

今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会（第2回）
議事次第

日 時：令和3年9月30日(木)
13時00分～15時00分
(Web会議方式)

1. 開会
2. 第1回検討会での議論について
3. 今後の自動車事故対策事業の方向性について
4. 委員ヒアリング
5. 意見交換
6. 閉会

(配付資料)

議事次第

出席者名簿

資料1

委員等名簿

資料2

第1回検討会 議事概要

資料3

今後の自動車事故対策事業の方向性について

資料4-1

金子委員意見書

資料4-2

桑山委員説明資料

資料4-3

古謝委員説明資料

資料4-4

徳政委員説明資料

資料4-5

佐藤委員説明資料

資料4-6

楨委員説明資料

第2回 今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会

出席者名簿

(敬称略、順不同)

○ 委員

(有識者)	佐藤 主光	一橋大学国際・公共政策大学院教授
	戸崎 肇	桜美林大学航空マネジメント学群教授
	福田 弥夫	日本大学危機管理学部長・教授
	藤田 友敬	東京大学大学院法学政治学研究科教授
	槇 徹雄	東京都市大学理工学部教授
	麦倉 泰子	関東学院大学社会学部教授
(関係団体)	山岡 正博	一般社団法人日本自動車会議所 専務理事
	小沢 樹里	一般社団法人関東交通犯罪遺族の会 代表
	桑山 雄次	全国遷延性意識障害者・家族の会 代表
	古謝 由美	NPO 法人日本高次脳機能障害友の会 監事
	坂口 正芳	一般社団法人日本自動車連盟 副会長
	徳政 宏一	NPO 法人日本頸髄損傷 LifeNet 理事長

○ オブザーバー

尾西 譲	全国共済農業協同組合連合会 自動車部長
佐々木 修	一般社団法人日本損害保険協会 業務企画部長
新谷 佳志	損害保険料率算出機構 自動車・自賠責保険部長
濱 隆司	独立行政法人自動車事故対策機構 理事長
森田 知之	金融庁 監督局保険課損保モニタリング長

○ 国土交通省

菟川 直也	自動車局長
野津 真生	自動車局次長
山田 知裕	大臣官房審議官(自動車)
長谷 知治	自動車局保障制度参事官
石田 勝利	自動車局安全政策課長
久保田 秀暢	自動車局技術・環境政策課長

今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会

委員等名簿

(敬称略、50音順、()は前任者)

○ 委 員

(有識者)	佐藤 主光	一橋大学国際・公共政策大学院教授
	戸崎 肇	桜美林大学航空マネジメント学群教授
	福田 弥夫	日本大学危機管理学部長・教授
	藤田 友敬	東京大学大学院法学政治学研究科教授
	榎 徹雄	東京都市大学理工学部教授
	麦倉 泰子	関東学院大学社会学部教授
(関係団体)	赤間 立也	一般社団法人日本自動車会議所 保険特別委員長
	小沢 樹里	一般社団法人関東交通犯罪遺族の会 代表
	桑山 雄次	全国遷延性意識障害者・家族の会 代表
	古謝 由美	NPO 法人日本高次脳機能障害友の会 監事
	坂口 正芳	一般社団法人日本自動車連盟 副会長
	金子 晃浩 (高倉 明)	全日本自動車産業労働組合総連合会 会長
	徳政 宏一	NPO 法人日本頸髄損傷 LifeNet 理事長

○ オブザーバー

金融庁
一般社団法人日本損害保険協会
全国共済農業協同組合連合会
独立行政法人自動車事故対策機構
損害保険料率算出機構

【事務局】

国土交通省 自動車局 保障制度参事官室

第1回今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会 議事概要

1. 日 時:令和3年8月27日(金)10時00分～11時30分
2. 場 所:web 会議形式
3. 出席者:赤間委員、小沢委員、桑山委員、古謝委員、坂口委員、佐藤委員、高倉委員、戸崎委員、福田委員、藤田委員、槇委員、麦倉委員
4. 議事(概要)
 - (1) 資料1の設置要領に基づいて「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」を自動車局に置くこと等について、委員の了承を得た。
 - (2) 本検討会の座長として、藤田委員、座長代理として福田委員が選任された。
 - (3) 藤田座長及び祓川自動車局長より、本検討会立ち上げにあたっての挨拶を行った。
 - (4) 事務局から資料に沿って説明があり、その後意見交換を行った。

〔委員からの主な意見〕

【被害者救済対策関係】

- ・ 自動車事故による重度後遺障害者は長期間の治療、リハビリに苦しんでいる。先般、脊髄損傷者に対する対策としてリハビリテーションの充実がまとめられた。現行の医療制度ではカバーしきれない部分を補う被害者救済対策が未来のある自動車事故被害者を救うことになる。自動車事故被害者が地域での孤立や生活困窮に陥らないためにも自動車事故被害者の現状をご理解いただき、未来を見据えた被害者救済対策の継続、さらなる充実を検討してもらいたい。
- ・ 被害者救済対策については、先般、グループホーム等への支援等新たな被害者救済対策の方向性が整理された¹ところ、当該方向性に沿った施策の充実に取り組むための財源の確保をお願いしたい。また、介護者なき後対策の充実に関して、地域における独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)の実施している訪問支援の役割は大きい。自動車事故の被害に遭われた方への支援が今後も引き続き重要な施策であるということに関係者で認識共有していきたい。
- ・ 交通事故による死亡者数や重度後遺障害者数が減ってきていることはいいことだが、目に見えにくい高次脳機能障害が受ける自立訓練への支援等の被害者救済対策の充実に取り組んでももらいたい。

【事故発生防止対策関係】

- ・ 自転車通勤の増加や電動キックボードの利用増など、交通流の変化を踏まえた、これまでにない視点での事故発生防止対策の検討が必要。
- ・ 厳しい財政状況を踏まえると、施策に優先順位をつけて効果の高いものを重点的に実施していくことも必要。
- ・ 車両の安全水準は技術の進歩により高まっているが、近年新たに登場してきた超小型モビリティ等、軽自動車より小さい車両の安全性については、発展途上。自動車アセスメントでの評価など、安全性を評価していくことを検討する必要があるのではないかと。
- ・ 交通事故ゼロ、後遺障害者への支援の充実に向け、自動車事故対策事業の充実が必要。

¹ 「今後の自動車事故被害者救済対策のあり方に関する検討会 報告書」(令和3年7月13日)

- ・ ドライブレコーダーは事故発生防止対策に資するほか、事故発生後においても事故の証拠集めに係る負担軽減に資することから、その普及促進に取り組んでもらいたい。
- ・ ドライブレコーダーについて、中小の事業者を中心にその普及にはさまざまな課題があるものの、無呼吸症候群への対応をはじめ、その普及促進を図ることが必要。このため、その導入を義務づけることも考えられるが、支援することにより、その導入を促進することも必要ではないか。
- ・ 衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術を自動車ユーザーにわかりやすく伝えるための動画を作成すること等により、正しく先進技術に対する理解を促進し、事故の発生防止に取り組むことも必要ではないか。
- ・ 高次脳機能障害者の中にはドライバーの安全運転を支援してくれる自動車を活用することにより、社会復帰につなげていくこともできる者もいることから、自動車アセスメントをはじめとした車両の安全対策にも取り組んでもらいたい。
- ・ 政府全体の交通安全対策はこれまで死亡数を中心に考えられてきた。死亡事故への対策は効果を出してきているが、後遺障害者は死者数ほど減少していない。後遺障害者を巡る情勢等、交通事故被害の実態を如何に社会に知ってもらおうか、その啓発をしっかりと政府として行っていくことが必要ではないか。

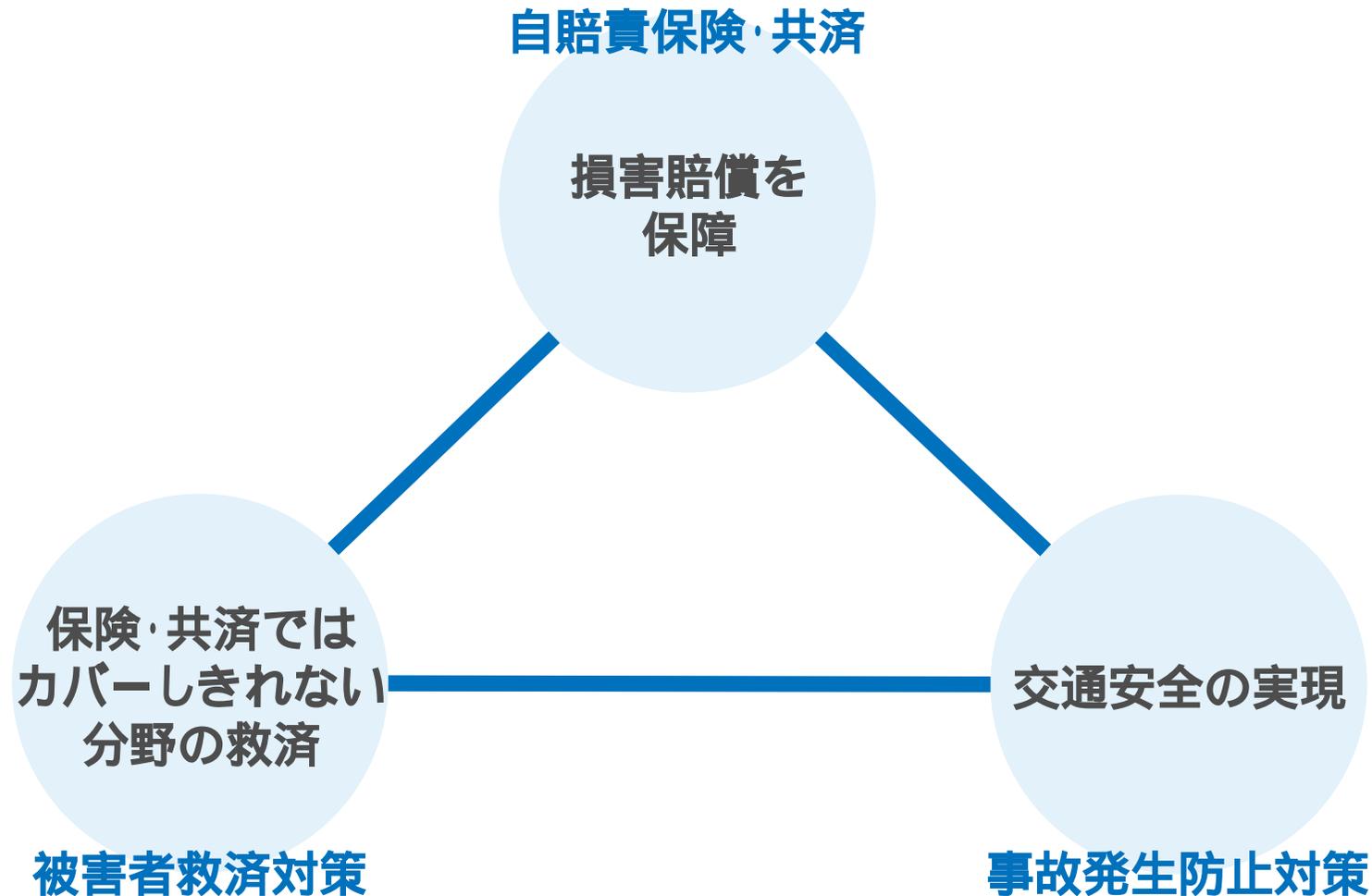
【財源のあり方関係】

- ・ 一般会計からの繰戻しに係る大臣間合意の期限が到来するところ、自動車事故対策勘定の財政事情は大変厳しい状況にある。こうした状況を踏まえた大臣間合意の更新が必要である。
- ・ 後遺障害者の救済対策は長期的な視点に立った検討が必要。そのためにはどのようにして安定的な財源を確保するか、ということについて考えていかないといけない。
- ・ 被害者救済対策を継続・充実させていくため、一般会計からの繰戻しを継続して実施してもらいたい。交通事故は減少しているが、高次脳機能障害者は存在し続けているということを踏まえた財源のあり方の検討をしてもらいたい。
- ・ 財源に関しては、まず、一般会計からの繰戻しがあるべき。一方で、現在のスキームが設計された当初考えられていた積立金の運用益を毎年の自動車事故対策事業の財源とする制度が破綻しているということは事実だと思うので、こうしたことを踏まえて財源のあり方を考えることが必要だと思う。財源をどうするか、大きな話になると思うが、多くの方々のお知恵をいただければと思う。
- ・ 子どもの未来を守ることを考えたい。自動車事故対策事業を継続していくことは必要不可欠であるところ、厳しい財政事情を踏まえると、これを継続して実施していくための安定的な財源の確保が必要であり、賦課金の導入について検討してもらいたい。
- ・ 新型コロナウイルス感染症対策以外にも高齢化の進展、インフラの更新等、今後も一般会計には大きな財政出動が必要となる課題が山積しており、厳しい状況にある。借金の残高は日本のGDPの2倍以上。自動車事故対策事業に係るフローの収入としては、積立金の運用することによって生じる運用益を想定していたと考えられるが、金利がほぼゼロの状況の下でその運用益を確保することは難しい。一般会計からの繰戻金はフローの財源ではなく、過去の貸付金の返済なのでストックである。フローの安定的な財源の確保に向けて、全体的な議論が必要。
- ・ 一般会計からの繰戻しは少しずつ増えているもの、根本的な議論を行い、被害者救済対策を安定的に実施していくための方策をみなさんと考えていきたい。

今後の自動車事故対策事業の方向性について

令和3年9月30日
自動車局

自動車事故対策事業は自動車損害賠償責任保険と相まって、自賠責制度の充実・強化、交通安全の実現及び被害者救済対策に資するため、昭和42年より実施。



自賠責制度を確立することにより、被害者の保護を図り、あわせて自動車運送の健全な発達を推進

1. 被害者救済対策の方向性

被害者救済対策の基本的な考え方

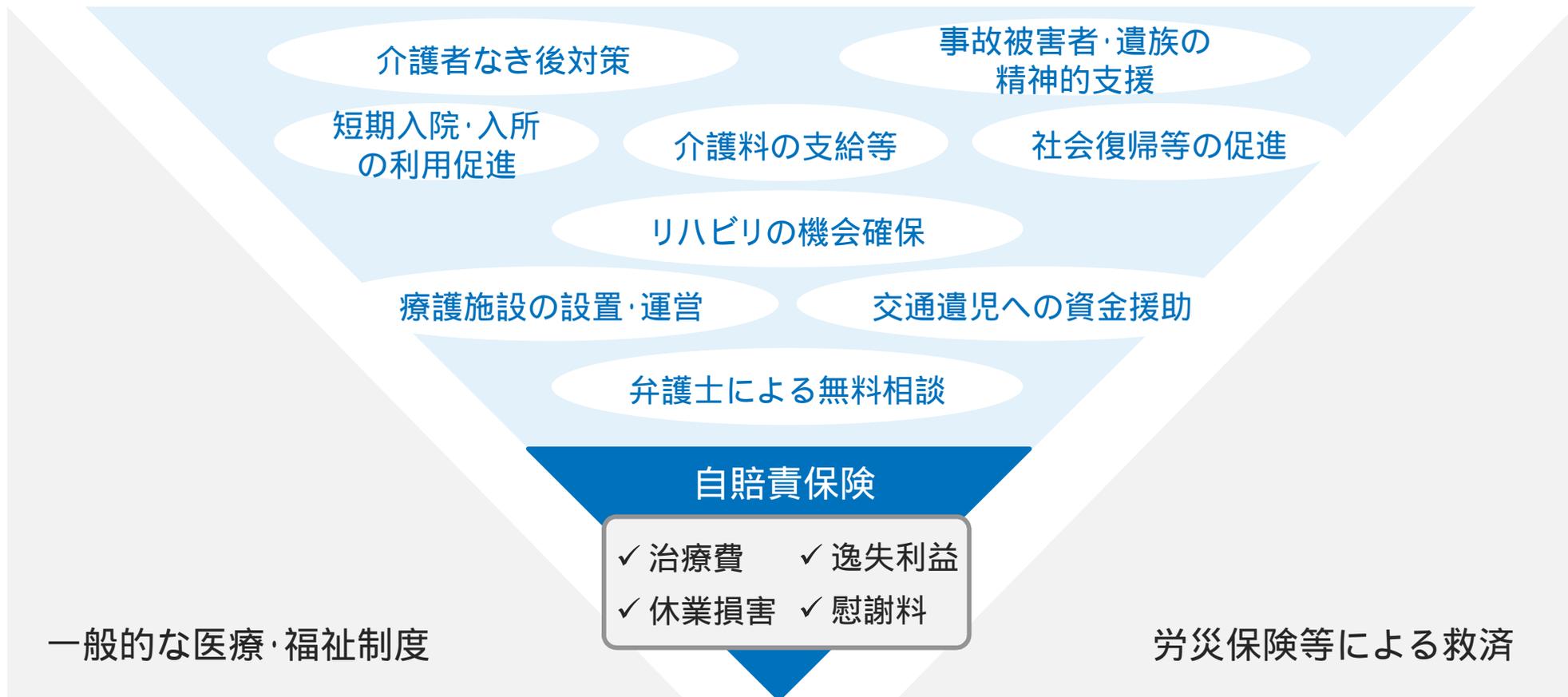
被害者救済対策は自賠責制度では救済しきれない事故直後等における相談支援、交通遺児支援、後遺障害の治療・リハビリの機会確保、在宅での介護負担の軽減、介護者なき後対策に資する施策を実施。

クルマ社会の光と影

我が国は世界でも有数の「クルマ社会」であり、自動車なしの国民生活は成り立たない。一方で、交通事故により、令和2年度において30万件超の交通事故が発生し、死者数は2,839人、重傷者数は27,774人にのぼる。

誰もがその当事者になり得る交通事故という“脅威”に備えるため、疾病・ケガ(医療保険)、労働災害(労災保険)などと同様の「セーフティネット」として自賠責制度を構築するとともに、自賠責制度では救済しきれない場合の対策が必要。

自動車事故対策事業(被害者救済対策)



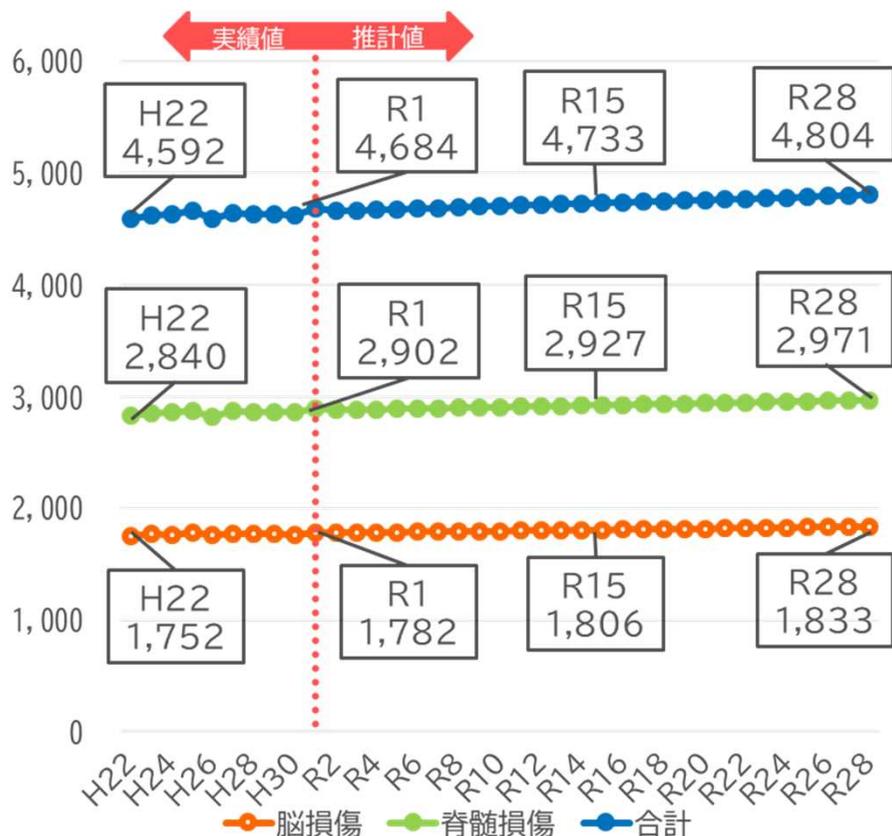
今後の被害者救済対策の必要性

被害者救済対策の対象となる自動車事故被害者は交通事故の減少に伴い、新たに生じる自動車事故被害者数の減少は見込まれるものの、過去、自動車事故の被害に遭った者は今後も長期に渡って存在。

長期に渡る被害者救済が必要

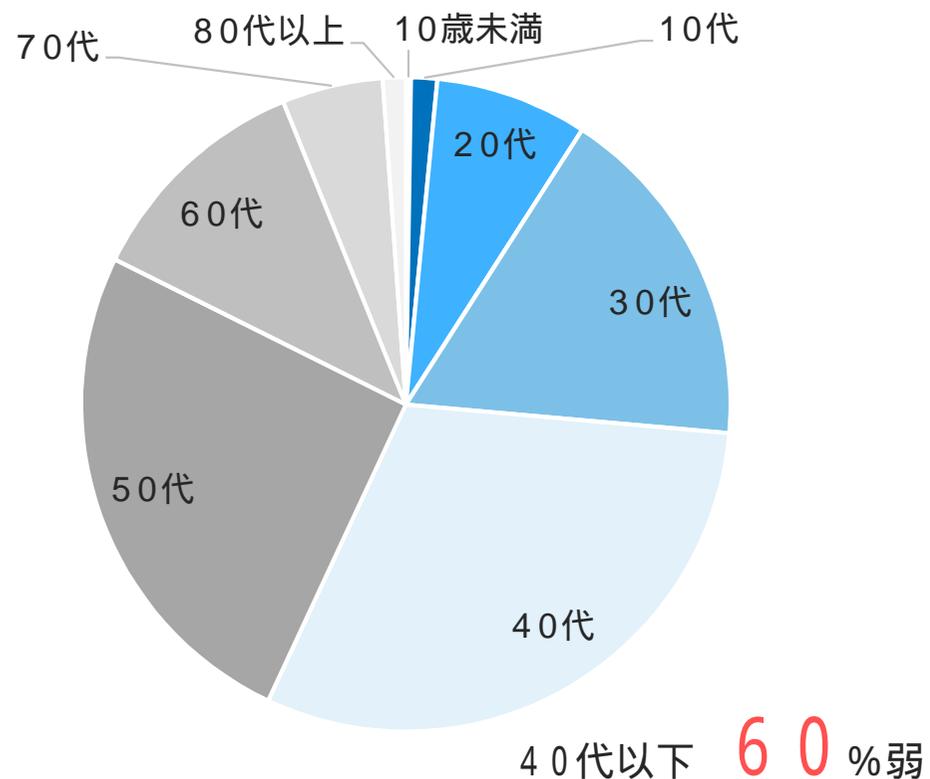
これまでに自動車事故被害に遭われた方の累計であるNASVA介護料受給資格者数は今後も微増傾向が続く見込み。さらにその内訳は40代以下の者が約60%を占めており、今後数十年に渡り支援を必要とされる方が多数存在。

NASVA介護料受給資格者数の推移見込



※直近10カ年(H22~R1)の実績値を用いて回帰分析を行い、R2以降の数値を予測

NASVA介護料受給資格者の年齢別内訳



介護料受給者4,715人(令和3年8月末現在) 4

今後必要となることが見込まれる被害者救済対策

今後の被害者対策については、医療、福祉、保険、法律の専門家や被害者団体、遺族団体の方々とともに「今後の自動車事故被害者救済対策のあり方に関する検討会」を開催し、その方向性を令和3年7月にとりまとめ

社会情勢の変化に対応した対策の充実・強化が必要

社会情勢の変化はこれまでにないスピードで変化し、医療・福祉行政を巡る制度変更もこれに合わせて変化
自動車事故被害者を巡る状況の変化をしっかりと捉まえ、求められている施策の充実・強化に取り組むことが必要

療護施設の充実

- ✓ サービスの向上(リハビリ対応の強化)
- ✓ 療護センターの老朽化対策

リハビリの機会確保

- ✓ 脊髄損傷者向け中長期リハビリ
- ✓ 協力病院の機能強化(重点支援病院制度の創設)
- ✓ 高次脳機能障害の社会復帰支援

介護者なき後対策の強化

- ✓ グループホーム等の新設等支援
- ✓ 人手不足対策の強化
- ✓ 自治体等とのつながり強化

事故直後の支援等

- ✓ 情報提供の充実
- ✓ 精神的支援
- ✓ 技術革新に応じた施策の展開

2. 事故発生防止対策の方向性

自動車事故対策事業における交通事故の防止・被害軽減の必要性

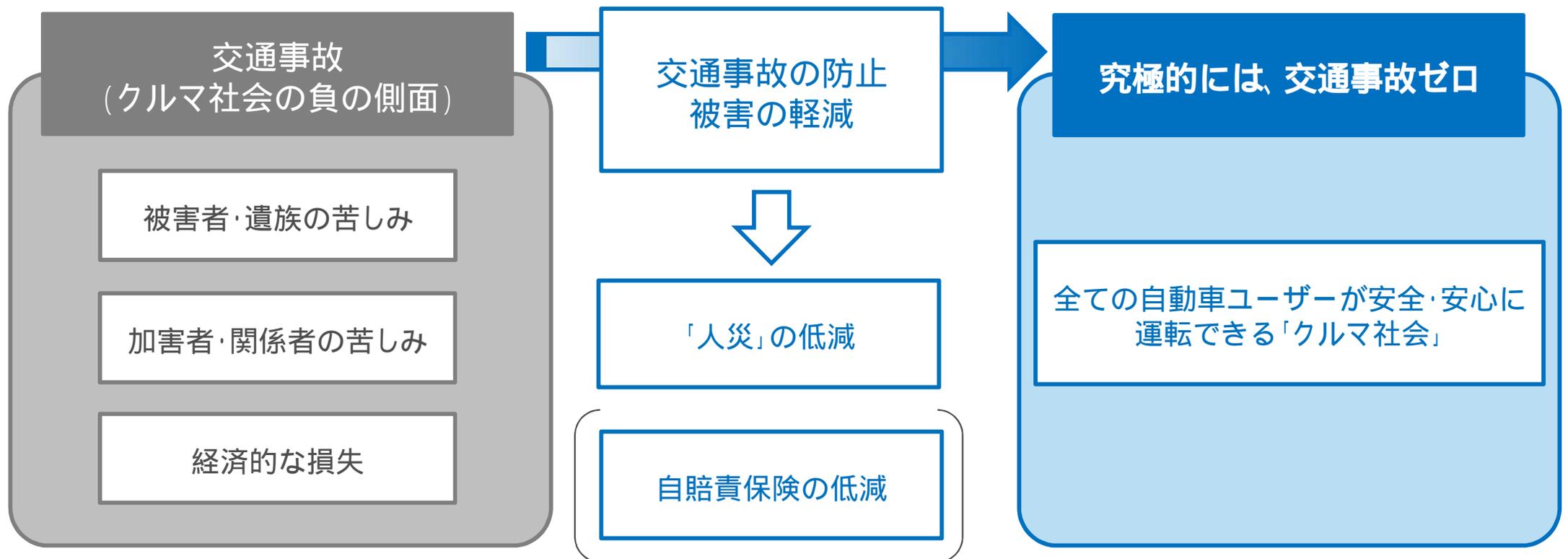
自動車ユーザーは誰もが交通事故の被害者にも加害者にもなり得る。交通事故の発生を防止するとともに、事故時の被害の軽減を図り、全ての自動車ユーザーが安全・安心に運転できる「クルマ社会」を実現する

交通事故の防止と被害軽減の必要性

交通事故は、被害者はもとよりその家族、更には加害者やその関係者までも苦しめる「人災」である

交通事故の発生を防止すること、事故が発生してもその被害を軽減することは、直接的には、人命を救い、被害者の負傷の程度を軽減し、間接的には、交通事故にともなう経済的な損失や自賠償保険料の低減にもつながるものである

何より、交通事故の発生を防止し、究極的には、交通事故ゼロを目指し、将来にわたり、全ての自動車ユーザーが安全・安心に運転できる「クルマ社会」の実現を目指す



交通事故の現状と削減目標

令和2年においても、30万件超の交通事故が発生し、死者数は2,839人、重傷者数は27,774人にのぼる

交通事故の現状と削減目標

交通事故の発生件数、死者数、負傷者数はいずれも近年減少傾向にあるが、令和2年においても、30万件超の交通事故が発生し、死者数は2,839人、重傷者数は27,774人にのぼる

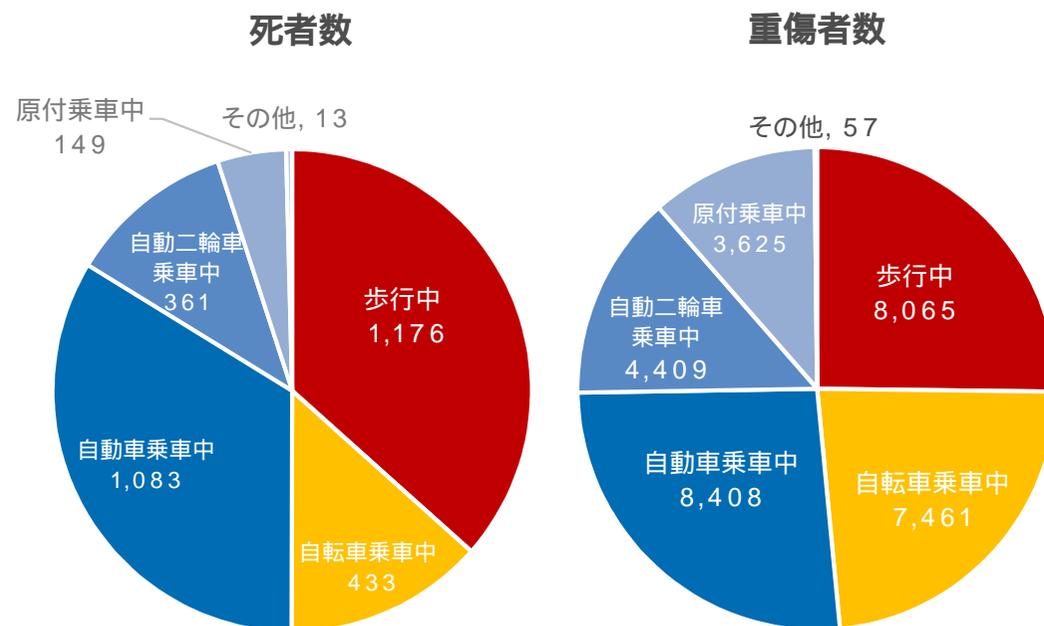
交通事故による死者、重傷者の半分以上は、歩行者又は自転車乗員といった交通弱者である

政府が定める第11次交通安全基本計画(令和3～7年度)では、死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000人以下とする目標が掲げられている

交通事故の発生状況と削減目標

	令和2年の発生状況	第11次交通安全基本計画 (令和3～7年度)
交通事故件数 (人身事故)	30万9,000件	-
死者数 (24時間以内死者数)	2,839人	2,000人以下
重傷者数	27,774人	22,000人以下
重度後遺障害者数	1,655人	-

死者数・重傷者数の状態別内訳(令和元年)



車両の安全対策と事業用自動車の安全対策

国土交通省では、車両の安全対策と事業用自動車の安全対策について目標を定め、実施している

車両の安全対策と事業用自動車の安全対策

政府は、交通安全基本計画に基づいて、「人」、「道」、「車」の各側面から交通安全対策を推進

このうち、「人」、「車」の対策では、自動車ユーザー自身がより安全な車を選択すること、自動車を安全に使用すること等、自動車ユーザー一人一人の取組みを促すことが重要。

国土交通省では、交通安全基本計画に基づき「車両の安全対策」と「事業用自動車の安全対策」について、それぞれ、目標を定め、実施することにより、交通事故の削減を図っている。

車両の安全対策と目標

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会報告書
(計画期間:令和3~7年度)

【短期・中期的視点】

死亡・重傷化リスクが高い場面に対し、より高度な安全運転支援技術の開発、実用化、普及、適正利用等を加速

【長期的視点】

2035年頃までに、自動車技術により対策が可能であるものについて、新たに市場に投入される車が原因となって引き起こされる死亡事故をゼロとすることを目指す

【対策の柱】

- ・ 歩行者・自転車等利用者の安全確保
- ・ 自動車乗員の安全確保
- ・ 社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止
- ・ 自動運転関連技術の活用・適正利用促進

事業用自動車の安全対策と目標

事業用自動車総合安全プラン2025
(計画期間:令和3~7年度)

<全体目標>

24時間死者数225人以下、バス、タクシーの乗客死者数ゼロ
重傷者数2,120人以下
人身事故件数16,500件以下
飲酒運転ゼロ

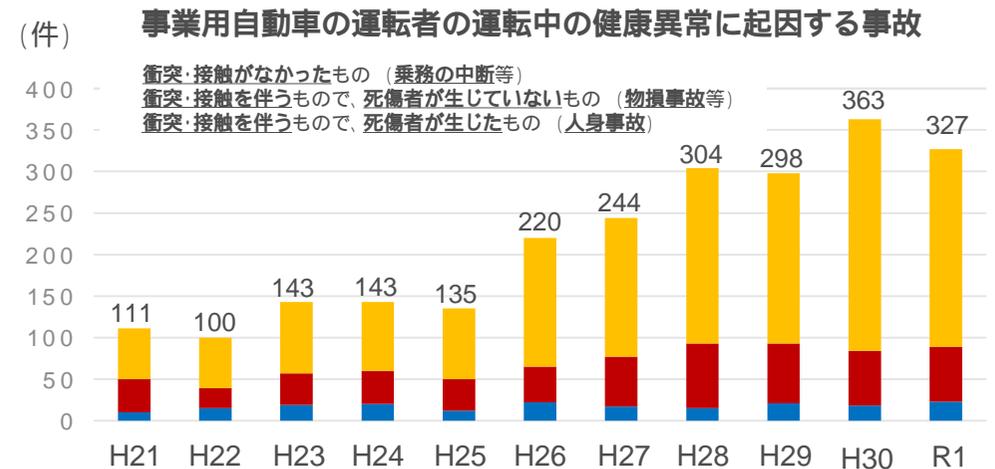
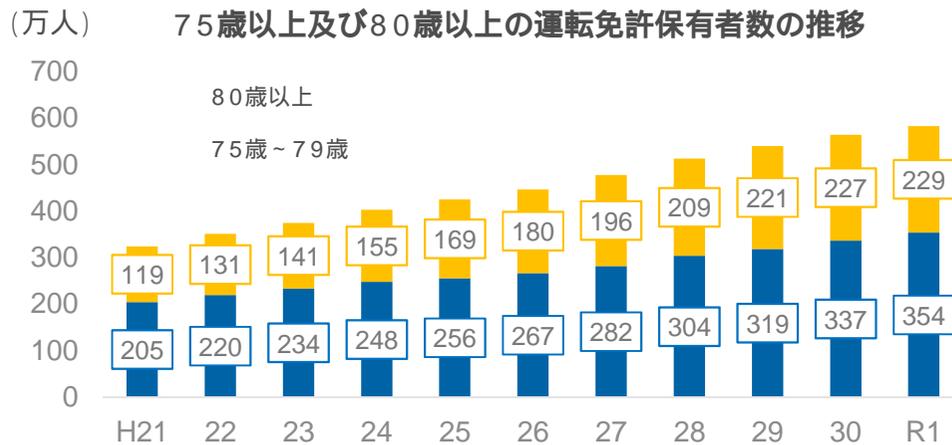
<各業態の個別目標>

【乗合バス】 車内事故件数85件以下
【貸切バス】 乗客負傷事故件数20件以下
【タクシー】 出会い頭衝突事故件数950件以下
【トラック】 追突事故件数3,350件以下

高齢化の進展に伴い高齢運転者は増加傾向。高齢運転者による交通事故の防止が課題。また、運転中の健康異常に起因する事故への対応も必要

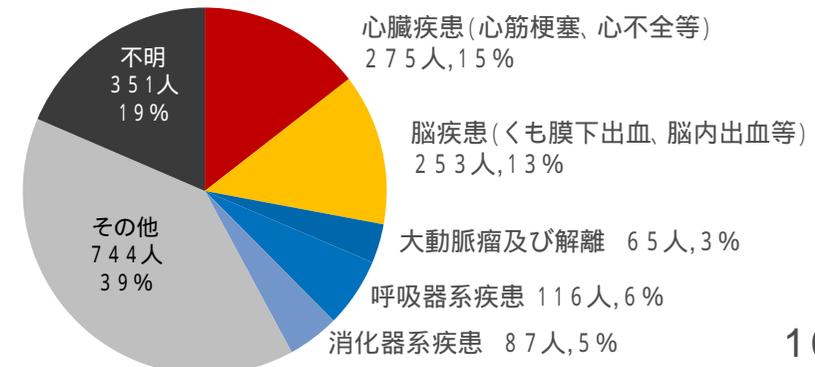
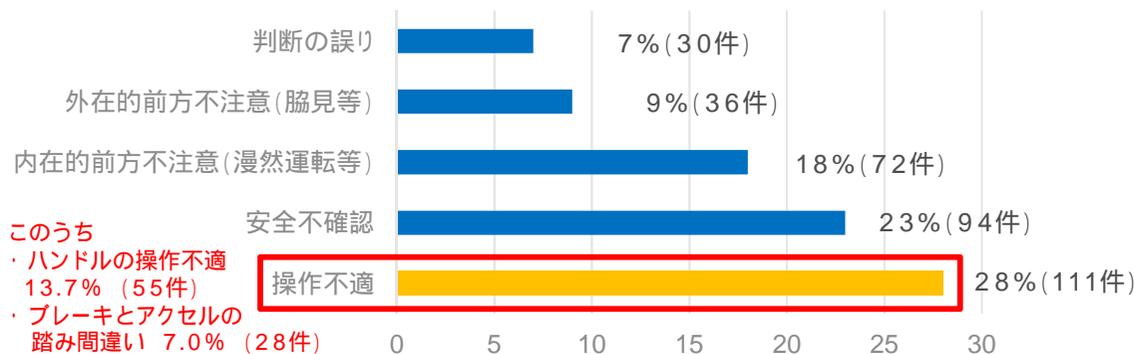
高齢運転者による事故、ドライバーの健康起因の事故

70歳以上の高齢運転者が増加傾向。この傾向は、高齢化の進展により今後も続くものと考えられる
 75歳以上の高齢運転者が第一当事者(責任割合が大きい者)である交通死亡事故を人的要因別に見ると、「操作不適」の割合が最大である
 ドライバーの運転中の健康起因の事故も発生しているが、健康管理を適切にすることで低減することは可能である



75歳以上高齢運転者による交通死亡事故の人的要因別比較(令和元年)

健康起因事故を起こした事業用自動車の運転者の疾病別内訳(平成25年～令和元年)



自動運転など自動車技術の高度化が急速に進展。また、生活・移動様式の変化に伴い、新たなモビリティの登場など道路交通も変化。

技術の高度化とモビリティの多様化

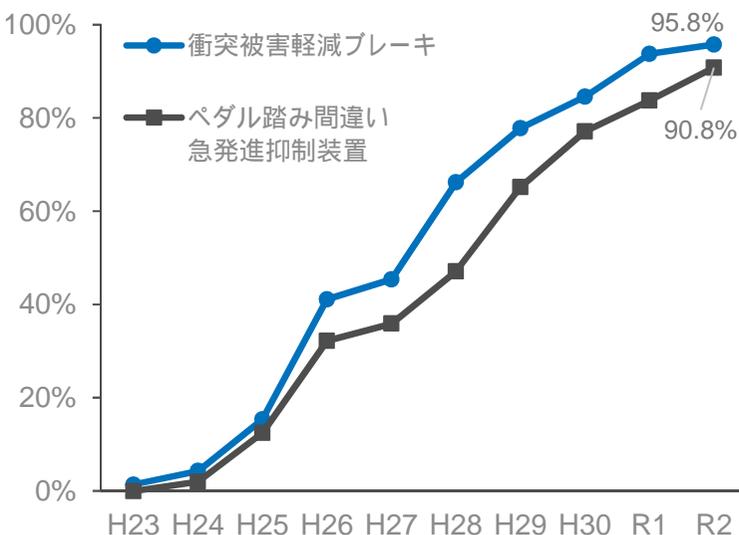
自動車技術の進化により、衝突被害軽減ブレーキ、車線維持支援等の運転支援技術が急速に普及するとともに、その先には、自動運転の実現が見据えられている

アフターコロナの生活・移動様式の変化に伴い、電動キックボード等のパーソナルなモビリティや、自動・非接触による輸送を可能とする「自動配送ロボット」等の普及により、今後道路交通が変化する可能性

安全・安心を確保するためには、自動車ユーザーがこれらの技術の進展や道路交通の変化に適切に対応するとともに、子供や高齢者、障がい者を有する方を含む全ての道路利用者にも配慮した環境整備が必要

運転支援技術の急速な普及

新車乗用車への搭載率の推移



自動運転技術の進化



自動運転車(レベル3)



トラックの隊列走行

新たなモビリティの登場



電動キックボード



シニアカー



歩行領域EV



小型配送ロボット

先進的な安全技術の活用により事故防止・被害軽減を図ることが可能となっている。これら技術の普及のため、自動車ユーザーによる安全な自動車の選択と自動車メーカーによる開発を促進することが重要。

安全な自動車を普及させる

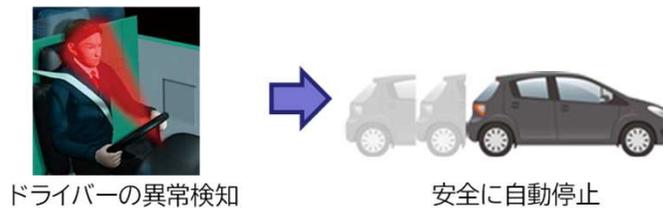
更なる交通事故の削減のためには、交通事故の防止と被害の軽減に資する先進的な安全技術の開発・普及がカギ
 そのためには、自動車ユーザーによる安全な自動車の選択と、自動車メーカーによる安全な自動車の開発を促進することが重要

また、自動運転車や電動キックボード等の新たなモビリティの登場により、「新しい交通事故」が発生するおそれ、
 複雑化する交通事故を事故の背景を含めて原因を適切に分析し、対策に生かしていくことが重要

自動車の安全性能の「見える化」



先進的な安全技術の普及促進



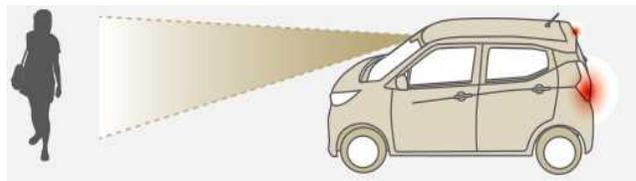
ドライバー異常時対応システム

交通事故分析の高度化



【運転支援機能使用中の交通事故(2018年)】

高速道路で「運転支援機能」を作動中の車両が、別事故で佇立していたバイクのライダーに衝突。ライダーが死亡。加害車両は加速して前方車両に衝突。運転者は居眠りをしていた。



歩行者検知型衝突被害軽減ブレーキ

スバル		
レヴォーグ		
 		
総合評価		
★★★★★ 98% (186.91/190点)		
衝突安全	予防安全	事故自動緊急通報装置
Aランク 96% (96.91/100点)	Aランク 100% (82.00/82点)	先進型 100% (8/8点)

デジタル技術の活用等により自動車の安全な使用を確保・向上させることが期待されている。また、万が一、交通事故が発生した場合にも、医療との連携により、命を救うことが効果的。

自動車を安全に使う、事故が発生しても命を救う

コネクテッド機能を有するドライブレコーダーを活用した「見守り」機能、デジタル式の運行記録計、遠隔で運転者の状態を確認する装置などデジタル技術の活用により自動車の安全な使用を確保・向上させることが重要

事業用自動車については、1台当たりの走行距離が長く、また、事故時の加害性が大きいいため、安全な運行体制の確保を含め、重点的な対策が必要

事故発生時には「事故自動通報システム」等を活用して、迅速な救急搬送を行うことが人命救助、被害の軽減に効果的

コネクテッド機能を活用した「見守り」



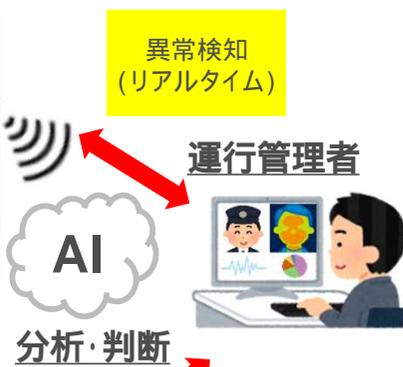
事業者、家族など
第三者による見守り

運行管理の高度化

乗務前後の点呼



運行中



改善連絡
未然防止

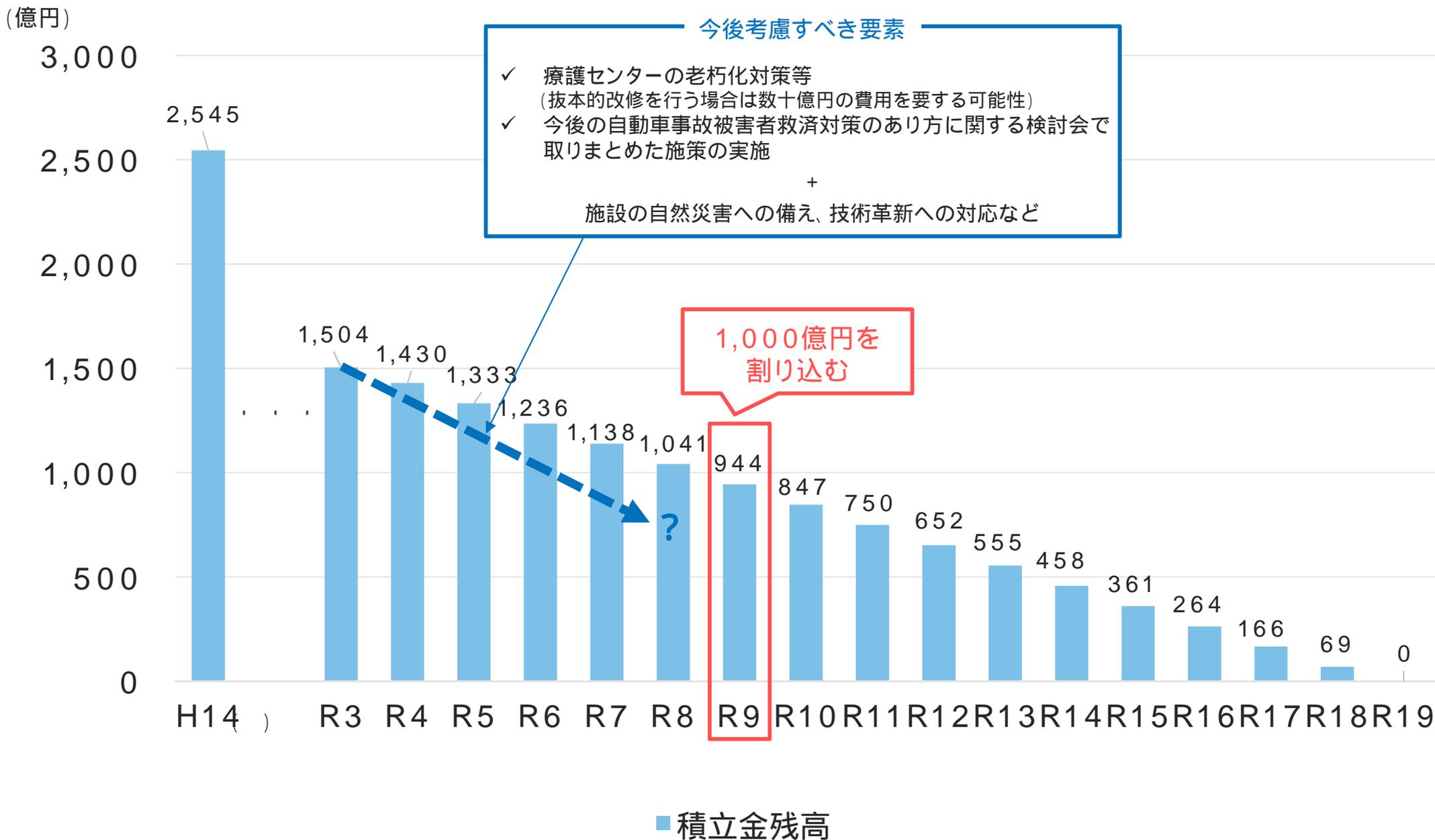
事故自動通報システム



3. 今後の自動車事故対策勘定積立金の推移

今後の自動車事故対策勘定積立金の推移見込み

歳出をR3予算と同規模で想定。繰戻しは毎年度、47億円が継続すると仮定。不足額は積立金の取崩しで賄う場合



() 制度改正により自動車事故対策勘定の積立金が形成された時点の残高。この時点における一般会計への繰入残高を除く。

今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会（第2回）

2021年9月30日

自動車総連

《意見》

- ・ 日本における自賠責保険制度は、社会的役割も大きく、他の国や地域にはない、優れた制度であり、持続可能な制度とする必要がある。
- ・ 自動車事故対策勘定の積立金は、資料 P15 に記載の通り本年度レベル（47 億円）の繰り戻しが継続すると仮定しても、今後 15 年間で底をつく見込みとなっており、厳しい財政状況にあると、あらためて認識を深めた。
- ・ 資料 P12 に記載されている「安全な自動車の開発・普及の促進」の取り組みは、非常に重要であり、自動車メーカー各社も様々な取り組みを積極的に実施している状況にあり、P11 のグラフにもある通り、新車乗用車への搭載率は高い水準にある。
- ・ しかし、国内の自動車保有台数は約 8 千万台あるとされる中、1 年間に販売される新車は約 500 万台であり、その 1 割にも満たない（6%程度）ことから、搭載率の高い車両への代替を促進することも一つのカギとなる。
- ・ 財源確保の観点に関して、以前より申し上げてきた通り、新たな大臣間合意の締結がされる場合には、繰り戻し額を毎年交渉し決定する方式ではなく、将来を見据えた返済のロードマップの提示を要望したい。

以上

救済されていない自動車事故被害者の実態

2021年9月30日

～特に遷延性意識障害者について

全国遷延性意識障害者・家族の会 代表 桑山雄次

【1】遷延性意識障害者の定義

疾病・外傷により種々の治療にもかかわらず、3か月以上にわたる、①自力移動不能、②自力摂食不能、③糞便失禁状態、④意味のある発語不能、⑤簡単な従命以上の意思疎通不能、⑥追視あるいは認識不能の6項目を満たす状態にあるものをいう(脳神経外科学会1976)。

【2】自動車事故での1年間の発生数

実数は不明だが、自賠責審議会の警察統計から推測すると300～350人と考えられる。

【3】事故発生後の対応

① 全国にある11か所のNASVAの療護センター・委託病床で集中的な治療を受けることができるが、定員は310名。(【2】の1/3～1/4が利用しているようだ)

意識障害から26%が回復するデータがあるも、多くは高次脳機能障害を発症する。また反対に亡くなった方を除けば7割強は意識障害に留まる。

② NASVAの病床を退院した後は、長期療養型病院、入所施設、在宅が主な選択肢。

③ 任意保険での賠償も十分とは言えない。「24時間の介護は必要」との判示が出て、最低保証であり、決してそれに見合う賠償は判示されないこと、ライブニッツ係数で減額されると介護生活が長くなると厳しくなること、成年後見制度が不備なこと、などがある。

【4】在宅の生活

① 障害者については、1981年の国際障害者年以來、施設から地域へのノーマライゼーションの流れが出来た。介護保険が2000年に施行されてからは、「在宅推進」がメインになった。在宅推進は望ましい施策と思うが、自治体間格差も大きく、地元での受け皿がなく社会資源が乏しい地域は多い。

② 2012年度から、痰の吸引や経管栄養が研修を受けたヘルパーにも可能になって、法的にはかなりサービスは使い易くなった。それ以前は医療的ケアのある障害者にとっては、入浴サービスくらいしかなかった。

③ ただし、残念ながら現在でも、特に医療的ケアのある重度障害者を支援する福祉サービス提供事業所は本当に少ない。また医療的ケアの研修もなかなか進まず、資格のあるヘルパーも少ないので、結果として家族が担わざるを得ず、その疲労は濃い。

【5】現在の私の息子の場合

① 1週間は、7日×24時間＝168時間あるが、家族がケアする必要のない時間(通所や介護ヘルパーに依頼する時間)は、36時間(月～土で1日約6時間程度)である。残り

の 132 時間は私と妻とで看ている。もっと家族介護を減らしたいが、ヘルパーがいない。

② 事故から 27 年目になり、在宅生活もまもなく丸 25 年になる。これからも続く介護であり、この生活を肌感覚で理解してもらうのは難しいが、夜中の痰の吸引（後遺症の嚥下障害で、口中の唾液を上手に飲み込めないこともあり、むせてしまう）ひとつをとっても、非常にたいへんである。

③ 医療的ケアの研修をヘルパーさんに受けてもらい、20 人以上の方が息子の医療的ケアが可能になったが、ご家庭の事情や病気、転居などで、ヘルパーさんは定着しないのが実情である。私の住む市では医療的ケアを行う事業所は、昨年になってやっと 1 か所出来たものの、ヘルパーがなかなか増えないのは最大の悩みである。在宅のキーはここにある。どうしても足りない場合は、自費でヘルパーを雇うことにしている。

④ ショートステイは、夜間体制の不十分さは否めない。息子の利用している施設は入所施設のショートステイ枠である。50 床の施設でショートステイの枠は 5 床。夜間の体制は、看護師が 3 人、介護士が 1 人である。コロナ流行後は利用不可になっている。

⑤ 5 年前くらいから、指が動くのがわかり覚醒状態が良いときは筆談ができることがわかった。事故から 22 年を経たコミュニケーションだった。遷延性意識障害者は自らの発信が弱く、本人のもっている残存能力について、家族もわかっていない面もある。低空飛行ながら回復途上にある。この希望を絶たないで欲しい。

⑤ 不幸を不運で終わらせないで欲しい。車は社会に必要なものであるが、事故は残念ながら発生する。その保障は十分に行って欲しい。



(2018 年 8 月；「とうさんのかお」と書いた)



(1994 年；事故の前年 7 歳)

【6】今後の施策について

①2001 年に自賠償運用益を 11:9 で分けて、9000 億円を 2%程度で運用すれば、被害者保護対策を半永久的に枯渇しない、という仕組みは低金利の中、破綻してしまっている。

②グループホームは重要な施策の一つであるが、空き家は多く、改修すれば比較的安価でグループホームへの転用も可能なものもあるが、中で働くヘルパーが全く足りておらず、今後の大きな課題である。

③ヘルパー不足の対応策は処遇を改善するしかない、と確信している。

「第2回今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」資料

NPO 法人日本高次脳機能障害友の会

古謝由美

自動車事故による死者数は減少しつつありますが、救命救急医療のおかげで助かる命も増えてきました。

死の縁から復活してきた当事者を見守ることは家族にとって希望にも似た思いで看病をします。

しかしながら命は助かったものの、重い後遺症が現実としてのしかかってきます。高次脳機能障害（児）者、を始め遷延性意識障害者、脊髄損傷者は決して減ってはいません。

私たち高次脳機能障害者は外見上、障害が解りにくく、人間にとって一番大切な脳を損傷することで困難と向き合って一生を過ごすこととなります。

その為、被害者救済対策として高次脳機能障害（児）者の社会復帰に向けて、入院期間も含め様々なリハビリや介護者亡き後など多くの支援が不可欠です。

事故を減らす事は死者数を減らすこと、重度後遺障害者を減らす事へと繋がっていきます。

私たち自動車を運転する者が1人1人安全運転を心がけることが大切ですが、事故発生防止対策として安全走行を目指す車両開発などにも力を入れて頂きたい。また、移動手段として手軽に乗れる自転車による事故も増加傾向にあります。この様に今、身近に起きている交通事故の変化にも対応すべきである。

その為には資源の確保として一般会計からの繰り戻し金も大臣間における合意を確実に更新して頂きたい。

また、被害者救済対策を安定的に実施していくため、繰り戻し金だけではなく、安定した財源の確保に向けて皆で考えていきたいと思えます。

今後の自動車事故対策勘定のあり方に対する意見

令和3年9月30日（木）

NPO法人日本頸髄損傷LifeNet理事長 徳政 宏一

自動車事故による重度後遺障害者、犯罪被害者は長期間の精神的、肉体的に命絶えるまで苦しめられています。これは当事者でないとなかなか理解は出来ません。自動車事故の被害者は、一生涯死ぬまで被害者として生きなければなりません、加齢とともに悪くなる事はあっても良くなる事はありません。

先般、自動車事故被害者救済対策として初めて脊髄損傷者、高次脳機能障害に対してリハビリテーションの充実がまとめられました。この対策も私たち被害者が数年間と言う年月、求め続けてきた結果と言っても過言ではありません。

私たちが生きること、制度を確立する事は日数も年数も皆さんの想像よりも掛かります。リハビリテーションの充実の確保、介護者無き後の問題、65歳になり介護保険となった時にナスバの介護料が支給されなくなる問題、自動車事故被害者が地域で孤立や生活困窮をしない為にも自動車事故被害者の現状や問題点を広くご理解いただき、日本が抱える2040年問題に向けた未来を見た自動車事故被害者救済対策、自動車社会の被害者を一生支える制度設計、精査も含めた更なる検討をしていただきたいと思います。

日本が抱える予算的な問題点はコロナ禍で更に厳しいとは思いますが。6000億円の繰り戻しを基本として、未来に繋ぐために新たな予算を創設、65歳からの高齢自動車事故被害者に対して一生支払える新たな現金給付の仕組みの創設、1人も取り残さない自動車事故被害者対策を作り上げていくには、私たちを取り巻く予算自体の無駄や整理も必要かも知れませんが、賦課金の議論も皆様のお力をお借りしなければ出来ません。今後は更に深い検討を関係各位と一緒に重ね進める事だと私は考えております。

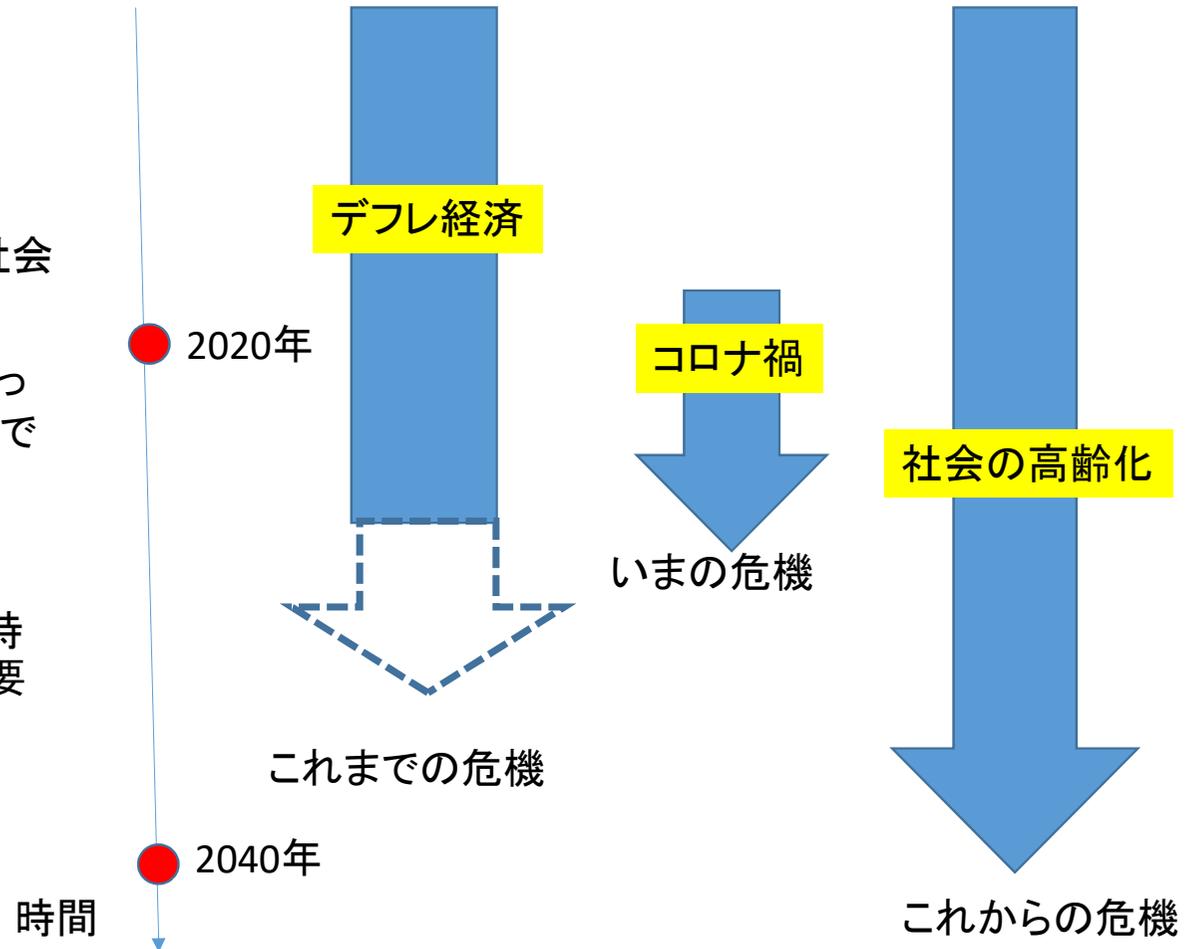
日本の財政状況

佐藤主光(もとひろ)

一橋大学経済学研究科

これからの危機

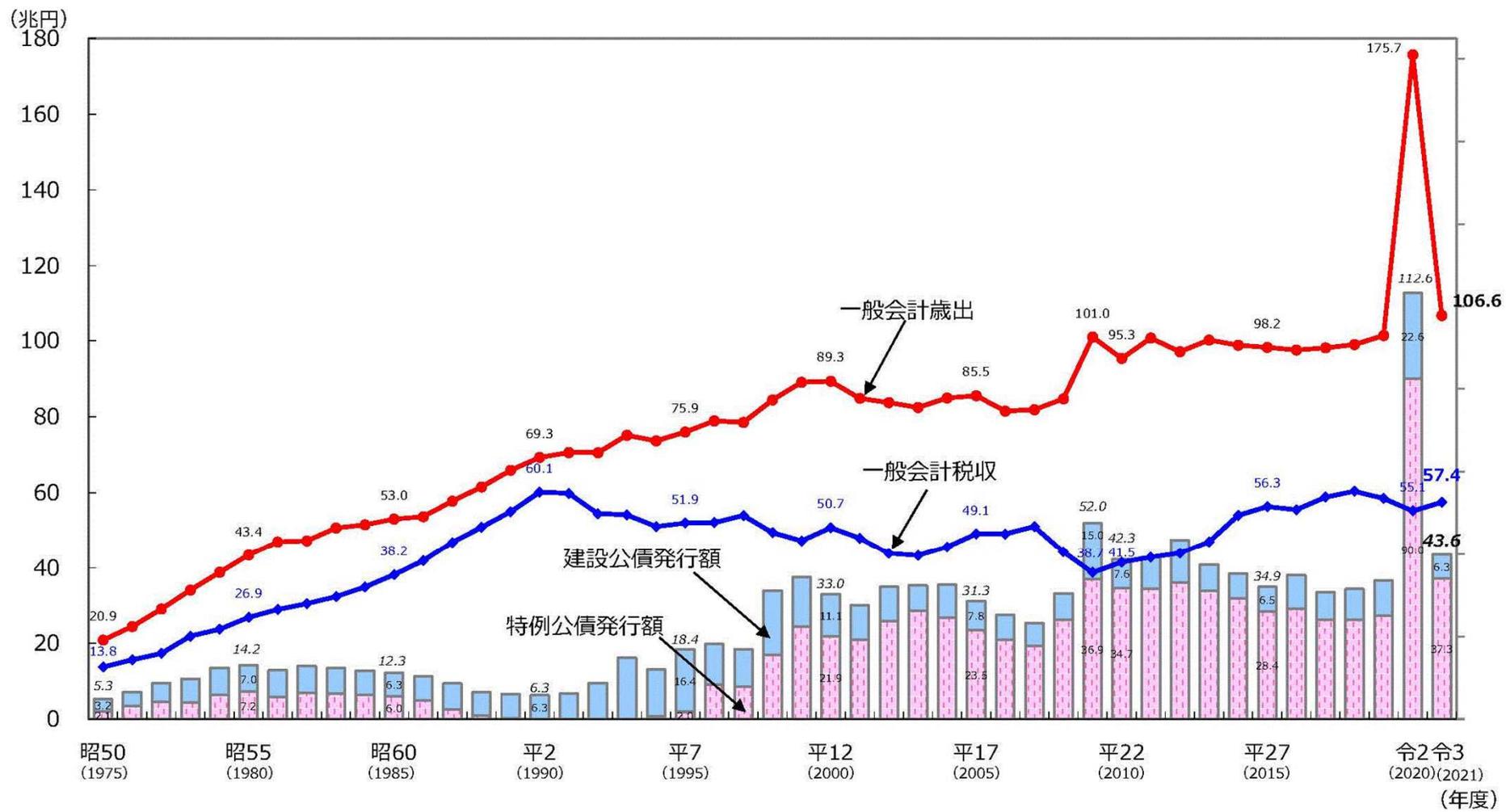
- コロナ禍だけが我が国の危機ではない
- これからの危機＝人口の高齢化による社会保障費の増加・労働力の低迷（低成長）
 - 我が国の今世紀前半の「構造問題」であって、脱デフレ・コロナ克服で解決するわけではない
- 財政が持続可能でなければ社会保障も持続しない……⇒平時の財政健全化が必要
- ✓ 例：社会保障と税の一体改革



【国】新型コロナウイルス感染症対策への財政措置（令和2年度補正予算）

1 令和2年度補正予算(第1号)(令和2年4月30日)	25兆6,914億円
1. 新型コロナウイルス感染症緊急経済対策関係経費	25兆5,655億円
(1)感染拡大防止策と医療提供体制の整備及び治療薬の開発	1兆8,097億円
(2)雇用の維持と事業の継続	19兆4,905億円
(3)次の段階としての官民を挙げた経済活動の回復	1兆8,482億円
(4)強靱な経済構造の構築	9,172億円
(5)今後への備え	1兆5,000億円
2. 国債整理基金特別会計へ繰入	1,259億円
2 令和2年度補正予算(第2号)(令和2年6月12日)	31兆9,114億円
1. 新型コロナウイルス感染症対策関係経費	31兆8,171億円
(1)雇用調整助成金の拡充等	4,519億円
(2)資金繰り対応の強化	11兆6,390億円
(3)家賃支援給付金の創設	2兆 242億円
(4)医療提供体制等の強化	2兆9,892億円
(5)その他の支援	4兆7,127億円
(6)新型コロナウイルス感染症対策予備費	10兆 円
2. 国債整理基金特別会計へ繰入(利払費等)	963億円
3. 既定経費の減額(議員歳費)	▲20億円
3 令和2年度補正予算(第3号)(令和3年1月28日)	15兆4,271億円
1. 新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止策	4兆3,581億円
(1)医療提供体制の確保と医療機関等への支援	1兆6,447億円
(2)検査体制の充実、ワクチン接種体制等の整備	8,204億円
(3)知見に基づく感染防止対策の徹底	1兆7,487億円
(4)感染症の収束に向けた国際協力	1,444億円
2. ポストコロナに向けた経済構造の転換・好循環の実現	11兆6,766億円
(1)デジタル改革・グリーン社会の実現	2兆8,256億円
(2)経済構造の転換・イノベーション等による生産性向上	2兆3,959億円
(3)地域・社会・雇用における民需主導の好循環の実現	6兆4,551億円
3. 防災・減災、国土強靱化の推進など安全・安心の確保	3兆1,414億円
(1)防災・減災、国土強靱化の推進	2兆 936億円
(2)自然災害からの復旧・復興の加速	6,337億円
(3)国民の安全・安心の確保	4,141億円
4. その他経費	252億円
5. 地方交付税交付金	4,221億円
6. 既定経費の減額	▲4兆1,963億円

一般会計税収、歳出総額及び公債発行額の推移



出所:財務省

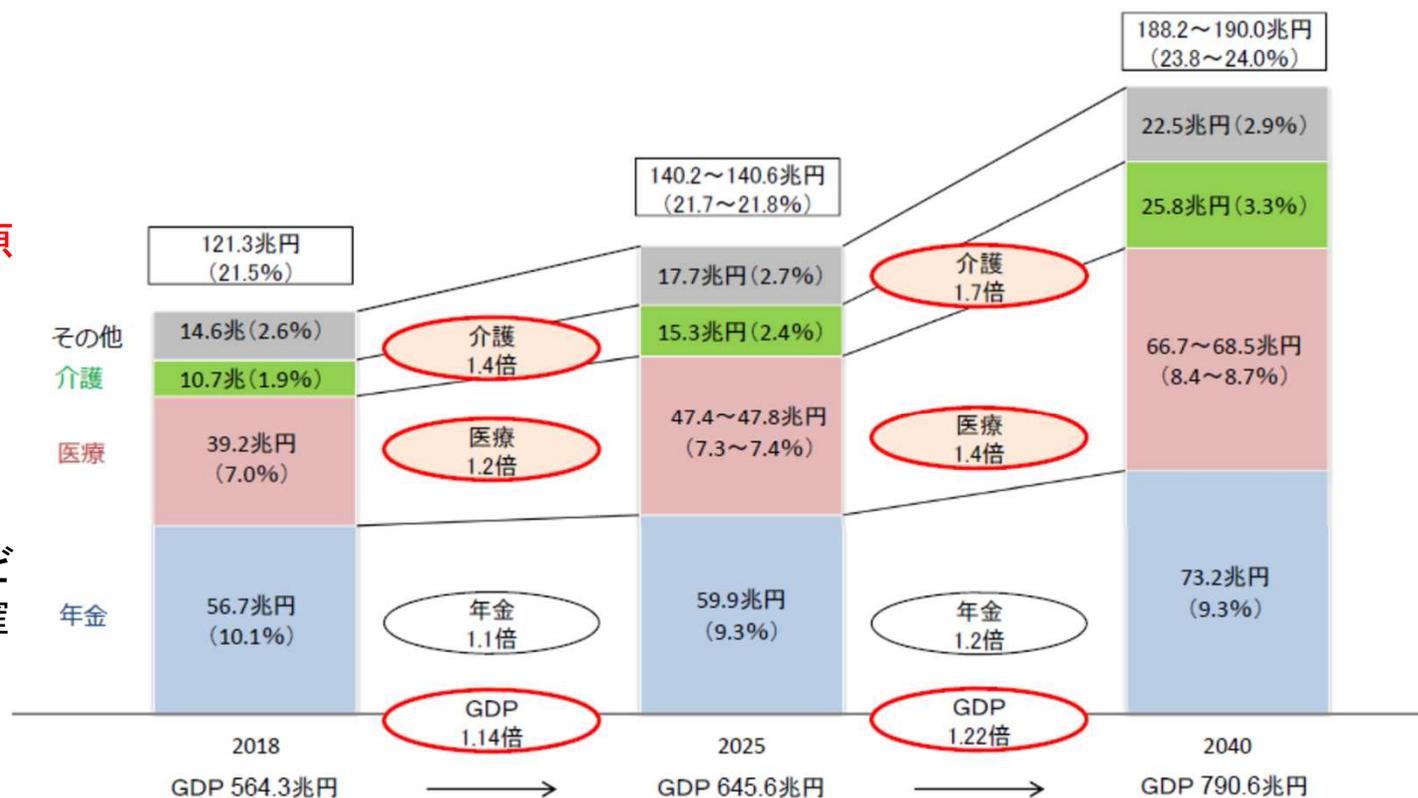
消費税を巡る誤解

- 「原因」と「結果」の混同

□ 誤解＝消費税増税は景気後退の「原因」・・・

□ 実際＝消費税増税は社会保障費の増加・財政悪化の「結果」

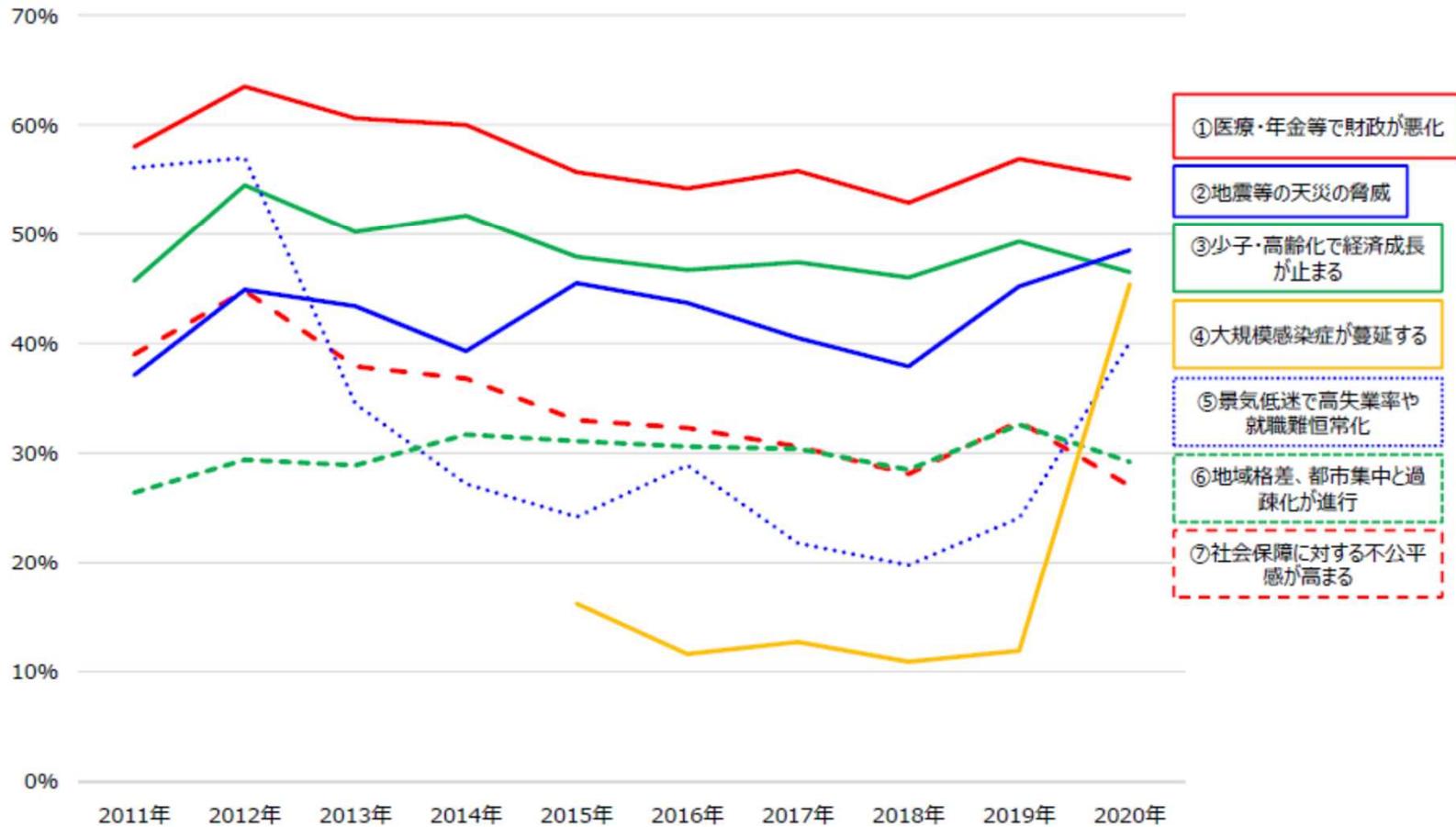
- 問われるのは高齢化社会においてどのように社会保障給付等の財源を確保する、給付等を抑えるか？



出所: 内閣府

	原因	結果
通念	消費税増税	景気後退
実際	社会保障費増・財政悪化	消費税増税

日本の社会不安

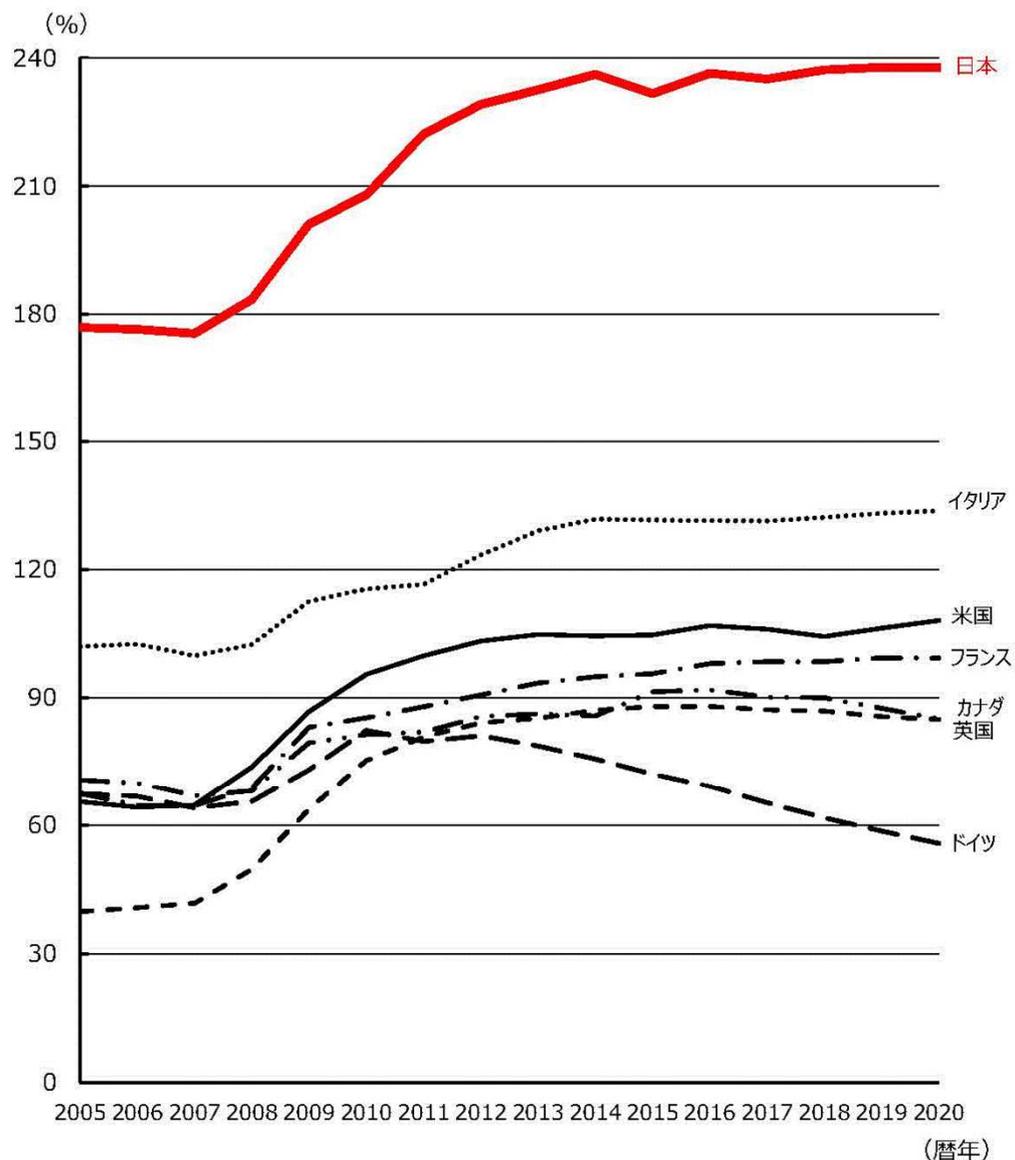


(出所) 三菱総合研究所「目指すポストコロナ社会への提言—自律分散・協調による「レジリエントで持続可能な社会」の実現に向けて—」(2020年10月)より作成
 (注) 20代～60代の男女約30,000人のうち、日本の社会不安として当てはまると選択した者の割合。

債務残高の国際比較(対GDP比)

暦年	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
日本	176.8	176.4	175.4	183.4	201.0	207.9	222.1	229.0
米国	65.4	64.2	64.6	73.7	86.7	95.4	99.7	103.2
英国	39.8	40.7	41.7	49.7	63.7	75.2	80.8	84.1
ドイツ	67.4	66.7	64.0	65.5	73.0	82.3	79.7	81.1
フランス	67.4	64.6	64.5	68.8	83.0	85.3	87.8	90.6
イタリア	101.9	102.6	99.8	102.4	112.5	115.4	116.5	123.4
カナダ	70.6	69.9	66.9	68.0	79.4	81.3	81.9	85.5

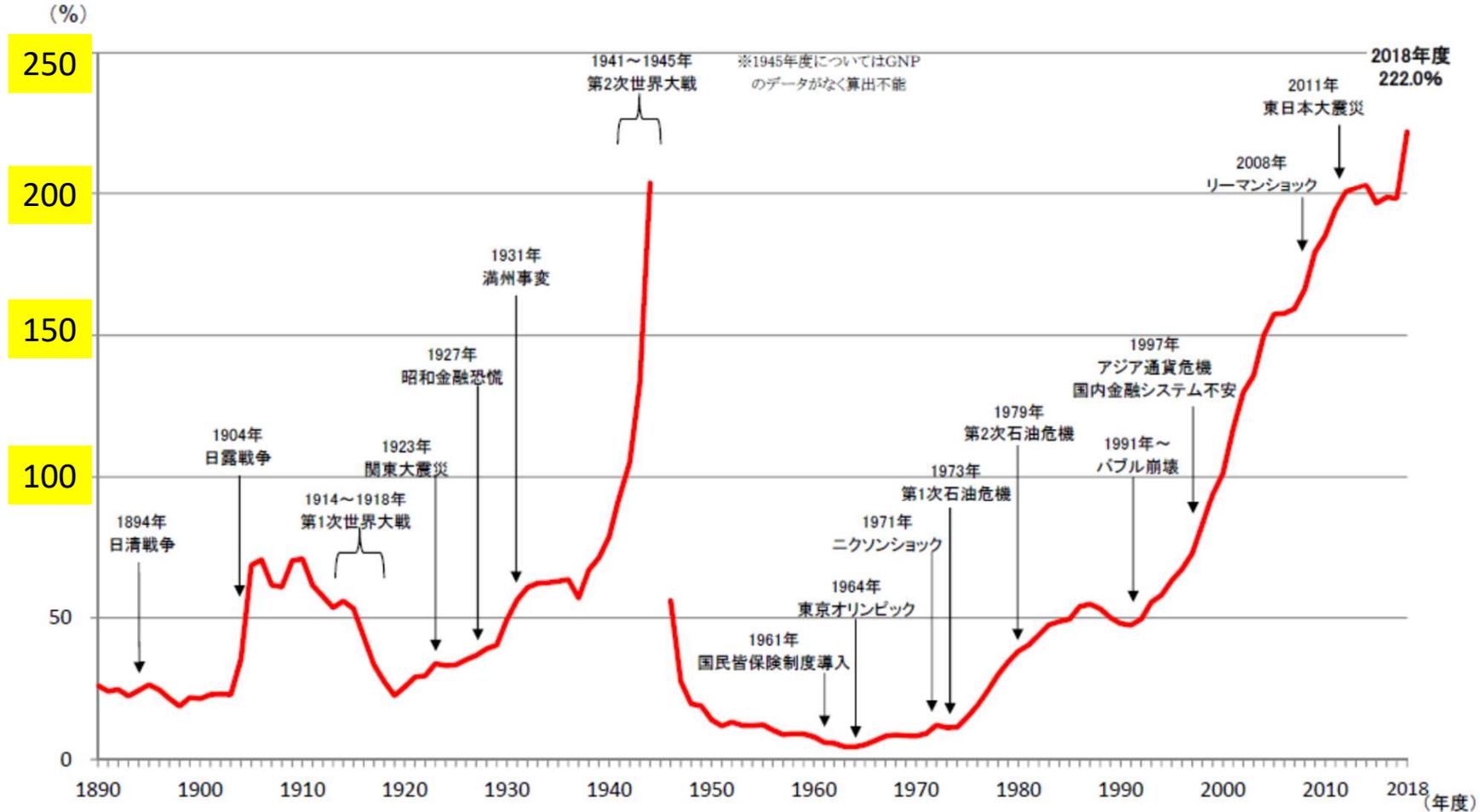
暦年	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
日本	232.5	236.1	231.6	236.3	235.0	237.1	237.7	237.6
米国	104.8	104.4	104.7	106.8	106.0	104.3	106.2	108.0
英国	85.2	87.0	87.9	87.9	87.1	86.8	85.6	84.8
ドイツ	78.6	75.6	72.0	69.1	65.2	61.7	58.6	55.7
フランス	93.4	94.9	95.6	98.0	98.4	98.4	99.3	99.2
イタリア	129.0	131.8	131.6	131.4	131.4	132.2	133.2	133.7
カナダ	86.2	85.7	91.3	91.8	90.1	89.9	87.5	85.0



出所:財務省

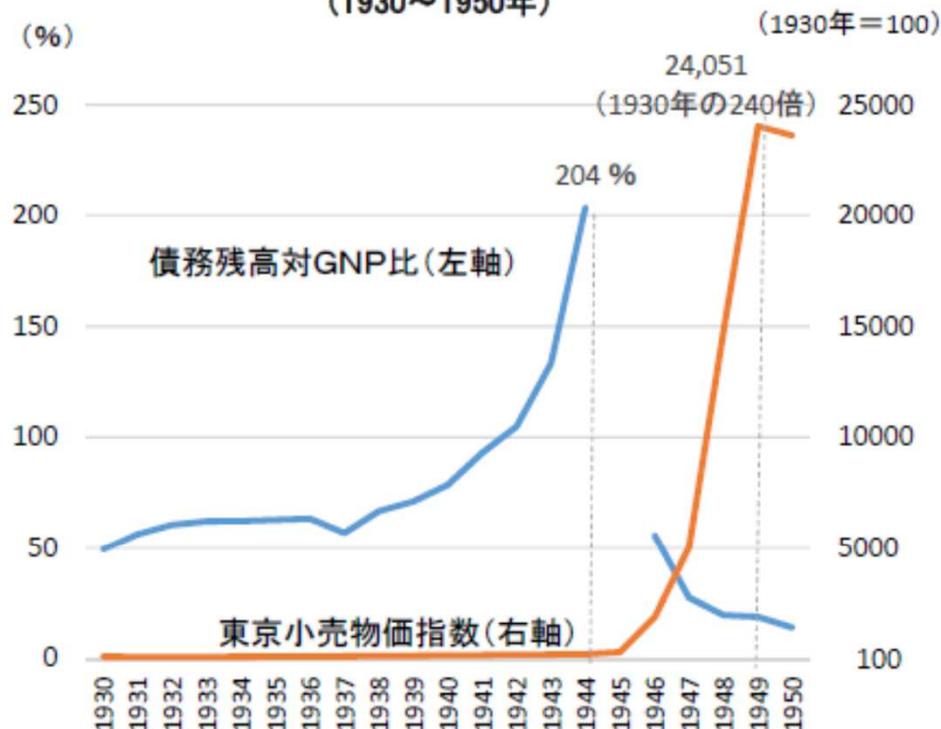
戦前からの債務残高の推移

% of GDP



出所: 財政制度等審議会

<国の債務残高対GNP比と東京小売物価指数> (1930~1950年)



(注1) 政府債務残高は、「国債及び借入金現在高」の年度末の値(『国債統計年報』等による)。
(注2) 1945年度についてはGNPのデータがなく債務残高対GNP比が算出不能。

<預金封鎖・新円切替>

- 全金融機関の預貯金を封鎖し、引出しを原則的に禁止。生活費や事業資金について一定額のみ引出しを承認。
- 日銀券を「旧券」として強制通用力を喪失させ、流通中の旧券を預貯金等に受け入れ、既存の預金とともに封鎖。「新券」を発行し、新円による預金引出しを認める。

<財政再建計画>

- 「財産税」: 通常生活に必要な家具等を除く個人資産(預貯金、株式等の金融資産及び宅地、家屋等の不動産)に対して、一回限りの特別課税。
- 「戦時補償特別税」: 戦争遂行のために調達した物品等の軍や政府に対する戦時補償請求権に対して100%課税を行うことで、戦時補償の支払いを打ち切り。

(参考) 財産税及び戦時補償特別税による収入は5年間累計で約487億円(昭和21年時点: 一般会計税収約264億円、個人及び法人企業の金融資産は約3,806億円)。

<ハイパーインフレーションの影響>

- 「預金封鎖が父を変えてしまった」。漁師の父親は酒もたばこもやらず、こつこつ貯金し続け、「戦争が終わったら、家を建てて暮らそう」と言っていた。だが、預金封鎖で財産のほぼすべてを失った。やけを起こした父は海に出なくなり、酒浸りに。家族に暴力も振るった。イネ(娘)は栄養失調で左目の視力を失い、二人の弟は餓死した。
- 愛知県の松坂屋名古屋店は商品も少なく、物々交換所に様変わりした。インフレで物価は高く、必要な物を交換で入手できる場として重宝された。着物を持ってきて食料を欲しがるといけば、鍋釜を探す人もあった。同店従業員が交換を仲介し手数料を得た。

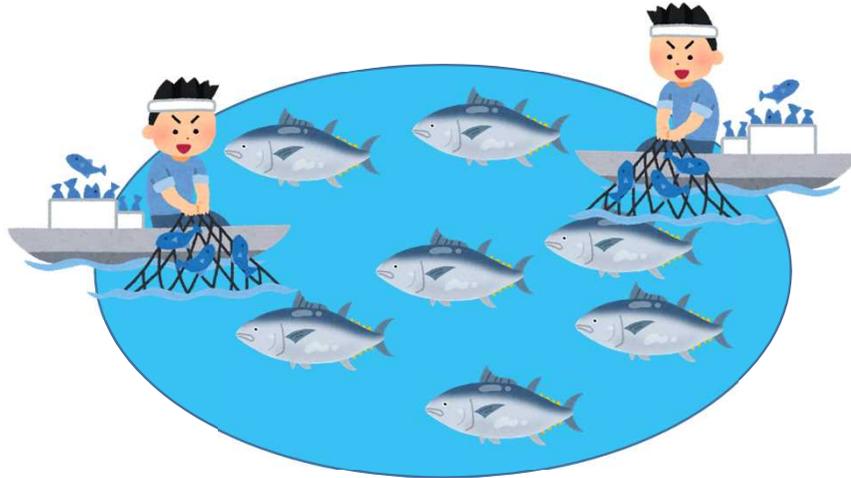
(出典)『人びとの戦後経済秘史』(東京新聞・中日新聞経済部 編 2016年)

財政制度等審議会建議(2018年)

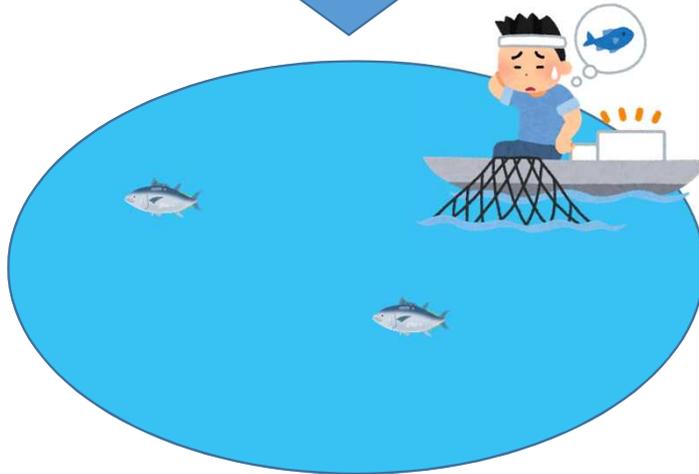
- 地球温暖化を含む環境問題について、所有権が存在せず、多数の主体がアクセス可能な資源が過剰に利用され枯渇するという「共有地の悲劇」が指摘されることがあるが、**財政にもまた「共有地の悲劇」が当てはまる。**
- 現在の世代が「共有地」のように財政資源に安易に依存し、それを自分たちのために費消してしまえば、将来の世代はそのツケを負わされ、財政資源は枯渇してしまう。悲劇の主人公は将来の世代であり、現在の世代は将来の世代に責任を負っているのである。
- 現実には保険料より公費への依存が増しており、しかも本来税財源により賄われるべき公費の財源について、特例公債を通じて将来世代へ負担が先送られているため、受益と負担の対応関係が断ち切られている。
- **負担の水準の変化をシグナルと捉えて受益の水準をチェックする牽制作用**を期待できないまま、給付(受益)の増嵩が続いており、我が国財政の悪化の最大の要因となっている

「共有地の悲劇」のイメージ図

環境問題における「共有地の悲劇」



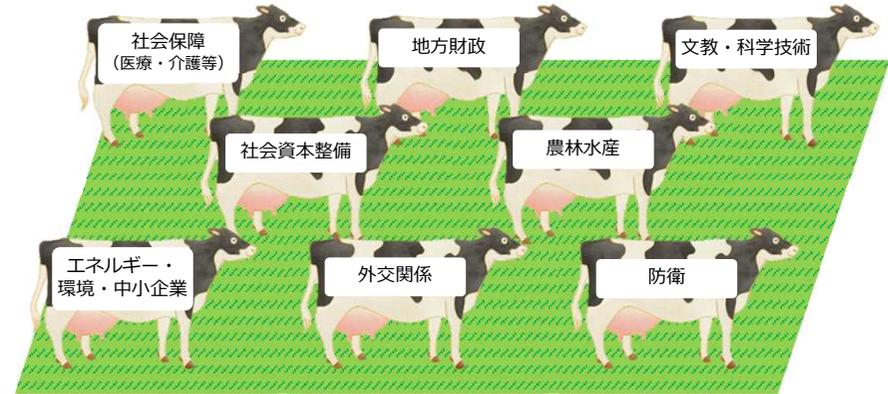
<資源の過剰な利用>



<資源の枯渇>

財政問題における「共有地の悲劇」

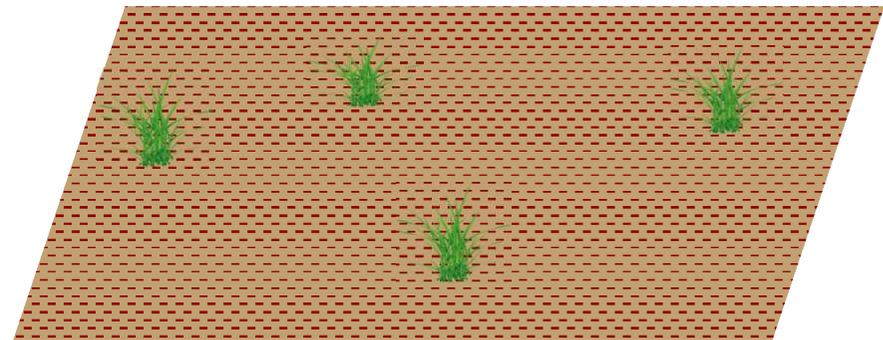
<現在の世代>



<財政資源の過剰な利用>



<将来の世代>



<財政資源の枯渇>

最近の交通事故例と 継続した安全技術評価の必要性

東京都市大学 工学部 教授
榎 徹雄

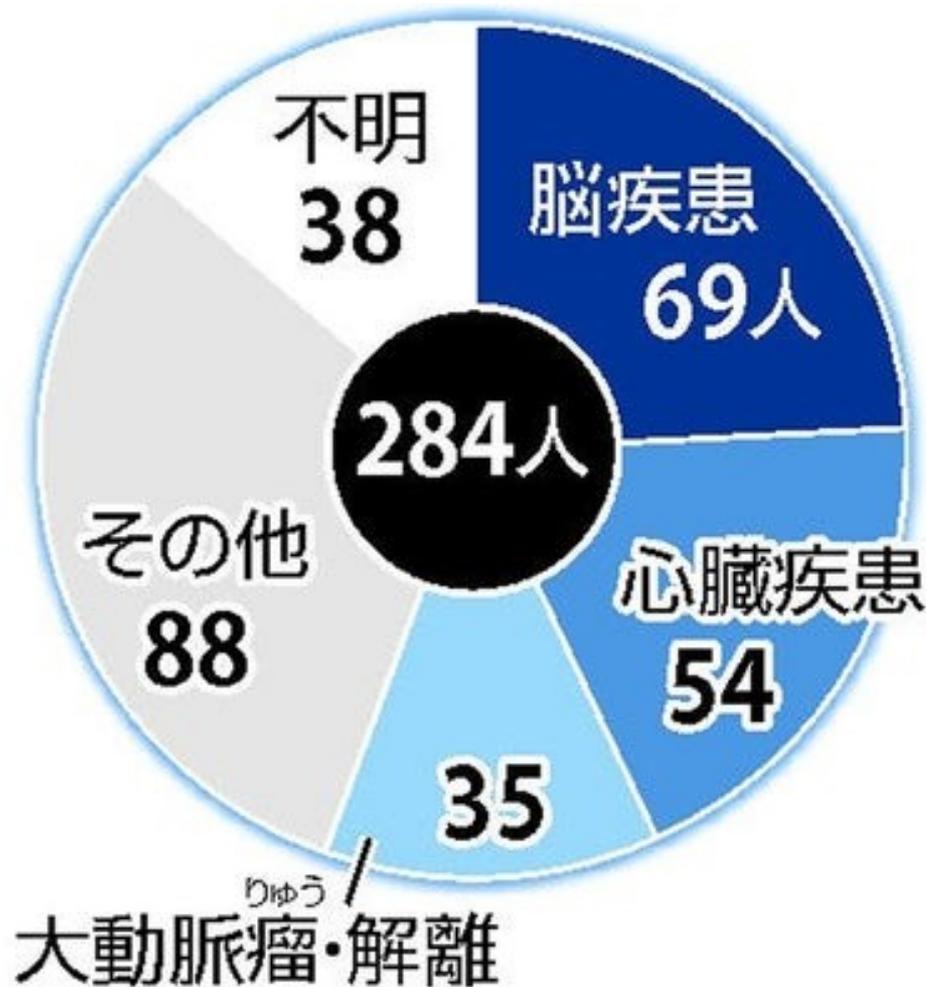
9月初旬の事故；タクシー6人死傷事故 運転手は「くも膜下出血」

事故の直前まで、
運転手は正常に認知、判断、運転できているのか？



<https://news.yahoo.co.jp/articles/c6d8b456434a128c25ac4ba43f661722c2113e4f/images/000>
<https://www.asahi.com/articles/photo/AS20210911001624.html>

❏ 病気で事故を起こすなど
したタクシー運転手



※2015～19年。
国土交通省の資料から

～意識障害事故 剖検例1 (参考文献参照)～

事故状況

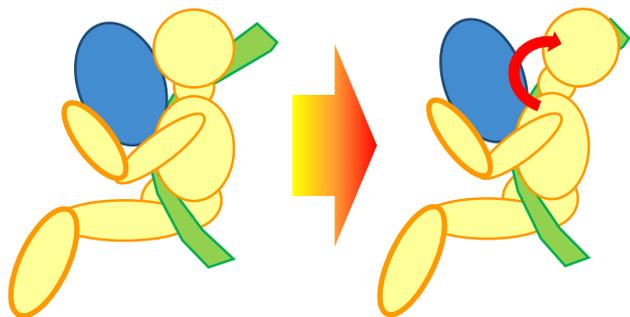
剖検個人データのため、配布資料では削除しております。当日、多少マスキングした写真などを使用して、ご説明いたします。

死因

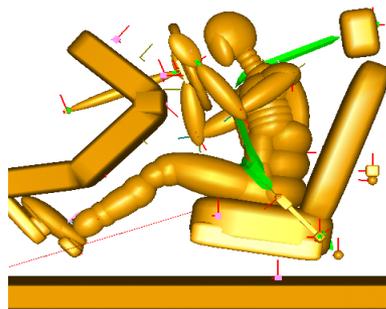
エアバッグによる顔面打撲に基づく
頭蓋内損傷

解析結果 ～剖検例1～ (参考文献参照)

推測される挙動



推測される初期姿勢



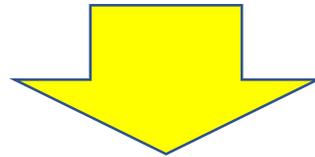
上体角度	前後[deg]	20
	左右[deg]	右20
	捻転[deg]	左20
シートポジション	ニュートラル	

挙動解析結果



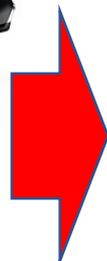
新技術で意識消失を認識可能

交通事故時に既に意識消失*している場合がある
(*死亡を含む)



事故再現で事故直前の乗員姿勢の明確化が可能
(インナーセンシングなどにより
ドライバーの状態を検知可能となる)

自動運転車レベル3の価格 (一部の自動車専用道路のみ)



ホンダ
レジェンドEX
7,249,000円

同グレードで
レベル3対応の価格
11,000,000円

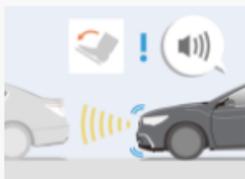
<https://www.honda.co.jp/hondasensing-elite/system/index.html>

さまざまな視点で運転を支援する、Honda SENSINGの機能。



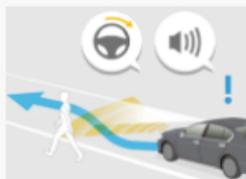
車両や歩行者との衝突回避を支援。

衝突軽減ブレーキ (CMBS)



不注意による急発進を防止し注意を喚起。

誤発進抑制機能



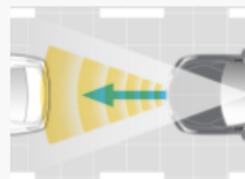
歩行者との衝突回避を支援。

歩行者事故低減ステアリング



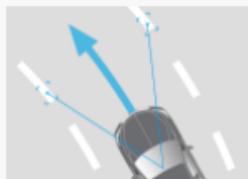
車線を検知し、はみ出さないように支援。

路外逸脱抑制機能



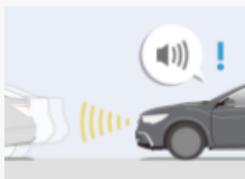
適切な車間距離を保ち、運転負担を軽減。

渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール (ACC)



車線内を走行できるようにステアリング操作を支援。

車線維持支援システム (LKAS)



停車時に、先行車が発進したことをお知らせ。

先行車発進お知らせ機能



標識の見落とし防止を図り、安全運転を支援。

標識認識機能



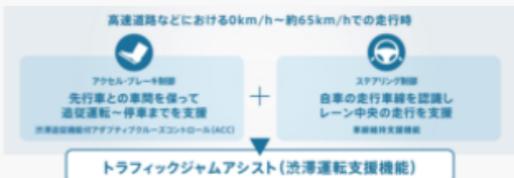
先行車や対向車を検知し、ハイ/ロービームを自動で切り替え。

オートハイビーム



高速道路などでの渋滞時、アクセル、ブレーキ、ステアリング操作を支援。

トラフィックジャムアシスト (渋滞運転支援機能)



ベースグレードの
ホンダセンシング**運転支援**
システム
7,249,000円

レベル 3 に必要な多数のセンサーが価格差



ライダーセンサー	5 台
レーダーセンサー	5 台
フロントカメラ	2 台
ソナーセンサー	1 2 台



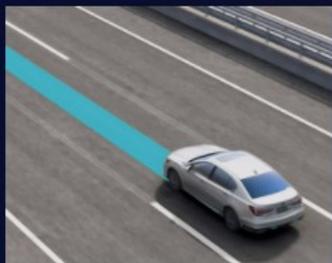
室内側の乗員状態把握カメラ

運転者の状態による自動停止（ビデオ）

下記URLのビデオで確認できます。

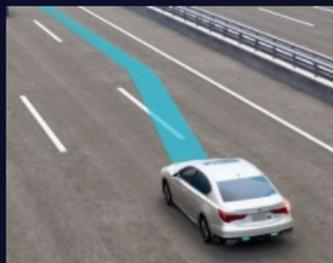
[blob:https://www.honda.co.jp/d4317b84-282c-4b50-a93f-20340a6661f6](https://www.honda.co.jp/d4317b84-282c-4b50-a93f-20340a6661f6)

意識消失した場合に、路側帯に停止可能



ステアリングから手を離したハンズオフ状態での車線維持、定速走行、追従走行を支援。

ハンズオフ機能付車線内運転支援機能



ウインカーを操作すれば、ハンズオフのままシステムが車線変更を支援。

ハンズオフ機能付車線変更支援機能

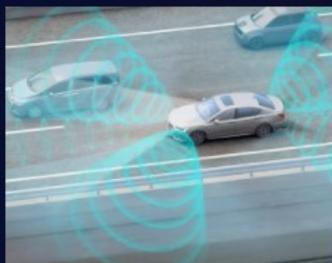
■車線変更する前に必ず車線変更先の状況を含めた周囲の状況を確認してください。



システムが状況を判断し、ハンズオフのままシステムがウインカーの操作から車線変更や追い越しを支援。

ハンズオフ機能付高度車線変更支援機能

■車線変更する前に必ず車線変更先の状況を含めた周囲の状況を確認してください。



高速道路渋滞時、システムが周辺の監視をはじめ運転操作を行い、ハンズオフに加え、ナビ画面での動画視聴、ナビの目的地設定などが可能に。

トラフィックジャムパイロット（渋滞運転機能）

条件付自動運転機能（限定領域）

■システムから操作要求があった場合には、運転者が運転操作を行う必要があります。



システムからの操作要求に応じ続けない場合、周囲に警告を行いながら、減速や路肩寄せ^{*}、停車を支援。

^{*}路肩がある場合、状況により車線変更せずに停車することがあります。

緊急時停車支援機能



一部の高速道路では
ドライバーの状況を判断して
路側帯に停車できる

正常な運転ができていない同様な事故例

持病として「てんかん」

- ・ 祇園事故

大人 7名死亡

- ・ 栃木鹿沼 クレーン車事故

児童 6名死亡

居眠り

- ・ 関越自動車 バス事故

大人 7名死亡

飲酒

- ・ 八街 トラック事故

児童 5名



https://www.jiji.com/jc/d4?p=kca223&d=d4_soc

https://www.jiji.com/jc/d4?p=kba429&d=d4_acs

<https://www.chibanippo.co.jp/news/national/806892>

まとめ

- 医工連携により交通事故発生メカニズムが徐々に明確化されている
- 例えば、交通事故で死亡していた運転手は脳や心臓の疾患により事故直前に意識消失していた可能性が疑われる
- 自動運転車レベル3では一部の自動車専用道路で意識消失時の対応が可能となっている
- 一般道ではより多面的な事故実態が存在し、従来以上に新規に開発された高度先進安全技術をより公平で正しく、より多面的に評価することが今後益々重要となる

参考文献

健康起因事故の背景について

Hitosugi M, et al: Main factors causing health-related vehicle collisions and incidents in Japanese taxi drivers. Romanian Journal of Legal Medicine, 23: 83-86, 2015

職業運転者における実態と予防対策について

・一杉正仁, ほか: タクシー運転者における健康起因事故の予防対策についての実態調査-運転者と事業所の対応について-. 日交通科会誌, 15 (2) : 50-57, 2015.

・ Baba M, Hitosugi M: Influence of workplace environment, working conditions and health status of taxi drivers on vehicle collisions or near-miss events. Ind Health, 57(4): 530-536, 2019. ・ Miyama G, Hitosugi M: Risk Factors for Collisions and Near-Miss Incidents Caused by Drowsy Bus Drivers. Int J Environ Res Public Health, 17(12): 4370, 2020.

自動車技術に絡めた運転中の病気発症と予防について

・安川 淳, 一杉正仁, 榎 徹雄, 櫻井俊彰, 堺 英男: 剖検例に基づく自動車運転姿勢再現の試み、運転中の意識消失の可能性を考える. 日交科協会誌, 11 (2): 25-31, 2011.

・河内茂紀, 安川 淳, 一杉正仁, 榎 徹雄, 櫻井俊彰: 意識消失時の自動車運転姿勢再現による事故予防対策について. 日職災医会誌, 61: 144-147, 2013

・瀬越由佳, 一杉正仁, ほか: 自動車運転中の体調急変と通報システム-死亡例解析結果からの提言-. 日交通科会誌, 15 (3) : 52-57, 2015

・一杉正仁, ほか: 運転者の体調変化による事故に関する効果的予防対策の提言. 日交通科会誌, 15 (3) : 58-62, 2015

・一杉正仁: 体調変化に起因した事故の現状と予防対策. 自動車技術, 70 (3) : 18-24, 2016.

・一杉正仁: 疾病と自動車運転-体調起因性事故を予防するために-. 自動車技術, 71(12): 84-89, 2017