

令和元年度 今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会

令和元年6月12日

【佐藤課長補佐】 それでは、定刻でございますので、ただいまから、令和元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をいただきまして、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、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。よろしくお願いたします。

初めに、本懇談会は公開することとしておりまして、本日も報道関係者及び一般の方に傍聴いただいております。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ご了承願います。

続いて、本日の懇談会の資料につきましてお知らせいたします。本日の懇談会はペーパーレスにて行うこととしておりまして、お手元にあります配席図及び出席者一覧以外の資料につきましては、お手元にありますタブレットにてご覧いただくこととなりますので、操作方法についてご説明いたします。お手元のタブレットを見ていただきながら説明をお聞きいただければ幸いです。

現在、各委員のタブレットでは、自由に資料を見られるようになっているかと思えます。これらのタブレットにつきまして、今、私が持っているものを親機、皆様のところに置いてあるものを子機と設定してみたいと思えます。今、私が持っているものを親機と設定いたしました。親機、すなわち私が資料をめくりますと、皆様のタブレットもそれに連動するようになります。今、私が親機のタブレットを操作しておりますけれども、皆様のタブレットのほうも私の資料操作に合わせて資料が自動で動いておりますでしょうか。もし、うまく資料が動いていない、先ほどから画面が変わらないということがございましたら、お近くの事務局の者までお問い合わせいただければと思います。

一部のタブレットが私の親機と連動しないようでございますので、当初、私のほうを親機として皆さんと連動するように思っておりましたが、それをやめまして、皆様のほうで説明に合わせておめくりいただくということでよろしくお願したいと思えます。大変申し訳ございません。

また、それ以外でもご使用中、ご不明な点や機器のトラブル等がございましたら、お近くに事務局の者がおりますので、ご遠慮なくお声がけいただければと思います。

続きまして、今回新たに委員になられた方をご紹介させていただきたいと思います。まず、読売新聞東京本社論説委員の佐々木委員でございます。

【佐々木委員】 佐々木です。よろしくお願いいたします。

【佐藤課長補佐】 全国共済農業協同組合連合会常務理事、石戸谷委員でございます。

【石戸谷委員】 石戸谷です。よろしくお願いいたします。

【佐藤課長補佐】 公益財団法人日本医師会常任理事、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】 加えて、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、飯豊委員も新たにご就任をされておりますが、本日はご都合によりご欠席のため、宇田川様及び中田様が代理出席をされております。

また、一般社団法人日本自動車会議所保険委員会委員長、浜島委員も新たにご就任をされておりますが、本日はご都合によりご欠席のため、山岡様が代理出席をされております。

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したいと思います。藤田座長、よろしくお願いいたします。

【藤田座長】 懇談会の座長を務めます藤田です。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、自賠法の第一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、交通事故数は着実に減少しておりますが、4月に豊島区で発生した横断歩道を自転車で渡っていた親子の死亡事故や、先月、大津市で発生した園児らの交通死亡事故など、高齢運転者による事故、子供らが犠牲となる事故が相次いで発生しております。このように、引き続き多くの方々が交通事故による被害を受けており、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という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、それぞれのお取り組みについて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ご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、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、私の挨拶とさせていただきます。

以下、着席して司会をさせていただければと思います。

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よろしくをお願いいたします。

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お願いいたします。それでは、どうぞよろしくお願いいたします。

【小林参事官】 自動車局参事官の小林でございます。まず、お手元の資料、1ページ目を開いていただきますと、1項目目から8項目目までの資料となっております。私からは1から4までの説明を今からさせていただきたいと思っております。

次のページ、まず、交通事故の発生状況等についてということで、さらに次の3ページ目をお開きいただきますと、これまでの歴史的な交通事故の発生状況についてのグラフがございすけれども、既に皆様ご案内のとおり、平成30年中の死者数は3,532人ということで、戦後の最低の数字となっております。交通事故発生件数、負傷者数についても14年連続で減少といった状況になってきているところでございます。

次のページをお開きいただきますと、その一方で、3,532人という死者の数は引き続き、まだまだ大きな数字でございますが、さらに一方、この青のグラフでは、交通事故によって重度の後遺障害を負われた方のグラフとなっておりますけれども、1,700人前後で推移して、これはいまだ減少するに至らないということでございます。これは原因としては、救急技術の発達でありますとか、自動車の性能の向上によりまして、何とか一命をとりとめつつも、重度の後遺障害を負ってしまうという現状がある。これに私どもはしっかり目を向けていかなければならないと考えております。また、この棒グラフでございすけれども、介護料の支給をされている方々の数も引き続き高止まりという状況でございす。こちらについてもしっかり認識していく必要があると考えているところでございます。

次のページでございす。高齢運転者に係る交通事故の現状ということで、先ほど座長からございましたけれども、最近、社会的に大きな影響のある事故が多発しておるところでございす。この高齢運転者に関する事故の状況をグラフ、データで見るとどうなのかということをご説明したいと思ひます。左上、75歳以上の高齢運転者による事故件数、構成比でございす。件数自体は460件前後ということで、大きく伸びているというわけではご

ございませんけれども、交通事故全体が減っていく中で、その構成比というものはだんだん上昇している状況でございます。右のグラフを見ていただきますと、75歳以上の免許保有者数及び構成比の推移ということで、こちらはいずれも上昇しております。若手人口の免許取得者が減ってきているということもございますけれども、75歳以上の方々の運転者の方の比率というものが上がっているということが言えるところでございます。

一方、左下でございますが、75歳以上の免許保有者10万人当たりの死亡事故件数ということで見れば、平成30年で8.2件ということになっておりまして、著しく増えているということではございませんけれども、他の年齢層と比較してもやや高い状況にあるということが言えるところでございます。また、右の死亡事故の人的要因については、操作不適の割合が非常に高いということでもあります。

こうした状況につきまして、政府では今、昨今の事故状況を踏まえた交通安全対策に関する閣僚会議を開いて、政府全体、各省庁連携してさまざまな対策を立てつつあるという状況でございますが、後ほど技術政策課から自動車局での対応についても説明があることとなっております。

次に進ませていただきます。一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し、6ページ目ですけれども、次のページをお開きいただきますと、これは昨年の方懇でもご説明させていただきましたが、自賠責については、過去に再保険事業というものを行っておりまして、そのときに発生した2兆円の運用益がございました。それを再保険制度廃止時に一部はユーザーに還元し、一部は被害者救済対策などに使うということで分配したわけでございますが、一方においてこの制度改正の前、平成6年、7年に一般会計に対して1兆1,200億円の繰り入れをしていた。これが順次戻ってきたわけでございますが、ここ15年ばかり、平成15年を最後に戻ってなくなったということに対して、昨年、30年度の予算編成におきまして15年ぶりの繰戻しというものを認めてもらえたということでございまして、令和元年度予算においては2年連続の繰戻しがなされたということでございます。

次のページをお開きいただけますか。8ページ目。ここにございますように、37億円の繰戻しがなされたところであります。上のほうの四角に細かい数字がいろいろ書いてございますが、37億円。30年に比較して14億円増、1.6倍。そして、この運用益事業の取り崩しをして今、事業を行っているのですけれども、この取り崩す額がやや減少することになったということでございますけれども、この上の四角の最後の5つ目の丸のところ、引き続き取り崩しが毎年発生する。そして、残存額が減少し続けているという状況に鑑みまし

て、大臣間合意に基づいて繰戻しの増額と積立金の取り崩しの着実な縮減を図るということで、令和2年度予算に向けても取り組んでまいりたいと考えてございます。

ここで1つご紹介ですけれども、この繰戻しに当たりましては、自賠制度を考える会という会がございまして、これは今日お越しでいらっしゃいます福田委員を座長として自動車会議所、自動車総連、そして自動車連盟、そして被害者団体の方を中心として、昨年につきましてはシンポジウムを開催して被害者の現状について社会にご理解をいただくような場をつくりましたし、財務大臣及び国交大臣等に対する要請活動もしていただきまして、私もそれを真摯に受けとめて取り組んだということをご紹介させていただきたいと思えます。

次でございます。9ページ目。運用益事業についてですけれども、簡潔にご紹介させていただきたいと思えます。10ページ目は、これまで昭和42年からの運用益を使った事故防止対策、さらに被害者救済対策についての年表がございまして、これはご参考にお示ししているところであります。

次のページ、11ページ目ですけれども、国の運用益事業に加えまして、現在、民間の保険会社、またはJA共済のほうでも運用益事業を行っているということを俯瞰してお示ししているところでございます。これはご参考の資料でございます。

次の12ページ目であります。この国の運用益事業については、被害者救済事業と、そして自動車事故防止事業という2つに大きくジャンルが分かれております。後ほど詳細に説明をいたしますので、簡潔に述べますと、療護施設、高度の脳障害を抱える方々に対する療護、リハビリを行う施設であるとか、短期入院・入所協力事業を行って、被害者の家族の方々のレスパイトに資するような、そのような事業を行っているところでございます。自動車の事故防止に関してはASV、先進自動車の技術を事業用自動車に普及させるための補助でありますとか、自動車アセスメント、または運行管理者が会社における事業の安全運行を確保するための資質向上のための取り組み、このようなことを行っているところでございます。詳細については後ほど出てまいります。

次のページですが、被害者救済対策について少し深く説明してまいりますけれども、私も被害者救済対策を進めるに当たりましては、約3カ月に一度、被害者団体の方々と意見交換をしながら、どのようなニーズがあるのか、どのような課題があるのか、これについて忌憚のないご意見をいただきながら政策の見直し、または新しい政策の拡充などを図っているところでございます。今日お越しの赤塚先生を筆頭といたしましてこのような会議を持

っております。ここに書いてありますのは議論の一部でございますので、ご参考の情報でございます。

次のページ、15ページですけれども、令和元年度における自動車事故被害者救済事業の充実ということで1から4項目目まで示しております。1番目と2番目につきましては、この後、もう少し詳細に述べます。3番目は介護料の充実ということで、重度の後遺障害者の方々の生活を支えるためにさまざまな負担の必要となる項目についてご支援をしている、この介護料について労災保険制度にあわせて引き上げをしたということが令和元年度の内容でございます。もう一つは、再生医療の実現に向けた取り組みについてですが、これはNASVAにおいて、現在、千葉療護センターの患者を中心に取り組んでおります。これはまた後ほどNASVAのほうからご説明があると思います。

次のページ、お願いします。この中で予算面で最近、拡充をして取り組んでいるものとして、1つ目、一貫症例研究型委託病床の設置・運営ですが、これまでの療護施設は慢性期に入ってから患者さんを受け入れて、治療、そしてリハビリを行い、回復を図ってきたのでありますけれども、急性期から一貫して受け入れた場合にはどのような効果が上がるのかということについて取り組みを開始しております。愛知県の藤田医科大学におきましてこの取り組みを開始しており、既にこれまで入院患者延べ7名、退院患者3名。その3名のうち2名が回復をして、いわゆる脱却状況ということで、一番重度の状況から改善したということでございます。また、現在入院している患者のうち、1名も脱却レベルにあるということでございますので、ご報告しておきます。

次に下の段、小規模な療護施設機能委託病床の展開です。これまで療護機能については大都市圏中心、特に太平洋側中心にあったわけではあります、交通事故の重度の後遺障害を抱える方々というのは全国各地におられます。中には大都市圏に家族を預けて、毎週のように家族のお世話をしに来られる。そうすると、仕事もやめ、住居も変えというような環境の方もいらっしゃるということで、ぜひ空白地帯につくってほしいという強い声がありました。そこで、平成30年度の予算におきまして、第1例目を金沢に設けました。5床設けまして、現在、入院を受け付け中でございます。令和元年度におきましても、さらに1カ所5床をつくる予定で、現在、選定のための準備をしているところでございます。

次のページであります。もう一つ、予算面で現在拡充中のものとしていますが、在宅生活支援環境整備事業です。これも重度後遺障害を抱えるご家族の方が、高齢化などによって介護ができなくなる、また、介護をされている方が亡くなってしまったときに、残された家族

をどうしたらいいのかという切実なお声がありまして、これに対して全国の障害者支援施設、またはグループホームに聞きますと、なかなかそういった方々を受け入れていないし、受け入れの環境がないということでございましたので、30年度から補助制度をつくりまして、その施設に対して重度の後遺障害の方々を受け入れる環境、そしてまた人的資源の確保のための支援を行うということを始めしております。その結果、30年度は23施設、元年度につきましても第1次募集が終わり、第2次募集を現在進めているところでございます。

次のページをお開きいただきます。このような支援をすることによって、具体的に障害者支援施設等からもお声をいただいておりますけれども、今まで、例えば車椅子にベッドから移動する際に2～3名の職員で対応していたところ、介護リフトを導入することによって1名で対応ができるようになった。そして、その分、職員がほかの利用者の介護に対応できるようになったとか、介護浴槽を導入することによって、人手の必要であった入浴介助が1名でできるようになったというような声もございます。また、人材雇用につきましては、夜間における配置基準を上回る人員を確保することによって、より細かな支援ができるようになったとか、その分、人的余裕が出ることによって、たんの吸引等の研修に職員を出すことができるようになったと、そのような声もいただいているところでございます。元年度においては30年度の2倍の予算額をつけておりますので、しっかり運用し、効果を上げてまいりたいと考えておるところでございます。

とりあえず私の1から4までの説明はここで終了させていただきます。

【山腰課長】 では、次に、自動車局の安全政策課長の山腰と申します。よろしく願い申し上げます。

ここからは、ページで申しますと20ページ以降でございますけれども、事業用自動車の事故防止対策についてご説明をさせていただきます。座って失礼させていただきます。

まず、この20ページ、これは昨年度もご紹介申し上げたわけでございますけれども、国土交通省では事業用自動車の事故削減の総合的な取り組みということといたしまして、ここにごございます事業用自動車総合安全プラン2020を一昨年の6月に策定しております。このプラン2020におきましては、3つの目標値、すなわち事業用自動車の事故で亡くなる方の数を235人以下、それから事故の件数も2万3,100件以下、飲酒運転ゼロ、これらは前身のプラン2009より目標を高く掲げることにしております、各モードごとに個別に目標も設定されております。その目標の達成のために、1から6までの6つの重点施策を行政、業界、それから利用者の皆様と一体となって推進をしているところでござい

す。

次の21ページ、交通事故の件数の推移でございますけれども、まず、この左のグラフのほうは、黒い折れ線が交通事故全体の件数でございます。赤い折れ線がそのうちの事業用自動車の事故件数の推移となっております。この右のグラフのほうは、乗合バス、貸し切りバス、タクシー、トラックの各モードに分けて示したものでございます。2018年につきましては、交通事故全体では43万件強。そのうち事業用自動車では3万818件ございまして、各モードとも件数は減少していますけれども、減少率が少し低下しておりますので、より対策を必要としているというところでございます。

次のページ、これは交通事故で亡くなられた方の数の推移でございますけれども、2017年に発生した交通事故全体では、先ほどもありましたけれども3,694人の方が亡くなられ、そのうち事業用自動車に係る事故では352名の方が亡くなられています。交通事故全体、それから事業用自動車の交通事故、いずれも亡くなられた方の数は減少傾向にありますけれども、2017年は減少率が少し緩やかになっているところであります。

また、2017年につきまして、モードごとに見てみますと、タクシーではその前の年に比べて減少しておりますが、乗合とトラックで増加してしまっているところでございます。加えて、貸し切りバスの2012年と16年につきましては大きく上ぶれしておりますけれども、関越道の高速ツアーバス事故、それから軽井沢のスキーバス事故がそれぞれ発生したことでこのようになっております。

続いて次のページですけれども、これは飲酒運転による事業用自動車の交通事故の件数ということでもあります。2012年までは減少しておりますけれども、それ以降はおおむね横ばいという経過をたどっております。モードごとに見てみますと、バスのほうでは2012年以降は発生していないのですが、タクシーとトラックで、前年より減少はしているところでありますが、これは事故を起こして発覚したという事例でありますので、引き続きこの対策を厳格にしていくことによってゼロに近づけていくことが必要となります。

次は24ページ目でございます。これは事業用自動車の事故調査委員会についてでございますが、これは社会的影響が大きな重大事故については、事故の背景にある組織的な原因ですとか構造的な原因を追究して解明を図るということで、より高度で複合的な事故要因の調査分析と質の高い提言を得るということが必要になるわけであります。これも委員の皆様ご案内のとおり、歴史的には交通モードについては航空が初めにあったわけでありまして、平成になって東京メトロの脱線事故を契機といたしまして鉄道が加わったと。

これも時代が新しくなるにつれて行政に求められる質が高まってきたという状況を踏まえまして、平成26年6月からですけれども、専門家の皆様方からなる事業用自動車事故調査委員会を平成26年6月に設置いたしまして、重大事故について関係機関で協力しながら事故原因の分析を行っているところでございます。

その具体的な例を次のページで2例お示しをさせていただいておりますけれども、この2例につきましても、事故の詳細とともに原因と再発防止策について、これはすみません、2件だけではなく、事故調査委員会の報告の中で原因と再発防止策をいつでもこれをしているところでもありますけれども、この上段のトラックの事故につきましても、これは平成29年、8月に徳島県の徳島自動車道で発生したものであります。路側帯に車両点検のために駐車していたマイクロバスに大型トラックが追突して、その衝撃でマイクロバスが約3メートル下に転落して、2名が亡くなられ、重軽傷者も10名以上となった事故でございます。下段の報告②ですが、これは同じく同年の29年でもありますけれども、これは北海道の中の国道において貸切バスが道路外に逸脱して転落をしてしまい、重傷と軽傷で40名余りということになった事故であります。調査報告書によりますと、これらの事故の原因は運転者の居眠り、疲労というように分析されておりますが、専門的な事故の原因分析、再発防止策というのは、警察機関等も捜査等はいたしますけれども、深く専門家の方々にその知見を持ち寄っていただきながら、多角的に深く議論していただくことによって初めて実質的な効果のある原因分析、それから再発防止策ということを提言いただいているところでございまして、これも引き続き取り組んでいこうというふうに考えております。

次のページでございまして、これは先ほども若干申し上げました、軽井沢スキーバス、貸切バスの事故を受けた安全対策ということでもありますけれども、これは平成28年1月15日、軽井沢スキーバス事故が発生いたしましたことを受けて安全対策を推進していったところでもありますけれども、事故の直後に、これも有識者の皆様方からなる軽井沢スキーバス事故対策検討委員会というものを設置いたしまして、平成28年6月に合計で85項目にわたる総合的な対策というものを提言いただきました。例えば、主なものですけれども、貸切バス事業許可に関して更新制を導入する、であるとか、各地域のブロックごとに適正化機関という機関によって事業者の巡回指導を順次行うなどの施策を実施しているところでもあります。その進捗と効果につきましても、今申し上げた委員会でフォローアップを行っております。

次に、27ページでございまして、運転者の教育について一言申し上げます。これ

は、運転者の教育の徹底ということにつきまして、この事例は昨年、30年の6月の睡眠不足による事故の防止の徹底ということを出したものでありますけれども、指導監督に関する告示、指針でありますけれども、それから、その指針を具体的に実施する事業者の皆様方に使っていただく手引き書であるマニュアル、これは右にモードごとに表紙を掲げておりますけれども、その中身について必要な改正を行って、きちんと指導していただくようにしたところでございます。

それから、次のページをおめくりいただきまして、これは健康起因事故の中で特に多い事例の一つである脳の血管疾患の対策ということでございます。乗務中の疾病の事案につきましては、大体が運転手の方が自分の体調の異変に気づかれて運行を中断するケースが大半ではあるのですが、特に脳血管の疾患ということでありますと前触れがなく、急に発症するという特徴がございますので、平成22年に健康管理マニュアルというものを策定したときに、脳健診の推奨も含めてはありましたけれども、さらにこの脳健診の受診を普及して、さらに促進をするために、昨年の2月でございますけれども、脳血管の疾患対策のガイドラインを作成いたしました。このガイドラインの中では、脳血管疾患は大体我々も大まかなことは承知している部分はありますけれども、具体的にどういう病気で、どういう症状が、予兆があつて、あるいはなくてあらわれるのか。それから、対策としての脳ドック、スクリーニング検査の概要ですとか、その結果を受けて事業者の皆様方がどのように対応すべきかということなどについて医学的見地から専門の先生方に入らせていただいてまとめたものでございます。現在は、脳だけでなく、今は心臓疾患の対策のガイドラインも作成中であつて、近々公表できる状態になるという予定でございます。

それから、次の29ページ、これはプロドライバー、事業用自動車の運転手の方々のための健康管理等に関するセミナーでございます。このスライドで30年、31年、これは年1回それぞれ開催したものの概要を掲げておりますけれども、これは有識者の方々ですとか関係事業者の方々に広くお集まりいただいて、一緒に話をしていくという機会を設けております。これは希望していただく方々が、非常に幸いなことに多くございまして、年間これまでは200名ぐらいだったのですが、参加枠があつという間に埋まってしまうということで、今年度は人数を増やして、参加していただける方を多くして開催しようと考えているところでございます。

最後に、今年度の事故防止対策の支援推進事業ということについてご紹介を申し上げます。事業者における事故防止の取り組みを支援する観点から、自動ブレーキなどの装備を搭

載いたしましたASV、先進安全自動車が代表例でありますけれども、そのほかにもここにございますようなドライブレコーダーですとか、デジタル式の運行記録計、それから運転者の日々の睡眠状態などを測定する機器などについても一定の補助率はかかりますけれども、導入の支援をしているところでございます。自動車局全体で一丸となって、ソフト面だけでなく、こうしたハード面も、両面からの対策を引き続き講じることによりまして、事業用自動車の安全をしっかりと確保してまいりたいと考えております。

私からは以上でございます。

【猪股国際業務室長】 技術政策課国際業務室長を務めております猪股です。よろしくお願いたします。座って失礼いたします。

私からは、31ページ、32ページの資料等を説明させていただきます。高齢者の事故に対する対応ということでございます。皆さんご承知のとおり、高齢運転者による死亡事故が今、相次いで発生しているということを踏まえまして、官民または関係省庁が連携をして、高齢運転者による交通事故防止対策に取り組んでいるところでございます。国土交通省におきましては、2020年までに衝突被害軽減ブレーキ、いわゆる自動ブレーキと言われていたようなものの新車乗用車搭載率を9割以上とする目標の達成に向けまして、衝突被害軽減ブレーキ、また、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進的な安全技術を搭載しました安全運転サポート車、いわゆるサポカーと言われるものの普及啓発に取り組ませていただいております。

具体的にその内容について真ん中のところを見ていただけますでしょうか。まず、最初に、安全運転サポート車、サポカーというもののコンセプトを特定いたしました。ここにございますように、衝突被害軽減ブレーキや踏み間違い防止装置、さらに車線の逸脱防止装置や先進ライトといったものを組み込ませながらコンセプトを決定させていただきました。

その次の2番目を見ていただきますと、このサポカーにつきまして普及啓発を行っております。まずはサポカーという名前をつけまして、官民挙げて普及啓発の推進をさせていただいております。右側のほうのグラフを見ていただきますように、これまでの取り組みの結果、平成29年の新車乗用車の搭載率ということで、衝突被害軽減ブレーキにおきましては77.8%、ペダル踏み間違い時加速抑制装置については65.2%ということで、順調に伸びているところでございます。ただ、これをさらに加速させていく必要があるということで、我々の取り組みとしましては、衝突被害軽減ブレーキの性能を国が認定する制度といったものを創設しまして、これを今年、結果を公表させていただいております。あわせて、こう

いうものをさらに認知してもらうためのロゴマークといったものも公表させていただいたところでございます。

次のページにその具体的なものを示してございます。32ページでございますけれども、衝突被害軽減ブレーキの認定制度ということで、具体的に車両のターゲットに向けて衝突しないようなことを確認した上で、こういった車両についての結果を国交省のホームページで公表させていただいております。平成31年の4月に最初の公表を行った結果、自動車メーカー8社から152型式の認定といった形になってございます。一番下に示してありますように、認定ロゴマークを定めまして、こういったものも関心を高めるために活用していただいているという状況でございます。国交省といたしまして、交通事故の削減に向けた先進安全技術の導入促進ということと普及啓発に取り組ませていただいているところでございます。

私からの説明は以上でございます。

【小林参事官】 それでは、私のほうにまた戻りまして、33ページ6番目、無保険車対策・政府保障事業の実施状況についてご説明いたします。次のページ、34ページであります。無保険車対策であります。無保険車の存在をとにかくなくしていくためにさまざまな努力をしているわけでありまして、この下のほう、主な取り組みを見ていただきますと、街頭取締活動でありますとか、監視活動、さらには警告はがきの発送を行っております。これは原付車両が特に多いのですけれども、自賠責保険の更新が確認できていない保険の契約者に対して、6カ月経過後に警告はがきを発送して督促をするということをやっております。30年度については5万6,915枚発送して、それぞれの加入を求めているということでございます。また、可搬式の「ナンバー自動読取装置」とありますけれども、街頭監視活動の中で警察と連動しまして、自動で無保険車を割り出せる装置を開発しまして、それを用いて街頭において無保険車の取り締まりを行っていくという活動も開始しているところでございます。

次のページ、政府保障事業ですけれども、こちら、無保険車でありますとか、ひき逃げによって被害を受けた方を救済するために、自賠責の同様の保障を行う事業でございます。この下のほうをご覧くださいますと、28、29、30年度とございますけれども、支払件数については大体、合計800から900件程度のところを推移しているということでございます。全体としては減っているところもありますけれども、引き続きこのような対象の方々に対する事業というものを行っていく必要がある状況でございます。

以上です。

【猪股国際業務室長】 続いて私のほうから自動運転をめぐる最近の動きについてご説明させていただきます。資料の37ページを見ていただけますでしょうか。

自動運転実現に向けた政府の取り組みといたしまして、自動運転に対する期待ということで、上に自動運転の意義が書いてございます。事故の多くが運転者の違反によるものということでございますので、自動運転技術が普及すれば、こういった事故を大きく削減できるということで、その期待が自動運転にはあります。これに向けまして政府全体としてロードマップを取り決めて、取り組んでいるところでございます。

次のページを見ていただけますでしょうか。自動車の安全確保に関する制度の概要ということで、現在、道路運送車両法において基準を策定するところから、設計・製造から使用過程までにおいて、さまざまな段階において安全性の確認をさせていただいております。こういった道路運送車両法に基づく制度の中で自動運転をどう位置づけるかということで今般、道路運送車両法の改正を行わせていただきました。

その資料につきまして、39ページを見ていただけますでしょうか。先般、国会におきまして道路運送車両法の一部を改正する法律が今回、可決されたところでございます。詳細の説明は省かせていただきますけれども、一番左上を見ていただきますように、まず自動運転のための装置がどのようなものかというのを改めて定義させていただきました。その右側でございますけれども、そのようなものを中心に先進技術についてどういう形で使用過程においてきちんとチェックするのかといったことについて整理させていただいております。また、こういった自動運転装置、または先進安全装置についてきちんと整備事業者等においても管理できるようにする、点検、整備できるようにするといった措置もとらせていただいております。それが一番右側の3番目のところでございます。また、下段になりますけれども、4番目、自動運行装置に組み込まれたプログラムの改変。今後、こういった装置につきましては、遠隔でプログラムの改変といったことも想定されますので、こういったものに対する許可制度といったことも盛り込ませていただいております。

このように、さまざまな場面場面において自動運行装置といったものが安全にきちんと機能することを担保されるよう、今回、道路運送車両法を一部改正させていただきまして、5月24日公布しているところでございます。

私からの説明は以上となります。

【小林参事官】 それでは、再び私のほうに戻りまして、自動運転の関係で40ページに

続きますけれども、これは昨年のあり方懇談会においても説明をいたしたところでございますが、自動運転中の事故に対し自賠責での対応はどうか、賠償責任に関してはどうかということなのです。これについては、28年から、今日ここにお越しでいらっしゃいます藤田先生、福田先生、古笛先生をはじめ、民法、保険法の専門家の方々に集まっていたきまして検討を進めた結果、現在の運行供用者責任、これは所有者等の責任でございますけれども、この責任については当面の自動運転の時代においても変わらないだろうということで、被害者救済のために現在の運行供用者責任を維持して、まずは被害者救済を行い、もしメーカーに原因があるようであれば、保険金を払った保険会社のほうからこれを求償していく。これを円滑にするためにどのようにするのか、という点については引き続き検討を進めているという状況でございます。

次に、41ページ目でございますが、自賠責保険の支払基準の見直しについてということでご説明させていただきます。42ページをお開きいただきますと、この自賠責保険の支払基準と申しますのは、告示でありますけれども、保険会社がこの国土交通大臣及び内閣総理大臣が定める支払基準に従って、保険金の支払を行うよう定めているものでして、細かい基準をさまざま決めております。この中でどういうことが盛り込まれているかといいますと、傷害、後遺障害、死亡、それぞれ治療関係費であるとか休業損害、慰謝料、または逸失利益、このようなものを積み上げて支払金額というものを決定していくということになっております。一方、43ページ目でございますが、民法改正が行われまして、令和2年4月に施行されるということになっております。この中の一つの項目として、損害賠償額を算定するときに、その損害賠償額によって得られる将来の利益について、これを割り引いていくことになるわけですが、そのために用いられる法定利率が見直されることになりました。実は、120年間にわたって5%という数字が維持されてきたわけですが、これが3%になるということで、この数字を用いております私どもの支払基準についても、これを改正する必要があるということで、現在、国交省、金融庁、そして損保協会、損保料率機構におきまして、実務的な検討を進めているという状況でございます。

この改正に当たってはあわせて最近の平均余命という要素、あとはそれぞれの平均の収入というものも加味していますが平均の賃金水準というものも次第に変化しています。例えば、43ページの右の下をごらんいただきますと、この告示ができたときから、賃金水準は下がってきたわけですが、昨今の女性の社会進出の状況、さらには経済状況の改善に伴って少しずつ賃金水準が戻ってきているということがございますので、こうした最

近の賃金水準の動向も反映して支払基準というものを見直していくことを考えているところでございます。

今後、今年の12月に公布し、来年の4月、民法の施行と同時にこの告示を施行できるように準備をしていきたいと考えているところでございます。

以上です。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの事務局の説明についてご質問、あるいはご意見がありましたらお願いいたします。

【長島委員】 日本医師会の長島です。被害者救済という面で、あるいは運転者の健康管理という面で、医師がかかわる分野が極めて大きいと思いますので、日本医師会としても全面的に協力させていただきます。私自身は整形外科医として30年以上、交通事故被害者の医療にかかわってまいりました。その研究も踏まえて、被害者救済ということで要望がございます。

まず、何といっても再生医療でございます。再生医療の進歩によって、既に脊髄損傷に対する再生医療の薬が承認されているということで、あるいはさらに脳損傷に関してもかなり研究が進んでいる。あるいは、急性期、受傷後すぐだけではなくて、その後しばらくたってからも効果があるのではないかと、研究もどんどん出ているということで、この再生医療によって脊髄障害や脳損傷の方の障害が回復するということは、今までの救済という観念が全く変わる、新しい時代に完全に入ったというふうに考えるべきで、発想を大幅に変えていくということが重要かと思えます。

それから、もちろん、障害の段階が1段階、2段階回復するということは、ご本人、ご家族にとって大きな喜びであるだけではなくて、費用対効果という点から見ましても、一時的に高額な薬を使ったとしても、その後数十年間にわたる医療費や介護費等が大幅に削減できるということを考えると、これも極めて優れているというように考えられます。したがって、この再生医療ということを極めて大きなテーマと考えて、ここに大幅な拡充をするべきだというふうに思います。

そのためには、例えば私は千葉療護センターの見学もさせていただきましたが、そのように医学的にしっかりした先進的な研究をしたり、実際に患者さんにお使いになってその効果を確認するという中核的なセンター、これをさらに拡充する必要がありますし、さらにそれを全国の被害者が実際にお使いになれるためには、各地方において身近なところでそれ

が実践できるセンターもさらに拡充しているということ。これが極めて重要かと思っておりますので、ここをぜひ、発想を変えらるということをお願いしたいと思っております。

もう一つは、実際に治療する立場としましては、被害者の方によりよい医療をするというためには、医療機関と保険会社がしっかり信頼関係を結んで、深い連携を保つということは極めて重要です。その結果、よりよい医療が提供できます。そのために各都道府県には保険会社と医師会と協議する協議会が設置されておりますが、そこで今、問題になっておりますのは、そこにJA共済、あるいは外資系保険会社が参加していないというような現状もあります。そうしますと、患者様に対して、被害者に対して、よりよい医療を提供する場合の環境整備が難しいということで、この辺の整備をぜひお願いしたいと思っております。

最後に一つ、技術ということに関しますと、今、国民の関心が最も高い、あるいはデータとして出ているのが、75歳以上のところでアクセル、ブレーキの踏み間違いによる事故の発生率が高いというデータが出ておりましたが、このところをやはり一つの重大なテーマと捉えて、多くの中の一つではなく、これを重大なテーマと考えて、即効性のあるもの、あるいは中長期的な対策を省庁横断的にしっかり考えていただくということが重要かと思っております。

以上、よろしくお願ひ申し上げます。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

事務局から何かございますか。

【小林参事官】 まず、再生医療に関しましては、これは被害者団体の方々からも大変強いご希望をいただいております。現在、先ほど脊髄損傷に関しては実用段階に至りつつあると。そして、脳損傷に関しては今、治験が行われているということで、後ほどNASVAのほうからも報告があると思っておりますけれども、千葉療護センターと医大との連携によって治験を進めているということでございまして、これがだんだん効果を上げてくることを私どもも大変期待をしているところでございます。

今後に関してどのように支援をしていくのか。私ども、運用益事業でどのように対応していくのか。この辺も含めて、今、厚生労働省とかいろいろな関係省庁とも議論をさせていただいて、その中で我々が支援すべきものは何なのか。先ほど中核センターとおっしゃられましたけれども、そういったアイデアも含めて、今後また検討させていただきたいと思っております。

2点目ですけれども、医療機関と保険会社との連携、これは当然、被害者が大変不安な状

況で事故の後の対応の状況に置かれるわけですから、その不安を解消するということは大変重要なことをごさいます、当然、各現場レベルで、医療機関、保険会社との連携が図られるということは、私どもも大変望ましいことだと思っております。現在、各地に協議会がある中で、長島委員のほうからも、これが円滑に行っているところ、なかなか難しいところとか、あとはJAさんが入られていないということ、オブザーバーとして入られているところもあるようではありますけれども入られていないところもある。こうしたところについての状況をどうするかというご提言がございます。そういったご提言がございますので、この場でもそれぞれの関係者がおりますので、ぜひこういったことを契機として、関係者間、特に中央の関係者間でもよろしいのですけれども、しっかり協議をしていただくことをまずは私も望みます。その中でどういう問題があるのか、しっかり私ども見守ってまいりたいと考えているところでございます。

次に、技術の関係については、技術政策課のほうからコメントをいただけますか。

【猪股国際業務室長】 先ほど、委員のお話があったように、技術に対する期待値が非常に高いということも我々も十分承知しております。現在、国交省のみならず政府全体を挙げてこの対策、対応に取り組むということで、交通安全対策全般でございまして、関係閣僚会議が開かれておまして、政府全体での取り組みを加速させていくという方向が示されることとなっておりますので、我々としても積極的に取り組んでいきたいと思っております。

【長島委員】 いろいろやるべき事業も増えてまいりますので、ぜひ繰戻しをしっかりと行っていていただくようお願い申し上げます。

【藤田座長】 どうもありがとうございます。

【福田委員】 自賠制度を考える会の座長を務めております福田です。会を代表して一言述べさせていただきます。

自動車安全特別会計のユーザーの保険料を原資とした運用益の繰戻しを目指しまして、一昨年に会の活動を再開させていただきました。先ほどご紹介のあったように、この間、国土交通省等のご尽力もいただき、財政当局のご理解もありまして、2年連続の繰戻し、または本年は繰戻し額の増額が実現されたことは大変喜ばしいことであり、考える会を代表してお礼を申し上げます。また、繰戻し額の増額もあり、被害者救済事業等が拡充されていることに対してもお礼申し上げます。

しかしながら、事業の運用にはいまだに約79億円の積立金を取り崩されておまして、

自賠制度の持続可能性が高まったとは言えない状況には変わりありません。引き続きまして考える会の活動を継続いたしまして、一般会計に残されました6,121億円の繰戻しを訴えてまいりますので、今後とも国交省はじめ、ここにご出席の皆様にはご支援、ご協力をお願いいたします。よろしく申し上げます。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

【堀野委員】 どうもありがとうございます。3つあります。

1つ目。いただいた資料の5ページです。冒頭挨拶で座長の先生も触れておられましたけれども、近年の高齢者事故とか、園児の悲惨な事故に鑑みて幾つか思うところがあります。マスコミの報道を見ている限り専門家と称する人がテレビに登場していろいろ述べておられますが、ほとんど本質的核心部分に触れていないんですね。マスコミさん、ここに来ていらっしゃるから、代表してコメントいただいてもいいのですが、何か、隔靴搔痒というか、非常にいらいらします。

資料5ページ目を拝読する限り、現状を直視しましょうという文脈の資料ですよ。どうするかということがどうも見当たりません。どうするかというのはこのあり方懇の役割を逸脱しているのかもしれない。しかし、そうでもないという気もするので触れさせていただきます。ブレーキとアクセルの踏み間違いが頻繁に出てきます。冷静に考えてほしいんですが、陸海空の交通機関、飛行機、鉄道、船、その他、加速と制動を間違えて運転するのは初歩の初歩がなっていないわけですよ。だから、運転する資格がないのです、そういう人は。そういう人に免許を与えている不都合さに思いをいたす必要がある。エネルギーをパワーアップするのと抑制するのがわからない。よくそんなことで凶器と接していますねということですよ。人間工学の専門家として申しますとそういう人は運転資格ないのですよ。だから、即免許を剥奪すべきなのですね。ちょっと乱暴な言い方ですが、免許は権利なのか。福田先生から解説してもらってもいいんですが、法律家の人たちはどうお考えかわかりませんが、私が調べた限りでは、免許は権利ではなくて、人権の一部というよりは、むしろ社会から免許を与えてもらっているわけです。だから、許容してもらっているという発想に、振り出しに戻って、アクセルとブレーキがわからなくなった段階では、もう免許は取り上げてしまう。

この発想で調べてどうするかというと、ドライブレコーダーで全部検証できる。免許制度を見直していただいて、免許を取った後、例えば5年おきに更新というか、見直しをやって、もしある一定水準に達していなかったら、その資格はなくなるか、降格する。そういうこと

があつていい制度が運転免許だと思います。ところが、今のところ全く野放図状態だというのがどういう表現をしたらいいかな、悔しいというか残念ですね。つまり、善良な運転手まで、単に高齢であるという理由だけで、何か危険者扱いされていますよね。皆さんご存じかどうかわかりませんが、イギリスの論文を見ますと、特にBBCが、一緒になって応援をしているようですが、1年間で1万3,000キロ以上運転する人は、年齢に関係なく安全運転をしている。ざっと1カ月に1,000キロ以上です。無事故・無違反でこれだけの長距離を運転すれば色々なリスク経験をすることが無難に乗り切る経験の蓄積が意義深いという訳です。つまり何を言いたいかといいますと、ドライブレコーダーで全てがわかるわけじゃありませんけれども、免許更新のときにSDカード、爪ぐらいの大きさのミニSDカードを行政機関に送る。あるいは行政機関から提供されたドライブレコーダーで記録とったSDカードを、約1年間分あるいは3カ月分を運転免許を審査する機関が責任を持って分析する。そして、まずい点があつたら全部列挙して、こうこうこういう理由であなたは次の免許は更新できませんよと責任を持って、学術的にも担保できるような制度をつくって、免許の更新制度を検討してほしいです。

先ほど再生医療のお話が医師会の長島先生からありました。あれは医学の大進歩ですね。ドライブレコーダー分析も含めて、マイクロレベルの記録の技術が非常に発達していますから、分析技術もどんどん発達してきています。ただし、残念ながらドライブレコーダーデータ分析はまだ自動化できていません。人でやるしかないのです、結構、マンパワーがかかる。そこが非常にデメリットですが見ればわかるのでそういう制度をつくる。大学もそういう人材供給についても協力出来ます。新しい科学技術を根拠として免許の更新制度をぜひ検討してほしいということです。

2つ目は、大津市の園児のあの悲惨な事故に鑑みて申します。報道を見ていますと、ほとんどの人が触れていなかったのですが、事故が起こった翌週の月曜日にあの交差点に中にいっぱい水が入った黄色い衝撃吸収緩衝剤「クッションドラム」がぼんぼんぼんと置かれましたね。あの報道を見てすぐに裁判を起こして遺族の方を応援したいと思ったのです。道路管理者の責任で安全を担保していなかったことが明らかになったからです。安全ポールは自動車がぶつかってそこで止まる。それ以上歩道に自動車がはみ出さない。そういう施設はあちこちにありますね。残念ながらあの交差点にはなかったわけです。事故後1週間以内に道路管理者がつけたということは、知っているわけでしょう。これをやれば園児に被害が及ばないと。なぜ事前にやってなかったのかということで、これは道路管理者として過失責任

があるんじゃないかと思いますので遺族が裁判を起こして、裁判で私は応援してもいいと思っています。出会い頭事故分析で衝突すると双方の車は運動力学の法則で、必ず直角でも45度の方向に飛んでいく。これは、自然の理(ことわり)です。だから、事故が起こったらどこに飛んでいくのか事前にわかる。ですから、歩道に被害が及ばないように鉄のポールを立てればいいんです。車椅子の人も通れるが自動車は通れない。そういう安全設備を道路管理者の任務の一環として、やっておけば良かった。大したお金かからないですよ。ローテクで十分対応できます。

この懇談会でこういうことが決議できるかどうか、ちょっと事柄の属性上わかりませんが、けれども、ただ、こういう意見があったということで、ここのメンバーの中には交通管理者である警察関係の方や道路管理者は入っておられません。国交省の安全政策課経由で関連しているところに通報していただいて、あり方懇でこんな提案があったよという形でも構いませんので、とにかくこういうアイデアが人間工学の専門的な知見から十分言えるよということを積極的に進めていただきたいです。

3つ目。例の無保険車の話です。先ほど小林さんからとても丁寧な説明をいただきました。資料34ページのグラフを拝見すると平成30年度は6,605件が無保険車の実数なんです。確認ですがその前年度平成29年度が7,533。平成30年度が6,605ということで、大してドラマチックに減っていないというのが私の受けた印象なんです。このグラフの見方としてこれでよろしいですか。

すごく積極的にいろいろアクションをとっていただいているわりには効果が上がっていないんじゃないかという印象を受けたんですけど、コストベネフィット的な発想で、私の疑問が適切かどうかはわかりませんが、もし適切ならお答えをいただけたらありがたいです。

以上です。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

3点目も含めて全部の点について。

【小林参事官】 ご指摘いただいた点、先ほどおっしゃっておられましたけれども、これは免許の話であって、警察の話でもあったり、道路管理者の話でもあったり、我々、自賠責について議論する場からは少しオーバーフローしてしまうのかなということもありますが、ただ、道路交通安全についての一端を担う我々の会議でありますので、ご意見としていただいて、しかるべきところには伝えていきたいと思っております。

無保険車に関しては、特に四輪車に関しては車検制度とリンクしておりますので、それで

も無保険車による事故というのは起きたりしているわけで、大変許しがたいことでありますけれども、そこについては取り締まりをしっかりとやっていくということと、特に原付の数が現在、数百万であるわけですが、その中で我々として把握できている更新されていない情報に対して警告はがきを出して、一定の効果は上がっていると。あとは、原付についてはコンビニで払えて、簡単な手続で払えるようになってきているものですから、そういったユーザーが払いやすい環境をつくることによって、進めて参ります。

また、去年もご意見をいただきましたけれども、販売店による、働きかけとか、ある程度は地道にやっていかなければいけないところというのはありますし、これは学校サイドも、当然、原付を使って通学される方もいらっしゃるわけだし、若い方が結構原付に乗られているわけですから、そういったところをしっかりと押さえていくというのがまず重要なことかなと考えております。

【堀野委員】 このグラフの、私も先ほど説明しましたけれども、平成29年度が7,533、ピンク色は無保険車数でしょうか？平成30年の6,605でよろしいわけですね、これ。事実としては。結果ということですか。

【小林参事官】 そうです。結果ということで、全数ということではありません。

【堀野委員】 無保険車の実数ではないわけね。

【小林参事官】 ええ。実際の監視活動とか取り締まりによって、これで把握したものということになります。

【堀野委員】 そうしたら、無保険車の実数はこの資料には出ていないわけですか。

【小林参事官】 世の中の実数は正確にはなかなかはかりきれないと思います。ただ、先ほど申しましたように、原付などにおいては、当然、保険が切れてくる数が見えて、一方、その原付はもう使っていないという可能性もあるわけで、実際に世の中に無保険の状況で走っている車がどれだけあるのかということになると、なかなか正確に把握するのは難しい状況です。

【堀野委員】 そうなんですか。前に私の大学で協力しましたよね。結構、あれ、効果ありました。学内的には。言うとも学生さん、理解できますからね。すぐアクションとってくれるんですけども。ただ、言われないとやらないというのはちょっとよくないんですけども。だから、ここに記載されている努力については私は高く評価したかったんですけども。わかりました。このグラフを見て、効果が出ていないのかなと思ったらそうじゃないんですね。はい、ありがとうございます。

【高倉委員】 自動車総連の高倉です。3点お話しします。

1点目は、予防安全事業についてです。前回も話をしたが、後づけできる安全装置の普及に向けてです。本年の自賠審では具体的な商品まで紹介しましたが、既に一部の地方自治体、東京都も9割補助することを決めたようだが、それ以降の国交省における検討状況をお伺いしたい。

2点目は、保険料をさらに下げるということについてです。本日、ドライブレコーダーの話も出たが、交通事故においても活用することで、被害者に対してより迅速な保険金支払が可能となるばかりか、調査等にかかわる保険会社の工数も減る。さらにはユーザーが支払う保険料の低減にもつながると考えている。また、大変重要な視点として、保険会社で特に支払業務に携わる者の働き方の改革にも寄与することから、ぜひ映像や情報を入手し、損害保険調査へ活用できる仕組みを行政と業界が連携して進めていく必要だと考えている。

3つ目は、今後の自動運転社会に向けてです。自動運転における損害賠償責任に関する検討において、自動運転レベル4までの利用中の事故に関しては、運行供用者責任が維持をされるということは先ほど説明いただいた通り。被害者に対する迅速な保険金の支払がなされることは、今後の生活などを考えると大変重要な視点です。しかし、資料の40ページに、保険会社等による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性担保のための仕組みを検討するという一文がある。今、技術が非常に高度化している中で、自動運転装置の過失を証明することは大変な時間と工数がかかると推測をされる。結果としてユーザーの保険料負担が増える可能性があること。さらには、自動車業界で働く者、損保業界で働く者、双方の働き方に影響が出る可能性を懸念している。議論に当たっては、迅速な情報開示のみならず、働く者の意見を聞く場をぜひ設けていただきたい。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

質問がありましたのでお答えください。

【小林参事官】 3点のうち、1点目については技術政策課のほうにお願いして、2点目、3点目からご説明させていただきますと、まず、ドライブレコーダーの活用ということでもあります。現在、ドライブレコーダーは、我が身を守るためということで大変普及も進んでいますと感じておりますし、保険会社のほうにおいてもドライブレコーダーと連携した商品というものを積極的に売り出されて、次第にそうした環境が広まっているのかなと思っております。これは、事故の当事者からすれば正確な情報に基づいて迅速な責任関係の決めがなされるということでメリットがあるでしょうし、保険会社にとってもそうした負担の

減少ということにつながってくるのだらうと思います。

その一方で、ご趣旨の中で、いわゆる町の中にある映像、コンビニの映像とかも使えないのかというご趣旨もあるのかなと思いますけれども、現在、警察は捜査の段階でそうした情報を司法手続を経て入手しておりますけれども、これを民間の段階で使えるかという、実際、プライバシーの問題もありますし、なかなかハードルの高い問題もあろうかと思っておりますが、これはご意見としていただくということにさせていただきたいと思っております。

次に、自動運転時代の、先ほどの責任のあり方については、当面、今の運行供用者責任を維持する。求償のあり方についてはご意見がありましたけれども、現在、残った課題である求償のあり方について、実務的な検討を進めております。関係省庁と、あとは自工会をはじめ、損保協会も含め、民間の団体が入っていただいて、実務的にどうあるべきか等、検討を進めております。これは求償の話だけではなくて、実は自動運転時代に事故が起きたときにどう原因究明をするべきなのかという、求償だけにとどまらない論点もあって、議論を進めておりますが、3つ視点がありまして、1点目が、まずデータがとれないと何も究明できないのではないかと。データはどのようにとるべきなのかという視点がありまして、これについては既に道路運送車両法の改正の中で走行記録装置をつけることを義務づけていくということに徐々に結実してきております。あとはそこで得られたデータをどう使うかという話になってくるのかなと思います。

次に、2点目は、保険会社、保険業界と自動車業界との協力関係をつくるということでありまして。これまでなかなか保険業界と自動車業界との間はさまざまな慣習上、力関係もあって、なかなか双方の協力関係がうまくいかなかったという話も聞いております。そこを将来に向けて、自動運転時代にしっかりとそれぞれ協力をして、しかるべき事故原因に関する情報の共有とか、解明に向けての協力関係ができるような環境づくりを今、両者、私どもも入って進めているということでございます。これは民対民の話になっています。

もう一つが、事故原因の究明のあり方をどうするのか。昨今も自動運転の鉄道の逆走事故というのがありましたけれども、社会の中で早く事故の原因というものを究明していく必要性が自動運転の時代にもあるだらうという認識が私ども関係者にもありまして、この事故原因をどのような形で進めるのか、関係省庁で具体的に議論しております。この原因究明がなされた結果を見て、保険会社の求償というものにも資していくのではないかと。当然、そこでもし何らかのシステムの原因があるということであれば、求償のきっかけになると考えます。こうした方策を検討していますが、高倉会長がおっしゃられたような、保険会社と

自動車メーカーの働いている方が莫大な力を使わなければいけないということになるのか、どうかというところは、まだ読みきれれておりませんが、いずれにしても今、自工会も私どもの中に入って一緒にご検討いただいておりますので、引き続きそうした観点も含めて進めてまいりたいと思っております。

【猪股国際業務室長】 1点目のご指摘の、後づけできる安全装置の普及という部分につきまして、我々、新車の対策に加えまして、既にある車両への対策を進めるということが重要だと認識しております。これまで国交省におきましては、自動車メーカーに対しましては後づけのいわゆる安全運転支援装置の開発といったものを要請してきました。これを受けまして、自動車メーカーにおきましては、昨年より後づけのペダル踏み間違い時の加速抑制装置の販売と装備といったものを開始しております。現在、対象とする車両も数百万台規模になったということで、ユーザーの選択肢も増えてきたかなと思っております。

一方で、より高度な被害軽減ブレーキみたいなものを後づけするといったことにつきましては、やはり複雑な制御を伴う部分について信頼性の観点からの課題がまだ多いというようにメーカーからも聞いておりまして、実用化のためにはさらなる研究開発を進めていく必要があると認識しております。

また、昨今、部品メーカー等により開発、販売されている後づけの安全装置といったものがさまざまございます。この中には、被害の軽減に資することが期待されるものがあるという一方で、その機能、性能がさまざまな状況で、一部にはユーザーがちゃんと使用しなければ想定外の作動を起こしてしまうという製品もあると承知しております。このため、国交省としましては、これらの部品メーカーがつくるような後づけ装置につきまして、使用時の効果と、注意点、こういったものを各装置の特性等に応じて、客観的に評価し、その結果をユーザーに知らせるということを目的とした評価制度といったものを創設させていただきました。この評価制度が皆さんに周知して、知っていただくことによって、こういった後づけ装置の普及が進むことを我々としても今、期待しているところでございます。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

【桑山委員】 交通事故被害者団体の桑山といいます。最後のページの法定利率のことでちょっとお伺いしたいと思います。これは法制審議会で議論されているようで、それは尊重したいと思っております。ただ、一度決まってしまうとなかなか改定されないと思っておりますので、あえてちょっと質問させていただきます。

金利が5%から3%になるということ、それは前進だと思うのですが、被害者サイ

ドとしましては、一括払いで賠償金をもらうときに、それは預金が発生するときに一括払いの場合では金利が発生するので、それでもってライブニッツ係数で差し引くのだというような説明を受けていたのですが、ただ、今、市場金利そのものはゼロ%前後で、10年もの国債なんかはマイナスになったりしています。今回、3%というのは、これは貸付金利が基準になっているということだと思っているのですが、その辺の、これは先払いなので、被害者がこの保険会社からお金を借りるという発想なのかなと思ったりするのですけれども、その辺の説明が欲しいことと、あと、被害者サイドとしてみたら、損害保険会社とかが破綻する場合も残念ながらありまして、そのときに定期金方式で賠償すると後でお金がもらえない可能性も出てくるので、それは非常に被害者サイドとすれば不安があるので、それで一括でもらうケースが多いのですが、その辺のことをお聞きしたいと思っています。私の子供が事故に遭ったのは今から二十数年前なのですが、ちょうどそのとき、大成火災だとか第一火災が破綻をしまして、弁護士さんと相談をして、これは一括でもらおうということにしたいと思っています。

それに関連して、なぜこれが3%なのか。あえて言うと、なぜ2%でなく3%だったのかという、そのあたりのお考えをちょっとお聞かせ願いたいなと思っています。

以上です。

【藤田座長】 法定利率はどうやって決まるのかという問題と、そもそも法定利率で割り引いて一括一時金の損害賠償金の額を決めるという発想そのものの問題と、論理的には違うものが合わさった結果こういうことになっています。これらは法律の世界で一応確立した扱いにはなっているので、ここで何か決めて変えられることではなさそうですが、ただ、こういうご意見があったことについて何らかの形でレスポンスはあり得ると思うので、何か事務局のほうからございますか。

【佐藤課長補佐】 法定利率につきましては、桑山委員からもご指摘がありましたように、法制審議会による議論を経て、法定利率が見直されるとも承知をしております。貸出金利の水準を考慮しておりますのは、そもそも法定利率というものの自体が貸金債権の利息について算定する場面でありまして、あるいは物品を買ってもらったときに、その支払がない場合には別のところからお金を借りなければいけない、そういった場面に適用するためのことを代表的な事例として考えたときに、貸出金利を参照しているというように理解をしております。

また、なぜ3%になったかということにつきましても、法制審議会における説明を経てで

ございますけれども、遅延損害金等にも法定利率が使われるということで、低くし過ぎると債務不履行を助長する結果にもなりかねない。また、これまで長年にわたって5%で運用されてきたこととのバランスも考慮して、総合的に判断をされたと承知をさせていただきます。

また、今回の改正によりまして、今までは判例上、中間利息控除については法定利率を使うということとされておりまして、今回民法上の条文として明記をされたというように承知をさせていただきます。ただ、いずれにいたしましても、被害者のご家族の方からそういったご意見があったということは我々のほうから法務省のほうにもお伝えさせていただきたいと思っております。

【藤田座長】 よろしいでしょうか。

【福井委員】 繰戻し金ですね、2年間続けて戻ってきたのは快挙でございますけれども、額が余りにも小さいですよ。6,000億残っていて、それで23億と37億。遅延金に対しての利息っていうのを考えても全然満たないですよ。利息にも満たない。やっぱりこれはおかしいと思うんですね。もう少しちゃんと返済金らしい額で戻ってこない、と、事業が制度として存続しにくい。特に、私、この会で毎回思うのが、重度の方の病床が全国でまだまだ足りていない。不公平感がすごくあると思うし、それにもかかわらず、毎年毎年、たくさんの方が発生しているわけですよ。そうすると、運よく入れた方と入れない方との格差、不均衡さが激し過ぎるので、何とかそこをできるだけ増やしてということ考えたとき、やっぱり繰戻し金がまともな額で来るかどうかにも大きくかかわってくると思うので、もっとまともに戻してくださいということをお願いしてみてもどうでしょうか。

【小林参事官】 ごもっともでございます。私ども、このあり方懇において長年の間、なぜ戻ってこないのかというご意見が多々あったということは認識しておりますし、この中で財務省との協議が毎年進まなかった歴史の中で、まずは初めの一步、二歩と思っております。私どもまずはこの被害者救済事業等を充実させながら、可能な限り継続していくということが、持続可能性を高めるということが重要だと思っております、今のままでいけば、例えば、もしかしてこの先、毎年37億円しか戻ってこなかったら、全く戻ってこないよりも少しは寿命が延びたけれども、十数年たつうちには全くゼロになってしまうのは目に見えている話であります。これは、当然、私どもも財務省に対しても主張しておりますし、これが一定規模、例えば100億を超えて取り崩しがなくなるような規模に至れば、50年近くは持ちこたえるという試算はしております。いろいろな要素があるので、今はほんとうに試算ですけれども、50年持ちこたえる中で、世の中、自動運転も進んで、事故の様相という

ものが大きく変わるのではないか。それでもなおかつ救わなければいけない方がいたときにどうするかというのは将来、考える必要がありますが、十数年ではあまりにも短い。とにかく今、一、二歩、ようやく小さい階段を歩み始めたわけですから、ほんの小さい階段というのはおっしゃるとおりでありまして、これをしっかり拡大していくようにしていきたいと考えております。

そのために、去年も取り崩しをとにかく少なくするということについては財務省との間でも共通認識がよくできましたので、ここを重要なポイントとして引き続き交渉していきたいと思っております。

また、重度の病床に関しましても、なかなかお入りいただけない方、お待ちになっていらっしゃる方もいらっしゃいます。その中で、先ほども申し上げましたけれども、空白地帯について少しずつ今、つくりつつあって、今後どう展開するのか、またご意見を伺いながら、次のステップを考えていきたいというふうに考えております。

【藤田座長】 ありがとうございました。

【山根委員】 失礼いたします。いのちのミュージアムの山根と申します。今、お話をいろいろ皆様から、委員の方からお聞きして、少し見当違いだったら大変失礼いたします。

私、実は、この間、滋賀の大津のほうで乳幼児の先生方に対してお話をさせていただいてきたんです。事故が起きた後で、中止になるかと思ったのですけれども、滋賀県のほうがやられましたので、そのまま続行ということで話をさせていただいて、そこでやっぱり乳幼児をお持ちのお母様方とか保護者の方とか先生方のお話を聞くのに、やはり歩道の整備というのをこれから少し考えていただきたいと。もちろん自動車の開発もとっても大切だと思います。その中で、歩行者に対しての安全というのがあまり確保されていないような気がしています。私自身もまだまだ高校生の子供も持ったりしていますので、道路整備というか、そちらのほうの環境整備ということもぜひ今から考えていただきたいなと思います。

それと、今日も免許制度のこととか、いろいろ出てきたと思うのですが、オブザーバーのところに、今日はもちろん国土交通省のほうで自賠償のお話だと思うのですが、今日の話の中から、いろいろな関係省庁さんにつなげるお話が出てきたと思うんです。ぜひ、関係省庁の方にオブザーバーとして入っていただきまして、生の声を聞いていただきたいと思います。今日、会議でこんな話があったと伝えられるのももちろん一つですが、ここの場で、生で話を聞いていただいて、関係省庁さんの方が、国交省とこういうところが連携できるとかっていうことをぜひ座って想像していただける場であっていただきたいなと思いま

す。

最後にもう一つ、自動車事故被害者救済事業というところで今までだったら私たち、遺族になっていたようなのも命が助かったりとかしております。その中で、医療が発達してきました、体が動いて、何か仕事ができるという方たちもたくさんいらっしゃいます。ですが、そこから就労支援というのがなかなか出てきませんので、少し体が動くようだったら、人というのは働くということがとても大きくて、働く場所があるというだけでとても違うので、やっぱり就労支援まで引き続きできるような、そんなシステムをぜひ考えていただきたいですし、介護をしている人たちに対してのメンタルヘルスとか、そういう気持ちの部分のところもぜひ一緒に連携できるようなシステムをつくっていただければと思っております。すみません。

【小林参事官】 各種ありますけれども、オブザーバーの関係省庁ですけれども、これは検討させていただきます。私ども、特に警察とのかかわりも深いことから、意見交換会で、例えば、実際の運転免許の講習の場で、高次脳機能障害を持たれている方の現状を説明できないかなどのご提案をいただいたことを受けて、警察にも協力を呼びかけるなどを進めております。

就労支援についても、意見交換会の中で、特に高次脳機能障害の方々をどう就労させていくかということについても一つのテーマとして検討しておりますので、ご意見としていただきたいと思います。

【山根委員】 ありがとうございます。

【山岡委員代理】 日本自動車会議所の山岡と申します。本日、浜島委員にかわりましてコメントをさせていただきます。自動車にかかわる企業団体として一言コメントをさせていただきます。

まずは、平成31年度の予算案において一般会計から自動車安全特別会計へ37.2億円ということを繰戻しされたということで、前年度の1.6倍ということで、額としてはまだまだな所もありますが、私どもの要望に沿った結果として深く感謝しております。しかしながら、先ほども先生方からいろいろ指摘ありましたように、いまだに6,000億円を超える繰入金返金が返済されずに残されているという状態でございます。

私、先日、4月なんですけれども、国交省の方々と、本年1月に小規模委託病床として設置された金沢の脳神経外科病院に行ってまいりました。日本海側に初めて設置されたということで聞いております。そこで2人の方が入院されておまして、1人の方が20代の男

性だったんですけれども、この方のご両親は毎日、出勤前と退社後に必ず見舞いをされているということを伺いました。今回、金沢にこういう施設ができたということで、このご両親はそういうことができるのですけれども、もしできていなければ、おそらく中部のほうに行かなければいけないということで、1週間に1回ぐらいしか多分お会いできないんじゃないかということをお話されていました。先生方に聞くと、少しずつ顔色がよくなったり、表情がやわらかくなってきたということで、やっぱり家族のそういう温かい見守りがあってからそういうことが可能だったんじゃないかというお話を伺いました。

そういう意味でいきますと、先ほどからもお話がありますように、やはり空白地帯ということがないように、ぜひ今後も、小規模でも結構ですので、そういう委託病床を何とか実現していただきたいと考えております。

私どもは自賠責制度を考える会の皆様とともに、今後も当繰入金で国土交通大臣様と財務大臣様の合意どおりに返済されて、このような事業がちゃんと実現されるということを引き続き皆様と求めてまいりたいというふうに思いますので、ご関係の皆様のご支援、ご指導をよろしくお願ひしたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

【藤田座長】 ありがとうございます。

これはよろしいですね。異論もないところでしょうから。

【堀野委員】 手短かに。

【藤田座長】 どうぞ。よろしくお願ひします。

【堀野委員】 先程、繰戻しに関してたくさんの委員から意見があったのですが、1つ、この資料の8ページ、一番最後の丸ですね。大臣間合意に基づき、引き続き繰戻し額の増額と積立金の取り崩し額の着実な縮減を図るという表記で終わっているんですよ。大臣間の合意の中身なんですけれども、いつまでに6,000億円払い戻しますという合意は取り付けているんですか。できたら、次のこの資料をいただくときには、いついつまでに完了するっていう言質をとってほしいんですよ。

【小林参事官】 お答えします。大臣間合意は、更新、更新をしてきておまして、30年度予算要求において合意し、31年度から34年度の間までのお約束になっておまして、合意どおりいけば34年度末に、その合意どおりであれば全額というのが原則となっています。ただ、実際の予算要求の中で、私どもはそれを求めながら、先ほど申し上げましたけれども、この事業を継続していくことが重要でありますので、そこに重点を置いて引き続き交渉していきたいと考えております。

【堀野委員】 今おっしゃった、34ってというのは完了すると解釈できるような大臣間合意の文書は公開されているのですか？

【小林参事官】 それは、去年もう既にお配りをして、もう全て公開しております。

【堀野委員】 そうしたら、平成34年には終わると期待していいんですか。

【小林参事官】 先程申し上げましたとおり、これは毎年度の予算要求の中での協議になってまいりますので、その中で当然、覚書に基づいた返済を求めながら、ただ、現実的に私どものこの会議の目的もありますけれども、被害者救済、または事故防止事業というものをしっかりと継続していけるようにすること、そのための繰戻しを求めていくこと、これは最低限確保するという考えで臨んでいきたいと考えています。

【堀野委員】 はい。よろしく申し上げます。

【藤田座長】 ありがとうございます。

【佐々木委員】 読売新聞の佐々木と申します。先ほどマスコミ報道に関してのお話があったので、そこだけ話させていただきたいと思ったのですが、私は専門は経済で、直接事故報道に携わっているわけではないのですが、一般論として我々の立場で言えることは、事故が起きたら、事故について多角的に掘り下げてじっくり報道することで、事故がいかに悲惨で、理不尽で、残酷なものであるか、これを広く国民の方々に知ってもらって、こんな事故は二度と起こしてはいけない、起こさないためにはどうしたらいいかという論議ですとか、世論を呼び起こす、そういう任務を背負っておるかなと思っておりますので、それを続けることはこれからも変わらないと思いますので、何とぞご理解を賜ればなと存じます。

【赤塚委員】 被害者対策に係る意見交換会の立場から報告させていただきます。すでにさまざまな意見が出ておりますけれども、どのようなことが話題になっているかということをお話しします。資料の14ページをもとに先ほどご報告がありましたが、この意見交換会は平成22年度から開催されておまして、委員は被害者団体の代表です。ここで出されました意見、あるいはなされた議論は、かなり制度や運用に反映していただけてきたことをとてもうれしく思っております。同時に、当事者の意見をしっかりと聞いていくことの重要性を強く感じるところです。

しかし、まだまだ安心して生活できるような状況にはないわけです。今後の取り組みについて3点がここに書いてありますけれども、意見交換会の中での生の意見、具体的な意見について、述べさせていただきたいと思います。

まず、再生医療についてですが、これには大変な期待がございまして、強力に推進してほ

しいという、そういう希望が出されております。このことはもう話題にでましたので、これだけにします。

この会議においても前々回、前回もいろいろな制度の周知などについて意見が出ていると思いますが、それについてもまだまだ若い方を中心に介護料、あるいはその他のいろいろな事業とか制度がよくわからない、それから自賠責保険そのものについても、これがどのように使われているかということなどももっと広く知らせていく必要があるんじゃないかと、こういう意見も出ております。周知の重要性については、ずっと変わらぬ課題としてあります。

その次に、短期入院、短期入所についてですが、これは数は増えてきているのですが、まだまだ十分に機能できているとは言えない状況にあります。短期入院、短期入所の目的は、一つにはレスパイトという、家族の休養ということがありますけれども、それだけではなく、ご本人が、そこで親御さんではない他人の中で暮らすという経験を積むことは、自立に向かうという意味で非常に重要なものです。お試し利用なんていう言葉もありますけれども、利用について、もっともっと進めていかなければいけないという意見があります。また、短期入院は医療機関ですから、リハビリはできないのだろうかというような意見も毎回出ております。

この短期入院、短期入所につきまして、今まで介護料受給者というのが主な対象だったのですが、受給者でない方もご希望があることや使い勝手をよくすることはできないだろうかという意見が出ております。高次脳機能の障害をお持ちの方などで、介護料対象者から外れてしまう方たちがいます。介護料受給者以外の方へのいろいろな支援ということを考えますと、さっき就労ということが出ましたけれども、働くということも含めた社会参加の支援とについて考えていく必要があるということも話されています。

それから、高次脳機能障害の方の中には、経年によって障害の程度が重くなる方、つまり、支援がより必要になってくる方もいます。しかし、年金の事後重症のような仕組みはありません。このことも、課題として出ておりました。

さらに年齢のことで申し上げますと、介護料を受給していたり、いろいろな障害福祉の制度を使っていた方が介護保険の対象となる65歳以上になると、そちらが優先になってしまふ。それまで使っていた障害福祉の制度が介護保険の利用に切りかわると、これに伴い介護料がもらえなくなること、これについても考えていく必要があるという意見がでています。

それから、NASVAさんからはこれから報告されますが、交流会など、積極的にやっ
てくださってまして、対象者と制度あるいは関係機関をつなぐ、あるいは関係機関同士をつ
なぐというような役割も持っていていただいています。今後もNASVAさんの役割というも
のに期待することが大きいということがあるかと思えます。

時間がないのであとは簡単にしますが、意見交換のベースとして被害を受けた方、あるい
はそのご家族がどのような生活をされていて、どういうニーズがあるのかという生活実態
をより具体的に把握しなければならないこと、同時に、在宅生活支援環境整備事業というよ
うな新しい事業もできてきていますが、これも含めて、今までさまざまに実施されてきた事
業や制度の事業効果や課題の検証をしていくことの重要性共通認識されています。

今年度も、被害者救済対策に係る意見交換会が行われますが、意見交換会においては、具
体的な方向性、具体的なイメージが持てるように議論を進めてほしいと、事務局から強く要
望されておりますし、私もそう思います。実態をきちんと把握して、必要とされる施策等の
方向性や内容が具体的に見えてくるように、進めていきたいと思っております。

【藤田座長】 ご意見いろいろありがとうございました。まだまだご意見もあるかもしれ
ませんが、時間が大幅に押しておりますので、よろしければ議題2のほうに移らせて
いただければと思います。

議題2、独立行政法人自動車事故対策機構から報告をお願いできればと思います。

【野澤オブザーバー】 NASVAで理事をしております野澤と申します。平素よりNA
SVAの業務に関しましてご理解とご支援、また、この場におきましても貴重な温かいご意
見をいただきましたことをまずもって御礼を申し上げたいと思います。

【佐藤課長補佐】 ここで事務局から資料の切り替えの方法について説明をさせていた
だきたいと思います。左上に左向きの矢印がございます。それを一度押していただけますで
しょうか。押していただきますと、「ペーパーレス会議」と上に書いてある画面があるかと思
いますけれども、その中の⑤資料2「独立行政法人自動車事故対策機構の取組について」
というものをタッチしていただけますでしょうか。それで資料が切りかわるかと思えます
が、もし資料が切りかわらない方がいらっしゃいましたら、手を挙げてお知らせいただけ
ばと思います。

よろしいでしょうか。それでは、よろしく願いいたします。

【野澤オブザーバー】 合計で15枚のスライドを用意させていただきましたけれども、
時間の関係上、飛ばして説明させていただきます。

まず、2ページを見ていただければと思います。NASVAにおける第四期中期目標の計画の概要でございます。3点ご指摘させていただきたいと思うのですが、NASVAにおいては現在、この一番左側の真ん中の囲みにありますとおり、安全指導業務と、それから、オレンジ色の被害者援護業務、それからピンク色の自動車アセスメント情報提供業務を行っております。その中で、今日につきましては、令和元年度における新たな取り組みということでオレンジ色の部分のところとピンク色の部分についての新たな取り組みにのみ絞って説明させていただきます。

資料3ページ、4ページは飛ばさせていただきます、5ページ目を見ていただければと思います。「小規模な療養施設機能委託病床の更なる展開」。こちらの部分につきましては、国土交通省様のご説明にもありましたので、1点だけ説明させていただきますと、下のところの左側に、今後のスケジュール等という形で書かせていただいております。令和元年度についても現在のスケジュールが左側の箱の部分にございまして、来年1月の業務開始を予定しておりまして、鋭意準備を進めているところでございます。

続きまして、次の6ページ目でございます。先ほど長島先生から大変ありがたい励ましの言葉をいただいた部分でございます。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ということで、札幌医科大学の本望教授が研究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、脊髄損傷を対象に治験を行っており、運動機能改善、高次脳機能改善等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るところであります。

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、当該治験の共同研究について申し入れがあったものでございます。具体的には下の3行に書いてありますとおり、治験を行う患者については移動可能な、比較的症状が安定している患者を想定しており、NASVAにおいては札幌医科大学への入院患者の移送に際し、千葉療護センターの医師及び看護師が随行するために、それらに必要な経費を負担することとしているところでございます。

引き続きまして、自動車アセスメント情報提供業務につきましてご説明させていただきます。7ページ目につきましては制度の仕組みでございますので説明は省略させていただきます、8ページ目でございます。これは衝突安全性能の評価項目でございます。衝突安全性能は、上から順に、フルラップの前面衝突試験、それからオフセットの前面衝突試験、

側面衝突試験という3つの異なる種類の衝突試験を行い、衝突実験をしたときの中に乗せていますダミー、人体の模擬をした人形でございますけれども、そこに加速度計などさまざまなセンサーをつけ、その傷害値というものを測ります。その傷害値を測って、その結果を公表すると、そういったことをしております。なお、この衝突安全性能の評価項目は令和元年度、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。これは予防安全性能の評価項目でございます。予防安全性能は、先ほどからも話題に出ておりますけれども、被害軽減ブレーキなどが出てきたことから、後ろのページのほうに参考資料でロードマップがございますけれども、2014年度から新たに始めた自動車アセスメントの項目でございます。上段の真ん中の欄、拡充というふうに右隅に書いてありますけれども、この部分が令和元年度予算で拡充になった、被害軽減ブレーキ（対歩行者）の評価の欄でございます。この欄を中心に説明させていただきます。

まず、歩行者に対する被害軽減ブレーキのアセスメント評価に関しましては、これまでは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きたのですが、夜間の歩行者の事故が多いということもありまして、昨年度から夜間の街灯がある環境のもとでの評価を行ってまいりました。さらに、令和元年度、今年度からは街灯なしの環境のもとでの評価をあわせて行うこととしております。

それから、引き続きまして10ページ目でございますけれども、これは、今、アセスメントを行っております事故通報機能評価でございますけれども、この部分につきましては特に拡充した項目はありませんので、説明を割愛させていただきます。

それから、引き続きまして11ページ目でございますけれども、こちら、チャイルドシートの性能評価の概要でございますけれども、この項目につきましても、今年度、拡充したものはございませんので、説明は省略させていただきます。

それから、12ページ以下は自動車アセスメントのロードマップでありますので、こちらのほうも説明を割愛させていただきます。

NASVAからの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、ただいまのご報告に対してご質問あるいはご意見ございましたら、どうぞよろしく願いいたします。

【長島委員】 再生医療に関しては非常に期待しておりますけれども、そういうような、

一つは交通事故に独自性がある医療もありますが、ほかの一般のところと共通するところも非常に多いので、いろいろなところを全国的に拡大していくときには、そういう既にある資源も上手に活用していくとか、既にある制度と上手に連携していくということもぜひお願いしたいと思います。

それから、普通の一般の医療機関でもNASVAで研究したような質のいい医療が提供できるように、ぜひそういうところに対する教育とか普及というのをお願いしたいと思います。

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、ご質問ございますでしょうか。

【山根委員】 失礼いたします。先ほどのNASVAさんのお話から、相談業務のことはちょっと出ていなかったのですが、あえて前年度、相談業務がどのくらいあったのか、何例くらいあったか教えていただきたいのと、その相談業務のところ、今日も委員の中で、私もそうですけれども、自分たちの団体に相談に当たっていらっしゃる方がたくさんいらっしゃるんですね。みんな私たち自助グループ、今日座っているメンバーたちも皆さん、手弁当でやっております。ちょっとNASVAさんとは離れるのですが、JAのほうにも相談窓口があると思います。NASVAさんもあって、いろいろなところに相談窓口があるのですが、当事者と呼ばれる私たち被害者だったり遺族だったりというのは、相談先があちこちにあって、どこに何を言っているかわからないというのがあります。そして、同じような思いをしている人たちに話を聞かせていただきたいと。そこから自分たちがどう生きていくかということもやっております。まして、全く当事者じゃない方に助けていただくということも必要なので、そういう全国の自助グループと連携をして相談を受けていくということはお考えなのかなと。そして、相談が減っているのであれば、ぜひNASVAさんの相談窓口の近くで相談を受けているような団体さんとかと連携をしていただければと思うのですが、どうでしょうか。

【藤田座長】 まず、野澤理事からご返答いただいた上で、JAさんも来ていらっしゃると思いますので、もし何かありましたらいただければと思います。

【野澤オブザーバー】 すみません、1点、相談というふうにおっしゃられたのですが、訪問支援のことですか。

【山根委員】 そうですね。訪問支援だったりとか、NASVAで相談窓口電話があると

思うんですけども。交通事故の被害者の方たちの。

【野澤オブザーバー】 ホットラインの件でございますか。

【山根委員】 はい、そうですね。

【野澤オブザーバー】 件数でございますか。

【山根委員】 そうですね。件数がどのぐらいなのか。全体的にJAさんもNASVAさんも減っていると一般的にお聞きするので、減っているのであれば、ぜひそういう全国でばらばらで動いていると言ったらおかしいんですが、手弁当でやっているそういう団体と手を組んでいただいて、当事者はネットやいろいろなところで同じような思いをしている人たちを探して、まずは相談に行くんです。そこから行政さん、いろいろなところに私たちつながっていくので、そこに予算を落としていただけるのが一番いいんですけど、できないのであれば、そういうふうに関心を持ってもらってくださる方たちと連携をとって入っていただいて動いていただくとか、何か考えていただければいいなど。こういう障害を持っている団体さんだったり、うちのように遺族の団体だったり。探されたら結構、1つの県には1つ必ずあるので、そういうのもちよっと考えていただけないかなということです。

【阿部オブザーバー】 NASVA被害者援護部の阿部と申します。件数の話でございますが、1日約10件位です。

【山根委員】 それは前年度から下がっていませんか。

【阿部オブザーバー】 前年度よりも若干の減少傾向にはあります。どういうところに相談したらいいかということがわからない方がたくさんいらっしゃいますので、弁護士の団体の日弁連交通事故相談センターを紹介させていただいたり、日本損害保険協会、損保ADRセンターを紹介させていただいております。

【山根委員】 っている形ですね。で、そこからまた紹介、紹介になってしまうので、できればそういうふうに関心を持っていろいろな知識を持っている人たちを置いていただければ、また、育てていただければと思うので徐々に考えていただければと思っています。

【阿部オブザーバー】 検討させていただきます。

【藤田座長】 JAさんから何かございますか。

【石戸谷委員】 ちょっと今、手元にはないんですけども、幾つかのいろいろな相談窓口は設けていまして、その周知に我々なりに努めているつもりではあるんですけども、さらにいろいろな場面を使って周知をしていきたいと思っております。

【藤田座長】 ご意見を伺って検討いただければと思います。

本来終了するべき時間なのですが、申しわけありません、若干の延長をいただければもう少しご意見をいただけるかと思っておりますので、そう長くないという前提で若干の延長をよろしくお願いいたします。

【古謝委員】 長くないので、すみません。高次脳機能障害友の会の古謝と申します。いつもほんとうにいろいろなことでお世話になって、ありがとうございます。

先ほどの相談事業に家族の人たち、当事者の人たちを入れなかったというように、意見交換のときにもNASVAさんと連携をさせていただきたいということを言っているんですね。私たち家族会の相談窓口と連携をして広く広げていきたいなということをお願いしているんです。だから、毎回お願いしているんですけど、なかなか実行には至らないので、そういうところもちょっと検討していただきたいと思うのでよろしくお願いいたします。

【藤田座長】 ありがとうございます。

その他、どの点でもこの際ですからご意見ございましたらよろしくお願いいたします。

【堀野委員】 NASVAさんが旧運輸省の直属の機関から離れて独立行政法人になったときに、独立行政法人の評価のプロジェクトがあって、私、その初代の評価委員をさせていただいた経験からちょっと申し上げます。あの当時、NASVAさんはいわゆる緑ナンバーの車両が対象であったというふうに記憶しています。ところが、独立行政法人になられてから白ナンバーも、いわゆるマイカーも含めて、緑ナンバー時代に蓄積したノウハウを生かして予防安全と救済、両面で頑張るといようなことでした。私の記憶では、たしかホームページのアクセス件数の報告があったんですよ。今日いただいた資料にはその点の話が出ていないのですが、その後、アクセス件数はぐっと伸びたんでしょうか。それとも現状維持の横ばい程度なのか、その点をちょっと知りたいと思ったんです。つまり、NASVAがどれだけ日本の社会で認知されているかということの指標になると思っているんですが。

【野澤オブザーバー】 ただいまご質問がありましたホームページのアクセス件数なんですけれども、実は2年前に、先ほど国交省様のほうからも説明がありましたけれども、サポカーのホームページができたときに、実はうちのアセスメントの部分のところとリンクが張ってあったものですから、その2年ぐらい前にわっと伸びました。急激に。で、残念ながら、だんだんそのときのことから若干減ってきているというのが実情でございます。

ただ、昨今の痛ましい事故の影響を受けまして、我々も先ほど申し上げましたアセスの関係の、我々のホームページを見ていただきますと、アセスの衝突実験の様子とかっていうものが出ているものですから、そういったものを借りたいという報道機関が増えておりまし

て、何とかこういったことを突破口にして反転に移りたいなというふうに思っております。

【堀野委員】 引き続きどうぞ頑張ってください。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

【桑山委員】 再生医療の関係なのですが、今、札幌医大のほうに入院される方が大体年間1人ぐらいと聞いているんですけども、もうちょっとこれは増えないものですかね。1年間1人ずつだったら10年間たっても10人なので、表現は悪いですが、サンプル数としてもあまり多くないので、もうちょっと1年間で5人とか、そういった形ではそれは無理な相談なんではないでしょうか。

【藤田座長】 どうぞよろしくお願いします。

【野澤オブザーバー】 東京から移送していくという面がございまして、どうしても移動可能で病状が安定している患者さんということになってきますものですから、現在のところは2名の実績だと。今、3人目について移送の調整を行っているという段階でございます。

【藤田座長】 そのほか何かありますか。どうぞ。

【古笛委員】 先程、お話のありました相談窓口につきましては、日弁連交通事故相談センターにおきましても被害者相談を担当させていただいておりますので、引き続き真摯に取り組ませていただきたいと思います。ただ、自動車損害賠償保障制度のあり方懇として自動車事故の被害者が議論されていますが、相談にいらっしゃる方は、同じ交通事故でも自転車事故の被害者の方、さらには同じ路上で被害に遭ったとしても犯罪被害者の方もいらっしゃいます。ここでの議論が自動車事故の被害者だけではなく、さらにいろいろな犯罪を含めた被害者の救済のために役に立つように関係省庁間で連携していただけたらと思いますし、自賠責の保障がいろいろな被害者の基本的な保障となるように今後も取り組んでいただけたらと思います。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

その他、ご意見あるいはご質問ございますでしょうか。

もしないようでしたら、これで議題2に関する議論を終了させていただければと思います。本日はいろいろご意見をいただいたのですが、時間の関係で十分お伺いできなかったこともあるかと思っておりますので、もし何かさらにつけ加えたいことがございましたら、ぜひ事務局のほうに直接ご意見などをお寄せいただければと思います。

司会の不手際で時間を超過して大変申しわけございませんでした。

それでは、最後に自動車局、福田審議官からご挨拶をお願いいたします。

【福田審議官】 お忙しい中、お集まりいただきほんとうにありがとうございます。また、時間が足りなくなってしまうと申しわけなかったですけれども、ご意見を賜りましてありがとうございます。

各種政策、皆様とともに取り組んでおりますけれども、とりわけ今日ご指摘いただきました繰戻しにつきましては、今日お集まりの皆様の中にも直接、間接に大変なご支援を賜っているところでございますし、小林参事官以下、誠心誠意、財務当局に対して取り組んでまいったことはお集まりの方々もご存じのことかと存じます。引き続き繰戻しをしっかりと実現していくように対応してまいりたいと思いますし、また、政策に関しましても今日いただきましたご意見をもとに進めさせていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

【藤田座長】 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返しいたします。

【佐藤課長補佐】 藤田座長、ありがとうございました。本懇談会の議事録につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後、速やかに国土交通省のホームページにて公開させていただきたいと思います。

それでは、以上をもちまして、令和元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お集まりいただきましてまことにありがとうございます。

— 了 —