

# 自動車損害賠償保障制度に係る 最近の動きについて

---

国土交通省 自動車局

平成24年8月1日

1. 独立行政法人改革について
2. 特別会計改革について
3. N A S V A 第三期中期目標・計画（H24～28年度）の概要
4. 短期入院の利用促進等に係る意見交換会の開催（平成22～23年度実施）
5. N A S V A における委託病床の拡充の検討状況
6. 脳脊髄液減少症に関する取組について
7. 高次脳機能障害に関する取組について
8. 無保険車対策について
9. 自賠責保険料について
10. 政府保障事業業務委託費の見直しについて
11. 自動車損害賠償保障事業賦課率の見直しについて
12. 一般会計からの繰戻しについて
13. 関越道における高速ツアーバス事故に対する対応について

# 1. 独立行政法人改革について

## 独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針（平成24年1月20日閣議決定）

### （1）独立行政法人の制度の見直し

#### ①法人の事務・事業の特性に着目した類型化

一定の自主的・自律的裁量を有しつつ、計画的な枠組みの下で事務・事業を行う「成果目標達成法人」  
国の判断と責任の下で、国と密接な連携を図りつつ、確実・正確な執行に重点を置く「行政執行法人」

#### ②業務運営を適正化する仕組みの導入

国の関与の強化、監事機能の強化等による法人の内部ガバナンスの強化 等

#### ③財務規律の抜本的な強化

適正な財務運営のための仕組み、法人の主体的な経営努力を促進する仕組みの強化 等

#### ④一貫性・実効性のある目標・評価の仕組みの構築

主務大臣が法人の中期目標の設定から評価まで一貫して実施

#### ⑤国民目線での第三者チェックと情報公開の推進

### （2）各独立行政法人について講ずべき措置

#### 【自動車事故対策機構】

○成果目標達成法人とする。

○自動車アセスメント業務は、交通安全環境研究所及び自動車検査独立行政法人の統合後の法人に移管する。

平成26年4月（予定） 独立行政法人通則法の一部改正法及び整備法施行  
→独立行政法人自動車事故対策機構が**新しい法人形態に移行**

平成26年4月以降  
→交通安全環境研究所及び自動車検査独立行政法人の統合後、**自動車アセスメント業務を  
新法人に移管**

## 2. 特別会計改革について

### 特別会計改革の基本方針（平成24年1月24日閣議決定）

- 平成22年10月の事業仕分け第3弾（特別会計仕分け）の評価結果、平成23年11月の政策提言型仕分けの提言を着実に履行する。
- 社会経済情勢等の変化を踏まえて区分経理の必要性につき絶えず見直し、検証。事業の目的が達成された場合などは、当該会計・勘定を廃止し一般会計に統合すべき。また、地方譲与税を除く恒久的な税収等は一般会計に計上することとし、国全体の財政状況の総覧性を高める。
- こうした基本的な考え方の下、震災からの復興・日本再生という新たな観点も踏まえつつ、以下の方針に基づいて各特別会計の改革を着実かつ積極的に進める。
  - 特別会計における事務・事業の実施に当たっては、引き続き徹底した無駄の排除に取り組む。
  - 経済社会情勢の変化を踏まえ、対象事業の範囲や内容を柔軟に見直し、国民のニーズに合った予算の編成を行う。
  - 各特別会計の決算上の剰余金について、積み立てる等の必要がない金額は毎年度の予算編成に当たって可能な限り一般会計の歳入に繰り入れる。
  - 積立金については、真に必要な規模・水準について再検討を行うとともに、その必要性、積立基準等について適切な情報開示を行う。
  - 事務・事業の内容や会計制度について一層の情報開示を行うことにより、透明性の向上を図る。

### 自動車安全特別会計

- ・ 自動車検査登録勘定については、自動車検査・登録業務に係る独立行政法人改革の結果である新法人の設立に合わせて平成27年度末までに廃止し、一般会計に統合するものとする。

※ 自賠責保険に係る保障勘定と自動車事故対策勘定については、特段の指摘はなし。

### 3. N A S V A 第三期中期目標・計画（H24～28年度）の概要

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

#### 中期目標・計画のポイント

- 安全指導業務の民間参入に伴う、安全指導業務から被害者援護業務への業務の重点化・深度化
- 自動車アセスメント業務の新法人（交通安全環境研究所及び自動車検査法人の統合後法人）への円滑な移管
- 業務全般における業務運営の効率化

#### 被害者援護業務の充実

- 療護施設の設置・運営／委託病床の拡充
  - ・ 療護施設における質の高い治療・看護の実施
    - 遷延性意識障害からの脱却<sup>※</sup>者数：95人以上
  - ※ 「脱却」とは、一定の意思疎通・運動機能の改善がなされた状態をいう。
  - ・ 近畿地区と関東西部地区に新たな委託病床の設置
    - 16床と12床の計28床を新設予定
- 重度後遺障害者に対する支援の強化
  - ・ 被害等の状況に応じた介護料の支給
  - ・ 障害者等の精神面の支援を目的とした訪問支援の強化
    - 年間、介護料受給者の60%を訪問
  - ・ 被害者家族等の交流会の開催等により、相互の情報交換や交流を通じた支援を実施

#### 安全指導業務等の充実

- 民間参入の促進
  - ・ 指導講習・適性診断について、ユニバーサルサービスを確保しつつ、民間と協同して実施
  - ・ 民間の参入障壁に係る要因分析の実施など民間参入促進のための取組を実施
  - ・ ITの活用により、指導講習・適性診断に係るインターネット予約による予約率を60%以上、貸出機器等の利用による支所以外での一般診断の受診率を50%以上
- 安全マネジメント業務の充実
  - ・ 制度の浸透・定着に向けて、中小事業者を含めた自動車運送事業者全般に対して、国の取組と連携、補完し、民間と協同して効果的・効率的に実施

#### 自動車アセスメント業務の移管

- 新法人への円滑な移管
  - ・ 新法人（交通安全環境研究所と自動車検査法人の統合後の法人）への円滑な移管に向けた取組の実施

#### 業務運営の効率化

- 組織運営の効率化
  - ・ 安全指導業務の民間参入の状況等に応じた支所の人員配置等を含め検討し、平成25年度までに結論を得て、平成28年度までに合理化
- 一般管理費・業務経費の効率化
  - ・ H28年度における一般管理費と業務経費について、H23年度比でそれぞれ15%以上、10%以上削減（※ 人件費、公租公課等の必要経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）
- 人事に関する計画
  - ・ 給与水準について、平成28年度までにラスパイレス指数を100.0以下に引下げ（平成22年度：104.7）

## 4. 短期入院の利用促進等に係る意見交換会の開催 (平成22～23年度実施)

### 平成22、23年度の意見交換会

1年間に数週間程度の短期入院は、安定的な在宅生活を送る上で、非常に重要であり、短期入院協力事業には高い潜在的ニーズがあるにもかかわらず、利用が低迷 ⇒ 短期入院協力事業をより重度後遺障害者・家族のニーズにあったものにすることが必要

#### ○短期入院の利用促進等に係る意見交換会の開催

遷延性意識障害者、高次脳機能障害者の在宅介護を行う家族や有識者による意見交換会を開催し、医療・看護の実務担当者等にも意見を聴きながら、事業の改良等に向けた具体的な検討を実施

#### 【構成員】 (敬称略)

有識者 赤塚 光子  
被害者団体 桑山 雄次 (家族の会)  
東川 悦子 (友の会)  
大塚 由美子 (友の会ナナ)  
沼田 孝市 (ゆずり葉の会)  
NASVA、国土交通省、協力病院の医師・看護師、障害者支援施設の施設長等も参加

#### 【開催回数】

22年度 3回、23年度 3回



#### 【取りまとめ】

- ①協力病院の追加指定 (協力病院の数的整備)
- ②療護センターにおける短期入院受入病床数の拡大の検討
- ③NASVAにおける短期入院のコーディネートの実施
- ④短期入院協力事業に関する財政的支援 (補助制度等) の見直し
- ⑤医療ソーシャルワーカー (MSW) 等への事業の周知の強化

等

#### 【取り組み状況】

- ①22年度 9病院、23年度 9病院を追加指定。全国98病院 (24年7月1日現在)
- ②千葉療護センターにおいて、23年7月から短期入院受入専用病床を増床 (1床→2床)
- ③NASVAにおいて、訪問支援の際に、短期入院の案内やコーディネート等を実施
- ④患者が短期入院時に要した自己負担への支援の年間上限額等を拡大 (30万円→45万円)
- ⑤MSW協会主催の「交通事故被害者生活支援研修」において、事業の周知を実施

(参考) 短期入院 (入所) の補助実績 (延べ人数)  
21年度 608名、22年度 627名、23年度 756名

### 平成24年度の意見交換会

短期入院の利用促進等を含む自動車事故の被害者救済対策の課題について、定期的に被害者団体等との意見交換会を開催し、被害者等のニーズにあった真に必要な対策について検討等を行う。

#### 【検討課題】

- 相談支援事業のあり方の検討
- 短期入院の利用促進の継続的な検討
- 障害者支援施設等への短期入所の可能性等の検討
- 親亡き後問題の継続的な検討 等



# 5. NASVAにおける委託病床の拡充の検討状況

(独)自動車事故対策機構(NASVA)が設置・運営、又は病床委託している療護施設は順調に活動しているが、多くの被害者に公平な治療機会を確保する観点から、特に空白地域に居住する入院困難者の強い要請に応えるため、委託病床拡充の必要性が高まっている。

## 「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(平成18年6月30日)(抜粋)

### 4. 重度後遺障害者が専門的な治療・看護を受けられる機会の確保等

#### (2)療護センター機能の委託

(前略)このように意欲等を有する一般病院に対して、療護センター機能の委託により、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。

#### ■平成19年10月～

NASVAが設置・運営する療護センターのほかに、一般病院の施設を利用した療護施設機能を有する病床の委託を開始

- ・中村記念病院(札幌市)
- ・聖マリア病院(福岡県久留米市)

※NASVAが設置・運営する療護センター

- ・東北療護センター(仙台市)
- ・千葉療護センター(千葉市)
- ・中部療護センター(岐阜県美濃加茂市)
- ・岡山療護センター(岡山市)

近畿地区と関東西部地区に  
新たな委託病床の設置

(第三期中期目標・計画)

### 委託病床の拡充にかかる検討委員会

#### 第1回:平成23年2月21日開催

- 既設2委託病床の実績評価  
⇒ナスバスコアの改善度合いによる評価等から実績は良好
- 委託病床拡充地区の審議  
⇒今後委託病床の拡充が望まれる地域は「大阪を中心とした地区」、「西部又は南部の関東地区」があげられ、更なる検討

#### 第2回:平成23年6月23日開催

- 委託病床拡充地区の決定  
⇒(近畿地方)大阪府の全地区、京都府・兵庫県・奈良県・滋賀県・和歌山県の一部地区  
(関東地方)神奈川県の大半の地区、多摩西部地域を除く東京都、埼玉県の一部
- 委託病床規模等の決定  
⇒近畿地方:16床、関東地方:12床  
・委託先の規模基準は、200病床以上(脳神経外科又はリハビリ病院の規模基準は、100病床以上)等

### 委託病床機能等審査委員会

#### 第1回:平成24年1月27日開催

- 委託病床選定のための入札要領、委託基準、評価基準の検討・決定

#### 第2回:平成24年6月22日開催

- 入札者(応札病院)の審査・評価、評価点の決定

※ 一般競争入札(総合評価落札方式)手続きを実施した結果、近畿地方については、泉大津市立病院を委託先病院として決定。  
関東地方については、引き続き、決定に向けた取組みを実施。

### 委員会構成員

#### <委員長>

- ・太田 富雄(大阪医科大学名誉教授(財団法人大阪脳神経外科病院名誉院長))

#### <委員>

- ・斉藤 延人(東京大学医学部教授(脳神経外科))
- ・岩尾 総一郎(慶應義塾大学客員教授)
- ・桑山 雄次(全国遷延性意識障害者・家族の会代表)
- ・岡 信男(千葉療護センター センター長)
- ・衣笠 和孜(岡山療護センター センター長)
- ・坂 明(国土交通省大臣官房審議官(自動車局担当))

(敬称略)

## 6. 「脳脊髄液減少症」に関する取組について

### 脳脊髄液減少症について

#### 【脳脊髄液減少症とは】

交通事故による外傷等の後に、脳脊髄液が漏れ出し減少することによって、起立性頭痛(立位によって増強する頭痛)などを主訴とする病症

#### 【脳脊髄液減少症に関する研究】(厚生労働省)

厚生労働省において、平成19年度から厚生労働科学研究費補助金により「脳脊髄液減少症の診断・治療の確立に関する研究」を実施

平成23年10月、画像判定基準及び画像診断基準について公表

#### 【「ブラッドパッチ療法」の先進医療適用】(厚生労働省)

脳脊髄液減少症の一治療法とされる「ブラッドパッチ療法」について、平成24年7月1日より先進医療適用

### 国土交通省の取組

#### 1. 保険会社等に対する指導等

平成23年10月の画像診断基準の公表を受けて、自賠責保険制度において画像診断基準を活用するよう、保険会社等(損保協会、JA共済等の関係団体)に対して指導を実施(平成23.10以降)

平成24年7月のブラッドパッチ療法の先進医療適用に関し、保険会社等に対して情報提供を実施(平成24.6)

#### 2. 自動車運送事業者への啓発

被害者団体からの要望を受けて、脳脊髄液減少症に関する理解を広めることを目的として、自動車運送事業者(日バス協、全タク連、全ト協等の関係団体)への啓発を実施(平成24.4)

#### 3. 厚生労働省との連携

厚生労働省研究班の研究の成果や社会保険、労災保険制度の動向に関する情報交換等を行うことを目的として、厚生労働省との「脳脊髄液減少症に関する連絡会」を設置(平成24.5)

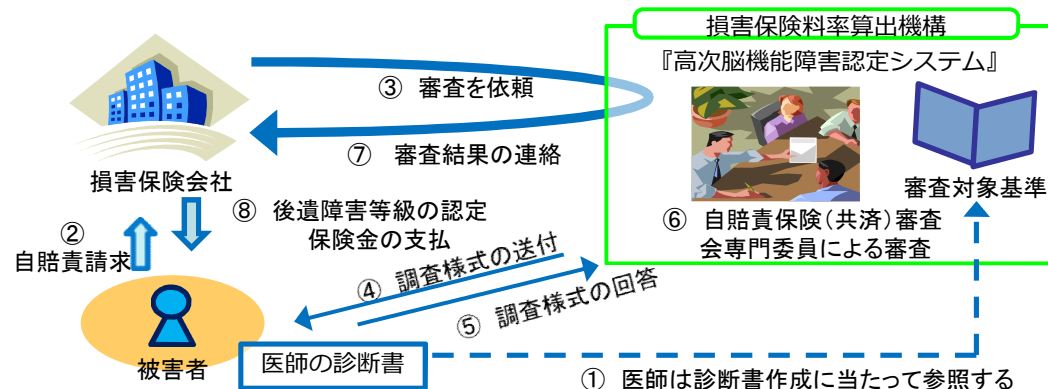


# 7. 高次脳機能障害に関する取組について

高次脳機能障害・・・自動車事故等による頭部外傷や脳血管障害によって、記憶障害、注意障害、遂行機能障害、社会的行動障害などが生じ、これに起因して、日常生活・社会生活への適応が困難となる障害をいう。

## 【高次脳機能障害の認定の仕組み（平成13年度より実施）】

- ・ 医師は、損害保険料率算出機構の自賠責保険（共済）審査会の審査対象基準を参照しながら、高次脳機能障害の疑いの有無について診断書を作成。
- ・ 高次脳機能障害の疑いがある請求については、損害保険料率算出機構の自賠責保険（共済）審査会において、専門医による審査を行った上で、後遺障害等級の認定を行う。



## 【認定の仕組みの見直し】

上記認定の仕組みは、医学の進歩や画像技術の改善等を踏まえ、定期的に検証作業を行い、必要に応じて適宜見直しを行っている。

（平成23年4月見直し）

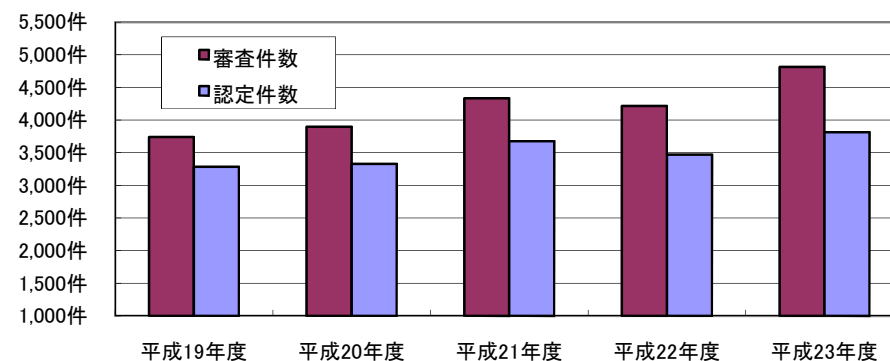
- ① 審査対象基準において、意識障害及び画像所見を必ず要するとの誤解がないよう、明確な記述に改めた。 MTBI患者が審査対象となることの明確化
- ② 医師等に送付する調査様式について、救急隊から確認するなどして得た来院前の意識障害の状況を記載する欄を設けるなどした。
- ③ 被害者が小児である場合には、その成長に伴って、社会的適応障害の有無が明らかになることがあることから、社会的適応障害についての判断が可能となる時期まで、後遺障害等級認定を待つことを可能であるとした。

## 〔高次脳機能審査会 審査／認定件数の推移〕

	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
認定件数	3,281件	3,326件	3,673件	3,468件	3,813件
非該当・再調査等	460件	571件	658件	746件	1,001件
審査件数	3,741件	3,897件	4,331件	4,214件	4,814件

出典：損害保険料率算出機構

審査対象の明確化に伴う増加



# 8. 無保険車対策について

国土交通省においては、自動車事故被害者の救済に重要な役割を果たしている自賠責保険への確実な加入を図るという観点から、以下の無保険車対策を実施。なお、平成23年10月の会計検査院の指摘を踏まえ、無保険車対策の一層の充実に取り組んでいるところ。

## 1. 自賠責制度のPR

常日頃から関連業界を通じて自賠責保険の加入促進を図るとともに、毎年9月頃、関係省庁や保険会社と協力して、自賠責制度の重要性や必要性についてポスター、リーフレット等によりPRキャンペーンを実施。



H24年版ポスター

## 2. 警察と協力した街頭取締り

地方運輸局、支局等の職員が、警察と協力して、幹線道路等で運転者に自賠責保険証明書の提示を求め、無保険の場合には、速やかに加入するよう指導。



街頭取締り

### 【検査院指摘事項】

- ・ 通達に沿って確実に実施すること。
- ・ 無保険車発見時は、警察当局に伝達すること。
- ・ 整備担当部門が有する車検切れ情報を責任保険担当部門も共有することにより、当該情報を無保険車対策に活用すること。

### 【対応状況】

平成23年11月に、地方運輸局等に対して周知徹底し、対策の充実を図った。

## 3. 保険加入状況管理業務

保険契約が確認できない軽二輪・原付の保有者に、保障制度参事官室からダイレクトメール(警告はがき又は警告書)を発送し、注意喚起。



警告はがき・警告書

### 【検査院指摘事項】

- ・ 保険会社のデータを有効に活用すること。

### 【対応状況】

平成23年12月に、保険会社等に対してデータの統一化を要請し、当該データの有効活用を図った。

## 4. 駅前広場等における監視活動

地方運輸局が委託を行った専門の指導員が、駅前広場、大学構内等を巡回。自賠責保険標章(ステッカー)が貼付されていないなどの無保険車両を発見し、ハンドルなどに通知書を付け、注意喚起。



監視活動

### 【検査院指摘事項】

- ・ 通達に沿って確実に実施すること。

### 【対応状況】

平成23年11月に、地方運輸局等に対して周知徹底し、対策の充実を図った。

## その他会計検査院からの指摘事項 (MOTASを活用した無保険車対策の検討)

### 【検査院指摘事項】

- ・ 車検対象車について、MOTAS(※)の情報を活用した無保険車対策について検討すること。

### 【対応状況】

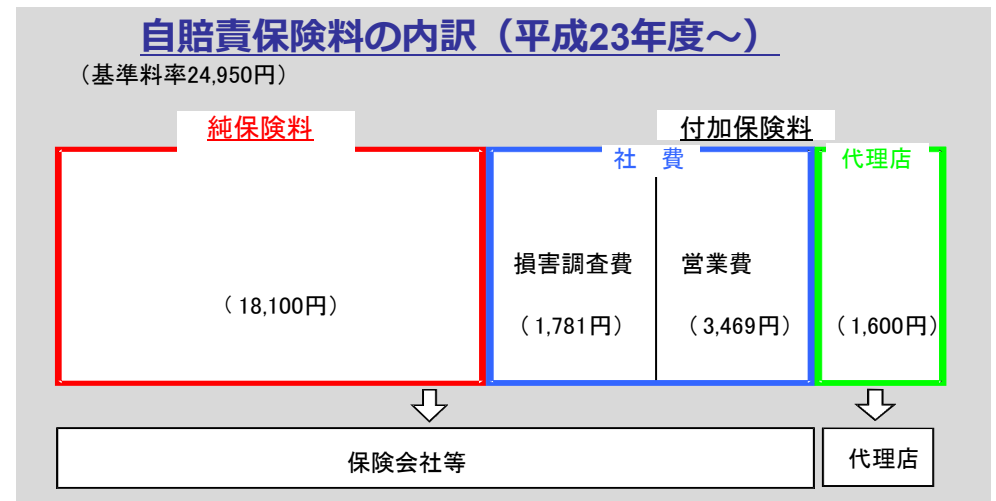
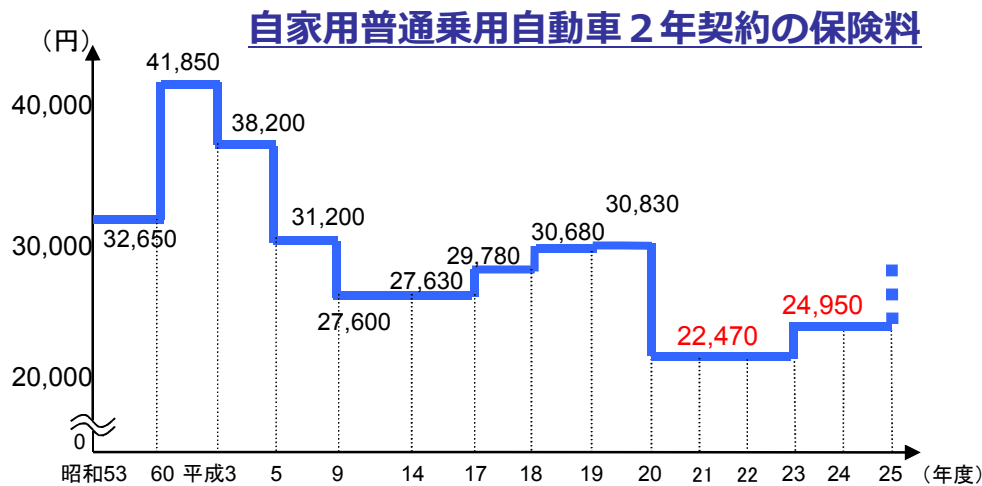
MOTASの情報を活用した無保険車対策については、車検切れ車に関する状況を分析するなど、効果的な実施方法の検討を進める。

※MOTAS・・・運輸支局等において自動車の登録検査業務を行う際に、センターと端末機器を回線で接続し、オンライン・リアルタイム方式によって個々の業務処理を実施する自動車登録検査業務電子情報処理システム。

## 自賠責保険料について

自賠責保険の保険料については、平成20年度の大幅な引下げ後、保険収支(収入保険料－支払保険金の差額)の赤字の状況を踏まえ、平成23年度及び25年度の2段階に分けて保険料を値上げする方針。平成24年度については、検証の結果、保険料の改定は行わなかった。

なお、保険料の改定に当たっては、内閣総理大臣(金融庁長官)は、被害者保護等の観点から、国土交通大臣の同意を得るものとされている(自動車損害賠償保障法第28条)。



## 付加保険料の見直しについて

自賠責保険の保険料に含まれる付加保険料について、業務実態を踏まえて、損保業界・損保料率機構において算出基準の見直しが検討され、平成24年1月の自賠責保険審議会において報告された。その結果は、平成25年度の保険料の改定に反映される予定。

## 運用益事業の見直しについて

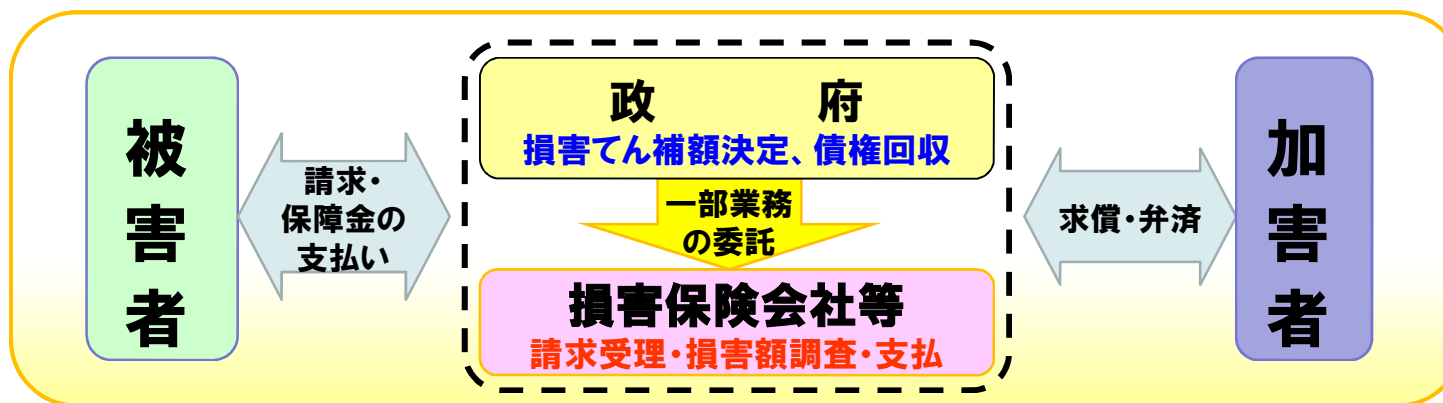
保険会社等は自賠責保険の準備金の運用益を活用し、また、国は、過去の再保険事業による運用益の一部を充てて、被害者救済や事故防止のための事業を行っている。

これらの事業が、より効率的・効果的に行われるよう、事業の見直しに向けた検討を行っているところ。

# 10. 政府保障事業業務委託費の見直しについて

政府保障事業業務のうち、請求受理、損害額調査、保障金の支払いについては、民間の調査能力を活用し、被害者の請求利便を図る観点から、保険会社等に委託している。なお、損害てん補額決定、債権回収については、国が直接実施している。

## 政府保障事業の委託業務の流れ



## 特別会計事業仕分け 評価結果 (平成22年10月27日)

### 政府保障事業業務委託費

事業名	行政刷新会議特別会ワーキンググループ 結論	とりまとめ内容
政府保障事業業務委託費	<p style="text-align: center;"><b>縮 減</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●内容の見直しを行う 6名</li> <li>●内容の見直しを行わない 2名</li> <li>●予算要求の圧縮 (～10%) 4名</li> <li>●予算要求どおり 1名</li> </ul> <p>(注：重複あり)</p>	<p>実際の業務量に応じた単価設定など委託費の縮減を努力されたい。</p> <p>縮減幅については、10%程度の縮減との意見が複数あったが、一方で現状でよいとの意見も複数あった。</p>

## 対 応

- 実際の業務量に応じた単価設定等による業務委託費の縮減のための省令改正 (H23.8.24公布・施行)  
→ 国土交通大臣が定める額に受理件数を乗じた額
- 国土交通大臣が定める額(告示単価)(H24.1.27制定)  
→ 265,660円/1件 \*
- 予算額推移 (単位：百万円)

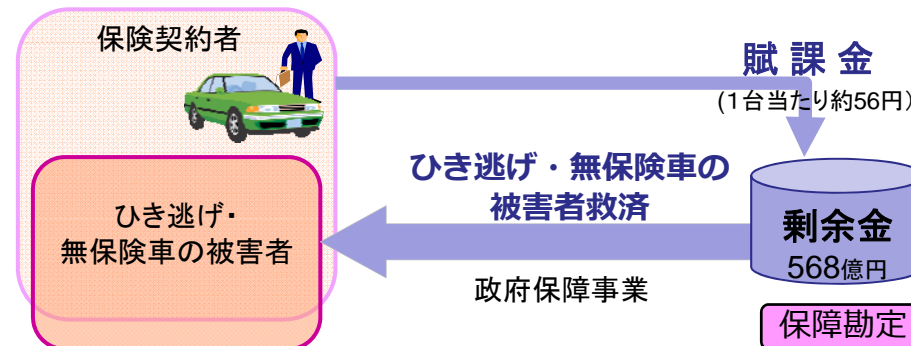
年 度	H22	H23	H24	H24/22増減率
予算額	881	814	803	△9%

\*業務委託費は、自賠法施行令において、「能率的な経営の下における適正な原価を償うに足りる金額」とされている。



## 賦課金について

ひき逃げ・無保険車による事故の被害者の救済を行う政府保障事業に充てるため、保険料の一定割合を自動車損害賠償保障事業賦課金(賦課金)として求めている。  
(自動車損害賠償保障法第78条)

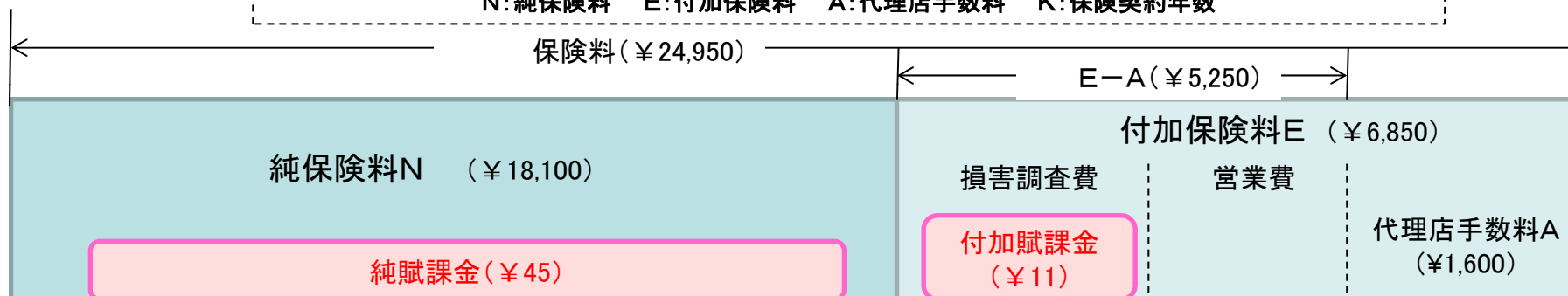


## 賦課金の額について

○賦課金の金額は政令で定めており、保険料を純保険料(保険金に当てられる保険料)と付加保険料(保険金の支払コスト)とに分け、それぞれに賦課率を乗じて算出することとしている。

$$\text{現在の算出式 } N \times (25 \div 10,000) + (E - A) \times \{K \div (K + 4)\} \times (6 \div 1,000)$$

N: 純保険料 E: 付加保険料 A: 代理店手数料 K: 保険契約年数



※( )は、自家用普通車24ヶ月契約の場合(H23年4月~)の金額

平成25年に予定されている自賠責保険料の検証と併せて、賦課率の見直しを実施

## 1 2. 一般会計からの繰戻しについて

### ○保険勘定（自動車事故対策勘定）

年度	繰入額	繰戻額	元本残高	利子相当額	備考
6年度	7,800億円		7,800億円		当初
7年度	2,910億円		10,710億円		当初
8年度		1,544億円	9,166億円		補正
9年度		808億円	8,358億円		補正
12年度		2,000億円	6,358億円		当初
13年度		2,000億円	4,358億円		当初
15年度		508億円	4,358億円		補正(利子分)
24年度末累計	<b>10,710億円</b>	<b>6,860億円</b>	<b>4,358億円</b>	<b>1,145億円</b>	

●自動車安全特別会計から平成6年度及び平成7年度に一般会計に繰り入れた繰入金のうち、約6,000億円が未だに繰戻されていない。

●自動車安全特別会計への繰戻しの期限は、大臣間の合意により決められてきたところ。

●平成23年度までに繰戻すとの大臣間合意であったが、平成23年度予算案では繰戻されなかったため、平成22年12月22日、期限を平成30年度までとする大臣間の合意を新たに交わした。

### ○保障勘定

年度	繰入額	繰戻額	元本残高	利子相当額	備考
6年度	300億円		300億円		当初
7年度	190億円		490億円		当初
15年度		61億円	490億円		補正(利子分)
24年度末累計	<b>490億円</b>	<b>61億円</b>	<b>490億円</b>	<b>36億円</b>	

### ○合計

年度	繰入額	繰戻額	元本残高	利子相当額	備考
24年度末累計	<b>11,200億円</b>	<b>6,921億円</b>	<b>4,848億円</b>	<b>1,181億円</b>	

**6,029億円**

### ■繰戻し期限

平成9年度から  
平成12年度まで

平成6年2月10日 合意

{ 藤井裕久 大蔵大臣  
伊藤 茂 運輸大臣

平成13年度から  
平成16年度まで

平成11年12月17日 合意

{ 宮沢喜一 大蔵大臣  
二階俊博 運輸大臣

平成17年度から  
平成23年度まで

平成15年12月17日 合意

{ 谷垣禎一 財務大臣  
石原伸晃 国土交通大臣

平成24年度から  
平成30年度までの間

平成22年12月22日 合意

{ 野田佳彦 財務大臣  
馬淵澄夫 国土交通大臣



## ●事故の概要

4月29日（日）午前4時40分頃、関越自動車道上り線藤岡ジャンクション付近において高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、当該道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡し、乗客38名が重軽傷を負うという事故が発生。

## ●事故後の国土交通省の対応

### 対策本部の設置等

- ・事故発生を受け、自動車局及び関東運輸局並びに観光庁に対策本部を設置（4月29日）
- ・上記対策本部を統合し、大臣を本部長とする「関越自動車道における高速ツアーバス事故対策本部」を設置（5月5日）
- ・国土交通本省に加え、石川・富山両運輸支局（5月5日）において、被害者支援のための相談窓口を設置し、対応

### 安全規制の強化

- ・政務三役会議の下に吉田副大臣を座長とする「関越自動車道における高速ツアーバスの事故を踏まえた公共交通の安全対策強化に係る検討チーム」を設置（5月14日）
- ・「高速ツアーバス等貸切バスの安全規制の強化について」を検討チームにおいてとりまとめ（6月6日）、政務三役会議において正式決定（6月11日）
- ・「今夏の多客期の安全確保のための緊急対策」を7月中に実施し、「引き続き検討すべき事項」については、7月以降順次検討を開始

## 高速ツアーバス等貸切バスの安全規制の強化について（平成24年6月11日決定）

### 今夏の多客期の安全確保のための緊急対策

1. 緊急重点監査の実施とその結果の活用
2. 乗務員の運転時間等の基準・指針等の見直し
3. 運送に関する文書の作成・保存の義務付け
4. 旅行業者の禁止行為に旅行の安全に係る事項を追加
5. 「高速バス表示ガイドライン（仮称）」及び「輸送の安全を確保するための貸切バス選定ガイドライン（仮称）」の策定・活用の周知
6. 旅行業者による「安全運行協議会（仮称）」の設置の推進
7. 旅行業者による利用者への安全情報提供の義務付け
8. 利用者等から国への通報窓口をネット上に設定
9. 行政処分事業者に係る詳細情報の公表
10. 行政と関係業界等との輸送の安全確保のための体制の構築

### 引き続き検討すべき事項

1. 運行管理者制度その他の安全に関する基準の強化
2. 「新高速乗合バス」の厳格な制度設計と同制度への早期の移行促進
3. 参入規制のあり方の検討
4. 運賃・料金制度のあり方の検討
5. 監査体制の強化
6. 処分の厳格化
7. 旅行業者と貸切バス事業者の公正な取引の確保
8. 業界・事業者における安全確保のための自主的な取組の強化
9. 運輸安全委員会の調査対象の見直し（重大な事業用自動車事故等）
10. その他