

平成22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
議事要旨

日 時：平成22年6月25日（金）14：00－16：00

場 所：経済産業省別館共用第1111会議室

○被害者保護対策について

（藤村委員）療護センター長期滞留は概ね解消されているとあるが、療護センターを出た後はどうしているのか。基本的に在宅での介護が前提となっているのか。「親亡き後」の情報の提供は大切だが、情報の中身はどのようになっているのか。療護センターを出た後にどうするのかという問題と連携して検討すべき。

（八木課長）在宅介護は大変厳しいが、自賠責制度では、介護料の支給とともに、NASVAの職員の家庭訪問や、被害者同士の連絡・情報提供などで、精神的なケアを進めているところ。「親亡き後」は、まさに「親亡き後」だけではない広がりのある概念ということで、取組みの充実により被害者の負担軽減が図られるものと考えている。

（赤塚委員）在宅で介護をする者にとって短期入院協力病院制度はとても頼もしいが、実は利用者が増えていない。短期入院の利用条件はどのようになっているのか。病院の数だけではなくて、利用のしやすさについても踏み込んで検証して頂きたい。「親亡き後」のモデル事業は、どのように活用されうるのか、あるいは既に活用されているのか。これで「親亡き後」問題の検討を終わることなく、これから先の議論をどのように続けていくのか、教えて頂きたい。

（八木課長）短期入院の利用条件は介護料の受給者が対象。短期入院制度の利用拡充方策については、関係者のご意見を聞きつつ検討していきたい。「親亡き後」のサポートネットワークは「とっかかり」ということで、さらに広げていきたいと考えているが、今後についてはこれからまたご相談させていただきたい。

○保険金支払適正化について

（藤川委員）我が国の自賠責制度は世界に冠たる素晴らしい制度だ。だが、健康保険から自賠責保険への求償が十分に行われていないのではないかと。健康保険が赤字になって、保険料が上がったり診療報酬を上げられない中で、ノーロス・ノープロフィットが前提の自賠責保険がどうしても黒字になってしまう。健康保険の財源を守るために、交通事故は原則として自賠責保険を使うということにしないといけない。

（古笛委員）健保を使うか自賠責保険を使うかという議論は、少し違うのではないかと。問題は交通事故の治療関係費の基準であり、健保適用に対応するのは自由診療ということであり、自賠責か健保かという問題ではない。むしろ健康保険を使えないとなると、過失相殺のある被害者の自己負担額は大きくなるし、加害者が任意保険に入っていない場合の被害者が自賠責保険から支払われる休業補償や慰謝料を受け取ることができず、被害者保護にかける。また、自由診療は基準がないので高額になりやすい。

ことに、柔道整復師の施術料は、全く基準がない。一部ではあるが過大請求の例もある。医療費それ自体は実費であって被害者自身に直接還元されるものではないので、医療費の問題に被害者を巻き込むべきではない。

(藤川委員) 相手側の加害者が支払うべき損害を、事故と関係のない一般国民が支払っている健保を使うこと自体、財源が違う話だ。健康保険と自賠責保険との両保険制度の中で、被害者にとって利益になる部分を都合良く選択することは、それぞれの法律の精神から不適切である。最終的には、健保を使うことが健保の財源を食いつぶすことになる。健保は一般の疾病、病気やけがで使うべきであり、交通事故の被害者の救済は自賠責制度で処理するということが国民が認識しないと、いつまで問題の解決にならない。

(福田委員) 健保の問題は、求償が事実上されていないことが問題か。求償の規定はあるはずなのだが。

(藤川委員) 求償はもちろん原則としてしなければならないが、現実には、なかなか手が足りないというが一つ。もう一つは、一枚のレセプトに複数の病名があった場合、交通事故を直接の原因とするものを判断するのが難しいということ。ただ、自賠には財源があって黒字なのだから、自賠法に基づいて求償をすれば良いというだけだ。

(八木課長) 自賠責の収支については、平成20年度に保険料を引き下げたので、現在は2300億円／年の赤字となっている。健保との関係はこれまで議論がなされていなかったことから、医療の実態など、話を聞いて勉強させてもらいたい。

(丸山委員) 高次脳機能障害の認定で、変更前の古い申請様式が3%使われているのは問題だ。

(八木課長) 申請書の様式については、現実の運用が徹底しておらず、末端まで必ずしも準備が行き届いていないが、旧様式を使用した申請があった場合は新様式に書き直してもらっているため、実際の認定に関しては全て新様式で行っているところ。

(福田委員) 先ほど古笛先生もおっしゃった医業類似行為については、自賠審でも話があったが、その後の検討状況はどうなっているか。

(八木課長) 医業類似行為については、実態調査を引き続き進めているところ。

○事故防止対策（ドライブレコーダー等）について

(藤村委員) ドライブレコーダーの標準仕様の検討は、近い将来、全車装備させるための前提と捉えてもよろしいか。

(島室長) ドライブレコーダーはまず内容、目的別の標準仕様を検討しているところであり、その次のステップとして、御指摘の標準装備も含めて検討する方向だ。

(戸川委員) 今都内を走っているタクシーは、約40%がドラレコを搭載している。ド

ライブレコーダーは事故軽減・抑制効果が高く、我々としては標準装備が確実な方法だと考えている。標準仕様化によって安価になれば、ユーザーの負担も軽減できるのではないかと考えている。先日のトヨタの株主総会でも意見を申し上げたが、経営者のスタンスもかなり前向きに変わってきた。デジタルデータは偽造のおそれもあるが、現場から電波で飛ばすという方法がある。この方法ならば、証拠能力も期待できる。

(福田委員) ドライブレコーダーの検討は事業用自動車だけでなく、一般の乗用車についても行うべき。アメリカでは安全基準上、エアバッグの作動と同時にスピード等を記録する装置がブラックボックスとして全車搭載されているが、ドライブレコーダーとの関係はどのようになっているのか。

(島室長) ドライブレコーダーの検討は、一般乗用車も含めて検討をしている。イベントデータデコーダー(EDR)については、我が国でも2年前に標準化のガイドラインを策定したところ。今後義務化等も検討する必要があるのではないかと考えている。

(福田委員) EDRに関してはアメリカでは法的な整備も進んでいるので、是非検討を進めて頂きたい。日本の場合、ドライブレコーダーの映像を使って、どのようにドライバーに教育するのか。任意保険料の減額化につなげていくという普及の方法としてもぜひ検討しなくてはならない。また、ドライブレコーダーが普及すると、今まで平面図だけでしか見ていなかった過失割合の認定が、大きく変化する可能性があると考えている。

(戸川委員) アメリカでは、メーカー側の事情で知らない間にEDRが載せられてしまっている。そのコストをユーザーが負担しているのはおかしい。むしろ、ドライバーや被害者に直接メリットのあるドライブレコーダーの方に力点を置くべき。

(堀野委員) 先ほどのデータの改ざんについては、大学の研究所で行っている自動転送システムの研究を通じて、今の技術でも問題なく防止することが可能と分かっている。韓国では何歳以上かは未確認だが、高齢タクシードライバー対象に全車(タクシー全車ではない)ドラレコが装備された。近未来にISOの規格提案ができるよう、大学で検討会を開いているところ。行政の理解と後押しをもって、「安全の輸出」も視野に入れて考えていただきたい。

(藤川委員) ドライブレコーダーの検討は大賛成だ。業務上のタクシー等は任意保険への加入率が高くないと聞いている。任意保険に加入するのが筋だが、もしそうしないのなら、事故の記録をきちんと残す意味でもドライブレコーダーが必要である。

(藤村委員) 事故発生防止策では、自動車本体ばかりではなく、道路環境というインフラについても目を向けるべき。所管が違ってもかもしれないが、道路環境への投資という視点が求められるのではないかと考えている。コンテナの法案は、事故原因の一つを解消する手立てとなるものだと思うが、この法律と自賠との関係はどうか。

(八木課長) 事故防止対策としては、人や教育など様々な面があるが、インフラ整備を自賠責のお金で実施するののかという議論はともかくとして、道路環境の問題が大事だという点についてはその通りだと考えている。

(山崎課長) 「事業用自動車安全プラン2009」では、道路環境を5本柱の1つとして位置付けており、委員会には道路局も参加している。例えば、事故発生率の高いエリアへの重点的な投資など、道路関係の予算を重点的に使ってもらっているところ。海上コンテナ法案は、自賠の事故対策予算を活用して、今年度さらなる調査を実施しているところ。

ONASVAの事業仕分け結果について

(丸山委員) 独法の事業仕分けの結果についてだが、評決結果を受けて今後どのように進めるのか。自動車アセスメントは、交通安全環境研究所で実施すべきということだと思うが、なぜこのように判断されたのか。私見だが、売れ筋の車種ということではなく、外車も含めて全て対象としないと非常に中途半端ではないか。

(八木課長) 自動車アセスについては、事業そのものは廃止ではなく継続であり、実施主体を交通安全環境研究所などによりコスト削減できると指摘されたもの。

(島室長) 車種の選定については、市場で大勢を占めている車種を選んでいるが、実際に自動車を市中で調達するため、全ての車種となると、かなりの経費が掛かる。また、この自動車アセスメントは諸外国でも同様に行っていると承知している。

(山崎課長) NASVAの安全指導業務については、法令上は、国土交通大臣が認定する講習や適正診断を運転者等が受けなくてはいけないこととなっており、適性診断は民間の実施機関が既に認定を受けているが、指導講習はNASVA以外認定を受けていない。制度的な整理を行った上で、民間参入を促進していくが、採算面から民間が参入しない地方で指導講習や適性診断ができなくなるのは避けなければならない。ユニバーサルサービスを確保しつつ、というのはそのような要請だと認識している。

(堀野委員) 自動車アセスメントについては(交通安全環境研究所の施設がある)三鷹で実施すべきと仕分けで判定されたが、実際にできるのか。ハード面で可能でもソフトは大丈夫なのか。安全性の評価を公開するからには、メーカーにとっても、非常に信頼性の高いものである必要がある。実施者が変わる「だけ」というが、できないものを「移しなさい」と言われただけで「はい」と言ってしまっても良いのか。

(八木課長) 実質的な問題点をご説明をしたが、その説明の上で、結論はこのようになったということだ。

(梶野局長) 事業の内容についてはご理解を頂いたし、先生御指摘の点を含めて、後退があってはいけないということについて、それなりの理解があったものと思っている。同じ衝突試験という意味で一緒にすればコストも安くなるだろうというご議論から、このような結果になったが、安全を保つことができるかについては、これから検討しなければならない。

(堀野委員) 仕分けの議事録を公表して頂けないだろうか。何故このようになったか経

過が知りたい。見かけ上、スピードが5キロ違うだけだから、どうせぶつけるのは同じだからというのは乱暴な議論だ。現在JARIで行っている質・水準のアセスメントを（交通安全環境研究所で）十分できないなら、過渡的な措置を是非ご検討頂きたい。日本の技術力が後退し、国際的信頼性が失われることを非常に懸念している。

（八木課長）仕分けの議事録については、インターネットには動画が掲載されていると承知している。

○特別会計の見直しについて

（西原委員）自動車は既に社会インフラの一部であり、地方では生活必需品としてなくてはならないものになっていることを踏まえると、景気が低迷する中で、安易な保険料の値上げは許されない。一般会計への繰入金の早期かつ確実な繰戻しを強く求めたい。一般会計への繰入れのために、事故対策事業の実施に必要な運用益の担保ができず、基金自体を取り崩さざるをえなくなっている。一方で、同事業については、一般会計の事業や保険会社の運用益事業との重複も見受けられることから、抜本的な見直しが必要ではないか。賦課金制度の導入も含めて、早急に検討すべき。

自賠責保険はユーザー全体で助け合う制度になっている。積立金は税金ではなく自動車ユーザーからの保険料であることに十分配慮すべき。今般ゼロベースで特会が見直される方針と承知しているが、積立金が問題だというのならユーザーに還元すべきであり、恒久的に一般財源とするのは、ユーザーの立場からは容認できない。

（萩尾委員）全くの同意見であり、これまでも何度も主張しているが、一般会計への繰入れ金は早期に繰り戻した上で、ユーザーの掛け金である積立金は繰入れ分も含めて全額をユーザーに還元するべき。そうしないのなら、相当な説明責任が生ずる。

（桑山委員）この繰戻しの議論は、平成13年の段階で11：9で分けられた9の部分の話。11は既にユーザーに還元されたのだから、9の部分は被害者保護に使われるべき。一般会計へ貸し出しているのは問題でありきちっと返してもらわなければいけないが、それをユーザー還元するのは理屈に合わない。

（福田委員）運用益についてはこれまでも何回か保険料に充当されているのだから、積立金は直近のユーザーが支払った保険料が元本となってできたものであり、ユーザーへの還元又は被害者に還元するのが筋だ。時の流れ、ムード、パフォーマンスで特別会計が廃止されるのを危惧している。現に行っている各種の被害者保護事業は継続できるのか。一般財源化された場合は、社会保障の一部になる、つまり被害者に対する施しになってしまう。ユーザーは強制保険という枠組みで保険料を払ってきたのだから、積立金をいつのまにか国が頂きましたというのではいけない。

（八木課長）繰戻しについては、平成23年度が最終年度になっているので、これまで以上に財政当局にお願いを続けていきたい。

（山下座長）一般会計への繰入れ金を繰り戻すべきという点は、この懇談会でも従来からコンセンサンスがあることだ。国土交通省には一層頑張って頂きたい。委員の皆さんも各方面に説明して頂きたい。

(西原委員) 制度の意義を踏まえると、それぞれの利害の違いはあっても、主張すべき点はほとんどが一致している。被害者団体の方、ユーザーの方など様々な立場の関係者でタスクフォースを結成して、何らかの考え方をとりまとめて主張することはできないだろうか。

○その他

(戸川委員) 少子高齢化、若者のくるま離れによって自動車の保有台数が年々減少し、それに伴って保険料の収入も減っている中で、被害者救済や事故防止を途切れなく実施していくためには、自賠責制度全体のあり方や将来像を考えるべき時期がきているのではないかと。原付等の無保険車対策は、先ほど国交省から提案があったが、シールを貼り替えるだけでは十分解決できない。原付にも車検制度を導入して強制保険とするしか方法がないのではないかと。また、自転車の事故が増えている一方で、被害者が救済されていない。自賠責保険がいいのかは分からないが、自賠責保険の制度の対象外だから関知しないということではいけない。無保険車問題とあわせて、長い目で見て取り組んでいくべき。

(堀野委員) ドイツやスウェーデンでは自転車で事故を起こした場合、当人の自動車運転免許に響くというシステムがあると聞く。そういう制度を導入できないか検討してほしい。

(山下座長) 今日は例年以上に新しい問題が多かったのではないかと。貴重な意見をたくさん頂いたので、これからの施策の検討の参考にして頂きたい。

<了>