

## 令和2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

### ○ 日時

令和2年6月25日(木)※ 書面開催により実施。

### ○ 議事概要

#### 【一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しについて】

##### <桑山委員>

15年間滞っていた繰戻しが、平成30年度から再開され、毎年その金額が増額されかつ取崩額が縮減されているのは喜ばしいことである。自動車安全特別会計を財源とする被害者救済事業が、新しい取り組みも含め、今後も継続的に実施されることを望みたい。

またこのことに関して、多くの方々のご尽力を頂いたことにあらためて感謝したい。

##### <国土交通省>

令和2年度予算では約40億円の繰戻しが措置され、3年連続の増額での繰戻しが実現し、自動車安全特別会計の積立金の取崩額も前年度よりも縮減する見込みです。しかしながら、約6,000億円が繰り戻されておらず、自動車事故対策勘定の積立金の取崩しが毎年度発生している状況が続いていることから、一般会計からの繰戻しは、引き続き、重要と認識しており、自動車事故被害者及びそのご家族の皆様の不安の声にお応えするため、今後とも被害者救済事業等の重要性を訴えつつ、財務省としっかり協議していきたいと思っております。

##### <高倉委員>

運用益事業は自動車ユーザーが支払っている保険料の運用益の一部を支出しているものであることから、持続可能性や健全性と言う観点が非常に重要であり、その用途については厳しく精査していく必要がある。

一般会計からの繰り戻しは、2018年より3年連続の返済がなされたものの、未だに6,069億円(令和2年度末)が繰り戻されていない。一般会計へ繰り入れられた資金は、過去の自動車ユーザーにより積み立てられ、本来は平成13年の政府再保険廃止時に定められたとおり、自賠法に基づく自動車事故対策計画を実施するための運用益事業の原資とし、自動車事故対策勘定の積立額が回復し、その運用益で安定的に運営が行えるようすべきものである。

しかしながら現在は、特別会計から取り崩しやり繰りしている状況であり、制度の健全性を欠い

ていると言わざるを得ない。運用益事業が取り崩しなく、永続的に運用されるよう早期の繰戻しを求める。

#### <国土交通省>

運用益事業の原資は、自動車ユーザーの皆様から徴収した自賠責保険料の運用益であることから、その用途についてしっかりと説明していく必要があると認識しています。今後とも自賠責審議会や今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会等の場において、運用益事業について丁寧に説明をしていきたいと考えていますので、皆様からのご指導をよろしくお願いいたします。

繰戻しについては、令和2年度予算では約40億円が措置され、3年連続の増額での繰戻しが実現し、自動車安全特別会計の積立金の取崩額も前年度よりも縮減する見込みです。また、令和2年度予算では、この繰戻しとともに、被害者救済事業について、一貫症例研究型委託病床の拡充、介護料の支給額の増額や対象品目の追加等、自動車事故被害者やそのご家族のニーズをくみ取った予算措置を盛り込んでいるところです。

しかしながら、約6,000億円が繰戻されておらず、自動車事故対策勘定の積立金の取崩しが毎年度発生している状況が続いていることから、一般会計からの繰戻しは、引き続き、重要と認識しております。毎年度の具体的な繰戻額については、平成29年の国土交通大臣と財務大臣との合意において、被害者保護増進事業等が安定的、継続的に将来にわたって実施されるよう十分に留意しつつ、一般会計の財政事情、自動車安全特別会計の収支状況等に照らし、国土交通省と財務省が協議の上決定することとされているところです。

自動車事故被害者及びそのご家族の皆様のご不安の声にお応えするため、今後とも被害者救済事業等の重要性を訴えつつ、財務省としっかり協議していきたいと思っております。

#### <浜島委員>

日本自動車会議所として、「自動車損害賠償保障制度を考える会」とともに早期に返済されることを強く求め、活動してきた。

令和2年度予算にて、40.3億円を繰戻されたことは3年連続の増額の繰戻しと積立金の取崩額の縮減が図られるものであり、我々の要望に沿う結果として評価する一方で、一般会計に貸し出されたままの6,000億円を超える繰入金繰戻されていない状況。

そもそも自賠責保険積立金は、かつて自賠責保険として自動車ユーザーが支払った保険料の運用益を原資とする、その時々が必要とされる交通事故被害者の救済や事故防止対策に用いら

れるべきものである。

現在、「積立金の取崩しが毎年発生し、その残存額が減少し続けている状況」であれば、この積立金が枯渇することのないよう、繰戻しは計画的に行うべきではないか。

#### <国土交通省>

令和2年度予算では約40億円の繰戻しが措置され、3年連続の増額での繰戻しが実現し、自動車安全特別会計の積立金の取崩額も前年度よりも縮減する見込みです。また、令和2年度予算では、この繰戻しとともに、被害者救済事業について、一貫症例研究型委託病床の拡充、介護料の支給額の増額や対象品目の追加等、自動車事故被害者やそのご家族のニーズをくみ取った予算措置を盛り込んでいるところです。

しかしながら、約6,000億円が繰戻されておらず、自動車事故対策勘定の積立金の取崩しが毎年度発生している状況が続いていることから、一般会計からの繰戻しは、引き続き、重要と認識しております。毎年度の具体的な繰戻額については、平成29年の国土交通大臣と財務大臣との合意において、被害者保護増進事業等が安定的、継続的に将来にわたって実施されるよう十分に留意しつつ、一般会計の財政事情、自動車安全特別会計の収支状況等に照らし、国土交通省と財務省が協議の上決定することとされているところです。

自動車事故被害者及びそのご家族の皆様のご不安の声にお応えするため、今後とも被害者救済事業等の重要性を訴えつつ、財務省としっかり協議していきたいと思っております。

このほか、赤塚委員、古謝委員、佐々木委員、山根委員より、引き続き、増額での繰戻しを実施するようとの意見があった。

#### 【被害者救済対策について】

##### <赤塚委員>

資料1の15ページについて、①一貫症例研究型委託病床の拡充、②介護料の充実、③介護者なき後を見すえた日常生活支援の充実、この3つの柱の充実を求めたい。

1.にある「事故直後の急性期から慢性期までの一貫した治療・リハビリの推進」は非常に重要と考えるが、同時期における、一貫した相談・支援もまた重要である。これまでも、各機関等との連携も重視しながら検討してきたところであるが、更なる充実のために、あわせて検討をすすめていただきたい。

また、3.にある日常生活については、社会と関わる日常生活、すなわち社会生活も含めて充

実の方向・方策を検討していただきたい。

更に、資料2の4ページに関し、「令和2年度における主な取り組みについて」の「被害者援護業務」において、「1. 一貫症例研究型委託病床の更なる拡充」、「2. 自動車事故被害者への再生医療の実現に向けた取組」との記載があるところ、これらについて、意見申し上げる。

1. については、先ほど述べた意見と同じ。自動車事故対策機構においては、相談支援は重要な業務であろう。起点を当事者・家族の意見を受け止めるところに置いて、しっかりと取り組んでいただきたい。

2. については、当事者・家族からの期待が大きいところである。重視してすすめていただきたい。

#### **<国土交通省・独立行政法人自動車事故対策機構>**

自動車事故による被害者の保護の増進に取り組むことは、自動車行政における重要な使命であると考えております。令和2年度においては、新たに「今後の自動車事故被害者の救済対策のあり方に関する検討会(仮称)」を立ち上げ、被害者の方々よりいただくご要望や昨今の医療・福祉行政の動向等を踏まえた今後の被害者救済対策のあり方について検討を進めていく予定です。国土交通省及び独立行政法人自動車事故対策機構といたしましては、赤塚委員から頂いたご意見も踏まえつつ、本検討会において議論を行い、より一層の自動車事故被害者救済事業の充実に努めてまいります。

#### **<桑山委員>**

国の運用益事業の被害者救済対策、「介護者なき後を見すえた日常生活支援の充実」について事業の仕組みとして止むを得ない面があるのは承知しているが、予算増が13百万円で4%あまりの増に留まっている。当事者としては、喫緊の待ったなしの課題であり、事業を推進する立場で宜しくご采配頂きたい。

#### **<国土交通省>**

介護者なき後への備えについては、喫緊の課題であると認識しております。このため、効果的かつ有効な介護者なき後を見すえた支援策のあり方について、今般、新たに立ち上げる「今後の自動車事故被害者の救済対策のあり方に関する検討会(仮称)」において検討を進めてまいります。

### <桑山委員>

資料1の18頁の「背景「介護者なき後を巡る現状認識」について」と記載されている部分についてだが、太字部分の、「受入可能な姿勢が不十分」なことについては、第一義的には厚労省行政の課題とも言えるが、本事業はクルマ社会の被害者救済であるため、国交省としても主体性をもって、縦割りにこだわらずなお一層、厚労省と十分に協議して頂きたい。少子高齢化や介護者不足の問題は、今後の日本という国の在り方にも係る大きな課題である。

### <国土交通省>

引き続き、厚生労働省との連携を取りながら、介護者なき後の生活の場の確保に向けた支援のあり方について、検討を進めてまいります。

### <桑山委員>

千葉療護センターが札幌医大などで行う再生医療の治験であるが、毎年1名ずつくらいなのが現状である。以前、効果を判断する症例数には20名ほどは必要と聞いたことがあり、これでは20年もかかってしまうこととなる。札幌医大のキャパシティの問題もあると思うが、スピード感をもって対応して欲しい。

### <独立行政法人自動車事故対策機構>

現在、千葉療護センターにおいては、札幌医大などと「慢性期重症頭部外傷に対する自家骨髄間葉系幹細胞治療に係る治験」の共同研究を行っているところ、当該治療法は新たな治療法のため、治験基準に基づく有害事象の確認や適応症例の評価など、研究推進に際しては慎重な対応が必要です。このため、まずは先行研究としての治験を進めているところです。

これまでの先行研究では良い感触が得られているところですので、さらなる知見の蓄積とともに研究推進の速度が上げられるよう努めてまいります。

### <桑山委員>

各地に療護施設の設置を要望してきたが、既に療護施設のある地域でもいわゆる「順番待ち」(入院待機者)が未だにあることを漏れ聞いている。

市井の病院では保険医療の関係で、発症より2か月を過ぎ意識回復が芳しくない場合はリハビリを主体とした回復期病棟に転院できない。また回復期病棟に転院出来たとしても、発症より180日を超えるとリハビリが打ち切られてしまう。

180日を超えても、リハビリで回復が望めるケースがあり、被害者側として意識回復のために、

順番待ちがない体制を是非とも作って頂きたい。

#### <国土交通省・独立行政法人自動車事故対策機構>

療護施設における入院待機者が生じている地域があることを踏まえ、療護施設への入院を希望される方が可能な限り速やかに療護施設における治療等を受けられる機会の提供を受けられるよう、施策の検討を進めてまいります。

#### <古謝委員>

資料1の4ページについて、事故死者数及び重度障害者数は減少しているが、高次脳機能障害者の実態は把握されているか。

#### <国土交通省>

自賠責保険における高次脳機能障害の評価に当たっては、保険会社等において、診療医や被害者のご家族に対して詳細な照会・調査を行った上で実態に即した後遺障害の認定を行うよう努めているところです。

国土交通省としても、医療機関や保険会社等への高次脳機能障害の認知度の向上を継続的に図っているところであり、今後も適正な保険金の支払いを通じて被害者保護の一層の充実が図られるよう努めてまいります。

#### <古謝委員>

資料1の15ページに令和2年度における自動車事故被害者救済事業の充実と、また、18ページに在宅生活支援環境整備の概要と有るが高次脳機能障害者への具体的な支援策は何を想定しているのか。高次脳機能障害者にとっても介護者(家族)なき後の支援が必要である。

#### <国土交通省>

高次脳機能障害の方にとっても介護者なき後を見すえた支援が必要であることについては認識をしており、今般、新たに立ち上げる「今後の自動車事故被害者の救済対策のあり方に関する検討会(仮称)」において、検討を進めていきたいと考えております。

#### <児玉委員>

自賠責保険の運営に関し、二つの意見を申し上げる。交通事故に伴う遷延性意識障害の治療を経て、脳機能の解明にもつながる研究成果があがっていると聞いている。脳機能の低下からくる認知症などの問題に対処することは、社会が抱える最大の課題の一つでもある。自賠責保険

の運用益を原資にした遷延性意識障害の治療は、交通事故で障害を負った人たちだけでなく、脳機能の探求という形で社会全体に貢献できる事業でもある。そういう観点からも、一般会計からの運用益の返還は、着実に進めていく必要があると考える。もうひとつは、高齢者の運転免許返上に関することである。高齢者による重大事故が社会的に大きな関心を集めている。そうした社会状況を背景に、高齢者へ運転免許の返上を促す呼びかけを行政機関も行うようになっている。一方、免許を返上したとしても、車の所有者が高齢者のままでは、自分が運転せず同乗者であったとしても、運行供用者とみなされ他人性の問題から自賠責保険の救済対象とみなされないということがあるようだ。社会的要請で運転免許を返上したのに、車の名義変更をしていないと自賠責保険の対象外となるというのは、腑に落ちないようにも感じる。自賠責保険の他人性の問題について正確に理解しているドライバーがどれほどいるのかという疑問もある。運転免許返上に伴って生じる問題について周知を図るとともに、自動車の名義変更をより簡素で、費用もかからないように工夫していく必要もあるのではないか。特に登録車の場合は、手続きが面倒なようである。しかし、自動車ローンもかつてと違い、自動車に担保権を設定するより、保証料を払ってというのが主になっているようにも思われる。自動車が高価で特別なものといった頃とは、時代も違っている。運転免許を返上した高齢者に配慮し、制度や手続きについて検討すべきではないか。

#### <独立行政法人自動車事故対策機構・国土交通省>

(独)自動車事故対策機構が設置・運営する療護施設で得られた知見・成果については、療護施設にとどまらない遷延性意識障害の治療等にも寄与するという社会的意義を有することから、療護センター等における治療の研究の成果を日本脳神経外科学会や日本意識障害学会等において発表しております。更に、短期入院協力病院である一般病院の看護師等に対して、看護ケアや被害者家族への対応方法等に関する研修を実施することにより、全国の一般病院に対する技術や治験の普及に努めております。引き続き療護施設で得られた知見・成果について、他の医療機関等への普及活動を積極的に行ってまいります。

令和2年度予算では約40億円の繰戻しが措置され、3年連続の増額での繰戻しが実現し、自動車安全特別会計の積立金の取崩額も前年度よりも縮減する見込みです。しかしながら、約6,000億円が繰り戻されておらず、自動車事故対策勘定の積立金の取崩しが毎年度発生している状況が続いていることから、一般会計からの繰戻しは、引き続き、重要と認識しており、自動車事故被害者及びそのご家族の皆様の不安の声にお応えするため、今後とも被害者救済事業等の重要性を訴えつつ、財務省としっかり協議していきたいと思っております。

### <国土交通省>

自動車損害賠償保障法第3条においては、「自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、これによつて生じた損害を賠償する責に任ずる」と規定されており、「他人」に当たるかについては、個別具体的な事情を踏まえて判断されます。国土交通省としては、自動車損害賠償責任保険制度を理解していただくことは、被害者救済の観点から重要だと考えており、これまでも、ホームページやパンフレットなどによる自動車損害賠償責任保険制度についての広報活動を行ってきたところです。今後も、委員のご指摘も踏まえ、自動車損害賠償責任保険制度についての広報活動を行ってまいりたいと思います。

自動車保有関係手続においては、令和5年1月に導入を予定している自動車検査証の電子化(ICカード化)に伴い、所有者名が車検証の券面記載事項ではなくなり、ICチップに記録されることから、所有者名のみが変更となる場合に、行政書士事務所において車検証の記録(所有者名)の更新が可能となるため、運輸支局等への来訪が不要となります。また、今後、自動車の保有関係手続に必要な添付書類の削減等、手続の簡素化・デジタル化に向けた検討を進めてまいります。

### <佐々木委員>

被害者救済事業等で、新型コロナウイルスの感染拡大による影響が生じていないか、新たに必要となっている対策はないか、あれば教えてもらいたい。

### <国土交通省>

新型コロナウイルス感染症の拡大により、療護センターに入院中の方への家族の面会やNASV AIにおける介護料受給者への訪問支援を控えるなどの影響があったものと認識しております。

そのほか、新型コロナウイルス感染症の拡大によって生じた影響を踏まえ、新たに講じるべき措置がないか検討し、必要に応じて、所要の措置を講じてまいります。

### <高倉委員>

在宅で療養生活を送る自動車事故により重度後遺障害を負われた方の「介護者なき後」を見据えた受入環境整備等の施策拡充について高く評価したい。交通事故被害者のご家族の高齢化といった問題は、高齢化社会を迎えている日本が抱える大きな課題の一つと考える。介護職員の人材不足解消の為に、障害者支援施設及び介護職員への補助を通じて、介護職員の働き方向上につなげる取り組みとしていただきたい。引き続き、交通事故被害者及びそのご家族の不安や

懸念に寄り添った対策を講じて、交通事故被害者とそのご家族が安心して日常生活を送ることができるよう支援の充実を求める。

#### <国土交通省>

自動車事故による被害者の保護の増進に取り組むことは、自動車行政における重要な使命であると考えております。令和2年度においては、新たに「今後の自動車事故被害者の救済対策のあり方に関する検討会(仮称)」を立ち上げ、被害者の方々よりいただくご要望や昨今の医療・福祉行政の動向等を踏まえた今後の被害者救済対策のあり方について検討を進めていく予定です。高倉委員から頂いたご意見も踏まえつつ、本検討会において議論を行い、より一層の自動車事故被害者救済事業の充実に努めてまいります。

#### <浜島委員>

自動車事故被害者救済事業については、在宅での家族介護者が高齢などの理由で介護の継続が困難な状況も散見されているため、一貫症例研究型委託病床の拡充、介護者なき後を見えた重度後遺障害者の日常生活支援の拡充などは、重要な施策であることから、引き続き取り組んでほしい。

#### <国土交通省>

自動車事故による被害者の保護の増進に取り組むことは、自動車行政における重要な使命であると考えております。令和2年度においては、新たに「今後の自動車事故被害者の救済対策のあり方に関する検討会(仮称)」を立ち上げ、被害者の方々よりいただくご要望や昨今の医療・福祉行政の動向等を踏まえた今後の被害者救済対策のあり方について検討を進めていく予定です。本検討会における議論も踏まえ、より一層の自動車事故被害者救済事業の充実に努めてまいります。

#### <日野委員>

参考資料1の9頁の「(3)自賠責保険金の支払適正化措置等の充実について」に関して意見を申し上げます。

(1)①の「過小払い等に関する事後チェック」というのは、自賠責支払基準に対する「過小払い」をさしていると考えられるが、この審査システムの体制強化に賛成である。これは、自賠責支払基準が基本補償であり、被害者に対し、少なくとも自賠責支払基準による補償を確保しようとする精神の強い表れであるからである。

また、(2)②の「紛争処理機構の体制の充実」についても、自賠責の査定実務において、例えば、無責と認定されて事案が紛争処理機構の委員の精査により有責に変更され、被害者救済が図られる等、その役割が顕著であり、賛成である。

一方、被害者が自賠責査定実務で無責認定を受け、異議申し立ての甲斐なく、紛争処理機構の存在を不承知などのために、訴訟提起した場合の裁判所の取り扱いについては、被害者保護の観点から大変危惧するところである。

すなわち、自賠責調査事務所で無責認定された事案は、仮に有責であったとしても被害者過失が9割程度のものが大半である。

これが訴訟で有責判決された場合、仮に被害者損害を6000万円とした場合、判例に依拠し、600万円(6000万円×10%、遅延損害金等を除く)と認定される。訴外での自賠責認定額は、1500万円(支払基準により、3000万円×50%)である。紛争処理機構においても、発足当初の公開数字で20%程度の有責変更率を示しており、自賠責保険調査事務所の無責認定の結果、被害者に極めて大きな不利益を生じさせる場面が認められる。

もっとも、裁判所の自賠責支払基準(自賠法16条3と国交省・金融庁の告示により、法的拘束力が認められる)の取り扱いにも課題が認められるが、現実的に被害者救済が図れない事案が生じており、早急に改善策を講じるべきである。

改善策としては、①無責認定を被害者に通知する場合、保険会社に自賠責紛争処理機構の存在を教示するように義務化する、②裁判所に自賠責支払基準下回り判決を回避させるための法改正等が、考えられる。

#### <国土交通省>

自賠責保険・共済紛争処理機構の社会的認知度を高めていくことは重要と考えています。国土交通省では、同機構の概要を記載した書面を交付するよう保険会社等に指導しているほか、保険会社等への立入検査においても同機構の周知が確実に行われているか確認をしているところです。また、同機構においては、ホームページの充実を図るとともに、交通事故相談員や申請者等の理解を深めるべく、自治体の交通事故相談所を訪問して業務概要を説明するといった広報活動を実施しております。存在の不承知のために同機構を利用できないことが起きないように、引き続き、保険会社等や同機構と連携しながら、同機構の認知度向上に取り組んでいきます。

支払基準の裁判所拘束力の有無については、学会においても様々な議論が交わされていると承知しており、その議論の動向を注視してまいりたいと思います。支払基準に定められている重過失減額は、大量の自賠責保険金の支払案件を迅速に処理する必要性等から定められているも

のですが、重過失減額を含め、支払基準の具体的内容は、技術的なものであることから、法律にその具体的内容を規定することには慎重に考えております。

#### <山根委員>

被害者救済対策に関わる意見交換会は、今後も活発に当事者から意見を聞き入れ、厚生労働省、NASVA等と意見を交わしていただきたい。

#### <国土交通省>

令和2年度においては、被害者救済対策に関する意見交換会に代わり、今般、新たに立ち上げる「今後の自動車事故被害者の救済対策のあり方に関する検討会(仮称)」において、当事者の方の意見や関係機関等との意見交換を進めてまいります。

#### <山根委員>

「心のケアや情報提供を受けることが出来る環境整備」は重要だと考えている。関係機関等との連携体制の構築は是非国土交通省を中心に様々な関係部署と繋がりを持っていただき、各地のしっかりと体制が整っている被害者団体を巻き込み、当事者のニーズにあった支援をお願いしたい。

そして、「被害者対策係」と当事者団体のタッグが有効ではないだろうか。

例えば、長年私も支援をしているが、当事者はまずは、同じように交通事故に遭われ被害にあった方から現状などを聞きたい思いになられる事が多く、当事者の方々が自身で相談先を探してこられるので、大変な労力と感じている。

参考資料1の5頁の2の(2)の①に対しても同じようなことが思われるので、何処かの地域でモデルをつくられて試してみたいかがか。山口県であれば、引き受ける。

#### <国土交通省>

交通事故の被害に遭われた方への相談・支援のあり方についてどうあるべきか、山根委員から頂いたご意見も踏まえつつ、今般、新たに立ち上げる「今後の自動車事故被害者の救済対策のあり方に関する検討会(仮称)」において議論を行い、検討を進めていきたいと考えております。

#### <山根委員>

参考資料2②の6頁に関し、「3 自動車事故被害者対策」の「(4)交通遺児への奨学金支給補助」について、「交通遺児家庭(特に母子家庭)」との記載があるが、父子家庭も多くみられ、女性

よりも心のバランスが崩れると時間がかかるような家庭があり仕事を失い、正職につかれなく経済的にも大変な中子育てをしている方も見受けられるので父子家庭にも目をむけていただきたい。

#### <一般社団法人日本損害保険協会>

ご意見をいただき、ありがとうございます。

損保協会では父子家庭への支援も重要だと考えており、拠出先の団体においても父子家庭も支援の対象としているところです。

ご意見を踏まえ、引き続き今後の自賠責運用益拠出事業の運営に取り組んでまいります。

### 【自動車事故防止対策について】

#### <古謝委員>

事業用自動車の事故防止対策などについてであるが、働き方改革と言われているが運転手の労働時間は守られているのか、人員不足で運転手の高齢化も見られるが、どの様な対策が取られているのかお聞きしたい。

#### <国土交通省>

自動車運送事業の運転者は、全産業労働者と比較して労働時間が長く、自動車運送事業における長時間労働の是正は重要な課題であると認識しており、平成30年7月から、過労防止関連に係る行政処分の処分量定を引き上げる行政処分基準等の改正を行いました。自動車運送事業における長時間労働の是正については、引き続き、労働基準監督機関との連携を図りつつ、監査・処分制度を着実に運用し、輸送の安全確保を図ってまいります。

また、事業用自動車における高齢運転者対策については、運送事業者は全ての運転者に対して運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を習得させることを目的とした指導及び監督を行うことが義務付けられており、これに加えて、65歳以上の高齢運転者については、国土交通省が定める適性診断を受診した上で、その診断結果を踏まえ、事業者が運転者に対し加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた安全な運転方法等について指導を行うことが義務付けられております。

#### <古謝委員>

自動運転の実現に向けた目標は高齢者及び障害者の運転にとって事故防止にもなる。更なる安全走行を目指し、引き続き取り組んでほしい。

### ＜国土交通省＞

ご意見ありがとうございます。引き続き自動運転車の安全確保に取り組んでまいります。

### ＜古笛委員＞

高齢者による悲惨な事故が生じている。

事業用自動車の事故防止対策のみならず、家庭用車両の事故防止対策にも取り組んでいることもご報告いただいた方がいいと考える。

また、それに関連して、サポカー等による事故防止への取り組みとともに、そもそも高齢者がハンドルを握らないような取り組み、自家用車に代わりうる移動手段、インフラへの取り組みのご報告も必要かと思う。

### ＜国土交通省＞

あり方懇談会の報告事項については、自動車損害賠償保障制度との関連性を踏まえて、決めてきているところです。なお、今般の会議においては、自家用自動車の事故防止対策にも関連する事項であるサポカー等の普及啓発、また、高齢者等の移動支援に資することが期待されている自動運転について、報告させていただいているところです。

### ＜佐々木委員＞

資料1の23ページによれば、飲酒運転による事業用自動車の交通事故が2019年に56件と、前年(40件)に比べて大きく増加している。飲酒運転の抑止が社会的な課題となっている中で看過できないと考える。原因を調べるとともに、事業者への啓発強化など何らかの対策を講じるべきではないか。

### ＜国土交通省＞

事業用自動車の運転者に対する飲酒運転の防止については、「事業用自動車総合安全プラン2020」において事業用自動車における飲酒運転ゼロを目標に掲げ、様々な取組を実施してきたところです。

しかしながら、2019年の飲酒運転による事業用自動車の交通事故は56件と、「事業用自動車総合安全プラン2020」を策定した2016年以降で最多となりました。

自動車局ではこのような事態を重く受け止め、事業者に対して飲酒運転の防止等法令順守の徹底を、業界団体を通じて本年5月15日付で要請いたしました。また、昨年11月に開催した「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」においては、飲酒運転対策を検討対象とすることを

決定し、現在、飲酒運転に至った個々の事案の経緯について調査しており、今後それに対応した対策を講じることとしております。

#### <佐々木委員>

サポカーの購入支援は事故抑止への効果が大きいと期待できると思う。周知と広い活用に努めていただきたい。

#### <国土交通省>

サポカー補助金について、6月より関係団体あてにポスターを配布する等、周知に努めております。

#### <高倉委員>

自動車による事故防止策として、乗用車等に係るサポカー補助金を新設されたことを高く評価したい。しかしながら、3月末時点の申請件数は想定113万件的1割以下(8.7万件)に留まっており、サポカー補助金の利活用度は依然低いため、効果的な周知活動の取り組みを求める。

運転者の操作ミスによる事故を防ぐためには、サポカーに認定されている車両をはじめとする先進安全技術が装着された車両の普及が求められている。しかしながら、その対象は高齢者に限られたものではないと考える。また、新車に限らず既販車に後付けできる安全装置の普及も重要である。自動車メーカー各社も、後付けできる衝突被害軽減ブレーキシステム等の開発、販売に力を入れているため、高齢者・新車に限らない、先進安全技術が装着された車両の普及支援策を講じていただきたい。(＊スバル:後付けブレーキシステムを5/29より販売開始)

#### <国土交通省>

サポカー補助金について、6月より関係団体あてにポスターを配布する等、周知に努めております。ご指摘の通り、先進安全技術は高齢運転者に限らず、全ての運転者の交通事故防止や被害軽減に資するものであることから、引き続き普及啓発に取り組んでまいります。

#### <高倉委員>

自動車アセスメントによる予防安全性能評価における衝突被害軽減ブレーキの対象条件拡充・充実について評価したい。自動車による交通事故を防ぐためには、先進安全技術が装着された車両の普及が求められるが、その前提には、車両性能を正しく評価し、高性能車両の情報を幅広く周知することが重要である。引き続き、自動車アセスメント業務の充実に取り組んでいただきたい

い。

#### <国土交通省>

自動車アセスメントについては自動車ユーザーが安全な車選びをしやすい環境を整えるとともに、自動車メーカーのより安全な自動車の開発を促進することにより安全な自動車の普及を促進しようとするものです。今後も自動車アセスメント業務の充実に取り組んでまいります。

#### <寺田委員>

資料1の21ページの第一当事者人身事故の直近件数について、トラック、タクシー、バスを比較すると、業務量や運転者数に比して、タクシーの件数が多い。また、22ページの死者数において、傾向を推測しにくいバスを別にすると、タクシーが減少していないことが目立つ。

一方、資料から外れるが、都市部で2人1車制がとられ車両稼働率が高いことを考慮しても、自賠責保険料率において、タクシーの料率が極端に高くなっている。料率適正化のためにも、タクシー事故の原因究明と対策にこれまで以上に取り組んでほしい。

#### <国土交通省>

委員のご指摘のとおり、タクシーによる事故は減少傾向にあるものの、減少スピードは鈍化傾向にあります。

タクシー固有の事情としては、運転者の約4割が65歳以上であることに加え、乗客の指示による頻繁な方向転換や停車がある、酩酊した歩行者や路上横臥者の多い夜間の運行の比率が高い、さらに事故が生じやすい繁華街を走行するなど、走行環境等に起因する安全上のリスクが考えられます。

自動車局といたしましては、これまで、「事業用自動車総合安全プラン2020」に基づき、安全対策に取り組んできたところですが、今後もこうした事故の特徴を踏まえながら、更なる安全対策の検討を進めてまいります。

#### <山根委員>

事故防止対策のサポカーに頼りすぎないような啓発も必要と思う。

#### <国土交通省>

車両の安全装置は、あらゆる事故を防止することができるものではなく、機能の限界があり、過信してはならないことを周知啓発する過信対策について資料1の37頁にて報告した取り組み等を引き続き進めてまいります。

#### <山根委員>

自動運転についてもサポカーと同じく高齢者のドライバーが安全だからと安易に購入し運転する事がないように、「運行供用者責任」等に関して慎重に検討をお願いする。

#### <国土交通省>

自動運転車の導入初期におけるレベル4までの自動運転システム利用中の事故については、迅速な被害者救済のため、従来の運行供用者責任を維持し、自賠責保険から保険金を支払うこととしたところです。

また、関係省庁と連携し、Web・シンポジウム等による情報発信を通じ、自動運転に対する正しい情報の発信・周知に取り組んでおり、引き続き、使用者等の理解増進に取り組めます。

#### 【その他】

#### <古笛委員>

この自粛期間中、自動車事故は減ったのか、自転車事故が増加したのか、まことしやかに言われている噂が正しいのか、わかればご報告をお願いしたい。

#### <国土交通省>

「交通事故統計月報(令和2年5月末)」（警察庁）によると、自動車、自転車を含む令和2年5月末(1月～5月)の交通事故発生状況については、前年同期と比較すると、発生件数(速報値)が、121,641件(前年比-36,652件、-23.2%)であり、減少していると承知しております。

同統計においては、自転車を第1当事者とする交通事故発生件数は示されておりませんが、令和2年5月末(1月～5月)の自転車を第1当事者とする死亡事故件数(確定値)については、81件(前年比-5件)となっています。

#### <高倉委員>

保険会社等における働き方についての意見を申し上げます。

様々な事故や事件において、街中のカメラや車のドライブレコーダーの映像が捜査に使われている。こうした映像を活用することで、交通事故における被害者に対して、より迅速な保険金支払いが可能となるばかりか、調査等に係る保険会社の工数が減ることにより、ユーザーが支払う保険料の低減にもつながることが考えられる。また、保険会社で、特に支払い業務に携わる者の働

き方改革にも寄与することから、映像や情報を入手し損害保険調査へ活用できるような仕組みを、行政と業界が連携して進めていただきたい。

また、コロナ禍による三密回避の観点から、現金・書類の手扱いの削減に取り組むべきである。現在現金・小切手に限られている自賠責保険の払込方法について、クレジットカード払いなどを選択できるなど、払込方法の拡充も検討すべきである。これらの活動を推進することは、政府が提唱する「新しい生活様式」の確立と一助となることはもちろん、ユーザー負担軽減、自賠責に係る全ての方の働き方改革にも寄与する重要な取り組みと考える。

#### <一般社団法人日本損害保険協会>

ご意見をいただき、ありがとうございます。ご指摘の2点について回答いたします。

##### ○ ドライブレコーダーの損害調査への活用

保険会社各社では、現在も可能な範囲でドライブレコーダーのデータを活用して調査しております。また、自動運転の普及に伴い活用が予想されるデータ記録装置(EDR等)のデータ・レポートの事故調査への活用方法等についての検討など、今後も事故調査手法の見直しの検討を適時行います。

##### ○ 自賠責保険の払込方法

払込方法の拡充については、いただいたご意見や社会情勢も考慮し、関係者と連携して、実現可能性を見極めたいと考えております。

#### <高倉委員>

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までの利用時の事故に関して、運行供用者責任が維持されることで、被害者へ対する迅速な保険金支払いがなされることは、その後の生活などを考えると重要である。しかしながら、技術の高度化等により、保険会社等による自動運転装置の過失証明には多くの時間がかかり、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、また、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が懸念される。ドライブレコーダー等の活用により、事故状況の把握が容易になる事が想定される為、自動運転車両へのドライブレコーダー等の運転記録装置の装着を義務付けるなど、調査期間の短縮につながる仕組みを検討いただきたい。併せて、議論にあたっては、迅速な情報開示のみならず、働く者の意見を聞く場を設けていただきたい。

#### <国土交通省>

保険会社等から自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保については、保険会社、

自動車メーカーの方々と協調して検討しているところであり、今後とも、関係者の皆様のご協力を得ながら進めてまいりたいと考えております。

ドライブレコーダー等の運転記録装置の活用については、関係省庁・団体と連携して活用を促進するためのチラシを幅広く配布するなどの広報啓発を行っているほか、トラックを始めとした自動車運送事業者に対してはドライブレコーダー購入補助制度を設け、令和2年度についても所要の予算措置を講じたところです。

義務化については、車両の安全装置とは目的が異なるため、慎重な検討が必要であると考えております。

#### <長島委員>

昨年、医療提供の立場から、「保険会社との信頼関係が極めて大事であり、その調整等のために各地で設置されている医療協議会に、JA、全労済、全自共及び外資系損保が参画していない現状であり、よりよい医療を提供する場合の環境整備が難しい」と発言させていただいた。

日本医師会の独自アンケート調査では、JAや、全労済が参加していない地域は全国の半数以上となっていることがわかっている。(外資系損保は参加なし)昨年同様のお願いとなるが、医療協議会に参加が可能となるよう国からの環境整備をお願いしたい。

#### <全国共済農業協同組合連合会>

JA共済の医療協議会への参加につきまして、各地域において関係する団体様からお声がけいただき参加している状況でございます。

#### <国土交通省>

医療関係者と保険関係者の意思疎通・信頼構築が図られることは重要と考えております。関係者間において積極的な声かけが行われ、輪が広がっていくことが望ましいと考えておりますが、国土交通省としても必要に応じて関係者からのご相談に対応していきたいと思っております。

#### <長島委員>

高齢化の進展により、高齢者の交通事故被害者の増加が見込まれる。高齢者は変形性膝関節症、骨粗鬆症、その他加齢にともなう基礎疾患を有することが多く、交通事故に遭われ、受傷した場合に、早期社会復帰を目指す上で、基礎疾患を含めて自賠責保険でどこまで補償していくべきなのか、実態を踏まえた整理が必要ではないかと考える。

現在、労災保険については、疾病に係る補償の範囲については「労災疾病臨床研究補助金事

業」で研究が進められている状況にあるので、自賠責保険についても、同様に検討が必要だと考えている。

#### ＜国土交通省＞

自賠責保険(共済)では、自動車事故における保険金の支払を保険会社等において、事故の状況、怪我の度合いなどを一件一件精査のうえ、個々の事案の特性を踏まえながら損害額を認定しているところです。

また、保険会社等における損害額の認定にあたっては、健康保険・労災保険の制度改定や過去の裁判例、および行政等による調査・研究内容等も必要に応じて反映をしており、国土交通省としても、今後も適切な保険金の支払いを通じて被害者保護の一層の充実が図られるよう努めてまいります。