

平成24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 議事録

1. 日時：平成24年8月1日(水) 16:30～18:30
2. 場所：経済産業省別館1028号室
3. 議題：①自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きについて
②運用益事業の見直しについて

(仲村補佐) 定刻でございますので、ただいまから「平成24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」を開催させていただきます。本日は、御多忙中にも関わらず御出席いただきまして、誠にありがとうございます。事務局を務めさせていただきます、自動車局保障制度参事官室課長補佐の仲村と申します。本日の議事進行でございますが、後ほど座長にお願いするまでの間、私の方で務めさせていただきます。よろしくお願ひいたします。それでは、配布資料の確認をさせていただきますので、過不足等ございましたら事務局までお申し付けください。まずは、資料1と書かれた「自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きについて」という資料でございます。次に、資料2と書かれた「運用益事業の見直しについて」という資料でございます。これと、別紙と書かれた「国、保険会社、JA共済による運用益事業一覧」という資料でございます。こちらについては、A3版で、3つ折りの資料となっております。そして、参考資料と書かれた資料。表紙の下に目次、そして、1から4までそれぞれ1枚ずつとなっております。このほか、その他資料と書かれた資料でございます。よろしいでしょうか。以上でございます。なお、本日の懇談会につきましては、公開することとしておりますので、あらかじめご了承願ひいたします。それでは、開会に当たりまして、自動車局長の中田からご挨拶申し上げます。

(中田局長) 自動車局長の中田でございます。本日は、委員の先生方、ご多忙中のところ、お暑い中ご参集いただき、深く感謝申し上げます。また、委員の皆様におかれましては、日頃より私どもの自動車、国土交通行政に関しましてご理解、ご支援を賜っておりまして、心より御礼申し上げます。

交通事故は、統計によりますと、平成23年における交通事故による死者数は4,612名と11年連続で前年を下回りましたし、事故件数についても約69万件ということで着実に減少している状況にあります。しかしながら、いまだに減ったとはいえ多くの方が交通事故で亡くなっておられ、また、交

通事故による重度後遺障害者の方も、年間2,000人を超えているような状況でございます。ゴールデンウィーク中にはツアーバスの事故で多くの亡くなった、あるいは重軽傷を負われた方がおり、また、改めて安全対策の強化を図る必要性、被害者の保護の充実の必要性が痛感させられたところでございます。

国土交通省におきましては、自賠法の趣旨を踏まえまして、自賠責保険の運用や運用益事業の実施を通じて、被害者保護の充実に努めてきたところでございます。また、被害者保護の中核を担う自動車事故対策機構につきましては、今年度（24年度）から新たな中期目標・計画の実施による一層の被害者対策の取組を進めることといたしております。また、関係機関等のご協力も頂きつつ、被害者救済と事故発生防止の更なる充実に鋭意取り組んで参りたいと思っております。

本日は、自動車損害賠償保障制度に関する最近の状況をご報告申し上げるとともに、今後の自動車損害賠償保障制度全体のあり方につきまして、委員の皆様から、広くご意見を賜りたいと考えております。これまで同様、忌憚のないご意見を賜りますよう、お願いを申し上げます。冒頭の私の挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願ひいたします。

（仲村補佐）続きまして、今回から新たに委員になられた方をご紹介させていただきます。中央大学法科大学院教授の落合委員でございます。

（落合座長）落合でございます。よろしくお願ひいたします。

（仲村補佐）日本自動車会議所の斎藤委員でございます。

（斎藤委員）斎藤でございます。よろしくお願ひいたします。

（仲村補佐）読売新聞社の坂本委員でございます。

（坂本委員）坂本です。よろしくどうぞお願ひします。

（仲村補佐）日本自動車連盟の矢代委員でございます。

（矢代委員）矢代でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

（仲村補佐）全国共済農業協同組合連合会の山崎委員でございます。

(山崎委員) 山崎でございます。よろしくお願いいたします。

(仲村補佐) 日本損害保険協会の西方委員でございますが、本日、西方委員はご都合によりご欠席のため、大坪様が代理出席されておられます。なお、全日本自動車産業労働組合総連合会の西原委員におかれましては、本日、ご都合によりご欠席のため、相原様が代理出席されておられます。また、古笛委員及び福井委員におかれましては、ご都合によりご欠席、福田委員におかれましては、ご都合により後ほどお越しになります。矢代委員におかれましては、ご都合により会議途中中のご退席を予定しております。また、これまで、座長を務めていただいた山下委員におかれましては、昨年度をもちまして、本懇談会の委員をご退任されることになりました。新たな座長につきましては、落合委員にお願いしたいと思っております。それでは、この後、落合座長にご挨拶を頂きまして、以後の議事進行につきましても、落合座長にお願いしたいと思っております。落合座長、よろしくお願いいたします。

(落合座長) ただいまご紹介いただきました落合でございます。本日から本懇談会の座長を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

自動車事故の現状につきまして、先ほど局長からお話がありましたが、まだまだ減少したとはいえども、非常に深刻な状況にあることは、基本的に変わっていないのではないかと考えております。したがって、自動車の被害者を十分に保障する、同時に自動車事故における被害というものを事前にいかに的確に防止するかというこの二つの大きな目標というのは、我々の懇談会にとりましても、中心的な課題であると思っております。

その二つの課題に関連いたしまして、本日、お手元にあります議事次第のように現状、まず最初に「自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きについて」、それから「運用益事業の見直しについて」、これについて本日ご議論をお願いするということでございます。円滑な議事進行を行いたいと思っておりますので、各委員のご協力のほどをよろしくお願いいたします。簡単ではございますが、私の挨拶にかえさせていただきます。

それでは、早速、最初の「自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きについて」、事務局から説明をお願いします。

(後藤参事官) 自動車局保障制度参事官の後藤でございます。

それでは資料の説明に入らせていただきます。これからは、自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きについて資料1によりご説明いたします。

資料1をお開きください。1ページでございますが、独立行政法人改革の項

目であります。本年の1月に独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針について決定されております。内容につきましては、独立行政法人の制度の見直しの総論部分と各独立行政法人の施行すべき措置の各論部分の二つに分かれておりますが、自賠制度の関係ではまず、この各論の各独立行政法人の講ずべき措置の中で自動車事故対策機構が議論の対象となっております。厳しい議論がございましたが、関係者のご理解を頂きまして、最終的には単独の法人として存続するという結論になっております。法人の類型としましては、成果目標達成法人ということでございます。一定の自主的・自立的裁量を有しつつ、計画的な枠組みの下で事務・事業を行う法人という位置づけであります。それから、機構が実施しております自動車アセスメント業務につきましては、交通安全環境研究所と自動車検査独法の統合後の法人に移管するという事になっております。新しい独法制度は、平成26年4月に施行されることになっておりまして、そのタイミングで機構も新しい法人形態に移行する、ということになります。なお、自動車アセスメント業務の移管につきましては、平成26年4月以降の交通安全環境研究所と自動車検査独法の統合後を予定しております。

それから2ページでございますが、特別会計改革についてでございます。こちらにつきましても、本年の1月に基本方針が閣議決定されております。内容としましては、平成22年10月の事業仕分け第3弾、これは特別会計仕分けといわれておりますが、この評価結果等を着実に実行するという事でございます。自動車安全特別会計につきましては、自賠責保険に係る保障勘定と自動車事故対策勘定、こちらにつきましては、この特別会計仕分けにおきまして、現状の制度を継続するとなっておりますので、今回の見直しでは特段の指摘がなかったということでありまして。

それから次に3ページをお開きください。独立行政法人でありますNASVA（自動車事故対策機構）の第三期中期目標・計画の概要であります。ご承知の通り、独法制度では、中期の目標・計画の枠組みの下で業務を行っていくということになっております。NASVAにつきましては、平成24年度を初年度とする5カ年の中期目標・計画を策定したということでございます。まず、この中期目標・計画のポイントであります。まず一点目として安全指導業務から被害者援護業務に業務の重点化・深度化を図るということ、それから二点目として自動車アセスメント業務の円滑な移管、三点目として業務全般において運営の効率化を図っていくと、この3つがポイントであります。各論部分をご紹介しますと、まず被害者援護業務の充実というところでは、療護施設において、引き続き、質の高い治療・看護を実施していくということ、それから近畿地区と関東西部地区に新たな委託病床の設置を図るということが盛り込まれております。それから、在宅で介護を受けておられます重度後遺障害者に対す

る支援の強化としまして、NASVAによる訪問支援の強化、具体的には、介護料を受給されている方の60%のお宅を訪問するということを目標と掲げております。それから安全指導業務の充実につきましては、民間参入の促進を図るということと、引き続き業務の効率化を図っていくこと。業務運営の効率化につきましては、3点ございまして、まず、組織運営の効率化、これは全国50あります支所のあり方につきまして検討を行って、結論を得て、合理化を行うということ。それから一般管理費・業務経費の削減を図るということ、それから給与水準につきまして、国家公務員との比較になりますラスパイレス指数を5年間で100以下に引き下げる。こういう内容になっております。

それから次、4ページをお開きください。在宅で介護を受けておられます重度後遺障害者の支援の一環として、短期入院の利用促進という観点から意見交換会を平成22、23年度に実施してまいりました。その中身につきましての説明になります。短期入院につきましては、患者さんご本人、それから家族にとりまして、安定的な在宅の生活を送る上で非常に重要であるということ、それから潜在的ニーズも高いということではありますが、実態的には、利用がなかなか進んでいないという状況であります。そこで、短期入院に係る事業をより使いやすいものにする必要があるだろうということで意見交換会を開催してきたという経緯であります。本懇談会の委員でもあります赤塚委員、桑山委員、東川委員のご参加をいただきまして、あと、医療関係の方にもメンバーとして入っていただいて、意見交換を進めてまいりました。とりまとめの内容としましては、短期入院の受け皿となります協力病院の数を増やす必要があるということ、それから本来は長期の治療・看護を行う療護センターであります。医療水準・看護水準が高いということでニーズが非常に大きく、短期入院の受入病床の拡大を検討できないかということ、それからNASVAにおけるコーディネートの実施、それから短期入院を行う際に経済的な支援を充実できないかということ、それから医療ソーシャルワーカーに事業の周知を図るということでございます。取組状況ですが、協力病院の追加指定につきましては、22年度、23年度、それぞれ9つの病院を追加の指定してまいりまして、この7月現在で全国で98の病院が指定をされております。それから療護センターにおける短期入院の受入れであります。千葉の療護センターにおきまして、一つベットを短期入院専用に拡大してまいります。それからNASVAにおきまして訪問支援の際にコーディネートを実施しているということと、補助制度につきましては、年間の上限額を平成23年度から30万円を45万円に拡大してまいります。それから医療ソーシャルワーカーへの周知につきましては、研修の場を活用して実施しているというところです。実際の補助実績でございますが、21、22、23年度と、少しずつ増えてきているということで、施策の効果が出て

いるといえるのではないかと思います。そして、24年度の対応でございますけれども、短期入院の促進事業を含む被害者救済対策の課題につきまして、広く意見交換会を開催して、必要な対策について検討を行いたいと考えております。検討の課題としては、例えば相談支援事業のあり方についての検討でありますとか、障害者支援施設等に短期入所ができるかできないかの可能性の検討、それからいわゆる介護されている親御さんが亡くなった後の問題の継続的な検討を考えております。

それから次に5ページであります。NASVAにおける委託病床の拡充の検討でございます。現在NASVAにおきましては4カ所の療護センター、2カ所の委託病床という形で療護施設を運営しております。比較的順調に活動しておりますけれども、多くの被害者の方に公平な治療機会を確保する観点から、既存の施設から地理的に離れた地域、いわゆる空白地域と言っておりますけれども、こういった地域に居住されている方のニーズにどのように応えていくのかということが課題になっておりました。そこで、この左下でございますが、委託病床の拡充にかかる検討委員会というものをNASVAの中に設けておきまして、どういう地域に立地が必要か、どれぐらいの規模が必要かということを検討して参りました。昨年6月に近畿地方と関東地方、それぞれ近畿16床、関東12床必要だろうということで検討結果が得られたところであります。これを受けまして本年1月から審査委員会というものを設置いたしまして、具体的に委託先を選定する方法でありますとか、選定の基準について決定をしてきたというところであります。6月には一般競争入札の手続きの実施を致しまして、近畿地方につきましては、泉大津市立病院を委託先病院として決定しております。なお、関東地方については、入札では決まりませんでしたので、引き続き、決定に向けた取組を実施しているところであります。

続きまして6ページであります。脳脊髄液減少症に関する取組についてということでございます。脳脊髄液減少症とはどういうものかということでございますが、交通事故あるいはスポーツといったことにより外傷を受けた後に脳脊髄液が漏れ出し減少することによって、起立性の頭痛あるいはめまいといったものが出てくるというこういう病症であります。どうしてそういう病症が発生するのかという発症のメカニズム、あるいはその治療法、こういったものにつきましては、まだ医学的には十分解明されていないという状況にあります。そこで厚生労働省の方で平成19年度から補助金によりまして「脳脊髄液減少症の診断・治療の確立に関する研究」というものを実施してきたという経緯がございます。平成23年10月には、一部の症状につきまして、画像判定基準、画像診断基準というものが出されまして、学会の了承を得て公表されたという経緯であります。それから脳脊髄液減少症の治療法の一つでありますブラッド

パッチ療法、これは患者さんご本人の血液で液が漏れだした場所を埋めるという療法であります。それにつきまして、先進医療の適用が行われたというところでもあります。こういった状況に対応いたしまして国土交通省の取組でございますけれども、まず一点目、保険会社等への指導を行ったというところでもあります。昨年10月の画像診断基準の公表を受けまして、自賠責制度におきまして、この基準を活用するよう、保険会社等に対しまして、指導を実施しております。また7月のブラッドパッチ治療の先進医療適用につきましては、保険会社等に対しまして、そういう状況であるという情報提供を実施しております。それから二点目に自動車運送事業者への啓発ということも行っております。これは被害者団体からのご要望がございまして、この脳脊髄液減少症がどういった症状であるのかということの理解を広めるということを目的といたしまして、自動車運送事業者、具体的にはバス、タクシー、トラックといった関係団体に対しまして啓発を実施したということでもあります。それから三点目、厚生労働省との連携であります。厚生労働省の研究班の研究の成果、あるいはその成果を受けて社会保険、労災保険制度の動向に関する情報交換を行うことを目的といたしまして、連絡会を5月に設置しております。

それから次に7ページでございまして、高次脳機能障害に関する取組につきまして、ご説明を致します。高次脳機能障害でございまして、これは自動車事故等による頭部外傷等によりまして、記憶障害、注意障害、遂行機能障害、社会的行動障害等が生じ、これに起因して、日常生活、社会生活への適応が困難になるという障害をいいます。この障害につきましては、判定に難しい面があるということで、特別な認定の仕組みを設けて13年度より実施しております。高次脳機能障害の可能性のある案件につきましては、損害保険料率算出機構にあります自賠責保険審査会におきまして専門のお医者さんによる審査を行った上で後遺障害等級の認定を行うという手続きを進めているところでございます。一方、近年MTBIという症状が問題となっておりまして、軽度外傷性脳損傷という症状であります。軽度の頭部の外傷によって重度の障害が生じる、こういう症状でございまして、その場合に意識障害や画像所見がない場合があるということでございまして、そもそも審査の対象とならないという誤解があったわけでありまして、そこで平成23年の4月に審査対象基準の書きぶりを改めております。意識障害や画像所見を必ず要するという誤解がないように記述を改めたという見直しを行っております。それから、事故直後の状況を把握するために医師等に送付する調査様式につきまして、救急隊が現場で確認するなどして得られまし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ております。その結果、審査の件数がどのようになっているのかというのが下にございますけれども、平成22年度審査の件数が4,214件ありました。平成2

3年度にはこれが4, 814件に増加をしております。それに伴いまして、認定の件数も増えているというところでもあります。これにつきましては審査対象を明確化することによって増加したのではないかというふうに関係者は見ております。

それから次に8ページをお開き下さい。無保険車対策についてという項目でございます。国土交通省におきましては、自賠責保険への確実な加入を図るという観点から無保険車対策を実施してきたところですが、昨年秋に会計検査院からいくつかご指摘を頂きました。このご指摘を踏まえまして、一層対策の充実に取り組んでいるところでもあります。まず一つ目の対策として自賠責制度のPR というものを行っております。常日頃から関係業界を通じまして加入促進を図っているところではありますが、毎年9月には自賠責制度の重要性や必要性についてPR キャンペーンを実施しているということでもあります。それから二点目ですが、警察と協力した街頭での取締りであります。地方運輸局、支局の職員が警察の協力を頂きまして幹線道路等で保険に入っているかどうかということの確認をして指導をしているところでもあります。これにつきまして会計検査院からいくつかご指摘がありました。まず一点目が確実に実施をするようにと。若干、実施していない、十分でないものが見られましたので、そういうご指摘を頂いたというものであります。それから無保険車を見つけた時は警察当局に伝達することも明確にしました。この連絡について一部不十分なところがありました。それから整備部門との情報の共有を図るようということ。対応状況であります。昨年11月に地方運輸局等に対しまして周知・徹底ということをもう一度図ったというところでありまして、対策の充実に図っている次第であります。それから保険の加入状況の管理業務であります。車検制度がございませぬ軽二輪、原付についての保険の確認につきまして、保険会社から保険の加入に係るデータを国土交通省が頂いて、そのデータを元に契約が更新されていない方にダイレクトメールを発送して注意喚起をさせていただいているということをやっております。検査院からの指摘としては、保険会社から頂くデータのフォーマットが会社によって若干まちまちであるということから、国の方で検索をして更新していない方を見つけるわけではありますが、手続きに若干手間がかかっている、こういうご指摘でございました。対応状況につきましては昨年12月に保険会社に対しまして、データの統一をお願いしました。保険会社等におきましても対応をしていただきまして、よりデータの有効活用が図られているというところでもあります。それから4点目、駅前広場等における監視活動であります。これは軽二輪、原付が止めてある場所を巡回いたしまして、保険の標章が貼っていないバイクなどにつきまして、ハンドルに通知書を付け、注意喚起を行ったということです。これにつきましても一部十分でない

というご指摘を受けまして、国土交通省としては昨年11月に地方運輸局に対して周知徹底し、対策の充実を図ったというところであります。その他の指摘としまして、MOTAS、これは自動車の登録システムであります。MOTASを活用した無保険車対策を検討するようという提案を頂いております。これは、MOTASでは車検の切れた車についての情報が分かるということで、車検切れ車についてこの無保険車対策をできないかという検討のご提案でございます。対応状況でございますが、車検切れ車につきましては、車として使う予定はないけれどもそのまま登録しているというもの、あるいは実際使う可能性のあるものと状況がまちまちでありますので、車検切れ車がどのようなものであるかということとそのあたりの状況を分析した上で効果的な実施方法について検討したいというところであります。以上が無保険車対策であります。

それから次、9ページをご覧ください。自賠責の保険料についてということになります。自賠責保険の保険料につきましては左のグラフにございますが、平成20年度に大幅な引下げを行っております。その後、保険収支の赤字が大きくなったという状況を踏まえまして23年度に一回値上げをしているところであります。その際25年度にもう一段階保険料を値上げするという方針が自賠責保険審議会で挙げられております。こういった動きを受けまして、二つ検討事項がございます。一点目が付加保険料、これは保険会社の方の経費についての見直しでございますが、こちらは業務実態を踏まえまして、損保協会・料率機構におきまして基準の見直しが検討されております。今年1月の自賠責保険審議会において報告されておまして、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となっております。それからもう一方で、運用益事業の見直しについてでございます。この運用益事業について、効率的、効果的に行われているかということにつきまして、精査をするということで見直しの検討を行っております。これは、今日の後半にご審議いただきます。

それから10ページをお開きください。政府保障事業業務委託費の見直しについてという項目であります。政府保障事業、具体的にはひき逃げ、無保険の場合、自賠責保険の支払いがございませんので、被害者救済の観点から政府が加害者に代わっててん補するという制度であります。加害者に対して求償するという流れになっております。この業務のうち被害者との窓口となって請求の受付を行うあるいは損害額を調査する、保障金の支払いを行う、ここの業務につきましては、保険会社等に委託をして実施しているところであります。その委託の経費につきまして、平成22年10月に事業仕分けでご指摘を頂いたというものであります。ご指摘の内容は実際の業務量に応じた単価の設定など委託費の縮減に努力されたいということになります。国土交通省の対応としましては、実際の業務量に応じた単価設定による業務委託費の縮減のために省令の

改正を平成23年に実施しております。その結果、右下に予算額の推移がござい
ますが、平成22年に8億8,100万円でありました予算額が、平成24
年度に8億300万円というように9%縮減をしたところであります。

それから11ページであります。自動車損害賠償保障事業賦課率の見直し
であります。先ほどご説明しました政府保障事業に必要な経費に充てるために
自賠責保険保険料の一定割合をこの賦課金として頂いているということであり
ます。賦課金の金額につきましては政令で定められております。この資料の真
ん中に算出式としておりますけれども、保険料を純保険料、これは保険金に充
てられるお金と、付加保険料、これは保険会社等のコストにわけてそれぞれに
賦課率を掛けて算出しております。保険料の改定が行われますと自動的にこの
賦課金の額も変わってしまうということで、必要な額の賦課金を頂くという観
点から、保険料の改定と併せまして賦課率、掛ける率について見直しを行うと
いうものです。

それから次に12ページ、一般会計からの繰戻しについてですけれども、旧
自賠責の特別会計の保険勘定、現在では自動車事故対策勘定とっております
けれどもこれと保障勘定の二つの勘定から一般会計に平成6年度、7年度、併
せて1兆1,000億円あまりの額を繰り入れております。その後、6,900
億円あまりを繰戻しを頂いております。まだ、元利あわせて6,000億
円強、繰戻しがされずに残っているものがございます。繰戻しの期限につきま
しては、財務大臣と国土交通大臣の間に合意がありまして、平成24年度から
平成30年度までの間に繰戻していただくと、こういうことになっておりま
す。国土交通省としては、財務省と粘り強く協議をして参りたいと考えており
ます。

それから最後13ページであります。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ということでご報告をさせていただきます。まず事故の
概要であります。4月29日の早朝、関越自動車道の上り線藤岡ジャンクシ
ョン付近におきまして、いわゆる高速ツアーバスが45名の乗客を乗せて走行
中に衝突をいたしまして、乗客7名が死亡し、38名が重軽傷を負うという事
故が発生したわけであります。この高速ツアーバスという形態ですが、旅行会
社の旅行商品でありまして、利用者は旅行会社と契約をして、代金を支払い、
旅行会社が手配した貸切バスに乗るという形態であります。この事故後の国土
交通省の対応でありますけれども、事故発生を受けまして対策本部を設置して
おりまして、情報収集、連絡調整を行ったというところであります。それから
被害者の支援の観点から、国土交通省の本省、被害者支援室がござい
ますが、これに加えまして、石川、富山の運輸支局におきましても相談窓口を
設置して対応しているという経緯がござい
ます。それから事故の後、安全に関わる問題

点、例えば安全確保が十分でない貸切バスがある、それから貸切バス会社と旅行会社の関係が不明確である、あるいは利用者への情報提供がどうなっているのか、といったいろいろな問題がございましたので、検討チームを設けて、検討を行って参りました。6月11日には安全規制の強化ということでとりまとめを行った次第でございます。一番下でございますが、緊急対策と今後引き続き検討すべき事項に分かれております。今夏の多客期の安全確保のための緊急対策としましてはここにございます10項目を挙げてございますが、これにつきましては、すでに7月中に実施をしている次第であります。それから右側の引き続き検討すべき事項、これは制度的な問題などについてということですが、これについては7月以降検討していくというものであります。

私の方からは以上でございます。

(落合座長) はい、ありがとうございました。ただいまの事務局の説明について、ご質問、ご意見等がありましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。はい、どうぞ。

(桑山委員) 資料の3ページのところなんですけど、被害者援護業務の充実のところなんですけれども、重度後遺障害者への支援の強化のところ、介護料受給者の60%を訪問と書いてあるのですが、その他の資料を見ていると今すでに42%まで達しているの、平成24年度から28年度までの5年間の計画ということであれば、ぜひ100%まで訪問していただけたらと思います。この42%が60%というのはかなり低い。今後NASVAが被害者援護をメインとしてやっていくということであれば、ぜひとも100%でお願いしたいところでもあります。以上です。

(落合座長) はい、では事務局の方から。

(後藤参事官) お答えいたします。60%目標というのは60%でいいですよ、というのではなく、さらにもっと可能な限りやっただくつもりですので、実施に当たりましては所要の体制、人員でありますとか地域でありますとかがございますので、そういうものを見ながら、できるだけNASVAにはがんばっていただきたいと思っております。

(落合座長) 桑山委員いかがですか。

(桑山委員) 目標なので100%と書いて欲しいなというところでもありますけれども。実際に60%と書いてしまうとそこが限度になってしまうかなと。目

標をより高めに設定していただけたら、私としてはうれしい。

(徳永理事) NASVAの徳永でございます。委員のもっとがんばれというのにつきましましてはNASVAとしては、できるだけがんばりたいと思っております。ただ、人員等の制約もございますが、60%というのは上限という意味ではなくて、最低60%は達成するという意味でNASVAとしてもがんばっていかうと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

(落合座長) これが最高限度の目標ではない、これが最低のレベルだということで、これだけやれば立派ということで終わるのではなく、ここはぜひNASVAもがんばるようにしていただきたい。他にいかがですか。堀野委員どうぞ。

(堀野委員) 8ページの無保険車対策ですが、私の認識では確か日本の無保険車率は結構低い。多くの方が加入していると聞いています。ここには実態が書いてないのですが、それを教えて欲しい。現状どうなっているのか。それから気になっているのがブルーで書いた1, 2, 3, 4の2のところですけども、検査院から指摘を受けた3つが書いてありますよね。右の方にこのように対応しましたということが書かれていてそれはそれで理解できるんですが、この左側の指摘を受けた事項というのが意外とですね、こういう言い方は失礼かもしれませんが、ちょっとレベルが低いと思ひました。言い換えると、こんな現状なんですかという印象を受けました。正直驚いたのですが、しかしそれでも、無保険車は多くの場合50CCバイクというふうに聞いておりましたけれども、その現在の実態がどのようなのかということと、車種別分布、検査院から指摘を受けたことは本当にこうなんでしょうかということ、もし本当であればどうしてなのかということをお教へていただきたい。

(落合座長) それでは事務局お願ひします。

(後藤参事官) まず無保険車がどれくらいなのかという統計につきましましては、なかなか把握する方法がなく、一つ把握する方法としましては、この資料にもございますが、警察と協力した街頭取締り、実際に走っている車をチェックした結果というものがございます。全体で申しますと23年度であります、16, 479の車両につきまして、確認しましたところ、137台が無保険車でありました。割合的には0.83%ということになります。どういう内容かと、車種でございますが、自動車は13, 970台のうち47台、これは0.34%ということになります。それから原付、軽二輪、これが2, 509台チェックをして90台、これは3.59%ということになります。それから検査

院からのご指摘でありますけれども、これは、毎年計画を作って何回実施しますという計画を立ててその上で実施しているものですが、天候が悪くて実施できなかった部分もあり、その穴埋めができなかったというところ、それから人員とかそういうものであります。そういうところについてご指摘を頂いているというところであります。

(落合座長) 堀野委員、よろしいでしょうか。他にどうでしょう、藤川委員どうぞ。

(藤川委員) 来年度からまた自賠責保険料が上がるということで、今回は事務管理費等が正しく使われているか、無駄がないかということで約73億円節約する結果が一年間の皆さんの努力で出たんですが、一方で純保険料が正しく使われているか、無駄に使われていないか検証すべきだろうと思っております。例えば物損事故で軽傷の場合に、一週間以内に医療機関に関わらないが、医業類似行為に行き、その施術証明書で自賠責保険が支払われているという情報提供がありました。我々医療機関としては、必ず交通事故が起きた際には医者から診断書を書いてもらうようにしていただきたい。我々は厳しく診断書でどのくらい治療期間がかかるのか、推定で、最短どのくらいで治るのかということにつきましては、必ず警察から問い合わせが来まして、それに応じて入院の期間、あるいは通院の方は通院の期間を診断書として発行し、それが警察に届けられて初めて人身事故であるという証明がされ、事故証明が約一週間で発行されて自賠責保険が稼働し始めるという認識を国民の方も我々医療機関も持っております。しかし、当初は物損事故で処理をされているような交通事故の案件が途中から人身事故になった場合、医療機関に来ないで治療が続けられて、そしてその期間が半年とか一年とかになって、最終的に後遺症診断書を書いてくれと、医療機関に来た場合に、医療機関にはカルテがないわけですね。現実的には書けない。今回、先進医療で脳脊髄液減少症がいわゆる司法の方から診断基準を出してくれということで、学会が努力され出ておりますが、疾病の概念については、正しく確定診断まではいってないのですね。現在の医療で分かる範囲での画像診断で「たぶん」、「だろう」というところまでしかいっていない。それはなぜかという「むち打ち」は解剖できないからなのです。外科的手術ができず、画像でしか間接的に証明できないということで非常に難しい問題が残っている。症状は軽いですが、半年や一年間治療をするとそこには慰謝料、休業補償が発生してくる。そうすると自賠責保険の保険金が発生してくる。ここが我々医療機関には見えない部分なのです。自賠責保険の健全な取扱いという点において物損事故の後に人身事故になった場合には必ず被害者である国民は

まず医療機関にかかる、そして医学的な診断を受けて、そこで診断書を発行してもらおうということが重要なことです。いきなり後遺症診断を書いてくれといわれても、我々もカルテがないわけですから書けないですし、国民を守ることもできない。国土交通省、あるいは自賠責を扱う金融庁もそうですが、縦割り行政を乗り越え、警察とも協力していただいて必ず人身事故になった時点においては医療機関にかかるように指導をしていただきたい。

(落合座長) そのような要望が出されましたが、いかがですか。

(後藤参事官) 今のご意見につきましては、実態もよく踏まえながら、関係機関ともご相談して参りたいと思います。

(落合座長) 他にいかがでしょうか。藤村委員どうぞ。

(藤村委員) 一点教えてください。3ページの安全指導業務等の充実のところで、ユニバーサルサービスを確保していくとありますが、このユニバーサルサービスはどういうことを意味しているのか。何となくわかったような気にはなるのですが、これがどういうことを意図しているのか、というのが一点。それから、4ページの短期入院の関係するところですが、平成24年度の意見交換会の課題として、親亡き後問題の継続的な検討とあります。短期入院の利用促進等に係る意見交換会の中でこれが検討されたということは、両者、すなわち親なき後問題と短期入院利用の促進とはどういう関わりを持っていたんでしょうか、これが二点目です。

(後藤参事官) まず一点目、3ページのユニバーサルサービスの意味ということですがけれども、安全指導業務で行っております指導講習、適性診断につきましては、法的な枠組みの中で利用者の義務となっております。利用者は全国津々浦々おりますが、一方で民間参入の促進という話がございます、民間でできるものは民間に任せるというものでありますが、どうしても地方部では民間が出てこないというのもございますので、そういうところで安全指導業務について提供できる体制が必要だろうと、そういう意味でユニバーサルサービスと、全国津々浦々どこでもそういったサービスを受けられるという意味でございます。

(藤村委員) それは共通認識と思ってよろしいですか。

(後藤参事官) はい。それから4ページのところの短期入院のところの親亡き

後問題の位置づけでございますが、私の説明が不十分でありまして、親亡き後問題は短期入院の意見交換会というよりも24年度にもう少し幅広いテーマで意見交換を行う。この意見交換会のテーマとして、短期入院に加えまして親亡き後問題についても検討していきましょうという趣旨でございます。

(落合座長) それでは堀野委員、どうぞ。

(堀野委員) ありがとうございます。ちょっと気になっていたんですが、1ページ一番下に平成26年度4月以降に新法人として交通安全環境研究所と検査法人が統合した後、自動車アセスメント業務を新法人に移管、そして3ページに左下に自動車アセスメント業務の移管とあって、そこには新法人への円滑な移管というようにございます。一年か二年前のこの席で、新政権の事業仕分けに引っかかって、アセスメント事業がナスバ業務から外されたということがございました。私はかなり強く反対した者の一人なんですが、現在、まだアセスメントは移管されていないということですね、それを確認したい。となると、現状はどのような形でアセスメントを進めているのか。実はあのアセスメントは大変評判がよろしいと思います。質も高いし、日本の車の生産の安全性を担保している。国交省さんが中心でやっており、今はナスバにやってもらっているわけですがけれども、他の所(機関)では、置き換えられない性質のものとして、いい意味で頂点に達しつつあった制度だと思えるんですね。この実情をよくお判りでない政治家と申しますか、あの人たちが変に介入してきて、変に介入というのも何ですが、実態をよく分からないで形だけを優先してあの結果になって、関係者は非常にショックを受けていたんですよ。資料によれば、現在でもこれは安定状態には達していないということでしょうか。移管ということは、そうすると途中の過渡的な措置と移管した後に従来通りの質が継続的に保証されるのかということが気になりますので、そのあたりの背景と展望についてご説明願います。

(落合座長) それでは、事務局お願いします。

(後藤参事官) 経緯についてご説明いたしますと、最初の独法の見直しの中では、アセスメント業務については交通安全環境研究所に移管と、堀野先生がおっしゃっていた通りと理解しておりますが、その後、昨年秋に行われた議論、この1月に閣議決定されましたが、その結果、交通安全環境研究所と自動車検査独立行政法人が統合するということになりました。その結果、もともとは研究所に移管というものが、研究所と検査法人の統合後の法人に移管するということが閣議決定がなされたということでもあります。そういう意味では、事情が

変わったということでありまして。次にアセスメントが現状どうなっているのかということでありまして、引き続きナスバで従来通り行われておりまして、この業務を研究所と検査法人の統合後の法人に移管するわけですので、その移管をどのように行っていくのかということにつきまして、この5年間のいずれかのタイミングのうちに行うということによってナスバの計画に位置づけられているということなんです。

(堀野委員) はい、ありがとうございます。ということは5年かけてということですね。つまり言い換えると慎重にということですね。もっとはっきり言うとならばナスバさんがやっていた事業の質を維持したいという気持ちが強いのという理解でよろしいですか、5年間で円滑に移管というのは。

(後藤参事官) 失礼いたしました。5年間をかけてではなく、5年間のうちのいずれかのタイミング、具体的には平成26年4月以降のタイミングで移管をするということなんです。ただ、どのタイミングで統合するのか、どのタイミングで移管するのかということにつきましては、まだ現在調整中で、現時点では具体的に申し上げられないというところなんです。

(堀野委員) 関係者が非常に気にしているのは、測定方法とか、日本独特の、例えばボンネットとフロントガラスの境目に頭部をぶつけた場合の安全担保とか、横断歩道上の歩行者が轢かれた場合の下肢安全担保とか、日本独特の方法を、客観的計測方法として提案しているわけですね。そういう技術が形骸化されてしまわないかと恐れているんですが、それは大丈夫なんですね。そういう質的な保証が気になっているんです。制度的な移管によって質が落ちるのでは元も子もないのですが、そのあたりは大丈夫でしょうか。

(後藤参事官) 円滑な移管となっておりますので、サービスの質を低下させることなく、円滑に移管をしたいということでありまして。

(落合座長) はい、よろしいでしょうか。他に。矢代委員どうぞ。

(矢代委員) 資料の12の一般会計からの繰戻しの問題についてでございますが、日本自動車連盟の矢代でございますが、先ほどの説明におきまして、国交省において財務省と鋭意交渉されているということですが、しっかりとその辺ちゃんとやっていただきたいと思っております。平成25年度には自賠責保険料の再度の値上げが予定されているわけですので、このような不明瞭な積立金の流用が放置されておりますと、この自賠責制度に対する信頼を失いますし、

保険料を納めております一般ドライバーの不信を招くと思いますので、どうぞしっかりと繰戻しをお願いしたいと思います。以上でございます。

(後藤参事官) ご意見を踏まえて対応したいと思います。

(落合座長) しっかりと対応するということですね。他に。藤川委員。

(藤川委員) 二つですが、一つは先ほどの低髄液圧症候群のところ、国土交通省と厚生労働省で連絡会を平成24年5月に設置されたということですが、もし参加できるのであれば、日本医師会や日本医学会、いわゆる関係学会や、関連の医療関係団体も参加させていただければ、中身の濃い議論ができるかと思えます。我々日本医師会で交通事故の場合の健康保険の使用について調査を致しました。料率算定機構によりますと1割程度の健保の使用というデータが出ているのですが、厳密に調べてみると、診療所の外来での健保の使用が1割程度ですが、入院につきましては、5割程度において健康保険が使われているという状況です。そうすると求償の義務が発生してくる。求償をするためには持病の高血圧、糖尿病等の本来健康保険で治療すべきものを除いて、第三者行為の部分で自賠責保険に求償をするというのが筋ですが、結果的にカルテやレセプトでは区別されていない、いわゆる第三者行為の扱いがされていないというのが2、3割明らかになっているのです。そうすると、自賠責保険には求償できないわけです。レセプト上では交通事故による外傷なのか、第三者行為の届出がないと分からないということです。去年の8月に、厚労省の方から第三者行為等に関してはきちんと求償するようにとの通知は出していただいておりますが、実態としてはまだまだされていない。そうするとまじめに求償すると、この自賠責の保険の財源はさらに不足してきます。大きな病院から多額の求償があると、来年度の保険料の値上げでは追いつかないことが起こりうる可能性があるわけです。しかししっかりと健保財源が傷つくというわけです。第三者行為でやったものを健康保険で支払うというのは筋が違います。あくまでも立替え払いです。健康保険の財源が苦しいために協会けんぽは保険料を10%も値上げをして約2年分の赤字を補てんしたところですが、本来は自賠責保険に流用されていなければ、健康保険の保険料を下げられるわけです。健保の財源も守らなくてはならないが、自賠責保険の財源も守らなくてはならない。きちんとした財源としては法律に基づいて使うべきであり襟を正さなくてはならない時期にきていると考えられます。保険料を上げる場合は特にです。国土交通省、厚労省、総務省も関係ある、縦割りを乗り越えて未収金の問題や、求償されていない問題に関しては、数字をきちっと出していただきたい

ということでよろしく申し上げます。

(後藤参事官) 一点目の連絡会につきましては、厚生労働省ともご相談をしてみたいと思います。二点目の求償につきましても、よく実態を確認した上でご意見を踏まえまして検討して参ります。

(落合座長) 他にご意見。斉藤委員どうぞ。

(斉藤委員) 日本自動車会議所の斎藤でございます。先ほどの発言に若干重なりますけれども、12ページの一般会計からの繰戻しについて若干申し上げたいと思います。まさに先ほどのご発言の通り、保険料が来年値上げをされるということはなかなか自動車ユーザーとしては納得しがたいということでございます。ぜひ、具体的に、例えば毎年少しずつでも返済していくというような現実的な計画をぜひお示しいただきたいというふうに思っております。またかつてはこのような計画は一度も示されたことがないということで、ぜひこの機会に具体的に、単に先送りにするというのではなくて、少しでも良い方向に向かうような計画をお示しいただきたいというふうに思っております。最後まで一点申し上げます。当然ながら自動車事故対策事業は安定的に運営されていくことは言うまでもありません。しかしながら、今後もこの財政難が続くというような見通しが非常に強い中では、この積立金を一般財源とみなす動きが復活することを危惧しております。したがって、一般会計繰入れ分を全額返済いただきまして、そこから、そこが本来の出発点として、自動車事故対策事業を安定的に運営していく抜本的な国の対策について検討をお願いしたいというふうに思っております。以上です。

(後藤参事官) 繰戻しの関係につきましては、繰戻しになりますけれども、早期の繰戻しを求めまして財務省と粘り強く交渉して参りますので、ご理解をお願いいたします。

(落合座長) 他にごございますでしょうか。それでは、特にないようですので、最初の議題につきましては、これまでとして、次の議題に移らせていただきたいと思います。次の議題は運用益事業の見直しについてというものですが、この議題につきましては、これまでに2回有志会議を開催してきて、議論を重ねて参りました。そして、本日の会議におきまして、その結果を報告してもらい、その上で本懇談会としての意見をとりまとめたいと思います。それでは、まず最初に運用益事業の見直しにつきましては、事務局の方からご説明をお願いいたします。

(後藤参事官) それでは、ご説明いたします。運用益事業の見直しに関します資料ですが、資料2という資料、別紙、参考資料の三つございますが、まず、この参考資料の右上に参考資料1と書いてあります資料、運用益事業の精査の経緯等についてという資料について、ご説明させていただきます。いま、落合座長からもお話がございましたように、この運用益事業の精査につきまして、これまで経緯がございます。もともと平成23年の自賠責保険審議会におきまして、運用益事業について精査したらどうかというご提案がありまして、そのご提案を踏まえまして、昨年6月のこのあり方懇談会におきまして、この枠組みで見直しをしていくということになったという次第であります。その後、昨年12月には、あり方懇談会委員の有志・代理による会議を開催しまして、見直しの方向性、基本的な考え方につきまして、ご議論とりまとめいただき、今年1月の自賠責審議会におきまして、見直しの基本的な考え方や方向性につきまして、ご報告をしたということでございます。その後、各事業の各論のところの精査を行って参りました。今年6月には、あり方懇談会委員有志・代理による会議によりまして、各事業の具体的な精査の案につきまして、ご意見を頂き、そのご意見を踏まえましてとりまとめましたものが、本日、ご説明する資料ということになっております。そして、本日、とりまとめいただければ、来年1月の自賠責審議会にご報告するという段取りを考えております。

それでは、資料2をご覧いただければと思います。「運用益事業の見直しについて(案)」という総論部分についてご説明いたします。まず、1の運用益事業の意義というところですが、ここでは制度の趣旨や根拠の法律について書いてあります。保険会社、JA共済、国はそれぞれ自動車損害賠償保障法の規定に基づきまして、運用益事業を実施しているということでございます。運用益事業につきましては、被害者の保護の増進に資する事業や自動車事故の発生防止に関する事業を行うということになっております。それから、二つ目の段落では、官民の役割分担につきまして記載しております。国が全国一律に提供されるべき事業を実施している。一方、保険会社及びJA共済では、国の取組を補完・促進するもの、あるいは先駆的な事業等を行っているということであり

ます。次の経緯につきましては、先ほど説明したとおりであります。

それから、3の見直しの基本的な考え方ですが、まず、被害者の保護が後退することがないように留意するということを前提にしまして、三つの論点で検討しましょうとして、それぞれ掲げております。まず、一つ目の論点が運用益を財源とすることについてです。自動車ユーザーが支払った保険料に係る準備金の運用益を財源としておりますので、そのような観点から、適切なものかど

うか。いわば財源論ということです。二つ目は、事業の対象の範囲についてでございますが、被害者の保護の増進に資するものということが運用益事業の趣旨になりますので、この趣旨から見て必要性が高いものであるかどうか。いわば、必要性という観点から確認が必要であるということです。それから、三点目は財源の効率的な運用についてということです。限られた財源により被害者の保護の増進を最大限に図るということから、効率性が高いものであるかどうか。なお、効率性という点につきましては、被害者救済事業はなかなか効果の定量的な把握が難しいということも加味しまして、効率性かどうか考えていきたいと思いますということです。それから、(2)の運用益事業の見直しの方向性についてですが、以上の論点を踏まえまして、事業の対象の適切性、優先度、効果等を検証する。その検証結果を踏まえて見直しを行う。それから、今後の事業のあり方につきましては、国におきましては、被害者援護業務に重点化を図るといふことにされておりますので、これを踏まえて、事業の具体的な選定に向けた作業を行うこととなります。なお、被害者援護業務のあり方につきましては、被害者のニーズをよく踏まえて、検討をすることとなります。そして、事故防止対策事業につきましては、先ほどお話したバス事故のようなこともありますので、特に効果的な事業に重点化して実施していくということが期待されています。それから、この懇談会、あるいは自賠責保険審議会等の場を通じまして、関係者の方の意見を把握して、事業の検討をして参ります。

次に4になりますが、運用益事業の各事業の検討ですが、25年度における事業の方向性を別紙のとおり検討したということでありまして、25年度に向けた細かな方向性、具体的な内容につきましては、これから引き続き精査を行って参ります。

それから、5の運用益事業の選定についてですが、事業の選定に当たりましては、自動車事故の被害者、自動車ユーザー、さらに国民全般の理解を得るための取組が必要であるということ、そのためには、事業の選定の説明責任を果たしていくということがありますので、例えばインターネットのホームページを活用していくことを考えております。以上が総論の部分となります。

続きまして、別紙につきましてご説明いたします。A3の資料になりますけれども、こちらにつきましては、国、保険会社、JA共済の運用益事業につきまして、事業主体ごとに色を分けております。内容によって39の項目に整理したのようになりますが、ただ個別事業には、細かい事業もありますので、必ずしも一つの事業が一つの項目に対応している訳ではございません。資料としては、事業の内容と22年度から24年度までの予算、それから基本的な考え方の論点のどの部分に該当するかということ、検証結果、それから、これまでに頂いたご指摘とそこにご指摘に対する考え方とありますが、今回は検証結果というと

ころを中心にご説明したいと思います。この検証結果のなかには、廃止となっている事業が二つございます。まず一つは、3ページ目の下の方にあります国の無保険車防止対策事業です。無保険車対策につきましては、先ほどご説明したように国において実施しているところがございますが、こちらで廃止としております事業は、民間の方に補助金を出しまして、自賠責保険の周知などをお願いしておりますけれども、これにつきましては、必ずしも効果が見えてこないということで、23年度に廃止をしたものになります。それから、廃止のもう一つの項目は、5ページの上の方にありますオムニバスタウン整備総合対策事業であります。24年度をもって廃止しております。それから、次に拡充という項目が三つありまして、まず、2ページの上のところにあります重度後遺障害者に対する支援ということで、これは自動車事故対策機構が実施している事業であります。療護施設の運営等被害者の方の救済事業です。また、その下にあります在宅の重度後遺障害者に対する支援につきましても拡充としております。これらはいずれも拡充となっておりますが、単なる拡充ではなくて、上の運営費交付金につきましては、機構の業務運営の効率化を図りながら、被害者支援に重点化を図る。それから、下の方の拡充につきましては、被害者のニーズを踏まえて、事業内容を引き続き検討ということになっております。その他の事業につきましては、継続となっておりますが、単なる継続ということではなくて、よく精査をした上で、額を減らすものは減らしていくという観点で継続となっております。いくつかご紹介いたしますと、まず1ページ目、救急医療機関における機器・機材の整備につきましては、継続であります。医療機器の利用状況、あるいは自動車事故の救急医療の実態等を踏まえて精査の上、引き続き効率的・効果的に実施となっております。それから保険会社の事業でございますが、高規格自動車の寄贈という事業ですが、こちらにつきましてはご指摘もありました普及状況等を踏まえ減額を検討するとなっております。また、JA共済の救急医療機器等の購入補助につきましても、実施効果を引き続き検証の上、減額を検討ということで、効率的にお金を出していくということで見直しがされています。それから、続きまして、3ページ上の方の事故の相談・解決になりますが、国で実施しております交通事故の相談・示談あっ旋に係る支援につきましては、継続ではあります。業務の効率化を図りつつ、引き続き実施ということでありまして、右側にあるように相談内容の充実や業務運営の効率化のお願いを予定してございまして、効果的、効率的に実施することによってございます。それから、交通事故による紛争処理に係る支援ということも継続となっておりますが、効率化を図りつつ実施することになっております。また、保険会社の交通事故の相談・解決に係る支援につきましても、被害者の要望等を踏まえつつ、引き続き精査を行うということになっておりま

す。それから、もう少しご紹介いたしますと、4ページの医療費の支払適正化に係る支援とありますが、保険会社、J A共済にて実施しておりますけども、保険会社につきましては、必要性、効率性の観点から引き続き精査した上で継続、J A共済におきましても、実施効果を引き続き検証の上、継続となっております。それから、5ページの真ん中にあります保険会社の交通事故防止用機器の整備に係る支援につきましても、被害者団体からのニーズ等を踏まえつつも、当面は減額を検討ということで効率化を図っていくということであります。国、保険会社、J A共済におきましては、こうした方向性を踏まえ、国におきましては予算の編成の過程に当たりまして、一方、保険会社及びJ A共済におきましては、事業の選定に当たることとしております。

(落合座長) ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明に対して、何かご意見、ご質問等がありますでしょうか。

(相原様) 委員である西原の代理の相原と申します。よろしくお願ひいたします。いま、ご報告ございました精査の経緯、大変長い時間活発に議論された経緯ありましたが、若干、繰返しの議論になりますが、私どもとしては、6月のあり方懇有志会議も含めまして、先ほどの財源論等について申してきました。ユーザーが支払う保険料が基になっているということから、被害者の保護の増進に資する事業または自動車事故の発生の防止に資するよう精査という点を申し上げて参りました。また、そのために行う事業に対して、必要性の高いものに重点的な予算配分が必要であるということも合わせて申し上げて参りました。一方で運用益事業は貴重なユーザーの保険料で運営されているという事業の意義に照らせば、その用途については、ユーザーの納得できる公正で透明性の高いものでなければなりません。全ての事業の実施に当たって、本来の趣旨から逸脱している、若しくは、自動車ユーザーになかなか理解が得られにくいものにつきましては、具体的に指摘を申し上げて参りました。今後も引き続き不断の見直しをお願いしたいということも申し上げて参りました。それで、個々の事業というよりは、全般的なことで申し上げたいと思いますが、これらの様々な意見を踏まえて、見直しの方向性が示された点には、率直に評価をいたしたいと思ひます。今回、運用益事業の一つ一つの事業の効果を検証して、見直しを図るということで、より被害者救済あるいは事故防止の効果の高いものに重点化していくということが可能になると思っております。なお、本見直しはスタートラインとしましては、保険料の引上げに対し、いかにすべきかということから始まったものと認識しておりますが、運用益事業の適性化を図る上で、基本的な見直しの仕組みが今回構築されたものとも認識するところでござ

います。運用益事業をより公正、透明性の高いものにしていくためにも、みなさんをご参画の上で今後も不断の見直しが必要であると考えております。引き続き、次回以降あり方懇でご報告をお願いしたいと思います。また今回の検証結果として、引き続き精査、検証するということになっております個別の事業につきましては、速やかな実施をお願いしたいと思います。ユーザーの負担増となる保険料の引上げを審議する来年1月の自賠責保険審議会の前にあり方懇を開催するなど、報告の場を頂戴することが必要ではないのかと考えております。なお最後になりますが、初めのご報告でもありましたが、運用益事業を安定的に実施するためにも一般会計に貸し出している6千億円については、できるだけ早く繰戻しされますよう、引き続き国交省の方から財務省に対し粘り強く早期の繰戻しをお願いしたい。以上であります。

(後藤参事官) あり方懇の開催についてご提案がございましたが、こちらとしましては受け止めまして、検討して参りたいと思います。

(落合座長) それでは、堀野委員どうぞ。

(堀野委員) どうもありがとうございました。三つあります。まず最初、1ページの救急医療体制の整備という大きな枠の中で、国の1番目、自動車事故医療体制整備事業の中に、この文章だけでは全て書かれてないので、ひょっとしたら入っているのかもしれませんが、ドクターヘリの拡充などは、この最初のところに該当するのですかね。

(後藤参事官) ドクターヘリにつきましては、この資料の1ページ目の下のところに記載しております。損害保険協会及びJA共済連の方で、主にソフト面で講習会の補助等を実施しております。

(堀野委員) わかりました。ソフト面も大事なんですが、ハード面もまだ、日本はレベルが低いんですよね。本来の日本の技術力、財政力、いろんなレベルを総合すると、スイスなどのヨーロッパと比べると非常にビハインドである、つまり遅れているんですよ。首都圏であっても、人口が多いのにですね、例えば私がいる神奈川県では1機しかないんですよね。とても需要に対応できないのでね、もっとハード面に対する支援が足りないんですね、日本の俗にいう縦割りの弊害がここに出ているそうです。そこを含めて、横断的な見直しをしていただいて、早急にドクターヘリの整備・拡充を、ソフト面の拡充も理解できますが、ハードを増やすということですね。ぜひ、この機会に見直しの中に入れてもらいたい。

次に二つ目、同じ1ページの黄色いところ保険会社の高規格救急自動車に係る支援についてですが、実はちょっと細かい各論の話になり申し訳ないですが、私が在住しています横浜市消防局から救急車のドライブレコーダーについて、相談を受けて少し関わったんですが、救急自動車は実際に事故が多いんですね。実は先ほど冒頭に局長から日本の交通事故、件数も死亡者が減っていますよとお話がありましたけども、緊急車両の事故は逆なんですね。増えてきているんですね。それで、新規採用した方たちの離職率も高い、なかなか安定しないそうです。それで相談を受けたんですが、実際、大学に救急車をもってきてもらいチェックをしたんですね、そしたら驚いたことに、初歩的な人間工学上の課題がたくさんございました。どういうことかといいますと、自動車メーカーが、ユーザーのリクエストをきちんと反映して設計してないんですね。一般に売っているワンボックスカーを少し改良しているといったレベルになっているんですね。そして、一番気になったのは後方視界が悪い、死角があるのです。患者さんを搬送した後に病院の中で方向転換時に事故が多いそうです。救急車の車体幅は車内に各種設備を搭載する必要上、通常車よりも少し出っ張っていて広いのですが、バックミラーはそれに対応していない為、死角で見えなくなっている。たまたま、意欲的な運転手は小型補助ミラーを個人で買って来て、取り付けて改善している。実際に見せてもらいましたが、なかなかうまくいった様子でした。この様に個人レベルで改良しないと安全に運転できる救急車にならないんですよ。正直驚きました。これから、新規に発注しようとしている矢先でしたので、車メーカーにリエゾンすべく、国交省の方に相談して、ユーザーのリクエストをよく聞いていただく様に働きかけました。こういう個人レベルの努力でなくて、この様ないい枠組みがあるので、この機会にぜひ、全国レベルで救急自動車の安全確保を検証し、改善すべきはしてほしいということです。救急車どうもうまくいってないようです。話を聞くと全て各都道府県別の市町村で管理しているので、横断的に見る機関がないそうなんですね。聞いたところ、消防庁は総務省所管ですかね。そこには自動車設計の専門家はいないそうです。自動車設計の専門家は国交省にいる訳で、聞いたところ、総務省と国交省はリエゾンされていないんですね。是非この機会に、高規格救急自動車について、文脈上整合しているのか、ずれがあるのか、判りませんが、この機会に見直しをお願いしたいと思います。

三つ目ですが、5ページにあります事故防止についてですが、保険会社の事故防止ですけども、黄色いところの真ん中に交通事故防止用機器の整備に係る支援とありますが、右の欄考え方等を見ますと、例えば交通事故自動記録装置とありまして、これはドライブレコーダーのことと違って拝見したのですが、もしそうであれば、ドライブレコーダーの普及促

進、国土交通省さん、技術政策課も安全政策課も共にそれぞれ組織的に検討されているのを知っていますが、専ら青ナンバー対象です。日本の交通事故は白ナンバー、マイカー事故の方が多いので、マイカー対象のドライブレコーダー普及の促進をお願いしたいです。実際、いま良い製品が出てきております。一例を挙げると、JAFメイトさんも、結構事故防止の成果を挙げているんですね。だから、是非この機会に国に後押しをお願いしたいと思います。それから、損保さんをお願いしたいのはですね、ドライブレコーダーを搭載している自動車については保険料を下げることや、また魅力的な商品開発を含めて、この事故防止の新しい普及促進に背中を押してあげて欲しい。以上三点でございます。

(後藤参事官) 自動車局内にそれぞれ安全基準をみております部署がございますので、先生から頂いたご提案については共有したいと思います。なお、ドクターヘリにつきましては、その他資料の11ページにありますが、平成18年の報告書のフォローアップということで、ドクターヘリについても触れられておりまして、厚生労働省における施策との連携というのがありますが、運行経費につきましては、厚生労働省の方から補助がされております。それと合わせて運用益事業も実施しているということになります。そのような連携をしているというのをご紹介させていただきたいと思います。

(堀野委員) 救急車はどうですか。

(後藤参事官) 救急車につきましては車の安全基準の関係になりますので、先生のご提案につきましては、局内の安全基準の関係課に情報共有させていただきます。

(堀野委員) もう一度正確に申しますとですね、救急車は患者さんを運ぶためにいろいろ医療機器を積んでますよね、そのためにボディーが5センチぐらいはみ出ているんですね。それから前にありますサイドミラーが全く何も映さないんですね。ボディーの部分の若干の寸法の変更に合わせてないんですね。死角のままになっているんですね。バックするときに見えないために事故が起きているんですね、そういう初歩的な問題が私、運転手から聞いて初めてわかったんですね、そういうのはどうも調べてないんじゃないかと思います。先ほど安全基準は大丈夫とおっしゃいましたけれども、現場の実態をつかんでほしい。しかも、各消防署レベルで管理されてるようで、本当に気の毒に思いました。誰かが横断的にやれば、全国にそんなにトータル台数多くないんですね。どこかで標準化できればと思います。どこかで議論して、まさに安全基準をやって

いるところの力が弱いのではないかと思います。実態が分かってないんじゃないかというのが率直な印象です。よろしく願いいたします。

(落合座長) それでは、他に意見、ご質問はありますか。斎藤委員どうぞ。

(斎藤委員) 個々の指摘ということではないのですが、今回行っていただいている運用益事業の中身について、全体を絶え間なくそういう必要性、効率性の観点から、見直しをしていただきたいと思います。なかなか個別の事業をこれは良い、悪いと言うのは難しいと思いますが、この運用益事業の見直しを絶え間なく行うことを是非お願いしたいと思います。以上です。

(落合座長) 運用益事業の見直しについては、個々の問題は難しいが、継続してしっかり見直しをしていこう、こういう趣旨ではないかと思うんですけども、運用益事業の枠組みについては、先ほどご説明ありましたけども、23年度の自賠審での新たな土俵をとということで検討して、本日、検討いただいた上で、土俵の部分を含めて、今後ともさらに必要があれば、運用益事業そのものについてさらにあり方について検討したらどうかという趣旨ですね。

(後藤参事官) 今回1年余り議論・検討してとりまとめておりますので、まず、これを実施して、具体的にどういう精査なのかということを見ていただいて、それから、また議論を進めることになるのかなと思います。

(落合座長) 次は、藤川委員、どうぞ。

(藤川委員) 二点あります。一つは、先ほどのドクターヘリについてですが、我々日本医師会の救急災害医療対策委員会等で、今回の東日本大震災においても関与しましたが、ドクターヘリに関して消防庁、厚労省もその委員会に出ており、厚労省から半額、年間1億8,000万のうち9,000万出てまして、件数が増えるともっと増えますが、その残り5割のうち、4割が消防庁、総務省から出しているのです。そのために、全国で2機目、3機目がどんどん入るようになってきてます。交通事故だけでなく、様々な疾患を取り扱いますので、当然、省庁横断的に予算を組んでやらなければいけない。この運用益だけでみたら、1,300万くらいですから、それは全然論外ですので、これを運用益だけでもってくるのは無理があるのかなと思います。税金が、厚労省と総務省でついでますので、ここで予算を組むのは厳しいというのが一つの情報提供です。

もう一つは、我々日本医師会として取り組んでいる自賠責保険診療費算定基

準の普及について、残りがあと山梨県だけになってます。日本医師会は民間の医療機関がほとんどですが、公的医療機関にも本来は自賠責保険診療費算定基準を活用していただきたいと申し入れております。社会医療法人等の公的医療機関では、健康保険を使うようにという、国の方から指導がされているという情報がありまして、それは、ちょっとどうなのかなと考えております。自賠責保険診療費算定基準でやろうと、公で議論をしておりますので、これはよろしければ、国土交通省と厚生労働省もお話をさせていただいて、自賠責保険診療費算定基準の普及を公的医療機関にもしていただくということになれば、健康保険の求償もいらぬですし、健康保険が傷つくこともなくなりますので、よろしく願いいたします。

(落合座長) 運用益そのものの問題ということから離れますが、運用益事業の使途対象に影響を及ぼするという関係もあるというのはないのではないかとと思いますが、しかし、そういう視点をもって議論をするということは、省庁横断的な取組が必要ということでございます。それはあり方として正しいのではないかと思います。

(後藤参事官) ご意見を踏まえて対応して参りたいと思います。

(落合座長) 他にありますか。坂本委員どうぞ。

(坂本委員) 読売新聞の坂本です。今回、初めて議論に参加させていただいたのですが、この運用益事業というもののこれまでの経緯を国交省の方からよく伺いました。それで、検証結果なんですけども、一般的に見ると廃止というのは分かりやすいのですが、継続ということになっていて、その中身はですね、検討ですとか、精査ですとか、一部終了予定というのもありますけども、およそ継続ということに今回はなると思うんですよ。やはり、一般の国民的な目線で見ると、この自賠責の事業でやる必然性というのが一番大事だと思うんですね。いま、議論がありましたけども、それぞれ、例えばドクターヘリや救急車については、重要性や必要性はあろうかと思いますが、それとは別にこれは、自賠責でやらなければいけない事業なのかという事業の対象性、必要性というのは非常に良いと思います。ただし、これ結果をみると、ほとんどが「○」となっているんですね。一つ一つの金額を見ると非常に小さい。それぞれに必要な事業だとそれぞれの方がおっしゃると思いますが、そういう反論的な考え方もある。でも、それを踏まえて、もう少し方向性を出していくことが必要なのではないかと思います。ですから、継続という言葉を使い注釈のようなものを書くのであれば、継続という言葉ではなくてですね、減額検討というような

ことや終了予定だとかそういった方向性がより分かりやすい形が出る工夫をされた方が良いのではと思います。

(落合座長) 継続というのは、それを検討した結果、これをまた採用するということですので、漫然と今までのものをそのまま継続するという意味ではなくてですね、先ほどの見直しの方向性に基づいて見直しをした結果、なお、継続となったものであるということで理解しております。したがって、継続という言葉自体が、いま坂本委員が言われたような趣旨にとられてしまうと、この表が若干違った意味で捉えられてしまう可能性があるのも、その辺の誤解が生じないような形の表現に改めるのもあるいは必要なのかなと思いますが、いかがですか。

(後藤参事官) この表の位置づけですけども、国につきましては、予算編成の過程があって、その結果決まるということをございまして、保険会社とJA共済につきましては、運用益事業の選定委員会という外部の機関を有していただいて、そちらで議論して決定するというプロセスをもっていて、そのプロセスに向けての方向性ということでもありますので、この継続の下にあります視点でこれから精査していくという趣旨でご理解頂ければと思います。

(坂本委員) 確認ですけど、そうするとこれは、25年度予算、25年度の事業に限った方向性ということですか。

(後藤参事官) この方向性というのは、25年度の方角性として整理しております。

(落合座長) 他にございますでしょうか。どうぞ。

(玉置委員) 玉置です。この運用益事業の見直しの会議は3回目になりますね。過去にも似たようなことを言っているかもしれないですけど、見直し案について、数字的なメドを入れた方が良いのではないのでしょうかと、つまり5番目の運用益事業の選定についてまでではなくて、6番目がいるんですね。つまり、運用益事業の規模についての見通しというね。それでないと、どうなんですかね。自賠責保険を値上げするということは、民間の保険会社が保険料を上げるのとはまるっきり話が違いますから。これはここに書いてあるように全国民的議論が必要です。そのなかで、これだけの話にも関わらず、運用益事業の過去の予算状況がどうだったのかということは、表を見させていただいてもどこにも書かれていないんですね。つまり、見直しをする中身というのは非常に細か

い、先ほどのドクターヘリ云々ありますが、それはそれで非常に重要だと思えますが、やはり一番重要なのは、マクロとしての数字が見直しの結果、増えるのか、減るのか、現状維持なのか。その財源、効率、それから必要性、この三原則のなかで、見直した結果どうなるのか、数字のところまで出来れば私はこのあり方懇の意味が出てくるのではないかと思います。そこがずっと前回もそうでしたけど、一般会計の繰戻しについてですね、これはかなり細かく数字も出ているのですが、伊藤茂大臣にまで遡りまして細かいのですが、ただ、これは政治の話であって、我々としては、けしからんと言って終わりの話ですよ。ですから、数字をもっと出してもらわないといけないなど。つまり、この運用益事業そのものの検討は重要だと思いますが、しかしそれを全部足した数字が書いていない。総額入っておりませんよね。総額何パーセント増えたということを書いてないですよ。これは君たちが計算してご覧という感じでして、そこはもう少し国民に分かりやすく説明してもらいたい。以上です。

(落合座長) それでは、どうぞ。

(後藤参事官) その他資料の4ページご覧いただければと思います。もともと、この議論がどういう枠組みのなかで行われてきたかということでございますけれども、自動車損害賠償保障制度の予算概要という資料がございます。ここでは、運用益の配分という経緯から始まりまして、この自動車安全特別会計の方から被害者救済、事故防止に対してお金が流れています。ここからが運用益事業になりますけれども、131億円というところですけども、もともとの議論は、この保障制度の大きな枠組みは枠組みとして前提として、この131億円というところの使い方についてどうしようかということをご個別に事業を見て確認して、ちゃんと効果的、効率的に使われているか、確認しましょうというご提案がございまして、そのため、全体としていくら減らすということは、もともと議論の対象とはなっておりません。前提として、この仕組みの中で、どう事業を行っていくかということについて、しっかり確認をしていこうという趣旨でございます。

(玉置委員) 支払われた保険料の何パーセントがこの運用益事業に使われているんですか。

(落合座長) それでは、大坪様。どうぞ。

(大坪様) 保険料のうち運用益にいくら使われているかということですが、保険料のことは、先ほどの資料の1のところですね、運用益というのは、そこか

ら出てきたものを運用した結果でして、それを被害者救済事業に使いなさいというご指示がありまして、運用益を活用しているところです。

(玉置委員) 運用益事業で長年、例えば、平成10年でいくらになりますか。これははっきりしていますか。

(大坪様) 自賠責保険審議会のほうで話されております。

(玉置委員) 運用益事業にいくら使っているという、そういう数字は出てないと。

(大坪様) 私ども保険会社が拠出しているのは、20億ほどです。今回、このあり方懇におきまして、この方針に基づきまして、国交省様からお話ありましたけども、私ども見直しをさせていただいて、全部で30を超える事業に拠出してまして、果たしてこの事業は自賠責で必要なかどうか、これは毎年見直しをしなければいけないと思うんですけども、さらに今年はお出された方針を受けまして、不要なもの、あるいはもっと効率的に運用できるものこういったものは、減額していくということです。一方で、前回の有志会議で、こういったものに充実すべきである、直接的な被害者支援を充実すべきだという意見も頂戴しております。そういったものを事業化したら、いくらになるかはまさにこれから積み上げていくところでありまして。

(玉置委員) 伺いたいのは、運用益事業の一覧表がありながら総括表というのはどうなんですかね。総括的にパーセンテージが書いてあって、最後に数字、総計、合計のようなものがないですよ。その数字を見て、これらがどのように見直しされたのか、本腰を入れたのか入れないのかあるいはいままでの事業を見てきたけれども、全部、ほとんど継続だということを確認したいとこう申し上げております。

(後藤参事官) 最終的にまとめるものには、総括を入れた形にしたいと思えます。ちなみに、24年度の全体の予算額ですが、運用益事業の総額としては、166億7,900万ということでございます。内訳としては、国が128億6,000万、保険会社が21億7,700万、JA共済が16億4,200万となっております。

(玉置委員) それから、何パーセント減ったんですか、増えたんですか。

(後藤参事官) 22年度と24年度を比較いたしますと、全体で3.4%の減額となっています。

(玉置委員) 分かりました。前回は申し上げたと思いますが、一言付け加えさせていただきますと、ここにいらっしゃる方は私とお隣を別にすれば、ほとんどの方は関係者の方と言いますか、だから関係者の中でそれぞれを代表していらっしゃる方が多い、そうではない方ももちろんおっしゃると思いますけど個人的な意見を言っている訳ではない。それから、この問題についての相当性もっている方も多いですけど、我々は必ずしもそうではなくて、いま我々と申したのは、一般のものという意味です。私個人という意味ではございません。そういう中で、この会合の中でお話を伺っていると、そこが実は私も前回の会議の後、ご説明いただいたのに、また、このような質問をするのが大変申し訳ないという気もいたしますが、今後とも説明をお願いしたいと思います。

(落合座長) 一般国民に分かりやすい形で議論することはとても大切です。資料だけでなかなかわかりにくいという点は改善していかなければならないので、いまの玉置委員の意見を踏まえまして、今後、事務局は資料等については、国民に分かりやすい理解を得られるような形にするよう努めることが求められているということです。

(落合座長) 他にご意見は。福田委員どうぞ。

(福田委員) ただいまの運用益の議論のところなんですが、国の行っている事業の原資と、民間及びJAが行っている運用益事業の原資は性質が全然違うという点がございまして。国の場合は、約2兆円の運用益を20分の11と20分の9に分けた際の20分の9を、いわゆる被害者対策・安全対策といったこのような運用益事業に用いることにしたものです。この先ほどの資料の4ページ見ていただくと分かるように、本来、最も一番お金があるはずなんですけど、一般会計に借していて、非常に少なくなり、現在2,136億となっております。この調子でいくと、いつかこのお金がなくなった際に、この被害者対策の運用益事業をどうするんだという議論が絶対発生すると思います。ですから削減を前提とする議論は重要だと思っておりますけども、あくまでも、これは被害者対策に使うということで法制度を整備したものであるということをお頭に置いて議論が必要であると考えています。これは何にでも使って良いというお金ではなく、20分の11と20分の9に分けて、こういう使い方をすると決めているということをお前提として考える必要があります。いろいろなところで一般会計による措置であるとか、CSRでというご指摘がありますが、財源が豊

かであれば、そういうご指摘も良いかもしれませんが、それから全く無駄あるいは、全く関係ない事業であれば、それを廃止するのもやむを得ないかもしれませんが、これまで、いろいろな経緯や効果があってやってきたものは、今回は事業仕分けでないので、何パーセント削減を目標にしてバシバシやっていくという性質のものではないと思います。被害者の皆さんと、どうやって被害者の方々を救済していくか、支援していくか真剣に考えていく場ですので、マイナスを前提にして考えていくのは、ちょっと違うのではないかと思います。そういう議論の方向性に若干不満を持っています。私の感想です。以上です。

(落合座長) それでは、東川委員どうぞ。

(東川委員) 福田先生からおっしゃっていただいたとおり、私たち被害者団体として、いまの事業では、まだまだ不十分ですから、しっかりと運用益でもっと被害者救済を行って欲しいです。そして、継続ということはたくさんありますけども、継続されていても、なおかつ十分でないものがあります。もっと増額して継続して頂きたい事業がたくさんあるということを私は申し上げたいと思います。それから、もう一点、国に入れて貸してあるお金についてもどうやったり返してもらえるのか、それが有効に使われたら、自動車ユーザーさんにも役立つし、それが被害者対策にも十分活用できると思うのですが、いままさに国がご支援でたくさんお金を出さなければいけないというまさにピンチの状態、これはいったいどうやったり返具体的には30年までに返して頂けるのかなど、国交省としては具体的に考え方をお持ちであるのかどうか。また、それは国民的な世論をあなた方がやるべきということかもしれませんが、それをどうやったれば良いのか何かありましたら教えてください。

(落合座長) それでは、事務局どうぞ。

(後藤参事官) 繰戻しの関係につきましては、たくさんの委員から頂いておりますけども、国土交通省としては、繰返しになりますけども、財務省に対し粘り強く協議していきたいと思っておりますのでご理解いただければと思います。

(落合座長) 他にご意見がある方は、どうぞ。

(桑山委員) ざっくりした話で恐縮ですが、全体で166億ほどあるなかで、被害者に直接還元されているのは、だいたい54%なんですよね。それで、事故発生防止がだいたい21%くらいであって、救急医療体制の整備が11%く

らいで、法律相談というのが11%。この割合について、やはり、この場でどこかで議論できたらなと個人的にずっと思っていました。それから、先ほど玉置委員がおっしゃったことも関わるのですが、ここに重点的にお金を使いたいという形での議論を何らかの形で今後させていただけたらと思います。あと個別の事例で恐縮なんですけど、1ページの真ん中のところですね、JA共済さんのJA厚生連への補助に対して、8億円が出されており、いま国、NASVAが6つの療護センターで全体30億円ほどだと思っておりますが、6つの療護センターで30億で、この厚生連これは1箇所ではないと思いますが、8億ものお金が入っているのは何となくどうなのかなと個人的には思います。また、もう一つ大きなところでいいますと、3ページの真ん中よりちょっと上の損保協会の紛争処理センターに対する支援には9億ほど出されており、紛争処理センターに関しては、割と感謝されている面もあると思うのですが、このあたりの成果みたいなものというものを何らかの分かりやすい形で報告していただくと我々も納得できると思います。もう一つ、これも個別の事例で申し訳ないですが、5ページのところですが、JA共済の交通安全教室やポスターコンクールについて、ここに5億円も使われてまして、これも大きなお金で、確かに交通事故の被害者は割と子供と高齢者が多いので、それはそれで大事なことはあるのですが、何となくJAさんの16億あるうちの5億もそこに費やされている。ちょっとその辺がバランスの問題でそんなことを思いました。非常にざっくりした話ですが、こういった面でお金を使いたいんだというような形で、分かりやすい形でもし議論していただければと、来年以降でも良いので、そんなふうに適宜お願いしたいと思います。

(落合座長) ありがとうございます。ただいまの桑山委員からのご発言ですが、運用益を決定する機関において、よくご意見を踏まえていただければと思います。よろしく願いいたします。他にご意見、質問等がありますか。

それでは、ご意見がもうないということであれば、本件につきまして、本懇談会における運用益事業の検討結果ということにしたいと思います。

続きまして、これまで本懇談会において非常に長きにわたり、自動車損害賠償保障制度の充実に努められてこられました全国交通事故遺族の会の戸川委員が本日の懇談会をもちまして委員をご退任されるということですので、最後にご挨拶を頂きたいと思います。

(戸川委員) 全国交通事故遺族の会の戸川と申します。いま、委員長からご紹介がありましたように、遺族の会は今年の5月に開いた定期総会での審議の結果、今年の12月末日をもって閉会することになりました。そういうことで、

当然私も当懇談会委員からも外れるということになります。こうした場で皆さんにお目にかかるのは今回が最後となりますので、最後のご挨拶の時間を用意していただいた次第でございます。

遺族の会は平成3年に設立されまして、今年で21年目を迎えます。できた頃は、交通事故で死亡する人が年間約1万1,000人おりました。冒頭に局長からお話ありましたように、去年は約4,600人にまで減ったということで、およそ約3分の1にまでなりました。昭和45年のピーク時には、1万6,800人いたと思いますけど、そのピーク時と比べると現在は4分の1になりました。会員の方も最盛期には、全国に1,100人の会員がおりましたけども、現在は400人ということで3分の1にまで減少してしまいました。遺族の会は会員からの会費だけで運営されておりますので、交通事故の死者が減少したというのは、まさに会費の収入の方に大きな影響を与えております。すなわち会の運営が成り立たなくなり、残念ながら、会を閉じざるを得ないことになりました。会の衰退を逆から見れば、交通事故の死亡者がこれだけ減ってきたということの現れですので、その意味では喜ばしいことだと私たちは考えております。しかし4,600人という死亡者は、まだまだ看過できる数字ではありません。交通事故問題については、これからも私たちは見守っていきたく思います。遺族の会はこれをもって閉会せざるを得ないということについて、ご理解をいただきたいと思っております。

遺族の会の井手会長が、この懇談会に招かれたのは西崎哲郎委員長の初期懇談会からでした。その時からずっと遺族の代表として様々な意見を押し述べさせていただきました。しかし本当に切羽詰まったといいますか、後遺障害者の方達のやむにやまれぬ事情というものに鑑みまして、本懇談会におきましては、遺族の救済策よりも、むしろ後遺障害者の方達の救済に援護射撃をするような立場をできるだけ取るように心がけてきたつもりです。

今般閉会に当たり、本当に残念というか心残りのことがあります。それは遺族である被害者救済の柱である自賠責保険の死亡者支払限度額の問題です。これについては、私が委員になったときに最初に申し上げた事項ですが、それ以降全く変化がないということになります。死亡者の保険金は、現在3,000万円となっておりますが、この3,000万という数字が多いのか少ないのかさまざまな意見があると思います。プロ野球の第一人者であれば、たった1月分の給料、そして最近では、華やかなIT産業では20代の青年が平気で年収1,500万を稼ぐといった例もあると聞きますので、やはり3,000万という額は私は少ないのかなと思います。なぜならば、この算出基準というものが明確にされていないことが一番の問題ではないかと思っております。今までは、毎年支払の実績が妥当なものかどうかということで比較されてきたわけですけど

も、そろそろ、この命の値段について、きちんと算出するような議論がこの懇談会の場において行われてしかるべきではないのと私は考えます。おそらく私が退任した後、新たな遺族がこの会に招かれると思いますけれども、ぜひそういった人達から後遺障害者の家族の方々の意見も交えながら、命の値段というものをよく考えていただきたいと思います。もちろん支払限度額を上げるということは、保険金の増額に直結しますので、様々な異論があることは私も承知しております。しかし、命の価値が上がる、命が尊く扱われるということは、いまの約4,600人の交通事故死亡者を、さらに減らすという大きな効果が期待できます。私はその効果を考えたうえで、あえてその支払限度額を考え直して欲しいというご提案を最後にさせていただきたいと思います。

交通事故がここまで減りましたのは、ここにご参集の方、その他関係省庁の方、政治家の方、マスコミの方、一般市民の方、様々な方のご助力があつてのことと思ひ、改めてお礼申し上げます。しかしまだまだ救われる被害者がいるということ、そういったことを考えながらこの懇談会もがんばって続けていただきたいと思います。国交省の皆さま、私は懇談会の長い付き合いの中で本当に自賠責保険制度というのは、世界文化遺産にしたいくらい本当に良いものだと思っております。お世辞ではなくてですね、ぜひ様々な議論があると思ひますけれども、誇りを持ってこの制度を継続させ、そしてさらに被害者の心に寄り添ったものにするよう、努力していただきたいと思います。本当に長いことお世話になりました。ありがとうございました。

(落合座長) 戸川委員、本当にありがとうございました。それでは最後に事務局からありますか。

(仲村総括) 本日も議論いただきました件につきましては、本懇談会における運用益事業の検証結果として、来年1月に予定されております自賠責保険審議会においてご報告したいと考えております。また、本懇談会の議事録につきましては、委員の皆様にも照会させていただいた上で、後日ホームページにて公開することとしておりますので、ご了承いただきますよう宜しくお願いいたします。本日は、ご参集いただき、誠にありがとうございました。

(落合座長) それでは、以上をもちまして、本日の議事は終了いたします。本日はお暑い中、長い時間ありがとうございました。