

「今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会」 報告書に係る最近の取組状況について

(前回の懇談会以降の主な取組状況)

国土交通省 自動車交通局

平成20年6月24日

1. 一般病院への療護センター機能の一部委託について
2. 短期入院協力病院の拡充等について
3. 自動車事故対策機構による相談対応や情報提供の充実について
4. 被害者保護企画官の設置について
5. 「親亡き後問題」に対する取組状況について
6. 支払適正化措置等の充実について
7. 事故発生防止対策について

【参考資料】

- ・交通事故発生状況①
- ・交通事故発生状況②
- ・介護料支給対象者数の推移

1. 一般病院への療護センター機能の一部委託について

平成18年度あり方懇談会報告書

療護施設が自宅から遠いことを理由として、療護施設への入院申請を断念した被害者家族は多い。つまり、家族が望んでいるにもかかわらず回復に向けた治療・看護の機会が事実上与えられないという被害者間での不公平が生じている。

遷延性意識障害者に対する療護施設機能に理解・意欲を有し、医師・看護師・リハビリスタッフ・施設・医療機器等のレベルが相当高い等の一般病院に対して、**療護施設機能の委託により、交通事故による遷延性意識障害者のための回復に向けた治療・看護機会の拡充を図るべきである。**

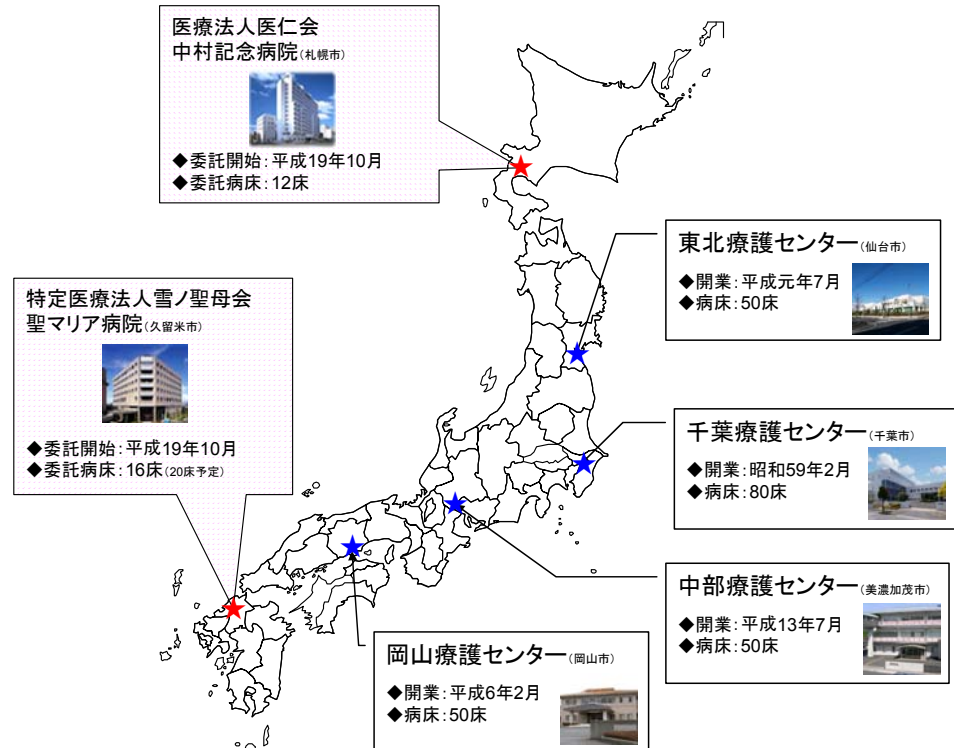
取組状況

NASVAに学識経験者等を委員とする「療護施設機能の一部の一般病院への委託に係る検討委員会」を設置。

第1回及び第2回の検討委員会で委託先地域を北海道地区と九州地区とすること及び委託基準・選定基準等を決定した。

その後、公募を行い、平成19年9月の第3回検討委員会において、それぞれ所定の医療水準を満たす地元の一般病院を委託先病院として決定した。

10月から委託を開始し、12月より患者の受入れを行っている。



2. 短期入院協力病院の拡充等について

平成18年度あり方懇談会報告書

引き続き短期入院協力病院の指定数を増やし、早急に各都道府県に1以上の短期入院協力病院を確保することにより、在宅介護を受ける重度後遺障害者が安心して治療・看護を受けることができる体制を全国的に整備すべきである。その上で、短期入院協力病院と療護センター等との連携や交流を積極的に図るべきである。

協力病院をめぐる現状

在宅介護の重度後遺障害者が診察、検査などを受けるための短期入院を積極的に受け入れる病院について、国土交通省が「短期入院協力病院」として指定しており、平成18年度に29、平成19年度に6の病院を追加指定し、各都道府県に1以上の協力病院を指定した(全国で67病院)。

一方、介護料受給者を対象に、協力病院に対する実態調査(平成19年1月実施)を行ったところ、回答者の約8割が協力病院を認知しているものの、利用状況はそのうち約6%にすぎないことが明らかとなった。

利用しない主な理由としては、(1)遠くて不便 (2)医療・看護体制、サービス内容が不明 (3)サービス不足(医師、看護師等が患者の症状についての認識・理解がない、対応・態度が悪い)が挙げられた。

取組状況

(2)に対する取組として、

- ①国交省ホームページにおいて、各協力病院が作成した医療・看護体制、サービス内容の詳細情報を掲載。協力病院のホームページにおいても、詳細情報の掲載を進めている。
- ②介護料受給者に郵送するNASVA機関誌「ほほえみ」(年間4回)の発行にあわせ、居住地域ごとに新規指定病院の案内を同封し、周知。
- ③日本医師会に協力要請し、日本医師会より各都道府県医師会に対し周知文書を発出。

(3)に対する取組として、

協力病院における介護料受給者の症状等への認識・理解を一層深めるために、療護センターによる研修の体制を整え、サービスレベルを上げるとともに、その研修費用を支援。

追加指定及びこれら取組の結果、利用者は増加してきている。

今後の取組

(1)に対する取組として、

平成20年度以降の追加指定に当たっては、主要な都市に協力病院を指定するとともに、介護料受給者の居所にできるだけ近く、居所からの交通の便の良い協力病院を指定できるよう、きめ細かい調査・選定を実施。

(2)に対する取組として、

「ほほえみ」に協力病院を紹介するコーナーを設けるほか、NASVA支所担当者が介護料支給対象の各家庭に訪問する「在宅訪問サービス」の機会を通じ、居所周辺の協力病院の体制、サービス内容等の案内を個別に行うなど、周知の強化を図る。

(3)に対する取組として、

- ①協力病院に対する研修体制が一層活用されるよう、各協力病院のニーズを具体的に把握するとともに、伝播すべき療護センターの技術を再検証し、効果的な研修プログラムを検討する。
- ②協力病院の医療スタッフを対象として、療護センターの治療・看護内容等を紹介するツールを試行的に作成し、配布することを予定。

3. 自動車事故対策機構による相談対応や情報提供の充実について

平成18年度あり方懇談会報告書

自動車事故対策機構においては、全国において相談窓口の機能を充実するとともに、提供できる情報の内容を拡充するべきである。

取組状況

○NASVA交通事故被害者ホットラインの開設

被害者が必要とする各種相談窓口の情報を一元化して提供するとともに、NASVAが行っている交通遺児等への貸付け、介護料支給、療護センターなどに関する情報を提供するため、平成19年10月、「NASVA交通事故被害者ホットライン」を開設。



以後、政府広報TV番組による紹介、警察庁、地方公共団体、救急指定病院、自動車教習所等へのリーフレットの配布等により、周知に努めている。

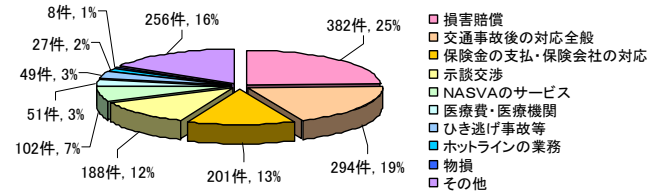
NASVAホームページにおいて、[ホットライン等に寄せられた主な相談内容とその解決策をまとめたFAQを掲載](#)。

◆開設後の相談件数の推移

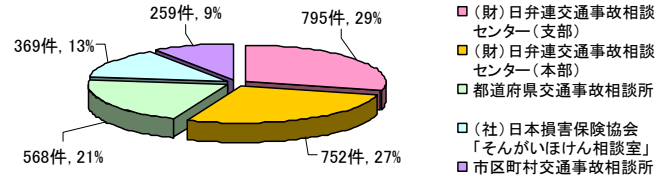
(単位: 件)

10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	合計
230	182	178	173	182	181	221	211	1,558

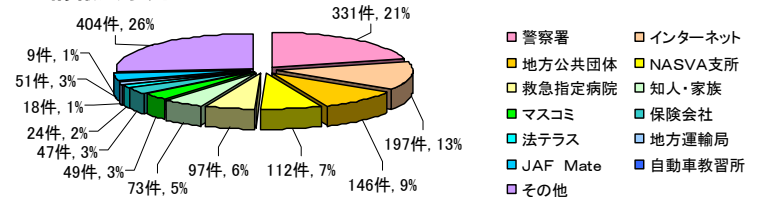
◆主な問い合わせ内容 (平成20年5月末集計。以下同じ)



◆主な紹介先機関



◆主な情報入手先



関連の取組

○介護料受給家庭に対するサポート体制の強化

- ・平成19年度より、NASVA支所の担当者が、被害者の状況を把握するとともに、各家庭が抱える問題に係る相談に応じるため、[介護料支給対象の各家庭に訪問する「在宅訪問サービス」を開始](#)。
- ・平成20年度より、[主管支所において、被害者団体との日常的な意見交換を図るための連絡会議等を開催](#)。
- ・ホームページの在宅介護Q&Aについて、介護家庭のニーズを踏まえ、充実する予定。

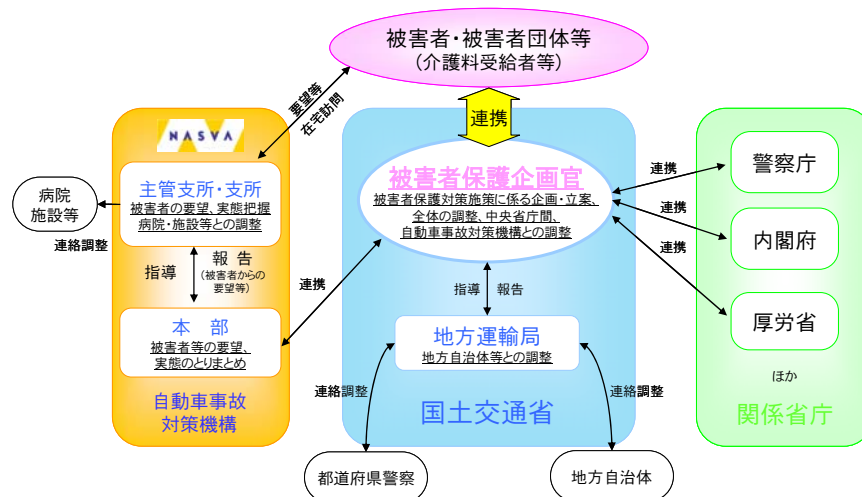
4. 被害者保護企画官の設置について

平成18年度あり方懇談会報告書

国土交通省が中心となって、関係機関(市区町村、警察等)や関係団体(医師会、弁護士会等)など、どの関係機関等を起点としても必要な情報が入手できるよう、**連携体制を構築するべきである。**

取組状況

自動車事故による被害者保護の一層の充実を図るため、関係機関・団体との連絡調整、地方運輸局・NASVAへの指導を行うとともに、**被害者保護に係る企画・立案を総合的に掌る「被害者保護企画官」を、平成20年7月より、国土交通省自動車交通局保障課に設置する。**



関連の取組

○ホームページ等における情報提供の充実

国土交通省の自賠責保険ホームページを「**自賠責保険ポータルサイト(www.jibai.jp)**」としてリニューアルした(FAQの掲載等)。また、**国土交通大臣への申出制度(※)の**手続方法、様式等を国土交通省ホームページ、損害保険会社の保険金請求案内等に記載し、周知を図ることとした。

※自賠責保険金の支払いが支払基準に従っていない場合等に、被害者等が国土交通大臣に申し出ることができる制度。国土交通大臣は申出内容に応じ、保険会社等に指示・公表・命令を行う。

○重度後遺障害者に対する支援策の周知

療護センター、介護料の支給、協力病院等の重度後遺障害者に対する支援策が被害者及びその家族に早期かつ着実に周知されるよう、**周知方法について、保険会社の協力を得て検討**を進める。

5. 「親亡き後問題」に対する取組状況について

平成18年度あり方懇談会報告書

親が子を介護している場合、自らが亡くなった後でも子が十分な介護を受けられる生活をいかに確保するかが最大の懸案であり、非常に大きな精神的負担となっている(いわゆる「親亡き後問題」)。

国土交通省としても、具体的にどのような支援があれば親が過重な負担に苦しまなくて済むのか、また被害者本人が自分の人生を少しでも豊かに歩むことができるのかという観点から生活支援に係る障害福祉施策の現状、「親亡き後」の実態等の把握に努めるとともに、関係者と真摯に議論を継続するべきである。

親亡き後問題をめぐる現状

厚生労働省における重度後遺障害者に対する取組等に係るヒアリングや、福祉施設への視察等を実施し、実態把握を行ってきたところであるが、親亡き後に子が残された場合、どのような施設において介護を受けているのか、成年後見人制度はどのような活用状況にあるのか等、依然として、その実態が明らかでない。

取組状況

平成20年度において、現行の障害者福祉施策及び「親亡き後問題」の実態把握のための調査を実施するとともに、有識者・関係団体・関係省庁からなる「親亡き後問題」に関する検討会を開催し、解決すべき課題、支援の方向性等について、議論を開始する。

◆今後のスケジュール

- ・平成20年 7月以降 検討会の開始
↓ 4～5回程度開催。
- ・平成21年 3月下旬 報告とりまとめ

◆「親亡き後問題」に関する検討会 委員の構成

- ・学識経験者
- ・医療関係者
- ・地方自治体
- ・福祉関係者
- ・被害者団体
- ・関係行政機関（厚生労働省、国土交通省、NASVA）

6. 支払適正化措置等の充実について

平成18年度あり方懇談会報告書

- 支払適正化措置については、…的確・迅速な処理が行われるよう紛争処理機構の審査体制の充実が随時図られるべきである。
- 自賠責保険等の支払につき「一層の適正化を図ること」などについて検討を行い、適切な対応を行うことが適当である。

紛争処理機関における紛争処理業務の現状

自賠責保険・共済紛争処理機構が設立されてから6年が経過し、紛争処理件数は著しく増加している。他方、被害者からは一層、公正中立で納得感の得られる審査を求められている。このため、現行制度を再検証し、体制の充実・改善を図る必要がある。

紛争処理機関における審査体制の充実

- 申請件数の増加に対応するため、紛争処理委員会開催数の増回、紛争処理委員の増員など、体制を整備。

(平成19年度 184回→208回、平成20年度 208回→252回)
(平成20年度に紛争処理委員を99人から103人に増員)

- 平成20年4月より、紛争処理機構において、紛争処理委員をメンバーとする「紛争処理業務のあり方に係る検討会」を開催し、5回にわたり検討を行った。

6月18日に開催された検討会における最終報告では、

- ◆申請書・照会書様式を書きやすく改定し、定型化することにより、被害者の申立内容を確実に把握することができるようにする。
- ◆顧問弁護士・医師による申請書類の事前点検により、審査の精度を高める。
- ◆書面審査のみによらず、必要と認める場合は、事前調査の一部として、被害者との面談の機会を設ける。

等の提言がなされたことを受け、紛争処理機構において、具体化のための検討を行い、順次、新体制による紛争処理を実施する予定。

自賠責保険の保険金支払いの現状

自賠責保険の等級認定に当たっては、事故当初の診断書が重視され、時間経過後の症状の変化について、再評価される機会を得ることなく、認定が行われているのではないかとの指摘が被害者から寄せられるケースがある。

こうした指摘を受け、後遺障害等級認定に対する被害者の懸念や不安を解消するための方策について、昨年11月より、損保業界と定期的に協議を始め、検討を行っているところ。

後遺障害等級認定再診断制度の再構築

自賠責保険の後遺障害等級認定時において、更なる診断が必要と認められる場合には、あらかじめ、損害保険料率算出機構が委嘱契約を行っている病院において、被害者が再診断を受診することができる再診断制度が設けられている。

しかしながら、現在、本制度はほとんど利用されていない状況にあり、被害者の後遺障害等級を的確に認定するために、この制度が積極的に活用されるよう、見直しを行うこととした。

現在、損保業界において、委嘱病院に対し、既存の契約条件の見直しを含めた新たな再診断委嘱契約の締結に向け、調整を行っている。

7. 事故発生防止対策について

平成18年度あり方懇談会報告書

○事故発生防止対策においては、ドライバーの安全運転が最も直接的に確保される方策を常に追求する必要がある。例えば、**衝突被害軽減ブレーキ等のASV(先進安全自動車)技術の普及**により、ドライバーに起因して発生する事故をより確実に減少させることができるよう**不断の見直しを行い、重点化に努めるべきである。**

ASV促進事業

平成19年度より、**ASV(衝突被害軽減ブレーキ)の普及を促進させるため、補助制度を創設。**

○補助対象

ASVを装備した事業用大型トラック
(車両総重量8t以上。導入台数1台でも補助対象。)

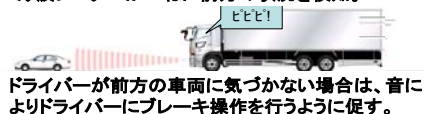
○補助率(額)

装置価格の1/2
(1台あたり上限27.5万円)

○補助実績(平成19年度)

623台(171百万円)

●先行車両に近づく場合



トラック事業の安全対策リーディング創出事業

平成20年度において、**中小トラック事業者間の安全情報の共有や、荷主との安全運行体制の確立等を図る**ため、「トラック事業の安全対策リーディングモデル創出事業」を行う予定。

○補助対象事業

複数事業者間、事業者・荷主間での連携により安全確保を行う先進的な事業のうち、モデル事業として全国に普及させるにふさわしい事業

○補助対象事業者

貨物自動車運送事業者、貨物自動車運送事業者が加入する協同組合、当事業に関わる荷主 等

○平成20年度予算額

30百万円

ドライブレコーダの普及促進

○国土交通省における取組

平成16年度から18年度にかけ、自動車輸送事業者を対象に、ドライブレコーダの事故抑制効果を調査し、安全運転管理への利用方法を検討。

平成19年度より、ヒヤリハット等のデータを乗務員の安全教育に活用するための方策を検討しており、**平成20年度は、ドライブレコーダにより収集した情報を乗務員への安全運転教育に活用するためのマニュアル等の作成**を行う予定。

○業界団体における取組

タクシー、トラック、バスの各業界団体が組合員(事業者)に対し、ドライブレコーダ購入費の助成(1台当たり1万円~3万円程度)を実施。

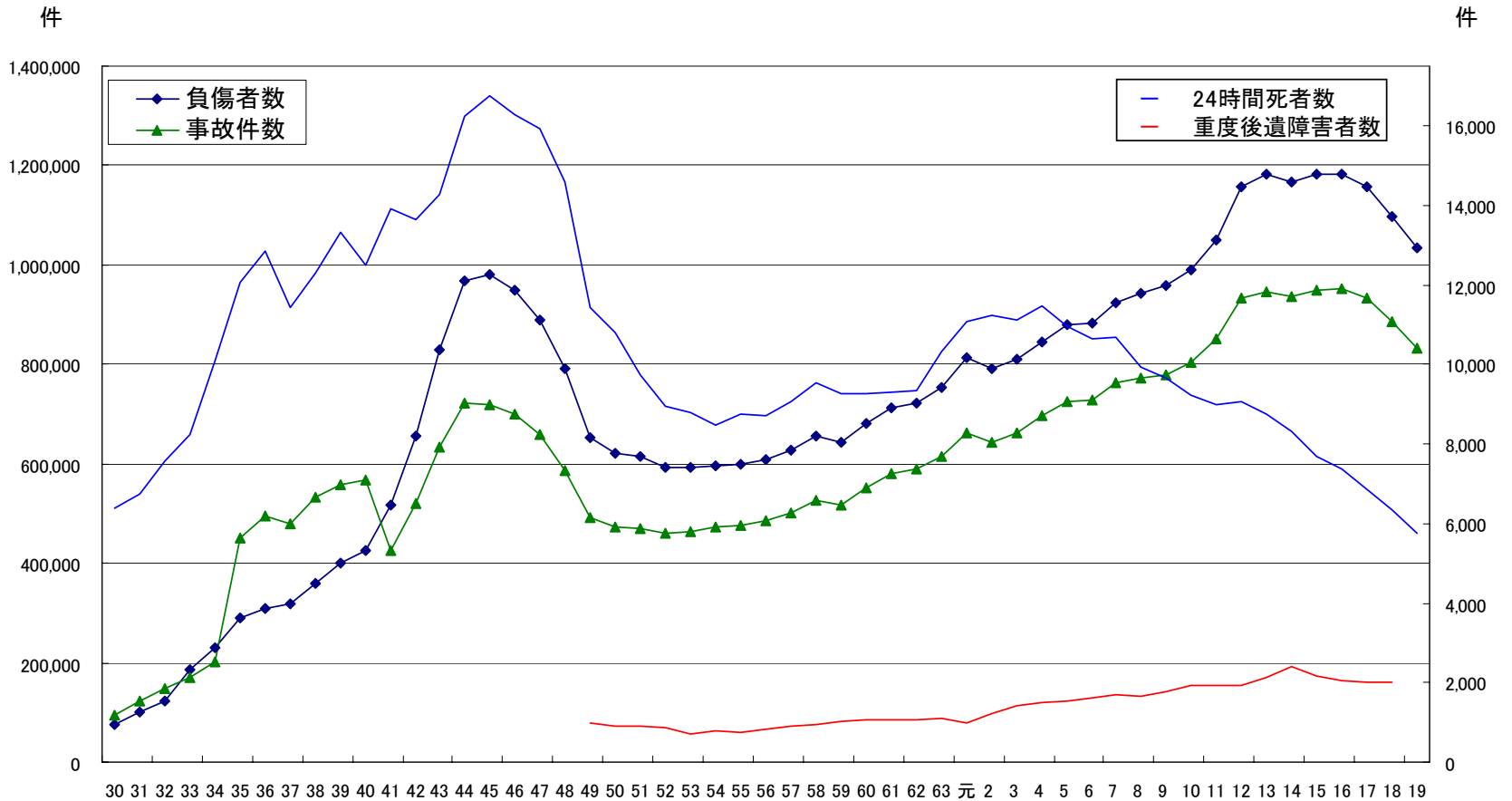
○その他の取組

NASVAが、全国各都道府県の50支所において、「NASVAデジタコドラレコ講習会」を随時開催。

參考資料

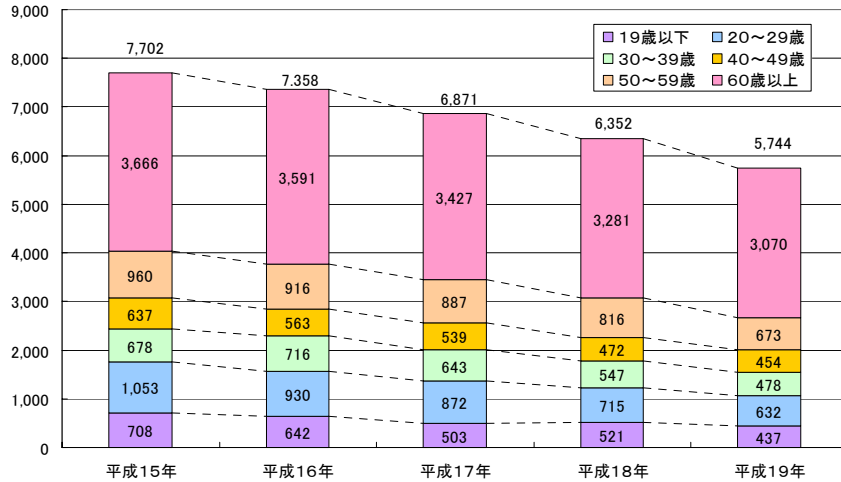
【参考】交通事故発生状況①

- 平成19年中の交通事故死者数は5,744人で、7年連続の減少となるとともに、昭和28年以来54年振りに5,000人台となった。しかしながら、負傷者数は9年連続で100万人を超えるなど、依然として憂慮すべき交通情勢にある。
- 平成10年度以降、重度後遺障害者数は年間2,000人を超えている。

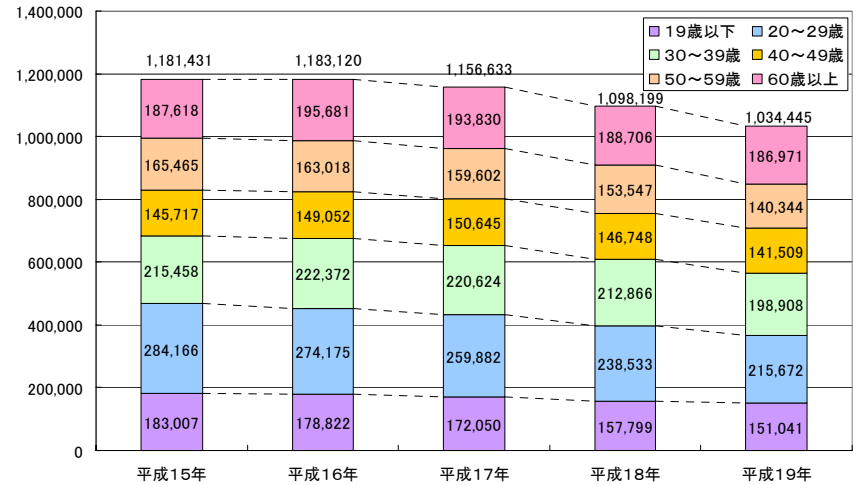


※昭和34年までは、軽微な被害(8日未満の負傷、2万円以下の物損)は含まれない。昭和41年以降の件数には物損事故を含まない。
 ※重度後遺障害とは自動車損害賠償保障法施行令(昭和30年政令第286号)別表第一第一級及び第二級並びに別表第二第一級から第三級までに該当するものをいう。
 ※負傷者数は重傷者数(一か月以上の治療を要する者の数)及び軽傷者数(一か月未満の治療を要する者の数)を合計した数。

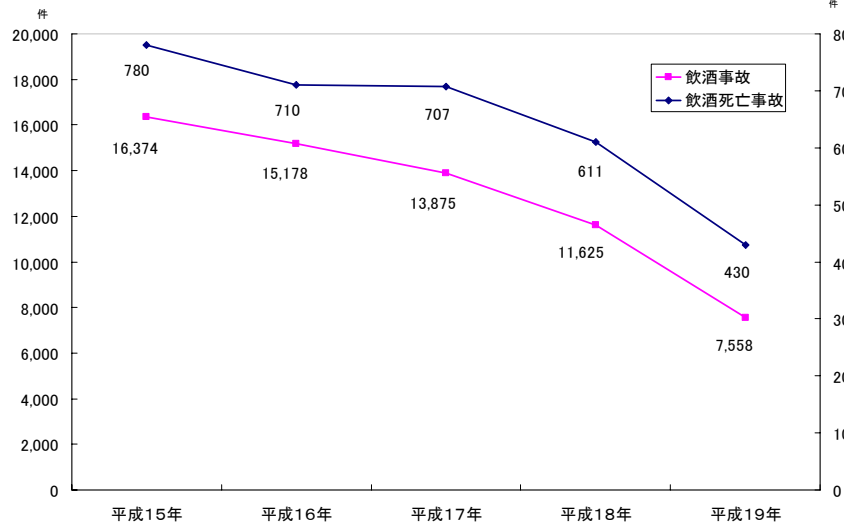
年齢別交通事故死者数の推移



年齢別交通事故負傷者数の推移



飲酒運転による交通事故件数



出典：警察庁「交通統計」

○特Ⅰ種（常時要介護者であつて、自立移動・自立摂食が不可能等の一定の要件を満たす者）

（単位：人）

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
脳 損 傷	657	686	692	673	664
脊 髄 損 傷	297	288	288	281	269
合 計	954	974	980	954	933

○Ⅰ種（常時要介護者（自賠法施行令別表第一「第1級1号」又は「第1級2号」に該当する者））

（単位：人）

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
脳 損 傷	557	600	636	647	681
脊 髄 損 傷	1,286	1,433	1,545	1,614	1,697
合 計	1,843	2,033	2,181	2,261	2,378

○Ⅱ種（随時要介護者（自賠法施行令別表第一「第2級1号」又は「第2級2号」に該当する者））

（単位：人）

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
脳 損 傷	240	284	309	316	344
脊 髄 損 傷	419	496	542	592	627
合 計	659	820	851	908	971