

# 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25年6月20日

1. 自賠責保険料の改定について
2. 自動車損害賠償保障事業賦課金の改定について
3. 運用益事業の見直しについて
4. N A S V A における委託病床の拡充の対応状況
5. 被害者救済対策に係る意見交換会の開催（平成24年度実施）
6. 無保険車対策について
7. 政府保障事業の実施状況について
8. 独立行政法人改革及び特別会計改革について
9. 一般会計の繰入金の繰入れ・繰戻し状況（平成25年度末現在）
10. 高速ツアーバス事故を受けたバス事業の安全対策の強化

# 1. 自賠責保険料の改定について

## 自賠責保険料について

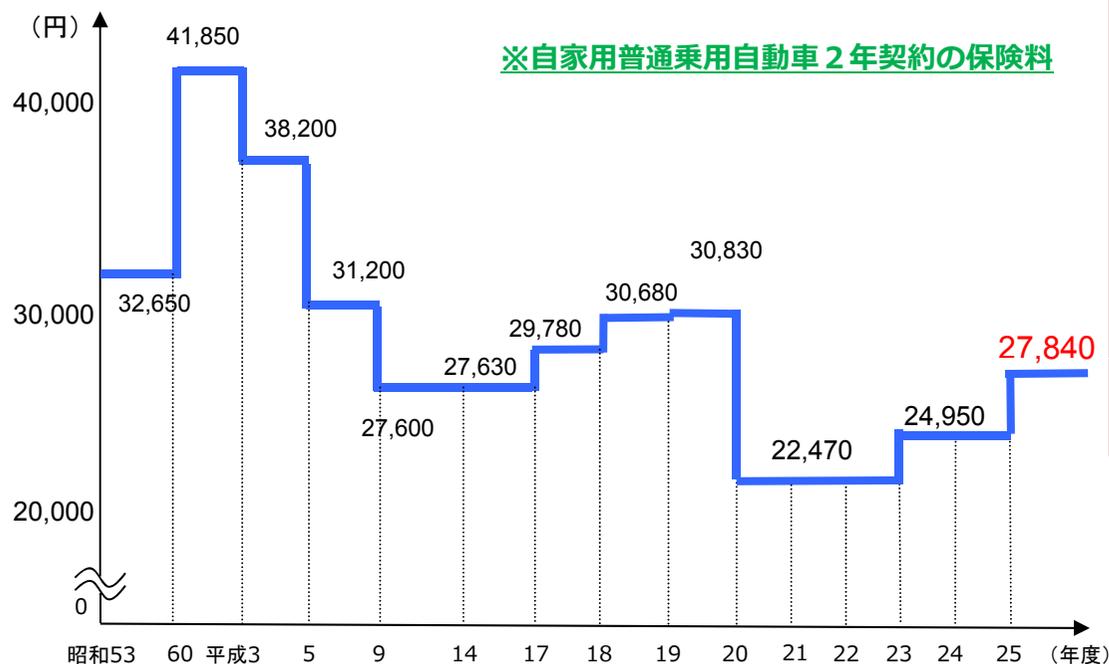
自賠責保険料は、金融庁において、保険収支の状況に基づき、自動車損害賠償責任保険審議会（自賠審）における審議を経て決定。自賠責保険料の改定に当たっては、被害者保護等の観点から、国土交通大臣の同意が必要。

平成20年度に保険料収入の累計収支残等（約1兆円）を財源として、大幅に引き下げ。その後の保険収支の状況を踏まえ、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を確認（23年1月自賠審）し、平成23年4月から全車種平均で約11.7%引き上げを実施。

平成25年1月の自賠審答申を踏まえ、同年4月から全車種平均で約13.5%の引き上げを実施。

※ 基準料率の妥当性の検証は、損害保険料率算出機構（損害保険料率算出団体に関する法律（昭和23年法律第193号）に基づき、各損害保険会社が内閣総理大臣の認可を受けて設置した法人）において行われる。当該検証の結果に基づき、金融庁が自賠責審議会に料率改定の諮問を行う。

## 自賠責保険料の推移



## 具体的な改定内容

車種	(契約)	改定前 (H23.4.1~ H25.3.31)	現行 (H25.4.1 ~)	改定率
自家用普通乗用	2年	24,950円	27,840円	11.6%
バス(営業用)	1年	53,870円	62,450円	15.9%
タクシー	1年	114,490円	138,760円	21.2%
トラック(営業用普通)	1年	49,550円	49,900円	0.7%

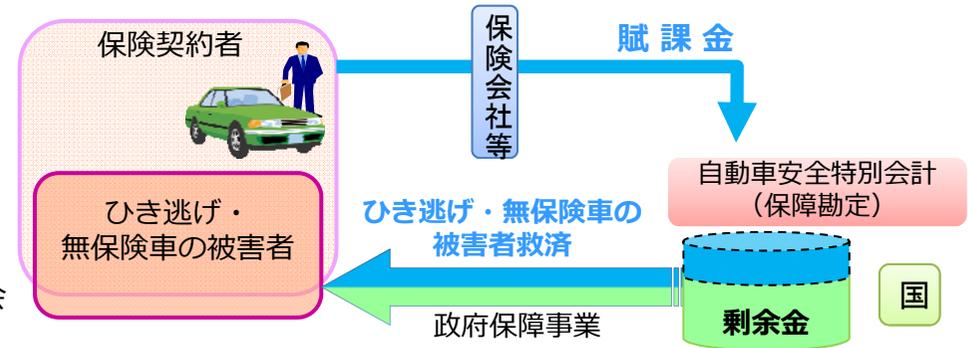
注：契約期間は、車検の期間に対応して設定されている。  
タクシーは東京23区等に使用の本拠を有する場合の金額  
トラックは営業用普通貨物自動車（2t超）の場合の金額

## 2. 自動車損害賠償保障事業賦課金の改定について

### 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は、自動車損害賠償保障事業賦課金（賦課金）を財源として実施している。  
（自動車損害賠償保障法第78条）

※政府保障事業の実施に当たっては、賦課金に加えて、自動車安全特別会計保障勘定の剰余金を活用。（賦課金：剰余金＝1：1）



### 平成25年4月の自賠責保険料の改定に併せて、賦課金の見直しを実施

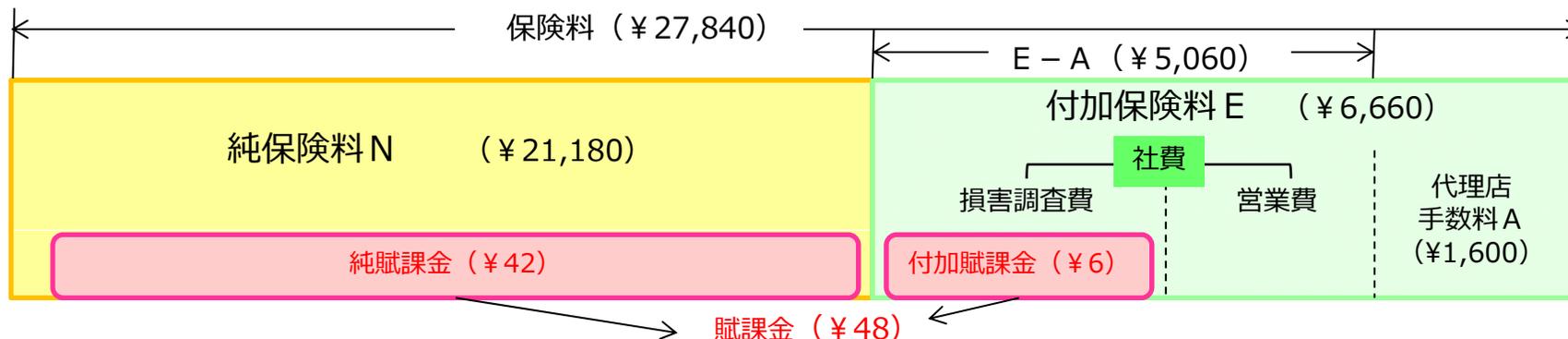
### 賦課金の額について

○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、それぞれに一定の係数を乗じて算出することとしている。

	〔 純賦課金率 〕	〔 付加賦課金係数 〕	〔 付加賦課金率 〕
改正前	$N \times \frac{25}{10,000} + (E - A) \times \frac{K}{K+4} \times \frac{6}{1,000}$		
改正後	$N \times \frac{2}{1,000} + (E - A) \times \frac{K}{K+3} \times \frac{3}{1,000}$		

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

〔 自家用普通乗用車 2年契約の場合 〕  
改正前：56円/台  
↓  
改正後：48円/台



※ ( ) は、自家用普通車24ヶ月契約の場合 (H25年4月～) の金額

# 3. 運用益事業の見直しについて

## 運用益事業の意義

保険金の支払いだけでは自動車事故被害者の十分な救済が図られない場合等があることから、国、保険会社、共済組合は、保険料に係る準備金又は滞留資金から生じる運用益を活用して、**被害者の保護の増進と自動車事故の発生の防止**に係る各種事業（**運用益事業**）を実施。

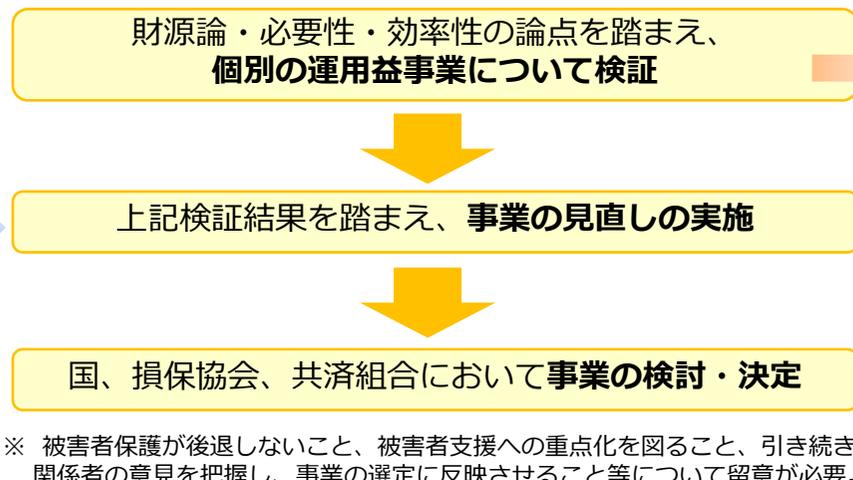
- 国（過去の再保険事業に係る運用益）： 被害者の保護の増進又は自動車事故の発生の防止に関する事業（自賠法附則第4項）
- 保険会社・共済組合（滞留資金から生じる運用益）： 自動車事故防止対策、救急医療体制の整備、自動車事故被害者対策、後遺障害認定対策、医療費支払適正化対策等に係る事業（自賠法第28条の3）

## 運用益事業の見直しの経緯

- ① 平成23年6月30日 あり方懇談会  
見直しのスケジュール、見直しの方向性について検討
  - ② 平成23年12月22日 あり方懇談会有志会議  
見直しの基本的な考え方について検討
  - ③ 平成24年6月5日 あり方懇談会有志会議  
事業の具体的な精査案について検討
  - ④ 平成24年8月1日 あり方懇談会  
具体的な精査案について議論、運用益事業の見直しについてとりまとめ
- 平成25年4月より精査後の運用益事業を実施

※平成23年1月の自賠責審議会において、運用益事業の必要性について意見があり、平成24年及び平成25年の自賠責審議会において、適宜報告。

## 見直しの基本的な考え方



## 平成25年度運用益事業の選定（見直しの結果）

### 運用益事業の合計額（平成25年度予算）

国	保険会社	J A 共済	合計額
約127.2億円 (1.5億円(1.1%)減)	約20.2億円 (1.6億円(7.4%)減)	約15.6億円 (0.8億円(5.0%)減)	約 <b>163.0億円</b> (3.9億円(2.3%)減)

- 国の取組**
  - 被害者救済対策の充実
  - 高速ツアーバス事故を受けた安全対策の強化
  - 一部事業の効率化
- 保険会社の取組**
  - 被害者救済対策の充実
  - 一部事業の効率化
- J A 共済の取組**
  - 事故防止対策の充実
  - 一部事業の効率化
  - 被害者救済対策の充実

## 運用益事業の検証結果

### ① 運用益事業の合計額（平成24年度予算）

国	保険会社	J A 共済	合計額
約128.7億円	約21.8億円	約16.4億円	約 <b>166.8億円</b>

- ② **被害者保護対策事業**
  - 救急医療体制の整備 **継続** (効率化)
  - 被害者救済 **拡充** **継続**
- ③ **事故防止対策事業（自動車事故発生防止対策）**
  - 拡充** **継続** **廃止**

# 4. NASVAにおける委託病床の拡充の対応状況

(独)自動車事故対策機構(NASVA)の療護施設について、多くの被害者に公平な治療機会を確保する観点から、近畿地区と関東西部地区において、療護施設機能委託病床の拡充を進めている。

「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12月～  
NASVAが設置・運営する療護センターのほか、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(北海道札幌市)
  - ・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(宮城県仙台市)
  - ・千葉療護センター(千葉県千葉市)
  - ・中部療護センター(岐阜県美濃加茂市)
  - ・岡山療護センター(岡山県岡山市)

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)

## 療護施設の分布



## 両地区における対応状況

### <近畿地区における対応状況>

- 泉大津市立病院(大阪府泉大津市)に委託先を決定し、平成25年1月4日に8床により開設。4月1日から16床に増床。

### <関東西部地区における対応状況>

- 平成24年度に入札を行ったが、委託先が決まらなかったため、再度入札を行うこととなった。
- 平成25年度は、病院の現状調査等を踏まえつつ、入札手続きを開始する予定。

# 5. 被害者救済対策に係る意見交換会の開催（平成24年度実施）

## 概要

- 平成22、23年度に、協力病院における「短期入院の利用促進等に係る意見交換会」を開催し、協力病院の追加指定や療護センターにおける短期入院受入病床数の拡大、短期入院の受入実績（延人数）の増加（平成23年度は平成22年度と比較して1.5倍）等の成果が現れてきたところである。一方、重度後遺被害者等の被害者救済対策については、**引き続き検討する課題**が多く残されている状況
- このため、相談支援事業、親亡き後問題の対応等、**被害者等の真に必要なとしている被害者救済対策の検討等を行うため、被害者団体等と意見交換会を開催**

## 平成24年度の意見交換会

### 開催状況

#### 【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)

他、NASVA、国土交通省

※第2回には、遺族団体（NPO法人いのちのミュージアム）が出席

#### 【開催回数】

年度内に、**計5回**開催



（第2回意見交換会）



（第4回意見交換会）

### 取りまとめ（実施する取組）の内容

#### ① 相談支援事業の充実・強化

【検討課題】  
国、NASVA、被害者団体が連携した相談対応

#### 【実施する主な取組】

- 国土交通省は、被害者団体の概要等をホームページに掲載し、事故被害者等に周知。
- NASVAは、被害者団体と連携強化し、個別相談や被害者団体と共同した訪問支援を実施。

#### ② 情報提供の充実

【検討課題】  
事故直後から必要となる情報や対応を網羅的に集約した情報提供

#### 【実施する主な取組】

- 国土交通省は、公的支援制度や支援機関等が網羅的に集約されたパンフレットを作成し、救急病院、損害保険会社等に配布。また、情報につながるのあるホームページを構築。
- NASVAは、訪問支援等においてパンフレット等を活用した情報提供を実施。

#### ③ 「親亡き後問題」に対応した情報提供の実施

【検討課題】  
親が子を介護する家庭の親亡き後に、子が安心して入所できる施設等の情報提供

#### 【実施する主な取組】

- 国土交通省は、入所可能な施設情報、利用可能な制度情報を掲載した「ウェブサイト」を再構築。
- NASVAは、訪問支援等により情報提供を実施。

#### ④ 協力病院における短期入院の利用促進策の継続

【検討課題】  
在宅重度後遺障害者に対する短期入院の新たな利用促進策

#### 【実施する主な取組】

- 国土交通省は、新たな協力病院の発掘と支援の見直し。
- NASVAは、利用者と協力病院とのコーディネート等を実施。

#### ⑤ 障害者支援施設等における短期入所の利用促進策の実施

【検討課題】  
短期入所二ーズの拡大に対応した支援のあり方

#### 【実施する主な取組】

- 国土交通省は、在宅重度後遺障害者の短期入所を積極的に受け入れる施設等への支援に対するモデル事業を実施。
- NASVAは、利用者と施設等とのコーディネート等を実施。

## 平成25年度の意見交換会

平成24年度の意見交換会の結果を踏まえ、実施する取組の進捗状況の確認や実施による新たな課題についての検討を行うために、引き続き、意見交換会を開催予定

# 6. 無保険車対策について

## 現状の取組

- ① 自賠責制度の広報・啓発
- ② 警察と協力した街頭取締り  
(四輪等・軽二輪・原付)
- ③ 保険加入状況管理業務  
(軽二輪・原付)
- ④ 駅前広場等における監視活動  
(軽二輪・原付)



## 問題点(課題)

- 依然として多くの無保険車が存在している。  
→ 平成23年度における無保険車に係る街頭取締及び監視活動の結果、街頭取締りでは、取締車両数16,479両に対して、137両(0.8%)の無保険車、監視活動では、監視車両数315,678両に対して、20,342両(6.4%)の違反車両が存在。
- 無保険車の実態について十分に把握していない。
- 把握した無保険車について、保険への加入の確認等、十分なフォローができていない。

## 無保険車対策の強化

- 自動車関連団体、市町村等と連携した無保険車の把握と保険加入の促進
  - ・ 二輪車販売店(新車、中古車)において、販売時の保険加入の徹底、修理時・点検時の保険加入状況の確認
  - ・ ガソリンスタンドにおいて、給油時の保険加入状況の確認  
→ 無保険である場合には、保険加入の促進
  - ・ 軽二輪・原付の届出を行う運輸支局及び地方公共団体との連携
  - ・ 地方公共団体・一般企業等のコンプライアンスへの取組との連携
- 無保険車の確実な把握
  - ・ 保険加入状況管理業務のあり方の見直し(標識番号による管理を徹底する)
  - ・ 街頭取締りの見直し(効率化)等の検討
  - ・ 通報窓口の設置
- 把握した無保険車の保険への加入の徹底
  - ・ 街頭取締りおよび監視活動における無保険車に係るフォローアップの強化
  - ・ 街頭取締り現場における保険加入の徹底(付近のコンビニ、郵便局等の活用)
- 広報・啓発方法の見直し
- 無車検車対策との連携強化

等

保険への確実な加入

無保険車の確実な把握

把握した無保険車の  
確実なフォロー

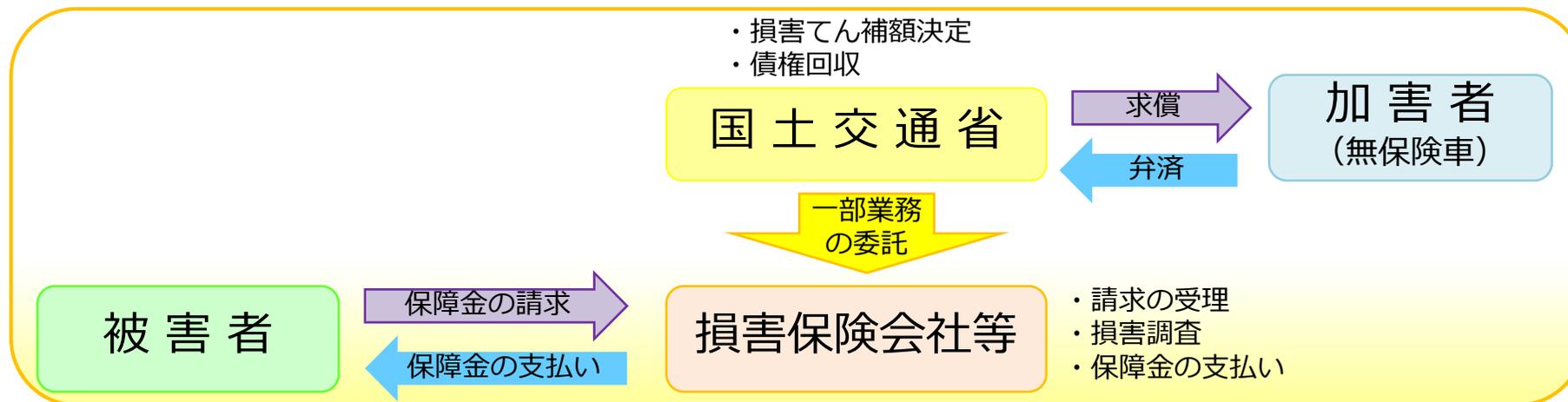
無保険車ゼロ!  
を目指す

# 7. 政府保障事業の実施状況について

加害者が自賠責保険に加入していない（無保険車両）場合や、ひき逃げで加害者が不明である場合には、自賠責保険への請求ができないことから、被害者に対し、国が自賠責保険と同等の損害のてん補を行い被害者の救済を行うもの

※ 健康保険、労災保険等、他の手段によって救済される場合は、その分のてん補は行われない。

## 政府保障事業の流れ



## 政府保障事業の取扱件数・支払実績

	区分	受理件数 (件)	支払件数 (件)	支払保障金額 (百万円)
平成24年度	ひき逃げ	1,552	1,326	959
	無保険	400	354	983
	合計	1,952	1,680	1,942

## 政府保障事業の処理迅速化

政府保障事業は、事実確認等に時間が必要であるため、自賠責保険と比較して、時間を要しているとの現状

### 事務処理の迅速化

- 加害者への事実確認の方法の変更
- 後遺障害認定審査会の開催回数の増加

### <事務処理の平均処理期間>

5. 0月 (平成20年度) → 3. 6月 (平成24年度)

## 8. 独立行政法人改革及び特別会計改革について

独立行政法人改革及び特別会計改革については、「平成25年度予算編成の基本方針」により、これまでの「基本方針」は当面凍結することとされた。今後は、「経済財政運営と改革の基本方針」に基づき、改革実施のため、必要な法制上の措置を講ずることとされている。

### 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）

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。

### 特別会計改革の基本方針（平成24年1月24日閣議決定）

#### 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。
- ※自賠償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。

### 平成25年度予算編成の基本方針（平成25年1月24日閣議決定）

特別会計及び独立行政法人の見直しについては、「特別会計改革の基本方針」（平成24年1月24日閣議決定）及び「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）は、それ以前より決定していた事項を除いて**当面凍結し**、平成25年度予算は、現行の制度・組織等を前提に編成するものとする。**特別会計及び独立行政法人の見直しについては、引き続き検討し、改革に取り組む。**

### 経済財政運営と改革の基本方針（平成25年6月14日閣議決定）

- ・特別会計改革については、国が自ら事業を行う必要性や区分経理の必要性の検証等の方針の下で改革を実現するものとし、**平成26年度から順次の改革実施を目指して**、必要な法制上の措置を早期に講ずるものとする。
- ・独立行政法人改革については、各法人の共通の規律を前提としつつ、各法人の事務・事業の特性を踏まえた制度を構築し、各法人に期待される政策実施機能を高めるべく、**平成27年4月からの改革実施を目指して**、必要な法制上の措置を早期に講ずるものとする。

# 9. 一般会計の繰入金の繰入れ・繰戻し状況 (平成25年度末現在)

## 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)
25年度末累計	<b>10,710億円</b>	<b>6,860億円</b>	<b>4,358億円</b>	<b>1,151億円</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り戻されていない。
- 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年度までに繰り戻すとの大臣間合意であったが、平成23年度予算案では繰り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

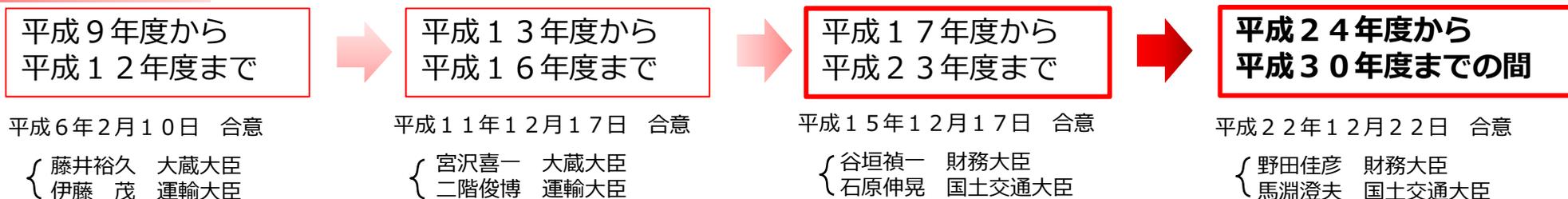
年度	繰入額	繰戻額	元本残高	利子相当額	備考
6年度	300億円		300億円		当初
7年度	190億円		490億円		当初
15年度		61億円	490億円		補正(利子分)
25年度末累計	<b>490億円</b>	<b>61億円</b>	<b>490億円</b>	<b>36億円</b>	

## 合計

年度	繰入額	繰戻額	元本残高	利子相当額	備考
25年度末累計	<b>11,200億円</b>	<b>6,921億円</b>	<b>4,848億円</b>	<b>1,187億円</b>	

**6,035億円**

## 繰戻し期限



平成25年度予算の概算要求においては、具体的な金額を明示しないいわゆる事項要求として、一般会計からの繰戻しを要求

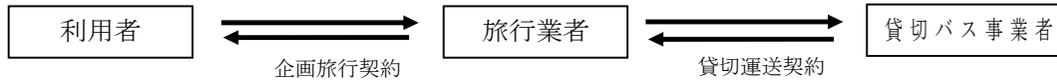
# 10. 高速ツアーバス事故を受けたバス事業の安全対策の強化

事故発生

## 事故概要

平成24年4月29日午前4時40分頃、関越道において高速ツアーバス※が乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡、乗客38名が重軽傷。

※ 高速ツアーバス: 旅行業者が貸切バスを使って、実態としては高速乗合バスと同様のサービスを旅行商品として提供しているもの。



構造的な問題点

## 「高速ツアーバス」の業態構造に起因した問題

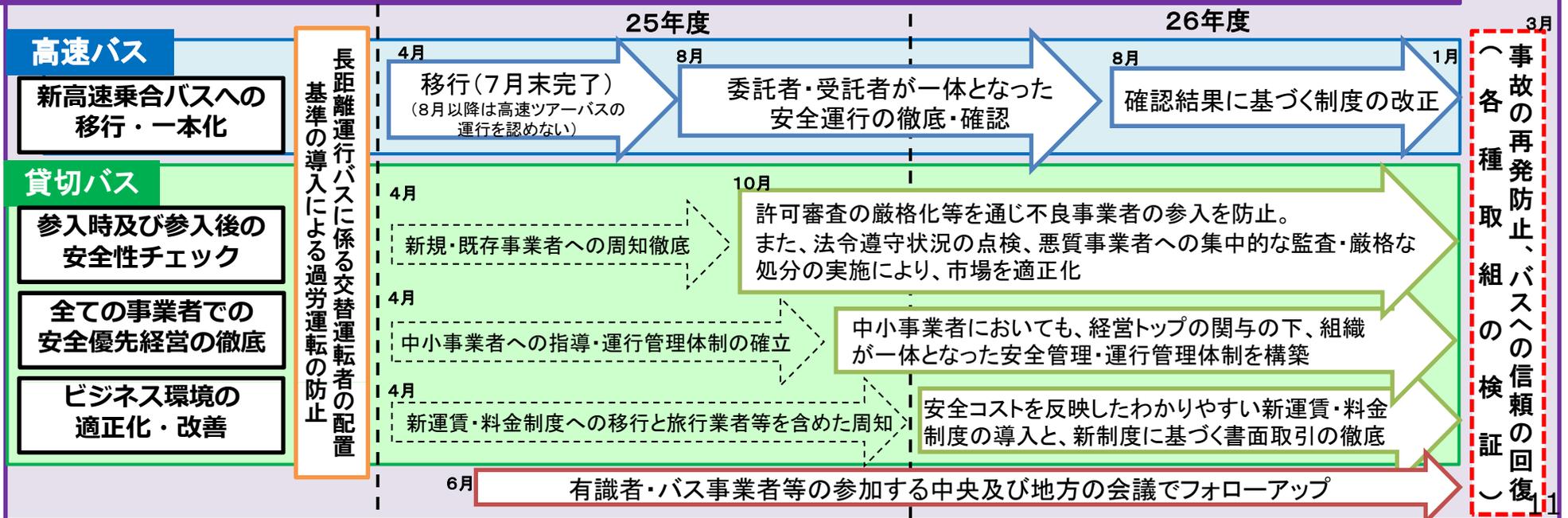
- 事業実施主体は旅行会社であり、そのサービスは旅行商品という位置づけ
  - 利用者に対する安全性確保や利用者保護の責任が曖昧なことが最大の問題点
  - バス停留所等の設置義務を負わないため、違法駐停車や周辺環境への悪影響等の問題
  - 夜間長距離のワンマン運行による過労運転の常態化

## 貸切バス事業者をめぐる構造問題

- 規制緩和により事業者数・車両数は大幅増加したが、需要増は限定的
  - 価格競争の激化、事業者収入の低下
  - 安全管理や法令遵守意識の低下、過労運転の常態化
  - 届出とは異なる運賃・料金收受の取引の広がり
  - 口頭による発注・取引の慣行化
- 許可審査や監査による事業者のチェックが不十分

課題と対策

## 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」 (「バス事業のあり方検討会報告書」(平成25年3月29日)に基づき策定・実施)



3月

(事故の再発防止、バスへの信頼の回復)  
各種取組の検証