

令和4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4年7月22日

【齊藤課長補佐】 国土交通省でございます。会議に先立ちまして、事務局よりウェブ会議に当たっての注意点等を御説明いたします。会議中のお願いでございますが、委員の皆様におかれましては、基本的にマイクをミュートに設定いただきつつ、御発言を希望される際には、チャット機能にてお知らせください。座長より指名がありましたら、ミュートを解除し、発言いただくようお願いいたします。その際には、御所属、お名前を名乗っていただいた上で御発言いただき、終了時には、発言は以上である旨を御発言願います。

また、傍聴されている皆様におかれましては、カメラ及びマイクは、常時オフとしていただきますようお願いいたします。

ちょっと委員の皆様の御参加に技術的なエラーでお時間がかかってしまいましたけれども、定刻を少々過ぎておりますので、ただいまより、令和4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」を開会いたします。皆様方には、大変お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。国土交通省自動車局保障制度参事官室の課長補佐の齊藤です。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

初めに、本懇談会については、公開することとしており、本日も報道関係者の方に傍聴をいただいております。

続きまして、今回、委員になられた方を御紹介いたします。一般社団法人日本自動車会議所保険特別委員長、加藤委員。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、中嶋委員。全日本自動車産業労働組合総連合会会長、金子委員。公益社団法人日本医師会常任理事、細川委員でございます。なお、中嶋委員につきましては、所用により御欠席のため、佐々木業務企画部長、及び羽田野損害サポート業務部業務チーム長に、御代理で出席いただいております。

また、委員の中におかれまして、佐々木委員及び福田委員も所要により、今回は御欠席となっております。

国土交通省からは、堀内自動車局長以下が出席しております。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。画面でも共有しますが、議事次第、出席者名簿のほか、資料1から資料3まで、参考資料3-③まで、全てでございます。

か。資料の不足等がございましたら、チャット機能等で、お知らせを願います。特に皆様、資料等の不足はございませんでしょうか。

それでは、進めさせていただきます。会議の開会に当たり、藤田座長より御挨拶をいただきまして、以後の議事進行についても、藤田座長にお願いしたいと思います。それでは、藤田座長、よろしくお願いたします。

【藤田座長】 おはようございます。懇談会の座長を務めさせていただきます、藤田でございます。どうぞよろしくお願いたします。

昭和30年の自動車損害賠償保障法の制定以降、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施策の実施などにより、自賠法の第1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。また、先の通常国会においては、被害者支援や事故防止対策の仕組みを持続可能なものに転換し、自動車事故対策事業を恒久化するための自賠法改正が行われました。委員の皆様におかれましては、自動車損害賠償保障制度をより良いものとする使命の下、本懇談会に御参画いただいているところ、自賠責制度は転換期を迎えていると言えると思います。

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御説明いただくこととなっております。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。

それではここからは、私が進行を務めさせていただきます。本日は、まず、議題1において、自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きについて。議題2において、独立行政法人自動車事故対策機構の取組について、議題3において、本懇談会の今までの歩みについて、それぞれ御説明いただきます。これらの事務局説明の後、それぞれの議題に関して、委員の皆様と意見交換の時間とさせていただきますたく思います。

それでは、本日配付している資料について、事務局より御説明を願いますでしょうか。

【出口参事官】 資料1「自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きについて」を御覧いただけますでしょうか。私、保障制度参事官の出口と申します。よろしくお願いたします。早速、資料の説明のほうに入らせていただきたいと思います。

交通事故の発生状況等について、3ページ目とページ番号が振ってある資料でございま

す。交通事故の死者数、負傷者数、事故発生件数は、いずれも近年減少傾向にあります。

次の4ページ目、交通事故の負傷者数につきましては、減少しております。一方で、青い折れ線グラフで示してございます重度の後遺障害者の方々の数は、ほぼ横ばい、グレーの棒グラフで示してございます介護料の受給資格者数は、微増傾向というのが現状でございます。

次の5ページ目、高齢運転者に係る交通事故の現状でございます。下半分の、折れ線と棒グラフで示してございますけれども、高齢者ドライバーの死亡事故件数自体は減っているところではあるのですが、折れ線で示してございます死亡事故件数全体に関する構成比のほうは、微増傾向ということでございまして、対策が必要であるというところかと思えます。

続きまして、6ページ目、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しでございます。

7ページ目のスライド右下のところ、一般会計と書いてございます円柱でございますが、貸付合計は、まだ約6,000億円、5,952億円残っているところでございます。

次、8ページ目でございますけれども、昨年、令和3年12月22日に、財務大臣と国土交通大臣の合意が行われました。一番上の右端のところ、令和5年から令和9年にかけての5年間に係る合意でございます。合意のポイントを右側に矢印で示しながら、該当部分を赤字で記載させていただいているところでございます。

まず、一番上の矢印でございますが、繰戻しについては、平成30年度から再開しているところ、令和4年度は54億円ということで、多少の増を記録したところでございます。そして次の矢印ともう一つ、3つ目の矢印のところでございますが、「令和4年度予算における繰戻し額の水準を踏まえ」ということで、目安を提示したということ、また一般会計からの繰戻しに継続して取り組むということで、繰戻しの継続を明言したというところは、これまでの合意になかった内容でございます。引き続きこの合意を基に、しっかりと繰戻しを求めていきたいと考えてございます。最後のポイント、賦課金制度につきましては、現在、国交省の検討会で検討いただいているという状況でございます。

次、9ページ目の一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しは、左側のほうに実際の額が書いてございます。平成30年度から5年連続で増えてきているという状況でございます。先ほどの合意で目安が提示されたということと、継続が明言されておりますので、しっかりと引き続き求めていきたいと考えておるところでございます。

続きまして、10ページ目以降、法改正前のプロセスということで御議論いただいた検

討会について、ごく簡単に御説明いたします。

11ページ目、これまでの検討の流れについてというところでございますが、まずは、令和2年の夏から「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」で、まずは、どのような救済が必要かということについて御議論いただきまして、取りまとめをいただいたのが、令和3年の夏でございます。そちらを踏まえまして、現在も御検討いただいております「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」、こちらのほうで、そのための財源について御議論をいただいているという状況でございます。

12ページ目の救済対策のあり方、こちらは、昨年のこちらの「あり方懇」ではまだ検討中でしたけれども、昨年の7月に取りまとめをいただいたところでございます。主な内容は、右上の「2.リハビリ機会の確保」ということで、脊髄損傷を負った場合のリハビリですとか、高次脳機能障害を負った場合におけるリハビリなどについて、また左下「3.介護者なき後への備え」というような内容について、いただいたところでございます。

そちらを踏まえまして、13ページ目、「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」のほうで、今年の1月でございますが、中間取りまとめをいただいたところでございます。背景・必要性の1番下の丸の「一方」で始まるところに『自動車事故対策事業』は、法的に『当分の間の措置』と位置づけられ、積立金とその運用益のみを財源としているが、運用益に頼ったスキームは昨今の金利情勢により破綻しており、当該財源はいずれ枯渇し、継続が困難となるおそれ」ということで、持続的に実施できる仕組みへの転換が必要とされております。対応の方向性として、安定的な財源確保の在り方について、御提言をいただいたところでございます。

次の14ページ目は、現在、勘定の検討会のほうで検討いただいているものを、御参考につけさせていただきます。

次は「4.自賠法の改正」についてでございます。

16ページ目、先ほど御説明した部分と重なりますが、引き続き被害者支援と事故防止について、継続的に実施していく必要があるということでございます。

次の17ページ目、必要な財源ということで、平成13年時点で想定しておりました積立金の運用益につきましては、低金利で、今後はほぼゼロになる見込みということでございます。積立金の取り崩しにつきましても、このままでは近々に枯渇する見込みであり、繰戻しにつきましては、昨今の財政事情に鑑み、大幅な増額を見込むことは困難という中で、被害者支援と事故防止を持続的に実施でき仕組みへの転換が必要であるというところ

でございます。次、18ページ目の「制度見直しの概要」ということで、被害者支援と事故防止の持続的な財源を確保するために、賦課金、これまでもともとあった共助の仕組みでございますが、こちらの額の充実と使途の拡大を図るということで、見直しを行ったものでございます。

19ページ、現行は先ほど申しました「当分の間」ということで、附則で位置づけられていたものを、本則に位置づけまして、恒久的に自動車事故対策事業を実施していくというものでございます。

次、20ページ目から、運用益事業についてでございます。21ページ目、被害者救済対策事業を実施しておりますほか、新たな被害者を生まないための自動車事故発生の防止対策、これらの事業を実施しているところでございます。

22ページは、これまでの主な取組ということとを、並べているものでございます。

23ページ目は令和4年度予算における運用益事業の例でございますが、国、民間保険会社、JA共済さん、それぞれにおきまして、被害者救済対策と事故防止対策、様々なものを行っているというところでございます。

24ページ目から、被害者救済施策についてでございます。

25ページ目は「令和4年度予算案における自動車事故による被害者救済対策の充実」でございます。左側、「リハビリの機会確保等」拡充させていただいたということで、高次脳機能障害者の社会復帰等を促進するための環境整備などを、新規施策として盛り込んでいるところでございます。また、その下でございますが、「介護者なき後を見すえた受け入れ環境整備」を拡充しております。

【村上課長】 事業用自動車の事故防止対策等という、26ページからですが、安全政策課長の村上のほうから説明させていただきます。次のページをお願いします。

まず、現状といたしまして、事業用自動車の交通事故の発生状況ですが、件数からすると、これは御覧のとおり、右肩下がりで件数はだんだん減ってきているということです。自動車、各文言についても、内訳を見ると、右に書かれているとおりでございます。

次のページ、28ページを御覧ください。死者数についても、おおむね下降傾向であるということでございます。

それでは29ページ。こういう現状を踏まえまして、昨年3月に第11次交通安全基本計画を踏まえまして、当省としては、「事業用自動車総合安全プラン2025」というのをつくりました。従前からある飲酒運転や健康起因の事故等に加え、世の中が変わってきた

ということで、技術が開発・普及され、あるいは、超高齢化社会という、そういう社会的な面の環境変化。それとあと、コロナをはじめとした感染症や、あるいは災害がといった、自然の環境変化。そういった環境変化を踏まえて策定されている重点施策を、6つの柱で整理しております。それと併せて、事故削減目標を設定して取り組んでおります。

各論については、次のページ、30ページからですが、まず、飲酒運転についての現状。従前から飲酒運転については、やってはいけないと声高に叫ばれているものの、やはりいまだあるというのが、残念ながらこういった現状がございます。

31ページでございますが、それを踏まえて事業用について、特にトラックのドライバーも飲酒運転が多いということで、どうするかということで、事業者ごとにいろいろ優良事例というのを抽出いたしまして、それを同業他社の方にベストプラクティスとして、横展開するような取組をしている。取り分け、家族への協力。やはりアルコール依存症の助成とか、やっぱりそういったところを紹介するようなマニュアルを作って取り組んでいます。次のページをお願いします。

一方、健康状態に起因する事故というのは、これは相変わらず高止まりの状態になっておりまして、次のページよろしいですか。内訳を見ますと、心臓疾患や大動脈瘤という循環器系の御病気を持たれたりとか、あるいは脳疾患、そういった内訳は結構多いという現状がございます。次のページよろしいですか。

34ページですが、そういった現状を踏まえまして、事業用自動車のドライバーに対しての健康管理というのが、これは実は事業者にとってもすごく大事だということで、事業者に対しても健康状態の把握とか、そういうやっぱりちょっと健康ではない状態で運転させてはいけないという義務づけ等をしつつも、一方で、健康管理に関するマニュアルというのを作っていると。これは症状によっても異なりますが、古いところでは、睡眠時無呼吸症候群、SASのマニュアルといった。あとは、脳血管の疾患とか心疾患だとか。最近ですと、今年の3月というところで、視野障害の関係のマニュアルというのを作らせていただきました。併せて、こういうマニュアルを作って終わりじゃなくて、実際にドライバーさんの健康状態をスクリーニングするというのが大事ということで、次のページでございますが、こういう様々なスクリーニング検査というのをやりつつ、あとマニュアルに対しても反映させるとか、そういったPDCAを回して行って、あとは医療の世界の方とも、御相談しながらやっているという状態です。

36ページ。このスクリーニングのアンケートは、各事業者さんのほうからも、やはり

反応がいいという状態。取り分け、バス会社のほうからは、多く問題意識が強く認識されているということでございます。

それで37ページですが、特に最近では視野障害について、やはりまだあんまり知られていない。一方、自覚症状がないというのが非常に問題になっていて、最近でも、やはり裁判の事例で、やはり視野障害の診断を受けていたか、受けていないかによっても、裁判でも結果が異なっているとかいうふうな、深刻な状態になっている。

38ページですが、そういったことで、視野障害対策のマニュアルというの、今年3月に策定しました。これはまずやはり視野障害って、どれだけ重大事故につながるのかという、そういう自覚をやはり促すというところから始まっております。簡単に言うと、事業者さんから運転手さんに対して、やはり定期的に健康診断を受けるようにというふうな形で、マニュアルで明記しているということでございます。

それで、事故はあってはならないのですが、残念ながら事故は発生するというので、次のページですが、事故が発生した際に、やはりいかに教訓を得るか。その前にやはり事故調査というのが、まず必要であるというのを従前から進めておまして、警察庁さんと共管の交通事故総合分析センター、ITARDAと共同で事故調査を進めているところでございます。

40ページでございますが、最近の事例として、京浜急行の踏切にトラックが入ったと。その事故の分析というの、最近の事例としてはやっております。

41ページですが、バックグラウンドとして、やはり人手が足りなくなってきているということで、やはりICTをいかに活用するかという、この運行管理の高度化について、今は検討されているところで、言わば運行管理のテレワークをして遠隔点呼できないかとか、あるいは自動点呼、人がいなくてもできないかというふうなことで、今は実現を進めているところでございます。

42ページですが、これは繰り返しですが、特に遠隔点呼で、どこまで運転手の健康状態をモニターできるか。自動点呼により、どこまで機能するかというのを、今、繰り返しやっている、検討しているところで、最近ですと、7月から遠隔点呼が事業者によって実施されているというような取組を進めております。

43ページですが、こういったICTを活用してということで、トラックとかバスも、タクシーもですが、ドライブレコーダーとか、そういったものに対して、導入の際に補助をしているところでして、このドライブレコーダーも、だんだんと機能がグレードアップ

しつつ、一方で、やはり大分普及してきたということで、メリハリをつけた形で、国としても導入の支援を行っているというところでございます。

以上でございます。

【久保田課長】 続きまして、技術・環境政策課長の久保田でございますが、私のほうから、車両の安全対策、車側の安全対策の状況と、これに係る車両の安全対策と、それと関係する自動車損害賠償責任保障制度の中で、どのように活用させていただいているかということの説明させていただきたいと思えます。

45ページ、次のページですけれども、先ほどもお話しにありましたけれども、交通事故死者数、重傷者数というのは、非常に減少傾向にあります。まだまだ多くの方が亡くなったり、大きなけがをされているということで、昨年3月に立てられました目標として、今後5年間で、つまり令和8年3月末までに、死者数を2,000人以下、重傷者数を2万2,000人以下にするという目標が、政府として掲げられています。この目標は、毎年5年ごとに更新されているものですが、次のページに書いていますが、そのために、「人」「道」「車」として、様々な政策が、第11次交通安全基本計画という中で掲げられています。

道路交通関係の交通安全を進めていく中で、もちろん「人」「道」「車」が一体となって安全対策を講じていくということになるのですが、字が小さくて恐縮ですが、一番下の四角の道路交通の安全という中の、2つ目の対策の視点の4つ目に、先進技術を活用して交通安全を推進していきましょうというものがありますとか、一番下の対策の柱という中の④のところ、車両の安全性を確保していきましょうといったように、「人」「道」「車」の中の車についても明記されて、安全対策を進めていくということが明記されている。

こういうことを受けて、次のページでございますが、今申し上げました交通安全基本計画と連携する形で、車両の安全対策を推進していくということで、同じ計画期間5年間で、交通政策審議会で、車両の安全対策をどうしていくのかという審議をさせていただいているところでございます。

次のページですが、具体的にその内容、これもちょっと細かくて恐縮ですが、車の安全対策について、いろんな視点が書かれています。例えば、青い真ん中の重点項目というところは4つの柱が立っておりますが、歩行者・自転車等の利用者の安全確保、それから自動車乗員の安全確保、それから大型車の事故などの社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止、あるいは、自動運転関係について適切に推進していくと、こういった4つの視点を掲げさせていただいて、例えば、この2つ目の箱、自動車乗員の安全確保でありま

すと、上から4つ目のところに、衝突時の加害性を考慮したアセスメント試験を充実・追加していくということでありますとか、3つ目の社会的背景を踏まえた重大事故の防止でありますと、ペダル踏み間違い、ドライバー異常時システムの装備、あるいは、下のほうに行きますと、大型車の被害軽減ブレーキの安全装置、つまり事故を防止する様々な安全装置を充実していくべきというようなことが掲げられておりますし、一番右側の自動運転について言いますと、やはり自動運転車の開発促進ということを図りながら、社会受容性を向上していくべきじゃないかというようなことも提言されておまして、こういった提言に基づいて、我々は車両安全対策を進めさせていただいているという状況でございます。

もう一つ申し上げますと、こういった対策を講じることに、一番下のところにちょっと書いてありますが、先ほど、2,000人以下、重傷者数を2万2,000人以下とするとなっておりましたが、この車両安全対策で、30日死者数を1,200人減らすと、あるいは、重傷者数を1万1,000人削減すると。ただ、この目標は、交通安全基本計画よりもさらに長い令和12年ということで、10年先の目標になってはいますが、車両安全対策でも、具体的な数値目標を持って、安全対策を進めていくということが掲げられております。

ここから先は、この中で自動車損害賠償責任保障制度の中の事業としてやらせていただいている、自動車アセスメントの状況について説明させていただきます。

1枚、49ページでございますが、自動車アセスメントは、自動車ユーザーが、安全性が高い自動車を選択しやすい環境整備するということとともに、メーカーに対して安全な車を開発してもらおうと、こういったことを目的として、先ほどの目標にもありましたが、車をぶつけて中の人を守る。あるいは、歩行者が車にはねられても、歩行者の頭部、頭がちゃんと保護できる性能があるかと。車側にそういう性能があるかどうかを見るという、衝突安全性能の評価と。あるいは、被害軽減ブレーキ、あるいは、ペダル踏み間違い、こういったものを評価することで、事故が起きない車として性能を発揮しているかというようなことを、試験をさせていただいております。

ちょっと先になりますますが、先に52ページのほうですが、これを点数化して100点満点で評価して、例えば、一番上にあるのは、レガシーのアウトバックとあって、これはこの2021年度で13車種やった中で、一番点が高かったものについて対象として100点満点で97点を取っています。ほかの車だと、80点の車もあったり、下のほうに行くと46点とかいう車もあるんですけども、こうやって点数化して、どの車がぶつかったとき、あるいは事故が起きないという性能として高いのかという評価をさせていただいた

というようなことをやっております。

戻っていただいて50ページなのですが、こういった評価をすることで、試験対象装置の普及というのが、非常に進んでおります。1つは、被害軽減ブレーキ、あるいはバックカメラ、あるいは、こちらの車線逸脱装置とか、様々な装置についての普及率を挙げておりますが、アセスメントで試験を追加することによって、高性能な装置がどんどん入れられている。それらの試験対象としている装置が、どれぐらい事故の削減に効果があるのかということの評価して、事故の削減数も具体的に数値化していると。これは、具体的にどういう計算をしているかということ、ついでに車の事故と、ついていない車の事故の割合を比較して、車につけることで、これだけ減りましたという評価をさせていただいているのですが、こういった数値化することで、具体的な事故削減に効果を出すというようなこともやっております。

次のページでございますが、目的としてユーザーにちゃんとした車を選んでもらうということと同時に、自動車メーカーに、安全性の高い車の開発を造るというモチベーションを持ってもらうということなのですが、これは、自動車メーカーの声ということですが、会社の中で、アセスメントでいい点を取らないと社内で大きな問題になるとか、関係部署で、役員から怒られちゃいますみたいな声をよく聞いておまして、メーカーの中でも、非常に安全な車、完全に言うと、点数化されて100点満点でテストを受けているのと同じような形になっていますので、非常に大事な指標になっているという状況があるということでございます。

私からは、以上でございます。

【出口参事官】 続きまして9番目、無保険車対策・政府保障事業の実施状況についてでございます。

54ページ目の「無保険車対策について」、街頭取締活動、監視活動を引き続き行っているというところでございます。取締りの車両数、無保険車数のほうも少しずつ減ってきてはいるんですけども、まだ引き続きあるというところでございまして、令和3年度の主な取組実績でございますけれども、下半分の枠のところでございますが、街頭取締り活動を少し増やして実施させていただいております。また、警告はがきの発送後に30%が保険に加入したということもございまして、こちらのほうもしっかり取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

次55ページ目でございます。政府保障事業の実施状況についてでございますけれども、

加害者が自賠責保険に加入していない無保険車両でしたり、ひき逃げで、加害者が不明である場合につきましては、自賠責保険の請求ができませんので、被害者に対しまして、国が自賠責保険と同等の被害の填補を行っております。実績は令和元年、2年、3年と少しずつ減って来てはおりますけれども、まだ引き続き残っているという現状でございます。

続きまして、「10. 自動運転をめぐる最近の動きについて」でございます。

57ページ目、「運転者がいない自動運転の許可制度」でございます。今回の常会で、道交法が改正されたものでございます。レベル4相当の運転者がいない自動運転、特定自動運行と法律内では定義されてございますが、こちらにつきましては、都道府県の公安委員会の許可が必要ということになってございます。許可を受けたものにつきましては、保安基準に適合する「自動運転車」を使用することと、遠隔監視のための体制を整えること、また、自動運転車が対応できない状況が生じた場合に、必要な措置を講ずることなどが遵守事項として挙げられているところでございます。

【久保田課長】 引き続き、久保田が説明させていただきますが、この自動運転ですが、そもそも運転者のミスによって9割以上の死亡事故が起きているということで、事故削減効果の意味でも、非常に期待がされていると。さらに、少子高齢化の中での移動サービス、あるいは、人手不足の中で移動サービスを提供するという意味でも、非常に有益ではないか。

あるいは、様々な便益が想定されているところですが、今、説明のあったレベル4というのが、次のページですが、レベルからいくと、当初、運転者を支援するというレベル2相当の車であったものが、だんだんレベルが上がってきて、レベル3以上になってくると運転者の手を離れて、システムが自律的に車の操作をするということになってくる。道交法も一部レベル4という、自律的にシステムが車を動かす。ドライバーはフリーになると、一番右のところに書いていますが、レベル2までであれば、手放しはできるけど、運転者が最後の周辺監視等をして、運転者が責任を持って運転するというところから、アイズフリーになって、ドライバーもだんだん要らなくなるというレベルに上がりつつあると。

これは今、様々な場面でどうなっているのかということ、次のページで説明しておりますが、まず、自家用車については、一昨年、ホンダのレジェンドがレベル3と、渋滞時ですけれども、高速道路の渋滞時で、レベル3で視線を、もう運転注視しなくてもいいというレベルで走らせられるという車が型式指定されておりますし、移動サービスについては、先ほど、道交法のほうでレベル4を一部認めるとともに、昨年3月から、無人の自動

運転移動サービスが始まっていると。さらに物流サービスでも、今後、レベル4に向けて、後続無人隊列走行の技術を高めていくという形で、少しずつ自動運転というのが高度になっていたり、そのサービスの提供が視野に入ってきているという状況がございます。

【出口参事官】 61ページ目「自動運転における損害賠償責任に関する検討」についてでございます。自動運転システムの利用中の事故につきまして、損害賠償責任の所在が、論点になっているというところでございます。2つ目の丸にございます、平成28年11月より、研究会において検討を行っていただきまして、平成30年3月に報告書を取りまとめ公表しております。

主な方向性につきましては、3つ目の丸の2行目から下線が引いてございますけれども、「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、従来の運行供与者責任を維持」とされているところでございます。また、保険会社等から自動車メーカー等に対する求償の在り方等につきましては、関係者間で検討することとしたというのが、平成30年の報告書の概要でございまして、こちらにつきましては、昨年、約款が改定され、引き続き、関係者間で着実に検討が進められている状況であると承知しているところでございます。

資料の説明につきましては、以上でございます。藤田先生、よろしくお願いいたします。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいま御説明のありました資料1につきまして、御質問、御意見等がございましたらお願いいたします。最初に事務局から説明がありましたとおり、チャット機能での発言の希望をお知らせいただければ幸いです。どうかよろしくお願いいたします。

まず、金子委員、お願いいたします。

【金子委員】 発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。自動車総連の金子でございます。よろしくお願いいたします。御説明のほう、ありがとうございます。私のほうから3点、発言させていただきたいと思います。

1点目は、2番の一般会計からの繰戻しについてです。これは、過去から続いている問題ですが、いまだ6,000億円という、自動車ユーザーが支払った保険料が繰り戻されていないという状況にあります。事業の安定的な運営に向けて、そしてまた、新たな賦課金という考え方も導入されることにもなります。そういったことから、財源が確保されたということではなく、まずは、この繰り戻されていない6,000億円、全額を早期に返すと

いうことを、引き続きしっかりと取り組んでいただきたいということが、1点目でございます。

2点目は、3番と4番のところに関わるようになりますが、日本の車社会において、誰もが安心した移動を享受できる共助社会の実現をするといった観点から、この資料にもありますけれども、被害者支援、そして事故防止を持続的に実施できる仕組みに転換していくということが必要だということは、全く異論のないところであります。他方で、先の通常国会における法案審議の中では、参議院・衆議院ともに附帯決議も併せて採決で可決されましたけれども、その附帯決議の中に、新たな賦課金制度の導入に当たっては、自動車ユーザーの理解を得るべく、ユーザーに対して丁寧な説明を行い、というくだりがあったというふうに理解をしております。自動車ユーザーの理解が得られないまま、制度が走ってしまうと、この制度そのものの持続可能性に、大変影響を及ぼすのではないかとというふうに強く危惧をしているところであります。したがって、より多くの自動車ユーザーの理解が得られるように、被害者支援等について、その財源の状況も含めて、国土交通省を主体に、丁寧な説明のほうをしていただければと思っております。また、詳細な賦課金額の水準や歳出の在り方については、この際だから何でも実施できるということではなくて、自動車ユーザーの負担を十分に考慮しながら、長期にわたって安定的な運営のできるような検討を、引き続き行っていただきたいと思っております。

そして最後3点目は、10番の自動運転についてとなります。今、説明がありましたとおり、特に61ページのところ、自動運転に係る損害賠償責任のところなんですけれども、資料にもありますが、従来の運行供用者責任を維持しつつ、保険会社などによる自動車メーカーなどに対する求償権行使の実効性確保のための仕組みを検討するということが適当というふうに見解が、過去に示されていると理解をしております。実際に自動運転を可能とする法が施行され、そしてレベルゼロからレベル4までの自動車が混在する状況となる中で、求償権行使の実行可能性のための仕組みが整備されなかった場合、ユーザー負担が増えるなどといった悪影響を及ぼしかねないとも思いますし、そもそも、社会全体としての自動運転への移行といったことにも、大きな弊害になりかねないと思っております。したがって、引き続き現在の検討状況を開示した上で、消費者だけでなく、自動車業界や損保業界で働く方々の意見を聞く場などを設けていただくなど、現場の実態をより踏まえた検討を、早期に進めていただきたいと思っております。

以上になります。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。3点ありました。いずれも御要望といった性格の御発言だったと思いますけれども、繰戻しを実現するように、今後もきっちり働きかけてほしいということ、自賠法改正との関係では、ユーザーの理解が得られるような説明をきっちりすると同時に、不断の事業の見直しをしてほしいということ、自動運転についても、ちゃんと検討を進めてほしいという、そういうことだったと思いますが、事務局のほうから、今の御意見に対して、何か御返答はございますでしょうか。

【出口参事官】 保障制度参事官の出口でございます。貴重な御意見ありがとうございます。繰戻しにつきましては、御指摘のとおり、まだ6,000億円残っているという現状でございます。こちらにつきましては、大臣合意のところで御説明いたしましたが、繰戻し額の目安の提示と継続ということが示されております。まだまだ額としてはという御意見も当然あるかと思いますが、まずは、これを足がかりにして、しっかりと6,000億円残っているのを返してもらうことが一丁目一番地だというのは御指摘のとおりだと思いますので、しっかりと取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

2点目にいただきました自動車ユーザーの御理解をいただくべきという点につきましては、御発言いただきましたとおり、附帯決議でもいただいております、私どももしっかり取り組んでまいらなければならないと認識してございます。様々な手段を考えてまいりたいと思いますので、ぜひともお知恵をお借りできればと思います。よろしく願いいたします。

また3点目、自動運転でございます。きちんと整理すべきだという御意見、おっしゃるのとおりだと思います。皆様方の御指導をいただきながら、しっかりと取り組んでまいりたいと思いますので、どうぞ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。よろしいでしょうか。

【金子委員】 ありがとうございました。

【藤田座長】 それでは続きまして、京井委員、お願いいたします。

【京井委員】 すみません。いのちのミュージアムの京井です。発言のお時間をいただきまして、ありがとうございます。まずは3点、お聞きしたいのです。

12ページ、13ページを見ていただくと、このたびも被害者救済と事故防止を中心にとってお話を下さいました。その中で被害者支援、4番の、12ページ、事故直後の支援ということで、今、被害者ノートが作られているということをお聞きしております。大変いいことだなと思っております。そんな中で、もう2003年の時点で、既に私たちの

同じ遺族の仲間が、お子さんを亡くされた遺族の仲間が、交通事故対策マニュアルというのを出版されていて、現場検証がどのように行われるかとか、あと、自賠責がどのような形、自賠責というのはこんなものですよとか、自賠責保険の被害者請求はどうやってやるのかとか、そんなことも詳しくA4で書かれているのが、これはちょっと皆さんに見えるのでしょうか、出ております。こういう当事者が作ったノートも、併用しながらやっていただければ、とても分かりやすく、当事者の方たちには入ってくるのではないかなと思っています。

そして、13ページのところで、先ほど金子委員もおっしゃいましたが、財源の確保とか繰戻しということで、ユーザーの理解をということで、本当に自賠責が何に使われているのかということ、結構一般の方たちが知らなく、当たり前のように払っていらっしゃる。でも何かあるときは、どうしてこの繰戻しのこととかもですけれども、いろいろなことと言われるのですが、私自身が安全運転管理者のほうの講師を、もう15年以上しておりまして、その中で昨年度から、ちょっと自賠責がどのように使われているのか。皆さんのお役に立っているんですよと。そして、また被害者の方たち、私たちのような事故の被害者の方たちに役立っているというお話をしています。その中で、本当にこのアセスメントのこととかで、各自動車メーカーさんにもお世話になっていると思います。自動車を買うときに、購入されるときに、自賠責がどのような形で使われているかということ、1枚物で入れていただくとか、そういう広報・啓発に関しての広がりということも、考えていただければと思います。

本当に車も今は、28ページにあるように、自動運転とかICTとかの技術の開発とか、普及促進とかしていただいているんですけれども、なかなか新しい車を買うというのは、一般の私たちは、新しくそういうものがついたときに、買うということではできなかつたり、経済的にできなかつたりするので、そういう意味でも、自動運転とかいろいろな技術に頼るばかりではなく、本当にもともと車は安心して安全で、私たちの生活を豊かにして、便利にしてくれていたはずなので、本当にそういう原点に戻るといっても、とても、進化もとても必要なんですけど、そういうことをユーザーの方たちに、また、安全性に頼るばかりではないということも知っていただくという、そういう広報・啓発の仕方もあるかなと思っています。

今日のお話の中で、本当にいろいろな省庁との関連が出てきていると思うんですね。検察庁だったりとか、あと、介護なき後のというふうになりますと、私も子供がおります。

そして、いろんな御相談を受けておりました、親が交通事故に遭われて、被害に遭われた場合、子供が介護に回る。今、本当に話になっています、ヤングケアラー、そこは教育委員会と、私たちは綿密に連携を組んでいかないといけません。そうしたら、文科省とか、あと厚生労働省ももちろんですよ。金融庁だったり、いろんな意味で経済産業だったりとか、道のことになると農林水産省。この自賠責の、本当に運用に関しては、いろんな省庁と横のつながりがあって、今、施策分野が本当に分かれ過ぎて、皆さん、どこに相談に行ったらいいとか、どういうところとどこがつながっているかというのが、本当に分からなくなっている状況のところを、この自賠責の運用益に関しては、いろんな省庁と横のつながりがあるということが、本当に、私もサポートしながらモデルになっていると思うので、その辺をまた今後も、より深くつながっていただけることを願っております。

以上です。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。3点ほど、かなり具体的な御意見をいただきましたが、事務局から、何か返答はございますでしょうか。

【出口参事官】 保障制度参事官の出口でございます。被害者ノートにつきましては、現在、作成を進めているところでございます。今いただきました当事者の方が作られた物、そういった当事者の方ならではの視点ですとか、そういったものをうまく取り入れて、あるいは併用するという御意見もいただきましたけれども、どうすることが一番うまく当事者の方に、必要な情報が届くのかということにつきましては、ぜひとも皆様方のお知恵とお力をお借りしながら、取り組んでまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いたします。

また、自賠責を一般の人が知らないというのは、御指摘のとおりかと思えます。かなり具体的な手段などもいただきましたけれども、引き続き、こういった形でこの制度を、こういうふうに使われているんだよということを的確に知ってもらうのかにつきまして、また、御指導いただければと思います。よろしくお願いたします。

また、各省庁との連携は御指摘のとおりで、なかなか国の中におりましても、ここがこういうことをやっているのか、というような状況ではあるんですけれども、しっかりと連携して取り組んでまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いたします。

【藤田座長】 ありがとうございました。よろしいでしょうか。

【京井委員】 ありがとうございます。御丁寧な返答をいただきまして。

【藤田座長】 それでは続きまして、堀野委員、お願いたします。

【堀野委員】 どうもありがとうございます。2つあります。

1つ目は、繰戻しの件ですが、今、9ページの資料を見ていますが、先ほど、しっかりと取り組むという総論としての説明がございました。それはそれでありがたいんですけども、54億円で、このペースで6,000億円を返済するには、100年以上かかりますよね。そういう長期にわたるやり方で、この問題を解決しようとしているのでしょうか。ちょっと本気度が疑われるという感じがします。それから、もっと積極的に繰戻すんだという意思表示を、大臣間で一応やっていたいでいるわけですから、もうちょっと本気度を示す額を示してほしいということですね。それが1つ目。

2つ目は、46ページの交通安全基本計画の中身です。具体的には、47ページの図がありますね。「人」「道」「車」とおっしゃったんですけども、これは、前々から私は自動車局の事故防止の委員会の座長を拝命したときにも、皆さんと議論して、もう合意を得ているんですけども、自動車の安全は、3つの要因ではなくて、4つのMということで、4Mということで合意を得られているのに、ここでまた古い、それ以前の古い発想がここで顔を出しているのが、ちょっと不可解です。「人」「道」「車」に「管理」というのを、やっぱり入れないと駄目ですね。人はManでしょう。道、環境のMedia、車、Machineですね。そしてManagementというのが大事なんですね。特に業務用車両の事故を分析すると、労働時間に関連した事故が多いんですね。例えば、特に医薬品の物流においては、病院の医師からの指示があって、何時何分までに届けろという、そういう非常にきつい時間的な制約が原因でヒューマンエラーを起こしたというような、そういう分析結果がたくさん出ておりますので、「管理」というのをぜひ見落とさないで、ここにに入れていただきたいと思います。

以上です。よろしくをお願いします。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。2点について、御意見あるいは御質問をいただきましたけれども、事務局から返答をお願いいたします。

【出口参事官】 保障制度参事官の出口でございます。まず、1点目、繰戻しについて御意見をいただきました。ありがとうございます。御指摘のとおり、54億円だとずっと時間がかかるのではないかと御指摘については、計算上はおっしゃるとおりでございます。ただ、引き続き大臣間の合意ということで、今回ある意味、初めて繰戻し額の目安が提示され、また継続するとされたら、なかなか歩みとしては遅く見えてしまうといった御指摘については承っておりますが、こちらを足がかりにいたしまして、引き続きしっか

りと取り組んでまいりたいと思います。どうぞお力添えをよろしく願いいたします。

【堀野委員】 はい。見通しがつくまで、私たちもしっかりとウォッチしていきたいと思
います。よろしく願いします。

【出口参事官】 よろしく願いいたします。

【堀野委員】 それから2つ目は。

【藤田座長】 2点目のほうはどうでしょうか。交通安全計画の3つの要素というのは、
やや古いという御指摘ですけれども。

【久保田課長】 御指摘ありがとうございます。技術・環境政策課長の久保田でござい
ます。

【堀野委員】 よろしく。

【久保田課長】 よろしく願いいたします。おっしゃるように、国交省でやるときに、
緑の対策という中で、ちゃんと管理して運行管理する、あるいは人の労働時間を管理する
ということは、非常に大事なところでございますので、御指摘のように、人の管理という
とちょっとあれですけれども、ちゃんと運行管理したりする、労働管理するという視点を、
忘れずに対策の中に入れていく必要があるということは理解しておりますので、今後とも、
そういう視点を忘れずに、必要に応じて資料の修正等をしながら対応していきたいと思
いますので、引き続き御指導よろしく願いいたします。

【堀野委員】 よろしく願いします。

【藤田座長】 それでは続きまして、加藤委員、お願いいたします。加藤委員に続いて、
徳政委員、福井委員、藤村委員の順でお伺いしたいと思
います。加藤委員、お願いいたし
ます。

【加藤委員】 一般社団法人日本自動車会議所の加藤です。御説明いただきまして、誠
にありがとうございました。今の関係で、2点ほど意見として申させていただきますと思
います。

1点目は、ほかの方々もおっしゃっていますけれども、やはり繰戻しの関係ですね。我々、
日本自動車会議所としては、自動車損害賠償保障制度を考える会とともに、一般会計から
の早期の繰戻しを求めて活動してまいりました。昨年末、繰戻しの増額および継続を盛り
込んだ、国土交通大臣、並びに財務大臣間の合意が交わされたことにより、令和4年度予
算において5年連続増額で、54億円の繰り戻し、これが実現いたしました。また、この
合意の中で、54億円を最低ラインとして継続して繰戻しが行われることになったことに

については、私たちの要望に沿う結果として、評価させていただきたいと思ひますし、この間の関係各位の皆様御努力に感謝申し上げたいと思ひます。しかしながら、いまだ6,000億円に近い繰戻しが実施されていないという状況にあることに、変わりはないと思ひます。引き続き全額繰戻すことが実現できますよう、御努力をお願いしたいと思ひます。

それから2点目は、改正自賠法の関係です。先の通常国会におきまして、改正自賠法が成立しまして、本則として、自動車事故対策事業を恒久的に実施することが盛り込まれました。これにより、被害者支援と事故防止を持続的に実施できる枠組みが整ったものと理解しております。成立に当たって、一方、多くの附帯決議が明記されてございますけれども、その中で、私どもとして特に3つの点が重要であると考えております。

まず、1点目は、財源の枯渇を招いた原因と、現状を含め、自動車ユーザーの納得を得るべく、説明責任を果たすこと。それから2点目としては、令和3年12月の新たな大臣間合意を最低限遵守し、一般会計から早期かつ着実に繰戻す措置を講ずること。そして3点目として、新たな賦課金の導入に当たっては、自動車ユーザーの理解が得られるよう努めること、この3点だと思ひます。この3点について、ぜひ、国土交通省をはじめ、関係各位のさらなる一層の努力をお願いしたいと思ひます。

私からは、以上でございます。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。2点について、御意見をいただきました。これまでの御意見とも重なるところがありますので、事務局からは、手短かに御返答いただければと思ひます。

【出口参事官】 ありがとうございます。出口でございます。繰戻しにつきまして、今も6,000億円ということで、引き続きしっかりと大臣合意に基づきまして、着実に繰戻しを求めていきたいと、考えてございます。

また、改正自賠法につきまして、ユーザーの方々の御理解を得るなどの御指摘をいただいたところでございます。ありがとうございます。皆様のお力とお知恵もお借りしながら、しっかり取り組んでまいりたいと思ひますので、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。続きまして、徳政委員、お願ひいたします。

【徳政委員】 NPO法人日本頸髄損傷LifeNetの徳政宏一と申します。発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。

私のほうからは、特に意見というわけではありません。私たち、自動車事故被害者の現

状というのを、毎度毎度、お話をさせていただいております。私自身、もう一生歩けない体の中で、今も活動しているわけですが、自動車事故で遺族の皆さん、あるいは重度後遺障害を負ってしまった遷延性の方であったり、脊髄損傷、それから高次脳機能障害の方々、あるいは切断の方々、いろんな方々が、ただただ普通に生きていただけなんですよね。普通の生活をしたいというだけなんです。だから、それをどういうふうにして、それが取り戻せるのかというのを、私たちは、一生懸命考えています。それが、やはり6,000億円の問題。これは、私たちも含めて頑張っていますけれども、まだ満足いく回答になっていない。しかしながらこれは、継続的に私たちもちろんやっていきますし、もっともっと自動車事故被害者として、私たちも訴えるべきところを、もっと前面に出て、やっていかないといけない。守りじゃなくて、攻めていかないといけないと思っています。

それからもちろん、ユーザーの方々に対しての賦課金の問題。これも、私は今朝、こういう会議に出るんだよというのをツイートした瞬間に、何件か質問が来ました。何とかしてくれて来ましたが、これはそんなに6,000億円が返ってきたから、すぐ解決するという問題ではなくて、これは先ほど言われたように金利で運用したりとか、いろんな中で今からどんどん、どんどん細っていくものなんです。それを今から、どう恒久的にやっていくのかということが一番重要であって、先ほど申しましたように、本当に普通の生活がしたい人たちがたくさん集まっている中で、もちろん安全な車造りというのは重要なことです。これもやらなきゃいけませんし、私たちは、それをちゃんと理解しております。それから、自動車事故被害者のためにも、そういった制度をしっかりと策定をしていただきたいと思っています。

ようやく脊髄損傷、あるいは高次脳機能障害という言葉が出てきました。それから今から、これが遺族の方へとか、いろんな形へもっとバランスを考えながら大きく変わっていくところだというふうに、私は認識をしております。ですので、ぜひまた、もちろん賦課金の問題をユーザーの方に御理解をいただくためにも、私たちがもっと努力をしなきゃいけないと感じておりますので、またぜひ、皆様のお力を借りたいですし、貸していただきたい、私たちも、努力をもっとしていきたいと思っていますので、どうぞよろしくをお願いします。

以上です。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。御意見と御要望を承りましたが、事務

局から御返答がもしあれば、お願いいたします。

【出口参事官】 貴重な御意見をありがとうございます。今、おっしゃっていただいたようなお話も踏まえまして、まさに関係者の皆様方のお知恵とお力を借りながら、取り組んでまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【徳政委員】 よろしく申し上げます。

【藤田座長】 それでは次に、福井委員、お願いいたします。

【福井委員】 立教大学の福井です。先ほどから、6,000億円に集中しておりますので、本当はそれも言いたいんですけども、ちょっと別のことを申し上げたいと思います。

今回の自賠償の仕組みを、1つの団体とか社会システム、それとか企業のように考えたとき、商品の値段が、今回は値上げされるわけですよね。世間からの反発が強まるとすれば、先ほどほかの委員もおっしゃっていましたが、何をやっているところなのかというのが、あまり知られていない、必要性が社会にあまり知られていない場合、それなのに料金が上がる、そういうのはよくないわけです。

それから、次にサービス内容の中に分け入っていくと、事故に遭われた方々の一部が手厚くされているのに、一部は知らなくてそのままになっている、もしくは順番待ちになっている、というような不公平、そういうのも、できるだけ早めにならしていかないと、そこら辺の亀裂のところから、批判が出てくる可能性もあると思うんですね。

だから、もちろん会社とか団体とか、不祥事があつたら真っ先に批判されるわけですけど、そういうのでなくても、今回のような料金が上がるとか、そもそも存在意義が知られていないとか、もしくはサービスの中で公平感が少ない。こういうのは、早めに是正しておかないと、何かあつたときにすごく響いてくるのではないかと心配しています。

以上です。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。改正法の下で、ユーザーの負担が増えることに基づく不満が、幾つかの原因で生じるんでしょうけれども、そういったものについての配慮を求める御意見だったと思います。事務局から、もし何かあれば、御返答いただければと思います。

【出口参事官】 まず、広報につきましては、全くもっておっしゃるとおりでございます。しっかりと、これが何のために、どうやって使われているのか、なぜ必要なのか、そういったことにつきましては、必要な情報を漏れなく届けるということで、しっかりと取り組んでまいりたいと思います。

料金につきましては、賦課金については、御指摘のとおり上がります。ただ、皆さんに、御負担いただくお金、保険料全体といたしましては、1月の自賠審のほうで最終的に決まっていって形になりまして、賦課金だけではなくて、全体という形で決まっておりますので、額がどうなるかについては、まだ未定でございます。ただ、どうなるにせよ、きっちりと広報していく必要があるというのは御指摘のとおりですので、皆様のお力も借りながら、しっかり取り組んでまいりたいと思います。よろしく願いいたします。

【藤田座長】 ありがとうございます。続きまして、藤村委員、お願いします。

【藤村委員】 61ページの上から3つ目の丸のところですね。保険会社等から自動車メーカー等に対する求償の在り方等については、関係者間で検討することとしたとあります。これは、平成30年の報告書の中でも非常に重要な点として意識されていたと思いますが、ここで、関係者間という場合の関係者とは誰であるかという点と、それから先ほど、昨年、約款の改定があったという話でしたが、私はちょっと承知しておりませんでしたので、その約款の改定の内容を、ちょっと教えてください。

以上です。よろしく願いします。

【出口参事官】 関係者でございますけれども、保険会社と自動車メーカーの間で、今いろいろと議論が進められていると承知しております。

【齊藤課長補佐】 もう一点、約款の改定でございますけれども、令和3年4月に実施されております。この改定によりまして、自動運転車による事故が発生した場合、被保険者に対しまして、自動運行装置の作動状況について通知を求めることといたしております。

また、被保険者に対しまして、自動運行装置の作動状態の記録データの提出ですとか、保険会社が行う調査への協力を求めるといったような内容が、この改定により実施されております。

【藤村委員】 ありがとうございます。関係者間というのが、保険会社と自動車メーカーだけだと、検討しましても検討が続くだけで、容易に結論が導かれにくいのではないかと思いますから、もう少しこの関係者の中に、ほかの人、ほかの機関も関与することを考えられてはどうかと思います。

以上です。

【藤田座長】 事務局から、御返答はございますか。

【出口参事官】 御意見ありがとうございます。御指摘を踏まえて、検討してまいりたいと思います。ありがとうございます。

【齊藤課長補佐】 行政としても、状況についてはしっかりと注視はしてまいります。一番重要なのは、保険会社とメーカーにおいて、しっかりと関係をつくっていただくということがもちろんなんですけれども、その状況については、引き続き関係省庁とも連携しながら、フォローはしてまいります。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。

【藤村委員】 ありがとうございました。

【藤田座長】 それでは、最後に古謝委員お願いいたします。

【古謝委員】 日本高次脳機能障害友の会の古謝です。今日は機会をいただきまして、ありがとうございます。皆さんのお話をお聞きして、賦課金問題、繰戻しのこと、これも大事なんですけれども、私のほうからは、高次脳機能障害のことについて、ちょっと意見という形でお話しさせていただきたいと思います。

交通事故の死者数は減少しているということで、それはすごく大事なことだと思います。ただ、高次脳機能障害というところは、決して減ってはいないです。何をもって重度後遺障害というのかというのが、私のほうでは、すごく考えるところです。実際に事故で高次脳機能障害になられた方たちは、日常生活をするということに困難を期しています。そこで、本当に私たちから見ると、この方は生活していくのに重度なんだなというのを、すごく感じます。

でも、この方たちには補償については、なかなかその方たちの一生の問題ですけれども、そこを加味していただくことが少ないことが多いです。そういったところも、やはり事故被害者ですので、皆さん、自賠責の保険を払っていたりはします。そういったところで、高次脳機能障害の方たちも、よく見ていただいて、支援をしていただく、補償していただくというところも、取り組んでいただきたいなと思います。

そして、この自賠責保険のことは、私も自分のところが事故に遭うまでは、その運用の仕方というのは、全く興味がなかったです。ただ、こういうふうにして被害者となったときに、やはりこのお金って、すごく大事なものなんだなということを感じました。これは、被害に遭われた方、これはもう本当に重度の方、遷延性意識障害の方、また死亡された方、脊損の方、全て事故に遭われた方たちにとっては、大事な大事な自賠責保険です。これも、私たちも、やはり皆さんに知っていただくように、会としても努力していかないと駄目かなと思います。

それと、支援をしていただける皆さんと連携をもって、今後もより安全な事故対策とい

うか、車にしても、いろんところで皆さんのお知恵を借りながら、安全ということ、それと一生がかかってくるので、そういったところを加味していただいて、今後の事故対策というところに取り組んでいただきたいと思います。

特に回答というのではないと思いますので、ただ意見として言わせていただきました。ありがとうございます。

【藤田座長】 ありがとうございます。御意見、あるいは御要望でしたけれども、もし事務局から何かあればいただけますでしょうか。

【出口参事官】 ありがとうございます。いただきましたコメントをしっかりと受け止めてまいりたいと思います。よろしく願いいたします。

【藤田座長】 それでは、おおむね議論がなされたものと思いますので、これで、議題1に関する議論を終了させていただければと思います。

続きまして、議題2といたしまして、独立行政法人自動車事故対策機構から、資料2の説明をお願いいたします。

【増田オブザーバー】 では、独立行政法人自動車事故対策機構から、取組について御説明をさせていただきます。1枚おめくりいただきまして、次のページです。

私ども、自動車事故対策機構では、令和4年度から第5期中期計画のほうに入っております。これまでの果たすべき役割ということで、安全指導業務、それから被害者援護業務、それから自動車アセスメント情報提供業務を一体的に実施するというので、取り組んでおるところでございます。本日は、令和4年度の取組を中心に御説明をさせていただきたいと思います。次のページをお願いいたします。その次をお願いいたします。

令和4年度における主な取組でございます。まず、被害者援護業務でございますけれども、1番が、千葉療護センターの老朽化対策でございます。こちらにつきましては、有識者・被害者団体等の方々に御参加いただきまして検討会を設置して、関係者のニーズを把握して、最適な機能確保を図るための対策について、必要な調査・検討を実施することとしております。

2番目に、訪問支援業務のリモート化の本格運用でございます。コロナの感染症拡大におきまして、私どもとしましては、精神的な支援を継続するために、現実的な運用可能性を検証するために、昨年度、令和3年度にリモート化による訪問支援を試行的に実施したところがございます。感染リスクを回避して、切れ目のない訪問支援を実施できたということもございまして、令和4年度からは、本格運用を開始しております。

次に、自動車アセスメント情報提供業務でございます。これまで実施しておりました評価・公表の自動車アセスメント事業につきまして、新たに令和4年度から自転車に対する衝突被害軽減ブレーキの評価を実施するという事で、取り組んでおるところでございます。1枚おめくりいただきまして、詳細に御説明をさせていただきます。

まず、千葉療護センターの老朽化対策でございます。昭和59年に設置されました、千葉療護センターなどをはじめまして、療護センターの経年劣化が進行しております。順次、老朽化対策を講じていくこととしておりますけれども、併せて、利用者、それから御家族、被害者団体から、リハビリテーションの充実を期待する声が多く寄せられておりますので、こちらの期待に応えるための環境整備を進めていく必要があるということでございます。

まず、有識者・被害者団体等を委員とした検討会を設置いたしまして、1つは、利用者が安全に安心して利用できる環境を検討するという事と、しっかりと利用者ニーズを把握させていただくと。それから、リハビリテーションの充実など、最適な機能を検討していくということで、最適な老朽化対策をまとめるということにしております。次に参ります。

2番目、訪問支援業務のリモート化の本格運用でございます。訪問支援のほうは、平成19年4月より実施をしてきております。訪問支援を通じまして、直接、今までですと自宅を訪問させていただきまして、フェース・トゥー・フェースで介護に関する悩みとか相談を傾聴しまして、きめ細かい相談対応と、必要に応じて専門的な見地からの情報提供を行ってきたところでございます。昨今の新型コロナウイルスの感染症の拡大ということもありまして、感染リスクを回避しながら、切れ目のない精神的支援を実施していくというために、令和3年度にリモート化の試行を実施したところでございます。皆様から、おおむね満足という形でアンケートの結果などもいただいております。まず結果としまして、令和3年度の訪問支援実績としましては、86.7%ということを実施したところでございます。そのうち、リモート化の実施率としては、34.5%ということでございます。切れ目のない訪問支援を実施するという事で、日程調整の容易さとか、経費節減等の効果も得られるということで、介護料受給者の方々と、双方にもメリットがあるということもありますので、御希望に応じて、リモート化の本格運用を開始したところでございます。次のページに参ります。

先ほど、既に国交省のほうから御説明がございましたが、自動車アセスメントの実施体制ということで、御説明させていただきます。自動車アセスメント自体は、国交省を主体

として、自動車アセスメント評価検討会により運営がなされておりますけれども、私ども、自動車事故対策機構のほうは、国土交通省からの指定によりまして、自動車アセスメントに係る実務を実施しております。具体的には、試験車の調達でありますとか、試験スケジュールの調整、それから試験結果の分析とか、評価案の作成、広報活動の実施、いろいろ様々な業務を実施しているところでございます。次のページに参ります。

現在、アセスメント試験の評価ということで、評価の対象技術は、衝突安全に関するものと、それから予防安全に関するもの、幾つか項目がございます。今回、令和4年度から追加いたしますのは、被害軽減ブレーキのうち、従来は、対車両・対歩行者で、昼間と夜間に実施しておりましたけれども、新しく対自転車ということで、追加をするということで、現在、試験を行っているところでございます。

具体的には9ページになります。次のページをお願いいたします。令和4年度から、新たに導入する評価でございます。具体的には、例えば、前方を直進する自転車を、試験車両が追走する試験でありますとか、それから、試験車両の右から自転車が横断してくる。さらには、遮蔽がある場合、試験の車両の左から自転車が横断してくるというような形の試験を、現在、実施をしております。こちらの結果も踏まえた形での自動車アセスメント評価という形で、また公表をしていくということになります。

あと参考で、次のページから自動車アセスメントのロードマップをつけております。御参考にしていただければと思います。

私の説明は以上でございます。よろしくをお願いいたします。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまの独立行政法人自動車事故対策機構からの御説明につきまして、もし御意見、御質問がございましたら、お願いいたします。

【堀野委員】 堀野ですけれども、1つあります。

【藤田座長】 じゃあ、よろしくをお願いいたします。

【堀野委員】 よろしく申し上げます。資料の5ページのところで、千葉療護センター、私も開所後間もなく見学させていただいて感銘を受けたのを覚えているのですが、最適な老朽化対策を求めるといのが、ちょっと気になったんですけれども、これはスタート時点で、数十年後どうなるかということを見直すとか、そういうのは、スタート時点での計画の中に、こういうのは入っていなかったんですか。実績を踏まえて、やっていたんですか。その辺がちょっと定かではないので。本来的には、計画的にやるべきじゃないか

というのが、私の考えなんですけれども、いかがでしょうか。

【藤田座長】 事務局のほうから、御返答はできますでしょうか。

【増田オブザーバー】 おっしゃるとおりだと思うんですけれども、なかなかこれまで、普段の状況なども踏まえて、引き延ばし、引き延ばしという形で取り組んできたようなところもございまして。ただ、やはりかなり昭和59年の部分では相当古く。ほかにも棟がございまして、新しく建てたところの部分もあるんですけれども、特にこの昭和59年に建てたところについては、もう速やかに対策を講じなきゃいけないということで、やっていくということでございます。

【堀野委員】 結構、急を要する事案なんですね。

【増田オブザーバー】 そうです。

【堀野委員】 分かりました。

【増田オブザーバー】 関係者と取り組んでまいりたいと思います。

【藤田座長】 よろしいでしょうか。

【堀野委員】 ありがとうございます。まあ、頑張ってください。

【増田オブザーバー】 ありがとうございます。

【藤田座長】 続きまして、京井委員、お願いいたします。

【京井委員】 いのちのミュージアムの京井です。発言させていただいて、ありがとうございます。今、NASVAさんのほうからお話がありましたこととは、少し私のほうは違うかもしれないのですが、NASVAさんのほうで、被害者援護制度があると思うんですね。こちらのほうは、介護料の支給だったりとか、あと子供たち、交通遺児に対してのサポートがあったりなののですが、なかなかNASVAさんで、このような援護制度があるというのを御存じないという方が、本当に多いんですね。行政の方でさえ知らない方もいらっしゃるりとかして。

あと、適性診断をNASVAさんでやっていらっしゃるのですが、これが、事業者さんのほうで、トラック協会さんとかが利用されているのは知っているのですが、一般企業さんでもこれをもっと、このような適性診断があるというのを知っていただいて、活用していただければと思うのですが、そのようなNASVAさんでの広報・啓発というのは、今どのようにお考えでしょうか。今日も様々というか、私たち、いのちのミュージアムの遺族のグループだったりとか、古謝さんたちとか、桑山さんとか、徳政さんとか、当事者のメンバー、グループが入っております。このような団体とも、もっと連携をしていただ

いて、広報というか、知っていただくということも必要なのではないかなと思っており、ちょっと発言させていただきました。

【藤田座長】 NASVA様から、何か御返答はございますでしょうか。

【増田オブザーバー】 ありがとうございます。有識者の会議の皆様からも、これまでも多数の御意見をいただいております。また実は国会審議の中でも、御指摘をいただいております。

私どもとしまして、まず被害者団体の方々とも交流も深めながら、ぜひ被害者の方への積極的な情報提供も行っていきたいと思っておりますし、それからほかにも、保険会社との連携でありますとか、都道府県、特に市町村、地元の介護料受給者の方の地元の自治体の方々との連携なども、積極的に進めていきたいと思っておりますし、それからあとは病院も、いろいろリハビリの病院とかとも連携とか、いろいろ考えられると思いますので。

それから、今検討しておりますのは、例えば、SNS広告などを通じまして、まだ事故には遭われていない方であっても、事故に遭った場合に、どういう形で被害者対策が、今はなされているかということの情報が提供できるように、これも検討しておりますので、様々な広報対策を、国土交通省の方とも相談をしながら、なるべく早急に検討してまいりたいと思っております。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。

【京井委員】 ありがとうございます。せっかくいい制度があっても知らない方たちが多いので、ぜひ地域包括なんかも、私のほうに御相談に来られたら、NASVAさんを、介護料が出るので御紹介しているんですね。その辺も、いろいろな方たちと横のつながりをもって広報していただければ、私たちもつながりやすいので、よろしく願いいたします。

【増田オブザーバー】 ありがとうございます。

【藤田座長】 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たします。2ページのところなのですが、2ページの下のところ、業務運営の効率化等というところがあって、そのところに、一般管理費の効率化というようなところがあるのですが、そのところに、人件費については、そういったことから除くと書いてあるのですが、私自身は、やはり今後はNASVAの方々というのは、すごく頑張ってもらいたいと思っています。先日もちょっと大阪主管で話を聞いていましたら、地方のほうに安全指導に行かれたついでに、被害者

宅を回っておられるというようなことも聞いていました。やはり非常にすごくハードな中で仕事をしておられるなということも感じましたので、ぜひとも人手不足といえますか、もうちょっと人手を増やしてあげてほしいなという素朴な思いがありました。

以上です。

【藤田座長】 どうもありがとうございました。NASVA様、何か御返答はございますでしょうか。

【増田オブザーバー】 大変いつもお世話になっております。ありがとうございます。私どものほうの職員も、特に支所のほうでは非常に人数も少ないということで、もうみんなが一体となって、事故防止と被害者支援業務、一体となって取り組んでいるところでございます。

ただやはり、人員の体制等も含めて、これから業務をさらに拡大していくという部分もございますので、国土交通省ともよく相談しながら、体制の確保に取り組んでまいりたいと思います。引き続き、御支援のほうよろしく願いいたします。

【桑山委員】 どうもよろしく申し上げます。

【藤田座長】 よろしいでしょうか。

それでは、おおむね議論がなされたと思いますので、これで、議題2に関する議論は終了させていただき、最後に議題3といたしまして、事務局から資料3の御説明をお願いいたします。

【出口参事官】 保障制度参事官の出口でございます。資料3につきまして、説明させていただきたいと思います。ページをおめくりいただきまして、今後の自動車損害賠償制度のあり方に係る懇談会の歩みでございます。

こちらの懇談会でございますが、平成13年の自賠法の改正、政府再保険制度の廃止のときの附帯決議で、改正法の施行後5年以内に、賦課金制度の導入の可能性を含めて検討を行うことという附帯決議がなされまして、そちらのほうを受けまして、平成18年に自動車交通局長の私的懇談会として設置されたものでございます。平成18年3月から6月に集中的に御議論をいただきまして、平成18年6月に報告をいただいているところでございます。左上の専門的な治療・看護を受けられる機会の確保、NASVAから、先ほど説明がありましたけれども、既存の療護センターの活用ですとか、療護センター機能の委託、短期入院協力病院の拡充ですとか、心のケア、さらには損害賠償の保障の充実といったことをいただいております。

右下のその他、黄色い枠の部分でございますけれども、実はこの時点では、賦課金の導入につきましては、導入の検討をする状況にないというところで、上の3つ、こちらのほうについて、様々な御議論をいただいていたというのが2ページ目でございます。

平成19年以降、自動車事故対策事業の実施状況などを報告する場ということで、毎年、おおむね1回開催させていただきまして、様々な御議論、御指摘を頂戴してまいりました。ありがとうございます。

3ページ目でございます。歩みということで、いろんな御意見をいただいたので、かなり雑駁ではございますが、まとめさせていただいております。平成18年の報告書からスタートしてまいりましたが、療護センター機能の委託の検討など、被害者救済対策の拡充ですとか、一般会計からの繰戻しについて議論をいただき、御意見をいただいていたところでございます。

結果として、こちらのスライドの左側に平成18年当時の状況、右側に現在の状況ということで書いてございますけれども、委託病床ですとか、協力病院などの被害者救済対策は、平成18年当時は32か所だったものが、今は委託病床が7か所80床ですとか、協力いただいている病院や施設の箇所も、3桁に乗っているという状況でございます。16年間で、様々な御協力をいただく中で、進展してきたものと考えております。

介護者なき後の問題につきましても、新制度ができて、さらに支援を拡充していくということになっておりますし、一般会計からの繰戻し、表のほうでいうと3段目になりますけれども、一般会計からの繰戻しは、平成18年当時はなかったものが、現在は再開されて大臣間合意で継続と、目安も新たに盛り込まれたというところでございます。

一番下の欄、対策事業につきましても、附則で「当分の間の事業」だったものにつきましても、今回の法改正で恒久化が行われて、被害者保護増進等計画についても策定をすることとなり、附帯決議におきまして、施策の効果検証に関する新たな枠組みの検討を行うとされているところでございます。

今回、法改正を行うことで、賦課金について拡充ということになりました。冒頭で申しましたとおり、平成18年当時は、まだ議論する段階ではないというところだったところから、大きく前提が変わり、自賠の制度につきまして、また、新たなスタートということかと考えております。

そのような状況を踏まえまして、こちらの懇談会、前提としておりますところが大きく変わったということと、附帯決議のほうで、施策の効果検証に関して新たな枠組みが必要

であるというようなことを指摘されていることも踏まえまして、現在のこのあり方の懇談会につきまして、新たな枠組みのほうにリニューアルさせていただきたいということを考えております。

ただ、こちらにつきましては、軸足というのか、メインの議題、そちらは附帯決議のほうで言われております、施策の効果検証になってくるかと思いますが、引き続き今までこちらの懇談会でいただいていたような繰戻しですとか、自賠制度全体に関する御意見についても、いただく貴重な場としてまいりたいと考えているところでございます。

事務局からは、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。これまでの当懇談会の16年間の歩みについて御紹介いただきました。今後、法改正により恒久化された自動車事故対策事業の効果検証など、よりフォーマルな形で自賠責の議論を行う場ができるということですので、本懇談会は、主要の目的を達成したものとして発展的に解消し、新たな議論の枠組みにつないでいく、そういう趣旨だと理解しました。ただ、この懇談会で、これまでなされてきた自由な意見交換の場という機能についても、フォーマルな形での議論で新しい検討会でメインのフォーマルな機能に加えて引き継いでいただくと理解させていただきました。委員の皆様、このような形でこの検討会を発展的に解消するということについて、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【堀野委員】 堀野ですが、ほかの委員の方がなかなか発言されないので、1つやはり気になるのは、繰戻しの6,000億円のウォッチは、ずっとこの自賠責あり方懇が熱心に来てきたんですけども、未解決のまま、このあり方懇がなくなってしまって、新たな枠組みでとなっているんですけども、その新たな枠組みの中で、この課題は引き続き議論されるんですか。その辺がはっきりしないので、ちょっと大変気になります。いかがでしょうか。

【藤田座長】 事務局から、御返答をお願いいたします。繰戻しについての議論も、新しい場で継続するののかという御疑問です。

【出口参事官】 継続させていただきたいと考えてございます。今回、この懇談会の場でいただいていたような意見表明の場としては、これまでと大きく変わるものではないと御理解いただければと思います。よろしくをお願いいたします。

【堀野委員】 分かりました。

【藤田座長】 今の点も踏まえた上で、こういう方向で発展的に解消していくという方

向でよろしいでしょうか。リモートですと、こういうときに表情が、全員の表情が見られないので判断が難しいのですが、見られる範囲では、うなずいている方が多いように見受けられます。

それでは、本懇談会につきましては、今回にて一旦の区切りとさせていただき、今後は新しい議論の場につないでいければと思います。繰り返しですけれども、従来の自由な意見交換の場としての機能も、引き継いでいただくということでございます。

加藤委員、どうぞ。

【加藤委員】 すみません。日本自動車会議所の加藤です。今の説明を伺って、一言だけ申し上げたいと思います。やはり今回、この懇談会の役割として、今のこの現状の懇談会は、平成13年のときの自賠法の改正の附帯決議についてフォローアップするということだと理解しています。今回も、また新たな附帯決議がなされて明記されて、先ほど、私も3点ほど申し上げましたけれども、その明記された項目の進捗状況をどのような形でフォローするのかということが、また新たな形で結成されるあり方懇談会の役割だと思っておりますので、その辺も踏まえて、お取り組みいただければと思います。よろしくお願いいたします。

以上です。

【藤田座長】 御要望でしたけれども、附帯決議の実施状況や附帯決議で指摘されたことについての継続的なウォッチというの、新しい検討の場の重要な機能であるというふうに理解してよろしいですか。事務局、いかがでしょうか。

【出口参事官】 そのとおりでございます。引き続き、よろしくお願いいたします。

【藤田座長】 そういことですので、加藤委員、御理解いただけますでしょうか。

【加藤委員】 ありがとうございます。

【藤田座長】 それでは、本懇談会につきましては、今回で一旦区切りとさせていただき、今後は新しい議論の場につないでいければと思います。皆様、どうもありがとうございました。

おおむね、議題1から3までについて議論がなされたものと思いますので、これにて、資料に関する議論を終了してよろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは最後に、自動車局、堀内局長から御挨拶をお願いいたします。

【堀内局長】 お世話になります。6月末に自動車局長を拝命いたしました、堀内でございます。本日もお忙しい中、非常に活発な御議論をいただきまして、本当にありがとう

ございました。

本懇談会は、平成13年に政府の再保険制度の廃止と、これに伴って自賠責制度に係る大きな制度変更を受けた5年後の見直しを行う際に立ち上げられまして、その後、自賠責制度の関係者の皆様一堂に会する場として、一般病院への療護施設機能の委託や、特別会計の見直し、そして一般会計からの繰戻しへの対応など、諸課題への対応に関して貴重な御意見を伺ってまいりました。これまでの委員の皆様からの長きにわたる御貢献に対し、厚くお礼を申し上げます。

先の通常国会では、被害者支援事故防止対策の仕組みを、持続可能な仕組みに転換し、恒久化することを趣旨とする改正自賠法が成立いたしました。今後は、新たな仕組みの中で、国交省、特に自動車事故対策機構のほうで、自動車事故による被害に遭われた方の御支援、そして自動車事故の発生の未然防止に、しっかりと取り組んでまいります。

また、これらの取組の効果検証につきましても、御意見を賜りましたように、国会における附帯決議も踏まえ、効果的な手法について検討を重ねた上で、新たな形で実施させていただきたいと考えておりますほか、一般会計からの繰戻しにつきましても、着実に取り組んでまいる所存であります。

改めまして、委員の皆様におかれましては、これまでの多大な御貢献に対して御礼を申し上げます。簡単ではございますが、私からの挨拶とさせていただきます。誠にありがとうございました。

【藤田座長】 ありがとうございました。

以上をもちまして、本日の主な議題は全て終了いたしましたので、事務局に進行をお返しいたします。

【齊藤課長補佐】 藤田座長、それから委員の皆様方、長い時間にわたりまして、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、委員の皆様にご確認をいただいた後、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4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まして、本当にありがとうございました。

— 了 —