会につきましては、議事録及び資料を公開することとしております。また、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、あらかじめご了承願ひます。

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。NPO法人日本頸髄損傷LifeNet理事長の徳政委員でございます。

**【徳政委員】**

徳政です。よろしくお願ひいたします。

**【佐藤課長補佐】**

全国共済農業協同組合連合会常務理事の長島委員でございます。

**【長島委員】**

長島でございます。よろしくお願いいたします。

**【佐藤課長補佐】**

東京大学大学院法学政治学研究科教授の藤田委員でございます。

**【藤田委員】**

藤田でございます。よろしくお願いいたします。

**【佐藤課長補佐】**

また今回、公益社団法人日本医師会常任理事の松本委員及び新たにご就任された全日本自動車産業労働組合総連合会会長の高倉委員につきましては、ご都合によりご欠席されております。

加えて今回、一般社団法人日本損害保険協会自賠責保険特別委員会委員長の太田委員も新たにご就任されておりますが、本日はご都合によりご欠席のため、宇田川様及び福永様が代理出席をされております。

また、これまで座長を務めていただいております落合委員におかれましては、昨年度をもちまして本懇談会の委員をご退任されることとなりました。新たな座長につきましては、事前に事務局よりご説明をさせていただきましたとおり、落合委員のご意向も踏まえ、藤田委員にお願いをしたいと思います。

それでは、この後藤田座長にご挨拶をいただきまして、以後の議事進行につきましても藤田座長にお願いをしたいと思います。

藤田座長、どうぞよろしくお願いいたします。

**【藤田座長】**

本日より懇談会の座長を務めさせていただきます藤田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

昭和30年の自動車損害賠償保障法の制定以降、自賠責保険の運用、政府保障事業や保険料の運用益を原資とする被害者救済施策の実施などにより、自賠法の第1の目的である自動車事故被害者の保護が図られてまいりました。近年交通事故の件数は着実に減少して

おりますが、引き続き多くの方々が交通事故による被害を受けておられます。高齢化の進展や自動運転技術の発展などといった時代の流れを踏まえつつ、この制度をよりよくしていくことが我々に課せられた大きな使命であると認識しております。

本日の懇談会では、国土交通省及び独立行政法人自動車事故対策機構から、それぞれの取り組みについてご説明いただくことになっております。委員の皆様におかれましては、それぞれのお立場から活発な議論をいただければと思います。

最後に、本日の会議が円滑に進行できますように、皆様のご協力をお願いいたしまして、簡単ではございますが私の挨拶をさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

それでは、報道関係の皆様、冒頭のカメラ撮りはここまでとさせていただきますので、カメラの方はご退出のほどお願いいたします。

まず、議題1といたしまして、事務局から資料1の説明をお願いいたします。なお、資料1に関するご質問やその他のご意見等につきましては、事務局の説明が終了した後に時間を設けたいと考えておりますので、ご協力のほどよろしく願いいたします。

それでは、よろしく願いいたします。

#### 【小林参事官】

自動車局の保障制度参事官の小林でございます。よろしく願いいたします。いま資料1というお話がありましたが、実は資料の番号を振っておりません。申しわけございません。それで、お手元の資料のうち、「自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きについて」という横の資料に基づいてご説明させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

3ページ目からお開きいただきたいと思います。まず、我が国の交通事故の全体の様子でございます。お手元の資料の3ページ目でございますように、交通事故による平成29年中の死者数については3,694人で、昭和23年の警察庁の統計を取り始めて以来一番低い数字になってきています。交通事故の死者については、順調に減少している様子がうかがえます。また、交通事故全体についても減少傾向にあることが見てとれるところでございます。

次の4ページ目をお開きいただきたいと思います。一方で、この4ページ目のグラフの一番下の折れ線の青色のグラフでございます。交通事故によって発生する重度後遺障害者数、重度の障害を負われている方の数につきましては、微減傾向にはありますが、相変わ

らず1,700人程度を推移しております。交通事故の死者数の減少率に比べて、まだまだなかなか下がらない。つまり、この被害者救済対策、特に篤くケアをしなければならない方々の数は減らないことに留意する必要があるがございます。また、この棒グラフでございますが、介護料の受給者数の総数でございます。こちらについては減少傾向ではなく、むしろ毎年の介護料の受給を受ける方々が今後も増えることが予想されます。こちらについても留意していくべき数字と考えております。

次に、5ページ目です。昨今高齢運転者に係る事故について、社会的に問題意識が高まっております。そこで、高齢運転者の事故の状況について、幾つかのグラフを提示させていただきました。

まず、一番左上のグラフでございます。75歳以上の高齢運転者による死亡事故の件数であります。平成17年から平成28年まで大体450～460件あたりを推移しております。実は件数が大きく増えているわけではございません。ただ、死亡事故全体が、先ほども申しましたとおり減少傾向にありますので、構成比率はこの折れ線グラフにありますようにだんだん増えてきている状況でございます。その下のグラフであります。75歳以上の免許保有者10万人あたりの死亡事故件数を見ましても、実はこれは減少してきている状況でございます。

一方、右上であります。75歳以上の運転免許の保有者数、これは高齢化が進むなかで保有者数はどんどん増えている状況でございます。また、免許保有者全体に対する構成比についても上昇しています。75歳以上の方々の運転者に占める割合が大きくなってまいります。交通事故の1つの要素として気をつけておくべき、留意すべきポイントと考えております。

その次、下のグラフであります。75歳以上の方々の死亡事故の人的要因比較でございます。ハンドル操作の不適、またはブレーキとアクセルの踏み違いといった要素による事故が多いことがグラフから読み取れます。今後高齢者の方々に対する対策としては、こうしたハンドルの操作不適、またブレーキとアクセルの踏み間違いに対して着目した対策も必要と考えております。ここまでの交通事故の全体的な様子についてご説明いたしました。

次に、6ページからです。一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しについてご説明いたします。このあり方懇談会におきましては、毎年、一般会計に対して特別会計から繰り入れているお金の扱いについて議論がなされてきました。30年度予算におけます対応についてご説明いたします。

7ページ目をお開きください。こちらは、我が国の自動車損害賠償制度についての全体像をお示ししております。簡単にご説明いたします。保険料については現在保険会社に収められ、保険金の支払いとして事故被害者に渡されることで、「ノーロス・ノープロフィット」の原則でお金が回っております。この被害者救済対策につきましては、右上のかつての国の再保険料の運用益の一部を積立金として、下に矢印がございますが、積立金1,726億円と書いてあります。この積立金を使って、毎年の被害者救済事故防止を行っております。ここに137億円と書いてありますが、30年度の予算でございます。このうち、右の一般会計に6,159億円と書いてありますが、こちらは30年度ベースで一般会計に残る貸付の合計額でございます。こちらから積立金に対する繰戻しが長期間にわたってなされていなかったのですが、30年度予算において23億円と書いてありますが、23.2億円の繰戻しがなされることが決定されたわけでございます。

8ページをご覧ください。一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しであります。一番左の表を見ていただきますと、一般会計に対して特別会計から平成6年度、平成7年度、国の財政的な状況の逼迫に際しまして、特別会計から1兆1,200億円の繰入れがなされました。その後、平成8年から平成15年度までの間に、繰戻しがなされてきたわけでございます。この平成15年度を最後に繰戻しはなされてきませんでした。今回平成30年度に、15年ぶりに23.2億円が繰戻しになることをお示ししております。

また、下の欄の下から2番目でございます。この繰戻しとともに被害者救済対策についてもしっかりと充実させるべきだにご理解をいただきました。平成30年度において、幾つかの事業について充実がなされることとなりました。これについては後ほど詳細にご説明いたします。

次のページでございます。この繰入れ・繰戻しに関しましては、財務大臣と国交大臣の間で覚書が締結され、それがこれまで更新をされながら続いてきました。平成24年度から平成30年度までの覚書が最終年度を迎えるにあたって、新たな協議を行ったところでございます。さきの協議により、覚書の期間を31年度から34年度の4年間として改めました。覚書の3番目がございますが、新たな文言として「被害者等のニーズに応じて被害者保護増進事業等が安定的、継続的に将来にわたって実施されるよう十分に留意しつつ」繰戻しをしていくという文言が加わりました。これまでの従来の覚書が右にございます。そのような配慮事項については記載されておませんでした。新たな文言を盛り込むことによって、被害者救済対策についてしっかり両省間で協議して対応していくことが確認さ

れました。以上が、繰戻しの関係でございます。

次に10ページ目以降については、運用益事業についてのご説明をいたします。運用益事業全体でございますが、11ページをご覧くださいますと、自賠責保険の運用益事業におけるこれまでの主な取り組みを時系列でお示ししております。昭和42年以降、連綿とときどきのニーズを汲み取りながら、さまざまな対策が講じられていることが見られます。

次に、12ページ目であります。こちらにも運用益事業については国の運用益事業、そして民間の保険会社による運用益事業、JA共済の運用益事業で構成されております。詳細についてご説明は省きますが、各主体による運用益事業がなされています。

次に、13ページ目です。被害者救済・事故防止事業、この運用益事業の全体の概要でございます。国の運用益事業においては被害者救済対策、そして自動車事故防止事業のこの2つの大きなジャンルに分けられます。このうち、被害者の救済対策については、まず極めて重度の後遺障害、脳損傷を負われた方に対する専門的な治療を実施するための療護センターの運営をしたり、または被害者のご家族の負担を軽減するための短期入院、そして入所協力事業を実施しています。また、介護料を支給したり、訪問支援を実施する、さらには交通事故を起こしてどのように対応したらいいのか、知識がなくてお困りの被害者の方々も多くいらっしゃることに對し、日弁連交通事故相談センターによる法律相談事業を行ったり、または交通遺児への支援を行ったりしております。また、事故防止対策としては、ASVの普及やプロドライバー、または運行管理者に対する教育や診断業務、さらには自動車アセスメント事業を実施しております。

次に、14ページ目以降は被害者救済対策について、少し詳細にご説明させていただきます。

15ページ目にお示ししておりますのが、被害者の救済対策に対する意見交換会の実施についての紹介でございます。参加者につきましては、左の欄ですが、赤塚先生、麦倉先生ほか被害者団体の方々と、また厚生労働省と、私ども、NASVAで構成して被害者救済対策について現場の声も含めて、そのニーズの汲み取り、解決方法について議論をさせていただいております。

29年度には4回実施いたしました。その結果として幾つかの取り組みの方向性が示されております。例えば、今後の取り組みの方向性の1番目の自動車事故被害者支援制度の周知、各種相談支援窓口です。これは自治体や政令指定都市や県などがございまして、障害者に対する相談窓口がございまして、そこに対して私どもの被害者救済対策についても

情報提供をしていただく取り組みについて協力をお願いしつつあります。

次に、情報提供の充実につきましては、交通事故に遭われた方々に対して、どのように対応していけばいいのか、ご紹介するパンフレットなどをつくっております。こちらを都道府県または政令指定都市、そして警察などにお配りして、被害者の方々に対して情報を提供することをお願いして、さらにそれを充実していく内容となっております。

また、短期入院・入所の利用促進につきましては、これまで短期入院・入所を行う協力病院・施設を指定しておりますが、利用しにくいという声もあります。利用しにくい、また利用が進まない課題については何が課題なのか、これを実際にアンケートなどを取って被害者の家族の方、また被害者本人のご不安または問題を把握し、それに対する解決策について一つ一つ取り組む内容を考えております。さらには、支援制度の充実に向けた取り組みは後ほど述べますので、割愛いたします。

16ページ目は、30年度の予算において自動車事故被害者救済事業を充実していく、その内容についてのご説明でございます。1つ目が療護施設の拡充であります。現在この地図にございますように、8カ所の療護センターと1カ所の一貫症例研究型委託病床、合わせて9カ所の療護施設が運営されております。被害者の方々に、この地図にない空白地帯にお住まいの方々から、家族を療護施設に預けるにあたって遠隔地ではなかなか行くことはできないという声が上がっております。なかにはお仕事も変え、転居もされ、大変な苦勞をされてご家族の療護をされている方もいらっしゃる場合がございます。この地理的な空白を解消するために、小規模でもいいから空白地域に療護施設を設けてほしいとの声に応え、今回初めて予算を認めていただきまして、まずは1カ所、この療護施設を拡充していくことを考えております。現在公募をかけております。次に2番目が、介護者なき後を見据えた日常生活支援の充実につきましては、これは次のページがございますので割愛いたします。次に再生医療に向けた取り組み、これら3点が今回新たに強化されている施策でございます。

17ページをお開きいただきたいと思います。1点目の小規模な委託病床の地方部へのきめ細かな展開につきましては、先ほど申したとおりでございます。現在5月17日から公募を開始しております。富山、石川、長野の中で1カ所、病院を募集し決定していきたいと考えております。

次に、18ページ目が介護者なき後の救済対策でございます。現在介護料を支給されている世帯の方々に聞き取り調査をいたしますと、重度の後遺障害を抱えておられる方の7

6%の世帯が、親が介護をされている。そして、その介護者の年齢も68%が60歳以上になっています。だんだん介護をされる方の高齢化が問題となってきております。その介護をされている親御さん方が将来介護ができなくなったときに、介護をされている方の将来はどうするのか大変不安であるとお声をいただいております。

そこで、30年度予算におきましては、この介護者なき後に安心して後遺障害を抱えられたご家族をお預かりできるような環境づくりをする観点から、補助制度をつくりました。これは障害者支援施設やグループホームに、一定の重度の後遺障害者の方を受け入れられる介護機器・用具等の導入に係る経費を補助したり、あとは24時間介護をしなければなりませんので、これは呼び水的な措置でもございますが、人材確保に関する経費についてもご支援をすることです。現在こちら6月1日から募集開始をしております。6月22日までの期間で、全国で手を上げていただけるそのような施設について募集をしております。

次に、19ページ目でございます。自動車事故被害者への再生医療の実現性に係る調査です。こちらにも下にIPS細胞を使った再生医療については、かなり大がかりな取り組みが国全体として始まりつつあります。また、実証事例についても、次第に蓄積されてくるであろうと考えておりますが、交通事故の被害者の皆様方からも、是非この再生医療を交通事故の被害者の方々に提供することはできないだろうか、そのような強いお声がありました。

そこで、私どもとして2つ取り組みがございます。1つは、政府全体で現在さまざまな予算をかけて取り組みを開始しております。私どもの交通の分野においても、どのような形でご支援をするのがいいかをまず研究し、かつ医療の進捗レベルについても少し研究をしたいというのがまず1つでございます。もう1つは、後ほどNASVAからもご説明があると思います。実際に札幌医大と提携して、NASVAの療護センターから患者をお送りして治験に協力をする形の取り組みが今始められております。この2つの取り組みをまず開始しているとご報告させていただきたいと思っております。

一旦、私からのご説明はここで切らせていただきます。

#### 【吉永課長】

続きまして、私ども自動車局で取り組んでおりますバス・タクシー・トラックといった事業用自動車の事故防止対策について、ご説明させていただきます。私は安全政策課長を



しております吉永でございます。よろしく申し上げます。私からは運行管理や監査などによりますソフト対策について説明いたします。

資料で言いますと、続いて、21ページをごらんいただきたいと思います。上半分は事業用自動車について取り出した統計でございます。交通事故の件数も、死者数も減少傾向を続けております。平成29年につきましても、その傾向が維持されております。

しかしながら、この統計には出していないのですが、交通死亡事故の件数は実は5年ぶりに増加をしております。また、飲酒の取り締まり件数も、28年までしか数字は出ておりませんが、3年ぶりに増加をしております。私どもが取り組んでおります、この後ご説明申し上げますが、「事業用自動車総合安全プラン2020」、昨年6月に策定したものでございます。この目標年次であります2020年、平成32年に向けまして、さらに飽くことなく取り組みを進めてまいります。

1枚おめくりください。22ページでございます。前身となる計画は10年前に2009年につくった計画でございました。昨年6月に計画をつくり直しました。つまり、計画期間を1年残して前倒しで改定をした計画がこちらでございます。この計画に基づきまして、改めて取り組みを始めたところでございます。中ほどに目標値を掲げております。2020年までに死者数、事故件数、飲酒運転それぞれの目標をモード別に出しまして、6つの施策を重点において取り組みを進めているところでございます。

続きまして、23ページをごらんいただきたいと思います。軽井沢スキーバス事故につきまして、説明をさせていただきます。昨年この会議開催の1カ月後でございました。昨年7月に事故調査委員会によりまして事故原因についての調査報告書が出されました。その際公表もされましたが、概略のご紹介をしたいと思います。

23ページは事故の説明でございます。一昨年1月に碓氷バイパスにおきまして、乗客39名を乗せて走行中の貸切バスが約4メートル下のがけに転落いたしました。乗客13名、運転者、交代運転者の合計15名が亡くなりまして、22名が重症、4名が軽症という大変痛ましい事故でございました。碓氷バイパスの下り坂約1キロ下った地点で発生いたしました。片側1車線、下り勾配の左カーブを走行中に対向車線にはみ出しまして、そのまま道路右側に設置されていたガードレールをなぎ倒し、横転しながら約4メートル下に転落したものでございます。

24ページ、1枚おめくりください。事故調査委員会報告書の抜粋でございます。原因とされましたのは、事故は貸切バスが急な下り勾配の左カーブを、規制速度を超過する時

速約95キロメートルで走行したことにより、カーブを曲がりきれなかったために発生したものと推定されます。本来エンジブレーキを活用して安全な速度で運転すべきところ、十分な制動をしないままハンドル操作中心の走行を続け、車両速度が上昇して車両のコントロールを失ったことが事故の直接的な原因であると考えられる、運転者は事故の16日前に採用されたばかりであったが、事業者は同運転者に健康診断、適性診断を受診させておらず、また、大型バスの運転について5年程度のブランクがあつて、大型バスでの山岳路走行について運転経験、運転技能が十分でなかった可能性があると考えられる、このような運転者に事業者が十分な指導・教育、運転技能の確認をすることなく運行を任せたことが、事故につながった原因であると考えられる、ということとされました。

運行管理者におきましても、運行経路の調査をしないまま、不十分な運行指示書を作成・使用しており、運行前の始業点呼を実施せず、経路や休憩場所の選定が運転者任せになっていたと。事業者はインバウンド観光の増加などでツアーバスの需要が大きく伸びた時期に事業参入しておりました。事業規模の急激な拡大に運転者確保、育成が追いつかず、安全を軽視した事業運営を行ってきたことが、事故につながった背景にあると考えられるという指摘でございました。

再発防止策としましては、貸切バス事業者への対策としまして、運転者の運転能力を見極めた上で運転者に健康診断、適性診断を確実に受診させて、個々の運転者の健康管理に応じた労務管理、運転特性に応じた適切な指導・監督を行い、車両構造や運行経路に応じた安全な運転の方法を教育するなど運転者教育の徹底を図ること。また、運行管理者による点呼の確実な実施、運行指示書による安全な運行に必要な運行指示を徹底すること、またシートベルトの着用を促すよう徹底すべしとされました。

国土交通省の監査制度につきましては充実強化、また、貸切バスの事業許可更新制の導入による安全管理体制のチェック、あるいは民間機関を活用した安全管理状況のチェックなどの提言がございました。

これを受けまして、25ページ目をお開きください。事故を受けまして、自動車局としましては事故5カ月後の一昨年6月、「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を取りまとめました。これは昨年の7月に出ました先ほどの事故調査報告書の提言の内容もカバーしております。具体的内容につきましては、このページにあります5項目を柱とします全85項目でございまして、着実に実施に移しております。さらに推進をしまして、貸切バスの安全確保に万全を期すべく取り組んでいるところでございます。

1 ページおめくりいただいて、26 ページでございます。その総合的な対策のうち、昨年度に施行しました運行管理関係の対策のご紹介でございます。運行管理体制を充実させるための運行管理者の必要選任数の引上げを行いました。また、貸切バス運転者に対するドライブレコーダーを活用した教育指導・監督を義務づけたところでございます。

また、27 ページをごらんいただきます。運行管理の高度化に資する機器などの普及を促進するために、ドライブレコーダーの導入などに対する支援を行ってきております。この27 ページの事業につきましては、自動車事故対策勘定に基づく事業でございます。

続きまして、28 ページをごらんいただきたいと思います。最近の取り組みの紹介でございます。事業用自動車の運転者の健康問題に起因する事故の原因別では脳血管疾患、くも膜下出血や脳梗塞、これが一番多い点に着目した施策でございます。私どもは、この自動車運送事業における脳血管疾患対策ガイドラインを策定しました。この2月に公表をしまして事業者にお示しをしております。

内容としましては、脳血管疾患対策の必要性、正しい理解をしてもらえるように解説をしまして、脳血管疾患の早期発見のための脳検診の活用を呼びかけております。脳検診専門医の受診の結果を踏まえて、運転者に適切に向き合っていただくことを促すものでございます。例えば、脳MRI 検査などの脳検診を受診するなどして早期の発見に努めていただきまして、医師から所見が付された場合は、医師の指導に従って治療と仕事の両立を図るべく、必要な範囲で運転の制限をするなどの就業上の措置を取るよう導く手引書でございます。このガイドラインの活用も事業者呼びかけまして、脳血管疾患を原因とする事故防止の取り組みを促進したいと思っております。

続きまして、29 ページをごらんいただきたいと思います。自動車運送事業者に対しまず行政処分を強化することといたしましたので、ご紹介をいたします。自動車運送事業の運転者は全職業の平均と比較しまして、労働時間が1～2割長く、長時間労働の是正や過労防止が重要な課題となっております。このための1つの施策としまして、今般過労防止関連の違反を防止するために、行政処分の処分量定の引上げを図りまして抑止力を強化しました。

事業用自動車の営業所に監査に入りまして、過労防止という観点で違反の有無を確認する際には、労働時間につきまして定めました乗務時間等告示というルールがございます。このルールに照らして何件違反しているのかによりまして、処分の内容、量定をきめることとしております。ここに処分量定として「何日車」という表示がございます。例えば、

10日車であれば、5日間2台の車を運行停止処分にする、あるいは10日間1台の車を運行停止処分にするという意味でございます。

今般の処分の強化におきましては、過労死に直結するような1カ月当たりの拘束時間の違反、そして休日労働の限度に関する違反、これが確認された場合には、ほかの違反とともに全体の件数をカウントする中でも違反件数としてカウントするとともに、この月間の拘束時間の違反、休日労働の違反だけでも違反件数をカウントします。つまり、ダブルカウントをこの2つの違反についてはするという処分の強化、量定の強化を図りました。また、健康診断の未受診、あるいは社会保険の未加入の違反につきましても、処分量定を倍にしました。

駆け足でございましたが、私からの説明は以上でございます。

#### 【江坂課長】

続きまして、私、技術政策課長の江坂から、30ページにあります高齢運転者による交通事故防止対策に関しましてご説明いたします。

まず、背景等でございます。冒頭小林参事官からお話があったとおり、高齢運転者の事故が最近増えてきています。また、右のボード欄にあるとおり、75歳以上とそれ未満で比べますと、免許人口10万人当たりの死亡事故発生率が高齢者では2倍を超えている大変厳しい状況となっております。また、一昨年来、例えば駐車場の出口で高齢運転者の方がアクセルとブレーキペダルを踏み間違えて急発進をして、前方にいらっしゃる歩行者をなぎ倒してしまい死亡させてしまう大変悲惨な事故が発生し、社会問題となりました。

このようなことを受けまして、一昨年11月に安倍総理から車両の安全対策に関して検討しなさいという指示がありました。それを受けまして、国交省、経産省、警察庁、金融庁の4省庁で関係具体策会議を構成いたしました。車両の先進安全技術、最近普及が始まっておりますが、それに着眼した高齢運転者事故防止対策に関して検討することになったわけでございます。

この検討の結果、昨年3月でございます。この図にあるとおり、自動ブレーキと踏み間違い時の急発進抑止装置が高齢運転者の運転特性を踏まえた場合、事故防止に有効だとなりました。これらを備えたものを「安全運転サポート車」としまして、その普及啓発に官民挙げて取り組むことになりました。なお、この安全運転サポート車に関しましては、自動ブレーキの性能に応じまして、「ベーシック」「ベーシック+」「ワイド」の3ランクに分

かれています。「ワイド」に関しましては、右にありますとおり、車線を逸脱した場合には警報を出す車線逸脱警報装置、さらには、対向車等の状況に応じてライトの上向き・下向きを自動で切り替える先進ライトも備えることとなっております。

この安全運転サポート車に関しましては、一般の方に公募いたしまして愛称をつけました。「セイフティサポートカーS」と、さらに略称として「サポカーS」と愛称をつけまして、現在普及啓発に取り組んでおります。なお、この右のロゴがあります。最近自動車メーカーのテレビCMなどを観ますと、この「サポカーS」のロゴをつけたコマーシャルが流れておりますので、皆さんもご存じかと思えます。なお、このメーカーにお願いしまして、積極的に装備を広げてもらっている状況であります。また、運転教習所等で一般の方、高齢者の方に来ていただきまして、このような先進装置の体験試乗会も全国各地で展開されているところでございます。

このように普及を促す以上は、一定の性能を確保する必要があります。国土交通省から昨年1月に国連に提案いたしまして、自動ブレーキの国際基準化の検討も始まっております。ただし、この国際基準の策定はどうしても各国意見がぶつかり合いますので、3～4年時間がかかることから、国際基準ができるまでの間、国、国土交通省がメーカーからの申請に応じまして、自動ブレーキなどの先進安全技術の装置について評価をし、その性能を満たしている場合には公表する制度もつくることになりました。この自動ブレーキに関しましては、今年3月にその制度を立ち上げまして、この夏からメーカーの申請に応じて試験を実施、そして年内には結果を公表する予定としております。

さらに、一番下でございます。これはアセスメントの中で行う先進安全装置のメニューを拡充しております。また、これは任意保険になりますが、この1月から自動ブレーキを備えた車に関しては9%の保険料の割引という制度もスタートしております。

次のページをお開きください。先ほどご紹介いたしました自動ブレーキの性能認定制度に関する資料でございます。どのような試験を行うかを説明したものでございます。右の写真にありますとおり、車両を模擬したバルーンと呼ばれる風船のようなものをターゲットとして置きまして、それに向かって試験車両を50キロで走行させます。このターゲットに関しましては、静止した状態、そして20キロで徐行している状態両方で行います。静止しているターゲットに関しましては、30キロ以上の減速自動ブレーキがかかること、また20キロで移動しているターゲットに関しては、ぶつからないことが性能要件になります。さらに、自動ブレーキが作動する0.8秒前までに警報を出して、まず運転者にブレ

一キ操作を促すことも要件としております。

以上が、説明となります。

#### 【小林参事官】

再び参事官の小林でございます。次に、32ページから無保険車対策・政府保障事業の実施状況についてご報告いたします。

33ページをお開きください。無保険車対策であります。無保険であるということは四輪車の場合無車検車ともなり、現在まだまだ相当数あります。さまざまな取り締まり活動または保険に加入するための督促、こうした活動をしております。29年度の主な取り組みであります。下に書いてありますが、街頭取り締まり、通報窓口への通報です。さらには、はがきの発送で58,000枚と書いてありますが、これは軽二輪・原付です。四輪車に対してもこれは無車検ということで、車検担当課から相当数の督促はがきを送っております。

さらに一番下に参考と書いております。ナンバー読取装置を新しく導入しました。走行している車両に対してカメラを向けて、そのカメラの前を通った車が車検を通っているかどうかこれをデータと照合して、車検を通っていないということでありますと前方で警察官とともに国交省の担当者がおり取締ります。必要な措置として、車検や自賠責保険がなければその場で車を取り上げて動けないようにする。このような措置を行っております。全国5カ所、平成29年度については試行でやりまして、600から800台を取り締まりました。そのうち一、二台が無車検、無保険車でした。今後、30年度はこの機械の台数を10台に増やして、各地で取り締まり活動をしていこうと考えております。

34ページが政府保障事業の実施状況についてであります。まず、無保険車のひき逃げによって被害を受けた方に対しては、自賠責保険の支払いができません。自賠責保険に代わって国が損害のてん補を行っております。この件数については下にございます。27年度から29年度の3年間ありますが、次第に件数は減ってきております。29年度は受付件数993件、支払い件数711件でございました。これで無保険車の方、またはひき逃げの犯人がわかった場合については債権の取立て、支払った補償金について回収業務も行っております。

次に、35ページであります。こちら最近の動きで1つご紹介させていただきます。自動運転における自動車損害賠償責任のあり方を研究いたしましたので、ご報告いたします。

現在自動運転の実用化、そして普及に向けて政府全体でさまざまな制度面での検討が行われております。安全基準や実証実験を容易にするための制度面での対応、または民事上の責任、または刑事上の責任、さらには交通ルールのあり方をどうすべきかについて検討が行われております。私どもにおきましては、損害賠償責任で自賠責での対応をどのようにするかという観点から研究会を開催してまいりました。今日ご出席されております古笛先生、福田先生、藤田先生、藤村先生にはメンバーとなっていただきまして、6回の委員会を開催し一定の結論を得ました。

37ページをお開きいただきたいと思います。ほんの簡単にさわりだけご報告させていただきます。自動運転時代と言いましても、政府全体としては2020年から2025年をターゲットとした制度をどうすべきか、という検討がなされております。その期間において、自動運転中に事故が起きた場合に誰の責任になるのかという論点が一番大きなポイントでございます。結論から申しますと、現在「運行供用者責任」というものがございます。これは車の保有者が自賠責保険に入って、その本人が運転しなくてもその保険による被害者救済がなされることがございます。こうした運行供用者責任というフレーム自体については、現状どおり変えなくてもいいだろうと結論づけております。ただし、自動運転時代になって、車に原因がある可能性もございます。一定の記録装置の義務づけなどのあり方や、保険会社と自動車メーカーの間でどのように求償をしていくのか。または原因究明はどうあるべきなのか。こうしたポイントについて、引き続き検討していくことが宿題となっております。

もう1つは、ハッキングによって事故が起きた場合どうなるのかでございます。ハッキングは、現在盗難車については保有者の責任を問うことはなかなか難しいので、政府保障事業で対応しております。ハッキングについては、基本的に盗難車と同様に政府保障事業で対応すべきであろう。ただ、盗難車でもコンビニの前の駐車場に鍵をつけっぱなしで車を離れたような場合、運行している方に責任を問うこともございます。このようなことがハッキングの場合で言いますと、重大なソフトを変更しなかったなどそういったことがある場合については、保障事業でも保障されないケースがあります。こうした内容について、4月に公表されました政府の制度整備大綱についても、その趣旨について盛り込んでおります。

以上、資料についてのご説明です。最後に、冒頭にごございました繰戻しの関係についてもう1つふれさせていただきます。30年度23.2億円の繰戻しがなされました。31年

度以降どのようにするか。現在1,700億円余りあるこの特別会計をしっかりと維持して、被害者救済対策をしっかりと永続、継続していくことのためには、引き続き継続的な繰戻しを求めていくことと、大きな取り崩しを現在行っておりますので、更なる繰戻し額の増額もしっかり協議していかなければならないだろうと考えております。ここまで述べさせていただきます。

以上です。

**【藤田座長】**

ありがとうございました。それでは、ただいまの事務局の説明について、ご質問、ご意見等がございましたら、お願いいたします。どうぞ。

**【天野委員】**

読売新聞の天野と申します。大変わかりやすいご説明をいただきましてありがとうございました。私からは2点要望と言いますか、感想を申し上げたいと思います。

1点目は、毎年こちらで話題になります特別会計の繰戻しの話です。15年ぶりでしょうか。23億円の繰戻しが30年度予算でされるということですので、これは国交省のご担当の皆様のご尽力、頑張りがあったということだと思います。そのご努力にまず感謝を申し上げたいと思います。

ただ、いま最後にお話いただきましたが、まだこの規模ですと特別会計の持続性や被害者保護事業の将来にわたる継続性は、十分に担保される水準とはまだいい切れないかと思われま。今回繰戻しが実現したことは、今回の覚書の新たな文言を見ましても財政当局にもそれなりに問題意識を持っていただけたと思います。いまお話もいただきましたが、国交省の皆様にはさらにご努力を続けていただいて、事業の安定をしっかりと確立していただければと思います。

それから、もう1つは療護施設の拡充と介護なき後を見据えた日常生活支援のお話です。これはご説明にもありましたように、地方部での小規模の委託病床の一層の拡大や、日常生活支援について言えば、受入れ事業所への支援制度の周知徹底、そういったことを進めていただいて制度の一層の活用を図って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。その他何かありますでしょうか。はい、どうぞ。

【堀野委員】

神奈川大学の堀野と申します。とてもわかりやすい説明をありがとうございます。私も2つあります。

1つは、資料の30ページです。高齢運転者の事故防止対策です。実は、ほぼ連日のようにマスコミで高齢運転者の操作ミスが原因と思われるような事故報道があります。私はずっとこの去る5年間ぐらい報道に結構着目して、毎回精読したり、あるいは一生懸命テレビ報道などを観ています。ところが、気付いた共通点は、どれ1つ取りましても、当該高齢者が運転していた自動車にドライブレコーダーがついていたと言う報道は皆無です。

それで、今日のご説明でもハイテクノロジーを使った自動ブレーキなどの説明はいただきました。それはそれで大変歓迎すべきことなのですが、ハイテクを捨象してでも、単純に、例えば65歳以上の方が運転する車両には必ずドライブレコーダーをつけましょうと提案したいのです。法律で貸切バスには装着が義務づけられました。同じモードでマイカーの高齢ドライバーに装着義務づけまでは結構ハードルが高いかと思いますが、方向としては運転者に安心して運転を続けたかったら自己責任として、せめてドライブレコーダーぐらいつけましょうと提案しませんか。そういうことを国交省さんから背中を押す、あるいは義務づける方向の法整備の準備、そういうことを少し検討していただきたいのです。如何でしょうか。

私は、たまたまドライブレコーダー協議会初代会長を拝命し、2年任期で今3期目ですが、引き続き理事を拝命しております。ドライブレコーダー協議会としても、高齢ドライバーへの装着義務づけ方向で内部でいま検討しているところです。と言うわけで、官民一心同体でやれば良いというのが私の提案・希望でございます。この種の家をご検討されているかどうか、江坂さんからご説明があればありがたいです。

2つ目は資料33ページの、毎年この会議で話題に出る例の無保険車対策です。毎回細かいデータの説明を伺うのですが、そもそもなぜ二輪車にだけ無保険車が多いのか、その根本的な理由を検証して解明したほうが早いと思いました。私は、数年前に、委員を拝命している3大学の学生協力ということで、私の神奈川大学も協力させていただきました。そのとき、国交省の方が大学のお見えになりましたので、私はたまたま大学当局と同席さ

せていただきました。そのインターフェイスに関わった経験を申します。私が横から見ました実態として、学生が通学で使っている二輪車に関して、保険に関する意識が全然ない、と言うか、非常に希薄です。そこで大学教育の一環として、二輪車で通学するときの安全担保は、成人として自己責任の社会的責任である認識を大学当局に教育してもらうことを、私はそのとき要望しました。二輪車無保険車の方は学生の他に主婦が多いと伺っています。だから、二輪車を買うときや二輪車の運転を始めるそのタイミングで保険に入ることの意義を、何らかの形で周知徹底していただく方策が、意外と急がば回れで、近道かもしれないと最近思うようになりました。取り締まり強化、自動検知で、カメラでやるのも良いでしょうが、根本的に意識改革も対策の一環としてご検討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。江坂課長、お願いします。

**【江坂課長】**

ご指摘ありがとうございます。ドライブレコーダーに関しましては、装着いたしますと安全意識が向上することで、安全運転につながる安全効果も確認されております。高齢ドライバーに関しましては、意識向上の観点からも装備を義務づけるべきではないかというごもっともなご意見と思います。問題は、その保安基準でいろいろ装備の義務づけをしています。なかなか運転ドライバーの特性に応じて、その義務づけを変えることが非常に難しいところが課題としてございます。

ただし、この高齢運転者事故防止対策に関しましては、現在警察庁で運転免許制度のあり方検討会を開いております。例えば、高齢運転者に関しては運転する地域を限定する、時間帯を夜間はだめ昼だけに限定する、さらには先進技術を備えた車だけ運転できるようにするなど、いろいろなアイデアが現在出されております。この運転免許制度のあり方検討会の中で、このドライブレコーダーの活用もメニューとしてできないかについて、私は警察庁と連携してよく相談しております。今日いただいたご意見を警察庁に伝えまして、今後ドライブレコーダーの実現についていろいろ勉強していきたいと思っております。

**【堀野委員】**

よろしく申し上げます。

**【小林参事官】**

まず、先ほど天野委員からいただきましたご意見に対しても、繰戻しについて31年度以降の繰戻しの引き続きの継続、そしてこの積立金がしっかり継続できるような、永続していけるような協議をしっかりと行っていきたいと考えております。

また、療護センターまたは施設に関して周知などがございます。現在厚生労働省とも協力して、今回の介護なき後の取り組みに関しましても広く周知していきたい、また、募集にあたってもご協力をいただくことになっております。しっかりと連携していきたいと思っております。

また、無保険車の関係です。特に、原付などについては、保険が四輪車の場合は車検制度とリンクしているのでよりチェックはしやすいのですが、なかなか車検制度という区切りのない中で、いつの間にか無保険になっているケースがあると考えております。販売のときに徹底をすべきだ、意識を強化すべきだというお話につきましては、数年前から全国オートバイ協同組合連合会などともいろいろ議論させていただいて、しっかりと販売のときにそういうものを徹底する、またはご指導いただく形をお願いしています。まだまだ利用者の方の意識の希薄という部分はもうおっしゃるとおりだと思います。引き続きいろいろな形で知恵を出していきたいと思っております。多分キャンペーンだけに終わらず、もう少し実質的にできないか考えていきたいと思っております。

**【藤田座長】**

よろしいでしょうか。そのほかご質問、ご意見ございますか。藤村委員。

**【藤村委員】**

繰戻しの件に関して9ページです。22年と25年両方の覚書に存在しますが、一番下の「予期しない資金手当の必要が生じると見込まれる場合には、早く戻してもらおう」という表現があります。この「予期しない資金手当の必要が生じると見込まれる場合」というのは、どういう場合を想定しておられるのか。

幾つか質問がございますが、まとめて申し上げますと、今度は12ページです。保険会

社とJA共済の対策の中で、事故防止対策として高齢運転者の運転認知障害の早期発見事業、JA共済でもシルバー世代向けの自動車安全運転診断の実施等、認知・判断機能、運転に必要な動体視力等を診断する機器の導入というものがあまして、非常に共通した内容が予想されるわけです。これは保険会社とJA共済でそれぞれ別個に行われるのか、あるいは連携して行われる予定であるのか、教えていただければと思います。

それから、次は15ページです。被害者救済対策の意見交換会の取り組みの方向性の中に示されております1番目、あるいは2番目にも関係するかもしれません。ここでは「被害者等が自治体各種相談支援窓口等において」という表現がありますから、これは被害者あるいはその周囲の人が、自らこういう各窓口に出向いて相談することを想定していらっしゃるように思われるわけです。しかし、被害者等が自らこういう窓口を探して具体的な相談に臨むというのは、場合によっては、大きな困難を伴うことも少なくないと思われます。そこで、被害者等が自ら出向くのではなくて、ワンストップ電話と申しましょうか。とにかく事故が起きて被害者になった場合には、とりあえずここに電話してくださいという場所を設ける、そこで電話を受けて、その被害者の状況がどういう内容ですかということを受け止めて、では、あなたの場合にはここにまた連絡してくださいと、こういうことができないだろうと思われる。そうしますと、2番目の情報提供の充実にしても、いろいろな機関があるわけですが、被害者がこういう場合にはこういうところに行きましょう、行ってくださいという前に、そこの最初の受け入れ先である電話をしたところで、「あなたの場合には、こういうところがありますからここに行ってください」ということができれば、1番と2番両方の要請を満たすことができる可能性が高いのではないかと思います。そういう可能性があるかどうか、ご検討いただければと思います。

それから、もう1つです。政府保障事業の関係で34ページです。各年度を見ますと、受付件数と支払件数が違っておまして、受けつけた全件について支払っているわけではない。これは受けつけたけれども支払われなかったのはどういう事情、理由によるものかを教えていただければと思います。

以上です。

**【藤田座長】**

4点質問がありましたので、答えをお願いします。

## 【小林参事官】

まず、1点目です。予期せぬ、というこの覚書の一番下のところです。これはセーフティーネットとして置いています。これはなかなか通常起きにくいのですが、どうも想定外の大変な支出を伴うような場合についての規定であります。具体的にどういう場合ということは、そこは具体的には想定はしておりません。ただ、何事が起こるかわからないときに柔軟性がないと、予算が尽きてしまう可能性があります。そのための規定でございます。

次に、15ページの被害者のワンストップ化というお話がありました。おっしゃるとおりであります。交通事故に遭われた方が、特に人身事故の場合ですと警察に最初にお世話になって、場合によっては保険会社、相手側の保険会社との対応が始まるわけでございます。その中で自分がどのようにしたらいいのか、治療をしっかり受けることができるのか、大変ご不安な状況にあるのが現実です。

私どももいろいろパンフレットを作ったり、いろいろな情報提供をしていますが、現実問題でなかなか全員の方にいきわたっているとは残念ながら思えないところがございます。自分自身の経験でもそのように感じる場合がございます。そのワンストップと申しますか、必ず最初に相談をすべきところはどこなのか。どのように対応していくと安心した被害救済を受けられるのか。こうしたものの提供につきましては、第一に警察と保険会社にもう少し具体的をお願いをしていかなければいけないところもあると思いつつながら、私どもの情報発信がまだ足りていないところもあるので、現在まだ検討しているところでございます。

ただし、媒体としてはインターネットやパンフレット、先ほど10万枚ぐらい刷って各地にお配りをしています。それがいかに手に渡るかというところの問題であると思えます。インターネットを見ても、交通事故対応を見てもものすごくたくさん情報が出てきて、弁護士さんの事務所の宣伝がいっぱい出てきます。なかなか公共的なサービスの部分にたどり着くのはたいへんに四苦八苦します。何とかならないだろうかと、私は問題意識を持っています。今後とも取り組ませていただきたいと思います。と思っています。

最後に、保障事業の関係です。こちらについては申請があつて実際の審査をする中で、過失の認定もあるでしょうし、あとは事故の支払いに足るべきかどうか。当然自賠責の場合もしっかり審査をしてお支払いを決めていくので、そうした審査の過程でもって事実関係の確認も含めて、お支払いに至らないケースもあると考えております。

**【藤田座長】**

ありがとうございました。2番目にご質問いただいた保険会社とJAが共同でやれるかという話につきましては、2番目の議題で説明させていただいた後でお答えさせていただければと思います。

よろしいですか。そのほか質問、ご意見ございましたら。

**【秋田委員】**

日本自動車会議所でございます。まずもって、平成30年度政府予算における一般会計から自動車安全特別会計への23.2億円の繰戻しの実現は、何度も出ましたように15年ぶりの返済再開でございます。関係の皆様粘り強い取り組みと財務当局の深いご理解の賜物と、心から改めて御礼を申し上げます。ただし、これもたびたび出ておりますが、いまだに自賠責積立金約6,000億円が一般会計に残ったままでございます。昨年実現した繰戻しをテコに、繰戻しをさらに継続、拡大し被害者救済事業の安定的、持続的拡充を確固たるものとしていただきたいと思いますと考えております。

私どもは、自動車損害賠償保障制度を考える会を催しております。本日出席の福田先生を座長ということで、自動車会議所、あるいは家族会の桑山さん、自動車連盟の矢代会長、自動車総連の高倉さんなどが呼びかけになって、いろいろと活動しております。本年も9月にシンポジウムを予定しております。これで社会的に、さらにこの問題のアピールをしていこうと取り組みを計画しているところでございます。こういった考える会等を核にして、ご関係の皆様と力を合わせて取り組みを我々自動車会議所としても推進してまいりますので、是非ご支援・ご協力をいただきながら目標の実現に向けてよろしくお願ひしたいと思います。

以上でございます。

**【藤田座長】**

ありがとうございます。ご意見とシンポジウムのご紹介ありがとうございました。そのほか何かありますか。堀野委員、どうぞ。

## 【堀野委員】

もう1回、神奈川大学の堀野です。軽井沢バス事故の対策については、先ほどご説明いただいていたのですが、もう少し強調してほしいと思うところが、25ページの監査等の実効性の向上で、10項目のうちそこに2項目が掲げられております。第1項目に「監査対象の重点化による国の監査業務の見直し」という表現で終わっています。具体的にどういうことを意味していらっしゃるか、補足説明してほしい。

その理由は、実は24ページにあります国土交通省の中に置かれました事故調査委員会の報告書の内容不足を指摘させて頂きたいのです。私は、ある通信社の取材で、一晩でこれを読んで翌朝にコメントを求められ精読して感じたのが、この監査業務についてこの報告書では一切触れていなかった点です。因みに、私の辛口コメントは地方3紙に全文掲載されました。

ところが、いろいろな報道で判明したのですが、実はこのバス会社は1年前に監査を1回受けています。それが一般監査でした。そこで3項目の行政違反があるということで、それがなんと1年掛かってちょうど事故の起こる3日前に実施するような段取りになっていました。ところが事故が起こった途端に強制監査に入りましたら、事故直後のわずか2日か3日で、なんと10倍の30数項目の行政違反が見つかったわけです。

それで私は、国土交通省が公開されていらっしゃる監査の中身について自分でチェックしました。そしたら、一般監査と強制監査は非常に融通の利いた流動的な仕切りになっていて、つまり一般監査に行った監査官が場合によっては強制監査に切り替えることができるような制度になっています。なぜこの事故を起こしたバス会社に対して、そういう配慮が行き届かなかったかがずっと疑問でありました。

ここに「見直し」という非常にゆるい表現ですが、具体的にどういうことを想定していらっしゃるのか。私は、監査官にある一定の問題意識を持っていただいて、もしこのバス会社も一般監査から強制監査に切り替えていたら、あの悲惨な事故は未然に防げたのではないかと思っています。つまり、技術的な対策ではなくて、こういう行政が持っている良い意味での権限を發揮していただいて、事前に悪質な業者の事故の芽を摘む。そういう取り組みが事故防止・再発防止に非常に有効である事を皆様と共に再確認したいのです。ドライブレコーダー装着と有効活用を義務づけられましたが、それはそれで意味はあるのですが、並行してこういう行政当局が持っている権限を良い意味で健全な使い方でも發揮していただくと、次の再発防止に極めて有効につながると思っています。ここの「見

直し」という表現は、私にはやや甘いと思ったものですから、どういう内容かを含めてご説明、補足をいただければありがたいと思います。

【藤田座長】

では、吉永課長からお願いします。

【吉永課長】

堀野先生、ご指摘ありがとうございます。ここで言うております監査業務の見直し、特に先生からご指摘のあった点から申し上げます。大きく変えたのが、まず監査に入りまして違反が確認された場合につきましては、処分まではどうしても数カ月、時間がかかり得るものです。まずは、違法状態を改善することに主眼をおきまして、貸切バスについて30日以内にその違法状態を改善すべし、とその場で事業者と確認をし合い、30日以内にまた監査に入り確認をします。まずは、違法状態の改善をとにかく優先する制度に変えたところでございます。

処分自体もできるだけ早くすべくメリハリをつけました。メリハリと言いますのは、民間の機関、即ち適正化機関と役割分担をします。まずは違法状態については民間の適正化機関によって巡回指導をしてもらって指摘をし、特に悪質なものについては国が監査に入って、特に厳しく処分をするような適正化機関との役割分担も導入をしました。

また、監査に入りました際に、非常にこれは悪質な違反だと、例えば運行管理者を選任していない、といった悪質な違反が確認された場合には、その場で直ちに車両の運行停止処分を図る。あるいは、一発で事業の許可の取り消しをすることも導入をしました。

見直し自体ではございませんが、また監査体制も強化すべく要員の確保に努めております。なかなか国の定員事情が厳しい中ではございますが、この15年で監査要員を順次増やしてきておりまして、15年前に比べて現在約4倍の400数十名体制に全国でなっております。特に、またこの軽井沢の貸切バスの事故の後でございますが、40数名の監査要員の増員も図りました。

以上でお答えになりましたでしょうか。



**【堀野委員】**

つまり、一般監査で入ってぱっと強制監査に切り替えられますか。実務上そこはどうか。実務的に一般監査に入ったけれども、いまおっしゃったように違反が悪質であれば強制監査に切り替えて、つまり一般監査で3項目しか挙げなかったのが、強制監査で10倍以上になっています。それが私は非常に不思議に思ったものですから。臨機応変に現場の判断で強制監査にぱっと切り替えてしまえば、業務停止の実行が出来たのではないかと私は今思いました。その辺はいかがですか。

**【吉永課長】**

切り替えるということも、もちろんあり得ます。しかしながら、当該事業者との関係で申しますと、事故の1年前に入りましたのは新規参入直後の一般監査でございました。通例監査につきましては、重大な事故を起こした場合を監査の端緒として、違法状態の確認をいたします。それとは別の監査の端緒といたしまして、貸切バスにつきましては、相当程度新規参入というものが随時ございます。そうした新規参入の後に、なるべく早い段階で違法状態の確認の有無をさせていただきます。これは事故が起きていなくとも監査に入る、ということでございます。その際に違反があれば当然指摘をいたします。従いまして、新規参入時の監査の場合には、監査・チェックする項目が限られていることは、現実の問題としてございます。

**【堀野委員】**

わかりました。どうもありがとうございました。

**【藤田座長】**

どうぞ。

**【赤塚委員】**

赤塚でございます。被害者救済対策に係る意見交換会についての意見です。先ほど国交省資料の15ページになります。これに基づきまして先ほどたいへん明快にご説明いただきました。今後の取り組みの方向性につきましては、①から④まで整理しておりますが、①、②について先ほどいただいたご意見、これはもっともなことだと思います。こういう

ことについては、意見交換会の中で話題になっていないことではないです。そして少し進んでいる、人と事業者と関係機関をどこが結ぶかも含めて、まだまだ十分ではないのですが、先ほど国交省としての取り組みについてご説明がありました。NASVAがここに入って、いろいろな繋ぎの役割を果たして、できるところから進めていることもあわせて申し上げておきたいと思います。

それで、①から③とあるわけですが、④には新制度の充実に向けた取り組みで、交通事故に遭われた方あるいは、その家族の方たちが、もしご家族や介護にあたる方がいらっしゃらなくても安心できるような状況をつくる。地域で安心して暮らすことができる状況をつくることに向けての意見交換でございます。少しずつ進んでいると思います。④には今年度新しく始まった事業、それからその最後のところには新たな課題などが載っております。しかし、先ほどご意見がありましたように、①、②のところ、ワンストップにはできないですか、被害に遭われたときにどこに行くと次につながっていくのですかと、そこまで行くと良いとつくづく思うところです。

とにかく、③の枠の最後でございます。これは昨年も申し上げたことです。被害に遭われた方たちが、在宅生活ができるように社会資源の実態、被害者のニーズについて、丁寧に把握して継続的に取り組んでいく、このための意見交換をする。ここがベースであろうと思っております。平成30年度もそういうことで意見交換会が続けられたら良いと思っております。

続けて、今日1つお願いと言いますか、もう1つ意見です。参考資料2の②、ここに平成30年度自賠責保険運用益拠出事業、この資料がついております。これをめくっていただきますと、4枚目になるでしょうか。自動車事故被害者対策でさまざまな事業への支援や、あるいは研究への助成、これがここに書かれております。これを拝見していきますと、まさにこれは現在の課題であり、意見交換会の中でも話題になっていることです。是非こうしたことの成果、それから、どのように今後これを事業あるいは施策に反映したら良いかについて、是非皆にわかるように公表していただきたいと、これはお願いをしておきたいと思っております。是非これは重なっているものですから、また参考にさせていただいて、いろいろと考えていきたいと思っております。

以上です。

【藤田座長】

どうもありがとうございました。その他何かございますか。はい。

【徳政委員】

初めて発言をさせていただきます。NPO法人日本頸髄損傷LifeNetの徳政と申します。

運行管理者のことで、私は、実は自動車事故対策機構さんの運行管理者講習でもう6年になりますか、ずっと自動車事故被害者の声ということで、お話をさせてもらっています。おそらく全国でも、私は広島が本部なものですから、中国管内でしかこれまでに講習をしておらず、昨年に関しては神奈川まで来て1回させてもらいました。

そういったことをしてきて、このところいつも講習で言うのが「現在、講習は自動車学校でもできるようになっていますが、被害者の声が聞けるのはここしかないです」ということです。自分で言うのも何ですが、非常に反響があり、私は脊髄損傷ですが脊髄損傷の話ではなく、いろいろなところで出会った脳損傷の方や遷延性意識障害の方、あるいはお亡くなりになられたご家族の方の話を交えて実際にお話をする中で、「今後参考になった」あるいは「基礎講習であれば運行管理の重要性を強く感じました」、あるいは強制処分をしてしまった特別講習などでも「再認識をさせてもらいました」という声を実際には聞いております。

そういったことを現在では残念ながら中国管内が中心で、それ以上にはまだ広がってきていない。話せる者はたくさんいると思います。ちょうど私と山口に1人だけ、今はたった2人です。そういったことを話せる機会を増やしていくことで、こういう事故や飲酒運転であったり、これらがほぼゼロに近づいてくる。当事者の声あるいはそのご家族の声は非常に重たいものがあります。そういった機会を作っていけるような体制が今後もっとできあがってくればいいと思います。意見でも何でもないので、そのようなことをNASVAさんと一緒にしているというご報告です。

以上です。

**【藤田座長】**

どうもありがとうございました。ほかにご意見やご質問はございますか。それでは概ね議論がされたものと思いますので、この辺りで議題1については終了させていただいてよろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、続きまして、議題2としまして、独立行政法人自動車事故対策機構から資料のご説明をお願いします。この黄色い資料です。お願いします。

**【野澤理事】**

自動車事故対策機構NASVAで理事をしております野澤と申します。先ほどからNASVAに対しまして、非常に熱い期待を寄せられておりますご意見を賜りましたことを、この場を借りましてまずもって感謝申し上げます。黄色い資料につきまして説明させていただきます。

まず、1ページ目をめくっていただき、2ページ目でございます。NASVAの第四期中期計画の概要となっております。実は、29年度昨年度から新しい中期計画期間となっております、今年度は2年目になります。現在6月末の国土交通省への提出に向けまして、29年度の業務実績報告書をまとめているところでございます。

資料の緑色の欄はNASVAの果たすべき役割でございます。「自動車の輸送の安全の確保のための安全指導業務」、「自動車事故被害者等への被害者援護業務」、それから「自動車の事故発生の防止や被害の軽減を進めるための自動車アセスメント情報提供業務」の3つの業務を一体的に現在実施しております。これらによりまして、自動車事故の発生防止と被害者の保護を増進することにより、安全・安心な車社会が実現することを目的に日々業務を行っております。

「業務の質の向上」と「業務運営の効率化」と、中期計画においては2つの柱がございます。まず、真ん中の質の向上のところ、左側からご説明しますと、先ほどお話がございましたが、自動車の安全指導業務の関係では一番上の丸です。我々は全国50カ所の支所がございます。そこを使いまして、事業用自動車の主として運行管理者を対象にした指導講習や、事業用自動車のドライバーの適性診断という安全指導業務をユニバーサルに、全都道府県で提供していくことを行っております。

2つ目の丸、民間参入の促進でございます。同事業の民間参入に関しましては、必要となる研修などをNASVAで実施をしております、民間参入を支援していくこととして

おります。3つ目の丸でございます。運輸安全マネジメントにつきまして、NASVAでもその評価を実施しており、制度の浸透・定着を図っております。最後の丸の安全対策の強化、これは国土交通省様から先ほどご説明がございました。一昨年の軽井沢のスキーバス事故を受けまして、道路運送法の改正がございました。そこで、貸切バスの適正化機関による巡回指導が始まりました。NASVAにおいても適正化機関様からの要請を受けまして、巡回指導の実施支援等を行っております。

真ん中の囲みの被害者援護業務につきましては、今年1月から愛知県の藤田保健衛生大学病院に委託をしまして、急性期～慢性期と連続して臨床研究を行い、成果を普及させることを目的に、一貫症例研究型の委託病床を設置・運営しております。その下のポツで、療護センターなどへの入院希望の患者の方の待機時間短縮に向けた検討や、療護施設全般の今後のあり方につきましても検討していこうとしております。

次の下の丸の、重度後遺障害者に対する支援の強化でございます。障害者とそのご家族の精神的支援を目的としました訪問支援を実施しております。介護料受給者の60%以上の訪問を目指し、また新規は100%訪問することといたしております。介護者なき後に関しましては、NASVAのホームページに重度後遺障害者の入所及びショートステイが考えられる施設などの情報提供に関するページを設けました。先ほど赤塚先生からお話がありましたが、国土交通省様が調査した地域について情報提供を開始したところでございます。

次に、右側の自動車アセスメントの欄でございます。上の丸ですが、国土交通省様が定めますロードマップに基づきまして、技術の進展により新たに実用化された安全性能の高い装置などにつきましても新たな評価項目に加え、既存の評価項目につきましても重視していこうとしております。

さらにその下のポツでございます。このアセスメントでは、車を買おうとするときに対象の車にアセスメント評価があることを知っていただくことが望ましいので、新車での普及率80%以上を目指すこととしております。また、チラシやパンフレットを活用した広報活動も全国の50の支所で実施していくこととしております。

下の囲みの業務運営の効率化でございます。一般管理費で15%以上、業務経費で10%以上の削減を目標にしております。こちらが現在取り組んでおります第四期中期計画の概要でございます。

続きまして、2ページめくっていただきまして、4ページ目以降で平成30年度におけ

る新たな取り組みとして、予算にも関係がございますが、被害者援護業務と自動車アセスメント情報提供業務の内容につきましてご説明をさせていただきます。

まず、上の被害者援護業務でございます。先ほどの国土交通省様の説明にもございました。地方部を中心とした小規模な療護施設機能委託病床の展開と、自動車事故被害者への再生医療の実現に向けた取り組みについてご説明をさせていただきます。また、自動車アセスメント情報提供業務については、平成30年度は緑の欄でございます。事故削減効果の高い「衝突被害軽減ブレーキ」をはじめ、高齢運転者対策に資する「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」、事故後の救助・救急機関との連携を目的とした「事故自動通報システム」の評価を追加するとともに、衝突安全性能評価については、高齢者に対応する評価方法の変更をしております。これらの点につきましてご説明いたします。

1ページめくっていただきまして、5ページ目でございます。空白地域となっております地方への小規模委託病床の設置について行うものでございます。現在下の図にありますとおり、NASVAの療護施設を全国9カ所に設置しております。ただし、上から2つ目の箱の「課題」に書いてありますとおり、療護施設が地理的に遠いことなどから入院を断念している被害者家族もいる状況でございます。そうした療護施設の空白地域というものの解消について、これを図ってもらいたいとの要望が被害者団体からございました。

そこで、平成30年度予算において、事前にNASVAで感触を探り、需要が見込まれます北陸・中部地域、具体的には緑の富山・石川・長野県のいずれかに、小規模型委託病床を5床を設置することとしております。現在のスケジュールですが、左側の箱の中でございます。明日入札説明会を予定しており、来年1月の業務開始を予定し、鋭意準備を進めているところでございます。

引き続きまして、1ページめくっていただきまして、6ページ目でございます。自動車事故被害者への再生医療の実現に向けた取り組みです。札幌医科大学の本望教授が研究をしております再生医療の取り組みであります「自家骨髄幹細胞静脈注射療法」の治験の活用でございます。現在の研究では脳梗塞や脊髄損傷を対象に治験を行っているところであり、運動機能改善、高次脳機能改善等々の成果が出ているところと伺っております。今後、頭部外傷による慢性期の遷延性意識障害患者にも効果が期待できます。

そこで、札幌医科大学より千葉大学経由で千葉療護センターに対して、当該治験の共同研究についての申し入れがございました。具体的には下の3行にありますとおり、治験を行う患者については、「車椅子で移動可能な比較的症状が安定している」患者を想定してお

ります。NASVAにおいては札幌医科大学への入院患者の移送に関し、千葉療護センターの医師及び看護師が随行するため、それらに必要な経費を負担することとしております。

引き続きまして、1ページめくっていただきます。7ページ以降につきましては、自動車アセスメントの30年度における新たな取り組みを中心にご説明をさせていただきます。

自動車アセスメントは自動車の安全性能を評価しその評価結果を示すことで、より安全な車の「見える化」をするものでございます。その効果として、車のユーザーが車を購入する際にその指標となりますし、自動車メーカーも安全性能について公表されるなら、より安全な車をつくろうと車の安全性自体を底上げしていく、そういった中身の事業でございます。国土交通省様が主体となって実施している事業でございます。国に設けられました自動車アセスメント評価検討会が、自動車アセスメントの枠組み、すなわち黄色の欄の中にありますとおり、「評価すべき装置」、「試験評価方法」、「対象車種」等を決めております。NASVAは、告示においてその実施機関とされており、そこで実際に試験をするときの車の調達、スケジュール調整等々を行っております。

引き続きまして、8ページ目、具体的なアセスメントの話について入らせていただきます。まず、衝突安全性能の評価項目でございます。左側から順に、「フルラップ衝突試験」、「オフセット衝突試験」、「側面衝突試験」という3つの種類の異なる衝突試験を行います。それぞれ衝突実験をした際に中に乗せているダミー、人体の模擬をした人形でございますが、そこに加速系等々いろいろなセンサーをつけまして、その傷害値が計れますので、その結果を公表することとしております。

さらに、乗員保護の関係では左側の一番下でございます。追突されたときのむち打ちといわれる首の障害が非常に大きな問題となっております。そこで、後面衝突頸部保護性能試験というものを行っております。それから、表の右側の歩行者保護性能評価試験では、歩行者の頭部と脚部の評価をしております。これは、頭部が損傷した場合重篤な事故被害者になる可能性があること、また足を損傷した場合車椅子の生活を強いられることが多いということで、頭部と脚部の評価を行っております。なお、衝突安全性能の評価項目については、昨年30年度に拡充したものはございません。

引き続きまして、9ページ目でございます。こちらは、予防安全性能の評価項目でございます。被害者軽減ブレーキ（対歩行者）の評価の欄、上段の真ん中でございます。ここに青の四角で「拡充」と、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」と「高機能前照灯」、下の2つにつきましては「追加」と書いてありますので、この部分を中心に説明させていただきます。

きます。

まず、歩行者に対する被害軽減ブレーキの評価に関しましては、これまで昼間の事故を想定した昼間の環境における評価を行ってまいりました。夜間の歩行者の交通事故が多いことから、今年度より夜間の街灯がある環境の下での試験評価を行うこととしております。次に、ペダル踏み間違い時の抑制装置でございます。装置が増加していることから、これにつきましても評価項目に加えまして、速度の変化率に応じた評価を行うこととしております。3点目として高機能前照灯の評価でございます。これについては装置の有無に応じた評価を予定しております。

引き続きまして、10ページ目でございます。平成30年度から追加されました、事故後の救助・救命機関との連携を目的に装備されている事故自動通報装置の評価に関するものでございます。これには、真ん中の表にございますが、ACNとAACNの2つのタイプがございます。市販されている車に装備されている事故自動通報装置についてどちらに該当するのか、こういった評価をしていくこととしております。

引き続きまして、11ページ目でございます。チャイルドシート性能評価につきましても、衝突時保護性能評価や使用性評価を行っております。この点について今年度拡充したものはございません。

12ページ以降はこれまでのアセスメントと今後についてまとめたロードマップでございます。こちらについては説明を割愛させていただきます。

NASVAからのご報告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、時間も押しておりますが、ただいまの報告、資料について、よろしく申し上げます。

#### 【福井委員】

ご説明いただいた資料の中の10ページです。これのアイデアと言うか、技術に目からうろこが落ちる思いです。このように自動的にどこかの機関に事故の情報がいくのであれば、情報をNASVAももらえるようにしたらいいし、その後NASVAが詳しい情報を取りに行けばいい。重篤であったかどうかなど、軽ければNASVAは今回は関係ないと思えばそれでいいわけです。先ほどからワンストップで相談できるところがほしいという議論がありましたが、まさにここがワンストップへのゲートウェイになる可能性があるの



ではないかと、いまふと思いました。

このような全く、ふとした技術の点から改善されることがきっとあると思います。先ほどの、車検も受けない、保険も無保険などそういう車の問題でも、自動車メーカーが製造するときの技術で、ちょうど車検の時期が来たときに車検を受けたことがわかる証明になる、番号などを入力しない限り、例えばキーがロックされて動かない、ガソリンを入れようと思ったら入らないなど、何かそういうちょっとした信号を、I Cを使うようなところで最初から製造の段階で仕組んでおけば、ビルトインしておけばよい。そうすれば取締りとか巡回とかポスター等に多くのお金を使わなくとも、人力なしでもとてもコストが安くできるかもしれません。

だから、提案ですが、自動車メーカーやこういう技術部門に、ここでずっと話し合われてきたいろいろな無保険・無車検の問題や、事故の際どこに相談していいかわからない問題などをもっと知ってもらうために、そういうものが解決できるかもしれないので、メーカー側との委員会や、この懇談会にもメーカーの人を数社入れるなど、そういうのはどうでしょうか。

#### 【野澤理事】

現状どういったところに通報となっているのかをご説明させていただきます。事故後の救助・救命機関となりますので、多分消防庁様、警察機関に自動的に連絡がされるシステムになっているかと思います。そして、さらにそこから先への展開につきましても、委員がおっしゃるとおり、いろいろな展開の可能性がございます。国土交通省様等と連携をしまして、いろいろ考えていきたいと思えます。

ただ1点だけ現状を申し上げさせていただきますと、これは今わりと高級な車のみの搭載となっておりますので、これを普及させていくことを努力していかなければいけないと思っております。

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。その他……。はい、どうぞ。

### 【古謝委員】

脳外傷友の会の古謝と申します。事故に遭った被害者ですが、いつも皆さんのご支援でとても有り難いことに、このようにこの場所をいただいております。

2 ページですが、被害者援護業務です。重度障害を持たれた方、遷延性意識障害の方、とても大変なのがわかります。ご家族様も大変な思いをされているのですが、ここで重度ではないというか、脳が重度な高次脳機能障害、この方たちも生活していくのがとても大変です。一般就労していてもなかなか理解をいただけなくて、リタイヤされる方が多いです。そういう方たちのための支援も、ここで1つお願いしたいと思います。下に「介護者なき後」ということ、ここも高次脳機能障害の人は一人では絶対暮らしていけないのです。そういうところへの支援も考えていただきたいです。

それと、車に対してのアシストが今いろいろなものができています。事故に遭うのは車だけではないです。自転車の方もとても被害が大きくなります。小さいお子さんの場合はヘルメット着用とはよく言われます。でも、これが中学までは学校でかぶりなさいと言われますが、高校生以降になるとなかなかかぶっていないです。ましてや大人の方、きちんとされている方はヘルメットをかぶるけれども、そうでない方は格好よくしようと思うので、なかなか頭を保護することはされないです。だから、そのところを自動車ばかりではなく、自転車を販売するときに頭を守ることも視野に入れていただいて、支援体制をしていただけたらありがたいと思います。高次脳機能障害でとても苦しんでいる人たちが多いので、そこも1つ考えていただきたいと思います。

### 【藤田座長】

ご意見どうもありがとうございました。

### 【堀野委員】

先ほどの福井委員の質問と関連していますが、10 ページです。ここにACNとAACN、数行の簡単な説明があります。例えば、AACNの途中から「シートベルト着用の有無や多重衝突の有無など重症度判定に必要な情報を通報」とあります。その「必要な情報」の中には、車内乗員の数や受傷度合いが一瞥してわかるような静止画像などは含まれていますか。動画は結構通信が大変だと思うので、せめて静止画ぐらいは入っていますか。

**【森内部長】**

失礼いたします。自動車事故対策機構の自動車アセスメント部長の森内と申します。専門的な質問なので私から解説させていただきます。

今のAACNはアルファベットにしているのですが、Advancedの意味でAが2つ、最初のAはそういう意味です。そのまだ具体的にAACNとは何ですかという定義が法律で明確になっていません。どこまで情報を付加するのかは特段何も決まっています。ただ、この上のACNはあくまでエアバッグが開いたという情報を元に車の位置情報を発信します。さらにそれにプラスした情報が1個でもあれば、基本的にAACNになると。だから、どこまで増やすのというところを逆にハードルを上げてしまうと、普及促進を阻害しかねないところもあります。まだ我々としてはそんなにハードルを上げるつもりはないです。

**【堀野委員】**

ハードルを上げないと言う事ですか。実は私が所属しているドライブレコーダー協議会でも、この自動通報については勉強会を何度かやっており、それなりの知識を授かっています。ドライブレコーダーが前方映像だけではなくて最近、特に貸切バスもそうですが、車内も撮るようになっていきます。運転者がどういう操作をやっていたかが判る。その他の車内映像効用として、通報対象に病院も入っていると思いますが、車内映像が有効に機能すればすぐに救出活動ができて、できるだけ通報-出動時間が短ければ重症患者でも比較的助かる率が高いことが現在わかっています。1分を争うかたちでドクターヘリも含めて救出活動をしよう構えている、だから車内被災状況は文字表示より、画像であれば医師やナースは見れば一発でわかります。

そういう訳で、静止画は最低限度この「必要情報」の中に含まれると我々は理解していました。いまのお話だと、ハードルが上がるから普及が抑制されるといった多少なりともジレンマがあるようなお話ですね。医療活動を開始するにあたって、被災状況のファーストハンドインフォメーションが画像で送られることは必須ではないかと、我々ドライブレコーダー普及促進・推進者は強く認識していたのですが、そうではないですか。

**【江坂課長】**

ご指摘ありがとうございます。実は国土交通省では医工連携ということで医学会、医者の先生方と、自動車工学の先生方が連携して、いかに死亡事故を減らすかについて検討中でございます。この事故通報装置に関しまして、非常に医者の方々の期待度が高い装置となっています。その医工連携の検討の中で、今後AACNとしてどのような機能が必要かについては検討を深めていきたいと思っております。堀野先生がご知見おありならば、また教えていただけましたら、そのあるべき姿について検討を深めていきたいと思っております。

**【堀野委員】**

わかりました。ありがとうございます。

**【桑山委員】**

遷延性家族の会の桑山といいます。6ページですが、再生医療の関係です。昨年度末あたりから札幌への患者さんの搬送が始まっていると聞いております。今年度は何名程度再生医療をされるのか、あるいは今後毎年されていかれるのだと思っております。その成果は、その後リハビリをされると思いますが、2年後ぐらいに成果が出てくると考えたらいいでしょうか。その辺りをお教えてください。

**【藤田座長】**

できるだけ簡潔にお答えいただければと思います。

**【野澤理事】**

3月末に札幌医大に1名の患者の方を移送しております。今年度につきましては、治験前に行う治験患者を選定する事前の検査の対象者として20名程度を予定しております。成果につきましては、鋭意努力して頑張りたいと思っております。

以上でございます。

**【藤田座長】**

あともう1人手を挙げておられました。どうぞ。

**【山根委員】**

いのちのミュージアムの山根と申します。先ほどからいろいろなご意見を聞かせていただきまして、NASVAさんや国交省の方々が皆さんご努力をいただいていることにほんとうに有り難く思っております。私たちいのちのミュージアムは、どちらかと言うと遺族の側です。今日このように事故に遭われた方や遺族など被害者と言われるのですが、被害者にはそのように二手に分かれたりします。

今、車は安全で便利なものになってきました。こちらのページ数でいくと2ページです。2ページに安全な自動車を選択できる環境整備のところに、チラシ・パンフレット等を活用した広報と書いてあります。こちらに、車がとても安全で便利だと書いていただいたのと一緒に、安全だけれどこれも危険をはらんでいること、その危険性も少しくたっていたきたいと希望しております。

もう1点、希望ですが、本日は被害者援護ということでいろいろ皆さんが言ってくださいました。私たち自助グループ、ここに来ている皆はそうなのですが、手弁当でいろいろな方たちの相談を受けています。NASVAさんにも相談窓口があります。厚生労働省にもあります。警察にもあります。全国の被害者支援センターにもあります。ですが、その中で当事者が当事者の声を聞きたいのが圧倒的に多いです。このように手弁当でやっている自助グループが是非NASVAさんの窓口だったり、いろいろな窓口で直接お話ができる、聞ける、相談できることを少し考えていただければ、ご家族の就労支援にもなります。そういうこともこれからは先に考えていただければうれしいと思いますので、一言言わせていただきました。ありがとうございます。

**【藤田座長】**

どうもありがとうございました。そろそろ時間がいっぱいになりつつあるのですが、概ね議論はされたかと思いますが、2点目の議題についてよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

では最後に福田さん、お願いいたします。

**【福田委員】**

先ほど秋田さんから話がありましたが、考える会のシンポジウムを9月10日に開催させていただきます。先生方にご案内させていただきますので、どうぞご参加くださいますようよろしくお願いいたします。

以上です。

**【藤田座長】**

どうもありがとうございました。

**【奥田局長】**

自動車局長の奥田でございます。本日はお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。また、貴重なご意見をたくさん頂戴しまして、ありがとうございます。私としてもいろいろな気づきの貴重なヒントをたくさんいただいたと思っております。

冒頭、保障制度参事官の小林から交通事故の状況をご報告しました。件数、死者数が減少傾向にあるとは言いませても、私どもがやっております被害者救済事業や自己防止対策の必要性はいささかも揺るがないと思っております。今日いただきました貴重なご意見を踏まえながら、また拡充に取り組んでまいりたいと思っております。

そのような中、そういった対策の原資になっております特会の積立金についてもいろいろご心配をいただいております、ありがとうございます。今年度の予算におきまして15年ぶり、わずか23億ではありましたが繰戻しを実現することができたことは関係者の皆様方のご心配に対してお応えする小さな第一歩になったかと思っております。

しかしながら、依然として6,159億円まだ貸した金が残っております。今回覚書におきまして、「事業が安定的、継続的に将来にわたって実施されるよう十分に留意しつつ」という文言を入れさせていただきました。この点については、主計局も十分に理解をしてくれて「今後よく話し合いながら返済を進めていきましょう」と言ってくれています。

私どもといたしましては、繰戻しが続いていっているのは当然のこととして、その額の増額を図っていく努力をしていきたいと思っております。今回もいろいろな方々に応援をいただき、繰戻しを実現しました。引き続き、応援よろしくお願いいたします。

本日はどうも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。

それでは、以上をもちまして本日の議事は終了いたします。議事進行を事務局にお戻し  
します。

**【佐藤課長補佐】**

藤田座長、ありがとうございました。

本日の議事録につきましては、委員の皆様にご確認をいただいた後に速やかに国土交通  
省のホームページにて公開をさせていただきたいと思えます。

それでは、以上をもちまして、平成30年度今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に  
係る懇談会を終了いたします。本日は、お忙しいところご参集いただきましてまことにあ  
りありがとうございました。

— 了 —