



大阪+知的障害+地域+おもろい=創造

## 知の知の知の知

社会福祉法人大阪手をつなぐ育成会 社会政策研究所情報誌通算 3716 号 2017.6.14 発行

### 進次郎氏の『こども保険』って何だ？



しかし、これには異論もあります。今後、財源をめぐる議論が活発になることが予想されるのを前に、「こども保険」を考えるに至った背景などを、政治部・山本雄太郎記者と経済部・後藤匡記者が聞きました。



『今そこにある危機』と感ずるものは、政治も世の中もすぐ動くんです。でも、少子化ってあまり実感が無いものなんです。日常生活で子どもの姿を全く見ないと、そういったことではないですから。『1年間に国内で生まれる子どもが100万人を切ったね』と言われても、規模感も大きいです。そういう意味で、少子化の問題は、日本の『静かなる有事』だと思うんです」

### 狙いは“違和感”

「こども保険」という聞き慣れない言葉。自民党の議員の中からも、「『こども保険』って何？」という声が続きました。

しかし、これこそ、小泉氏が意図していたことだったようです。

「“違和感”が必要なんです。『うん？』って思わないと、議論にならない。もっともらしい難しい言葉で、長ったらしい名前をつけたら、たぶんここまで議論にならなかったと思います。賛否も含めて、ここまでの議論が巻き起こった理由の1つは、このネーミン

NHKニュース 2017年6月13日

6月9日に閣議決定された、ことしの「経済財政運営と改革の基本方針」、いわゆる「骨太の方針」に盛り込まれた、一つの項目が注目を集めています。「幼児教育や保育の早期無償化」です。段階的に進められてきた幼児教育と保育の無償化を「早期」に実現すると明記しました。財源確保の具体的な手段として、自民党内で有力視されているのが、小泉進次郎衆議院議員らが提唱した「こども保険」です。

### 少子化＝静かなる有事

ことし3月末の自民党本部。自民党の小泉進次郎衆議院議員らは記者会見し、幼児教育・保育の実質無償化を実現する新たな社会保険制度の構想を発表しました。「こども保険」の創設です。

今回、小泉氏に取材すると、日本が直面する「有事」に対応するためだと説明しました。

グのおかげだと思っています。ですから、ここまでは、『こども保険』でよかったと思いま  
すね」



### 「こども保険」とは？

では、小泉氏が考える「こども保険」とは一体どのようなものなのか。おおまかに言えば、「保険料を徴収して、子育て支援に使う」ということです。保険料を支払うのは、働いている人と、その勤め先の企業。こどもがいる、いないにかかわらず、今の厚生年金や国民年金の保険料に上乗せする形で徴収します。

負担する保険料は、働いている人も企業も、まずは、毎月の給料の0.1%ずつ（国民年金加入者は月160円）。その後、この割合を0.5%まで（国民年金加入者は月830円）引き上げるのが目標です。

試算では、保険料率を0.5%まで引き上げると、集まる財源は1兆7000億円。従来の児童手当とあわせると、幼児教育・保育を実質無償化できるというわけです。

「保険というのは明確なんですよ。『このために集めて、このために使います』。これは保険の大きなメリットです。『これは本当に保険なのか』と批判されることもあります。さまざまな形の社会保険があると思うし、保険制度を活用した在り方は真剣に検討されるべきだと思います」

### 消費税に逃げるな！

しかし、社会保障制度を支える財源の本筋は、やはり「税」。永田町でも、社会保障を支える財源として、「消費税の引き上げ」が幾度となく議論されてきました。それをぶつけると、小泉氏は「消費税による財源確保は、政治的に現実的ではない」と、極めて明確に答えました。

「もちろん、税も考えましたよ。ただ、少子化対策は待ったなし。悠長なことは言ってもらえないんです。新たな子ども向けの財源を消費税で集めようとする、消費税率は11%以上に引き上げる必要があります。

しかし、8%まで消費税率を上げるために、何年かかり、いくつの政権を必要としたでしょうか。いつできるかわからない財源をあてにした少子化対策は無責任です。僕は消費増税は不可避だと思うけど、消費税は『増税されて、これが良くなった』という成功体験が国民にないんです。

その理解を得なければ10%以降の話はできないと思うんです。

それを考えても、この待ったなしの状況で、消費増税をあてにした議論はできません。政治的に現実的ではないんです。よく『消費税から逃げるのは無責任』だとか、『消費増税から逃げるな』と言われるんですが、むしろ、『消費税に逃げるな！』ということをお願いしたいんです」

### 「こども保険」は議論の始まり

一方で、「こども保険」は、さまざまな課題も指摘されています。

「サラリーマンや企業だけが保険料を負担し、高齢者が負担しない仕組みで『全世代型の社会保障』と言えるのか」

「子どもがいない家庭や子育てが終わった家庭は、保険料を支払う“納得感”を得られないのではないか」

「現金給付ではなく、現物の支給やサービスの充実を優先すべきではないか」  
実際、経団連は「働く世代や企業にのみ負担を求めるのは著しくバランスを欠く」と批判したうえで、「新たな税財源を確保すべきだ」と指摘しています。  
こうした指摘をどう考えるか聞いてみると、小泉氏から逆質問を受けました。

「山本君と後藤君なら、どう考える？」突然の質問に、「う～ん…」と考え込んでしまった私たち。



すかさず小泉氏は、「という議論を巻き起こしてほしいんだよね」と言葉に力を込めました。今回のような議論が巻き起こることこそ、「こども保険」がもたらす一つの効果だと説明します。

「高齢者に負担を求めていくべきという声があるのは事実です。それも含めて、『こども保険』の原案に足りないところ、理解を得られないと

ころをどう乗り越えていくか。知恵はこれから出しようがあると思います。

『私ならこうする』という形で、いろいろなアイデアをたたきあってもらって、いちばんいい形になってほしい。

僕は、頭をがちがちにして、『保険とはなんぞや』とか、そんなことを言っているわけじゃない。子どもたちのために、社会全体の利益のために、国は本気だということを見せて、結果を出す。僕が見ているのは、そこだけです。決まっていることをやり続けることが政治だったら、政治家やらないです。政治家は行政マンじゃないですから」

#### 保険制度に異論も

「こども保険」のような社会保険制度での財源確保を疑問視する人もいます。その1人、財政や社会保障のエキスパート、明治大学の田中秀明教授です。

田中教授は、「理念として、無償化自体を否定するつもりはないし、小泉氏が問題提起をしたことについては評価している」と話しました。

一方で、「中身については非常に大きな問題がある」と指摘。

『保険』というのは、“誰も”が負っているリスクがあって、それに対してみんなでお金を拠出して助け合いましょと。年金なら長生きのリスク、医療保険なら病気になるリスク。でも、子どもについては、持たない・持てない人にとっては、リスクゼロなので、彼らには拠出する道理がありません。それから、最大の問題は、保険料は逆進性が強いことで、高所得者ほど負担率が低くなり、低所得者にとって、より保険料負担が厳しくなることです」



#### 消費税がダメなら所得税で

そのうえで、田中教授は、一般財源、とりわけ消費税や所得税の増税で財源を確保すべきだと主張します。

「消費増税に時間がかかるという小泉さんの主張はわかるが、だからといって保険料が次の選択肢なのか大きな疑問です。なぜ所得税ではダメなのか。所得税は累進的なので、所得の高い人が多く負担します。また、保険料

と比べれば、所得税の方が負担を免除される人が多いので、低所得者の負担は低いです。

それから、保険料はほぼ毎年引き上げられ、その総額は60兆円を超え、今や所得税や住民税などの所得課税の倍以上です。われわれも、給与明細を見て保険料の高さを感じていると思いますが、それをさらに引き上げるのでしょうか。

東日本大震災の際に、復興のための費用を、所得税に上乗せする形で負担しましたが、なぜ子どものためにそれができないのでしょうか。

子どもの育児のためには財源が必要です。まずは、医療費などの効率化。そして、それ

なりの増税は不可避で、『なぜ所得税ではダメなんですか』、『所得税より保険料が優れているのか』というのが最大の論点です」

#### 取材を終えて

「こども保険」をめぐる政府・自民党内での動きについて、小泉氏は、「新しい保険をつくるというとんでもないことが、異例のスピードで進んでいる」と分析しました。

2065年には高齢者1人を1.24人の現役世代で支えることになるという、日本が直面する「静かなる有事」が、「異例のスピード」の背景にあることは間違いありません。

一方で、小泉氏が持つ“発信力”が追い風になっているという面もありそうです。小泉氏と田中教授は財源を確保する方法論は異なりますが、老後の生活を支えている年金や医療、介護などと同じように、子育ても社会全体で支えなければいけない時代に来ているという認識では一致していました。

日本の社会保障制度は、まさに薄氷を踏むがごとしで、高齢化による医療費や介護費の増大も避けられそうにありません。

「イノベーションは、やってみたら生まれちゃったということも結構ある。いちばんよくないのは、何もやらないリスクだ」とは小泉氏。

「骨太の方針」には、財源を確保する方法について、「年内に結論を得る」と明記されています。「こども保険」がどうなるのか、政府・与党内で行われる、来年度の予算編成に向けた議論から目が離せません。

#### ホンダ「完全自動運転」の壁



NHKニュース 2017年6月13日

「2025年ごろをめどにレベル4を実現する」

ついにホンダは「夢の車」と呼ばれる、完全な自動運転車を2025年をめどに実用化すると、国内の自動車メーカーで初めて宣言しました。交通事故の減少や新しいビジネスの創出に期待される自動運転ですが、自動車メーカーのみならずGoogleなどIT企業も次々参入し、日本企業の出遅れも指摘されています。日本の自動運転

の技術はどこまで進化しているのか。ホンダの開発の最前線取材すると、これまでの車作りにはなかった技術の壁が見えてきました。(経済部 宮本雄太郎記者)

#### “レベル4宣言”の背景は

「レベル4自動運転を2025年頃をめどに技術的に確立させる」

今月5日、栃木県の本田技術研究所で開かれた2年に1度の技術公開の場で、ホンダの八郷隆弘社長はこう述べました。

レベル4は、仮にドライバーがいなくても車が自動で走行できる“完全自動運転”の領域に入ります(自動運転レベルは下表を参照)。トヨタや日産といった日本の自動車メーカーは、これまで2020年を目標に自動運転の実用化に向けて開発を進めてきましたが、完全自動運転は技術的な課題も多く、実現の時期については言及していませんでした。



ホンダは、まず手始めに2020年に高速道路でレベル3に相当する自動運転技術を実用化し、その後、利用できる範囲を一般道に拡大。さらに2025年をめどにレベル4への到達を目指すという具体的なロードマップを明らかにしたのです。

交通事故の減少や新しいビジネスの創出に期待がかかる自動運転。開発競争は世界中で激しさを増しています。BMWやアウディ、ダイムラーといったドイツ勢は、2020年代の前半に完全自動運転を目指す方針をすでに公表しており、高速道路、アウトバーンなどで実用化に向けた走行テストを重ねています。アメリカでは、フォードが2021年までに完全自動運転車の量産を行うとしているほか、フィアット・クライスラーはグーグルの自動運転子会社と組んで完全自動運転の開発を進めています。

ホンダの技術開発のトップ、松本宜之専務は「自動運転の分野でいろんな自動車メーカーと取引のある部品メーカーなどと話し合うと、各社が2025年頃には完全自動運転のレベルに達することが見えてきた」と明かしました。最先端の技術の搭載は、出遅れば先行した企業に一気にシェアを奪われ、成長の機会を失いかねません。松本専務は「実用化に向けては世界中の法規制と足取りを合わせてやっていくが、少なくとも技術的には車に実装できるレベルを確立させたい」と話し、他社に先を越されたくないホンダ開発陣の思いをにじませていました。

### 自動運転のレベルと事例

レベル	内容	実用化の事例
レベル0 (運転自動化なし)	運転者がすべての運転操作を行う	一般の乗用車
レベル1 (運転支援)	前後、左右のうち いずれかの運転操作を自動化	自動ブレーキ (例) スバル「アイサイト」
レベル2 (部分運転自動化)	前後、左右のうち 複数の運転操作を自動化	運転支援システム (例) 日産「プロパイロット」
レベル3 (条件付き自動運転)	(※) 一定の条件のもとで すべての運転を自動化するが、 緊急時はドライバーが運転する	各社開発中
レベル4 (高度自動運転)	(※) 一定の条件のもとで すべての運転を自動化し、 ドライバーは必要としない	各社開発中
レベル5 (完全自動運転)	すべての条件で 車が自律的に自動走行を行う	各社開発中

(※) 交通量が少なく天候や見晴らしが良いなどシステムが作動しやすい状態のこと

出所：「SAEインターナショナル」の区分けをもとに作成

### 開発中の“レベル3”に試乗

レベル4を目指すホンダが今回公開した技術は、2020年に高速道路で実用化する「レベル3の自動運転」です。私は研究所の技術者とともに、テストコースを試乗しました。

車線の合流時にハンドルの横にあるスイッチを押すと、自動運転モードに入ります。運転は車側に代わりますが、変化を感じさせないほど切り替えはなめらかです。ドライバーがウインカーなどで指示をしなくても自動で車線変更を行い、前を走る車が遅いと判断すると時速100キロ前後まで加速して追い越します。自動運転車の前方にはセンサーが取り付けられていて、最大で150メートルほど離れた車も検知できるということです。

さらに渋滞を認知すると、今度は車が自動でスピードを落として適切な車間距離をとりながら前を走る車の追走を始めます。車がカメラやセンサーを使って周囲の状況を監視してくれるため、ドライバーは前を見て運転に気を取られる必要はありません。

私は、車内のディスプレイを使って研究所からかかってきたテレビ電話にも応答することができました。渋滞が終わって車が加速しようとする時、ディスプレイに警告が表示さ

れ、シートベルトがやや強く締まります。ドライバーに前を向くように促すのです。私が前を向くとディスプレイ横のカメラが認識し、車は再びなめらかに加速し始めました。

これらの機能は3年後の2020年に実用化される予定ですが、課題も残っています。今回の走行はあくまでもテストコースでの走行で、前の車を追い越すポイントや渋滞時の走行も細かくプログラミングされています。いわば想定問答にしっかり答えられるようにした状態で、**予期せぬ質問（＝他車の急な割り込みや追い越しなど）には対応していません。**

同乗した技術者も「実際の高速を走る際には、どのタイミングで追い越しやブレーキをかけるかといった学習をまだまだ行う必要がある」と認めるように、**確立しつつある技術を実際の走行状況にどう応用するかが課題**となりそうです。

#### “完全自動運転”の壁

さらに、完全自動運転の領域であるレベル4には「まだまだ高い壁がある」と技術者たちは口をそろえます。車がドライバーの手を完全に離れたときの最大の難問は、**周囲の歩行者や車の予期せぬ動きをどのように予測するか**です。その解決の鍵を握るのは、AI＝人工知能の開発です。

ホンダは一般道を想定した研究所のコースで、その技術の一端を公開しました。実験用の車両にはバックミラーの付近に前方と左右を監視する3台のカメラが取り付けられ、車内のモニターで映像が映し出されます。自動運転を始めると、道路の前方にある停止線が赤く、中央線が青く表示されます。これは、AIがカメラの映像からそれぞれの意味するものを認識していることを表しています。これらの情報からどういうルートを走ればいいのかAIが導き出した軌道が黄色で表示されます。GPSによる位置情報やセンサーを使わず、カメラによる映像をもとにAIが自動運転を行います。

自動運転の開発担当の杉本洋一上席研究員は「完全自動運転を実用化させるためには、ありとあらゆる交通環境を想定しなければならない。富士山にたとえるならばまだ5合目でこれからもっと険しくなる」と話します。今後の最大の課題は、**歩行者や自動車の予期せぬリスクをAIに学習させ、自動運転の精度を高める**ことです。

トヨタがシリコンバレーにAIの研究所を設立したように、レベル4以降ではAIの出来が自動運転の質を左右します。ホンダがグーグルの子会社「ウェイモ」との提携協議を進めるのも、グーグルが持つ膨大な走行データとその処理技術を、より高度なAIの開発につなげるためです。

杉本研究員が「すべての技術がホンダだけでできるとは思っておらず、必要な技術では得意な相手と積極的に協力関係を築いていかないといけない」と述べました。自動運転の

開発は、従来の自動車メーカーの技術だけでは立ちゆかないものとなっているのです。

#### 新しい車の魅力とは

開発中の自動運転車について、ホンダの八郷社長は「応接室が走るようなつまらない車にはしたくない」と述べました。その言葉には、これまで「運転する楽しさ」を追求してきた自動車メーカーのトップとしての複雑な気持ちが込められているように感じま



した。

ハンドルを握り、自在に車を操る喜び。アクセルを踏み込み、車を加速させる快感。こうした運転する楽しさを求め続けてきた自動車メーカーにとって、人が運転する必要のない自動運転は車作りの発想を根本から覆し、従来の車の魅力を否定しかねない技術とも言えます。それだけに、戸惑いを隠せないメーカーの関係者も少なくありません。

しかし、そう遠くない未来に自動運転車が大きなシェアを握ることになるだろうと、多くの専門家は予想します。国内の自動車市場は縮小する一方ですし、とりわけ若い人の車離れは深刻です。車を単なる移動手段とみなし、運転する楽しさにさほど価値を感じない人が以前より増えているようにも思います。こうした時代の変化の中で、新しい発想の車、そして新しい価値をいかにつくりだし、消費者に提供していくのか。それがいま、自動車メーカーに問われていますし、その勝敗の鍵を握るのが自動運転の技術であるといえるでしょう。

## なるほど！ちまたのケーザイ学「高齢ドライバーを守れ！安全運転サポート最新事情」

カンテレ 報道ランナー 2017年6月13日

後を絶たない高齢ドライバーによる交通事故。その原因として多いのが、アクセルとブレーキの踏み間違い。



【ドライバー（63）】「ハッと思った時に、足が反対でドキッとしたことはあります」

【ドライバー（75）】「事故にはなっていないけれど、駐車場から出る時にちょっと間違っただけもあった」

そんな中...

【スーパーオートバックス43道意店 加藤孝信さん】「2年ぐらい前から（メーカー）各社、安全運転の支援

に関する商品を多く販売している」

危険を知らせてくれるドライブレコーダーや事故を防ぐための装置など、安全運転をサポートする商品が続々登場。高齢化社会の中で、新たな市場が誕生しつつある安全運転サポート商品。最新の技術と、アイデアに迫ります。

患者や待合室のイスを巻き込みながら、病院に突っ込んだ車に...高速道路の逆走。どちらも軽自動車を運転する高齢ドライバーが起こした事故です。



三重県で開かれたイベントに登場した、ダイハツ工業が5月に発売した軽自動車、新型「ミライース」。

【ダイハツ工業 従業員】「ぐっと（アクセルを）踏んで下さい」

アクセルとブレーキを踏み間違え誤って発進すると、警告音を鳴らしエンジン出力を自動的に抑さえる安全機能が搭載されています。

【ドライバー（63）】「テレビではああいう（安全機能装備の）車を目にしているけれど、実際乗ってみるとこういう感覚なんだなって思いました。守ってくれるのかなと思いましたね」

【ドライバー（70）】「安全というのはひしひし感じた。バンと踏んで、警告音が鳴るから、あっ間違っただけなんだから」

燃費競争が繰り広げられてきた軽自動車業界ですが、今回ダイハツが、特に重視したのは「安全性」です。

【ダイハツ工業 車両開発本部 南出洋志エグゼクティブチーフエンジニア】「前方のフロントガラスの上についています2つの目、ステレオカメラで前方を監視していきまして、走

行時に前方の車両や歩行者を見つけた時、衝突の被害を軽減するようなブレーキが働くようになっていきます」



他にも...

【ダイハツ工業 車両開発本部 南出洋志エグゼクティブチーフエンジニア】「縦列駐車から出ようとしたとき、十分ハンドルが切れていない状態で障害物に近づくと、このように、コーナーセンサーが警報を出します」車の四隅に搭載されたセンサーで車や障害物を感知し、衝突を防ぎます。価格は従来モデルからほぼ据え置い

た、84万2400円～133万9200円です。

【ダイハツ工業 三井正則会長】「高齢者が乗っている車は軽自動車が結構多い。その中でも最もベーシックな車、最もお求めやすい車だからこそ、このイースに最新の安全技術を入れたいと思いました。いろんな性能・機能を充実させて、安全も含めてこの価格でという総合力がすごく高くなったんじゃないかなと」

新型「ミライース」は、発売からおおよそ1ヵ月で当初の目標を2倍以上上回る2万台を販売。高齢者に人気の軽自動車だからこそ、安全機能を充実させたことがヒットにつながったようです。

一方...

【三好製作所 三好秀次さん】「アクセルは明るい未来に向かって前進するものだけれど、踏み方によっては地獄行きですわ。なんとかこれを無くすために頑張りたいと思っている」三重県名張市で町工場を経営する三好秀次さん（64）。

長年、精密機器の部品などを製造してきた経験を生かし、専門家の指導も仰ぎながら、ブレーキとアクセルの踏み間違えによる急発進を防ぐ、特殊なペダルを開発しました。



【三好製作所 三好秀次さん】「(誤発進は) アクセルではなくブレーキだと思っているから、強い力で踏むから、車は急加速しますね、パニックですね。このペダルは間違っても踏んでも急加速しません。パニックにならない。だから、『パニックレスアクセルペダル』」

つりさげ式になっているこのアクセルペダルは、強い力で踏み込むとペダルとアクセルのつなぎ目が外れ、力が伝わらなくなる仕組みです。

【三好製作所 三好秀次さん】「(ガタン) これで、べた踏みしました。だんだん落ちてきてますね、速度が。これで軽くブレーキを踏むとオッケー」アクセルを踏み込んでも、ご覧の通り!

もちろん強く一気に踏み込まなければ加速することも可能で、通常の運転には支障がないといえます。

製作費はおおよそ10万円。大量生産できればコストは1万円ほどに削減で





きるといいます。

まだ商品化されてはいませんが、三好さんはこのペダルを自動ブレーキと組み合わせることで、より安全性が高まると話します。

【三好製作所 三好秀次さん】「コンピュータは車が走ろうとしてるか、踏み間違っただかは、判断できない。だから、ローテクとハイテク、メカとエレクトロニクス、この結合が『メカトロニクス』で、良い車ができるんじゃないかと思います。夢は日本中、世界中に、広めたいと思います」



さらに、こんなサービスも...

【孫】「できました」

Q、これで何が分かる？

「おじいちゃんの現在地です」

オリックス自動車が、2017年2月から提供を始めた新サービス「エバードライブ」。

車にGPS機能のついた専用の機器を取り付けることで、家族のスマートフォンやパソコンから、現在地や運転

情報をリアルタイムで確認することができるんです。

車載器を付けた車が急ブレーキをかけると...

【記者】「急ブレーキを検知しましたというメールがきました。発生時間であるとか、発生地点もこのように地図で急ブレーキしたところ、『!』マークで出ていますね」

急ブレーキや急発進、100キロ以上のスピード超過といった危険な運転を検知すると、家族に即座にメールが届くのです。また運転情報が記録されるので、いつ、どこで、どんな危険があったかを見直すことも可能。家族が、運転の変化に気づきやすく、認知症の早期発見にも役立つといえます。



【祖父(75)】「この赤いのは何だ？」

【孫】「これは、スピード出し過ぎっていうマーク」

【祖父】「そやけど、まだ急ブレーキも踏んでないしなスピードだけやな、気をつけないと」

【孫】「常にこれで居場所が分かる。万が一何かあった時に駆け付けられるかなと思って」

【祖父】Q、これをつけて気づいたこととは？

「多少高速に入ってスピード落とすようになった。孫がすぐ知ってくれるし、連絡もすぐしてくれるしちょっと安心感があります」

価格は月額3218円。5年間で16万台の販売を目指しています。

【オリックス自動車 Ever Driveデスク 中村健太郎課長】

「『(運転の)見える化』をすることで、自分が今、どういう運転をしているのか把握してもらって、安全運転を日々心がけるひとつのデータになればと思う」

安全をお金で買う時代。

高齢ドライバーを守るビジネスは、これからも広がっていきそうです。

月刊情報誌「太陽の子」、隔月本人新聞「青空新聞」、社内誌「つなぐちゃんベクトル」、ネット情報「たまにブログ」も  
大阪市天王寺区生玉前町5-33 社会福祉法人大阪手をつなぐ育成会 社会政策研究所発行

