

平成28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28年5月31日

【石川課長補佐】 おはようございます。定刻でございますので、ただいまから、平成28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。

本日はご多忙中ご出席いただき、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課長補佐の石川でございます。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。よろしく願いいたします。

それでは、配付資料の確認をさせていただきますので、過不足等がございましたら事務局までお申しつけください。まずは、資料1と書かれた「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。次に、資料2と書かれた「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でございます。お手元でございますでしょうか。

なお、本懇談会につきましては公開することとしております。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、あらかじめご了承ください。

それでは、懇談会の開会に当たりまして、自動車局長の藤井から一言ご挨拶申し上げます。

【藤井局長】 ただいまご紹介いただきました国土交通省自動車局長、藤井でございます。本日はご多忙中のところ、この自動車損害賠償保障制度のあり方に関する懇談会にご参集いただきまして、まことにありがとうございます。

交通事故につきましては、平成27年、死者数が4,117名ということで、15年ぶりの増加ということになりました。人口が減少してきている中で増加に転じたということで、このことを関係省庁、大変重く受けとめているところでございます。より一層交通安全対策を図らなければいけないと思っているところでございます。

その中で、私どもの関係では、特にこの1月に軽井沢でのスキーバス事故が発生したところでございます。これについては、乗客の方が13人、若い方ばかりでしたけれども、亡くなるという、非常に社会的にも影響の大きいショッキングな事案でございました。今、まだ原因を調査中でありましても、運転手が非常に未熟でありましたとか、あとは決

まったルートを通っていなかった、あるいは運行管理をきちんとしていなかった、そういった事業の管理という点でも多々問題があったということが判明しつつあるところでございます。

これにつきまして、私どもでも対策の検討会を至急、1月の下旬に立ち上げをしまして、6月の上旬には最終的なまとめをするということに向けて、今最終の調整をしているところでございます。こういったこと一つ一つを積み重ねることによって、こういった悲惨な事故を少しでもなくしていかなければいけないと思っているところでございます。

自動車損害賠償保障制度につきましては、被害者の救済対策、あるいは事故の防止対策、こういったところを念頭に置きまして、自動車のユーザーの方からのお金、そういったものを原資としました対策を日々講じているところでございます。特に交通事故の被害者の方々、特に重度の障害を負われた方、こういった方々につきましては、ご本人も大変でありますし、また、そういった方の介護をされる方、そういった方々のご苦勞、ほんとうに筆舌に尽くしがたいところかと思えます。

私も個人的なことでございますけれども、10年前に今の増田参事官のポストに短期間でありましたけれどもおりましたので、実際にその現場なども見させていただきましたし、そういったご苦勞を少しでも軽減して差し上げること、また、しっかりとした医療介護をすることによって、そういった方々におきましても症状の改善が見られるということもあるということも、最近また医療技術の改善によって示されてきつつあるということでもありますので、そういったこともしっかり踏まえながら、交通事故の被害者の方々の対応を万全にとっていきたいと思っているところでございます。

この損害賠償保障制度につきましては、特別会計ということで実施をされておまして、その特会のあり方等についてもいろいろと議論されているところでございますけれども、そういった事故救済をしっかりとやるということを念頭に置きながら、今後の政策を進めてまいりたいと思っておりますので、引き続きご指導、よろしくお願いしたいと思います。

本日は、特にそういったことにつきまして関係者の皆様、多数お集まりだということでありますので、そういった現場、実際に携わっておられる方々のご意見をしっかりと拝聴した上で、私ども、また政策に生かしていきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【石川課長補佐】　　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ます。NPO法人日本脳外傷友の会理事長の古謝委員でございます。

【古謝委員】 今年度より委員を仰せつかりました、NPO法人日本脳外傷友の会理事長、古謝由美です。どうぞよろしくお願いいたします。

【石川課長補佐】 また、今回、一般社団法人日本損害保険協会の大川畑委員がご就任されておりますが、本日、ご都合によりご欠席のため、岩田様及び大坪様が代理出席されています。また、本日、新居委員はご都合によりご欠席のため、中島様が代理出席されています。なお、玉置委員と福田委員におかれましては、ご都合によりご欠席、天野委員におかれましては、ご都合により後ほどお越しになります。

それでは、この後、落合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落合座長にお願いしたいと思います。

落合座長、よろしくお願いいたします。

【落合座長】 本日の懇談会の座長を務めさせていただきます落合でございます。どうかよろしくお願いいたします。

先ほど藤井自動車局長からのご挨拶がございましたけれども、自動車損害賠償保障制度というものの重要性はますます強まっており、したがって、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をしております。

本日の懇談会ですけれども、お手元にあります議事次第にございますように、2つのテーマが問題としております。1つは、自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きについて、2つ目が、独立行政法人自動車事故対策機構の取り組みについて。この2つのテーマにつきまして、ご議論をお願いするということであります。どうか忌憚のない意見を積極的に出していただきまして、本懇談会の使命というものを果たしていくということができればと考えております。

それでは、そういうことでよろしくお願いいたします。以降は座ってやらせていただきます。

そういたしますと、早速議事に入るといふことにしたいと思います。これ以降のカメラ撮りはご遠慮をお願いいたします。

そこでまず議題1ですが、事務局から資料1について説明をお願いいたします。なお、資料1に関するご質問、あるいは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、そういう順序で進めたいと思っておりますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。それでは、お願いします。

【増田参事官】 保障制度参事官の増田でございます。資料1でございます。おめくり

いただきまして2ページでございます。まず、平成28年度運用益事業についてご説明をさせていただきます。これは、国、それから民間保険会社、JA共済、3者で実施しているものでございます。まず、国の運用益事業でございますが、被害者救済対策3つ、それから事故防止対策1つを例示させていただいております。それぞれ拡充、充実した予算の取り組みをご紹介させていただいているところでございます。

1つは、在宅介護移行への支援に係るリハビリ機器の導入ということです。NASVAのほうで設置しております療護センターで、その後、退院後にスムーズな在宅介護への移行を支援するために、日常の生活動作のトレーニングを効果的に行うための機器というものを導入するというものでございます。

それから、療護施設ということで、センターのほうで4カ所、それから委託病床、これまで3カ所ございましたが、新たに今年の4月から委託病床で4カ所目、療護施設として8カ所目のものを既に始めているところでございます。これは関東西部のほうで実施を始めたということでございます。

それから、訪問支援業務体制の充実・強化。重度の後遺障害者の方々、特に遷延性意識障害者の方々について介護料を中心に支給をしておりますけれども、その方々に直接ご自宅を訪問して、それぞれの要望、ニーズの把握に努めるということで進めております。

それから、あと、自動車アセスメント事業の充実ということで、特に予防安全技術を中心に新しくまた取り組みも進めているところでございます。こうした取り組みについて、後でNASVAのほうから詳細なご説明がございますので、次に参らせていただきたいと思います。

それから、民間保険会社、JA共済のほうの事業につきましても、充実・拡充した取り組みということで記載させていただいております。あわせまして、国、保険会社、JA共済、合計で162.3億円ということで、前年度比942万円増ということになってございます。

3ページに参ります。これは、被害者救済対策に係る意見交換会の開催ということで、毎年度開催させておりますが、平成28年度における取り組みについて御報告をさせていただきます。こちらの意見交換会でございますが、背景といたしましては、22年度から短期入院協力病院における利用促進のための取り組みとして始めたんですが、24年度からは被害者救済対策全般について課題を検討するというので、年4回開催をさせていただいております。

左のほうに構成員として書かせていただいておりますが、本日お越しの赤塚委員、桑山委員、古謝委員にもご参画いただいて、ほかにも被害者団体の方々に入っていただきまして、年に4回開催をしているところでございます。いつも3月に取りまとめを行っております。今年度、特に御意見をいただいたところは、1番のまず相談支援事業の充実・強化の部分でございますが、非常に御意見としていただきましたのは、各機関や関係者との連携に基づく取り組みが非常に重要ということでございますので、これまで以上に連携体制の構築、協力関係の進化を図ってほしいということで、ご意見をいただきました。特に地方自治体でありますとか、ほかにも関係団体、多数ございますけれども、そういったところの取り組みが必要と。

それから、2番目の情報提供の充実に関しましては、これまで国土交通省といいますか、交通分野の取り組みについての情報提供が中心でございましたけれども、逆に、自治体のほうのいろいろな支援体制、支援情報というものが非常に重要でございます。ですので、支援窓口なんかでも、例えば私どものほうで十分に自治体と連携して、自治体の取り組みをご紹介しますとともに、それから今度は地方自治体の窓口でも私どもの交通分野の取り組みについてご紹介いただくというような形で、支援制度の利用機会を逸することのないように取り組んでもらいたいというご意見をいただきました。

あと、介護者なき後問題、それから協力病院・施設、災害時の支援策の検討といったご意見をいただきました。

一番下のほうに、28年度の意見交換に関しまして、まず連携関係の構築というのも非常に重要でございますし、意見交換会を通じたいろいろなアイデア等も踏まえながら取り組みを進めていきたいと思っております。

4ページに参ります。被害者救済対策の国としての主な取り組みでございます。後ほどNASVAのほうから被害者救済対策についてまたご説明がございます。まず一番最初に、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ということでございます。これは、短期入院協力事業ということで、在宅介護をしておられる方々の一時的に休息をとっていただいたり、介護されている方の健康チェックなどもするというのもあって、短期入院協力事業というのを既に始めております。全国で157病院ということでもう実施をしております。

25年度からより身近な、ふだん使われておられるような障害者施設等を利用できるような形にしてほしいというご意見もいただきまして、短期入所協力事業というのもやって

おります。こちらのほうは、交通政策基本計画において、27年2月に閣議決定いたしました、全国的に展開すると。まず、47都道府県に1つずつ整備するような形で考えておりますが、今現在36都府県で49施設が指定されて、具体的にいろいろな補助等で支援もしているところでございます。具体的には、指定の状況は157病院が入院協力病院ということと、それから短期入所の協力施設が49施設ということになってございます。

それから、次、情報提供の充実でございます。こちらのほうは事故直後に、どういう形で対応していかどうか、非常に被害者の方はお困りの部分があるだろうということで、網羅的に集約したパンフレットというものを関係先、損保会社とか、メディカルソーシャルワーカーの協会でありますとか、相談支援専門員協会、交通事故相談所（自治体）とか、それぞれのほうに配付をいたしました。また、ホームページにも全て出てございます。今後も必要な情報等を改訂しながら、また情報提供をしてまいりたいと思っております。

それから、介護者なき後問題に対応した情報提供の実施でございます。これは、意見交換会の際にご報告もさせていただいておりますが、地域情報というのを各地域に調査を行います。受け入れ施設、ショートステイ、相談窓口など、情報を調査しまして、それはホームページにアップしているということでございます。現在、東北、北陸信越、中部、中国、四国、九州、神奈川となっておりますけれども、これは地域を拡大していきます。

それから、あと財産管理に利用できる制度の紹介でありますとか、準備が必要な事項などについても、一緒に国とNASVAのほうで情報提供サイトに掲載をしているということでございます。

5ページに参ります。これは、毎年度ご意見等をいただいております無保険車対策でございます。これは、4つのフェーズで取り組んでおります。1つは、無保険者に対する取り締まり活動ということで、街頭取締り活動、これは警察のほうと協力しまして、地方の運輸支局の職員が幹線道路で月1回以上、走行中の車両を止めまして自賠責保険証書の提示を求めて、無保険車であった方に警告書を渡すということをやっております。

それから、監視活動ということで、これも国土交通省の職員と委嘱指導員が駅前駐輪場とか、大学の構内なんかにも行きまして、ステッカーを張っているかということを確認しまして、無保険車の疑いのある車両に通知書をつけて注意喚起を行うというものでございます。

それから、保険加入状況の管理業務ということで、このデータベースに基づきまして自賠責保険契約の更新が確認できていない車両の所有者に対して警告はがきを出しまして、

加入状況の確認等を行うということ。それから、関係省庁、保険会社等と協力して自賠責保制度の広報・啓発に努めているところでございます。

6 ページに参ります。無保険車対策の現状ということで、実績といいますか、取り組みの数字でございます。まず、街頭取り締まり活動につきましては、毎年取り締まりの数、書いてございますが、無保険の割合のほうは、23年度の0.8%から、毎年度、徐々にではありますが減少しておりまして、27年度は0.43%。特に四輪のほうはもっと低いんですが、やはり軽二輪、原付のほうが少し、2%ぐらい数字があるということでございます。

それから、大学の構内とか駅前などの監視活動に関しましては無保険の割合、年々減ってはきているんですが、27年2月の最新の数字で2.61%。大体軽二輪、原付のほうはまだ2%ぐらい無保険車があるということでございます。街頭取締活動の実施と、はがき発送等による注意喚起というものを実施しているところでございます。

次のページに参ります。無保険があった場合に、国のほうとして、いわば社会保障みたいな形での最低限の保障が必要だろうということで、政府保障事業というものを実施してございます。加害者が自賠責保険に加入していない場合、それから、ひき逃げの場合、加害者が不明の場合に、国が自賠責保険と同等の損害のてん補を行って被害者の救済を行うということでございます。自賠責保険と少し違いますのは、その後、加害者に対して求償するという仕組みになってございます。

こちらのほうの支払い実績でございますが、交通事故の減少も影響あると思うんですが、年々支払いのほうの件数は減ってきております。支払い保障額のほうも25年度が19億、26年度が14億で、27年度が底打ちではあります12億ということで、年々減少はしてきているところでございます。

政府保障事業に関しましては、1つは被害者救済ということもございしますので、処理の迅速化を図る必要がございますが、一方で、審査の精密化ということも図っていく必要があるということで、なかなか両者をうまく合わせてやっていくということは難しいんですが、引き続き取り組みを進めていきたいと思っております。

次のページに参ります。8 ページでございます。これも毎年度ご意見をいただいております。一般会計の繰り入れの繰り戻しの状況についてまとめたものでございます。現段階で保険勘定と、それから保障勘定の元本残高として4,848億円、利子相当額が1,266億円ということで、6,114億円がまだ繰り戻されていないという状況にございます。

平成28年度予算要求においても要求を行いまして、財務省とも協議を進めてまいったわけでございますが、厳しい財政状況等を踏まえ、今回見送られたということが結果でございます。今後も、機会を捉えまして、着実な繰り戻しを求めていくということで進めていきたいと思っております。

9ページからは、安全政策課の平井課長のほうからご説明をしていただきます。お願いします。

【平井課長】 安全政策課長の平井でございます。よろしくお願いいたします。私のほうから、事業用自動車の安全対策ということでございますが、先ほど藤井局長からお話させていただきましたが、今年の1月に起きました軽井沢のスキーバス事故に対する対応につきまして、ご説明をさせていただきたいと思っております。恐縮ですが座ってご説明させていただきます。

9ページをご覧くださいと思います。軽井沢スキーバス事故の状況でございます。1月15日、午前1時55分ごろでございますが、軽井沢町の国道18号線碓井バイパス入山峠付近で貸し切りバスが反対車線を超えて道路右側に転落いたしました。この事故によりまして、乗員乗客15名の方がお亡くなりになり、乗客26名が重軽傷を負うという甚大な被害が発生いたしました。

この乗客13名の方は全員が大学生ということで、非常にお若い方が亡くなられたということで、私ども、非常に重く受けとめているところでございます。このバスでございますが、スキー客を乗せまして東京を出発し、長野県の斑尾高原に向かっていたところでございました。

私どもの対応でございますが、事故発生直後、大臣を本部長とする対策本部を設置いたしました。その後、被害者の相談窓口を本省と関東運輸局、北陸信越運輸局、こちらに設置させていただいて、以降、被害者の方々からご相談をお受けしているところでございます。貸切バス事業者に対しましては、この事故当日、15日から3日連続、また29日に特別監査を実施いたしまして、2月19日に許可の取り消しを行っているところでございます。あわせて、事業用自動車事故調査委員会に調査を要請しておりまして、現在事故調査委員会のほうで事故原因についての調査を行っているところでございます。

バス事業者の概要でございますが、イーエスピーという、東京、羽村市に事務所を置く会社でございます。許可の年月日が26年4月18日ということで、保有車両数が12台ということです。特別監査で判明した主な違反でございますが、始業点呼の未実施。始業

点呼と申しますのは、運行する前にドライバーの健康状態でありますとか、アルコールを飲んでいないかということ、会社側の運行管理者という人間が直接ドライバーと対面という形でチェックをすることが法令で義務づけられておりますが、これを行っていなかったということでございます。

また、運行指示書というものがございます。これは、事業者のほうで、例えば何時にどこを出発して、どういう経路を通過して、どこで休んで、何時ごろここに到着するという指示を出すわけでございますが、こういった指示書の記載不備があった。また、その運転者の健康診断が未実施であった。運賃についても、私どもに届けていただいている下限を割れている契約で運行していたという実態が判明しております。

こういった違反事故を踏まえまして、2月19日に事業の許可の取り消しを行っております。

次のページでございます。私ども、こういった今回の事故を踏まえまして、二度とこのような悲惨な事故を起こさないという徹底的な再発防止対策を議論いただくために、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会を設置いたしまして、再発防止策についてご検討をいただいているところでございます。

この真ん中辺のスケジュールでございますが、1月29日から、現在検討を進めていただいております。後ほどスケジュールをご説明いたしますが、今週末に最終の取りまとめのご審議をいただく予定になっているところでございます。

検討事項でございます。事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化ということ。事業参入するときに、しっかりとチェックをする、この内容について強化をしていこうということと、監査の実効性を向上させるということ。また、その運転者の運転技術のチェックを強化していこう。運賃制度の遵守等、旅行業者を含めた安全確保のための対策を強化していこう。さらに、衝突被害軽減ブレーキという、いわゆる自動ブレーキというような先進技術でございますが、こういったハード面の安全対策についても強化していくということでございます。

1ページおめくりいただきまして、1月29日からいろいろと検討させていただきました。3月29日に中間整理ということで、まとめて公表させていただいたものがこちらの資料でございます。この検討の基本的考え方といたしましては、24年の関越事故後の対策を含むこれまでの安全対策を徹底的に再検証しようということと、関係事業者には法令順守を改めて徹底し、悪質事業者には、市場からの退出を含め、厳しい態度で臨む。また、

利用者の視点に立ちまして、ソフト、ハード両面の施策を多角的に講じていくということ
を念頭に置きながら、対策の検討をお願いしてきたところでございます。

幾つか例を申し上げたいと思います。例えば、(1)の貸し切りバス事業者に対する事前
及び事後の安全のチェックの強化でございます。この中で3つ、中間整理の段階では整理
をさせていただいております。速やかに講ずべき事項、これにつきましては検討委員会
でご議論をいただいておりますので、直ちに行政側としては施策を進めるということでご
ざいます。

また、今後、具体化を図るべき事項と、引き続き検討すべき事項につきましては、検討
委員会でさらなる検討を進めるということでもございましたが、既に中間整理をまとめた後、
2回ほど検討を進めておりますので、中身については具体化が図られているところでござ
います。この中身につきましては、先ほど申し上げましたが、今週末、最終取りまとめの
ご議論の中で委員会としての結論をいただく予定になっているところでございます。

安全性のチェックでございますが、複数回にわたり法令違反を是正、改善しない事業者
に対しましては、事業許可の取り消しといったものも含めて厳しい処分の実施をしていき
たいということでもございます。また、輸送の安全に特にかかわる事故を中心といたしまし
て、今までの処分よりももっと厳しい処分の内容に見直していくということでもございま
す。

ここの緑色で書いてございます「引き続き検討すべき事項」ということに関しまして、
先週20日に検討委員会でご議論させていただきました。検討委員会の結論といたしまし
ては、事業許可の更新制も導入すべきだろうということで、これについては最終取りまと
めのに盛り込まれていく予定でございます。

1枚めくっていただきまして12ページでございます。旅行業者等との取引環境の適正
化、利用者に対する安全性の見える化ということでございます。利用者への貸し切りバス
事業者名の提供ということで、貸切バスの場合は直接ユーザーの方とバス事業者がかかわ
ることが少ない。旅行業者が間に入るという形態でございますので、この旅行業者が使う
貸切バスの事業者名を表示させるような取り組みをしていきたいということでもございま
す。

また、引き続き検討すべき事項といたしましては、旅行業者への行政処分の強化といっ
たものも検討課題として入っております。

(3)の運転者の技量のチェックの強化ということでございます。これも、私ども監査
の中で、このドライバーの方が大型車にあまりなれていなかったというような発言が事業
者からありました。こういったことも踏まえまして、新たに雇い入れた全ての運転者に対

しましては、適正診断の義務付けをすとか、初任者、事故を起こした運転者に対しては、今は努力義務ということになっておりますが、実技訓練を義務づけたいと思っています。

また、運行管理者と言われる、会社の中で運行管理全般についての取り組みをしている人間に対しても全般的な見直し、処分の強化、こういったところも含めて対応をとっていききたいということでございます。

ハード面の対策でございますが、ドライブレコーダーという画像を撮る装置でございますが、これを義務づけるべきだろうというご提言をいただいております。この義務づけた画像を使って、ドライバーの教育をしっかりとしていくというのあわせて事業者にも義務づけをする。また、こういった画像を事故調査にも活用していくということでございます。さらに、シートベルトの着用の徹底といったものも取り組むべきだろうということでございます。

さらに、最近、大型車にもいろいろと安全装置はついてございますが、こういった安全装置がついた車への代替促進というのも行ふべきだろうというご提言をいただいているところでございます。

13ページに全体のスケジュールが書かれております。先ほど簡単にご説明を申し上げましたが、1月29日に第1回の委員会を行った後、回を重ねておりまして、今週の金曜日、第10回の委員会を予定しております。この中で総合的な対策の案についてご議論をいただき、この日に取りまとめができればと考えております。

資料にはございませんが、中間整理につきましては、5月13日に被害者、またご遺族の方に対してご説明をする機会をつくっております。私どものほうから、今申し上げたような中間整理の内容についてご説明を差し上げ、ご遺族の代表の方からは、非常に有益な会であったというお言葉もいただいているところでございます。簡単でございますが、以上でございます。

【落合座長】 自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きにつきまして、事務局のほうからご説明をいただきました。

それでは、それに基づきまして、どの点からでも結構でございますから、ご意見、あるいはご質問等がございましたら、どうかよろしく願ひいたします。いかがでしょうか。

どうぞ。

【天野委員】 ちょっとおくれて参りまして、大変失礼いたしました。それで、私からは2点ほど質問させていただきたいと思います。

説明の中でもし説明されていたら恐縮なんですけれども、まず4ページ、協力病院・施設における対策の主な取り組みのところで、短期入院協力事業でこういった病院の方をお願いしていらっしゃるって、いろいろと実績が上がっているというところは非常にすばらしいと思っているんですけれども、これ、逆に一度指定になった病院で、指定から外れてしまうというようなところがあるのかどうか。

一度ご協力いただけたんだけれども、その後、受け入れはできませんというような病院がもしございましたら、そういった途中から協力をお断りされてしまうような病院に対して、長く続けてもらうとか、そういった工夫とか、何か取り組みのようなものがあるのか、それをまず1点、伺いたいと思います。

それから、2点目は8ページの例の繰り返しです。これ、毎年お話をいただいているわけなんですけれども、厳しい財政状況というのは重々皆さんもおわかりのところだと思うんですけれども、例えば過去などを見ますと、いわゆる分割払いとか、少しずつでも戻していただく、繰り返ししていただくということがテクニカルには可能だと思うんです。その辺のところは、少額ずつでも、少しずつでもというのは難しいという状況なのか。

以上、2点、お答えいただければと思います。

【落合座長】 それでは、2点につきまして、事務局のほうからお願いします。

【増田参事官】 ありがとうございます。まず、短期入院のほうでございますが、基本的にそういう病院はないといえますか、受け入れをしっかりとやっているということでございます。

それから、いろいろな補助をさせていただくんですが、これはあくまで受け入れ実績に基づいて補助をするという形で、いわばインセンティブを与えまして、たくさん受け入れていただいたところには、より手厚い補助をするという形でやっております。基本的に皆さん、ちゃんとした体制で、受け入れるということで。監査等もやっておりますので、チェックをしているところでございます。

それから、もう一つ、繰り返しのほうでございます。15年まではわりと分割で返してきていただいているところではございます。大臣間の覚書に基づきまして、分割して支払うという形で明記されているところもございまして、本来であれば一挙に返すということではなくて、毎年返されていくということになるはずなんです。私どもも、そういうことも踏まえて分割でもかまわないということですが、なかなか財政状況厳しいということで、受けていただけないという状況にございます。

ただ、29年度要求でありますとか、30年度ということで、とにかく毎年度、この機会を捉えてお願いをしていきたいと思っております。28年度は、残念ながらだめだったということでございます。

【落合座長】 天野委員、よろしいでしょうか。

【天野委員】 はい、ありがとうございました。

【落合座長】 ほかに。どうぞ。

【中島専務理事】 日本自動車会議所でございます。日ごろのご支援、ご指導、ほんとうにありがとうございます。繰り返しになって恐縮でございますけれども、8ページについてでございます。平成30年度末という期限がございますけれども、やっぱり私どもの委員会の中でも、毎年、毎年、委員会の意見がだんだん多く、強くなってきて、私どももそれに対して具体的な回答がなかなかできないと非常に危惧している状況でございます。

と申しますのも、ごらんのとおり、過去2回期限が変更されておりますし、平成25年度には、直接関係はないものの保険料の値上げということもされておりますので、このまま30年度末を待っていていいのかという、非常にそういう意味での危機感を持っております。ですので、先ほど委員もおっしゃいましたように、今回はぜひ一歩踏み込んだご回答、ご対応を検討賜れば大変ありがたいと思っています。

そもそもこういう公的制度は、やっぱりみんなの納得性、信頼があって、初めてその趣旨に沿った運用ができるものと思います。ここはやっぱり何より一番大事ではないかなと考えます。

最後に、国内の自動車市場でありますけれども、昨年度は500万台を割りました。これは2009年のリーマンショック以来、5年ぶりの低レベルでございます。一昨年、消費税が8%に上がった後、マーケットは落ちました。昨年度はさらにそれを下回る、2年連続のマーケットダウンという状況でございます。

こういう状況を踏まえましても、やっぱり私どもとしましては、この対策、財源というものをしっかり確保した上で、それに対応する事業をほんとうにしっかり進めていきたいと思っていますので、そのためにもぜひご理解、ご支援、お願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。以上です。

【落合座長】 事務局のほう、何かございますか。

【増田参事官】 自動車事故対策とか、被害者救済対策のために欠くことのできない安定的な財源ということで確保していかなければいけないんですが、また取り崩しが発生し

ているという中で非常に危惧を持っていただいているということもお伺いしております。そういう意味で、いろいろな場を捉えて要求をしてきているところでございます。特にこの30年度前に返していただけるということも十分あり得るわけですので、そこは別に期限を区切らずに、29年度要求でも当然そうですが、引き続き、特に分割払いでも構わないということでございます。

引き続き、皆様方からもいろいろなご知見もいただきながら、要求に取り組んでまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

【落合座長】 どうぞ。

【相原委員】

同じく8ページですが、ご意見はそのとおりで、今の各委員からもいただいた意見の中にも包含されていると思います。1点だけ申し上げると、国の財政が厳しいというのは承知をするところですが、自賠責保険の小さなプールの中での財政状況も極めて厳しいです。国の大きなどんぶりと、この小さな自賠責を比べるのは、ちょっと困るというのが普通ではないかと思います。

持続可能性を大きく欠いているということ自体が、国の借金も大きいですが、この小さなプールを同じメジャーで比べて、財政状況が厳しいから戻せないというのは、ちょっと理が通らない。持続可能性を大きく欠いています。運用益事業が賄い切れずに基金を取り崩している状態というのは、これは健全性を明らかに欠いています。そこはやはり、返す、返さないの問題以前に、自賠責保険の誇れるこの制度を安定的に、持続的に被害者救済と防止につなげていくためには、運用益事業というのは大変大きなものであります。その基盤を欠いているということ自身を、もっと世論に訴えかけるぐらいのことをしていってもいいかなと。

お役所とお役所の取り交わし以前の問題として、車社会の枠から安定的に伸ばしていくということと、被害者救済を同時に進めていくということ自身を、もっと倫理的な観点からも押し込んでいただかないと、ちょっと厳しいのではないですか。意見として申し上げます。

【落合座長】 非常に重要なポイントだと思います。この点につきましては、ほかに委員の方からございますでしょうか。

はい、どうぞ。

【桑山委員】 家族の会の桑山です。この間、3年間ほど財務省のほうに、夏から秋に

関して、この6,000億を返してほしいという要望を出してしまして、今年もまた夏から秋にかけて行くつもりではあるんですが。まず、これはぜひとも返してもらわなければいかんようなお金です。これは、もともと被害者対策のためのお金ですし、やっぱり我々、日常生活を送っている場合に、もうちょっと療護センターの委託病床があちこちにあれば、もっともっと後遺障害の程度が下がっただろうというのは、ほんとうに思っています。だから、やっぱり一刻も早く12病床程度の委託病床を各地域につくってほしいなと、ほんとうに思っております。

それと同時に、障害を負った人の住まいの場の確保といいますか、これは我々も被害者対策の会議の中で再三言っているんですが、なかなか現在の中で住まいの場、安心して住める場所というのがないわけです。それで、今もコンサル補助のほうなんかでも、いわゆる地域包括ケアシステムの中で、地域拠点をつくろうというような動きがあります。交通事故被害者対策を国交省単独で考えずに、ぜひとも厚労行政との協調の中で進めてもらえればなと思っています。

内閣府の統計によると、全障害者のうちの大体3%が交通事故が原因だというのが書いてありました。その中で、障害者の中だけで考えた場合には、交通事故の被害者というのは少数派ではあるんですが、ただ、やっぱり我々の場合には、そういった財源があるわけですから、国交省の対策だけでは不十分であったとしても、厚労行政との中であわせわざで一本という形で、ほかの省庁と協調して施策を進めていただけたらなと、そんなことを思います。以上です。

【落合座長】 それでは、まず、この繰り戻しの関連でございますか。

【石井委員】 今の発言で。

【落合座長】 厚労省との協働と2点ありましたけれども。じゃ、繰り戻しの関係で。ほかに繰り戻しの関係でご意見ございますでしょうか。

どうぞ。

【矢代委員】 繰り戻し金のことについては、既に参事官からご回答があったところでございます。JAF、矢代でございますが、会議所の中島さんからご意見があったのと同意見でございますが、ご当局におかれて頑張っていただきたいと思います。

【落合座長】 繰り戻しに関しては、大体よろしいでしょうか。ほんとうに繰り戻しの問題は、毎回、毎回、あり方懇においても出ますし、自賠責審議会においても必ずそういう点が議論になるということがございます。したがって、ぜひ関係当局、今まで以上に繰

り戻しが早急に実現できるように頑張っていたきたいと思います。

それでは、先ほどの桑山委員のご発言にありましたが、厚労省との協働という論点につきましては。どうぞ。

【石井委員】 一部、繰り戻しも関連すると思いますが、つまり、この自賠責の制度というのは、もともと国民皆保険というものをベースにして、1961年、成立したものに労働災害、それにまた準拠をする形で立ち上げて、同年のうちに整備したものをベースにして行われているわけです。ですから、この自賠責の制度というのはもともと厚生行政全般にベースを置いた上で成り立っているというものです。

今、ご承知のとおり、地域医療、医療・介護の連携であるとか、地域包括ケアであるとか、厚労行政のほうが大分変わっています。変わっていますので、そこと整合性をとりながら、やはり広く言えばユーザー還元という中で、被害者の方々に対して、やはり十二分な手当てができるように制度的に合わせていく必要があると思っています。

そういう意味では、私、日本医師会の担当としましても、先ほどのご意見には全く賛成でございます。今はまだ転換途上というか、つくっている途中なものですから、さまざまな不便があったり、それから情報が不十分だったりということはあり得ると思いますので、そのところもぜひ整合性をとりながら、間にギャップが生じないようなやり方というのをやるべきだし、我々もそれに協力する用意があります。以上でございます。

【落合座長】 では、ただいまの厚労省との協働を実現させるという点につきまして、事務局のほうから。

【増田参事官】 ご意見ありがとうございます。やはり、厚生労働省のほうで取り組まれている取り組みと、それから国土交通行政としてやっていくということ、これは連携していくのは必須でございます。先ほども申し上げました意見交換会でも、そういう意味では連携関係の構築、それから支援内容の情報の充実なんかもご意見をいただいております。

私どもとしましては、現在考えておりますのは、ご意見をいただいたこともございまして、意見交換会には厚生労働省の担当の方に来ていただいて、直接やりとりをするということは今準備を進めております。

それから、いろいろな取り組みについては、これは必須でございますので、支援内容も含めて、厚生労働省とよく情報を提供しながら。それから、私どものほうで、療護施設のほうでいろいろな取り組み、脱却される方が非常に多くなって成果は上がってきておりますので、これもご意見をいただいております、厚生労働省と関係機関のほうにも十分情報

提供をさせていただいて、いろいろな成果をお互い共有し合いながら取り組んでいきたいと思っております。ありがとうございます。

【落合座長】 それでは、ほかのポイントでご発言ございますでしょうか。
どうぞ。

【藤村委員】 まず3ページの③と4ページの下のほうに、介護者なき後問題に対応した情報提供の実施とございます。これまで一貫して親なき後問題と表現されていたものが、介護者なき後問題に表現を変えていただきまして、どうもありがとうございました。まずお礼を申し上げたいと思います。

それから、2ページ、J A共済の運用益事業の中で、事故防止対策として生徒向けの自転車交通安全教室の充実というのがあります。以前、私がお願いしたのは、これはテレビでたまにやっている、実際の自転車を使つての即物的な教室かと思います。そういうものも重要ではありますが、小学生、中学生、高校生に向けて、法的に交通事故が起きた場合の問題がどうなるかと。誰が、どういうふうにして、どのような責任を負うのか、その損害は何か、賠償される中身は何かと。関連して保険も出てくるんですよということを、むしろやって、長い時間はかかるでしょうけれども、そのほうが事故防止対策としては極めて重要な意義を有するのではないかと思います。

こうした自転車交通事故も問題になっていますから、これはもちろん重要かと思いますが、実際の自転車を用いたものではなくて、今ドライブレコーダーに映っているもので、非常に乱暴な自転車の運転というのが数多く紹介されていますから、そういうものを使ってやることは可能かと思います。ですから、法教育という全体の中の一環として、この自転車交通安全教室というものを含めれば、この予算として2億1,200万円計上されていて、これは額として大きいのか、小さいのか、私、よくわかりません。それから、音頭を取るのが国、保険会社、共済、どこがいいのかということにもわかには判断しかねますが、これはどこがやっても意味のある内容になると思いますので、ぜひ検討していただければ幸いです。

それから、もう一点、細かいことですが、4ページの協力病院・施設の関係です。利用状況は延べ626名が平成27年度とございます。これは全体の157病院と、それから49施設、合わせて受け入れ可能人数がどれぐらいあって、この626名が利用されているのか。延べですから、同じ人が複数回利用しているということもあろうかと思いますが、でも、まずいわゆる分母を教えていただければと思います。以上です。

【落合座長】 それでは、事務局のほう、お願いします。

【増田参事官】 もしよろしければ、J A共済のほうからも補足をいただければと思うんですが、基本的には、ただ単に自賠責の周知をするという観点ではないわけで、事故防止策という観点から、十分にこういう取り組みなどを周知していかなければいけないという視点、ちょっと欠けていたかなと思います。そういう意味では、教育も含めて、周知の中で自賠責の仕組みとか、交通事故におけるいろいろな仕組みというのでも十分に周知していくということをやっていきたいと思います。

それから、あと短期入院のほうは、具体的に157病院、49施設でそれぞれご提供いただいているということです。特にこの枠でということをやっているわけではないんですが、お申し出があった中で、それぞれに症状等も相談しながら受け入れているというのが実情でございます。全体の規模でいきますと、介護料受給者が今4,700人から800人ぐらいでございますので、そのうち626人が延べでご利用されたと考えられます。

特にこの協力病院・施設のほうは、脳を損傷された方が中心に使われているとお伺いしております、大体介護料受給者の40%ぐらいではないかということでございます。まだこの人数、少ないということになると思うんですが、もう少し周知も徹底しまして、それから、病院のほうの受け入れ体制、施設のほうの受け入れ体制も十分にチェックしていきたいと思います。

【落合座長】 ほかの点で。どうぞ。

【堀野委員】 軽井沢のバス事故について、平井課長から説明をいただきました。検討委員会で話題になったかどうか、ちょっと気になったことがあったのは、どこにも説明がなかったんですけども、今回のバス事故は4年前の関越道で起こった車体が遮音壁に串刺し状態で激突するような事故があつて、あれから4年なんです。それで2回大きな事故が起こっているわけです。4年前にもかなり抜本的な対策が講じられたんですけども、通俗的な言い方をすると、ほとんど効果がなかったということになるわけです。

その辺の検証はされたかどうかなんです。今回、多種多様な対策のご紹介をいただいているんですけども、また4年以内に類似事故が起こると非常にショックを受けるわけですけども。私が気になっているのは、包括的に前回の事故を踏まえて、今回の事故が防げなかったことの検証というのがこの検討委員会でなされたのかどうか、ご説明いただきたいと思います。

【落合座長】 それでは、安全政策課長。

【平井課長】 安全政策課長の平井でございます。今堀野委員からご指摘がございました関越の話、当然関越でどういう対策をとったのかというのは、私どもの中でも議論をしております。その上で、今回の事故で現在警察でも捜査をしておりますし、事故調でも調査を進めているところでございますが、現在わかっている事実が幾つかございますので、こういった事実も踏まえながら、あらゆる対策を今回入れたところでございます。

ちなみに関越に関しましては、過労が原因と言われております。やってきた対策は、例えば1人のドライバーが運転できる距離を短くするとか、そういった対策を中心にやってきたわけでございます。今回は、そういったところも踏まえまして、それ以外のことも全部、全て盛り込んだつもりでございます。それによって、以降、今後はこういった事故が発生しないことを、我々としても強い気持ちで今回この取りまとめを行っているところで

【堀野委員】 どうもありがとうございます。私の期待というか、お願いですけれども、また4年以内に第3回目というのは、どう見たって誰も容認できないと思うんです。したがって、事業参入を認めた後、やっぱり国がイエス、ノーでいいわけですから、今回もすぐ取消しましたね。そういう権限を持っていますので、いい意味で上質な権力の使い方を工夫していただいて、単に取り締まりという文脈だけではなくて、育成というか、指導するというか、啓発するとか。

先ほどもいっぱい水平展開で、情報提供も、交通事故被害者のそういう文脈の説明もあったわけですが、そういう文脈で一旦許可してあげた事業者に対しては、やっぱり彼らの困っているニーズを聞いてあげて、寄り添う形で育成していくという、質の向上と維持、そういうこともぜひ大きな柱として据えていただければと思います。よろしくお願いします。

【落合座長】 先ほどJ A共済から補足がもしあればということで、この点、ございますか。お願いします。

【石戸谷委員】 この自転車の交通安全教室につきましては、学校関係者、あるいは警察関係等からの評判もよく、自主開設の増加を求める意見が多数出されたことから、今回充実を図るものでございます。この活動は、おっしゃるように実演が中心ではございますが、事前に学習用チラシを配布したり、または実演する中で口頭でいろいろなことを説明したりしております。関係者の皆様とも相談をしながら、より意味のある取り組みとなるよう、さらに工夫を重ねてまいりたいと思います。以上でございます。

【落合座長】 藤村委員、いかがですか、今の回答といたしますか、ご説明をいただいたんですけども、何かコメントがありましたら。

【藤村委員】 ありがとうございます。需要があるということは私も十分承知しておりますけれども、事故全体がどういうふうに移っていくのか。起きる前から人々がどういう意識を持っていて事故につながって、事故が起きた後、どういう処理がなされるかということを、実際に車を運転するようになって、事故に遭遇するようになってから初めて知るのではなくて、小さいころから、小学生には小学生用の、中学生には中学生用の、ものすごく専門的なことは必要ないと思いますけれども、大体の仕組みを。

責任がどう生ずるか、損害がどう発生し、どう賠償しなければいけないかということを、子供のうちから人々の意識の中に——表現がいいかどうかわかりませんが、植えていくと。事故を起こすのは大変なことになるんだということを、大きくなってわざわざ学習しなくても、自然に身につけているという状況、環境をつくるためには、そういう教育が必要なのではないかなと。そういう教育の中で、この自転車、交通安全教育も賄えるのではないかと、そういう意識でございます。

【落合座長】 藤村委員、ありがとうございます。

それでは、どうぞ、福井委員。

【福井委員】 教えていただきたい質問と、それから、自転車に関してです。最初の質問は、介護者なき後の問題に関してです。今まで、この会では、親なき問題ということが大分意見も出ておりましたが、今ご説明いただいた資料の最後の15ページの青い三角の重度後遺障害者、これの読み方です。これは、累積のデータ、毎年、毎年、これだけ出ているわけではないですね。

【増田参事官】 いえ、毎年。

【福井委員】 毎年？

【増田参事官】 はい。結局交通事故は減少しているんですが、救急医療の発達なんかで、逆に重度の後遺症が残る方々が横ばい、微増したりという現状がございます。その分、そういう意味では、また別の意味で自賠責、それから、自動車保険の必要性というものが改めてクローズアップされているのではないかなと思います。

【福井委員】 そうですね。これが毎年、毎年の数字であれば、いくら全体の交通事故の発生件数が近年は下り坂だということにしても、いざというときのための保険ということと考えたら、これが保険の根拠といたしますか、存在意義そのものになるわけですから。

そこで質問です。介護者なき後問題、こちらがこれだけ強調されているということは、やはり皆さん、その後、心配ということですね。介護者がなかったら、生命そのものが維持できないかもしれないような重度の場合に、自賠責で賄えるのかどうなのか。このご説明では、情報提供に一生懸命努めておりますというような、ご本人や家族の立場からすると、安心のほんのわずかのカバーしかできていないような感じがするので、まず自賠責の中できっちり一生面倒見てもらえるような保険の構造になっているのか、何なのかという話。これが知りたいと。

もう一つは、自転車の話です。これ自体は、自動車は損害賠償保険なので自転車は関係ないと思うし、自転車の人が自賠責を払っているというような認識はないんですけども。何か先ほど、自動車の保有台数も減っているのか、新車の購入台数が減っているのか、ちょっとわかりませんでした。いずれにしても自動車自体にパイが少なくなっていく中で、世の中のエコブームだとか、健康ブーム、その他考えて、コンパクトシティとか、自転車のニーズのほう膨らんできているでしょう。そっちを自賠責のほうの分野にターゲットとして囲うという、自転車もドライバーとしてみなして自賠責の義務を課するというストーリーは難しいんじゃないでしょうかね。

【落合座長】 それでは、2点ご質問があったと思いますので、順次、事務局のほうから。

【増田参事官】 1つは、介護者なき後問題に関しましては、自賠のほうとしましては、交通事故があったときに保険金のお支払いと、それから、介護をされる方の介護料の支給。それから、あと、特に交通事故の場合には、非常に脳を損傷されたりという場合には、集中的にリハビリを実施することによって脱却される方が非常に多いということもあって、療護施設というものを全国につくって、それで取り組んでできていると。まずそこが現状でございます。

ただ、近年、やはり介護者の方の高齢化が進んでいるという中で、私ども、何ができるかという問題はあるんですけども、まず、とりあえず地域の情報、受け入れ施設とか、ショートステイとか、相談窓口の情報提供をするなり、法律的な財産管理の仕組み等も提供しているというのが現状でございます。

それ以上のところというのは、まだこれから少し議論をさせていただきたいと思います。先ほどもお話がございました、介護者なき後問題には地域のほうで生活の確保という点で、地域全体で取り組むという議論も、厚生労働省のほうでまさに始められておられるところ

でございます。ですので、よく相談をさせていただいて、私どもの交通事故の分野でどういことができるかということ十分に議論させていただきたいと思っております。

それから、自転車事故に関しましては、なかなか自動車損害賠償保障法自体が、自動車が急激に増えた中で交通事故の被害者の泣き寝入りとか、そういうこともあって、もう60年たちましたけれども、そういう制度ができ上がったということが1つございました。なかなか自転車にまで、私ども、とりあえず自動車局としましても、自転車は所掌ではないという部分もございます。

ただ、内閣府なり、道路局なりも取り組んでおられますし、私どものほうでもそういう問題意識は持っているんですが、1つ聞いておりましたら、自転車自体に保険をかけるということで、例えば強制保険ということだと、また負担が出てくるとか、実際の事故の状況等をどうやって把握していくとか、いろいろな制度上の仕組みがあるとお伺いしております。ただ、一方で任意保険でありますとか、条例で対応しているというケースもあるようでございますので、また関係省庁と少し議論をさせていただいて検討を進めていきたいと思います。

【落合座長】　そうしますと、次の議題もございますので、第1の議題についてはこの辺でやめさせていただきます。

議題の2として、独立行政法人自動車事故対策機構から、資料2につきまして説明をいただくと。なお、議題1と同様、資料2に関するご質問、ご意見等につきましては、独立行政法人自動車事故対策機構からの説明が終わりました後をお願いをすると、そういう順序で進めたいと思います。

それでは、資料2についての説明をお願いいたします。

【碓理事】　独立行政法人自動車事故対策機構の碓と申します。本日、国の運用益事業としまして当機構で実施しております被害者援護業務と自動車アセスメント業務について、ご報告いたします。最初に、当方より自動車アセスメントの関係の資料の2の前半をご説明いたしまして、後ほど野津のほから被害者援護業務のご説明をいたします。

最初に、資料の1ページに、自動車アセスメントの実施体制とございます。まず、簡単に自動車アセスメントの基本的なコンセプトをご説明します。自動車アセスメントというのは、一般的な自動車の購入者に国が自動車の安全基準を上回る安全性能に関する客観的な情報を提供していくことで、消費行動の中で消費者がより安全な自動車を購入するということを誘導して、より安全な自動車が普及していくようにする施策でございます。間接

的に、そういった消費行動を見て、自動車メーカーさんもより安全な自動車の開発をするように政策誘導で促しているものがございます。

この資料の1に実施体制がございます。国土交通省の事業としてやっておりますが、その内容の検討機関として、自動車アセスメント評価検討会というのがございます。そこで、評価の内容ですとか、試験の方法、対象の車種ですとか、公表の内容などが決定されます。自動車事故対策機構は、国土交通省のほうから実務の実施機関として指定されておまして、ここがございますように、試験車の調達ですとか、試験スケジュールの調整、試験の実施、試験結果の分析ですとか、評価案の作成、広報活動、アセスメント関係の調査研究、新たな試験法や評価方法の提案、各国・地域との連携、それから結果の公表等をしているところでございます。

ちょうど資料の一番最後にパンフレット等がございます。これは、先週の金曜日、5月27日に平成27年度の自動車アセスメントと、チャイルドシートのアセスメント、後ほど細かいところをご説明いたしますが、その結果の公表を行いました。そのときのパンフレットでございます。

1枚めくっていただきまして、資料の3ページでございます。これは衝突安全性能評価に関しましての、どのような評価をしてきたかということが、導入のスケジュール等を示した線図でございます。

内容につきましては、4ページのほうをごらんいただければと思います。現在実施しております衝突安全性能評価の概要でございますが、乗員保護性能評価、これは、車に乗っている人が交通事故のときにどのぐらい安全性のある車で守られるかというのをはかっているわけです。前面衝突でフルラップという全部ぶつかるものと、オフセットという、すれ違いで少し部分的にぶつかる正面衝突、それから側面衝突試験ということで、出会い頭のようなときに交差点などで横からぶつかるような試験、それから、後面衝突頸部保護性能というのは、追突時によくむち打ちとかいう事故が多いわけですが、そういったときの安全性能を評価すると、こういったことをやっております。

それから、右のほうに歩行者保護性能評価とあります。これは乗員ではありません。運悪く歩行者をはねてしまったというときに、車のほうが歩行者がぶつかったときにあまり強い衝撃が加わらないような構造になっていれば障害が少し少なくなるとか、助かると、そういったことで評価をしておりまして、頭部の保護性能試験ですとか、脚部の保護性能試験をし、その安全性能評価をしております。

右下のところには、シートベルト着用警報装置評価というのがございます。やはり乗員の場合、シートベルト着用というのが非常に安全を守るために重要でございますので、それを装着していないときに警報が鳴るようなものも。運転席は基準で義務づけられておりますが、助手席ですとか、後ろの席は法令で決まっておりませんので、アセスメントで評価してございます。

次の5ページでございますが、これはチャイルドシート性能評価の導入されてきた時期というのを示しております。内容につきましては、6ページをごらんください。チャイルドシートにつきましても基準がございしますが、その上乘せの余裕度みたいなものを見るといことで、前面衝突時を模擬した試験を、子供の人形が手を伸ばしたり、足を伸ばしたような写真が出ております。こういった衝突時にばんと前に飛び出しそうになるのを、チャイルドシートで保護するという場合の安全性能の評価というのをやってございます。

それから、チャイルドシート、使い勝手がよくないと、きちっとした安全性能が出ないときもございしますので、使用性の評価というのもアセスメントで実施しております。

次に、最近拡充した項目として、7ページでございますが、予防安全性能評価の導入されてきた線図を示してございます。これは、2014年、一昨年から被害軽減ブレーキ、自動ブレーキと言われるものですか、車線逸脱警報性能試験——車線を超えるときにぴぴっと警報が出るようなものですが、そういったものを導入しております。また、昨年から、バックビューモニターといいまして、不幸にして車庫などでバックするときに小さなお子さんをひいてしまつて亡くなるという痛ましい事故がたまにございます。そういったことがないように、後方視界を確保するモニターを普及させようという評価をやってございます。

8ページに被害軽減ブレーキの試験の概要を示しております。停止している車へ追突するというときに、どのぐらいの速度であれば自動で止まるかということですか、警報が出てとまれるかですか。そういったものと、あと低速で、前の車が時速20キロというゆっくりした速度で動いているときに、後ろからまた35キロとか、60キロとか、そういった速度域で接近してきたときに、うっかり、ぼんやりしていたときに、きちっと車にぶつからず、追突せずに制動がかかるかということの評価してございます。

次のページは車線はみ出し警報の評価の概要でございます。こは、ステアリングをしっかり握って運行していればいいわけですが、ついうっかりぼうっとして横のほうにそれてしまったと。車線を逸脱するような場合に、ぴぴっと警報が鳴るかどうかということの評

価しております。時速60キロでだんだん車線に近づいていったときに警報が鳴る場合は8点、ちょっと速度が高い域でしか反応しないものは4点ということで、反応する速度域がより広いものに高い点数を与えて評価をしています。

次のページ、10ページをごらんください。こちらはバックビューモニターの評価でございます。これは、後退時にカメラがあると、仮に後ろにお子さんなどがいてもモニターのほうで確認ができるということで、これは全ての領域について、丸で示しているところに評価の対象の子供を模擬した丸い円筒のようなものを置いて、モニターで確認ができるかどうかによって評点をして、なるべく広い範囲が見えるようなモニターを評価しているところでございます。

次に、11ページからは、国交省のほうでやっております車両安全対策の検討状況の資料を抜粋してございます。この11ページの資料でたくさん入っておりまして大変恐縮ですけれども、真ん中の部分より下側に車両安全対策の4つの柱というのが書いてございます。高齢者・子供の安全対策というのが一番左にございます。次に、歩行者・自転車乗員の安全対策、大形車が絡む重大事故対策、自動走行などの新技術への対応、こういった4つの柱に対しまして、国交省のほうで車両安全対策を進めていただいております。

その一番下に、その他検討事項としまして、自動車アセスメントの拡充と安全基準との一層の連携と書いてございますように、アセスメントもその1つのツールとして活用して、車両安全対策の向上を図っているところでございます。こういったところでアセスメントの活用が図れるかというのが、12ページ、ちょっと簡単に例示してございます。

高齢者・子供の安全対策でも、例示として、自動ブレーキなどによる衝突回避というものをやろうとしますと、対歩行者の自動ブレーキというのがあれば、そういったものが対応できるのではないかと。これは後ほどご説明しますが、昨年度までは車両に追突するときの自動ブレーキを評価しておりましたが、今年度から、歩行者にぶつかりそうなときに、そういう自動ブレーキがかかるかどうかという評価を拡充していこうとしているところでございます。

高齢者のところにつきましても、誤操作時の被害の軽減対策というものにつきましても、踏み間違い防止装置の性能評価などを自動車アセスメントに期待されているというところがわかります。歩行者・乗員対策のところにつきましても、運転者と歩行者が互いの接近に気づきやすくなる対策としまして、自動でハイビームが上がったり、下がったりするものですか、配光可変型のヘッドランプの普及ですとか、先ほど申し上げました対歩行者

の自動ブレーキ、こういったものが……。済みません、自動ブレーキによる衝突回避は対歩行者の自動ブレーキの性能評価、こういったものがアセスメントに期待されているところでございます。

13ページは、例示としまして、これは参考までに第10次交通安全基本計画と、国交省のほうでやっております、先ほどの車両安全対策を検討されております、自動車部会技術安全ワーキング報告書の関連状況を横に並べて示したものを抜粋で載せております。このように、もともとの今年3月にできました第10次の交通安全基本計画では、32年までに交通事故死者数を2,500人以下にしようという数値目標に対しまして、車両安全対策としては、その右側でございますが、平成32年までに車両安全対策により死者を1,000人削減しようというような、これは平成22年度比でございますが、そういった目標を立てて活動しているところでございます。

この第10次の交通安全基本計画につきましては、14ページをごらんいただければわかりますように、自動車アセスメント情報提供というものがある程度、効果を出すためのツールとして期待されていることがわかります。予防安全性能評価について、車線維持支援制御装置（LKAS）ですとか、歩行者に対します衝突被害軽減ブレーキ、それから、そういったものの新技術に対しましての評価方法の確立などが期待されております。

次に、15ページをごらんください。自動車アセスメントの拡充という意味で、先ほど最初に申し上げました評価検討会のほうで、自動車アセスメントの今後の拡充のロードマップをつくってございます。15ページにございますように、2016年度は新たに歩行者に対応します被害軽減ブレーキなどの試験を導入していく予定でございますが、今後とも実際の事故に照らして効果のある技術、そういったものをアセスメントの対象に入れるべく計画しているところでございます。

先ほど来から申し上げております歩行者に対しての被害軽減ブレーキの評価、今年度から導入する予定でございますが、16ページ以降、数ページ、どういうことをやるかをご紹介してございます。16ページにございますように、実際の歩行者が試験で出てくると危ないので、歩行者を模擬した人形を車の前に動かして、そのときに車のセンサーがちゃんとそれを認識した上で車を減速する度合いを評価していくということになります。

17ページも同じ試験が少し詳しく書いてございます。歩行者の速度は時速5キロと8キロという、ちょっと速く出てくるものと2種類、そういった状態で時速10キロから60キロぐらいの速度のときにどのように減速ができるかという性能を評価していくという

ことになります。

それから、シナリオの中で陰から人が出てくるという、非常に厳しいシナリオが考えられますが、資料18ページにございますように、停止している車のその横から人が出てくるということも評価しようと検討してございます。

さらに、これも19ページの夜間シナリオといいますのは、まだちょっと検討中の部分もございまして、平成30年度あたりから導入しようと考えてございます。夜間、車が走ってくる、対向車が通り過ぎた後に人が出てくるという、非常に厳しい、歩行者を確認しにくい状況で歩行者が出てきたときにセンサーがきちっと認識できるかどうか、みたいなことを確認しようということを今検討中でございます。

なお、20ページをごらんください。自動車アセスメントの今後の予定という中で、予防安全装置につきましては、非常に安全に寄与する装置ではございますが、システムに頼った運転をすると、むしろ安全が低下するというような間違った使い方をするところがあり得るので、基本は、こういう場合にはセンサーが働かないということもあるということを知りながら、安全運転を心がけていただくように、予防安全装置の普及を図りながら、こういった注意喚起もしていこうとしているところでございます。

あと、基準にない車両安全対策の効果ということで、これも国土交通省のほうで検討した資料の抜粋を少し載せてございます。21ページと22ページに抜粋で載せているので、ちょっと整合性がとれていなくて申しわけございません。特に被害軽減ブレーキ、対車両の部分は2年間の実績がございまして、そういったものを踏まえて、実際に点数の高い車両と点数の低い車両で差があるかということを検討したのが、22ページにございます。

被害軽減ブレーキの車両への追突というものがアセスの対象にならない、そういった装置のついていない車種はある程度、1,000台当たりの事故件数というのが2.053というレベルであります。アセスの対象で被害軽減ブレーキがついているものは、かなり半減近く事故の発生率が下がっているというところが見て取れるかと思います。

この表の一番下の人対車両というところにつきましては、今年度から行うところなので、まだアセスの対象の車両というのが、実際に歩行者のところに対応しているかどうかということとははっきりしていませんので、参考のために乗っているということらしいですけれども。いずれにしても、実際に亡くなられている方が4,000人強の交通事故死者の中で半数以上が歩行者の事故ということでございますので、歩行者に反応するこういった被害軽減ブレーキが、交通事故の被害軽減ですとか、交通事故死者数の軽減に寄与すると

考えております。

私のほうからは以上でございます。

【野津審議役】 自動車事故対策機構で審議役をしております野津と申します。私のほうからは、被害者援護制度につきまして、先ほど増田参事官よりご説明のあったところを補足的な形でご説明させていただきます。

24ページをお開きください。療護センターにおける在宅介護移行への支援に係るリハビリ機器の導入でございます。療護センターは、自動車事故による脳損傷で重度の後遺障害を負われた、いわゆる遷延性意識障害の方の治療・看護を行う専門病院でございますが、事故から早期に入院される患者さんが、以前と比べると多くなっております。

このような患者さんは、療護センターでの治療の結果、認知などに関する障害である高次脳機能障害は残るものの、身体障害は比較的良好な改善をされまして、在宅での日常生活動作の訓練を療護センターで行うということが重要になってきております。

この訓練に用いる機器の導入のための予算を、今年度お認めいただいたところであります。写真にありますとおり、開放型浴室セット等々の機器を導入いたしまして、今後の訓練に活用してまいります。

次、25ページでございます。委託病床拡充の対応状況でございます。全国の4カ所の療護センターのほかに、これまで療護センターに準じた治療・看護を行う委託病床を3カ所開設してまいりました。平成19年開設の札幌の中村記念病院、同じく久留米の聖マリア病院、平成25年開設の大阪の泉大津市立病院でございます。これは、平成18年の今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会報告書に基づき、進めてきたものでございます。

当機構の現在の第3期中期計画におきましても、近畿地区と関東西部地区に新たな委託病床を設置するということを掲げて取り組んでまいりました。関東西部地区での委託病床開設が課題となっておりましたが、茅ヶ崎の湘南東部総合病院への委託が決定いたしまして、先週より患者の受け入れを開始いたしました。

26ページをお開きください。引き続き委託病床拡充の対応状況でございます。湘南東部総合病院は、入院患者の申し込み状況に応じまして、今後、順次12床への受け入れ体制の拡大を図っていくこととしております。この病院は、この春から病床数が病院全体として増えておりまして、その中に委託病床が設置されたわけでございます。建物は大幅改修されておりまして、大変明るく、きれいな病室、リハビリ室となっております。また、

療護センターに劣らないＣＴ、ＭＲＩ等を備えております。

委託病床の今後につきましては、地理的要因や既存病床の利用状況等を踏まえまして、立地のあり方等について検討を行ってまいります。

２７ページ目をお開きください。訪問支援業務体制の充実・強化でございます。当機構では、職員が介護料受給者のお宅を訪問し、受給者、介護者の悩み事などを聞いたり、必要な情報提供を行う訪問支援を実施しております。右側の女性職員の絵の部分でございますが、これまでは家庭相談員と称し、交通遺児家庭に対する相談対応や、友の会活動に関する業務に従事しておりましたが、このように被害者と接する経験にたけた家庭相談員を、新たな名称になりますけれども、被害者援護員に改称いたしまして、訪問支援業務にも関与させることによりまして、訪問支援の質の向上と実施体制の強化をしたところでございます。

また、訪問支援業務に関する情報を一元的に管理する、介護料受給者支援業務システムを構築いたしました。これによりまして、本部と関係する出先機関であります支所の間で、効率的に情報の共有を図るとともに、訪問支援の結果の整理、分析等をいたしまして、効果的な訪問支援の実施に生かしているところでございます。

さらに、インターネットを介しまして、タブレット端末で接続できるネットワーク機能を構築いたしました。受給者のお宅などの外出先でも、タブレット端末によりましてシステムの閲覧・更新を可能とするほか、訪問支援の現場におけます情報発信能力の向上を図っております。

最後、２８ページ目でございます。被害者救済対策に係る意見交換会等を受けた取り組みについてでございます。相談支援事業の充実・強化に関しましては、交通事故被害者ホットラインの電話相談における適宜の被害者団体等の情報提供、それから、被害者団体と連携した訪問支援、交流会の機会を活用した被害者団体等の紹介、被害者団体が主催する勉強会へのＮＡＳＶＡの出席、関係機関などとの連携関係の構築、各機関の実施する支援制度等に関する情報の収集と提供などを行っております。

情報提供の充実に関しましては、介護料受給者への情報提供の実施、損保会社等と連携したＮＡＳＶＡの被害者支援制度の周知、ＮＡＳＶＡが主催する自動車アセスメント関連の企画などの機会を利用いたしました被害者支援制度の周知などを行っております。

協力病院・施設における短期入院・入所の利用促進策に関しましては、交流会を協力病院等で実施したり、利用者の感想を他の介護料受給者に情報提供したりするほか、利用希

望者と協力病院などをつなぐコーディネート活動の推進とフォローアップの実施、そして、療護センターの技術や知見を共有するため、協力病院などの看護師向けの研修の実施、協力病院等との意見交換会の開催による利用促進策の協議などの取り組みを行っております。

以上で、NASVAの被害者援護業務についての説明を終了させていただきます。

【落合座長】 ありがとうございました。それでは、ただいまの説明に基づいて、ご意見、ご質問ございますでしょうか。どの点からでも結構でございますが。

どうぞ。

【堀野委員】 2つあります、自動車アセスメントに関しまして。まず最初、資料の13ページ、ここに車両安全対策の検討状況ということで表があります。審議対象のところに、政府の交通安全対策全般と見出しがあつて、次、人、道、車の3つの要素とあります。これは、実はJR西日本の福知山線の大事故があつた直後に設けられた、ヒューマンエラーの対策にかかわる検討会でしたかね。事務次官が委員長で、私もそのときのアドバイザー委員ということで参加させてもらったんですけども。

そこで、翌年の3月、当該年の8月でしたか、中間取りまとめをしております。中間取りまとめでも、最終取りまとめでも全く同じ内容になっているんですけども、事故が起こる、つまりヒューマンエラーの背景要因は4つあると。人、道、車、もう一つ、管理です。これを英語で書くと、Man、Machine、Media、Managementということで、4Mということで、現在、私の認識では、国土交通省さんの陸海空、公共交通機関の安全行政政策の根本になっていると思うんです。ここでは管理が抜けているんです。これ、いつこういうふうに変更されたのかわかりませんが、ちょっとこれを見直していただきたいと思います。やや不整合な感じがします。

所管するところによって受けとめ方が違うのかもしれませんが、実は先週、横浜で自動車技術会の全国大会がありました。そこで、Government, Industry & Academia、G I Aフォーラムというのがありまして、結構たくさんの方が参加されたんです。冒頭に、国土交通省の自動車局の方が基調講演をされたんですけども、その方も実は人、道、車とおっしゃったんです。

それで、私はあれっと思って伺ったんです。ちょっとやりとりする時間がなくて、途中から退席されたんですけども、やっぱりそのときも違和感を感じました。今日もここでまたこの資料に出会いまして、ちょっと違和感を感じました。先ほどの平井課長からのバスの事故に関しては、ずっとこの4Mというのを基本で多分、行政、安全政策を考えてい

らっしゃるはずです。ちょっとこのところ、チェックをお願いします。

2つ目は、新しく今年度から歩行者対応のやつが入ってきたということで、大変結構なことだと思いました。ところが、ちょっと教えてほしいんですけども、説明があったかもしれませんが、この資料の一番上流部分で、一番最初2ページですね。2ページをよく拝見しますと、右側の試験の実施です。試験施設利用は外注とあります。私の認識では、多分つくるのはJARIさんかと思っていますけれども。この新しいテストもやっぱり試験の実施方法というか、実施技術なんですけれども、結構今までのクラッシュテストとちょっと事情が違うのではないかと思うんです、歩行者相手というのは。一応ダミーのようなものをお使いになるようなんですけれども、その辺は、全て覆面で買ってきた車を対象として、実車でやるという段取りでしょうか。ちょっとその辺のところ、補足説明をお願いしたいと思います。以上です。

【落合座長】 じゃ、2点につきましてお願いします。

【碓理事】 済みません、1点目のところにつきましては、NASVAでやった交通安全基本計画ではないので、もしできれば国交省のほうにご回答いただければと思います。

2点目のほうの歩行者の試験につきましては、実際に購入したような車を、歩行者を模擬したロボットというか、人形のようなものに向かわせて、それでとまるかとか、衝撃が下がるかということの評価していくということになります。

【堀野委員】 そのとき、試験車には人は乗っているんですか、乗っていないんですか。

【碓理事】 試験車には人は乗っていると思います。

【堀野委員】 乗っているんですね。

【碓理事】 はい。

【堀野委員】 そこがちょっと気になったんです。蓋然的なテスト結果になるのではないかと。その辺をどうやって公平性を担保されるのかなと思いました。

【碓理事】 実際に、操舵ロボットとか、ステアリングロボットといいますけれども、機械でハンドルをとる、ブレーキ、アクセルも機械で制御できるようになっておりますので、完全に客観的になると思います。

【堀野委員】 ということは、人は運転しないわけですね。

【碓理事】 人は、普通試験のところは運転しないことになると思います。

【落合座長】 では、第1点につきまして、事務局のほうから。

【平井課長】 1点目について。いずれにいたしましても、確認をさせていただきます

が、交通安全基本計画に関しましては、車両だけに特化するものではなく、人や道も含め全般的なものを含めているという意味で、多分対比のためにこういう対象表になっていると思います。いずれにしても確認をさせていただきます。

なお、交通安全基本計画の中には、先ほど申し上げました事業用自動車の事故防止対策としても、実は柱としていろいろ書かせていただいておりますので、マネジメント的な要素が含まれていることは事実でございます。

【堀野委員】 どうも。

【落合座長】 ほかの点でございますでしょうか。

どうぞ。

【古笛委員】 弁護士の古笛と申します。NASVAの現在やられている事業につきましては、事故防止、自動車アセスメント事業にしろ、それから被害者援護事業にしろ、いずれもとても大事なもののなので、今後も引き続き充実していただきたいと思っております。これは意見なんですけれども、長期というか、中長期的な課題としまして、今まで全く考えていなかったような新しい取り組みもNASVAでご検討いただけないかということを考えています。

というのは、被害者の救済事業として、やっぱり純然たる民間ではなかなかハードルが高くできないこと、そういった壁に当たるということをよく経験するんです。そんなとき、じゃ、どこが何をすればいいのかとわからないときに、もう少しNASVAが中心になってできることがあるのではないかというふうに思いました。

例えば1つなんですけれども、介護者なき後問題にも絡んでくるんですが、私たちは損害賠償ということで、自賠責保険にしろ、任意保険にしろ、保険で支払った後のことには全く関与しないんですけれども、果たしてそれでいいのかということは思うことがあります。今、家庭裁判所を中心に成年後見制度などもいろいろ工夫されているところです。それから、最近は民事信託というのも充実されてきているんですけれども、なかなかいずれも、成年後見の制度の支援、信託というのも、手数料の問題ですとかもありますし、民事信託も担い手の問題とか、法的にも、制度的にも、いろいろ問題があるので、そういったところについてNASVAが新たに取り組んでいただけたらということなども考えています。

それから、もう一つは自動車アセスメントの事業に関連してなんですけれども、昨今、やっぱり自動運転というものが問題となってきています。自動車がどんどんいろいろな性

能が高まって、自動車工学のほうから安全な車というのが開発されていくという点はすごくいいかと思うんですけども、そこでの事故が起きたときの問題について、特に製造物責任法、PLとの関係では議論されることが多いのですが、まだまだ自賠法との関連ですか、自賠責保険との関連というふうなアプローチが不十分ではないかと。

むしろ、立証責任などの問題から考えたりすると、自賠責保険でできること、自賠法でできることがあれば、そちらのほうをもっと先行すべきではないかなというところもあります。そこも、誰がどうやって取り組んでいいのかという問題もあるんですけども、特に国交省さんを中心にご検討いただけたらと思います。以上です。

【落合座長】 今の古笛委員の案のご発言につきまして、事務局、何かありますか。

【増田参事官】 1つ、介護者なき後問題の件については非常に難しい面もございます。ただ、国土交通省とNASVAのほうで今も協働して、私どもで調査をして、それをホームページに出すなりして情報提供しておりますので。先ほど申し上げました、厚生労働省などとも相談しながら取り組みを検討していきたいと思います。貴重なご意見、ありがとうございます。

それから、自動運転について1点申し上げます。私どものほうも、自賠法の中でどういう対応をしていくかということを考えております。既に大手保険会社、それから自動車メーカーの中にもヒアリングをしておりますが、こういうご意見があったんです。やはり、刑事上、行政上の責任が誰に当たるのか。特に、完全自動走行の場合には運転手がないということですので、刑事上、行政上の責任における検討というのを、十分に踏まえる必要があるのではないかと。それが被害者の方々に対しての救済のためにどういう仕組みをつくるかということにも非常に重要につながってくるのかなと思っておりますので、関係省庁の議論も私どもも参考にしていきたいと思っております。

それから、もう一つ、これもよく言われるところですが、完全自動走行といっても、今現在、どういう形で人がレベル4の場合にもかかわるかというのが、ちょっとまだ不明確な部分もございますので、今後の自動車メーカーの開発動向とか、自動車の安全基準の議論というものも十分に踏まえて検討していきたいと思っております。

いずれにしましても、完全自動走行の場合に、どういう形で民事の責任を負うかというのは、非常に皆さん、関心を持っていただいているところではありますので、関係省庁ともぜひ議論をしていきたいと思っております。ありがとうございます。

【落合座長】 ほかにございませんでしょうか。

どうぞ。

【堀野委員】 どうも。今の自動運転車の近未来開発、特に2020年ですか、安倍首相が必ずドイツに先んじてつくってくれという、すごい号令を出されているというふうに、自動車産業界のほうから伺っております。ぜひ、国土交通省さんとしては、特に今の増田さんのお話を聞いていてふと思ったんですけれども、ドライブレコーダーを自動運転車には必ずつけることを、国土交通省さんとして一種のガイドラインとして盛り込んでいただきたい。

理由は、自動車メーカーの技術システムの中に組み込むのではなくて、ドライバー側の、つまり自動運転を買った側、ユーザー側の独立した技術系統としてドライブレコーダーをつける。つまり、車メーカーに設置を義務づけるのではなくてですね。自分の技術の検証のために、車メーカーは自分でやると思います。それと別系統の独立技術系統として、ユーザー側に今の自賠責保険との関連でいいますと、この間のGoogleも自分で事故を起こしたときに公開していますね、あまり日本では大きく報道されませんでしたけれども、T字型交差点でぶつかっていました。

そういうふうに、自動運転でも、私たち人間工学の研究者として事故は起こると思っています。混合交通が永久に絶えないと思いますから、自動運転の車と非自動運転の車が混在した交通の中では、交通事故がある一定確率で起こると思っています。ですので、そのときに、自動運転車はこれは完全だというふうに多分主張すると思うんです。ユーザー側に責任を責めていくと思いますから、それを自分側を安全性を担保するために、こちらに責任はないんだということを担保するためにも、ユーザーサイドの投資でドライブレコーダーを登載することをぜひご検討いただいて、義務づけてほしいと、そういうふうに思っています。よろしくご検討をお願いします。

【落合座長】 はい。

【増田参事官】 ぜひ、引き続き検討をさせていただきたいと思います。

【落合座長】 ほかの点で。

どうぞ。

【赤塚委員】 被害者救済対策に係る意見交換会の委員をしております、赤塚でございます。本日、平成27年度における交換会の取りまとめ内容などの報告がございました。また、それについての取り組みの報告がございました。そのとおりでございます。

私のほうからは、この意見交換会におきましては、特に被害者、ご本人とか、ご家族の

気持ち、それから、どうしたいのか、ほんとうにどこにニーズがあるのか、そういうところに立脚するといいますか、そこをしっかりと把握した上で、さまざまな制度、それから機関と連携していく。ここをととても大事にしながら進めていくということを、ここで述べさせていただきますと思います。

そういうことを考えますと、どこで、どのように暮らしていけるのかという安心ということでは、まだまだというところがございますし、高齢化の問題も話が出ております。先ほど、成年後見制度のお話が出ましたけれども、そういったこともこの中に含まれるんだと思います。来年度の課題かなと思いながらお聞きしました。

とにかく被害を受けた方、ご家族の方、その方たちの現状、そして課題というものをきちんと捉えて進めていくということが大事だと思っております。懇談会の委員の皆様にも、その辺を共有していただきたいということで、お願いしたいと思います。

そして、私から1点。もし説明していただければということなのですが、取り組みの方向性のところで、1が相談支援事業の充実・強化。これは資料1の3ページ目です。2が情報提供の充実、3が介護者なき後問題に対応した情報提供の実施、4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。ここまでは、説明がいろいろとございました。

もう一つ、5、災害時の支援策の検討。これは、3.11、東日本大震災の後、検討してきたことです。今回、熊本で震災が起きました。この中で、さまざまな検討がなされて、セーフティーネットの二重化ということなども図っていきましようというふうなことが話されたわけですが、今回、NASVAのほうで、この辺の取り組みがどうであったか、もし今お答えしていただければ、お願いしたいと思います。

【落合座長】 それでは、対策機構のほう。

【小守谷被害者援護部長】 被害者援護部の小守谷といいます。よろしくお願いします。今ご質問ありました、災害時の支援策の検討です。国交省の資料の3ページの⑤のところでございます。このテーマにつきましても数年前から検討しております。NASVAにできることというのは何なのかということで、NASVAの支所は数人の体制でしかございませんので、直接支援というのはなかなか難しい面もございますが、災害が起きたときに、自治体のほうも安否の関係はやっていただけたらと思いますけれども、NASVAについても、あわせて安否確認を行うことによって、セーフティーネットの二重化を図れるのではないかと。そういうことで、これまでも災害とか、大雨などがあったときに安否の確認

をしてきておりまして、熊本の地震があったときにも、結果的に前震と本震ということで、2回大きな揺れがありましたが、2回にわたって安否を確認しております。

それで、NASVAのほうも熊本支所は被害を受けております。建物自体は大丈夫だったんですけれども、壁が落ちたりとかいう状況がありまして、熊本支所自体は仕事ができないような状況でした。その部分につきましては、前々から情報を共有していて、被災を受けないところから安否を確認するという体制をつくっております。福岡主管支所のほうからNASVAの介護料受給者のほうに、あらかじめ訪問支援等で聞いておいた緊急連絡先のほうへ連絡を入れまして安否の確認をさせていただきました。

全体で50名程度でしたが、幸いなことに大事に至るような方はいらっしゃいませんでした。ただ1つ、重篤ではなかったんですけれども、できれば病院のほうへ入れないかみたいなような相談がありました。そのときには、NASVAと関係のある協力病院のほうへつないであげるということもできました。

今回の震災では、そういうところでございます。

【落合座長】 赤塚委員、よろしいでしょうか。

【赤塚委員】 はい。

【落合座長】 ほかにご意見、ご質問等ございますでしょうか。

【矢代委員】 NASVAにおかれまして、自動車アセスメントの中で、特に被害軽減ブレーキ等、予防安全に係ります技術の評価を進めておられますことを高く評価したいと思います。これらASVの各システムは、交通事故防止に大変に大きな効果を発揮いたします。そのためにも、このシステムを正しく評価して、広く周知することが普及につながると思います。交通事故対策、被害者の救済はもちろん重要であります、あわせて交通事故を防止して、被害者を出さないということが大変に重要であります。

これらのASVの普及のためにアセスメントを行って、さらに後押しをしていただきたいと思います。私どもJAFでございますが、その結果につきましては、広く国民に周知するような努力をしてまいりたいと考えております。

【落合座長】 ほかの点で、もしご意見がございましたら。よろしいでしょうか。

どうぞ。

【福井委員】 資料の11ページ。最初の折れ線グラフ、死者数が15年ぶりに増加したということです。ここの最初の説明に、死者の約5割が歩行者と自転車があるのは、これはほんとうに5割もあるのであれば驚く数字なんですが、自転車と歩行者が何で5割

にもなるのか。圧倒的に自動車のほうが走っている台数は多いと思うし、スピードその他も考えると、何でこの5割になるのかしらと思って、もし何かご説明があれば聞かせてください。

【落合座長】 この点につきまして、事務局のほう、あるいは対策機構のほう。
どうぞ。

【宮城審議官】 自動車局の担当の審議官でございます。ここで言います死者というのは、多くの場合は実は車対人。例えば交差点で横断中に車が人を巻き込む、こういった形のものでございます。いわゆる実際に死者の多い事故というのは、圧倒的に実は車対人。次が車対車。多分、自転車はその間に入ってくるんだと思います。

ですので、ここで言う死者と申しますのは、あくまでも亡くなられたほうに着目した形の数字でございますので、実際の亡くなられた原因というのは、言ってみれば基本的には自動車とぶつかったと、あるいは、それによって転倒したと、こういったことになるという理解でございます。

この歩行者と自転車の割合でございますが、やはり相変わらず多いのは歩行者のほうでございます。基本的には歩行者のほうが多いということでございます。ただし、最近におきましては、自転車の割合も増えてきている。

それから、もう一つ。これも交通事故、自転車対人、これもちょっと大きな問題になってございますけれども、こういったものが生じてきていると、こんな状況の中でございます。ですので、ここに書いてございます、この死者というのは、あくまでも基本的には車にぶつかられた結果、亡くなられたと、そういうふうな理解でこの数字をごらんいただきたいというふうに思います。

【落合座長】 福井委員、よろしいですか。

【福井委員】 じゃ、これは歩行者と自転車との事故というふうに読むのではなくて。

【宮城審議官】 そうではございません。被害者に着目して、亡くなられた方が歩行者でおられたか、自転車に乗っておられたかということでございます。亡くなられた原因そのものにつきましては、これは基本的には自動車との衝突。でないと交通事故になりませんので、こういうことでございます。

【落合座長】 どうぞ。

【堀野委員】 手短に申しますが、今の福井委員からのお話、それからお答えに関連して。OECDの1組織にIRTA、International Road Traffic and Accident Database、

要するに交通事故の統計をとっている大きな組織があつて、2014年のアニュアルレポートを見ますと、日本だけ、先進諸国で全く特異な事故死者数になっています。

いわゆる欧米先進国は、今おっしゃったように、ここにも書かれていますように、歩行者の死者数の比率、それから自転車の死者数の比率が、日本は群を抜いて高い。実は、オランダも多いんです、自転車の事故は。オランダの事情は、団塊の世代の方が退職されて、まちを自転車で走り出したんです。それから、日本から入ってきたイーバイク、日本では一応スピードリミッターをつけているんですけども、オランダはそれをつけていないものですから、時速40キロぐらいでまちを走っているらしい。それらの相乗効果による事故が急増していて、自転車による死亡事故の比率がオランダは高いんです。

しかし、そのオランダより日本のほうが高いんです。ということで、日本はいわゆる先進国の中では、ちょっと交通事故で亡くなる方たちの比率が、歩行者と自転車が多い。もう一つは、高齢者が5割を超えていますから、やっぱりこれもほかの国に比べると特異な存在です。オランダもやっぱり高齢者の死亡比率が高いんです。だから、オランダと日本は結構似ているところがあります。だから、お互いに情報交流すると、対策には意義があるかなと思っています。ちょっとご参考までに。

【落合座長】 ありがとうございました。

それでは、そろそろ予定しております時間が終了に近づいておりますので、今日も大変活発なご議論をいただきまして、ありがとうございました。本日の議論はこれで終了ということにさせていただきます。

最後に事務局のほうから、何か連絡事項等ございますか。

【石川課長補佐】 本日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、ウェブサイトにて公開させていただきたく存じます。ご了承いただきますよう、よろしくお願いいたします。

【落合座長】 それでは、これで終了ということにいたします。どうもありがとうございました。

— 了 —