

平成29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29年5月30日

【石川課長補佐】 定刻でございますので、ただいまから、平成29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。

本日はご多忙な中、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、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。お手元の資料に過不足等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、参考資料といたしまして参考資料1、参考資料2をご用意してございます。参考資料2につきましては①から③までを1冊に取りまとめております。ご確認ください。

本懇談会につきましては公開とさせていただきます。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。あらかじめご了承お願いいたします。

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。一般社団法人日本自動車会議所保険委員会委員長の秋田委員でございます。

【秋田委員】 秋田でございます。よろしくお願いいたします。

【石川課長補佐】 全国共済農業協同組合連合会常務理事の村山委員でございます。

【村山委員】 村山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【石川課長補佐】 NPO法人いのちのミュージアム事務局の山根委員でございます。

【山根委員】 失礼いたします。山根と申します。よろしくお願いいたします。

【石川課長補佐】 また今回、毎日新聞社毎日フォーラム編集部委員の児玉委員、公益社団法人日本医師会常任理事の松本委員がご就任されておりますが、本日はご都合により欠席されております。

また、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森委員が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、宇田川様及び新津様が代理出席され

ております。

なお、日本大学法学部教授藤村委員におかれましては、ご都合により欠席されております。

それでは、落合座長にご挨拶をいただき、その後の議事進行につきましても落合座長にお願いしたく存じます。

落合座長、よろしくお願いいたします。

【落合座長】 本懇談会の座長を務めます落合でございます。本日どうかよろしくお願いいたします。

自動車損害賠償保障制度、これが極めて大きな有意義な役割を我が国において果たしているということは、ここにご出席の各委員の皆様方ご承知のことと存じます。しかしその制度自体につきましても新しい、例えば自動運転車というものの登場による影響というものもありますし、新しい時代に即応した形で適切に環境に対応していかなければ、制度自体も対応していかなければいけないというふうに考えております。

本日の議題ですけれども、お手元にありますとおり、自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きと、これは自動運転も含みまして最近の動きについてご報告いただくと。そして、もちろん議論をしていただくわけですが、2番目の議題としては独立行政法人自動車事故対策機構の取り組みについてもご紹介いただくということになっております。ぜひ今回も忌憚ないご意見を積極的にお出しいただくようお願いいたします。私の簡単ではありますがすけれども挨拶にかえさせていただきます。以後は着座してやらさせていただきます。

それでは、報道関係の皆様方、冒頭のカメラ撮りはここまでということにさせていただきますので、ご退出のほどよろしくお願いいたします。

それでは、まず議題1といたしまして、事務局から資料1につきましてご説明をいただくということにしたいと思います。審議の順序であります。資料1に関してまず全体を説明していただいた後にご議論をいただくと、そういった順番で進めたいというふうに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。

それではお願いいたします。

【増田参事官】 国土交通省の保障制度参事官増田と言います。では、座って説明をさせていただきます。

資料1でございます。まず2ページ、平成29年度運用益事業についてでございます。これは国のほうと、それから民間保険会社の運用益、それからJA共済、3つについてそ

それぞれの運用益事業について、主に新規、それから拡充事業を抜粋したものでございます。

国の取り組みについてご紹介をさせていただきます。まず被害者救済対策でございますが、これは療護施設ということで全国にNASVAのほうの、自動車事故対策機構が保有するセンターが4つ、それから民間病院の病床に委託しております委託病床が4つございますが、この民間の委託病床の4つ目が、昨年5月から新しく関東西部地区に設置して運営をしているところでございます。昨年12月にはもう12床に拡大をいたしまして、全体でこれで病床数が290床ということでございます。こちらのほうの療護施設の設置・運営を進めていくということでございます。

それから2番目に一貫症例研究型委託病床の設置・運営でございます。これは全く新しい仕組みでございまして、平成29年度から開始するものでございます。従来の委託病床に加えまして、新しく急性期から亜急性期、それから従来の慢性期まで連続した治療を、リハビリを一環して、臨床研究も行いながら進めていくという新しい委託病床でございます。こちらのほう、現在公募をしております、来年1月に向けてこれから準備をしていくということになってございます。こちらのほうでは治療・リハビリを一環して研究して、それから成果を普及するということと、それから脳外科医などに人材育成も合わせてやっていただくということを考えているところでございます。

それからあと、療護センターにおけるメディカルソーシャルワーカー機能の強化でございます。療護センターのほう、原則3年間入院していただくと。その後にまた病院に移られたり、それからご自宅で介護されるというケースもあるわけですが、こういった場合にメディカルソーシャルワーカーのほうをそれぞれのセンターに複数配置いたしまして、ご家族に対して支援を行うということでございます。

それから事故防止対策としましては、自動車アセスメント事業の充実ということでございます。特に平成26年度から事故を未然に防止する予防安全性能評価ということを中心に取り組んできているところでございますが、この部分につきましては、後でもNASVAのほうからご報告がございますので、次に進めさせていただきたいと思っております。

運用益事業の合計額をごらんになっていただきますと、国、保険会社、JA共済合わせまして合計額156.4億円ということで、前年度比5.9億円減という形になってございます。

次のページにまいります。3ページでございます。私どものほうで取り組んでおります被害者救済対策の中でも、意見交換会を毎年度取り組みをしております。これは平成22

年度から意見交換会というのを実施しておりますけれども、やはり当事者のニーズというのが、日々、置かれた状況によって変化してまいりますので、ニーズを十分に把握して、それから課題についてご意見等をいただこうということでございます。座長のほう、こちらの委員会のほうにもご参加いただいております赤塚先生をお願いをしております、それから桑山さん、古謝さんという形でご参画をいただいております。今回は特に厚生労働省から初めてこの会議に来てもらいまして、介護者なき後問題などを中心に皆さんと意見交換をさせていただいたところでございます。

取り組みの方向性としては3点まとめさせていただいております。1つは自動車事故被害者支援制度の周知と、各種相談支援窓口等との適切な連携ということでございます。事故に遭われた被害者の方々は、私どもやNASVAとかそういう関係機関にも当然ご相談されるわけですが、それから自治体とか、いろいろなところの相談窓口がございますので、こういうところと十分に連携をして必要な情報になるべく早期にいろいろな形で入手するようにと、それから厚生労働省、自治体の実施しております障害者施策と、それから私どもの交通事故被害者施策を合わせて、セットで情報が入手できるような形に連携していこうというのがこの一番の取り組み、まとめでございます。

それから2番が情報提供の充実ということでございますが、1つはパンフレット、後からも出てございますが、いろいろな情報を集約してとりあえず窓口なりがもう全て載っているような形のパンフレットというものをつくりまして、これを配布しているところでございますが、さらに最近やはり非常にご懸念・ご心配を持たれております介護者なき後問題についても、国とNASVAのほうで協働して情報提供サイトを運営しているところでございますが、この情報提供の充実を図っていくということでございます。

それから短期入院・短期入所の利用促進をはじめとする在宅生活の支援でございますが、これはやはり在宅に移れますと、非常に介護されている方々のご負担もかなり増してくるという中でも、短期入院・短期入所という形でまずは重度後遺障害者の方々の健康のチェックでありますとか、それから家族のレスパイトなども、こういう形で支援をすることによって少しでも負担を和らげて、そういう対応をしていただけるようにということをやっているところでございますが、こちらの在宅生活の支援というものを引き続き実施をしていくということでございます。

4ページにまいりまして、国土交通省のほうで特に直接取り組んでいるところについて記載をさせていただいております。また、NASVAのほうは後ほどお話もあると思いま

す。

被害者救済対策の主な取り組みでございますが、1つは協力病院、協力施設における短期入院・短期入所の利用促進策の実施ということで、まず病院のほうの協力事業につきましては、全国、今でも166病院の協力をもとに、利用者の積極的な受け入れを実施していただいているところでございます。それからご自宅から、それからまたなるべく通いなれたような障害者施設がいいというお話もございましたので、平成25年度から短期入所協力事業というものを実施してございますが、これは交通政策基本計画のほうで全国に協力施設を展開することを目標に掲げておりまして、現在41都府県と71施設という状況でございます。これは早く47都道府県に拡大する形で取り組みを進めていきたいと思っております。協力病院の施設の利用状況でございますが、平成28年度の利用実績、延べ877名ということになってございます。

それから情報提供の充実でございますが、これはもう事故に遭われた直後の対応でありますとか、各種の支援制度を網羅的に集約しましたパンフレット、これはホームページでも見られるようにしてございますが、今回新たに10万部また刷りまして、パンフレットの主な配布先としましては、やはり事故に遭われたという場合に、損保会社、救急病院、それからメディカルソーシャルワーカー協会とか、市民相談所、交通事故相談所などに配布をしたところでございます。なるべく情報が手に入れやすく、それからいろいろな窓口なりが一覧で載っているというようなことに配慮して、つくって配布をしているところでございます。

それから、介護者なき後問題に対応した情報提供の実施ということでございます。これにつきましてはNASVAと連携いたしまして、情報提供サイトに、現在地域情報という形で、各病院とか施設のほうにもアンケートなども実施しまして、受け入れ施設、ショートステイなど、それから相談窓口、都道府県とか中核市などの、そういった窓口も記載すると。それから、財産管理に利用できる制度の紹介とか、準備が必要な事項などをまとめたものを、情報提供サイトに掲載してございます。情報の掲載の地域は関東と九州がまだちょっと十分にできていないということでありまして、一応NASVAのほうの第4期中期目標の中でも平成32年度までにまずは全国地域を網羅しようということで、現在取り組みを進めているところでございます。

5ページにまいります。5ページは無保険者対策についてでございます。無保険者対策という形で取り組んでおりますのは、1つは街頭取締活動、これは国交省の職員が月1回

以上警察と協力しまして、幹線道路の走行中の運転者に自賠責保険証書の提示を求めて、無保険車の場合には警告書を手渡すということをしております。それから監視活動の場合は国交省の職員が委嘱した指導員とともに、駅前の駐輪場とか、それから大学の構内なんかにも行きまして、自賠責のステッカーが張ってあるか、それをちゃんと確認しまして、無保険の疑いの場合には通知書を取りつけるというようなことを取り組んでいるところでございます。

街頭取締活動のほうは左のところでございますが、無保険の割合のほう、取り締まりの数に対して無保険車数のほうは0.31%ということで、非常に数字としては減ってきているのですが、二輪とか原付のほうが少しまた若干増えているという状況でございます。それから監視活動のほうは軽二輪とも原付とも、こちらのほうで合わせて2.35%ということで、これは引き続き減少傾向にあるということでございます。これは引き続きこういう形で活動を続けまして、無保険車についてなくなるように、ゼロを目指していくということでございます。

それから6ページにまいります。政府保障事業の実施状況についてでございます。無保険の車両が事故を起こした場合、それからひき逃げで加害者が不明の場合もそうですけれども、自賠責保険を請求できないという状況が生じますので、被害者に対して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ものでございます。交通事故の減少に伴いまして、このひき逃げ・無保険の件数も毎年かなり減ってきております。それから支払いの保障金額のほうも平成26年度が合計で14億円あったものが、平成28年度で10億円ということで減少傾向にはございますが、引き続きひき逃げとか加害者不明の、それから無保険のケースについて、この政府保障事業を実施しまして、被害者の救済に努めていきたいということでございます。

7ページにまいります。毎年度ご意見いただいております一般会計からの繰入金の繰入れ、繰戻し状況でございます。これは自動車税特別会計のほうから平成6年度及び平成7年度に一般会計に繰入れた繰入金のうち、6,000億円がいまだ繰戻されていない状況にあるということでございます。これは当然、法律に基づいて返還するという事になってございますが、繰戻しの具体的な期限が大臣間の合意により定められているところでございます。現在、元本・残高と利子相当額を合わせまして、黄色で塗ってございますが6,169億円ということでございます。現在は平成24年度から平成30年度までの間の覚書ということで、平成22年12月22日に合意がされているものでございまして、これ

が平成30年度で期限を迎えるということでございます。一番下のほうにも書かせていただいておりますが、平成29年度要求におきましても、一般会計の財政状況が引き続き極めて厳しい状況にあるということで、やむを得ない措置として繰戻しはなされませんでした。それで大臣間の合意により定められている期限というのが平成30年度ということでございますので、これを着実に繰戻しが行われるように求めてまいりたいということでございます。

それから8ページにまいります。これは自動運転における損害賠償責任に関する研究会でございます。自動運転ということで少し参考に書かせていただいておりますが、絵もつけてございます。自動運転の場合にはシステムの欠陥とか障害による事故が想定されますので、従来のように運転者の過失が96%という事態から、非常に事故原因とか責任関係が複雑化するのではないかということで、その場合に被害者救済が後退することがあってはならないというような問題意識から、研究会を昨年11月から実施をしてございます。検討事項のほうには、書いてございます迅速な被害者救済の確保、それから保険料を負担しているユーザー、自動車ユーザーの負担の納得感、それから国際的な議論の状況、それから警察とかそれぞれ経済産業省などの関係行政機関における制度面の取り組み、検討についても留意して検討を行うということでございます。

平成28年度、主に責任論ということで、損害賠償責任が発生するか否やということで、民法と商法の先生を中心にご議論をいただきまして、4月26日に第3回で論点整理を一応公表してございます。今年度は、特にこの自賠責保険のあり方を含めて、損害賠償制度について検討を行いたいと思っておりますので、保険法の観点からの先生方にもご参画いただくなどして、引き続き検討を進めていきたいと思っております。

私のほうからは以上でございます。

【平井課長】 安全政策課長の平井でございます。私のほうからは事業用事業者の安全対策について、資料に基づ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。恐縮ですが座りまして説明させていただきます。

まず資料で申しますと9ページ目でございます。軽井沢のスキーバス事故の対応についてご説明をさせていただきます。昨年度のこの懇談会におきまして、私どもの再発防止策の検討状況についてご説明をさせていただきました。その後、第10回の軽井沢スキーバス事故対策検討委員会で「総合的な対策」を取りまとめさせていただいております。この9ページ目の赤い枠で書いてある下から2つ目でございますが、「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」というものを6月3日に取りまとめさせていただいております。この「総合的な対策」にはさまざまな項目が列記されているわけですが、このうち法律改正が必要なものにつきましては道路運送法を改正いたしまして、昨年12月16日公布、12月20日から施行されたところでございます。このうち、また後ほどご説明をいたしますが、貸切バス事業の許可の更新制というものを導入いたしまして、この更新制につきましては、この4月1日から施行しております。

10ページ目でございます。総合的な対策の全体像でございます。大きく柱は5つ立ててございます。左側(1)貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化ということで、守らなければいけないルールを全体的に強化してございます。例えば右に主な実施項目として書いてございますけれども、初任運転者の指導監督内容の拡充をするとか、ドライブレコーダーによる映像の記録・保存、これを用いた指導監督の義務づけ、こういったことを実施しているところでございます。

(2)法令違反の早期是正、不適格者の排除等ということで、法令違反につきましては監査後30日以内に是正状況の確認を行う監査を導入させていただいております。また処分基準につきましては、複数回にわたり法令違反を是正しないような事業者に関しましては刑を重くする、最終的には事業許可の取り消しまで行うというような見直しを行っておりますとか、車をとめる処分につきましても、原則保有車両数の8割の車を停止処分にするといったような大幅な強化をしてございます。

(3)の監査等の実効性の向上でございますが、私どもの監査を補完する役割として、民間の適正化実施機関というものを立ち上げ、この民間の適正化機関の巡回指導と連携をし、私どもの国の監査については悪質な事業者に重点化を行うという施策も盛り込んでございます。

(4)の旅行者、利用者等との関係強化でございますが、下限割れ運賃を防止するための通報窓口の設置でございますとか、旅行業界・貸切バス業界の共同で、手数料等に関して、本当に下限を割れていないのかどうなのかということを議論する第三者委員会を設置してございます。

(5)でございますが、ハード面の安全対策ということで、例えば、ドライバーが突然健康の問題で運転できないような状態になった場合の異常時の対応システムの研究開発の促進、こういったことを全体としてまとめさせていただいております。

全部の項目をあわせると85項目でございます。今、このお手元の資料では3月31日

現在85分の80ということでございますが、この資料の下に書いてございますランドオペレーターへの規制でございますけれども、これにつきましてはランドオペレーターの登録制に関する旅行業法の改正が先週5月26日に成立しておりますので、現時点においては81項目着手済みということでございます。

11ページ目でございますが、「総合的な対策」の中で法律改正が必要な事項と申し上げました。昨年12月に公布をさせていただきました道路運送法の一部を改正する法律の内容でございます。この資料の赤い枠で囲んでいる部分が今回の法改正の内容でございます。

1点目が、先ほど簡単にご説明を申し上げましたが、事業許可の更新制というものを導入いたしました。基本、事業許可を1回とると、悪いことをして許可が取り消されない限り事業を継続できていたところですが、今回、貸切バス事業に関しては5年ごと、安全に事業が実施されているかどうかというものをチェックする更新制というものを導入させていただいたところでございます。

2点目が不適格者の安易な再参入、処分逃れの防止ということで、事業許可、これは取り消しを一旦受けますと、再参入の期間として2年間という期間を設けてございましたが、これを5年に強化をさせていただいております。また対象につきましても、実際に取り消しを受けた者のみならず、子会社でありますとか、監査を受けた後、処分を受ける前に廃止届をし、すなわち処分逃れをするような事業者に対しても、この欠格期間の対象にするような見直しをしてございます。運行管理者につきましても同様で、資格者証の返納命令を受けた者の欠格期間を2年から5年に強化をしてございます。事業の休廃業の届け出については、今までは事後届けでございましたが、事前の届け出制にいたしました。例えば監査を受けた後に事業をやめた場合、事後届出の場合、処分をしにくいところでしたが、事前届出であれば、届出を受けた後に処分まで持っていくことが可能になるので、処分逃れを防止することができるという仕組みでございます。

③の監査機能の補完・自主的改善の促進ということで、これは先ほどご説明を若干させていただきましたが、民間の適正化実施機関というものを立ち上げて、ここで巡回指導をしていただくと。そこで法令違反等を見つけた事業者に対しましては、国に通報していただいて、国がしっかりと監査で処分をしていくという仕組みでございます。もともとこの民間の指定機関を立ち上げることは法律上可能でございましたが、運営費をなかなか捻出することが難しいということで、今回の法律改正により、バス事業者が指定機関に負担金というものを払うというような仕組みを、この法律上創設させていただいております。

また最後でございますが、罰則でございます。安全に業務の執行をされていない場合、安全確保命令を出すことになりますが、この安全確保命令に従わなかった場合、今までは違反者、法人とも１００万円という罰金でございましたが、なかなか事業者に対して１００万円という罰金は抑止力という点でどうかというご議論がございましたので、違反者につきましては懲役１年、１５０万円以下の罰金、法人に関しては１億円以下の罰金ということで、大幅な強化をさせていただいております。この法律によって、乗客の死亡事故をゼロとする、また乗客の負傷事故を１０年以内に半減するという数値目標をたてさせていただいております。

１２ページ目でございますが、事業用自動車総合安全プランのお話でございます。事業用自動車全体の安全施策につきましては、２００９年に策定しました「事業用自動車総合安全プラン２００９」に基づいて、現在さまざまな施策を進めているところでございます。

１ページめくっていただきまして１３ページ目でございます。現状どうかということでございますが、交通事故件数については比較的順調に件数が減ってきているところでございます。右側の赤い枠で囲んだもの、これは死亡事故と書いてございますが、交通事故死者数の誤りでございます。申しわけございません。修正いただければと思います。それぞれの業態で数字が変わっておりますが、紫色の線、３３７から２８７というのがトラックでございます。昨年のトラックが第一当事者、すなわち原因者となった事故によって亡くなられた方が２８７ということで、対前年比５０人の減少ということで、かなり頑張っていたなと思っています。緑色がタクシーでございますが、タクシーは増加傾向にございます。さらにバスにつきましては、昨年度は軽井沢もございましたので増えているというような状況でございます。さらに左側の緑色の枠でございますけれども、飲酒運転に関するもの、目標ゼロということでございますが、若干増加傾向でございまして、全業態でいまだ１３４件の飲酒の取り締まりがあるという状況でございます。

１４ページ目でございます。今申し上げたように、目標、特に死者数でございますとかアルコールでございますとか、こういったものについての目標の達成状況がなかなか難しいという状況になってございます。さらにこの１４ページ目の真ん中でございますが、「プラン２００９」策定後、軽井沢スキーバス事故が発生したり、自動運転技術をはじめとした先進安全技術がものすごい勢いで普及をしていること、さらに健康起因に関する事故というものも増えているというような状況の変化が発生をしているところでございます。こういったところを踏まえまして、「事業用自動車総合安全プラン２００９」の抜本的な見直し

を現在行っているところでございます。この夏までに新しいプランに移行するべく、現在検討を進めているところでございます。明日、第2回のワーキングを開催して、具体的な対策について議論を進めたいと思っています。

15ページ目でございます。さまざまな事故、効果的な対策を立てるためには、社会的に特に影響のあるような事故について調査、分析するということが大事だと思っています。そういった背景もございまして、平成26年6月、交通事故総合分析センターを事務局といたしまして、事業用自動車事故調査委員会を設立し、各分野の専門の先生にご意見を頂戴しながら再発防止策をまとめているところでございます。今月末現在で20件について議決・公表し、13件について調査を実施しているところでございます。この13件の中には軽井沢のスキーバス事故でございますとか、昨年5月に発生をいたしました山陽道での中型トラックの追突事故、こういったものも含まれているところでございます。

16ページ目には、最近発表させていただいた事業用自動車の事故調査報告書の概要をつけてございます。路線バス、東京都小金井市で走っておりました路線バスが、運転者の健康起因によって操縦ができなくなり、アパートに突っ込んだと、去年1月7日に発生したものでございます。さまざまな原因をいろいろと究明をいたしましたが、ドライバーの方がけいれん発作を起こして、そのままアクセルを踏み続けて、結果的にはアパートに突っ込んでとまったという事故でございます。その前に少し体調の悪い状況を感じていたということでございますので、少しでも体調の不良を感じたときには、車を停止させ、運行管理者と相談し、その後の対応を考えるというようなことを再発防止策としてまとめさせていただいているところでございます。

私からは以上でございます。

【江坂課長】 続きまして、技術政策課長の江坂より高齢運転者の事故防止に向けた国交省取り組みについて説明させていただきます。失礼いたしますが座って説明いたします。

資料17ページでございます。昨年10月でございますが、横浜市内におきまして、朝登校中の小学校1年生の男の子が高齢運転者の運転する軽自動車にひかれて亡くなるという事故がございまして、その後立て続けに、今度は病院の駐車場から出ようとした高齢運転者運転の車がブレーキとアクセルを踏み間違えて急発進をして、前方を歩いていた歩行者の方を何人か死なせてしまうというような、大変悲惨な事故が続けて発生しまして、社会問題となりました。このような状況を受けまして、昨年11月15日に「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」が開催され、安倍総理から関係省庁に対し

まして、高齢運転者による交通事故を防止するため、取り得る対策を早急に講じるように一丸となって取り組みなさいという指示が出されたところでございます。これを受けまして国土交通省では、経産省、内閣府、金融庁、そして警察庁と協力いたしまして、この先進安全技術である自動ブレーキなどの安全運転支援機能を備えた車、「安全運転サポート車」の普及啓発に関する副大臣等会議を開催したところでございます。構成員は左にございますけれども、当省からは末松副大臣が出席いたしまして、ほかの省庁についてはご覧のとおりでございます。これは1月に第1回が開催されまして、3月まで第3回が開催され、年度末に中間取りまとめが行われました。会議の位置づけは右のとおりでございますが、加藤内閣担当大臣を本部長とする交通対策本部にぶら下がる形で設置されたものでございます。

次の18ページでございます。この結果でございますけれども、この検討におきましては、まず高齢運転者の事故の発生状況について分析をいたしました。さらに各自動車メーカーに対しまして、現在の先進安全技術の開発・実用化の状況、今後どのような装置を搭載していくのかということについて、詳細なヒアリングをしたところでございます。この2つの結果を突合した結果といたしまして、この「安全運転サポート車」のコンセプトを特定いたしました。この「安全運転サポート車」に関しましては、自動ブレーキと、ペダル踏み間違い時加速抑止装置、この2つを搭載したものを基本とするということをコンセプトとしております。ただし自動ブレーキに関しましては、30キロの低速でしか作動しないもの、また50キロ程度で作動するもの、さらに車両だけではなくて歩行者についても作動するものと3種類ございますので、3種類に応じまして、ベーシック、ベーシック＋、ワイドというようなランク分けをしたところでございます。さらにワイド、一番広範な先進安全技術を搭載するものにつきましては、車線逸脱警報装置と、先進ライト、これは対向車が来た場合に幻惑を防止するために自動的に下向きに切りかえるようなライトもありますが、そのようなものを、搭載したものを含めるという形にしたわけでございます。

この「安全運転サポート車」に関しましては愛称を公募いたしまして、その結果、「セーフティー・サポートカーS、略称サポカーS」と愛称をつけまして、今後官民挙げて普及啓発に取り組むこととしております。具体的にはポスター、チラシなどの啓発によるほか、自動車販売店や運転教習所でこのような先進安全技術について体験いただくような機会を提供していくことをしております。さらに高齢運転者のみではなくて、ご家族にもこの先進安全技術の優位性について説明をいたしまして、家族から購入を促してもらおう

ということについても取り組むとしております。

さらに、現在この自動ブレーキに関しましては基準がございませんので、やはり国民の皆さんが安心して自動ブレーキを選んでいただけるよう環境を整備するという観点からも、基準の整備は重要と考えます。ただし、現在日本の自動車の安全基準は、国際基準を採用することが原則となっておりますので、まずは国連の場で自動ブレーキに関する国際基準をつくろうということを今年1月に提案いたしましたところ、関係各国から賛同を得られ、作業を開始したという段階となっております。まさにこれから本格的な議論が始まる予定となっております。

ただし、この国際基準に関しましては、多くの国々が会議に参加してきますので、どうしても意見調整に時間がかかります。3年か4年ぐらいかかるというのが常でございます。それまで何もしないというわけにはいきませんので、その間に国交省として、まず国内において自動ブレーキが満たすべき安全要件を定めまして、その安全要件を自動ブレーキなど先進的な技術が満たしているかどうかということについて国が確認し、その結果を公表する制度をつくっていきたいと考えております。この制度におきましては今年度中に整えまして、来年度にデータを取り、公表というような段取りで考えているところでございます。

さらに自動車アセスメントにつきましては、現在、衝突安全だけではなく、このような先進安全技術に関しましても比較公表し、結果を公表しているということでございますので、それについて対象装置の拡大をしていき、さらには自動車保険のA S V割引の導入を図っていくこととなっております。具体的には、来年1月から自動ブレーキ搭載車につきましては9%保険料を割引くということがスタートいたしますので、このようなことを拡大できないかということを検討結果としてまとめたところでございます。

以上が新車に関する取り組みでございますけれども、やはり高齢運転者の方はなかなか車を買換えるということが難しいということもありますので、後づけの安全装置に関するニーズがございます。このため、国交省から各メーカーに対しまして後づけ可能な安全装置の開発を検討するよう、要請を行っております。使用過車については車両の状態の差が激しいことから、自動ブレーキのような、走行の制御を伴う装置は後付けが難しいと聞いておりますが、制御の伴わない、警報装置であれば、後付けは可能であると聞いております。今後、スピード感のある対策とする観点から、後付け可能な安全装置を開発いただき、販売していく予定となっているところでございます。

また、自動ブレーキに関しましては、搭載目標をこの副大臣等会議で決めまして、2020年度までに新車の9割以上に搭載することを目標としていき、これに向けて普及啓発に取り組んでいくという予定としております。

次のページでございますけれども、19ページ、これが副大臣等会議で取りまとめた中間取りまとめの結果の概要資料でございます。先ほど説明した「安全運転サポート車」のコンセプトは上の方の欄にあるとおりでございます。1つだけ付け加えますと、今後、先進安全技術については開発が進んで実用化していくものが増えてまいりますので、その先進安全技術の開発・実用化の状況に加えて、この「安全運転サポート車、サポカーS」の搭載装置の対象について拡大を図って参ります。このため、現在「安全運転サポート車」についてはバージョン1.0としておりまして、今後搭載装置が増えてくればバージョン2.0というように中身を改定していくと、こういう予定としております。

以上でございます。

【落合座長】      ありがとうございます。それでは、事務局の説明につきまして、何かご意見あるいはご質問がございましたら、どの点でも結構でございますのでよろしくお願いしたいと思います。

では天野委員、どうぞ。

【天野委員】      読売新聞の天野と申します。大変わかりやすい丁寧な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1点要望のようなことと、あともう1点、基本的なところでご質問をさせていただきたいと思います。

まず要望ですけれども、これは毎年こちらの場でもお話が出ていますけれども、一般会計の繰入れ、こちらの繰戻しの件です。もう既に平成30年度をいよいよ迎えるというタイミングにきていますので、なかなか日本の財政事情の苦しい点が、これはなかなか当分変わらないだろうということはもう自明なわけですから、少しずつでもしっかりと返していただくような繰戻しの計画を、この状況において立てていただくという点で、しっかりと財政当局とお話しいただければというところをご要望したいと思います。

あと質問なのですが、こちらの資料の最初の2ページ目でご説明いただきました一貫症例研究型の病床設置なのですけれども、こちら今年度から公募というのが始まったばかりですので、データがあるかということなのですが、既に何か引き合いというか、問い合わせといいますか、そういった反響のようなものがあるかどうかというお話と、これはちょっと不勉強で申しわけないのですけれども、こちらの一貫症例研究型の病床の将来的な病

床数の設置目標のようなものがございましたら、それも合わせてお聞かせいただければと思います。

【落合座長】 それでは、ただいまのご質問につきまして、事務局のほうでお願いします。

【増田参事官】 では、まずご質問のほうにつきまして、現在まさにこれから入札ということで、ただ非常に関心を持っていただいて、また新聞報道も出ましたので、そういう意味では何件か来ているということを聞いております。それからあと、とりあえず今5床程度で始めようということにしているのですが、これは非常に実績が上がってきまして、またそういうのもさらに増やしていこうかなということで取り組んでいこうと考えてございます。詳細はまた自動車事故対策機構のほうからでもご説明がございます。

それから繰戻しにつきましては、ありがとうございます。私どもといたしましても、毎年度やはり非常にご意見をいただいております。取り組みを進めている、平成29年度におきましても財政当局とも協議をしたのですけれども、認められなかったという状況でございます。これはもう申し上げるまでもないのですが、被害者救済対策とか、それから事故防止対策にとっても、これは安定的に実施していくためにも、非常に欠くことのできない財源という、貴重な財源ということで認識してございますので、ちょうど覚書が期限を迎えますので、より強力に協議をして取り組んでまいりたいと思っております。

【落合座長】 天野委員、よろしいでしょうか。

【天野委員】 はい。ありがとうございました。

【落合座長】 はい、どうぞ。

【堀野委員】 どうも、とても丁寧な説明ありがとうございました。神奈川大学の堀野です。3つあります。

最初、増田さんに、4ページの情報提供の充実というところでのご説明をいただいたのですが、そこにパンフレットの主な配布先が出ています。自動車の普及、新しい新車の発展・技術の普及などという文脈で見た場合、車文明の光の部分と影の部分に整理すると、ここに出ているのは全て、影の部分に関連する団体・組織ですよね。パンフレット配布先に、何故光の部分を検討なさらないのかと思いました。つまり、自動車販売事業者、カーディーラーですね。車を売るときに、もし不幸な事故に遭えば、救命措置などの然るべき手順をあらかじめ準備しておくように、車を買ってもらうときに、合わせてそういう情報を提供する。そうすることで事故防止にも効果的な良い心構えが出来る訳です。同じく、

教習所でも検討する。自動車教習所で免許をとろうとする教習生に、車の光の部分と影の部分、と言う二面性をきちんと教示する。実際に全世界で毎年130万人も交通事故で亡くなっています。日本はありがたいことに定率の減少傾向にありますが、しかしそれとて、やはり毎年多くの方が命を落としているわけです。生物学的に命は持ちこたえたが、社会的死を意味する重度後遺障がい者の比率は、いまだに顕著に減っていません。そういう実態を、車を買う人、これから免許をとる人対象に業務を営む車社会で光の部分の団体・組織にも平等に配付されたら良いのではというのが、私の期待、希望、提案ですね。ぜひご検討していただきたいと思います。

同じように、次の5ページの、同じ文脈なのでさらっと申しますが、無保険車の話ですが、昨年、私はガソリンスタンドの協力を得たらという提案をしたのですが、隣の福田先生から、それは自由市場経済原則に整合しないから無理と指摘され、先生の論理を理解し、了解したのですが、その後もずうっと考えていました。今のパンフレット配布先と同じように、バイクを売る時点で、無保険車はまずいよということを、ユーザーにきちんと教えたら良いと思います。そういう協力なら得られるだろうと思います。無保険車にはガソリンを売らないと言うのと属性が違うと思いますので。ぜひご検討いただきたいと思います。

それから2つ目、平井さんですが、軽井沢バス事故のお話、去年もいただきました。鋭意再発防止のために努力をされていること、私も十分よく判っておりますが、今日いただいた資料の9ページ、これはかなり多くのスペースを割いていらっしゃるが、よく見ると事故発生直後、どんな対応をしたかということを整理されていますね。昨年も同質のお話は説明いただいたと思っています。私、実は非常に気にしているのは、あと数ページにわたってその後の対策をいろいろ、ハードルを上げて経営品質が満たされない事業者は市場撤退していただきますよというその趣旨も私はよく理解しており、社会に浸透することである一定効果は期待できると思っています。

しかし、9ページの強烈な事故車両写真は印象的で、事故からもう1年4カ月過ぎていますが、肝心のバス事故原因は結局何だったのですか。例えば、居眠り運転ということで、運転者側に原因があったのか、あるいはその他の理由、事故分析委員会で議論がありましたが、M社製バスゆえ、エンジンプレーキのギアが入り難かった、他社製ならそうでもなかったのではないかと言う議論もあり、今後貸し切りバス免許は、航空機パイロットライセンスが機種別であるように、車種別免許制も検討しても良いのでは？と言う議論もありました。だから車両側に原因があったのか、あるいは、運転者は計画外に高速道路から一

般道に下りているそうですが、いまだに何故下りたか、真相が判っていないと聞いています。つまり、運行管理、マネジメント側に原因があったのか。その辺のところをずうっと気にしています。特に遺族の方もそうだと思いますが、この辺は判ったのでしょうか、今の時点で。もし判っているのなら、どういう形で公になさるご予定なのかも伺いたいです。

それから次、3つ目、江坂さんです。安全サポート車の新しい取り組み、私も大いに賛成で、支援したいとの思いから、簡単な質問をさせていただきます。18ページに2020年までに9割以上、自動ブレーキの搭載率を目指しているという、これはセダンタイプの乗用車だけなのか、あるいはトラック・バスを含めた全車両なのか、確認の質問です。

以上です。よろしくお願いします。

【落合座長】 それでは各報告をしてくださった方、順で行きましょう。

【増田参事官】 ありがとうございます。まずパンフレットの配布先なのですが、おっしゃられるとおりでして、教習所とかそういうカーディーラーみたいなどころにはちょっと配布をしていないと。今のところ、安全運転センターのほうには配布をしているのですが、ぜひ前向きに検討させていただきます。

それから無保険の対策につきましては、実は整備工場との連携とか、ガソリンスタンド、それから委任販売店との連携という形で、局長名でも各部門文書を出させていただいて、保険加入状況の確認でありますとか、場合によっては通報してくださいということで協力をお願いしていきっているところでございますが、より連携をして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。

【堀野委員】 どうもありがとうございます。よろしく。

【平井課長】 安全政策課、平井でございます。事故原因についてのお話、ご質問ありがとうございます。事故原因については現在、長野県警のほうで捜査を進めておりますし、私ども、先ほど申し上げましたが、事故調査委員会の中でさまざまな調査をしているところでございます。この調査結果がまとまり次第、公表させていただきたいと思っておりますので、その時点でお話を改めてさせていただきたいと思っております。

【堀野委員】 ということは、現時点でまだわかっていないということですね。

【平井課長】 今、いろいろと議論をさせていただいているところでございます。

【堀野委員】 はい。わかりました。

【江坂課長】 技術政策課の江坂でございます。18ページの一番下にございます自動

ブレーキの搭載率についてのご質問でございますが、これは乗用車を対象とした分となっております。ただし、高齢運転者の実態を見た場合、軽トラックが地域の移動手段として非常に使われているということがありますので、私どもとしては軽トラックまでも将来的には自動ブレーキ搭載とすべきだという認識でおりまして、メーカーにもそのように要請している状況となっております。

【堀野委員】 はい。どうもありがとうございます。

【落合座長】 秋田委員、どうぞ。

【秋田委員】 ありがとうございます。先ほども委員の方からご発言ありましたが、非常に重要な問題でございますので、一般会計の繰入金の問題、重ねて自動車会議所のほうからもご意見を申し上げたいと思います。ご説明にもありましたように、いまだに繰入金問題未解決でございます。返済期限も先ほど出ていましたように平成30年度末ということで、平成30年度予算を編成します今年度、つまりここが鍵を握る勝負の年というのは、前も申し上げたところでございますが、万が一また覚書が書きかえられると、そして返済期限が先送りになるということになれば、この自賠制度のあり方そのものが根底から崩れ、行政への信頼、あるいは制度への信頼が失墜するというふうに考えております。これは、そうなってしまつては取り返しのつかない事態に立ち至るというふうに思っております。この認識に皆様もお立ちいただき、今日この場にいる国交省の皆様、あるいは我々委員の者も中心となって、ぜひ期限内の確実な返済というのを実現したいということでございます。重ねて申し上げます。ありがとうございました。

【落合座長】 ありがとうございます。どうぞ。

【相原委員】 委員の相原です。私どもが試算した数字を検証いただきたいと思います。具体的には現在の運用益30億円程度に対して、130億円程度の事業規模があり、毎年差し引き100億円の赤字となっています。この赤字が継続し、基金を取り崩していくということは、制度の持続可能性を大きく損なっているということになります。なお、基金の規模は2,000億円であり、近い将来、基金が無くなることになる。これが正しいかどうか。

もう1点は、6,000億円が返還された場合、基金総額は先ほどの2,000億円と合わせて8,000億円となり、8,000億円規模での運用益は、今の事業規模と同様の120億円から130億円程度になると試算ができます。したがって、気合や温情による取戻ではなく、制度の持続可能性を大きく毀損している現状をまずは、強く訴えていただ

きたいと思います。なぜなら、運用益事業は、被害者救済の増進と自動車事故の発生防止という、本制度の根幹をなすところであり、そこに大きく穴があいている事態は見過ごせない大きな問題と認識するからです。

もう1点は、4ページにある介護者なき後問題は、情報提供の充実・強化がポイントと承知いたします。その上で、この介護者なき後問題に直面される方々は、全国でどれくらいおられるのか、もしくは、今後どれくらいの人数を念頭に置くべきなのか、被害者数など基礎としたデータがもしわかれば教えていただきたいと思います。これも、高齢化の時代を迎える中にあって、大変重要なテーマと考えます。

【増田参事官】 まずお話ございました、現在支出のほうは130億円程度で、それで運用益が30億円ということで、取り崩し額が、決算だともう少し少なくなるのですが、約100億円と考えていただいて結構だと思います。それで、6,000億円が戻ってきた段階ということで、また利率というのはちょっと今の段階でなかなか試算はしにくいのですが、ただいずれにしても、先ほどまさにお話しいただきましたように、非常にこの基金が毎年のように取り崩しが発生しているということで、被害者団体の方々からも大変に危惧しているというお声はいただいております。そういう意味では、この持続可能性ということ、非常にキーワードになると思いますので、引き続き協議の中でもでも交渉の中でも、しっかりとそういう主張をしてきたいと思っております。

それから、ご質問いただきました介護料の受給者の件でございますが、実はご質問等もいただいてちょっと調査をしているのですが、なかなか実態が把握できないというところではございますが、1つ、ちょっとご参考になるか、現在介護料をもらっておられる方が大体4,500人ぐらいとしますと、そのうち親が介護を行われているのが76%ということで、親のほうで介護されているパーセンテージが非常に高いということでございます。それからもう1つ、介護料をもらってらっしゃる介護者の年齢構成も、実は68%が60歳以上ということでございますので、これはかなり高齢化が進んでいるということを考えると、非常にそういう意味では待ったなしの状況もあるのかなと思います。

それで実は、なかなか実態がまだ十分に把握できていないところもございますので、自動車事故対策機構のほうとも連携いたしまして、訪問支援とかそれから聞き取り調査、アンケートなどもこれから実施するなどして、それから厚生労働省のほうとも一応相談をしております、具体的に数字をどういうふうに把握しているかということも含めて協議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。

【相原委員】 被害者並びに被害者団体の気持ちに寄り添うことが大変大切なことと同様に、落合座長の冒頭ご挨拶のとおり、自賠責保険の社会に対する有用性、国際比較で見ただけの有用性は、申し上げるまでもありません。一方で、基礎的情報の把握について、不完全な状況であれば、改善が必要であり、自賠責の有用性をより広く世の中に周知するという点からも、大変重要であると考えている。運用益事業の持続可能性との関係も含めて、介護者なき後問題に直面する方々がどれくらいおられるのか等の基礎的データの把握が大切と考えます。加えて、今後自賠責保険の有用性をさらに高めていくとの考え方も、6,000億円の取り戻しの背景となり得るものと考えます。高齢化も含めた基礎データの充実、ならびに今後の自賠責保険のあり方、それらを踏まえた6,000億円の重要性について、総合的に検討いただき、一刻も早く取り戻しを実現させていきたいと考えます。

【増田参事官】 ありがとうございました。

【落合座長】 ほかのご意見ございますか。あるいはご質問でも。はい、どうぞ。

【赤塚委員】 被害者救済対策に係る意見交換会メンバーの赤塚でございます。

先ほどの情報提供のパンフレットの件ですが、この意見交換会の中でも、情報提供についてはいろいろな意見が出ております。パンフレットをどこに配布するかという話は、カーディーラーや教習所というところまでは及びませんでした。免許更新時その他いろいろ拡げていく必要について話が出ています。このパンフレットは大変詳細に制度が書かれているもので、誰が見てもさっとわかるというものではないのですが、あとでNASVAさんからお話があるかもしれませんが、NASVAが作成しているパンフレットは非常にわかりやすいものです。こちらのパンフレットも、例えば社会福祉協議会とか市役所の中などのように、一般市民に届きやすいところに置いたらどうかという意見も出ています。というのは、普通の市民が、もし交通事故に遭ったら、こういう所に相談に行けばいいのだ、もっと詳しく知りたければどうしたらいいかなどを知ることが大事だからです。そのために、NASVAのパンフレットをもっと配布しましょうという話が出たということです。実は、大分前になりますが、「交通事故に遭ったときにどこに相談しましたか」「誰から支援などの情報を得ましたか」という調査をしたことがあります。その当時は、今ほど相談支援事業が整ってはいませんでした。身内とか知り合いとか、そういう答えが意外と多かったのです。「あの人のときはこうだった」とか「こういうことも聞いたことがある」とかという話が、非常に参考になったということでした。交通事故に遭う可能性は誰にもあるわけですから、そういうときにどこに相談にいけばいいのかが、いわゆる一般市民に届く

ような情報提供の仕方も大切だということで、これからそういうこともなされていく必要があると思います。NASVAさん、補足がありましたらお願いします。

次に生活支援のことについてです。介護者なき後の問題も含めて、意見交換会での話などを少しお話ししたいと思います。自動車事故の損害保障制度が果たすべき役割の1つに、被害者等のニーズに応じた被害者対策というのがあり、その課題を整理する意見交換会が年に4回開かれ、さまざまな意見をあげてきました。本日の参考資料1に、平成18年6月のフォローアップということで、ここで取り決めたことがどのように取り組まれてすすんでいるかが書かれています。これを見ても、昨年よりも進んでいるということがわかるかと思います。

しかし、毎年申し上げているのですが、これだけではすまない被害者をめぐる状況であることを、今日も申し上げたいと思います。意見交換会では、厚生労働省の方に一度来ていただいて今の制度についてのお話などをお聞きしました。けれど、制度があっても、ご本人の被害状況が重度であってそのサービスが使えなかったり、あるいはケアをする人が足りない、資格を持った人がいないなどの理由でサービスが使えないということもございます。また、地域による格差もあります。今わが国は、地域ぐるみでサポートが必要な人を支えていこうという時代に入っていこうとしているようですが、交通事故によって重篤な障害を持たれた方たちが、そういう中でどう支えられて生活できるのかもよく見えていません。今、家族の方が一生懸命に支えていらっしゃる話を多く聞きます。いつまで支えられるのだろうかという不安を強くお持ちです。ご本人や親御さんなどの介護にあたる人の高齢化をめぐる課題は、交通事故の被害者に限らず、障害福祉をめぐる大きな課題になっています。

こういう中で、資料の3ページに意見交換会の取りまとめとして3つありましたが、その一番最後に、「③在宅生活を支える社会資源の実態や被害者のニーズについて丁寧に把握し、継続して取り組んでいくことが重要である」とまとめています。意見交換会でも、ここを、これからもっと考えていかなければいけないとこととしているということです。さきほど、基礎的なデータが不十分ではないかというご意見がありました。NASVAさんが、訪問相談、訪問支援などでいろいろと情報を集めてくださっているところではありますが、被害者や被害者家族などの生活実態とそこにあるニーズについて、分かっていないことがまだまだたくさんあります。

こうした状況にどう対処していくべきなのか、厚生労働省全体、障害福祉全体の課題で

もあると思いますが、この自賠責保険の制度の中で何ができるのだろうかということをもっとしっかりと考えていく必要があるということが意見交換会の中でも話されています。桑山さん、古謝さん、もしつけ加えることがあればお願いしたいと思います。意見交換会において出されているこれからの課題について、報告させていただきました。

【落合座長】 はい、どうぞ。

【桑山委員】 済みません。家族の会の桑山です。1つ、先ほどから出ております6,000億円のことなのですが、これは毎年、我々の会もほかの会と一緒にあって財務省のほうに、ここ3年、4年ほどずっと通っていきまして、返してほしいということを言っております。毎回、財務省のほうは国の財政のことを話されて、ご理解が欲しいということをお願いわけですが、ただ我々も先ほどから話が出ていますように、この制度の持続可能性といますか、我々としては今後もさまざまな委託病床だとか、そういったものを増やしていくってほしいと思うわけなのですが、ただこの財源が切れてしまうと、そうやって委託病床をどんどんつくっていったとしても、途中で放棄せざるを得ないようなことにもなりかねないので、やはりこういったふうな制度を守るためにも、やはり6,000億円というのは、今はまだ、あと十数年あたりは今のお金で何とかなるかもしれないのですが、やはり持続可能性ということの点で言ったら、それはもう返してもらって当たり前のことなので、1つはやはりこの懇談会として申し入れをするというか、この懇談会として何か意見表明ができないかなというのはほんとうに思ったりするのですが、またその辺のことをお考えいただけたらなと思っています。

あともう1つ、親なき後といいますか、介護者なき後のことなのですが、これは今の介護料の受給者というのが年齢65歳以上になって介護保険の対象者になってしまうと、介護料の対象者でなくなるというのがあって、65歳以上の被害者の方の親御さんとかいうのは、ケースとしたら少なくなると思うのですが、そのあたりの調査というのが、やはりなかなかしづらいような面があるのだろうなと思っています。だから、今交通事故の被害者、あるいは介護している親御さんが高齢化になっていった場合に、実際にどうなっているのかというのは我々被害者団体の中でもよくわからないところが実際にあります。ただ、私なんかも時々被害者の方々のおうちの家庭訪問に行ったりするのですが、やはりそういった中で、お父さん、お母さんがもう70代、80代のおうちというのはかなりあります。もう数年たてばこのおうちはどうなるのだろうというおうちも結構あって、私も自分の知っている知識の中でさまざまな介護事業所につなぐとか、そういったことをやって

いるわけなのですが、なかなかやはり社会資源そのものが今はないので、ほんとうに将来はどうなるのだろうかという、ほんとうに不安になるところです。だからこれはもう、自賠でどこまでできるのかということにもなるのですが、今の厚生労働省の施策の中も含めて、何かすごく考えてほしい問題でもあります。何かちょっとこうまとまらない意見なのですが、ほんとうに多くの方々に考えてもらえたらありがたいなと思っています。以上です。

【落合座長】      ありがとうございます。ほかにございますか。はい、どうぞ。

【古謝委員】      日本脳外傷友の会、古謝です。高次脳機能障害の団体なのですが、桑山さんが言われたように介護者なき後、重度障害というところで、頭のほうの方たちは行動ができて、やはり自分の判断で物事を考えるというのはすごく難しいところなのです。やはり私たち介護者なき後、その自由に動ける人たちのこれからの生活をどういうふうに支えるかということも、やはり事故の被害者として皆さんで検討していただきたいなと思います。

ちょっとまとまりがないのですが、今こちらのほうで協力病院とかというのがございますよね。ここは介護料をいただいている方たちが利用できます。でも介護料をいただいていない高次脳の方たちは一切利用できないのです。やはり高齢化してきてちょっと預かってほしいというご家族さんがいるのですけれども、でもやはり介護料を支給されている方でないと利用できないという、すごいそこで隔たりがあるのです。そういったことも少し考えていただけたらありがたいなと思います。

先ほど桑山さんから運用益繰戻しの件、そういったお金も皆さんの中でいろいろ考えていただくと、被害者の方たちが救われていくのではないかなと思いますので、これはお願いになるのですけれども、皆さんでやはり、重度の方たちだけではなく、そういう高次脳の方たちのことの支援もお願いしていきたいと思います。以上です。

【落合座長】      よろしいでしょうか。次のもう1つテーマがあります関係で。はい。簡潔にお願いします。

【相原委員】      先ほどの桑山委員のご発言を念頭に申し上げます。行政の皆さんが、省庁間の厳しいやりとりをしているのは十分承知するところです。同時に、6,000億円を戻さなくて良いという意見は、この懇談会にはないと考えます。したがって、6,000億円に関しては、平成30年に向けて懇談会の総意として意見表明したものを関係省庁にお渡しすることはできないか、一度ご検討いただきたいと思います。調整のうえ、幾つかの

団体名での書面による要請は過去にもありましたが、懇談会も回数を重ねてきましたし、料率決定の審議会とは異なり、自賠責の在り方について考える大変有益な場所でもあり、懇談会の総意を形にすることがあっても良いと考えます。ぜひともご検討いただきたいと思います。

【落合座長】 なかなか重要なポイントだと思いますので、事務局とともに少し検討してみたいと思います。

よろしいでしょうか。まだご発言あるかもしれませんけれども、もう1つ議題が残っておりますので、そちらのほうに移させていただこうというふうに思っております。

そういたしますと、議題2につきまして、独立行政法人自動車事故対策機構から、資料2につきましてご説明をお願いいたします。

【碓理事】 自動車事故対策機構理事をしております碓でございます。よろしくお願いいたします。資料2につきましてご説明いたします。座らせていただきます。

1枚おめくりいただいて最初に出てきますのが、自動車事故対策機構、NASVAの第四期中期計画の概要でございます。NASVA、第三期が昨年度末、3月に終わりました、4月から新しい第四期中期目標期間ということになってございます。一番上に自動車事故対策機構が果たすべき役割というところ、書いてございますが、ここにつきましては基本的には第三中期から大きく変更はございません。自動車の輸送の安全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の発生の防止や被害の軽減を進めるための自動車の安全情報を提供する自動車アセスメント事業を一体的に実施しまして、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・安心な車社会を実現するということで、NASVAは活動していくことになっております。

業務の質の向上と業務運営の効率化等と、中期計画において2つの柱がございまして、業務の質の向上が真ん中の囲みでございまして、大きく3つの柱、安全指導業務、被害者援護業務、自動車アセスメント業務とございます。

左のほうからご説明しますと、自動車の安全指導業務の関係では、一番上の丸でございますが、全国の50の支所を使って自動車の指導講習ですとか適性診断という安全指導業務をユニバーサルに提供していくということと、これは国のほうが高齢運転者の事故防止対策を検討するという計画がございまして、それに合わせてNASVAとしても貢献できることをしていこうということを考えてございます。民間参入のところにつきましては、民間で参入しようという事業者が、認定取得に必要な要件研修などをNASVA

で実施いたしまして、そういった民間参入を支援していこうとしております。安全マネジメントの関係につきましては、NASVAでも国と同じように運輸安全マネジメントの評価ということもやっておりますし、また安全マネジメントセミナーですとか、そういったいろいろなものの実施によりまして制度の浸透・定着を図っているところでございます。最後の丸の安全対策の強化、これは国交省のほうで先ほどご説明がありました昨年の軽井沢のスキーバスの事故を受けまして、道路運送法の改正がございました。そこで国の安全対策の強化に合わせて、NASVAとしても適切に対応をしていくというところでございます。

真ん中の囲みの被害者援護業務につきましては、今中期、1つは先ほども国交省のほうからご説明ございましたが、一貫症例研究型の委託病床というのを設置・運営していくと、これにつきましては次のページでまたご説明いたします。急性期、慢性期と連続して臨床研究を行って、よりよい成果を出したいということでございます。それから下の小さなボチで、療護センターなどへの入院希望患者さんの待機時間の短縮に向けた検討ですとか、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します支援の強化というところでございますが、障害者の精神的支援を目的としました訪問支援というのをやっておりますが、それを充実・強化していこうと、数的にも介護料受給者65%以上の訪問を目指し、また新規は100%訪問するということを計画に入れてございます。介護者なき後の関係につきましても、必要な情報を国交省と連携してホームページ等で効果的に情報提供していこうということでございます。

それから自動車アセスメントのところは、上の丸は安全な自動車の開発の促進と書いてございますが、国が定めます自動車アセスメント事業の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て、また既存の評価項目につきましても充実をしまして実施をしていこうと。また、このアセスメントは、ある程度、車を買おうというときに、対象の車がアセスメントの評価があるということが望ましいので、カバー率も80%以上を目指そうという計画にしております。それから、自動車アセスメント、自動車を、安全な車を選ぶために皆さんが知っていないといけない情報でございますので、パンフレットやホームページなどをたくさんわかりやすく作りまして、チラシやパンフレットを活用した広報活動を全国の50のNASVAの支所も使いながらやっていこうということでございます。

一番下の囲みの業務運営の効率化のところでございますが、一般管理費、業務経費につ

きましては、第三中期と同じように、前中期の最終年度に比べまして一般管理費で15%以上、業務経費で10%以上の削減を目標にしてございます。また人事に関する計画につきましては、国家公務員との比較を行いまして、適正な給与水準になるようにしていこうとしております。財務運営の適正化につきましては収益化単位として業務ごとに予算の執行の管理を行いまして、運営交付金の使用状況等が明らかになるような形で進めていこうと思っております。独立行政法人会計基準を遵守しまして、適正な会計処理をしていこうということでございます。これが今中期の概要でございます。

1枚めくっていただきまして、委託病床の対応状況を少し、国交省からもご説明ございましたが、簡単にまとめているのが4ページでございます。平成18年に、療護センターが4つあったわけですが、さらに拡充していくときに、委託によりこういったことの機会を増やそうという話が出まして、第二期中期目標期間に北海道の中村記念病院と福岡県の聖マリア病院という2つの委託病床を設置しております。それからその次の、第三期中期目標期間中には、その後、近畿地区・関東西部地区に委託病床を設置するという方針で、大阪の泉大津市立病院と関東西部は湘南東部総合病院を新たに委託病床として設置しております。一番右下の第四期中期目標期間につきましては、より公平な治療機会を確保する観点から、関係者の意見、ニーズ、新たな技術の向上を踏まえまして、地理的要因のほか、病床数、看護基準などの委託基準の見直しも含めてあり方を検討しようという計画になってございます。左側に現在ある4つの療護センターと委託病床の地図と写真が出てございます。

1枚めくっていただいて、先ほど来、出ております一貫症例研究型委託病床の設置についてと書いてございますが、従来NASVAの療護施設、全国8カ所ございますが、慢性期の患者さんを受け入れていたと。そういうわけで救命救急、急性期、亜急性期と、いろいろ状況が変わるごとに、場合によっては転院するということで、なかなか連続して治療・リハビリ等ができていなかったという状況にございます。今般、この一貫症例研究型というのは急性期から慢性期まで一貫して1つの病院で治療・リハビリ等を進めて、よりよい遷延性意識障害者に対する治療効果というのが出ないかということを検討してみようということでございます。合わせましてこういった病院に委託することで、そういった医療関係者も遷延性意識障害者に詳しい医療関係者も増えるというようなことを期待しているところでございます。先ほど来お話がありましたように、今公募をしております、計画としては最終的に委託病床が決まりますと、来年1月ごろに患者さん受け入れというのを目

標として活動しているところでございます。

続きまして6ページでございますが、介護料受給者への支援の充実ということで、ポンチ絵にございますように専用システムというのをこの介護料受給者のためにつくっておりまして、そのシステムとインターネット回線を通じてつながるタブレット端末を活用しまして、訪問支援に行ったときの機動力、情報発信の充実を図っております。具体的にはいろいろな在宅介護相談員という方などに在宅介護の相談があり、また各家庭の訪問をしたときの情報などが、情報提供用データベースというのに入っておりますので、そういったいろいろなデータを、個人情報等は漏えいしないような形で、役に立つ情報を提供できるような形で検索できるような端末を持って機動力を発揮してやっているといったことでございます。また、介護料受給者に対しまして在宅介護相談員等が、災害時などには安否確認などもして、いろいろな介護料受給者のニーズに応えるようにしているところでございます。またNASVAの要員育成という観点からは、一番上の囲みの最後の丸でございますが、重度後遺障害者への支援充実・強化を図るためのコーディネーター養成研修というのを実施しております。専門的な高度な業務に対応できるコーディネーターを養成して、NASVAの介護料受給者への支援をよりクオリティーの高いものにしていこうとしているところでございます。

次に7ページ、8ページ。7ページのほうは増田参事官のほうからもお話がございました被害者救済対策に係る意見交換会についての取り組みの方向性ということで、大きく対応できるものとしての方向性として青字の丸で書いていますが、自動車事故被害者支援制度の周知と各種相談支援窓口との適切な連携をしていこうということ、介護者なき後問題も含めまして情報提供を充実していこうということ、短期入院・入所の利用促進をはじめとする在宅生活の支援をしていこうと、この3つの大きな方向性が示されてございます。

それを受けましてNASVAで行ったことを8ページに取りまとめてございます。自動車事故被害者支援制度の周知と各種支援窓口等との適切な連携及び情報提供の充実という関係では、最初のポチにございますが、事故直後の対応や各種支援制度を網羅的に集約したパンフレットを国交省が今年3月に更新して増刷されて、各自治体等の窓口配布したというときに、国交省と連携しまして、先ほどもありましたがNASVAのいろいろなリーフレットやチラシ等も同時に送付させていただいております。

また生活困窮者支援制度の開始が平成27年度にございましたが、それに合わせまして各自治体相談窓口へ周知するために、全国の相談窓口1,288カ所に向けてリーフレット

等を送付いたしまして、NASVAの支援制度の周知を図ってございます。MSWというのはメディカルソーシャルワーカーということですが、MSW協会ですとか、各自治体の市民相談室、相談窓口などに送ってございます。

また次のポチでございますが、同じ境遇にございます介護料受給者やその家族などが悩みの解消、孤独感の軽減、相互の情報交換などを行う交流の場として、各支所においてNASVAの交流会というのを開催します。また受給者などのニーズを踏まえまして、短期入院協力病院などの協力を得まして、介護生活に役立つ知識や情報、技術などを内容とする講習会ですとか勉強会ですとか、同時に開催いたしまして、受給者の方の相互の情報交換や交流を通じた支援を実施してございます。

あと次のポチはNASVAの機関紙「ほほえみ」というのが四半期ごとに出ておりまして、介護料受給者などに配布いたしまして、療護施設、協力病院などの施設の概要や、防災に関する情報などを掲載しまして、受給者などに情報提供を行ってございます。また国と連携いたしましてNASVAホームページに、介護者なき後、親なき後に備えるために必要な制度の情報や施設情報を掲載しているところでございます。

8ページの下の囲みでございますが、短期入院・入所利用促進をはじめとする在宅生活の支援ということで、最初のポチでございますが、介護料受給者が短期入院・入所した場合の患者さんの移送費や室料差額、食事負担金などを要した費用につきまして、介護料の支給とは別に助成して、短期入院等の利用促進を図ってございます。平成28年度で述べ1,265名、7,000万円を助成してございます。

次のポチでございますが、国交省、短期入院協力病院や入所施設、被害者団体代表者、NASVAが参加いたします意見交換会というのを、NASVA全国に9カ所ある主管支所で開催してございます。関係者の間で情報共有と事例の検討によりまして利用促進に向けたいろいろな議論をしているところでございます。

最後のポチでございますが、協力病院等の担当者との連絡を通じまして、受け入れ条件ですとか受け入れ環境が各病院等によって違います。そういったものを把握しまして、訪問支援の際などに受給者に対しましてご案内するとともに、その訪問支援の際に受給者から寄せられました要望等は協力病院などへ情報提供するなど、受給者と協力病院などの間の橋渡しをNASVAがやっているところでございます。

以上が被害者援護の関係で、残りは自動車アセスメントの取り組みを紹介させていただきます。自動車アセスメントにつきましては、ご存じの方も多いかと思いますが、自動車

の安全性能を評価いたしまして、その評価結果を示すことでより安全な車があぶり出されると。そうすると車のユーザーも安全な車を買いたいときにインデックスになりますし、自動車メーカーも、そういった公表をされるならより安全な車をつくらうということで、車の安全性を底上げしていくという、そういう事業でございますが、国交省を主体としてやっている事業でございます。国交省では自動車アセスメント評価検討会という会議のもとに自動車アセスメントの骨組み、どういう試験をするべきか、どういう車を評価の対象とするかとか、公表はどういうふうにするかとか、そういったことを決められます。N A S V Aは告示でその実務の実施機関として指定されておりまして、実際に試験をするときの車の車両の調達、試験のスケジュール調整ですとか試験の実施、試験結果をまとめたり広報活動をしたりしております。さらに新しいアセス試験をやるときの調査研究ですとか、新たな試験方法の案の作成ですとか、そういったこともやってございます。また自動車アセスメントと同じようなN C A P、ニューカーアセスメントプログラムというのは海外でもやっておりますので、そういったところとの情報交換などもやってございます。

1 つページをおめくりいただきまして1 1 ページのところ、1 2 ページのところが衝突安全性能の関係の自動車アセスメントの評価項目でございます。衝突安全性能は1 9 9 5 年から順にフルラップ試験、側面衝突試験、オフセット試験という3 種類の衝突試験、下の1 2 ページにございますが、このような3 つの異なる衝突形態の試験を行い、衝突実験をしたときの中に乗せておりますダミーという人体の模擬をした人形でございますが、そこに加速度計などいろいろなセンサーがありまして、その傷害値というのが測れます。その傷害値を測ってその結果を公表する、そういったことをしてございます。

さらに乗員保護では、追突されたときのむち打ちと言われる首の障害というのがよくあるので、後面衝突頸部保護性能試験というのもやってございます。それから歩行者保護性能評価試験というものでは、歩行者の頭部と脚部の評価をしております。頭部は、頭部を損傷すると重篤な事故被害者になる可能性があること、また脚部が損傷すると車椅子の生活を強いられることも多いということで、非常に重要だということで、頭部・脚部の評価を現在行っております。

それから乗員保護性能を評価するときの前提条件はシートベルト着用でございますが、シートベルト着用時の警報というのが、運転席しかまだ基準では義務づけられてございません。そのため助手席ですとか後ろの席についてのシートベルト着用警報というのが増えるように、自動車アセスメントの対象として評価をしてございます。

1つページをおめくりいただきまして、次はチャイルドシートアセスメントというものもやっております。チャイルドシートは、小さなお子様は普通の車両のシートベルトでは体格に合いませんので、チャイルドシートを活用することが安全につながります。その前面衝突試験と、あとシートベルトの使い勝手が悪いと、ミスユースと言って適切に使われないことが多くなるので、使用性評価というものと、この2つをやっております。

14ページにございますように、衝突を模擬した台車の試験と、実際に車に取りつけたときの使用性の評価をやって公表しております。またISO-FIXという、昔のチャイルドシートは車のシートベルトで固定するタイプでしたが、最近このISO-FIXという金具で固定するタイプのチャイルドシートがございます。このタイプは簡単に固定できてミスユースが少ないので、普及を図っているところでございます。

1つページをおめくりいただきまして15ページでございます。15ページ、16ページが予防安全性能の評価でございます。予防安全性能は最近の被害軽減ブレーキなどが出てきたことから、2014年からまた新たに始めた自動車アセスメントの項目でございます。現在、対車両の被害軽減ブレーキ、それから車が車線からはみ出したときの警報ですとか、バックビューモニターと言ってリアの、この16ページを見ていただくとわかりますが、後ろのほうにカメラを取りつけまして、モニターで死角の所も見えるようにするモニター、それから平成28年度から新たに始めましたものに、対歩行者の被害軽減ブレーキ、16ページでいうところの右下のところに当たりますが、歩行者の形をした人形が出てきたときに、車が自動的にブレーキがかかるかどうかというのを評価しております。

17ページ以降はその試験の概要が少し細かく出ておりますが、17ページは対車両の被害軽減ブレーキの概要でございまして、2つのシナリオがありまして、前の車がとまっているときに時速10キロから50キロ、[60]というのは、これは警報は60までやるのですが、自動ブレーキだけだと、このターゲットが時速60キロで間違って作動しないときにぶつかる壊れるというような、そういう物理的な制約もあって、50キロで自動ブレーキのほうは評価しています。それから定速車両追突シナリオというのは、時速20キロで前の車が定速で走行しているときに、後ろから来た後続車両が35キロから60キロのときに、自動でブレーキが、制御がかかるかというようなことを評価しております。

それから18ページでございますが、車線逸脱抑制装置というのが出ています。これは実は警報に加えて今年度から実際にはみ出たときに少しもとに戻すような抑制装置、ステアリングの制御が入るようなものが実際ございます。そういったものも評価しようという

ことで、今年度より導入しようとしているものでございますが、真っ直ぐ走ってきた車が操舵エリアと書いたオレンジの所でハンドルを切って、それからハンドルを切った状態を直進状態まで戻した状態といたしますか、斜めに直進している状態でステアリングから手を離してそのまま走ったときに、制御が効けば、はみ出る量は少なく、また戻って車線内におさまるということですが、制御が効かないとそのまま外に出ていくといったものの性能を評価しようということで考えております。これは昨年度までやっておりました19ページの車線はみ出し警報の評価と一体で行おうと思っております。

19ページのほうは、同じようにステアリングを切った状態で車線を逸脱したときに警報が鳴るかどうかなどというのを評価すると、そういうことでございまして、この前のページは、警報が鳴った後、ステアリングで少し戻ってくるというような性能があるかどうかということで、2段階で評価しようとしてございます。

20ページは先ほど申し上げましたバックビューモニターの評価の概要でございまして、後ろにカメラをつけていて、小さなお子さんがもし後ろの死角にいたときにモニターで見えるかどうかということの評価をしまして、全部のポイントがとれれば満点というような形で、全部のポイントがカメラで、モニターで確認できれば満点というような形で評価してございます。

1ページめくりまして21ページでございしますが、対歩行者の平成28年度から実施しております被害軽減ブレーキは、こういう人間の形を模擬した人形が、ちょうど車の道を横断してくるような形で車の前に侵入してまいります。時速5キロ及び8キロで横断してくる人が近づくときに、一定の速度で、時速10キロから60キロで走ってきた車が、その人をよけられるか、減速できるか、そういったことを評価して、減速とか止まるとか、そういったことに応じて点数をつけていくということでございます。衝突見込値25%、50%、75%と右側に書いていますが、一応真ん中の50%を基本としておりますが、少し手前でぶつかる場合や奥でぶつかる場合もちゃんとセンサーが機能するかどうかも評価してございます。

それから5キロと、8キロというのはかなり早い速度で歩いている状態を模擬しておりますが、大人のダミーだけではなくて、子供の人形も使って、大人でも子供でも反応するかということも評価してございます。

さらに対歩行者の評価は、22ページにございますように、車の陰から人が出てくるといふ、少し条件の悪いシナリオが考えられます。そういった場合にこの対歩行者の被害軽

減ブレーキが機能するかということも評価しておりまして、この試験は時速5キロで陰から出てきた歩行者が、出てきたときに、車25キロから45キロの速度で、5キロ刻みでちゃんと機能するかどうかを評価してございます。以上が現在の自動車アセスメントの概況でございます。

最後に23ページ、24ページが今後の自動車アセスメントの予定でございます。23ページは衝突安全性能の関係でございますが、これは国交省でつくっております自動車アセスメントのロードマップの抜粋でございますので全部ではございませんが、主要な衝突試験、フルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験、側面衝突試験、それぞれ現在評価・試験方法の検討をしております、例えばフルラップ前面衝突試験ですと、助手席には今まで男の標準的な人間の形を置いておりましたが、小柄な女性ダミーというのを搭載することを検討しておりますし、また年齢的にも高齢者を考慮したしきい値、一般に早く骨折するような、弱い力で骨折するような形のしきい値を使って、かなり厳しい評価にしていこうということを考えてございます。オフセットについてもそういったことを検討中でございます。また側面衝突試験につきましては、ワールドシットといいまして、高性能の側面衝突用のダミーというのが開発されておりますので、そういったものに変更することですとか、今、側面衝突試験は車を模擬した台車を横からぶつけて、そのときの評価をしておりますが、この台車が大分昔の車の大きさと重さということで、ちょっと小さいという意見がありますので、現在の車に合った、もう少し大きな、台車の大型化を計画しているところでございます。この衝突安全性能などと書いている一番最後の事故後通報機能評価というところでございますが、これは衝突してしまったときに、事故の情報を携帯電話みたいな通信デバイスで自動的にセンターに送って、救急車などを、仮に気を失っていても呼んでももらえるような、そういった形になるような事故後の自動通報機能というのが普及すれば、事故被害者というのが早く救急が来るので被害も小さくなるだろうという、そういったことが検討されておまして、そういった装置の装備されたものについても評価をしていこうということを、来年度から検討中ということでございます。

最後に24ページでございますが、予防安全性能評価でございます。先ほども少し申し上げましたが、車線のはみ出し警報につきましては2014年度、平成26年度から昨年度まで実施しておまして、それらも発展的に解消しまして、車線はみ出し抑制という試験に変わしまして、警報と抑制機能というのを両方評価していこうというのを今年度から始める予定でございます。また、対歩行者の被害軽減ブレーキにつきましては昨年度開始

したところですが、まだ昼間の事故を想定した昼間の試験しかやっておりませんが、夜間の交通事故の歩行者の事故が多いということもあって、夜間の環境での評価というのを平成30年目途で開始するように今検討中でございます。それからサポカーSでも話題になっておりましたが、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、これにつきましては評価を来年度からできないかということで、鋭意、急に検討しているところでございまして、計画では来年度から開始を予定というところで考えているところでございます。

自動車事故対策機構からのご報告は以上でございます。

【落合座長】      ありがとうございます。それでは、ただいまのご報告につきましてご意見等ございましたらお願いしたいと思いますますが、はい、どうぞ。

【堀野委員】      どうもありがとうございました。とても丁寧な説明、碓さんありがとうございました。3つの中の最後の自動車アセスメントについて2つほど伺います。自動ブレーキのことなのですが、図面で言うと12ページからなのですが、車両の前方に例えば図がありますね。16ページの図で明確に出ているのですが、これは被害軽減ブレーキの評価なのですが、前方に障害物があるという前提で、ブレーキが効くか効かないかの性能をテストされているのですよね。ところがこれ、例えば机の上から、とか波止場の埠頭のような所で車が突進し、そのまま行ってしまったら海の中へどぼんと飛び出してしまうと、そういう障害物がない地形でも危険が迫っているような場合の自動ブレーキというのは、このコンセプトには多分入っていないのではないかと考えているのですが、そうですね。

【碓理事】      はい。あの……

【堀野委員】      つまり、障害物がない所での、自動ブレーキが作動するかしらないかの評価というのは、今のところ入っていないと見ていいのですか。

【碓理事】      完全に障害物がない場合というのは、センサーが検知できないと思われます。

【堀野委員】      はい。ですから、道路地図なんかをデジタル情報で入れておけば、そういう技術も今後可能かと思いますが……。なぜ、こういう質問をさせてもらうかと言いますと、テレビのCMなど見てみると、一般の方たちが過信するような、技術にすごく期待し過ぎるような過剰な宣伝と言いますか、が多くて時々不安になるのです。

それから同じ障害物でも、例えば道路標識のような細いポールのようなものが前方にあった場合には、多分センサーが効かないのですよね。そういう技術の限界についても、こ

ういうアセスメント事業において、どこかできちんとユーザーに周知徹底してほしいと思っています。

【碓理事】 過信を招かないようにということは、NASVAとしても国交省としても非常に重視しているところございまして、実は昨日、平成28年の自動車アセスメントの結果の発表会というのを東京で行いましたが、その際にも私どもの理事長の方からも、過信しないようにしっかりメッセージを出していくのだという挨拶をしたところございします。

【堀野委員】 どうもありがとうございます。ぜひ今後もそれを維持してください。

次は、最後に新しいアセスメントの事業として未然防止の、予防安全ですか、幾つかご披露いただきました。大変期待できる技術内容があって、今後もバージョンアップを計画されているということで説明を伺って、大変理解が深まったのですが、私、何年か前にASV検討座員を10年間ほどやったことがあり、業務の一環で、当時の運輸省の方たちと一緒に10人足らずで、順番に各社ASVの最新技術を見学訪問しました。某自動車メーカーを訪問した時、全員が順番に自動ブレーキ装備車を試乗運転させて貰いました。タクシーで最近多い、酔っぱらって寝ている人を轢く事例のように、「もし、人が路面に寝転がっている場合でも、この自動ブレーキは効くのですか？」と、私がたまたま質問しました。そうしたら「大丈夫ですよ、では先生、そこへ寝てください」と路面を指され、やろうと思い、実験路面を見たら、私の一張羅の背広が汚れそうなので、「ちょっと遠慮します」と言って寝転がりませんでした。結果としてその判断は良かった。何とその時、発砲スチロールでつくってある障害物に凄い速度で衝突し、その先の民家との境界になっている生け垣まで突っ込んでしまいました。全員、びっくりして、「堀野先生、寝ていなくてよかったですね」となってしまったのです。もし私が轢かれていたら大変なことになっちゃったですね。何でそれが起こったか、すぐに運輸省の人たちと共にチェックしました。そうしたら何と、自動システムのオン・オフスイッチの操作エラーで、オフにしてあったのですよ。システムはオフのままで運転者はオンだと思い込んで走ってきたのです。車に搭載されているシステムは、その時点では作動しないようになっていたのに、助手席に乗っている当該メーカー実験担当者も、運転席で操縦している私たち見学者も、外から実験を見ている我々全員、誰もそのことに気がつかなかった。調べたら小さいトグルスイッチです。トグルスイッチのオン/オフは上/下だけだったのです。シンプルだけど極めて重要なのです。そこで、こういう自動システムのヒューマンインターフェース、これが非常に大事だということ、

つまり第三者にも、現在この車は自動システムがオン/オフになっているのだということを知らせる方法が要るのではないかと、そのとき議論しました。ずうっとお話を伺っていますと、この自動車アセスメントでの予防安全性能評価は、どうも設計したセンサーの性能チェックに終始していらっしゃるようで、システム全体の人間工学的評価が項目に入っていないのではないかなというのがちょっと心配になりました。今、質問させてほしいのは、この種の項目を今後検討して、評価のバージョンアップをして頂きたいのです。つまり、具体的に最近売り出している某メーカー新車の運転席に最近試乗させてもらいました。そうしたらシステムのオン・オフのスイッチが、ほんの15ミリぐらいの距離に近接している、ハンドルの横に。しかもオフのスイッチが出っ張っている。私たち人間工学では「偶然誤動作」と言い、ユーザーが無意識で、何か他の操作をやっている最中に触ってしまい、スイッチを操作してしまうとシステム・オフになる。そうすると全く自動ブレーキが効かなくなる。怖いですね。そういう車に実際に私この間乗りました。運転席で、写真も撮り、ディーラー担当者に、「ちょっとこれはまずいよね」と言って、大至急設計変更したほうがいいんじゃないですかと言ってきたばかりです。会議後でよければ実名をお伝えします。今、会議の席ではメーカー名と車種名の公開は遠慮します。そういうのを実際に見てしまったものですから、これはちょっとと思いましたね。センサー性能自体はチェックされて良いのかもしれないが、ユーザーが気づかないで偶然に全く意図しないのに、自動システムをオフ/オンにしてしまう可能性があるようなインターフェースデザインが実際にある。これは評価対象になっていないのかなと思い、ちょっと心配になったのです。その辺いかがですか。

**【碓理事】** 済みません。スイッチが人間工学的に不適切だということについては、多分まだ十分試験法の評価方法の中で考慮されていないかもしれませんが、実際の予防安全装備については、なるべく人間が認知しやすいようなもの、例えばはみ出し警報が出るにしても、右にはみ出す、左にはみ出すが、右側だけが光るとか、左側だけが光るとか、そういったものはわりといい評価をしていくというか、区別できているものとできていないものは、できているものをいい評価にしようとか、議論が出てきたものは拾ってあげて、人間工学的な観点からも評価をよくするというような観点では取り組んではおりますが、先生のおっしゃったスイッチのやつはちょっとまだ入っていないので、今後の課題したいと思います。

**【堀野委員】** そうですか。ぜひご検討ください。もし何かありましたらご協力、喜ん

で協力させていただきます。ありがとうございました。

【落合座長】 はい、どうも。ほかにございますか。特にご質問等はよろしいでしょうか。大分、予定した時間が迫っておりますので、議題に2に関する議論を終了してよろしいでしょうか。それでは終了させていただきます。

そうしますと、最後に藤井自動車局長からご挨拶をとということで、お願いしたいと思います。

【藤井局長】 国交省の自動車局長の藤井でございます。本日は皆様お忙しい中2時間にわたりまして非常に精力的なご議論をいただきまして、まことにありがとうございました。今後の施策に大いに参考にさせていただくこと多かったと思っております。

交通事故自体は、各方面の努力によりまして、傾向としては減少傾向であると、死者も4,000人を切ったということでもありますけれども、重度後遺障害者の方、これは年間1,800名、約5倍ということでもありますので、そういった方々への対策、あるいはそういった方々を生み出さないための対策、こういったことは引き続き重要な課題であると、自動車行政にとって大変重要な課題であると思っております。

本日のご議論の中でも、特に対策の中身についていろいろご議論がございました。非常に今日的な状況も反映しているものだと思っておりますので、それを実際に行っておられる皆様のご意見をしっかり拝聴した上で進めたいと思っております。

あともう1つは、自賠責の仕組みの問題としての繰戻しの問題、これも多数の方々からお話をいただいたところでございます。これについてはかなり長い間の歴史がありまして、その面で平成30年度というものが節目になるということです。皆様のご意向をしっかりと踏まえた上で、対応をしっかりとっていきたいと思っております。この点は予算要求という中で行われることでもありますので、これは予算要求、私ども毎年、自動車行政全般について行って、その中でこの被害者対策、事故防止対策についても要求するわけですが、やはりその中身をしっかりと追うことがいかに重要で、かつそれが必要なことであるかということを、そういった政策をしっかりと打ち立てることが一番まず何よりも大事なことであると思っております。この安全対策で言えば、1つは被害者救済ということで、今日もご議論の中、出てまいりましたけれども、例えば一貫症例の問題というのは、これはこういった交通事故に遭われた方々のケアをする中で、そういった一貫で行うことが、非常に予後によって明らかにいい効果が見られると、そういったことを、医学的なことを背景にしているものだと思っておりますし、あるいは介護者なき後の問題という

のは、これは日本の社会全体がかかわる高齢化と、そういったこととまさに交通事故の被害者に対するあらわれそのものであろうかと思っております。そういった時代背景をしっかりと踏まえた上で、あるいは医学のそういった進展、あるいは症例の積み重ねというものをしっかりと踏まえた上で、対策をどう考えていくことが非常に重要だと思っております。

さらに事故防止の対策については、私どもからの説明にございましたけれども、高齢者の方の事故が非常に目立つということで、自動ブレーキ、あるいはアクセルとブレーキの踏み間違いの防止、そういったことを装置としても一般化をしていこうということで、これをサポカーSと名前をつけて、安全運転サポートということで、強力に官民で後押しをしていこうということを考えているわけですが、さらにそういった技術というのが、さらにどんどん積み重なって高度化をすると自動運転ということになると、これがほんとうにきちんとワークをすれば、交通事故というのを劇的に減らすということにつながるということです。そういったことも、こういった交通事故対策の中身をしっかりと入れ込んだものとして、どういった、それについての国としての後押しができるかということをしっかき考えていきたいと思っております。

そういった対策を、まさに予算という中でお金を入れて進めていくという中で、それがほんとうにサステナブルなものになるのかどうかと、持続可能性があるのかどうかということ、そういったことを議論する中で、先ほど申し上げが繰戻しの問題というのも、しっかき財政当局と話ができるということだと思っておりますので、そういった、今申し上げた点もしっかきこの後、概算要求に向けて検討して詰めた上で、平成30年度の予算要求に臨みたいと思っております。その過程におきましても、こうやってまた現場で被害者の救済に携わっている方々、あるいは関係の皆様、多々、本日のご意見にも加えていろいろとご指導を賜ることがあると思っておりますけれども、引き続きどうぞよろしくお願いしたいと思います。本日はまことにありがとうございました。

【落合座長】      ありがとうございます。そういたしますと、予定しました議事は全て終了ということになりますので、以降の進行は事務局のほうへお返しします。

【石川課長補佐】      落合座長、ありがとうございます。本日の議事要旨につきまして、委員の皆様にご確認いただいた後、速やかに国土交通省ホームページにて公開させていただきます。それでは、以上をもちまして平成29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。本日はまことにありがとうございました。

— 了 —