

令和3年度 今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会

令和3年6月4日

【高梨課長補佐】 委員の皆様方、定刻になりましたので、開会に先立ちまして御説明をさせていただきます。ウェブ会議開催に当たっての注意点でございます。まず、傍聴者の方は、カメラ動画を常時オフ設定をお願いいたします。委員の方々並びにオブザーバーの方は、カメラ動画をオンにしてください。それから、マイクの設定につきましては、皆様、発言時以外はミュート設定をお願いいたします。発言される際には、チャットにて、その旨を通知いただければ、藤田座長、もしくは事務局のほうから指名いたしますので、所属と御氏名を名のっていただいた上で御発言ください。また、終了時には、以上である旨御発言いただけますと助かります。

それでは、ただいまから、令和3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、御多忙中にもかかわらず、御出席いただきまして、誠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高梨と申します。本日の議事進行につきまして、後ほど藤田座長をお願いするまでの間、私が務めさせていただきます。

初めに、当懇談会は、公開することとしており、本日も報道関係者の方のみに傍聴いただいております。

続きまして、今回新たに委員になられた方を御紹介させていただきます。

一般社団法人日本自動車会議所保険特別委員長、赤間委員でございます。

それから、全国共済農業協同組合連合会常務理事、近藤委員でございます。

加えて、一般社団法人日本損害保険協会自賠責保険特別委員会委員長、川口委員も新たに御就任されておられますが、本日は、御都合により御欠席のため、宇田川様、太田様が代理出席されておられます。

それでは、この後、藤田座長に御挨拶をいただきまして、以後の議事進行についても藤田座長をお願いしたいと思います。藤田座長、よろしく願いいたします。

【藤田座長】 どうもありがとうございます。懇談会の座長を務めます藤田です。どうぞよろしく願いいたします。

昭和30年の自動車損害賠償保障法の制定以来、自賠責保険の運用、政府保障事業や保険料の運用益を原資とする被害者救済制度の施策の実施などにより、自賠法の第一の目的である自動車事故被害者の保護が図られてまいりました。近年、交通事故死者数は着実に減少している一方で、引き続き多くの方々が交通事故による被害を受けております。社会状況の変化や技術の発達といった時代の流れを踏まえつつ、自動車損害賠償保障制度をよりよいものとしていくことが我々に課せられた大きな使命であると認識しております。

本日の懇談会では、国土交通省及び独立行政法人自動車事故対策機構から、それぞれの取組について説明いただくことになっております。委員の皆様におかれましては、それぞれのお立場から活発な御議論をいただきたいと思っております。

最後に、本日の会議が円滑に進行できますよう、皆様の御協力をお願いいたしまして、簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。

それでは、早速、本日の議題に入らせていただきます。

まず、議題1につきまして、事務局から資料1の説明をお願いします。

なお、資料1に関する御質問やその他の御意見等につきましては事務局の説明が全部終了した後に時間を設けたいと考えておりますので、御協力のほど、どうかよろしく願いいたします。

それでは、事務局、どうぞよろしく願いいたします。

【長谷参事官】 保障制度参事官の長谷でございます。まず、資料1の説明を途中までさせていただきます。昨年から進捗等ございましたところを中心に説明をさせていただきます。

4ページを御覧いただけますでしょうか。

交通事故死者数、重度後遺障害者数、介護料受給資格者数の推移でございますけれども、死者数は減少傾向にございますが、重度後遺障害者につきましては、おおむね横ばいという状況でございます。また、NASVAが出している介護料の受給資格者数でございますけれども、微増という状況になっているところでございます。

続きまして、5ページを御覧いただきますと、高齢運転者に係る交通事故の現状でございますけれども、保有者数は微増ですが、死亡件数は微減というような状況を御覧いただけるかと思っております。また、75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数及び構成比も微減というような状況を御覧いただけるかと思っております。

続きまして、2.の一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しの関係でございます。

おめくりいただきまして、7ページは全体の制度概要でございまして、これは例年つけさせていただいているものでございますので、後ほど参照していただければと思う次第でございます。

8ページを御覧いただけますでしょうか。

一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しというところでございます。

上の3つ目の丸でございませけれども、令和3年度予算におきまして、4年連続の繰戻しを計上しまして、繰戻し額は47億円に増額しております。これによりまして、積立金の取崩し額は約77億円に縮減しております。また、令和2年度の第三次補正予算におきましても、8億円の繰戻しを実施しているところでございます。

あわせて、後ほど御説明いたしますが、自動車事故被害者救済事業等を充実させていたでているところでございます。

今年度、大臣間合意の更新の時期に当たります。また、引き続き、皆様の御支援をいただきながら、繰戻しの増額と積立金の取崩し額の着実な縮減を図っていきたくと考えている次第でございます。

続きまして、3.運用益事業でございます。10ページを御覧いただけますでしょうか。

自動車事故対策勘定において実施する支援事業の概要でございます。

ご説明させていただいた介護料の支給のほか、訪問支援の実施、短期入院・入所協力事業の実施とございますけれども、病院・施設の指定状況ですが、協力病院の205か所、協力施設も136か所と昨年に比べまして微増という状況でございます。

続きまして、11ページです。

令和2年度の一貫症例研究型委託病床の拡充ということで、最後、追加させていただいております。続きまして、12ページを御覧いただけますでしょうか。

民間運用益事業の関係でございます。

運用益事業につきましては、保険金の支払いのみでは救われない自動車事故被害者が存在するなど課題に対して自動車保険運用益事業を実施しまして、被害者救済、事故発生防止を図っているところでございます。

民間運用益事業の考え方という2つ目のところでございますけれども、国におきましては、自動車事故対策勘定の積立金を基に、全国一律に提供されるべき被害者への給付、事業者への安全指導等、直接的な事業を実施しております。

民間においては、自賠責保険事業から生じた運用益の一部を基に、国の取組を補完・促

進するもの、または呼び水となる先駆的事业や水準向上に資する事业を実施しております。

こうした民間運用益事业の決定プロセスでございますけれども、損保協会、JA共済連がそれぞれ第三者委員会の審議を経て、事业を決定されております。また、この懇談会でも御説明いただいておりますし、また、各団体のホームページでも事业内容を公表されておられます。

続きまして、13ページを御覧いただけますでしょうか。

国の運用益事业、民間保険会社の運用益事业、JA共済連の運用益事业、それぞれの事业の例をつけさせていただきます。

国の運用益事业につきましては、後ほど説明させていただきますが、全体の合計額を御覧いただきますと、国が微増、損保協会、JA共済連は微減という形で、全体としては約175億円と、微増というような状況になっています。

続きまして、4. 被害者救済施策でございます。

15ページを御覧いただけますでしょうか。

令和3年度における自動車事故被害者救済事业の充実ですが、大きく3点ございます。

1つ目が、小規模な委託病床の拡充ですが、これまで全国に4か所の療護センター、7か所の療護施設機能委託病床を設置・運営しているところでございますけれども、令和3年度予算におきましては、関東地方の療護施設におきまして、相当数の入院待機が発生しており、関東地方に小規模な委託病床を設置ということでございます。

ポイントの2つ目でございます。感染症対策の徹底でございますけれども、令和3年度予算におきましては、在宅での介護、短期入院・入所における新型コロナウイルス感染症をはじめとした感染症対策に万全を期するため、支給・補助品目の拡充を実施しております。介護料の支給におきましては、消毒液等を支給対象費目に追加しております。また、短期入院・入所におきましては、換気設備などを補助対象品目に追加をしております。

ポイントの3つ目、介護者なき後の対策の充実でございます。

令和3年度予算における取組ですが、介護者なき後の受皿として障害者支援施設・グループホーム等がなり得ますが、喀痰吸引等を必要とする方への夜間を含めた対応が可能なところが限定的となっておりますので、喀痰吸引などへの対応力の向上等を図るため、看護職員等を人材雇用費等に係る補助の対象に追加させていただきます。

続きまして、16ページを御覧いただけますでしょうか。

これまでは被害者団体の皆様との意見交換につきまして御説明をさせていただきます。

ましたが、現在、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昨年8月より設置し、検討を進めております。効果的、かつ、きめ細かい被害者救済対策のあり方を、様々な分野の有識者の皆様、また、被害者団体の皆様の意見を生かしつつ検討を進めているところでございます。

大きく4点、検討課題を挙げさせていただいております、検討会のメンバーにつきましては、右側に記載しております。

検討課題とそれぞれの検討状況につきましては、17ページを御覧ください。

この4つの柱につきまして検討を進めております。第2回までの議論を踏まえた現在の検討状況ですが、療護施設の充実につきましては、先ほどの関東地方の関係のほか、療護施設全体における空床の発生状況を踏まえた療護施設のあり方の整理、また老朽化対策ということで、それぞれ右にありますような方法でサービスの充実に重きを置くということ、最も経済的かつ合理的な方法による老朽化対策を実施するような形での検討を進めております。

次に、リハビリの関係ですが、脊髄損傷の皆様が、回復期の後、中長期間入院してリハビリを受けられる病院の確保に努めるべきではないかということで、そうした方を受け入れる病院の選定支援ができないかというもの、また、維持期・慢性期において十分なリハビリを受けられる場が少ないという声がございますので、協力病院を選定しまして重点的に支援をすることや、情報提供の強化を検討しております。

また、高次脳機能障害者の皆様の自立訓練の支援につきましては、先進的な自立訓練を提供している事業者を試行的に支援し、効果的な支援策が検討できないか考えております。

介護者なき後への備えでございますが、高齢化等を踏まえて、「生活の場」の確保をさらに進めるべきではないか。また、介護者なき後に至る前から、地域でネットワークの構築がつかれないかということに関しまして、現行施策を見直し、また、自治体等とのつながりの強化の検討を進めたいというところでございます。

事故直後の支援でございますけれども、被害者の皆様の精神的なケアを図るとともに、情報提供の充実を図るべきということにつきまして、そのような方向で検討を進めていきたいと考えております。

【石田課長】 続きまして、事業用自動車、バス、タクシー、トラックの事故防止対策について御説明をさせていただきます。自動車局の安全政策課、石田でございます。よろしく申し上げます。

それでは、1枚めくっていただいて、私のほうからは、まず、どういう取組を今までやってきたのかということと、今後、何をやるかということを中心に御紹介させていただければと思いますが、バス、タクシー、トラックの安全対策につきましては、総合安全プランというものを立ててございます。標題等にご覧いただけますが、昨年度まで2020という計画で進めてまいりました。

簡単に言うと、10年で、死者、事故を半減させようという目標を立てて、様々な取組を、行政だけではなく、運送業界にも協力いただきながら実施してきたというところでございます。

1枚めくっていただいて、これが事故の状況でございます。先ほどの黒いほうの交通事故全体の状況は長谷参事官から説明させていただきましたが、事業用について、赤いラインでございますが、これは傾きはちょっと違って見えますが、実際、大体10年で半減というのは同じトレンドでございます。自家用、事業用、同じトレンドで推移してございます。

右側を見ていただくと、トラック、バス、タクシーの個別の状況でございます。グラフのところの右上に点線で囲ってございますが、これがプランの目標値でございます。トラック1万2,500件以下、タクシー9,500件以下、バスは1,100件以下にしようということでございました。トラックは僅かに及ばなかったんですが、2020のところを見ていただくと、タクシーでいえば7,459、バスで言えば813に95を足して908ということで、この目標は達成できたというところでございますが、ただ、皆さんもお気づきのとおりでございますが、達成できたらいいというわけではなく、やはり究極にはゼロを目標にしていくというのが我々の目的でございます。

次のページでございますが、死者数も同じように書いてございます。10年で、半減するまではいかなかったんですが、それに近い数字まで来ているという状況でございます。達成目標も右側の点線を見ていただければと思いますが、まさしく同じで、トラックは僅かに目標を達成できなかったんですが、タクシー、バスは達成できたという状況でございます。

次のスライドをお願いします。

我々は、普通の事故だけではなく、飲酒運転による事故もウォッチしてございます。飲酒運転をゼロにしていこうという目標を立てて進めてまいりました。過去は非常に高い数があったわけでございますが、近年は、随分皆さんの協力で削減できたというところでござ

ございますが、若干横ばい傾向というところが我々が心配しているところでございます。

次のページでございますが、今までは減少の話をさせていただいてございましたが、交通事故の中で唯一例外的に増加傾向にあるのが健康起因の事故でございます。これは我々、事故の中でも、人身事故とか物損事故だけではなくて、運行中断も事故に含めてまいっておりますので、そういったものも含めて増えているという状況でございます。いかにドライバーの健康状態をよくして、こういう事故を減らしていくかというのが今求められている状況でございます。

次のスライドをお願いします。

我々が事故を考えていくに当たって一番重要視しているのが、やはり事故をしっかり捉えていくというところでございます。社会的影響が大きいものについては、特に事故の背景にある状況をしっかり分析して対応を取っていくことが必要だと考えてございまして、26年6月から、事業用自動車事故調査委員会を設置し、進めているところでございます。

次のページをお願いします。

昨年、5年間、活動が続いたということで、一旦総括をしてみようということでまとめたものがこのスライドでございまして、細かいので簡単に紹介していきますと、右側のピンクのところでございます。①番から④番は、これは内部的にしっかり分析をしていこうということを書いてございますが、5番目、6番目でございますが、やはり事故を分析したのものについても、しっかりこれを事業者には届けないといけないのではないかというのが、5年たってみての委員の方々の御意見でございました。

そういった意味では、6番目に書いてございますが、しっかりその背景を理解できるような資料で訴求していこうという取組を進めてございます。

次のページを御覧いただければと思いますが、これはちょうど先週、公表させていただいたものでございます。

これはトラックによる居眠りによる多重衝突でございますが、背景という中段を御覧いただければと思います。運転士のところは、当然、眠気を感じて運転していたんですが、その次のボツでございますけれども、よくよく調べると、1か月の運行で休息場所がトラックの中である。休息期間が不足して疲労が蓄積したのではないかとというのが伺えた。

一方で、事業者については、実は、泊まりの運行は運行指示書というものを必ず作成しなければいけないんですが、作成していない上に、かつ、休息場所とか休憩場所を運転手任せになっていた、ここはよくないよねということで、こういう資料を作りまして、各事

業者に通達をさせていただいて対策の徹底を図っていくことをやってございます。こういう地道な取組をしっかりとやっていくというのが調査委員会の目標でございます。

次のページ、ちょっと話は変わります。飲酒運転の取組の状況を簡単に説明させていただいております。

やはりトラック、バス、タクシーでは、随分飲酒運転があったということで過去からやって、他の航空とか鉄道に先駆けてアルコール検知器の導入を進めたということがございます。こういう形で進めてまいっておりますが、一方で、その次のページでございます。

先ほども横ばい傾向ということで心配をして、我々、実は平成30年の事故の状況を分析してみました。そうすると、驚くべき状況が出てまいりまして、点線で囲われた①と②というところを御覧いただければと思うんですが、40件の中で、約半数が、①点呼前に運転手が飲酒をしていた。つまり、点呼が空振りになっているという事例があって、いかにこの点呼をしっかりと事業者に行わせるかというのが非常に重要な状況でございます。

また、②でございます。今度は点呼後に運転手が飲酒して事故を起こした。やはりこういう運転手の管理をどうしていくかが今、浮き彫りになってございます。そういった意味で、対策を今後立てていこうという状況でございます。

それから、次のページ、これは健康起因の事故でございます。

この対策としては、法令上、一番上に書いてございますが、事業者は、健康管理をしっかりとしてください、それから点呼のときに、運行前にしっかりと確認してくださいねという義務づけをしております。ただ、これは事業者がしっかりとやっただかなければいけないということで、健康管理に関するマニュアルなどをしっかりと作っているというのが、我々の今の取組です。それが中段に書いてございますが、健康管理マニュアルを作って、3つ大きな疾病がございまして、睡眠時無呼吸症候群、脳疾患、心疾患、これにガイドラインを作って進めているというところでございます。

近年作った脳疾患の関係については、次のページでございますが、モデル事業をやって、今進めている最中でございます。

次のページを御覧いただきたいと思いますが、約1万人の方に受けていただいて、追跡調査をし、脳健診がどういう有効性を持つか、これの注意点はどうかということを分析していこうという取組を進めてございます。

次のスライドです。

繰り返しになりますが、今は脳健診の話をしてございますが、SAS、心疾患について

も、しっかりこれを進めていくということが重要かと思っております。

次のページ、バス、タクシー、トラックの今のスクリーニング検査の推進状況でございますが、事業者の方は大変関心を持っていただいて、実施も随分向上していただいているという状況でございます。引き続き受診率を上げていくというのが我々の方向性でございます。

次のページを御覧ください。

こういう状況を踏まえまして、先ほどプラン2020を冒頭で説明させていただきました、今年度から始まる5年計画を昨年3月に取りまとめました。こちらにつきまして、先ほど説明したとおり、ポイントというところに書いてございますが、ポイントの1番目の丸でございますが、やはり飲酒運転を引き続き起こす、これをしっかりなくしていく。それから、健康起因事故も増えていると申し上げました。これもしっかり捉えていく。

その中にポイントとなるのが、先進技術の活用だと思っております。また、社会的には、超高齢化社会、ユニバーサル対策が非常に重要だということで、ここもしっかり対応していく。

2番目のポイントの丸でございますが、やはり我々として、社会背景としてコロナが起こっているとか、大規模災害、今日も大雨がございますが、そういった災害に対してどう取り組んでいくかという環境変化も捉えて進めていかなければいけないという認識でございます。

今回のプランの目標の大きなところは、交通安全基本計画と連動していますので、重傷者数に対する削減目標も立ててございますが、特に各業態で特徴的な事故に対する削減目標というものも置かせていただいております。

従来のやり方だけではなく、右下に書いてございますが、各業態、例えば乗合バス、貸切バスで言えば、車内における事故を減らそう、タクシーで言えば出会い頭、トラックにおいては追突事故を特出しして削減していこうということを目標に置いてございます。

次のページからでございますが、個々の施策を説明するのは非常に難しいのですが、先ほど飲酒運転の話がございましたが、いかに点呼をしっかりとやっていくということが重要だと考えております。これは現状の例でございますが、次のページでございます。

点呼を行うのは運行管理者でございますが、やはり働き方改革とか、そういう問題もございまして、しっかりとした議論をやるということで、今年の3月に運行管理高度化検討会を設置し進めてございます。

これは何かといいますと、左側に書いてございますが、運行管理者の業務全てについて、今までの旧来のやり方だけではなく、ITを使って、どこまで高度化できるかというのを調べていくという取組でございます。

次のページが、この検討会の枠組みでございます。この枠組みで年4回、来年度、再来年度もやっていきますが、しっかりとした成果を出していきたいというのが今の現状でございます。

最後になりますけれども、こういった先進技術の追加については、しっかり事業者についても応援していこうということで、こういう補助金を設けてございます。

1番目は、ASV、先進技術を車両に搭載する場合、もしくは、ドライバー向けに疲労軽減とか、ドライバー管理のためのドラレコとか、ドライバー教育に関する支援というのも書いてあるとおり支援していく補助制度を設けているところでございます。

簡単に、以上でございます。

【木内室長】 続きまして、車両安全対策につきまして、技術・環境政策課、木内のほうから説明させていただきたいと思います。

これは釈迦に説法かもしれませんが、5年ごとに政府目標が定められ、今年度、第11次交通安全基本計画が始まることになりました。

交通安全基本計画、今年の3月29日に決定いたしました。これも皆さん御承知のとおり、交通安全全般にわたりまして計画が立てられていますが、車両安全対策に特化したものとして、交通政策審議会の中に技術安全ワーキング・グループを設置しまして、現在、交通安全基本計画を踏まえ、車両安全対策の検討を行っております。これは来週の月曜日に第5回目が開催されることとなっております。

こちらは、ワーキング・グループで検討されている報告書の現状の案でございます。まだ決定してはございませんが、最終的に決定したもので今後の車両安全対策を進めてまいることとなっております。

その一例といたしまして、これは自動車事故対策機構さんと実施しております自動車アセスメントの概要を載せてあります。昨年度の結果、今年の5月25日に発表させていただきました。

試験の内容としましては、衝突安全性能の評価、予防安全性能の評価を総合的に評価いたしまして公表いたしております。

これは、自動車アセスメントというのは、全て基準化されたものではなく、基準化され

たものと、それ以外のものに分かれておりますが、基準化されていない項目であっても、評価することによって事故削減効果が生まれるということになっております。

48ページをお願いいたします。

これが5月25日に発表した結果になっております。昨年度実施いたしました車は10車種ございまして、10車種の中で一番成績のよかった車がスバルのレヴォーグということになっております。

【長谷参事官】 7. 無保険車対策・政府保障事業の実施状況ですが、スライド50を御覧いただけますでしょうか。

街頭取締活動、監視活動を無保険車対策として実施しておりますけれども、昨年、コロナの関係もありまして、数は減っておりますけれども、割合も微減というような状況でございます。

令和2年度の主な取組ですが、警告はがきの発送等による注意喚起については、令和3年度以降、警告はがきの送付対象台数の拡大ということで、保険加入率30%と効果が認められ、月7,000枚の発送に拡大させていただきました。

続きまして、51ページでございます。

政府保障事業の実施状況ですが、先生方、御承知のとおり、無保険車両、また、ひき逃げで加害者不明の場合には、自賠責保険の請求ができないということで、被害者に対して、国が自賠責保険と同等の損害の填補を行い、被害者の救済を行っております。

実績を御覧いただきますと、平成30年から令和2年度まで、受付件数、支払い件数、また支払保障金額が減少傾向にあることが御覧いただけるかと思えます。このような形で着実に実施をしていきたいと考えている次第でございます。

では、8.をお願いいたします。

【木内室長】 自動運転の関係で、最近変わった項目について説明をさせていただきます。

55ページまで飛んでいただいてよろしいでしょうか。

大きく変わったところとして、一番左の自家用車において、昨年の11月に、世界で初めてホンダのレジェンドがレベル3の車を世の中に発表いたしました。これは販売数が限定はされていますが、もう発売されておまして、一般のユーザーさんの手にも渡っておるところでございます。

自動運転は以上になります。

【長谷参事官】 続きまして、スライド56を御覧いただけますでしょうか。

自動運転における損害賠償責任の検討というところでございますけれども、こちらにつきましては、平成28年から検討が行われまして、平成30年3月20日に報告書を取りまとめ、公表させていただいているところでございます。

最近の状況というところで、下の半分のところを御覧いただけますでしょうか。求償に係る協力体制の在り方に関する検討状況ですが、令和3年4月1日に、自動運転に対応した自賠責保険約款の改定を実施とあります。自動運行装置の作動状況を事故発生時の通知事項に追加ということ、また、この作動状況につきまして、調査の協力を求めることがある旨を明記されたというところでございます。

損害賠償責任の関係につきましては以上でございます。

資料の説明は以上になります。藤田先生、よろしくお願ひいたします。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明について、御意見、御質問等がございましたら、よろしくお願ひいたします。

まず長島委員から御意見、御質問があるようですので、どうぞお願ひします。

【長島委員】 日本医師会の長島でございます。2点ございます。

まず第1点目が、新型コロナウイルス感染症蔓延の影響への対応です。コロナ禍によって、各種事業、特に救済事業等は大きな影響を受け、計画の変更や遅れ、あるいは感染対策等を含めた費用の大幅な増大等が想定されますので、こちらに対してしっかりした対応をお願い申し上げます。

2点目。行政施策の基本となる重要なデータとして交通事故の負傷者数がありますが、これが実態とは大きく乖離している可能性があるもので、それに対する早急な対応を要望いたします。

資料1、PDFとしては4ページ目、資料に振ってある番号としては3ページ目を御覧ください。

交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移です。グラフの中で、負傷者数は緑色の線で示されています。平成16年の約118万人をピークに、毎年急激に減少し、令和2年度は約37万人と3分の1に減少したというふうに表示されておりますが、これは警察庁のデータで、人身事故として届けされたものの集計です。

一方、損害保険料率算出機構、自動車保険の概況という資料によれば、自賠責保険にお

ける障害の支払い件数は、平成20年度が約112万件、平成25年度で約117万件、平成29年度で約102万件と100万件をまだ超えているということで、平成16年から緩やかに少し減少したにすぎません。つまり、約3分の1に減ったというのと、10%程度の少しの減、全く大きな違いが出ています。

なぜこんな違いが出ているかと申しますと、警察署のデータは、人身事故の届出が出たものの集計ですが、自賠責保険の支払いは、人身事故の届出がなくても、診断書等で確認ができれば、つまり、物損事故のままでも支払うんです。そして、平成16年、17年ぐらいまでは、この警察庁のデータと自賠責の支払いがほぼ同じぐらいでありましたが、それ以降、人身事故の届出がなくて支払うというものの数、割合が急激に毎年増え続け、その結果として、これだけ大きな乖離が出てきているということでもあります。

それでは、資料としての41ページ、交通事故の概況と政府目標を御覧ください。

これによりますと、この警察庁の統計データを基に、死傷者数の大部分は負傷者数ですから、大幅に減り続け、第11次目標、死傷者数50万人以下を達成となっておりますが、自賠責の支払いの負傷者数から見ると、これはまだ100万人程度と思われるので、達成していないということになってしまいます。つまり、実態と大きく乖離したデータを基に、このような政府目的の設定や、その達成度の判定、有効性の判定をしてしまうと、大きく間違ってしまう心配があるということです。従いまして、実態を正しく把握できるようなデータ集計が求められると考えます。

また、資料の20ページ、事業用自動車による交通事故の発生状況も御覧ください。

これも全く同じで、減少したとされていますが、実は実態と大きく乖離している可能性が十分あります。

34ページを御覧ください。

事業用自動車総合安全プラン2025の左側下、事故削減目標で、人身事故件数1万6,500件以下となりますが、これも実際の負傷者数とは、実態と大きく乖離した目標になっているという心配がございます。

以上を踏まえますと、やはり、こういったデータに基づいて、政策、あるいは目標値、有効性を正しく作成・判断する必要があるということで、早急な対応が必要と考えます。

今すぐできる対応が2つあります。

1つは、自賠責保険の支払い件数の中の人身事故以外で支払っているものの内容をよく分析し、ごく軽微なもの、軽症、中等症、重症のもの、例えば、治療回数1回だけのもの

とか、期間が2週間以上、1か月以上、後遺障害を残しているものなどで分類できると思います。このデータをうまく過去に遡って全部しっかり検討すれば、それを踏まえれば、実態に即したデータがある程度把握できる可能性があります。したがって、これは損保協会等からしっかり明らかにしていただく必要があると思います。

2点目です。現在、損害保険会社の現場では、被害者に会って人身事故届出の必要性を説明し、その手順なども説明するとなっているとお聞きしますが、実態、これだけ人身事故の届出が減っているということを考えると、それが実行されているかどうかというところが問題になります。マニュアル等にそう決めてあるというだけで全く足りません。実際に被害者全員に対してしっかり説明する。強制ではもちろんありません。しっかり説明をしていただくということを、ぜひすぐにでも実行していただくことが必要かと思います。

次に、少し時間はかかりますけれども、警察庁あるいは国土交通省、国として、このような実態を上手に捉えるような仕組み、例えば、さっき言ったような損害保険の支払いのデータをうまく把握するというようなものを是非つくっていただきたい。

もう1つは、やはり1か月以上の負傷の場合は、しっかりと人身事故の届出を出していただく。そのために何か阻害になっているような、ハードルとなっているようなものがあるのであれば、例えば被害者にとっての届出の仕方とか、警察現場での負担、阻害因子があるのかどうかをきちんと検討していただいて、その阻害因子を軽くする、なくすという努力をぜひしていただきたいと思います。

以上、2点。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

2点、御意見をいただいたわけですが、保障制度参事官室から、返答をお願いします。

【長谷参事官】 ありがとうございます。1点目のコロナの関係ですが、先ほど令和3年度の救済事業の中でも御紹介させていただきましたけれども、介護料の支給や短期入院・入所におきまして、介護料では消毒液などを費目に追加するなど対応させていただいております。さらに何か必要なところがあれば、そこはまた検討させていただければと思っています。次第です。

2点目の御指摘の関係でございますが、物損事故の証明書によりまして、自賠責保険が支払われている一方で、警察庁の統計等には反映されていない、その齟齬の関係について、大変貴重な御意見及び御提案もいただきました。ありがとうございます。

長島委員御指摘のとおり、物損事故証明書による手続におきましても、自動車事故被害者の保護を図るために、自賠責保険、共済から支払われる場合があるということは承知しておる次第でございます。

自賠審におきましても、長島委員に御指摘いただいて、そのような問題があることをお伺いしてきたところでございます。

私どもとしましては、まず、そもそもそういう実態、関係者において自動車損害賠償責任保険金、共済金の支払いの実態がどういうことになっているかという研究をしっかりと精査を行うことが重要であると考えている次第で、多様な関係者がいらっしゃいますけれども、そういう関係者との連携を図って研究を進めていければと考えている次第でございます。以上でございます。

【藤田座長】 ありがとうございます。

長島委員、よろしいでしょうか。

【長島委員】 よろしく願いいたします。

【藤田座長】 どうもありがとうございます。

それでは、次に、高倉委員から御意見があるとのことですので、どうかよろしく願いいたします。

【高倉委員】 自動車総連の高倉です。

一般会計からの繰戻しに関しては、未だ約6,000億が繰り戻されておらず各種事業が特別会計からの取崩しにより運営されているということであり、制度の健全性を欠いていると言わざるを得ない。加えて、コロナ禍により新たに生じた事業の緊急性・重要性・必要性を明確にし、予算反映されるとともに早期の繰戻しを引き続き求めたい。

大臣間の合意における返済期限を踏まえると、本来であれば令和4年度に全額返済を求めるべきであるが、まずは前進感のある繰戻しの実施を望みたい。その上で、自賠責制度の持続可能性や健全性の観点から、繰戻額を毎年交渉して決定するのではなく、将来を見据えた返済のロードマップの提示を含めた大臣間合意の締結を要望したい。

被害者救済支援については、「今後の自動車事故被害者救済対策のあり方検討会」における論議にあたって被害者団体及びその御家族の意見を踏まえることはもちろんのこと、介護職員の人材不足解消も見据え、障害者支援施設及び介護職員への補助など、介護職員の働き方の向上につながる取組につなげていただきたい。引き続き、交通事故被害者とその御家族が、安心して日常生活を送れるよう支援の充実を求めたい。

自動運転をめぐる最近の動きについては、自賠責保険約款が改定され、被保険者の義務が明確化された。本改定を前提に、自動運行に関わるデータ開示に関する仕組みの検討が進められているがこの検討状況が見えないと聞いている。現在の検討状況を開示するとともに、現場実態をより踏まえた検討をすべく、消費者だけでなく自動車業界や損保業界で働く者の意見も併せて聞く場を設定いただきたい。併せて、自動運転車両へのドライブレコーダーなどの運転記録装置の装着を義務づけるなど、調査期間の短縮につながる仕組みも検討いただきたい。

サポカー補助金の申請状況について詳細を伺いたい。運転者の操作ミスによる事故を防ぐためにはサポカーなどの普及が非常に効果的であることから、高齢者・新車に限らず、先進安全技術車両や後付けできる安全装置の普及支援策を検討いただきたい。

保険会社などにおける働き方については、コロナ禍による3密回避の観点及びユーザー負担軽減、さらには自賠責に関わる全ての方の働き方の改革のため、自賠責保険契約関連手続において、クレジットカード払いの選択や手続の電子化によるペーパーレス化などの推進も検討いただきたい。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

いろいろ御意見をいただきましたけれども、これは保障制度参事官室でしょうか、もし何かありましたら、御返答いただければと思います。

【長谷参事官】 では、私の室のほうで答えられるところから、まず御説明申し上げて、それ以外のところで御説明いただける方がいらっしゃれば、お願いできればと思っております。

まず、大臣間合意、繰戻しの関係のロードマップのようなものをつくるべきではないかとの御指摘をいただきました。

自動車の被害者救済事業を継続的、安定的に実施していくためには、この繰戻しは大変重要であると考えている次第でございます。繰り返しですが、今年度、大臣間合意の更新の時期になりますので、大事な時期だと考えております。

次の大臣間合意に向けまして、被害者の皆様、御家族の皆様が、不安なく将来の生活が過ごせるようにということが、まず何よりも重要であると考えている次第でございます。

また、委員からも言及いただきましたけれども、今、あり方検討会において救済対策のあり方につきましては、検討、議論を進めておるところでございます。

私どもとしては、その検討会における議論も踏まえまして、中長期的な必要な被害者救

済対策を整理、提示させていただきながら、財務省としっかりと議論をしてまいりたいと考えている次第でございます。

2点目の介護職員の人材、働き方改革、いろいろ御指摘いただきました。直接これらすべてにお答えできるわけではございませんが、看護職員の方に対する人材雇用費の補助も追加させていただいております。自動車事故被害者救済事業という観点から、そのような方々への補助や御支援として考えられるものがあれば検討を進めたいと考えている次第でございます。

あと、自動運転の求償の体制の関係につきましても御質問をいただきました。自動運転における損害賠償責任に関する研究会の報告書におきましては、自動運転システム利用中の事故により生じた損害につきましては、自賠法の運行供用者責任を維持するとともに、保険会社等による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性の確保のための仕組みを検討することが適当であるとされた次第でございます。

これを受けまして、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係る協力体制を構築するため、ユーザーからの同意の取得方法と検討すべき事項を整理しまして、関係者間で検討を進められていると承知しております。

この仕組みで、引き続き、今おっしゃられたように、関係者の御意向も踏まえた上で検討を進めていくことが大事だと考えている次第でございます。

【木内室長】 引き続き、サポカー補助金のお話をいただきました。技術・環境政策課からお話をさせていただきたいと思っております。

サポカー補助金ですが、御承知のとおり、令和元年度の当初予算から始まっておりまして、今年度いっぱい繰り越せるような状況になっております。

状況ですが、ざっくり申し上げますと、自家用と事業用と分かれていまして、自家用車については、このペースでいきますと、今年度末までもたない状況でございます。執行率が大幅上がっておりまして、恐らく年度途中で終わりになるかと思っておる次第でございます。

状況としましては、以上でございます。

【宇田川委員代理】 損害保険協会の宇田川と申します。御意見ありがとうございます。

最後に御意見いただきました保険会社の働き方等につきまして、こちら、各保険会社においては、自賠責保険取扱事業者として、これまでも自賠法の趣旨にのっとり、効率的な運営に努めております。

新型コロナウイルス感染症対策としては、自賠法の趣旨の範囲内で非対面での異動解約
手続を行うなど、社会情勢を踏まえた運営に努めております。

一方で、被害者救済の観点から、丁寧な保険金支払いに対する社会的要請もあるため、
これらの観点も踏まえまして、御指摘の点についても、省庁などの関係機関とも十分連携
しながら検討し、実現可能性を見極めていきたいと思っております。

以上です。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

それでは、続けて、京井委員、どうかよろしく願いいたします。

【京井委員】 お疲れさまです。いのちのミュージアムの京井です。数点、質問があり
ます。

まずは4番の被害者救済施策についてです。

小規模委託病床の拡充ということは、全国的に見ても、このような委託病床が増えてい
くということはとてもありがたいことですので、今後も取り組んでいただきたいと思っ
ております。

それから、介護者なき後の対策充実ということで、こちらのほうにソーシャルワーカー
の方たちも入れていただければ、もちろん看護職の方たちもなんですけれども、それを介
護していらっしゃる方たちのケアも必要だなと感じております。

あと、今、あり方検討会をされていると思うんですけれども、介護者なき後のところに、
「自治体等とのつながり強化を検討」と書いてあります。自治体とのつながり強化を検討
していただくというのは、本当にこれから大きなことで、地域とのつながりということで、
とても、地域包括とかにもありますので助かるかと思います。

それと、今、子どもたちのほうにも目を向けていただきたいと思っております。親が片
親になって、両親が亡くなるという交通事故も発生しておりますし、父親が亡くなる、母
親が亡くなって片親になってしまうことにあります。そんなとき、親のほうが悪病になっ
て、子どもたちが親の介護をするという、今、ヤングケアラーのことも自動車事故だけ
ではない、一般的に出ておりますので、そちらのほうも文科省とか厚生労働省、いろいろな
ところと連携をして図っていただきたいと思っております。それは事故直後の支援の精神的
ケアとか情報提供にもつながるのではないかと考えております。

もう1つ、5番の事業用自動車事故防止対策等のところの自動車総合安全プラン202
0に「目標値」とあります。死者数が235人以下とか、34ページの安全プランのほう

にも、24時間死者数何人とか、重傷者数、人身事故件数、件数はあれなんですけれども、できればこの人数を、私たちみたいな被害者がこの人数を目にしてしまうと、これだけの人は死んでもいいのかと取られる方もいらっしゃいます。やっぱり心のケアということを考えていただけるのであれば、いろいろな方たちが見られるメルマガとか、そういう一般に公開されるようなところには、人数ではなく、パーセンテージという形で、何%減少とか、そういう形でお示ししていただけると、少し御遺族たちが、関係者が見ますと心が揺れてしまうので、そういう配慮をしていただければ助かります。これは検討していただければと思っております。

そして、事業者用の交通事故の発生とか、運行業者とか運行管理業務とか、いろいろあるんですけども、先ほどから働き方改革のことにもお話が出ています。こちら私のほうで、いろいろな運送会社さんとの関係とかもありますので、そちらのほうで聞くと、ドライバーの成り手がないと聞いております。それは運送料の低下とか、そういうことが関わっているのだと思うんですが、企業さん、雇用主さんたちの企業に対しての働き方とか見直しもしていただきたいですし、あと、運転免許制度の改革というか、それでドライバーの成り手も少ないんだと聞いておりますので、そちらのほうもまた警察庁とかと連携をしながら、改善といいますか、またその辺も考えていただければと思っております。

以上です。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

保障制度参事官室でしょうか、もし何かお答えすることがありましたら、お願いいたします。

【長谷参事官】 事業用の関係は安全政策課長にお願いして、それまでの関係につきましてお答えいたします。京井委員には、いろいろな御意見、御提案をいただいて、大変ありがとうございます。私ども、財源に限りがあるので、メリハリをつけた形で、可能なものからやっていきたいと思っておりますし、引き続き御助言いただければと思っております。

先ほど、ヤングケアラーの関係も御指摘がございました。厚労省と文科省で、先日、報告書をまとめられたことも存じております。基本的には、その取組を見守ってというところではございますけれども、自動車事故の被害に遭われた方の状況の把握や必要性も見て、全体の流れとともに、自動車事故被害者の特性というところも踏まえて、対応を考えていきたいと思っている次第でございます。

【京井委員】 ありがとうございます。

【石田課長】 事業用自動車の安全対策の件で、3つ、大きく御意見をいただいたと思います。

まず1つ、目標の立て方でございます。当課も交通安全基本計画の目標の立て方とか、そういうものに参加させていただきながら、どういう形がいいのかというのは、今、勉強しているところでございます。議論でよく出てきていたのは、件数ではなくて、やっぱりゼロでしょうとか、我々も究極にはゼロだと思っておりますし、率で表示したらいいのではないかという御意見もいただいております。一方で、達成目標のためには、人数を示したほうがいいのかという御意見もいただいているので、今いただきました御意見も踏まえながら、しっかりといい方法を我々としても考えていきたいと思っております。引き続きいろいろ御指導をいただければと思います。

それから、働き方改革、特にドライバー不足の件でございます。まずドライバー不足に関しては、当課というよりは、事業系の課のほうで、今、一生懸命やっているところでございますが、事業者の中で、働きやすい認証制度、そういうものを設けたりとか、もしくは、先ほど御指摘がございましたけれども、運転免許制度、この枠組みを警察庁が主となって変えていただくとか、そういうものを国交省としても参加して、意見を言って協力させていただきながら進めさせていただく、そういうことで進めてございます。

また、先ほど運行管理者の高度化の話に関しましては、実はこれは働き方改革の施策でございます。これ、一般的に言うと、どうしても朝出勤して夜帰れると何となく一般的に思ってしまうのですけれども、例えばトラックで言えば、夜中も動いているものでございまして、運行管理者は一日中働いていないといけないということもございます。当然ながら何人か分担してやっているわけでございますけれども、こういうものを対面でやると、どうしてもずっといなければいけないということで、少なくとも家からでもできるのではないか、遠隔でできるのではないかとか、もしくは、機械ができるところでロボットができるのではないか、こういうようなことも新技術を使いながら働き方改革に資するように我々も取り組んでまいりたいと思っております。

簡単に、以上でございます。引き続き、いろいろ御意見とか、御指摘をいただければ、我々、努力してまいりますので、よろしく願いいたします。

【京井委員】 ありがとうございます。

【藤田座長】 ありがとうございます。

それでは、続けて、堀野委員、どうかよろしく願いいたします。

【堀野委員】 質問の機会を与えていただき、どうもありがとうございます。

まず、4ページの死者数及び重度後遺障害者数と、介護料受給資格者数のグラフの見方なんですけれども、死者数は明らかにどんどん減っていますけれども、重度後遺障害者数は横ばいで、介護料受給資格者数が微増であると、こういう説明を先ほどいただきました。

なぜこうなっているかの解釈なんですけれども、僕なりに考えたのは、交通事故が起こっても、死ぬことはなくなったけれども、重症は免れないと、こういう理解なんでしょうか。国土交通省さんの皆さん方も、あるいはここの出席者の委員の方々も。

もしそうならば、やっぱりまだ不合理性は残っているなと思いますね。つまり、死者が減ったからといって安心はできない。重症になるということは社会生活が送れなくなるわけですから、それはやっぱりまずいわけで、事故が起こっても、やっぱり命は救われないかんです。

それで、質問になりますけれども、重度後遺障害者数が横ばいであるという具体的な件数が、拝見すると1,655ですか、それを1件1件これは詳細情報は把握されているんですか。つまり、私が知りたいのは、どういう受傷内容で、どういう経緯で、どういう形で、自動車がどういうふうな事故形態になって、どういう事故になって、どういうけがをしたということが分かっていけば、私は人間工学の研究者視点からいうと、個別の事案に対して、これは救済できたのではないかという仮説で、かなり対策は講ずることができるんですよ。そういう分析作業をされているかどうかもちよっと気になったので、お伺いしたい。これが1つ目。

これは全部先に聞いてしまったほうがいいですか。

【藤田座長】 まとめてお願いします。

【堀野委員】 まとめて。2つ目は、8ページです。

これも前から話題になっているんですけれども、依然6,000億円に対して、来年度は繰戻し額が47億円、これはパッと見てすぐ分かりますが、桁数が2桁も違いますよね。つまり、こんな調子でやっていけば、あと何年かかるかとなるんですけれども、もうちょっと張りのある展望をつくってほしいんですが、これ、関係者は展望は持っているんですか。これが2つ目。つまり、非常にもどかしい思いがします。

3つ目、12ページ。

ここに民間の運用益事業の考え方の2つ目に、赤い文字で、「呼び水となる先駆的事业や

水準向上に資する事業を実施」とありますが、できたら具体的な事例を3つぐらい示してほしいですね。

その次、15ページ。

右側の令和3年度予算における取組の中に、これは先ほども話題になっていたんですけども、依然関東地方には相当数の入院待機があると出ていますね。具体的に何件ぐらいの人が待たされているのか知りたいところです。どうやってこれを解消するのか。

次、34ページ。

これは総合安全プラン2025ですが、ポイントの最初に、「依然として発生する飲酒運転」とあります。健康起因のやつは一応理解していて、今、取組中なんですけれども、飲酒運転は、もう個別対応してゼロに持ってきたと思っているんですが、まだ残っているようなので、この発生した件数と、個別の具体的な詳細にわたる事情を整理して、個別に対応して、こうすればゼロになったはず、事故が起きなかったはずだということを徹底してほしい。点呼漏れとかありましたけれども、ああいう手続上のディフェクトは関係者に改善してもらえと思うんですけども、アメリカの事故発生を分析したものを伺いますと、アルコール依存症の人が運転免許を持って運転しているという実態なんです。日本でもひょっとしたらそういう実態があるかもしれない。つまり、運転資格を与えてはいけない人に与えてしまっている可能性があるということをちょっと心配しております、飲酒運転事故の中に、依存症の人、これは病気ですから、だから病人に運転資格を与えてはいけないという、中学生の方に失礼な言い方かもしれないですけども、中学生でも理解できる文脈でこれは処理していただきたいと思います。

それから、最後です。50ページ。

ここに無保険車にありますが、最後に、今後も引き続き、無保険車ゼロを目指していく、これ、毎回この表現が出てくるんですが、一体何年後にゼロにするつもりなのかは、やっぱり決意表明を定量的に出さないと、毎回こういう表現をしていくと、永遠にこれが続くというのがちょっと心配なので、あと何年後にはゼロにする、そのためにこうするんだという詳細、具体的な分析に基づく目標設定が欲しいと思います。

以上です。よろしく申し上げます。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

保障制度参事官室と安全政策課、両方にまたがると思いますので、適宜分担してお答えいただければと思います。

【長谷参事官】 ありがとうございます。まず、重度後遺障害者の横ばい傾向の原因という御指摘がございました。先生おっしゃるとおり、死亡にはならなかったけれども、様々な救急医療技術等の向上ということで、残念ながら重度後遺障害者になられる方もいらっしゃるのかなというふうにも思います。

また、いろいろな要因があるかと思いますが、例えば自動車事故被害者に占める高齢の方の割合も増えてきているということも、1つの要因として考えられるというところがございます。いろいろな要因がございますけれども、あくまで一例として御紹介をさせていただきました。

繰戻しの関係でございますが、委員御指摘のとおり、また、他の委員からもございましたけれども、私どもとしては、ぜひ頑張っけてやっていきたいと思っておりますが、国全体の、特に今年、昨年とコロナの関係で財政出動もございました。いろいろな外的要因がございます。ただ、そうは言っても、このような状況が残念ながら続いております中で、私どもとしては、皆様のお知恵、御協力もいただきながら、繰戻しにしっかり対応していきたいと思っておりますので、先生方、委員の皆様の御支援をいただければと思っております。

また、運用益事業の先駆的事业がどれに当たるかですが、今日のあり方懇談会の参考資料に、運用益事業について詳細版をつけさせていただいております。こちらも御覧いただければと思いますけれども、例えば、大学の様々な研究事業を支援させていただいているところもあろうかと思えます。被害者救済にすぐというわけではありませんが、将来的に中期的に対応頂けるような研究に対して御支援をされていると理解しているところでございます。

【堀野委員】 できたら、たとえ5文字ぐらいでもいいから、ちょっとした事例を、視点のような先駆的事业というふうに書いてもらいますと、すごく分かりやすくなると思うんです、今後の改善ですから。よろしく。どうもありがとう。

【長谷参事官】 あと、最後の無保険車ゼロを目指すというところで……。

【堀野委員】 その前に、相当数の入院待機。

【高梨課長補佐】 自動車事故対策機構の、後ほど説明する資料2にも記載がございますけれども、関東の療護施設における入院待機者数は、令和2年3月末時点で、全国では13名で、うち関東の千葉療護センターと、湘南東部総合病院、ここ2か所を合わせて11名という形でした。

【堀野委員】 何名？

【高梨課長補佐】 令和2年3月末で全国で13名で、関東の療護施設が11名。ただし、患者さんの御都合に合わせて調整する結果として入院待機となる場合があるので、11名のうち、空きベッドがないことが理由で待機している方は、関東の療護施設に4名ということになります。

【堀野委員】 そうなんですか。

【高梨課長補佐】 昔と比べると、関東も入院待機者数は確実に減少はしております。

【堀野委員】 ありがとうございます。

【石田課長】 最後、飲酒運転に関する説明をさせていただきます。27ページです。

飲酒運転、この取組に関しまして、しかもプラン策定に当たっては、堀野先生にも入っただいて、むしろ先生からしっかりやれよという叱咤激励だと思って捉えさせていただけますが、本日御参加の方について、堀野先生も入っただいて、飲酒運転対策は様々こういうことで進めてまいりました。先ほど御説明させていただきました、御指摘のとおり、一番最後に書いてございます、27ページの一番下でございますが、指導監督マニュアルの改訂、これは何だったかという、やはりアルコール依存症が最後に残っているのではないかと。専門家にも入っただいた見解でございましたので、ここをしっかりとやっていく。今回のプランの中にも、ここの充実をさせていくというのはございます。

また、次のページでございませけれども、この報告で、やはり飲酒運転の事故の実態を調べたら、点呼がやられていない。これは言語道断で、これをいかにちゃんとやらせるか。

2番目のケース、点呼後に飲んでしまう。これは依存症の可能性があるので、依存症対策をしっかりとやっていくというのは重要だと思ってございますので、プランに書かれた内容をしっかりと進めていきたいと思っております。

引き続き、先生には御指導をよろしくお願いいたします。

【堀野委員】 こちらこそよろしく。ありがとうございます。

【長谷参事官】 最後の50ページの無保険車ゼロですが、原動機付自転車など車検とリンクしていないものを100%というのは、制度上大変難しいところがございます。

なので、こういう警告はがきという形であったり、取締りであったり、地道な活動を丹念に続けていって、少しでも減らしていくことに注力をしているところでございます。

ただ、割合自体は残念ながらまだ0.12%という状況でございますので、少なくとも着実に取組を進めていくことで、何とか無保険車を少しでも減らしていきたいと考えている

次第でございます。なかなか先生の御指摘のような形で、全てゼロをロードマップでいうことが、正直、現時点では難しいところですが、私どもができる取組をできる限りやっ
て進めていければと思っている次第でございます。

【堀野委員】 これ、中身はほとんど50ccの原付バイクなんでしょう。実態は。無
保険車のほとんど。

【長谷参事官】 こちらを御覧いただくと、上の段のグラフだと、軽二輪、原付が2.1
6%で、四輪等が0.07%となっておりますので、どちらかといえば、原付のほうが多い
のかなというふうには見ております。

【堀野委員】 そうですね。分かりました。ありがとうございます。

【長谷参事官】 ありがとうございます。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

それでは、続けて、赤間委員、どうかよろしく願いいたします。

【赤間委員】 先ほど御紹介いただきました、日本自動車会議所の保険特別委員長とな
りました赤間でございます。よろしく申し上げます。

まず1点は、先ほどからお話が出ています積立金の繰戻しの関係でございます。

令和3年度予算で47億円の繰戻しということですが、皆さん御指摘のとおりで、いま
だ6,000億円を超える繰入金繰り戻されていない状況という事態です。積立金が枯
渇することのないように、繰入金が早期に返済されることを引き続き求めていきたく思
います。

国土交通大臣と財務大臣の間で交わされた書面合意が、令和4年度が返済期限というこ
とで、本年、新たな合意ということになるかと思えます。先ほどの方の御提案と同じです
が、やはり新たな大臣間合意では、毎年の交渉で繰戻し額を決定するのではなく、将来を
見据えた返済の計画、ロードマップがぜひとも必要だと思います。ぜひこの提示を求めて
いただきたいというふうに思います。

もう1点は、運用益事業の関係でございます。

本日説明された資料の中で、民間の保険会社、それからJA共済さんが行っている運用
益事業について説明がございましたが、一方では、一般の自動車ユーザーの方は、運用益
がどのように使われているかよく分からないと思います。損保協会、JA共済ともに、可
能な範囲で、民間の運用益事業に関する情報公開、情報発信をされているとは思いますが、
今後、さらに透明性の向上に努めていただくようお願いしたいと思います。

以上、2点でございます。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

これは保障制度参事官室でしょうか、お答えいただければと思います。

【長谷参事官】 では、まず、繰戻しの関係でございますけれども、これまでの委員の御意見に対しての回答と異なるところはございませんけれども、しっかり必要な被害者救済対策を提示しながら、財務省としっかりと議論をしてやっていきたいと考えている次第でございます。委員の御支援もいただきながら頑張っていきたいと思っておりますので、どうかよろしくお願いいたします。

【宇田川委員代理】 損害保険協会の宇田川でございます。御意見をいただきまして、ありがとうございます。

まず、損保協会では、各損害保険会社からの運用益を基に、自動車事故防止対策、救急医療体制の整備、また、自動車事故被害者対策等に必要な費用など、被害者保護の増進に資する施策について拠出を行っています。2021年度は約40の事業を選定しました。

支出内容の検討では、自賠責保険審議会の答申等で示された方向性を踏まえ、自動車事故被害者対策、自動車事故防止対策を中心とした事業の新設、充実のほか、既存事業の見直しを行っています。

御意見をいただきました情報公開、発信としましては、損害保険協会のホームページ上に自賠責運用益拠出事業に関する専用のウェブサイトを設けております。このサイトでは、自賠責運用益拠出事業に関する理解をより深めていただくために、支援する団体のインタビュー記事の概要ですとか、選定プロセスの説明、また、関連規定、そして第三者委員会の議事概要などを公開しております。透明性の確保に努めております。

私ども損保協会としまして、透明性の確保は重要だと考えておりますので、引き続き一層の努力をしていきたいと思っております。

以上です。

【近藤委員】 ありがとうございます。JA共済連の近藤と申します。御質問いただきまして、ありがとうございます。

JA共済連におきましても、損保協会さんと同じように、自賠法に定められました様々な施策を効率的、効果的に実施することを基本に対応してございます。

特に、現在行っている取組につきましては、外部研究機関に委託するなどしまして、実施の効果の検証ですとか評価を行った上で、より効率的に行うということを意識しており

ます。

また、J A共済の御利用者の方などは、農村地域に在住する方が多いものですから、農村地域の交通事情に詳しい委員さんによる第三者委員会の審議をいただきまして、使途選定委員会に諮問をした上で、最終的に決定をさせていただきます。

今、御指摘いただいたとおり、運用益事業の透明性確保、共済連としても大変重要であるというふうに認識をしております。これまでも使途選定委員会の議事録ですとか、名簿などもホームページに公表してございますし、自賠審に報告する資料においても、できるだけ計画ごとに細分化して報告をするなど取り組んでおりますが、今後も引き続き透明性の確保に向けて取り組んでまいりたいと思います。

以上でございます。

【赤間委員】 よろしく申し上げます。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。それでは、続けて、福井委員、どうかよろしく願いいたします。

【福井委員】 立教大学の福井です。よろしく申し上げます。

私、2点ありまして、1つは、事業用自動車の事故防止対策のところ、過去の案件5年間遡って丁寧に調べて、いろいろなことが分かったというのは、これ、画期的なことだと思って、こういうものを積み重ねると、いろいろその背景がよく分かるので、対策の取り方なども的を外さなくてよくなるので、今後もさらにやってほしいなとは思いますが、その現実の防止の対策に結びつけるときに、やっぱり今回、ICT技術の活用というのを大きな強化項目で出されておりますので、それと絡めて、できるだけその技術を活用した形で、こういった居眠り運転の防止とか、蓄積疲労をどうやって科学的に測るかとかいった視点でやるというのも手ではないかなと思うんです。

堀野委員が、もう大分前から、今みたいにドライブレコーダーが一般的になる前から、このドライブレコーダーをつけたらいいと力説なさっていて、そのうち世の中が追いついてきて、交通事故が大幅に減少したというのを目の当たりに見てきたのと同じように、このドライブレコーダーを今度は車内に向けてやっていけば、やっぱり、例えばまばたきがだんだん減ってきて眠そうになっているとか、目を閉じている時間が通常時より長くなったとか、そういうのはすぐ分かるはずですよ。

【堀野委員】 分かります。

【福井委員】 だから、そういうので、車の中の技術と合致させていけば、起きてくだ

さいとか、車がしゃべるとか、腕に電子的な時計をしていたら……。

【堀野委員】 ハンドルがガタガタ狂う場合もあるんです。

【福井委員】 なるほどね。だから、そういうふう考えたとき、何か行政が今後やるべきことというのは、自動車業界が、自動運転をずっと今、開発されていて、そこで考えている事故を防止するというのと、ほぼゴールが一緒という感じがするんですよね。そうでしょう。だから、そういう業界の人たちとも組んで、何かそういう事故対策の情報交換であるとか、何か1つプロジェクトチームを業界の人を入れてやるとか、もちろん専門家の堀野先生のような人間工学の先生などもいるかもしれないけれども、この過労運転による居眠り事故というのが、これだけ件数があるのであれば、これはやっぱり対策すべきなのではないかなと、今日の資料を見て思いました。

【堀野委員】 そうですね。

【福井委員】 それと2点目が、やっぱり繰戻金のところ、額が少な過ぎる。取崩しのほうが多いというのは、やっぱりおかしいでしょうと私も思いますので、もうちょっと増額、戻してちょうだいという、増額の何か論理構成をきっちりもう1回練り直したらいいかなと思いました。

以上です。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

最初のほうは、安全政策課か技術・環境政策課か、どちらかいずれからか御返答いただければと思います。あとのほうは保障制度参事官室ですね。どうかよろしくお願いします。

【石田課長】 福井先生、深い洞察をありがとうございました。御指摘のとおりでございまして、やはり事故を1個捉えるときに、どう分析していくかは非常に重要だと思っております。居眠り運転、先ほど、私のほうから健康被害の増加というのもお話しさせていただきましたが、広く捉えて、やはり健康起因事故をいかに減らしていくかというのは重要だと思っていて、我々はこの3つのアプローチが必要だと思っております。

まずは日常的に健康管理をしっかりやる。やはり居眠り運転にならないように、もしくは健康被害が起こらないように、日常をしっかり管理するというのが重要ですし、それから次に、乗る寸前です。やはり点呼をしっかりやらなければいけない。そこで防げれば居眠り運転も起きないわけでございます。ただ、やっぱり万が一ということがございますので、走り出した後の対策、この3つに分けて対策をしないといけないなと思っております。

日常の管理は、先ほど申し上げたとおり、健康管理のスクリーニング検査を受けてもらうとか、いろいろやっていただきますが、ここにしっかり事業者の目を入れようということで、健康診断とかをしっかりと受けていないとか、指摘事項を直してない、居眠り運転も、結構、睡眠時無呼吸症候群の原因があるので、こういう対策を、診断を受けていない、もしくは受けていても何の対策もやっていないというのを防ぐ、そのために、実は行政罰をこの6月1日から強化いたしました。監査で見つかった場合は、厳しく処分ということにさせていただきます。

それから、点呼のとき、これは先ほど御紹介いたしましたけれども、IT機器をうまく活用して防げるように、これは進めていきたいと思って、今やっている最中でございます。

最後の方が一運行後に止めるもの、これはもしかしたら技術・環境政策課に御紹介いただいたほうがいいのかもしれませんが、ここもドライバーの異常時検知システムを技術・環境政策課でガイドラインを作って、そういう普及を進めている最中でございます。必要があれば木内室長から補足していただければと思いますが、こういうアプローチで進めていきたいと思っております。

【木内室長】 技術・環境政策課、木内と申します。

ドライバーの異常時ということですが、まず、ドライバーをモニターする技術がもう確立されております。自動で検知しまして、異常時には止めるというシステムも、ここ最近の新車になりますが、搭載されつつありますので、その車、搭載される技術を今後広く活用して、広く普及させていきたいと考えております。

以上でございます。

【長谷参事官】 福井先生、ありがとうございます。保障制度参事官、長谷でございます。

繰戻しの関係は御指摘のとおりでございます。やはり被害者の皆様の救済対策、そこをしっかりと、これだけのことが必要なんだということをしっかり示して対応していきたいと思っております。

繰り返しになりますけれども、今、検討会で中長期的な施策を取りまとめ、検討しているところでございます。それも提示しながら、財務省と協議を進めていきたいと思っておりますので、御支援よろしく願いいたします。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、桑山委員、お願いいたします。

【桑山委員】 全国遷延性意識障害者・家族の会の桑山といいます。よろしくお願ひします。

資料の11ページです。私の息子は、今から26年前の交通事故で寝たきりになってしまったんですが、私は当初、1999年頃に当時の運輸省のほうに行かせてもらいました。初めは、関西地区に療護センターをつくってほしいということで行ったのですが、その表にありますように、関西地方に委託病床ができたのは平成24年なんですよ。私が要望に行ってから13年かかってしまいました。

あと、平成30年度に在宅生活支援環境整備事業が開始されるんですが、いわゆる介護者なき後のことが話し合われたというのは、平成20年度から話し合われていまして、これも実は10年かかっており、私の取りあえずの考え方としては、スピードアップをともかくお願いしたいということです。

一応、在宅生活支援環境整備事業が開始されたので、それでオーケーかという、実はそうでもなくて、資料の17ページのところです。17ページを見てもらうと、その介護者なき後への備えというところがあるんですが、先ほど高倉委員からも意見があったんですが、今、ヘルパーさんがすごく不足していまして、これは実は今日に始まった問題でもなくて、介護保険が始まった2000年あたりからずっとこれは課題になっています。我々としたら、この問題が基本的には厚生労働省の課題であるというのはよく分かっています。国交省として具体的には、検討会のほうで議論はされているわけなんです。被害者保護のトップランナーとして、この自賠の制度をぜひとも活用してほしいなと思っています。厚労省の施策も、最低保障に近いような形であるのは否めません。療護センターで行われている医療は、全然厚労省の医療施策をはるかに超えたような内容をやっている、これはその当時の時代背景などもあったと思います。

介護者なき後の備えというところに、自治体とのつながりというのが書いてあるんですが、今、地域でも地元での事業所が手を挙げてくれない。障害の重い人々のためのグループホームなどに対して手を挙げてくれないという現実がありまして、そういった中で、ニーズがあるのに、なかなかヘルパーさんの賃金が上がらないという現実があって、この辺が財務省などとの関係があって、ヘルパーさんの賃金をダイレクトに上げるというのはなかなかしんどいのかもしれないんですが、そこを何とか解決していただかないと、私たち自動車事故被害者は、いつまでたってもなかなか救済がされないなと思ったりします。

施策の実行には残念ながら10年近くかかるような現実があって、今後もよいグループ

ホームをつくるということに対しても、10年ほどかかってしまうかもしれないなとも思ったりします。

私にしても、これで26年間ずっと介護しているわけで、かなり疲労もたまってきています。私の息子より以前に交通事故に遭われて、まだ介護されておられる方々もおられますので、この件については、運が悪かったとか、まだ制度がなかったとかということではなくて、もっと財務省との関係などでも前向きに取り組んでほしいなど、そんなふうに思っています。

以上です。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

保障制度参事官室からご返答をお願いします。

【長谷参事官】 桑山委員、御意見、大変ありがとうございます。委員には、私が着任するずっと前から、いろいろと御協力、御意見をいただいていると承知しております。

介護者なき後のお話や様々なところを今まさに検討会で議論を進めさせていただいているところがございます。委員からヘルパーさんのお話や、厚労省の最低レベルとのお話など、いろいろ御指摘ございました。私どもも財務省なり、いろいろなところと協議を進めていく中で、どうしても委員の御期待に全部応え切れているところがないとは思いますが、委員の御意見をしっかり受け止めて、また、その検討会における議論も踏まえて、しっかり関係機関と協議をして施策を進めていきたいと思っておりますので、ぜひとも委員の御支援のほうもいただければと思っている次第でございます。どうかよろしく願いいたします。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、古謝委員、どうかよろしく願いいたします。

【古謝委員】 ありがとうございます。日本高次脳機能障害友の会の古謝です。日頃より高次脳機能障害者（児）の御支援をいただき、ありがとうございます。感謝申し上げます。

私から質問というのか、高次脳機能障害者の実態というところで、ちょっとお話しさせていたきたいと思えます。

残念ながら事故に遭って脳を損傷した人たち、高次脳機能障害者は、体の障害のほう、体に対する障害は、ある程度回復されて、自分で生活ができる方たちが結構みえます。そこまで回復された方たちなんです、やはり人として生活していく上で、すごく大切な脳

というところの機能が回復するということがなかなか難しく、日常生活に支障をきたす場面が多々あります。入院期間も短く、また、生活の訓練などを受けられるリハビリ施設も限られております。

厚生労働省のほうも高次脳機能障害者の診断基準などを示していただいておりますが、現状は、当事者さん、事故に遭われた高次脳の方たちの事故前の生活歴、環境が大いに影響してきます。また、年齢が進むにつれて記憶障害などが顕著に現れて、日常生活さえ支障をきたすことも多くなります。そのため、やむなくせっかくお仕事に就いていた人もリタイアしたり、また、中にはおうちに引き籠もった状態になる方たちもたくさんみえます。このような二次的被害に苦しんでいる当事者さんや御家族が多く存在します。私たちも各地にある友の会のほうに、当事者さんや家族さんから、様々な問題や後遺障害などについて、いろいろな不安に対して相談などがたくさん入ってきます。

先ほど、桑山委員からも出たと思うんですけども、介護者なき後というのが、高次脳機能障害の方たちは、ほとんどが介護料を支給されていない方たちなんです。その方たちも同じような事故の被害者ですので、その方たちが救われるような支援を考えていただきたいなと思います。

確かに、事業所なり、グループホームなりに入ってみえる高次脳の方もいるんですけども、なかなかその場所が少ないということです。そういうのを今後ますます、皆さん、当事者さんも、お世話している家族さんも高齢化してきます。そうなったときに、やっぱりある程度の支援が欲しいなというところなんです。今、実際、桑山さんも言ってみましたが、それに関与する事業所が少ないということですよね。そういうところにモデル的に、この救済支援施策の中に、モデル事業的なグループホームなり、事業者さんなりを参画させていただけるような施策の中に支援をしていただけるといのがあれば、随分助かるのかなと思います。

私たち家族会としましても、やはり自分たちの経験を基に、いろいろな情報提供をしたりしております。そして、なかなかこの高次脳機能障害という障害が目に見えてこないのが、御本人さんたちが本当に大変な思いをされています。それを支えている家族も大変だし、また、事業所さんも、やはりどう対応していいかわからないという事業所さんも結構みえますので、できましたら、いろいろなところで勉強会なりをしていただけるとありがたいなと思います。

そして、支援というのか、情報提供、私たち被害者団体も、今の現状をいろいろと情報

提供してまいりますので、本日ここに参加されてみえます支援者の皆様、先生方、ぜひ高次脳機能障害者の現状を御理解いただき、それとともに、今後ともさらなる御支援を賜りますよう、今後ともどうぞよろしく御支援をお願いいたします。

以上、私から発言させていただきました。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

事務局から何か御返答ございますか。

【長谷参事官】 古謝委員、御意見大変ありがとうございます。切実なお話、皆様にも大変心響いているものだと思います。

私どもも、委員の御意見も踏まえて、また、団体の皆様の意見も踏まえて施策を進めていきたいと思っておりますが、今御覧いただいている検討状況の中にもございますけれども、先進的な自立訓練を提供している事業者の方をモデル事業的に支援させていただいて、そこから効果的な支援策を検討していくということで、日常生活を高次脳機能障害者の方に日常生活を自立できるような形の支援の裾野を広げていくような形のモデル事業ということをやっていければということで、検討を進めていければと思っております。それによって、介護者なき後も含めて、障害者の方が自立できるような形の支援の裾野が広がっていければと思っている次第でございます。どうかよろしくをお願いいたします。

【古謝委員】 ありがとうございます。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

続けて、徳政委員、どうかよろしくをお願いいたします。

【徳政委員】 徳政です。

今、桑山委員も、古謝委員もお話をされたと思うんですけども、私の場合は、今、皆さんの画面上、私はもう普通に座っている普通の人のように見えるんですが、胸から下は麻痺してしまして車椅子です。二次障害で、障害が進んでしまつて、以前、皆さんにお会いしたときは、私、手動で自分でこいだ車椅子に乗っていたと思うんですけども、握力を失ってしまつて、今は電動車椅子になっています。やはりそういった形で障害というのは、いつ、どのように進んでいくかというのが、いくら症状固定をしても分からないものなんです。私の場合、一度は何とかもったけれども、握力を失ってしまうという、事故から18年目で握力を失うというのは、もう精神的なダメージというのはものすごいんです。久しぶりに病院で2か月ぐらい塞ぎ込みました。やはりそういった形で、長い間、苦しめられるのが後遺障害者なんだろうなというのがあって、結局、自動車事故の被害者

というのは、一生涯死ぬまで被害者なんです。体が治るわけでもありませんし、悪くなることはあってもよくなることは絶対ないんです。

自治体との連携とか、もちろんいろいろな施策を皆さんに考えていただいたり、私もいろいろな情報を提供したりとかしながらやっていますけれども、自治体によっては、もう車椅子も最低限のものしか出しません、電動用ベットも最低限のものしか出しませんという自治体は非常にたくさんあって、皆さん困っていらっしゃるというのは、これが今の日本の現状なんですよね。私自身が自動車事故の当事者ですから、ますますそういうふうに思いますし、先ほどのヤングケアラーの話もそうなんです。実は、私の家は家庭が崩壊しました。息子たち、当時、小学校3年生ですよ。その頃、私のおむつを替えていました。もう完全に今でいうヤングケアラーです。でも、その頃には、そんな言葉もないし、それに対する支援もありませんでしたし、介護者なき後と、今、私、実際、介護者はいません。家族もいませんし、そうした場合にも私自身がもう介護者なき後になっているんです。

では、これをどうするという、私、この年齢になってこんな思いをしなければいけないのかなというふうに、現実、思いました。とはいっても、生きていかななくてはいけないので、一生懸命できることを何とかやっています。それはやはりここにも書いていますリハビリの機会の確保というのが、私の場合は運よく180日を超えても、「いや、あなた、帰らなくてもいいから、しっかり自立ができるリハビリをなささい、うちは赤字になってもいいから」という病院に入れていただいていたからなんです。でも、そんな病院は、日本中探したら数少なく、もう何件しかないんです。ということは、ほかの後遺障害者の人は、恐らくリハビリすらまともにできない状態で寝たきりになっている人がたくさんいるんです。多分大半の方がそういう方です。

だから、結局自立ができない寝たきりになっている人たちがたくさんいて、その人たちがいろいろな情報を知らないから、私とかが、SNSとか、ホームページとかでいろいろな情報発信をする中で、NASVAというのがあるんだ、知らなかったとかというので、いろいろな情報発信をする中で、またこれを再申請をしたり、あるいは申請をしたりとかしてというのが、恐らくその微増になっているところだと思います。

やはりそういったものが、NASVAの介護料も知らなかったよという人たちというのは、多分まだうじゃうじゃといるんだと、私は、今まで出会ってきた人たちの話を聞く限り、そういうふうに感じました。

だから、やはりこうやってリハビリの機会の確保だったり、介護者なき後の備えであっ

たりとかということ、それから、こういう場でこういう発言をさせていただけることというのが、今の自動車事故被害者の現状、自動車事故被害者は、体が治るのではなくて、一生それを背負っていかないといけない。そのままの体で生きていかないといけないということです。中には生活困窮をしてしまった方というのもたくさんいらっしゃいます。そういったことなく、皆さんが一生を生活ができて、生きて終わられるような救済政策というのが、やはり日本も必要なのではないかなというふうに感じますので、ぜひ皆さん、お力添えをいただきながら、また一緒に国交省の方々とも、NASVAさんとも、いろいろ考えていけたらいいなと思っていますので、どうぞ今後ともよろしく願いいたします。

以上です。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

事務局から御返答ありますか。

【長谷参事官】 徳政委員、大変貴重なこれまでの御体験を簡潔に、また、とても実感がこもったお話で、私も大変響いております。委員の先生方にも大変御共感など響いていらっしゃると思います。また団体としても、会員の方々への周知や取りまとめて意見をいただき大変ありがとうございます。今、並行して検討会をやっておりますけれども、そこにもしっかり反映させ、できる限りのことをさせていただくよう検討を進めていきたいと思っておりますので、引き続きどうぞよろしく願いいたします。

【徳政委員】 お願いします。

【藤田座長】 それでは、最後、寺田委員から御意見をいただけるということですので、どうかよろしく願いいたします。

【寺田委員】 東京海洋大学の寺田です。御説明と、それから、委員の皆様から、生々しいことも含めて、いろいろ勉強させていただいて、どうもありがとうございます。

短い意見というか質問なんですけれども、5番の事業用自動車についてなんですけれども、ピンポイント的に細かい施策というんですか、メスが入っているというか、そういう方向性は、多分よい結果につながると思うんですけれども、その一方で、事業区分というんですか、その業法の区分のまま、乗合バス、貸切りバス、タクシー、トラックというくくりになったままだったり、あるいは全体が1つになって、そもそも事業用自動車という概念自体もあるんだと思うんですけれども、例えば、大型車、小型車とか、あるいは同乗者のものすごく多い貸切りバスと、その逆のタクシーとか、何か違う観点というんでしょうか、事業区分ではない、何か安全に関して重要な概念みたいなくくりといいますか、そ

ういう観点も、もうちょっと深めていく必要があるのかなというふうに思いました。

それで、個別の目標を立てることは大変すばらしくて、恐らく現場での目標管理にもつながると思うんですけども、ただ、5年ごとに新たな目標に移行するかどうかということを考えてみると、何か今申し上げたような観点が必要かなと思いました。

特にトラックなど、大型、小型と全部一緒みたいなことでよいのかなというか、そういう観点を持ちました。

あと、自家用の大型車とか、幼稚園バスみたいな乗り物もあるので、そういった観点でも、もう少し多面的に深めていく方向があるのかなというふうに思います。

以上です。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

安全政策課から御返答をお願いいたします。

【石田課長】 今出ているスライド、34ページ目でございますが、このプランにつきましては、実は毎年、フォローアップをすることになっています。実は、これは全く概略ですので、個々にいろいろな施策が連なっておりまして、バス、タクシー、トラック、業界も含めて、どこが何をやるというまで全部細分化されております。それを年1回フォローアップして、そのときに対策が取られるか、十分かどうか、こういうものをフォローアップして検証していく、こういう段取りで進めてまいっております。

先生御指摘のように、やはりただトラックと言っても、大型なのか中型なのかとか、そういう検証も必要だと思いますので、そういうときに先生の御指摘の意見を気をつけて進めていきたいと思っております。御指摘ありがとうございました。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

以上で、議題1、質疑を終えたいと思っております。

大変議事が遅れて申し訳ございません。今から議題2を扱いたいと思っております。恐縮ですが、場合によって、若干時間の延長をお許しいただければと思っております。

それでは、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の説明を簡潔をお願いいたします。

【西本オブザーバー】 NASVAでございます。

それでは、NASVAから自動車事故対策機構（NASVA）の取組について御説明をさせていただきます。時間が限られておりますので、要点のみということで、まず、ページを2ページ進めまして、端に2と書いてある資料です、こちらが中期計画でございます。

第4期の中期期間の最終年度に今なっております。

こちらに書かれておりますように、3つの業務、安全指導、被害者援護、自動車アセスメントと書かれておりますとおり、しっかりと取り組んでいくということでございますが、その中でも幾つかの新しい取組について御紹介をさせていただきます。

さらに2ページめくっていただいて4ページをお願いします。

令和3年度における主な取組ということで挙げております。

1つは、被害者援護業務として、先ほどもう既に出ておりますけれども、小規模委託病床のさらなる展開ということが1つ。

それから、訪問支援業務におけるリモート化の試験的な実施が挙げられております。

それから、自動車アセスメントとしては、これも先ほど出ておりましたけれども、令和2年度の結果、これを先月公表させていただきましたけれども、その時点から、これまで分けていた試験結果、衝突安全と予防安全を統合して総合評価として公表する。

もう1つは、試験項目をさらに充実していくといったことを挙げてございます。

次のページをお願いいたします。5ページ。

1つは、小規模委託病床でございます。先ほども出ましたけれども、これまで小規模委託病床は、地図にもございますように、充実を図ってきた。最近では、平成31年の金沢、令和2年の松山を拡充してきたわけでありましてけれども、先ほど出ましたように、関東において待機患者さんがいらっしゃるということで、さらに新たに5床を設置すべく、今、準備をしているということでございます。

次のページをお願いいたします。

訪問支援のリモート化ということで、訪問支援は、直接、介護料受給者の方のお宅に訪問して悩み事をお聞きする、あるいは相談への対応をするということで、フェース・ツー・フェースでやってきたわけでありましてけれども、一方で、昨今、コロナの感染拡大で外出自粛を求められている。あるいは、先方様からも、感染リスクを気にされて訪問を遠慮されるという事例も出てきているということで、かといって、やはり御支援を切れ目なく実施をしていかなければいけないということで、この間、PCあるいはタブレットを使って、リモートで訪問支援をできるようにしようということで、今年度から試験的にもう既に実施をしているということでございます。

次のページからはアセスメントでございます。このページは実施体制ですので省かせていただきまして、さらに次のページをお願いいたします。

こちらは、衝突安全性能評価、もう既に御存じでいらっしゃるかと思いますが、この写真の左にあるように、衝突時の実験した場合にはダミーを乗せておりますから、このセンサーで出た結果から、この車の性能を評価する。

あるいは、右のように、実際にはねられるケースがありましたら、歩行者がはねられたときにどういう衝撃を受けるのかということ、このインパクトという機具で評価して、その結果を公表するといったことを実施している。

あるいは、次のページを御覧いただけますでしょうか。

こちらは予防安全ということで、事故を回避する性能です。上のほうにありますように、被害軽減ブレーキ、対車両であるとか、対歩行者でどういった性能があるのか。あるいは車線逸脱抑制措置が性能があるのか。あるいは、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、こういったものを評価して公表させていただいている。

さらに、次のページを御覧いただきますと、事故時の自動緊急通報装置、最近はどういったものがついている、ついていない、あるいは、どういったものがついているか、そういったものの評価をし、これまでそれぞれを公表してきたわけですが、この5月に公表しました令和2年度の結果からは、1つの統合した総合評価という形で公表することによって、より分かりやすい形にさせていただいたということがございます。

次のページは、チャイルドシート性能評価でございますので、こちらは省かせていただきまして、最後、12ページ、さらに13ページをめくっていただけますでしょうか。それぞれが衝突安全、予防安全のロードマップなんですけれども、こちらのように、これまでも新しい装置が実用化に至りますと、適宜評価に加えて普及を図ってきたということございまして、今後、この資料にはございませんけれども、今後もさらに被害軽減ブレーキ性能の、例えば対自転車であるとか、あるいは交差点の性能である、そういったことも新たに試験項目に導入すべく、今、準備を進めているということでございます。

説明は以上とさせていただきます。ありがとうございました。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの独立行政法人自動車事故対策機構からの説明について、御意見、御質問がございましたら、お願いいたします。

よろしいでしょうか。

もしないようでしたら、これで議題2に関する議論を終了したいと思います。

最後に、自動車局、山田審議官から御挨拶をお願いいたします。

【山田審議官】 ありがとうございます。自動車局審議官の山田と申します。

本日は、大変お忙しい中、多角的な御意見、また御示唆をいただきました。さらに被害者の方から、非常に切実なお話を聞かせていただきました。今後の国土交通省の施策立案に当たって、目一杯取り入れさせていただきたいというふうに思いますので、よろしくお願ひします。

交通事故の死者数、着実に減少しているということですが、いまだに毎日のように交通事故被害者となる方がおられるということでございます。特に、交通事故によって重度の後遺障害を負われる方、近年、年間約1,700人ということで、ほぼ横ばいの状況にありますが、この重度の後遺障害、どういう問題を日々お抱えになっているのかということについて、今日は多くの話を聞かせていただきました。どういう状況になられているのかということについて教えていただきまして、本当にありがとうございます。こういった被害者の皆様のニーズ、具体的にどんなことが必要なのかということをお教えいただきながら、被害者の方をどういった形で支援していかなくてはいけないかということで、今後とも検討していきたいというふうに考えております。

また、こういった事業の原資となる自動車安全特別会計の積立金の繰戻しに関する問題、皆様から御指摘いただきました。この繰戻し、着実になされるよう、しっかりと取り組んでまいりたいと思ひますので、よろしくお願ひします。

関係者の皆様におかれては、本日の御意見に加えて、いろいろと御指導を賜ることがあると思ひます。引き続き、どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上でございます。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

それでは、以上をもちまして本日の議事は終了いたします。若干時間を超過してしまひまして申し訳ございませんでした。議事進行を事務局にお返しいたします。

【高梨課長補佐】 藤田座長、ありがとうございました。

本懇談会の議事録につきましては、委員の皆様にお確認いただいた後、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たく存じます。

それでは、以上をもちまして、令和3年度今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会を終了いたします。本日は、お忙しいところお集まりいただき、誠にありがとうございました。

— 了 —