

平成25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

2013年6月20日

【仲村課長補佐】 それでは、定刻でございますので、ただいまから、平成25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。

本日はご多忙中にもかかわらず、また、お足元の悪い中ご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、課長補佐の仲村でございます。失礼ですが、着席の上、説明させていただきます。

本日の議事進行につきましては、後ほど座長をお願いするまでの間、私が務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、配付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、事務局までお申しつけください。

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。次に、資料2と書かれた『「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）のフォローアップと今後の取組の方向性」という資料。次に、資料3と書かれた「平成25年度の運用益事業について」という資料。このほか参考資料と書かれた資料でございます。よろしいでしょうか。

なお、本懇談会につきましては、公開することとしております。あらかじめご了承願います。

それでは、次に、懇談会の開会に当たりまして、自動車局長の武藤から一言ご挨拶申し上げます。

【武藤局長】 皆さん、こんにちは。ご紹介いただきました自動車局長の武藤でございます。まず今日は、本当に皆さんお忙しいところご参集をいただきまして、ありがとうございます。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、日ごろより国土交通行政、とりわけ自動車行政にご理解とご支援を賜っておりますことについて御礼を申し上げます。

まず交通事故の状況でございますが、もう既に皆さんご案内のように、平成24年の交通事故による死者数が4,411名ということで、12年連続で前年を下回っております。また、事故件数についても、約66万5,000件ということで、着実に減少している状況

にあると。これはこれで大変すばらしいことだと思いますが、しかし、いまだに多くの方が交通事故でなくなっているということと、かつ、年間約2,000人、重度後遺障害者がおられるということから、安全対策の強化は引き続きしっかりやっていく必要があるというふうに考えております。

それからまた、昨年4月に関越道で高速ツアーバスによる大変な事故がございまして、それから、私ども1年かけて対策を練って、去る4月に対策を発表させていただきました。要すれば、会社においては運行管理対策をしっかりしていただくということと、私ども行政においても監査をメリハリをつけ、かつ、効率的に強化していくということを発表させていただいております。また、高速ツアーバスという事業システム自体も8月以降変えて、従来の乗合バスで一本化して、しっかり安全確認をしていただこうと、そういうことで今取り組んでいるところでございます。

以上がこれまでの流れでございますが、自動車損害賠償保障制度につきましては、国交省において、自賠法の趣旨を踏まえて、自賠責保険の運用、あるいは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ているところでございます。今後も関係機関のご協力をいただいて、被害者の救済と事故発生防止のさらなる充実に鋭意取り組んでまいりたいというふうに考えております。

本日はそのようなことから、自賠責保障制度に関する最近の状況をまず私どもからご報告をさせていただくとともに、これまでの取り組みと今後の取り組みの方向性について、委員の皆様から広くご意見を賜りたいというふうに考えております。

本日はひとつよろしく願いいたします。

**【仲村課長補佐】** 続きまして、今回新たに委員になられた方をご紹介させていただきます。

全日本自動車産業労働組合総連合会会長の相原委員でございます。

**【相原委員】** 相原です。よろしく申し上げます。

**【仲村課長補佐】** 読売新聞社の天野委員でございます。

**【天野委員】** 天野です。よろしく申し上げます。

**【仲村課長補佐】** 全国共済農業協同組合連合会の石川委員でございます。

**【石川委員】** 石川です。よろしく申し上げます。

**【仲村課長補佐】** NPO法人いのちのミュージアムの鈴木委員でございます。

**【鈴木委員】** 鈴木です。よろしく申し上げます。

【仲村課長補佐】 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、三井住友海上火災保険株式会社の湯浅様が代理出席されておられます。

【西方委員代理（湯浅）】 湯浅でございます。よろしく申し上げます。

【仲村課長補佐】 齋藤委員、玉置委員におかれましては、ご都合によりご欠席、福井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。

また、自動車局長の武藤につきましては、所用により途中退席させていただきますことをお許しいただきたいと存じます。

それでは、この後、落合座長にご挨拶をいただきまして、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、よろしくお願いたします。

【落合座長】 懇談会の座長を務めさせていただきます落合でございます。どうかよろしくお願いたします。

先ほど武藤自動車局長からのご挨拶にもありましたとおり、交通事故の件数は減少傾向にあるといっても、我が国にとって依然として非常に大きな問題であるということは変わりません。従いまして、自動車損害賠償保障制度というものが依然として大きな役割を果たさねばならないことは、変わりがないと考えております。

本日の懇談会では、自動車損害賠償保障制度における最近の動きについて、それから、平成18年6月の本懇談会の報告書のフォローアップと今後の取り組みの方向性と、さらに、平成25年度の運用益事業について、国土交通省からご説明をいただくことにしております。

委員の皆様におかれましては、それぞれのお立場から、しかし、よりよい被害者救済制度あるいは事故発生防止対策を実現しようという目的は、それぞれのお立場は違って共通の目標ですから、この共通の目標を達成できますようにぜひご活発なご議論をお願いいたします。

円滑な議事進行にご協力をお願いいたしますとともに、簡単ではございますけれども、私の挨拶とさせていただきます。

それでは、早速議事に入ることにとしまして、お手元にあります資料1から資料3について、まず事務局のほうからご説明をお願いすると、そして、資料に関する質問あるいはご意見というものは事務局の説明が終了した後にまとめて時間を設けて行くと、そういった順序で進行したいと思いますので、よろしくお願いたします。

それでは、資料の説明のほどお願いします。

【後藤室長】 それでは、事務局から資料のご説明をいたします。私は参事官をしております後藤と申します。どうぞよろしく願いいたします。

まず資料1をご参照ください。ここでは10の項目につきまして、最近の動きにつきまして、ご報告を申し上げます。

まず1の「自賠責保険料の改定について」でございます。自賠責保険料につきましては、本年の4月から全車種平均で約13.5%引き上げが実施されました。自家用普通乗用車につきましては、2年契約の場合、従来2万4,950円でございますでしたが、2万7,840円ということで、11.6%の値上げとなります。この改定の実務のほうでございますけれども、保険会社等からはシステムの切り替え、あるいはその顧客対応などにつきまして、おおむね円滑に実施されたというふうにお聞きしております。

それから、ページを1枚おめくりいただきまして、「自動車損害賠償保障事業賦課金の改定について」でございます。ひき逃げでありますとか無保険車による事故の被害者の救済を行います政府保障事業の財源である賦課金の改定でございます。賦課金の金額につきましては、自賠責保険料に一定の係数を乗じて算出されるようになってございます。この資料の真ん中あたりでございますけれども、従いまして、保険料の改定に伴って賦課金の額が変動するというところで、今般の保険料の改定にあわせまして賦課金の額の見直しを実施いたしました。

見直しの結果でございますが、このページの右側の赤いところでございますが、自家用普通乗用車2年契約の場合、従来56円でございますでしたが48円に引き下げになっております。これは政府保障事業の支払い実績、件数でございますとか金額でございますとか、そういうものが減少傾向にあることを反映したものであります。

続きまして、次のページでございます。「運用益事業の見直しについて」というところがあります。自動車事故の被害者の救済は保険金の支払いが基本になりますけれども、それだけでは被害者の十分な救済が図られない場合があるということで、保険料の運用益を活用いたしまして、自動車事故の被害者の保護の増進及び自動車事故の発生防止のための事業、これは運用益事業と申しておりますが、これを実施しております。運用益事業につきましては、事業の効率化を図る観点から、本懇談会の枠組みにおきまして見直しの検討を行うことになりました。検討は平成23年から24年にかけて実施いたしまして、昨年8月の本懇談会におきまして取りまとめを行ったところであります。国、保険会社、共済組

合、各事業主体では、この取りまとめを踏まえまして、個別事業を精査の上、25年度事業の決定を行っております。

金額でございますが、このページの左下でございます平成25年度の事業につきましては、合計で163億円ということでありまして、24年度と比較して4億円弱の減少となっております。

国の事業の概要につきましては、後ほど別途ご報告をいたします。

それから、次に、項目の4、自動車事故対策機構、「NASVAにおける委託病床の拡充の対応状況」につきまして、ご報告をいたします。

NASVAでは、自動車事故の最重度の後遺障害者でございます遷延性意識障害の方の治療・看護を専門に行うための施設といたしまして、療護施設の設置運営を行っております。療護施設は従来、全国4カ所の療護センターと2カ所の委託病床を設けておりましたが、被害者の方々に公平な治療機会を確保する観点から、NASVAの第三期の中期目標・計画において新たに近畿地区と関東西部地区に委託病床の設置を進めることとされております。

このうち近畿地区につきましては、泉大津市立病院を委託先とすることに決定いたしまして、本年の1月に8床で開設をしてございます。4月からは16床に増床いたしまして、現在、満床であると伺っております。

一方、関東西部地区につきましては、昨年度から手続を進めておりますが、現在まで委託先の決定に至っておりません。背景といたしましては、病院側の事情といたしまして、看護師の確保が難しいということ。それから、空き病床がないと、こういう状況がございます。NASVAでは引き続き委託先の選定に向けて手続を進めているところでございます。

続きまして、項目5、「被害者救済対策に係る意見交換会の開催について」であります。自動車事故によりまして、重度の後遺障害を負われた方、その中でも在宅で介護を受けておられる方や、そのご家族につきましては、介護などに伴う負担が大きい実態にございます。国土交通省では被害者団体の代表の方々との意見交換を通じまして、被害者の方、ご家族を支援する施策を取りまとめ、その実施を進めているところでございます。

平成24年度におきましては、これまでの短期入院の利用促進の取り組みを含めまして、被害者、ご家族の関心が大きい論点について意見交換を行って、今後取り組むべき施策を取りまとめました。

具体的には、資料の真ん中のところに5つの項目を挙げてございますが、まず国、NASVA、被害者団体が連携した相談支援事業の充実・強化。それから、2点目といたしまして、被害者の視点に立った必要な情報提供の充実。3点目として、介護者が亡くなった後のいわゆる親亡き後問題に対応した、安心して預けられる施設でありますとか制度、具体的には成年後見制度などにかかわる情報提供。それから、4点目といたしまして、短期入院の一層の利用促進。それから、5点目として、短期入院に加えまして、障害者支援施設への短期入所の利用促進という5つの施策をまとめまして、今後着実に実施をしていくこととしております。

今年度におきましても引き続き意見交換会を開催いたしまして、施策の進捗状況の確認でありますとか新たな課題についての検討を行うこととしております。

それから、次の6、「無保険車対策について」であります。自賠責保険あるいは共済に加入しないで自動車を運行いたしますいわゆる無保険車をなくすための取り組みとして、国土交通省ではこれまで制度の広報・啓発でありますとか、警察と協力した街頭の取り締まり。軽二輪・原付につきましては、保険加入状況の管理及び駅前広場あるいは駐輪場などにおけます監視活動というものを実施してまいりました。しかし、残念ながら、無保険車がまだ存在していると、こういう実態がございます。

このような状況のもとで、国土交通省では、無保険車対策の強化を図るための施策を取りまとめて、今、実施を進めているところであります。無保険車につきましては、車両を運行して初めて違法となるということから、その把握には難しい面がございます。また、把握した無保険車に確実に保険に入ってくださいということも課題になっております。そこで今般の対策では、自動車に関係する方々のご協力をいただきながら、無保険車をより一層確実に把握をして、より確実に保険に入ってくださいための施策を盛り込んでおります。

具体的には、この資料のところに書いてございますが、自動車関連団体等の連携した無保険車の把握、加入の促進といたしまして、例えば二輪販売店に対しまして、販売や修理、点検に当たって、顧客への保険加入の働きかけをお願いしたりということ。あるいはガソリンスタンドに対しまして、給油をする際に、無保険車、無車検車を見かけた場合に、保険加入の働きかけをしていただくと。あるいはその国土交通省にその連絡をお願いするというようなことをもちまして、対策の強化に努めております。

また、軽二輪・原付の保険加入状況の管理に当たりましては、車体番号だけでなく、

標識番号、ナンバーでの管理を徹底したり、あるいは街頭取り締まりの効率化等を図って、より一層確実に無保険車を把握するということとしております。さらに、把握いたしました無保険車に対して一層の保険加入の徹底をするということもしてございます。

あわせて、広報・啓発方法の見直し、あるいは無車検車対策との連携強化ということで、しっかりと無保険車対策に取り組んでいこうということを考えてございます。

以上が無保険車対策でございます。

続きまして、7の「政府保障事業の実施状況について」であります。

まず取り扱い件数・実績でございますけれども、左下の表にあります、平成24年度、ひき逃げと無保険、あわせて1,680件支払いを行っております。保障金額といたしましては、あわせて19億4,000万円あまりと、こうなっております。これは昨年度と比較いたしまして、大幅な減少となっているということでございます。

国の政府保障事業に関します取り組みといたしましては、これまで請求から支払いまでの手続の迅速化に取り組んできております。もともと政府保障事業におきましては、事実関係の確認でありますとか、労災や健保など社会保険給付を控除するというそういった調整がございますので、自賠責保険と比べて時間を要するという面がございました。保険会社、共済組合あるいはその損害保険料率機構のご協力もいただきまして、平均処理期間につきましては、平成20年度に5カ月要しておりましたものが、24年度には3.6カ月まで短縮されております。今後はこの維持に努めたいというふうに考えております。

続きまして、8の独立行政法人改革及び特別会計改革についてであります。独立行政法人あるいは特別会計の見直しにつきましては、いろいろ経緯がございまして、平成22年に事業仕分けがございまして、こういったことを受けてまず24年の1月に基本方針が閣議決定されたところでございました。この基本方針では、自動車事故対策機構については、単独の法人として維持するとした上で、成果目標達成法人とするということ。それから、自動車アセスメント業務は、交通安全環境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とされております。

また、自動車安全特別会計のうち、保障勘定と自動車事故対策勘定の2つの勘定につきましては、特段の指摘がなく、現行の制度を維持するというふうになされておるところでございました。

この後、平成24年12月の政権交代を受けまして、25年1月には新たに25年の予算編成の基本方針というものが閣議決定されまして、これによりまして、24年1月の従

来の基本方針は、それ以前より決定していた事項を除いて、当面凍結するとされたところ  
であります。

その後、政府の行政改革推進会議等におきまして、改革の基本的な考え方について検討  
が進められまして、この6月14日に閣議決定されました「経済財政改革の基本方針」に  
考え方が盛り込まれるということになりました。ここにございますとおり、まず特別会計  
改革につきましては、平成26年度から順次の改革実施を目指すと。それから、独法改革  
につきましては、平成27年4月からの改革実施を目指すということで、それぞれ必要な  
法制上の措置を早期に講じるというふうにされております。

個別の特別会計、独法のあり方につきましては、この基本方針を踏まえまして今後検討  
されることとなります。自動車安全特別会計、自動車事故対策機構についても対象となり  
ますが、引き続きご理解、ご支援を賜りますよう、よろしく願い申し上げたいと存じま  
す。

それから、次に、9の「一般会計の繰入金の繰入れ・繰戻しの状況」についてござい  
ます。10ページであります。自動車安全特別会計から一般会計に繰り入れられた繰入金  
のうち、元本及び利子相当額あわせまして、約6,000億円がまだ繰り戻されていない状  
況にございます。繰戻しの期限は平成22年12月の国土交通大臣と財務大臣との合意に  
よりまして、平成30年度までとされております。国土交通省では毎年度の予算要求にお  
いて、繰戻しを要求して、財務省と協議を進めているところでございます。

25年度の要求では、一般会計の財政状況が極めて厳しい状況にあるということで、繰  
戻しは行われないことになりました。国土交通省といたしましては、期限までに繰戻しが  
なされますよう、引き続き財務省と協議を進めてまいりたいというふうにございます。

それから、最後、10の項目でございます、「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」についてございます。これにつきましては、先ほど局長のほうから冒  
頭少し申し上げた件でございますけれども、まず事故といたしましては、昨年4月、関越  
高速道路におきまして、高速ツアーバスにより7名の方が亡くなるという重大な事故が発  
生したところでございます。事故の直接的な原因につきましては、運転者あるいは事業者  
の問題など、今、解明されつつございますけれども、こういった事故が起きた背景と  
して、バス事業をめぐる構造的な問題があるということが明らかになったということ  
でございます。

一つは、高速ツアーバスという業態構造に起因した問題であります。高速ツアーバスは、

旅行業者がお客さんを集めまして、貸切バス事業者が実際の運行を行うということで、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するというものでありますけれども、利用者の安全確保でありますとか、利用者保護の責任が曖昧となるという問題が生じていたということでもあります。

もう一つは、貸切バス事業者をめぐる構造的な問題であります。規制緩和によりまして、事業者の数、車両の数が大幅に増えましたけれども、これに対します需要の増加は限定的であったということで、価格競争の激化でありますとか、安全管理や法令遵守意識の低下といった問題が生じたということでもあります。また、増加する事業者に対応した許可の審査や監査による事業者のチェックが必ずしも十分ではないという問題も指摘されているということでもあります。

国土交通省では、こういった構造的な問題に対する検討を進めまして、この4月に「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」として取りまとめを行いました。プランでは、まず高速ツアーバスという業態構造に起因した問題に対応するために、現行の高速ツアーバスにつきましては、本年7月末までに新高速乗合バスへの移行を完了すると。8月以降は、高速ツアーバスの運行を認めないということとしております。

また、貸切バス事業をめぐる問題につきましては、事業への参入時の審査の厳格化、参入後の安全性チェックの強化、安全優先経営の徹底などを図るということにしております。こういった取り組みによりまして事故の再発防止、バスへの信頼回復を図るということとしております。

以上が資料1のご説明でございます。

続きまして、資料2につきましてもご説明を申し上げたいと思います。資料2は、平成18年6月の本懇談会の報告書のフォローアップと今後の取組の方向性についてでございます。

まずこの報告書の策定の経緯についてでありますけれども、平成13年に自賠法の大改正が行われた際の国会の附帯決議におきまして、改正法の施行後、5年以内に自動車事故の被害者の救済あるいは自動車事故の防止に関して検討を行うというふうにされていたことを受けまして、本懇談会を設置して検討を行い、18年6月に取りまとめを行ったというものであります。

国土交通省では、これまでこの報告書を踏まえて取り組みを進めてきたところであります。本年はこの報告書を取りまとめましてから7年になるということから、これまで実施

してきた施策につきまして、取組状況の検証を行うとともに、今後の取組の方向性について整理することとしたものでございます。

まず総論部分に該当いたします(1)の自動車事故対策事業の効率的で効果的な実施についてでありますけれども、自動車安全特別会計によりますこの事業につきまして、国土交通省ではこれまで毎年度、事業の効率的、効果的な実施に努めてきたということであり、

平成23年、それから、24年におきましては、運用益事業のあり方の見直しの検討の中で、個別事業の精査を行い、見直し結果につきましては、25年度の事業に反映をさせたというところでございます。

今後の取組といたしましては、この見直しの結果を踏まえまして、引き続き事業の精査を行うとともに、事業選定の説明責任を果たしていきたいというふうに考えております。

次に、(2)の独立行政法人自動車事故対策機構の業務の重点化についてであります。平成23年度までの第二期の中期目標・計画期間におきましては、i-NATSを活用した安全指導業務の効率化でありますとか、被害者援護業務につきましては、北海道、それから、福岡におきます委託病床の拡充といったものを中心に取り組んできたというところであります。

24年度以降は、第三期の中期目標・計画に基づきまして、被害者援護業務の重点化・深度化、具体的には訪問支援の充実、あるいは委託病床の拡充に努めてきたというところでございます。今後の取り組みといたしましては、引き続き、第三期の中期目標・計画に基づいて、その実施に努めていくということとしてございます。

続きまして、(3)の一般会計からの繰戻しについてでありますけれども、先ほどご説明いたしましたとおり、毎年度、予算要求におきまして繰戻しの要求を行い、協議を進めてきたというところでございますけれども、まだ繰戻しに至っていないというところでございます。早期に繰戻しを受けられるよう、引き続き財務省と協議を進めてまいりたいということでございます。

それから、(4)の自動車事故対策事業の実施のための賦課金制度導入についてでございます。平成13年の自賠法改正の際の附帯決議におきまして、特にこれを挙げて検討を行うということとされたものでございます。この件につきまして、18年6月の報告書では、このアンダーラインを引いてございますけれども、早期に繰戻しがなされれば、基金の運用益を自動車事故対策事業の財源に充てるという現在の仕組みに支障は生じないというこ

と。それから、新たな負担を求める場合には、自動車ユーザーの理解を得られにくいことを総合的に勘案しまして、賦課金制度については、その導入を検討する状況にはなく、基本的には現在の仕組みを維持することが適当であるというふうに報告書では位置づけられたところであります。

現在の状況でございますけれども、別冊の参考資料④というところに、「我が国の自動車損害賠償保障制度（平成25年度予算ベース）」という資料がございますので、それをご参照いただければと思います。

この資料の右のほうに、特別会計というところがございますが、現在の事業の財源でございます自動車安全特別会計の自動車事故対策勘定、この下のところでございますが、これは25年度予算ベースでございますけれども、その積立金は2,121億円ございます。また、今後、特別会計に繰り戻されるべき一般会計への繰入金、これは元本、利子相当額あわせまして、この上の黄色いところがございますが、5,509億円ございます。この両者をあわせまして、7,630億円が将来にわたっての自動車事故対策事業実施のための財源ということになります。

一方、支出のほうでございますけれども、この自動車事故対策事業の事業費、約130億円と、こういうふうになってございます。こういった状況を考慮いたしますと、賦課金導入につきまして、18年の報告書の考え方というものは、現在においても基本的には妥当するものというふうに考えております。

従いまして、今後の取り組みの方向性としては、現在、直ちに賦課金の導入を検討しなければならない状況にはないということでございますけれども、一般会計からの繰戻しの状況でありますとか、特別会計への収支の状況、積立金の状況等を踏まえ、中長期的には対応を検討することになるというふうに考えております。

続きまして、各論のほうに入りたいと思います。報告書に盛り込まれました個別具体的な被害者救済施策等についてのご報告でございます。

まず1の「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」というところでございます。項目としては、(1)として、療護センターの活用。それから、4ページでは、(2)として、療護センター機能の委託。それから、5ページには、(3)として、短期入院協力病院の拡充等と。それから、6ページ目に、(4)として介護料の支給対象品目等の見直しという項目が挙げられております。

いずれの項目につきましても、自動車事故対策機構を中心といたしまして、自動車事故

の被害者の方々のご意見をも踏まえながら取り組みを進めてきたというところでございます。今後の取り組みの方向といたしましては、引き続きまして、機構を中核として施策の実施に努めてまいりたいというふうに考えてございます。

それから、次に、7ページの2の「心のケアや情報提供を受けることが出来る環境の整備」というところの項目でございます。まず7ページには、(1)として、関係機関等との連携体制の構築。それから、8ページには、(2)としまして、自動車事故対策機構による相談対応や情報提供の充実。それから、9ページ目には、被害者団体の活動の支援といった項目が挙げられております。

これらの項目につきましても、国土交通省及び自動車事故対策機構におきまして取り組みを進めてきたところでございます。今後の方向性といたしましては、特に被害者団体との連携を深めながら、そのニーズをよく踏まえて施策を進めていきたいというふうに考えております。

それから、次に、10ページ以下でございますが、「損害賠償の保障の充実」という項目でございます。

まず(1)の高次脳機能障害認定システムの充実というところでありますけれども、平成23年の4月から、意識障害や画像所見がない場合であっても、審査の対象とするということを明確化するよう、高次脳機能障害認定システムの見直しを実施したところでございます。その結果、審査件数というものがこの数字で出しておりますけれども、23年度、24年度と、かなりの増加を示しているというところであります。

今後の方向性といたしましては、最新の医学の知見を取り入れることによりまして、被害者の救済が図られますように厚生労働省との連携を進めたいと考えております。また、労災あるいは健康保険といった、ほかの制度の動向にも適切に対応していきたいというふうに考えております。

それから、11ページであります。政府保障事業における運用の変更というところであります。平成19年4月にてん補基準を告示によって国民に示すということと、重過失減額制度の導入など、可能な限り自賠責保険に近い損害てん補が行われるように、運用の変更を行っております。また、先ほどもご説明いたしましたが、事務処理の迅速化に努めてきたところであります。

政府保障事業の運用を自賠責保険に近づけるための措置というのは、基本的にはもう全てできることはやったということでございますけれども、引き続き、関係制度等の動向を

踏まえまして対応してまいりたいと思っております。

また、処理期間につきましては、現行の水準を維持するようしっかりと取り組んでいきたいというふうに思っております。

次に、12ページ以降であります、「その他の被害者救済対策」というところであります。

まず(1)の診療報酬基準案の全国的な浸透につきましては、山梨県が唯一残っているということで、関係者におかれまして引き続き協議を進められているというふうに伺っております。

それから、(2)の自賠責保険の保険金限度額の検証につきましては、平成17年度及び19年度に死亡事案、それから、後遺障害の別表第一第1級、一番重い事案につきまして、平均支払い額の実態調査を行っております。これを見ますと、額に大きな変動はなかったということでございます。

23年度につきましても、調査を行ったところ、同様の状況を示しているということでございます。今後とも損害賠償の水準でありますとか、その他の賃金・物価水準等の状況を踏まえて対応してまいりたいというふうに思っております。

それから、13ページの(3)の自賠責保険の支払適正化措置等の充実につきましては、まず①のほうで、国土交通省におきまして、重要事案の事後的なチェックの審査システムの再構築を行っております。また、紛争処理機構におきましては、申請件数の増加に対応した体制の強化ということを実施してございます。14年度に申請件数が250件であったものが、24年度には970件ということで、相当な増加を示していったということでございます。

今後の対応でございますけれども、国土交通省では、まずその却下事案に関する重点的な審査を行うなど、審査方法の強化を進めたいと考えております。また、紛争処理機構では、申請の状況、内容の多様化あるいは件数といったものに応じて、対応できるような処理体制の構築を図るというふうに伺っております。

それから、(4)であります、介護を行うご家族等が亡くなった後のいわゆる「親亡き後」問題への対応など、重度の後遺障害者の生活支援に関する議論等につきましては、20年度に実態調査を行いまして、21年度には情報提供のためのウェブサイトを試行的に構築、運用したというところでございます。

このウェブサイト、しばらく止まっておったわけでございますが、25年度には国土交

通省におきまして、再構築を行い、情報提供を再開したいというふうに思っております。

それから、14ページ、(5)であります。保険会社等による対応というところでございます。18年の報告書では、保険会社等に対しまして支払いの一層の適正化に加えて、法改正の際の国会附帯決議に挙げられました、例えば運用益事業の見直し、保険料の適正、効率的な運用、経費の削減、合理化などの事項に対応するようということが盛り込まれております。

これにつきましては、この取組状況でございますように、保険会社等からは、まず後遺障害事案の丁寧な案内でありますとか、支払いの迅速化に向けた業務の見直し、それから、運用益事業の見直し、社費の効率化と、こういった取り組みを進めてこられたというふうにとっております。

また、今後の取組の方向性といたしましても、引き続きしっかりと取り組んでいくということをお願いしている次第でございます。

それから、15ページであります。「事故発生防止対策」であります。新たな安全対策の方向性を踏まえた見直し、重点化に努めるということでございますけれども、これまでの取り組みといたしましては、ASV（衝突被害軽減ブレーキ）の普及でありますとか、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計の普及といった観点から、こういった機器の導入に当たっての支援制度により取り組みを進めてまいりました。

今後の取組の方向性といたしましては、引き続きこういった設備につきまして、普及状況等を踏まえながら支援を実施するというのと、また、高速ツアーバス事故を踏まえまして、IT機器によります遠隔地における運行管理の取り組みの支援など、安全対策の充実・強化を図るということとしております。

それから、資料2の最後になります。「引き続き検討すべき課題」ということでございます。この18年6月の時点で、救急治療の支援と無保険車対策が挙げられております。まず救急治療の支援につきましては、これまで国、保険会社、共済組合におきまして、運用益事業として実施をしてきたところでございます。

今後の取り組みとしては、今般の運用益事業の見直しの結果を踏まえまして、効果等を検証しながら実施をしていくということにしております。

それから、無保険車対策につきましては、先ほどご説明いたしましたとおり、従来の施策を強化した無保険車対策に取り組んでいきたいということで今進めているところでございます。

以上が資料2のご説明でございます。

長くなりますが、続きまして、資料3につきましてもご説明をいたします。

資料3の1ページ目をお開きください。「自動車安全特別会計における運用益事業について」ということで、国の事業の全体図をご説明してございます。まず総額でございますけれども、25年度は127億2,000万円ということになっております。このうち独立行政法人自動車事故対策機構への財政支出が104.8億円ということでありまして、全体の82.4%を占めております。機構が運用益事業の中核を担っているということを示しているわけでございます。

その内訳といたしましては、運営費交付金が67.7億円と。これが53.2%。それから、施設整備費補助金が4億円。自動車事故対策費補助金、これは介護料の支給等に充てるものでございますが、これが33億円と、こういうふうになってございます。

それから、機構以外に対するものといたしましては、自動車事故対策費補助金として、まず被害者保護増進対策に関するものが11億2,000万円。自動車事故発生防止対策に関するものが11億1,700万円、ほぼ11億2,000万円でございますけれども、そういう構成となっているわけでございます。

25年度の事業のポイントといたしましては、まず被害者救済対策の充実ということでは2つございまして、1つ目が近畿地区及び関東西部地区における委託病床の本格運用の開始ということでございます。予算といたしましては、運営費交付金の内数ということを出てございますけれども、運営費交付金の額そのものは減っておりますので、業務全体の効率化の中で財源を生み出して、新たな業務を進めると、こういうことでございます。

それから、被害者救済対策の充実の2つ目として、在宅の重度後遺障害者のための短期入院（入所）受け入れ体制の充実というものがございます。これは25年度から新たな制度として、障害者支援施設を対象といたしまして、短期入所の受け入れのための施設整備等を支援するというものでございます。

具体的には、障害者支援施設が重度の後遺障害者の短期入所を受け入れるために必要となる施設。例えば痰の吸引器でありますとか、褥瘡予防のためのマットレス、あるいは特別な浴槽といったものの導入費などを補助することとしております。25年度予算におきましては1,650万円を計上いたしまして、予算額を拡充しているということでございます。

それから、自動車事故防止対策につきましては、高速ツアーバスの事故を受けまして、

安全対策の強化ということでございます。A S V（衝突被害軽減ブレーキ）やドライブレコーダーなどの導入支援の拡充でありますとか、先ほども少し申し上げました I Tを活用した運行管理などの先進的な取り組みに対する支援を実施することとしております。

なお、オムニバスタウン整備総合対策事業につきましては、24年度限りで廃止をいたしております。

なお、資料としては、個別事業の内容等を添付してございますが、時間の関係もございまして、説明は省略をさせていただきます。

以上、事務局からの資料の説明とさせていただきます。

**【落合座長】** どうもありがとうございました。それでは、齋藤委員のほうから意見書が提出されているということで。

**【仲村課長補佐】** 続きまして、一般社団法人日本自動車会議所の齋藤委員から意見書が提出されておりますので、皆様のお手元に配付してございます。委員からのご依頼もありましたので、お読みしたいと思います。

所用のため、本日の懇談会に出席ができませんので、自動車の総合団体である日本自動車会議所の保険委員会委員長として、自動車業界と自動車ユーザーの立場に立って、書面にて意見を申し述べさせていただきます。

1. 来年の4月に消費税の8%へのアップが予定されている。この状況で、本年4月から自賠責保険料が値上げとなり、大きな負担増となった自動車ユーザー・国民を納得させる環境づくりが必要と考える。

具体的には、以下の2点である。

繰り返しとなるが、執拗に以下の点を申し上げたい。

①当り方懇でも、毎回他の委員から同様の発言がなされているが、従前からの積み残しである「特会からの一般会計繰入金」の問題がまだ解決されていない。

積立金と保険収支が直接の関係にないとはいえ、自動車安全特別会計からの一般会計繰入が返済されないまま保険料が値上げされたが、自動車ユーザーとしては納得しがたいところがある。毎年少しずつでも返済していく具体的な計画を示してほしい。今まで計画が示されたことが一度もないのは遺憾である。

来年の4月に消費税が上がると、さらなる国民負担増となる。国交省と財務省の間で、返済のための予算措置をとっていただきたい。

自賠審でも同趣旨の発言をしたが、何のアクションも示されなかった。早期返還につい

ては他の委員も一致していると考えるので、返済のための予算措置を強く求める。

②自動車事故対策事業は、安定的に運営されるべきである。しかしながら、今後も国の財政難が続き、積立金を一般財源とみなす動きが復活する恐れがある。

まず一般会計繰入分を全額返済していただき、そこを出発点として自動車事故対策事業を安定的に運営するための抜本的な仕組みの改革について、検討していただきたい。

以上でございます。

【落合座長】 齋藤委員からそういう意見書が出されておりますので、それらを踏まえまして、ただいまの事務局の説明につきまして、ご質問、ご意見等がございましたら、どの点からでも結構ですからお願いをしたいと思います。いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【堀野委員】 神奈川大学の堀野です。まず最初に、第6番目の項目の無保険車対策ですが、資料一番右下に、「無保険車ゼロ！を目指す」と書いてあります。そして、資料の一番最後に、引き続き検討する課題として2つ挙げ、2つ目にこの無保険車のことが述べられていますが、できれば、次回の会合では、「引き続き検討する課題」として載せてほしくないと思います。言い換えますと、本気でゼロを実現していただきたいのです。「目指す」という表現は目標であって、やるという実行宣言ではないと思います。だから、「無保険車ゼロ！を実現する」と書く気持ちに事務局がなったださらないと、いつまでたってもこの問題は解消しない。

そこで、先ほどの説明ではなかったのですが、実態を教えてください。本来保険をとるべき対象車両の母数と、とってない車の実数がどれぐらいなのかということを知っておきたいのです。るる説明がありましたが、車庫に置いてある限りは問題ないが、道路を走ったら初めて無保険車と認定できる、つまり車両運行で初めて無保険車となる。そういう趣旨のご説明だったので、先ほどもおっしゃったが、ならば、ガソリンスタンドとうまく連携して、「ガソリン入れてくれ」と来たら、保険に入っているか、入っていないかをチェックして、もし入ってなかったら「入れてやらない」でいいんじゃないかと思います。

もし利用者が文句言ったら、「いや、当店は国土交通省の強い指導のもとにできないことになっております。ついては、こうですが」と言って、パッと申請書を書いてもらう。何かそういう具体的なアクションをとる。同じ様に、走っていると故障するでしょうから、修理屋さんにも車を持っていきますね。その段階でも把握は可能だと思います。だから、警察と連携して、街頭でいろいろ、無保険車をピックアップするなどの話がありましたが、

それは非常にまどろっこしい。もう少し効率よく確実に捕捉できる網を張られて、あまり広げないで、焦点絞っておやりになると、「目指す」ではなくて「実現する」という表現に切りかえることができるのではないかと思います。いかがでしょうか。

【落合座長】 それでは、事務局のほうから。

【後藤室長】 先生からご質問があった、まず第1点目の実態がどうなのかと、こういうことなんですけれども、なかなか、ご説明で申し上げましたとおり、保険に入っていないこと自体は違法ではなくて、運行して初めて違法になる。そこが難しいところございまして、データとしては、例えば登録車、検査を受けて登録を行っている車が22年度末で4,961万台ございます。そのうち車検が切れている車というのが318万台あって、これは6.4%に当たるわけなんですけれども、この318万台が全て無保険車として、車検と保険がリンクしていますので、無保険車として走っているかということ、必ずしもそうではなくて、廃車にしている車もありますし、あるいはどこかとって置いている車もあるし、あるいはもう捨てている車もあるかもしれませんし、そこは実態としてはよくわかりません。

私どもが恐らくこれぐらいの数字じゃないかと言って見ておられますのが、街頭で取り締まりをした件数でございまして、それによりますと、登録車、それから、軽自動車あわせて、1万3,970台をチェックして、そのうち47台が無保険だったということでございます。これは0.3%になります。

一方、軽二輪・原付につきましては、これは23年度の数字でございしますが、2,509台をチェックして、そのうち90台が保険に入らなかったと。これは3.6%になります。これはもうサンプルでございまして。

もう一つのデータとして、監視活動といいまして、駐輪場であるとか駅前広場で、これは軽二輪と原付でございまして、23年度、31万5,678台をチェックして、そのうち2万342台が保険のステッカーが張ってなかったりとかそういうものでございまして、これが6.4%ということになります。ですから、その辺が実態に近い数字なのかなというふうに思っております。

いずれにいたしましても、結局動いているところを把握しないとならないというところが難しいところございまして、そこで、特に今回、対策を強化して、ガソリンスタンドで見させていただいて、声をかけていただくとか、あるいは国交省に連絡をいただくということも実はお願いをしております。それから、二輪の販売店でも保険に入ってくださいよと

いうことを言っていたりということをしてございます。

先生おっしゃった、もうちょっと強化できないかと、こういうお話でございますけれども、確かにしっかりと取り組むと、こういう必要はあると思いますが、一方で、それぞれ仕事を、ビジネスをやっている面もありますので、どこまでお願いできるのかなということもございますし、あと、実効性がまさにどれぐらいやっていただけるのかなということと、あまりご負担をかけるのも難しいので、その辺はよく考えながら慎重に検討する必要があらうかと思っております。

【堀野委員】 ビジネスに負担をかけるという趣旨のポイントは理解できますが、いい意味でインセンティブとしてガソリンスタンドとか修理屋さんには保険代行ビジネスというか、少しは収益になるというインセンティブがあれば負担感は相殺できます。それから、もう一つ、法的整合性がよくわからないのですが、ガソリンスタンド及び修理工場が無保険車とわかっていながらガソリンを供給したり、修理して、街を走ることを黙認して、それはよろしいのですか？そこがよくわからない。その辺は違法車が道路を走ることを、そういうビジネスに係わっている方は、ある意味では加担してしまうことになるわけでしょう。それは法的に許されるんですか。法学の先生がいらっしゃるから教えてほしいです。

【堀野委員】 黙認、すなわち「知りません」というのは多分、常識的にはまずいんじゃないかと思いますが、そのまずさを国土交通省さんがある意味では黙認するという構造になってしまう。一番着実に把握できるのは、明らかに無保険車がガソリンを入れてほしいとか、修理してほしいというのは断ったらいいと思うんです。当然相手は困りますよね。引きかえにちゃんと入る。その代理をしてもらうことで、ガソリンスタンド及び修理工場が保険代理店としてビジネスになるような仕組みはできないのですか。むしろ密告より質はいいと思いますが。

【後藤室長】 現在でも例えばガソリンスタンドが整備工場を兼ねていまして、保険の代理店をやっているというケースもあります。

【堀野委員】 やってますね。

【後藤室長】 二輪の場合も同様だと思いますので、そういう点では恐らく、今でもいろいろ声かけていただいたりということではやってらっしゃると思います。もっと強化できないかというお話につきましては、よくまた我々としても考えてまいりたいと思っております。

【堀野委員】 はい。それで、その「目指す」という表現を「実現する」という表現に

切りかえるというのは、まあ、今回は一応いいとして、次回これはやめてほしいんですが、いかがですか。

【後藤室長】 できる限りしっかりと取り組んでまいりたいと。

【堀野委員】 「できる限り」という言い方はちょっと。

【後藤室長】 はい。しっかりと取り組んでまいりたいと思います。

【堀野委員】 満足できないんですけどね。ここでは約束できません？

【後藤室長】 しっかりと取り組んでまいりたいと思います。

【堀野委員】 はい。もう一ついいですか。

【落合座長】 どうぞ。

【堀野委員】 ドライブレコーダーのことを数回触れてくださいます、私は、ドライブレコーダーを1999年に運輸技術審議会ですべて最初に提案させてもらった経緯がありますが、現在かなり普及しています。固有名詞出していいかわかりませんが、マイカー用にも、私の隣に座っていらっしゃる日本自動車連盟さんのドラドラが、結構普及していると伺っております。せめて、青ナンバー、緑ナンバーのバス、トラック、タクシー、ハイヤーには義務づける方向で検討できませんか。もし全部義務づけていただければ、保有台数はざっと180万台ですね。それでも日本の自動車の保有台数7,500万台に対してまだ微々たる数量ですが、プロドライバーだから、先導役といいますか、モデル的な模範役になる可能性があります。白ナンバーの法人商用車、青に近い白ですね、約2,500万台ぐらいありますが、大きな影響を与えるでしょうし、まして、私のようなマイカーのドライバーにもすごくいい影響を及ぼすと思います。国土交通省さんが青ナンバーを対象に義務づけを決めてくだされば、一気に加速すると思いますが、その辺はいかがですか。なかなか義務づけは難しいということは、下野安全政策課長との日ごろの会話で、伺って認識していますが、今日、局長もいらっしゃる事なので、その辺ちょっと本音のところ、さわりを伺いたいと思います。

【武藤局長】 ありがとうございます。私も思うところは同じであります、一つは、大手のバス会社などではもう既に相当普及が今進んでいます。かつ、それによって、その事故の責任が明らかになるので、通常、ふだんであれば責任を問われかねないような事案についても、ドラレコがあることによって、明らかに相手方が悪いということがはっきりして、むしろ成功例というか、つけてよかったという事例が今相当出てきております。

そういうものを我々はよく広めて、各事業者さんに普及を図っていただきたいと思って

おりますが、一方で、運送事業者の中には、極めて体力のない中小事業者さんがいっぱいおられるので、現時点ではまだ義務化というところまではなかなか行けないというのが実情であります。我々も常にそういう話題は出しているんですけども、まさに補助制度とか支援がないと、なかなか我々は普及できませんという声も一方にあって、むしろ成功事例を今世の中に広めることで、普及を図りたいというのが実情でございます。ただ、おっしゃっていることはものすごくよくわかります。

【堀野委員】 はい。わかりました。

【落合座長】 それでは、堀野委員、よろしいでしょうか。

【堀野委員】 はい。ありがとうございました。

【落合座長】 ほかに。はい、どうぞ。

【相原委員】 先ほど室長のほうから丁寧にご説明いただきまして、ありがとうございました。フォローアップの観点で幾つかご報告を資料2でちょうだいしたわけですが、全般の印象で申し上げますと、平成18年の取りまとめの報告に対して、以降の前進感ということにおいては、全体的に進んでいる感があるのではないかというふうに全体としては受けとめるところであります。

ご報告もありましたように、運用益事業の精査など具体的なところにも着手しておりますので、個々の具体的なところで取り組みが進んでいると、こういう印象を申し上げたいというふうに思います。

武藤局長も冒頭おっしゃられたとおりで、自賠償制度そのものが大変社会のインフラということにもなっておるわけですので、個々の項目ももとよりなんですけど、こういうあり方懇そのものが大変意義があることだというふうにも思っております、引き続き意義ある懇談会として、継続的な実施をお願いし、今日的な課題を精力的に取り上げていくと、こういう前向きな場にできればというふうに思っております。

現実にも、やはり平成25年度の保険料改定も各位の前向きな取り組みもあって、確かに14%は上がりましたが、長期安定的に収支をどうバランスさせていくのかという観点も踏まえながら、大所高所から判断が至って、基準料率の見直しができたということも、ユーザーの立場からもしっかり受けとめておく必要があるんじゃないかと、このようにも思っております。

また、あわせて、これはちょっと別の観点になるんですが、これは資料2のところで、2ページ目の(4)賦課金のところについて少し触れられました。これは室長からもご説

明があったとおりで、ご報告の中身は、平成18年の報告書の妥当性をおっしゃったというふうに思っております。あわせて中長期の課題としても整理がされておりますので、その点については、テーブルには載っているという話で前向きに評価をいたしたいというふうに思っております。

ただ、一方で、少し中長期的な観点で見ると、このスキーム自身が継続性、持続可能性があるのかどうかということについては、引き続き目を見張らせておく必要があるのではないかとこのように思っております。現実にも参考資料④のところだけご報告があったと思うんですが、参考資料④のところでご報告があったとおりで、積立金の2,121億円と、いったままになっていますところもいろいろ足しあわせると、財源として、将来に向けて7,630億円あるんだということが先ほどご報告があったと思います。ただ、一方で、これ、ご案内のとおりですけれども、平成13年のときのスタートラインは8,700億円あったというふうに承知をするわけですし、平成13年から現在までのところに行きますと、1,000億円を超える額で、基金そのものについて財源が減少しておるということ踏まえ、根幹事業の被害者救済や事故防止を、それは絞るわけには当然いきませんので、長期にわたって、130億円ですからというご説明にはちょっとなりにくいんじゃないかというふうにも思っております。

したがって、足元のところ、もしくは、その長期のところとあわせてやっていく必要がある。翻って見れば、先ほどの会議所さんからも意見照会ございましたけど、全く賛同するところでありまして、計画的にスケジュールを置いてやっぱり戻してもらおうと、そういう戦略的な対応もそろそろ必要なんじゃないかというふうにも思っております、繰入金金の返済についてあわせてお願いをしたい。また、この場でも議論をどんどん深めていく必要があると、こういうことを申し上げておきたいと思っております。

以上です。

**【落合座長】** それでは、いろいろな貴重なご指摘があったと思いますので、それに対して事務局、お願いします。

**【後藤室長】** 繰戻しの問題につきましては、冒頭、資料の説明の中で申し上げましたけれども、私どもとしては、被害者救済をはじめとした自動車事故対策事業の安定的な財源として重要と考えてございますので、財務省との協議というのはしっかりと進めていきたいと思っております。

それから、長期的な制度の仕組みについての課題につきましては、この今回の整理の中

でもいたしましたけれども、一般会計からの繰戻しの状況でありますとか、特別会計の収支の状況、積立金の状況というものが今後どうなっていくかということもございますので、中長期的に対応を検討していくということで考えてまいりたいというふうに思っております。

【相原委員】 かなりこれは切迫感がある話じゃないかというふうにも思ってます、先に行ってから考えようというのでいいのかどうかというのは、よくよく受けとめておいていただければというふうには思っています。

【落合座長】 今、130億円の支出に対して現状は7,700億円ぐらいなので、当面のところは問題がないというご説明があったわけですが、その辺について、確かに当面はそうだとしても、長期的な視点を入れて130億円という支出で大丈夫か、あるいは交通事故対策というものをより充実するという視点からすると、130億をさらに上回る支出が必要となる可能性が出てきます。それらを考えますと、この事業というものが、長期的、永続的に、円滑に遂行できるための仕組みとして、果たして大丈夫かは、より切迫感を持つ対応が必要ではないか。これは、確かにおっしゃるとおりだと思いますが、その点につきましては。

【後藤室長】 そこはしっかりと、早期の繰戻しを求めて協議を進めていきたいと思っておりますので、ご理解よろしくお願ひ申し上げたいと思います。

【藤川委員】 それに関連して。

【落合座長】 では、藤川委員どうぞ。

【藤川委員】 日本医師会の藤川と申します。資料1の10ページに、繰戻額、繰入額で、平成8年度から平成15年度までは約500億から2,000億をコツコツ返しているという状況がある。一遍に返すとなると、6,000億、7,000億は大きい金額ですが5年間なら5で分割して返済いただかないといけない。医療機関でもリースをすると、5年間リースで、金利をつけながらコツコツ返していきます。一遍に返済するというのは大変だと思いますので、5年間延ばしたなら5で割ってきちっと返す段取りを国民に、特にユーザーに示すということは大事だと思います。

それから、まず8,000億、いわゆる本体の支払金ですね。保険支払金というのが自賠責保険、この10年、20年、変わってないんですね。実際、交通事故は減り、死亡事故も減り、さまざまな安全努力も、車も改善されて、我々医療機関としても、医療も進歩し、ドクターヘリも、ドクターカーも普及してですね。本来ならば、支払保険金がさらに順次

減るべきだと思っております。そろそろ8,000億に適正化の作業をしていく時期ではないかと思えます。その一つとして、物損扱いになりながら実際人身事故になっているのが約3割程度あるという情報がありますので、物損事故に隠れている人身事故、おそらく軽傷だと思えます。ほとんどが90%が軽傷ですね。もちろん隠れている部分は、物損扱いしていますから、そのときは症状がない人が二、三日して、ないしは四、五日して症状が出てきたという場合があるわけですね。

そういう場合に医療機関に行く場合もありますけれども、医業類似行為に流れる場合があるわけです。そのときに半年から1年治療期間が長引くと、慰謝料が大きくなるというのが一つ。医療機関に来ないと、いわゆる症状固定にできないんですね。物損事故の人身に流れて、自賠責保険から保険金を払っている患者数、それから、総額をできれば調査していただきたいというのが、いわゆる保険金の適正化、支払いの適正化の中の重要なポイントではないでしょうか。

それから、健康保険において、社会保障審議会医療保険部会でも、医療類似行為の療養費について適正化の議論が行われ、情報公開してやっています。ここは自賠責保険の問題ですので、適正に支払いがされているかということで、さまざまなデータベースが、料率算出機構や損保協会等もあると思えますので、可能な限り情報公開をして適正化を図る努力をするべきではないかと考えています。

それから、自賠責保険の新基準の全国的な普及についてですが、日本医師会として努力をしておりますが、先月、6月12日、山梨県医師会に私呼ばれまして、新基準の歴史的な説明をしてきまして、向こうにボールを投げております。山梨県医師会でもう一回議論をしていただいて、決断をしていただきたいと伝えております。

山梨県の実態として医療機関として個々の損保会社と新基準に基づいて支払いをしている案件は多数あるということです。実態としては動いているわけです。ただ、正式に医師会と損保協会との契約をしていないというだけにすぎないので、実態としては動いているというのを確認してまいりましたので、年内ないしは年度内には山梨県医師会のほうからお答えがいただけるかと考えております。1月の審議会に間に合えば、またそのときに日本医師会として報告をし、新たな提案をしたいと思っております。

以上です。

**【落合座長】** ありがとうございます。特に山梨の医師会との関係はかなり前進が見込まれるというご趣旨の発言もありましたので、これは非常に心強いです。さて、先ほど

の事故対策事業に関連して、堀野委員のほうから補足的な質問があるということですので、お願いしたいと思います。

【堀野委員】 齋藤委員の主張に整合した発言ですが、このいただいた資料1の10ページの下、小さい字ですが、左から、「平成9年度から平成12年度まで」というところから始まって、下に、大蔵大臣、藤井さんとか、運輸大臣、伊藤さんから始まって、ずっと右のほうに、最近では、野田財務大臣と馬淵国土交通大臣とあります。現時点では太田大臣と麻生大臣です。そのお2人に会ってもらう。会っていただいて、面談はほんの5分か10分でいいと思います。きちんと太田大臣から麻生大臣に確認を取る。値上げしたこともあって、一応今は円滑に業務は進んでいるが、結構切迫感があること、当懇談会のことも紹介していただいて、不安視する委員も多いことを認識させてもらう。その際にここでも出たいろいろな意見を順序良く整理していただいて、A4サイズ1枚程度の太田大臣発言用メモを用意し、ちゃんと麻生大臣に国民にわかるように、はい、わかりましたと言わせてほしいのです。そういうのはできないのですかね。そういうアクションをとらないと具体化しないんじゃないかと危惧します。ずっと先送り、先送りになってしまい、すぐもどかしい思いがします。

【落合座長】 じゃ、その具体的なアクションも含めていかがですか。

【後藤室長】 繰戻しにつきましては、予算編成のプロセスの中で決められてきますので、来年度要求、しっかりと取り組んでいきたいと思っております。どうぞよろしくお願い致します。

【堀野委員】 大臣同士の話はできるんですか。

【後藤室長】 そういったものを含めて、どうやればいいのかということをよく考えてまいりたいと思います。

【堀野委員】 はい。ありがとうございます。

【相原委員】 繰り返しになって本当に申しわけないんですが、1点だけいいですか。

【落合座長】 はい、どうぞ。

【相原委員】 同じ10ページで、具体的な金額、先ほど来スケジュール感をと申し上げているところは、具体的な金額を明示しない、いわゆる要求事項として繰戻しを要求しているんだということで、ほんとうの説得感、切迫感が伝わるかということも含めて、ほんとうの予算折衝のときにやっていただかないと、先ほど来から出ているスケジュール感を持って、国民に照らすということにつながらないんじゃないかということを上げて

いるということなんですね。

【後藤室長】 今日、さまざまご意見いただいておりますので、しっかりと受けとめて、しっかりと取り組んでまいりたいと思います。どうぞよろしくお願いをいたします。

【相原委員】 はい。ありがとうございます。

【落合座長】 ほかに。では福井委員、どうぞ。

【福井委員】 長年出席しておりますのに、基本的なことがわかっていないので、幾つか質問をさせていただきたいんですが、先ほどから話題になっております無保険車のことですが、自賠責は基本的に入らなくちゃいけないものなんですよ。それを何で入らないまま行っているのかというのは、やっぱり素朴な疑問ですね。これは運転免許証を持っている人が一人一人払うのか。それとも自動車、そういう動くものを持っている自動車所有者が払うのか。どっちなのでしょう。

【後藤室長】 お答えいたします。車についておまして、自動車の場合はまず保険に入っていて、その上で、検査、登録をして、車が運転できるようになると、こういうことでございます。

【福井委員】 じゃ、最初買うときは必ず入る。だけど、それが切れたか何かのときに保険料を払わなくなる。そういうことですか。

【後藤室長】 検査がある自動車についてあり得るのは、車検期間が切れまして。保険もそれにリンクしてほぼ同じ期間になっているんですけども、そのまま車検を受けずに無車検のままで乗ると、保険も当然入らないと、入っていないと、こういう状況があります。

一方、原付でありますとか軽二輪については車検制度がありませんので、とにかく運転される方に入っていたかなければいけないんですけども、そこはそういう意味で言うと、もし入らないということになると、入らないままで運転するケースが出てしまうと、こういうことになります。

【福井委員】 この情報化社会で、コンピューターなんかも発達しているのに、自動車を販売した後にその車検が切れたまま、車検を受けずに走る。しかし、それが捕捉できない、というのはどういうことなのでしょう。誰がデータを持っていて、誰が照合しているのでしょうか。その所管の役所が決まっていないとか何かそういうことなのでしょう。そのシステムがないということなんですか。

【後藤室長】 お答えいたしますと、自動車の検査登録は国土交通省のほうでやってお

ります。ですから、国土交通省にその検査登録された車というデータはあります。当然車検が切れているという情報も私どもわかりますけれども、何回も繰り返しになりますが、車検が切れている車、あるいは保険が切れている車を持っていること自体は違法ではなくて、それを運行して初めて違法になるものですから、その運行しているときに把握をしないといけないと、こういう状況になっております。そこがなかなか難しいということでもあります。

【福井委員】　　そういう判決か何かが前に出たということなんですかね。不思議ですよ。非常に。

【福田委員】　　いや、不思議じゃないですよ。

【福井委員】　　じゃ、現行犯のところをどうにか捕捉しないといけないと、ややこしいことになるわけなんですね。いや、でも、自動車は走る凶器ですし、車検を受けずに走ること自体をもっと重罰に、万が一見つかったら大変だというように、何かこう、罰金とか何かしないといけないですよ。

【後藤室長】　　車検を受けずに車を運行することももちろん違法でございます。車検を受けない車を持っていることそのものは別に違法ではないと、こういうことでありまして、動かしているところを捕捉しないといけないと、こういうことでございます。

【落合座長】　　福井委員さんのほうはよろしいですか。

【赤塚委員】　　今の関連です。

【落合座長】　　今の関連ですね。どうぞ。

【赤塚委員】　　私も大変不思議に思うところなんですけれども、自賠責保険に入っていない方が運行して、事故に遭われた。そのときに被害者に保障する。こういう保障事業があるわけなんですけれども、自賠責の中でのお金を使っているんですね。ちょっと使い方がおかしいのではないかと、自賠責保険を払っている人、それから、払っていない人がいる中で、そういうお金の使い方をするとということがいかなものかなと思います。不思議に思うという意見です。

【後藤室長】　　今のところをご説明いたしますと、資料1の3ページ、2というところに「自動車損害賠償保障事業賦課金の改定について」というものがございますけれども、この賦課金が政府保障事業の財源となっておりまして、無保険の場合の、無保険車の事故による被害者の方の保障金というのはこれを財源としております。これは自賠責の保険料とあわせて自動車ユーザーからいただくということでございます。

そういう意味からいうと、先生おっしゃったように、保険料を払っている方のご負担でもって、払ってない人の、ある部分起こした事故の賠償をしていると、こういうことになります。

**【赤塚委員】** 賠償するのがいけないと言っているのではなく、同じように賠償を受けられるようにしなくてはいけないけれども、そのお金を使用するというのはいかななものかなど。そういうことです。

**【落合座長】** だから、そのこの財源をどうするかという問題があって、そうすると、賦課金という形で、まあ、善良な保険契約者の負担に帰すという形にするか、あるいは税金を投入するかという、両方の選択肢があり得るのですが、現行法では、保険ユーザーの基本的な負担に、賦課金という形で負担してもらおうと、そういうやり方というので、確かにご指摘のとおり、違和感はある部分があるかといえば、確かにあるような気がします。制度の設計上、どういう制度にしたらいいのだろうか。

**【後藤室長】** 若干補足いたしますと、無保険の事故の場合は、加害者がわかりますので、政府のほうで、政府保障事業ということでお支払いを被害者に対してした後に、加害者に対して求償を行っております。これによって、事故を起こした方には責任といいますか、民事的な責任は国がかわって追及するという、こういう形をとってございます。それで全体として制度になっていると、こういうことでございます。

**【藤川委員】** いいですか。

**【落合座長】** 今のポイントですか。藤川委員、どうぞ。

**【藤川委員】** その賦課金の支払いは約50億円だったのが、今は約25、6億円に減ってきています。やっぱり軽傷が増えてきているのがひとつあると思いますが、ただやはりそれを税金でいくのか、このユーザーの自賠償の中の賦課金としていくのかというのはあるんですけども、やはり言われたように、犯人が見つかれば当然求償させる、請求するわけですね。請求して穴埋めをするということですので、全体の8,000億とか1兆円の額からすれば、約25億円をユーザーでもって、仮払いするわけですね。そして、取り立てるということはされていると思いますのでどちらで支払っても、被害がユーザーには来てないのかなとは思いますが、もう一つ、無保険車を取り締まるのに、先ほどの堀野先生言われましたが、やはりガソリンスタンドでステッカーを見ないとわからないですね。

ステッカーで、その人が無保険かどうか、車検を受けているかどうかというのは、そこでしかわからない。やはりそこで、いわゆる誘導して入ってもらうというのは、性善説で

いくと、任意で入ってもらうのでいいんですけども、あくまでも、強制保険ですので、その時点できちっと入るという確約をとるなり、サインをさせるなりして、ガソリンを入れる。きちっと確約をとって、ガソリンを入れてやるということぐらいしないと、結局野放しになってしまう。どうして車検に入らないか。一つは経済的にお金がなくて入らないのがありますけど、もう一つはやっぱり携帯電話と一緒にだと思えますけれども、犯罪に使われる可能性があるんですね。そういうのを国土交通省や警察庁としては治安維持のためにも頑張っていたきたいと思えます。

以上です。

【落合座長】 福田委員、それについていかがですか。

【福田委員】 ガソリンスタンドの方に通報義務を課するのが法的に可能かどうかというのは非常に難しい問題だなと思えますね。それから、セルフサービスでガソリンを入れるときには対応できなくなりますし、これは各自の運転手さんの自覚に訴えるのと、無保険で運転した場合にかなりの厳罰を与えるというような法制度の改革をしていかないことにはできないのではないかと思います。あそこに行ったら通報されるぞと思われるお客さんが来なくなったりして、その辺が非常にやっぱりビジネス、商売の側としても難しいと思えます。

【落合座長】 なかなか、突き詰めるといろいろな論点が出てきそうな難問だなということですので、このあり方懇でもさらにこの点検討していきたいと思えます。

ほかの点で。矢代委員、どうぞ。

【矢代委員】 日本自動車連盟、JAFの矢代でございますが、ご回答は結構ですが、2点だけご意見申し上げたいと思えます。

先ほど来出ております齋藤委員の繰戻しのご意見について、私も他の委員と同様、強く支持いたします。どうぞ、担当者の方、ご苦労ですが、ご尽力を賜りたいと思えます。

それから、2点目ですが、これは総論的なことになるんですけども、自動車事故対策事業の目配りの問題です。ご案内のように、あり方懇の報告書でも対策事業は2つ。1つが被害者救済と、それからもう1つが事故防止対策ということで、これは両輪ということになっておりますけれども、実際に今日のフォローアップ、資料など見ましてもわかりますとおり、被害者対策のボリュームは非常に多いわけですね。それで、もう少し事故防止にも関心を向けていく必要があるのではないかというふうに思います。

と申しますのは、この事業の性格や効果を考えますと、被害者救済事業、これは保険で

カバーできない領域を保護する形になりますけれども、これは事故防止対策は、一つは事故に遭う可能性が少なくなるという実例もありますが、もう一つ、事故が少なくなれば、保険料が低減するはずだというこの実利があるわけでございまして、これは全保険加入者の全体の利益になるわけでありませう。

従って、物事の順番からしますと、剰余金や運用益が出たときには、本来、保険の加入者に還元すべきであろうと。これを留保するのであれば、できるだけ全体の利益になるように使うべきではなからうかと。こう考えますと、この事故防止対策ということについても焦点をもう少し当てていいのではないかと、これは感じるわけだ。もっとも目の前で被害者の方々は苦しんでおられますので、これは被害者救済に傾斜するのはもっともなことだありますが、私が申し上げますのは、この制度の運用のバランスということから見て、この防止対策にも同時に焦点を当てていくことが必要かなと、こう思ひまして、あえて申し上げます。

以上でございます。

**【落合座長】** ありがとうございます。

ほかのポイントで。じゃ、藤村委員、どうぞ。

**【藤村委員】** いみじくも今、矢代委員がおっしゃった事故防止についてです。この事故防止対策というのは、従来ももちろん行われているわけだですが、事故ということを考えますと、そこに関連してくる要因は、車、道路、街、人と、こういうものが考えられるわけだですが、従来は、そのうち主に車と道路について目が向けられていたのではないかと思われます。もちろん人についてもいろいろ行われているわけだですが、そこで行われているものは、今日までの対応を見てみましても、交通マナーを守りましよう、ルールを守りましよう、安全運転教育を施しますと、こういったことが中心になっているようだ。しかし、もう少し事故防止ということの裾野を広げる意味で、それから、先ほどから話題になっています無保険車を減少させる、ゼロを目指すということとも関連しまして、やはり事故に対する人の思いといたしましようか、あれこれ考える前に人間として当然のこととして対応する、そのような姿勢だすね、そういうものを少し長い時間かけて醸成していくことが必要ではないかと思ひました。

そこで、こういうことは考えられないだらうかということだ。現在、事故防止対策において、人に対する関係で使われている予算を、広い意味で交通事故をめぐる法教育という観点から、そういうところに予算を割いていくことができないだらうかということだ。

これは、単に、ルールを守りましょうとかマナーを守りましょうという、そういうレベルの話ではなくて、一旦事故が起きると、こういうことになります、大変なことになるんです、事故を起こさないためにはこういうことが考えられます、法的にはこのようになりますということを、小学生、中学生、高校生の各年齢レベルに相応した教育を広く行っていくということが考えられていいんじゃないかと思うんですね。弁護士会のほうでも、特に交通事故に限っているわけではありませんけれども、広く法教育ということに最近力を入れて行われているようでして、一定の成果も上げているというように聞いております。こうした教育というものは長い時間を要するものではありませんが、目先の成果をとらえて一喜一憂するのではなく、人々に根付く確実なものを得るような努力が求められてよいように思います。そういうところに有効なお金を使っていくということが考えられてよいのではないのでしょうか。そして、こういうことは、国土交通省の得意な分野ではないということであれば、まずは、法教育という構想の下で大きな枠組みをつくっていただきまして、その道の専門家はほかにもいるわけでしょうから、そういう方々の協力も得てやっていくのはどうだろうかというふうに考えた次第です。

以上です。

**【落合座長】** 何か事務局のほうでコメントはありますか。そういう教育、事故防止、あるいは事故の深刻さ、あるいはその対応はどうなっているか。教育を少し充実させていく、そういう意味での事故防止というものも考えられるというポイントがあったと思いますが。

**【後藤室長】** ご意見はしっかりと受けとめて考えていきたいと思っております。一方で、運用益事業の中で、保険会社あるいは共済組合さんのほうでもそういった事故防止の観点で考えておる部分もありますので、そういったものもよくお聞きしながら考えてまいりたいと思います。

**【落合座長】** では、桑山委員、どうぞ。

**【桑山委員】** 全国遷延性意識障害者・家族の会の桑山といいます。まず被害者対策のことを日ごろからお世話になっていまして、どうもありがとうございます。私のほうからは、今現在、障害の重い被害者はどうしているのかという話をさせてもらって、あと、それに関連して幾つか要望させてもらいたいと思います。

今、救命救急医療の発達で、あるいはその後の在宅医療の発達で、わりと命は長らえることができるようになりました。これは本当に喜ばしいことです。大部分の方々は在宅で

生活されておられる場合が多いんですが、たいへん困っているのは、介護する人がいない。具体的に言うと、長時間介護の必要な、いわゆる社会福祉の介護サービスの分野でいうと、重度訪問介護という仕組みになるんですが、その重度訪問介護に従事されるヘルパーさんというのがすごく少なく、それと同時にショートステイ、いわゆる短期入所の制度が、困難な状態です。例えばご家族が何らかの事情で、例えば入院をせねばならない。そのときに当然障害を持っている人はどこかに預けんとあかんということになるんですが、そのときに夜間の介護と、長時間の介護を支える仕組みが弱い。何とか命は長らえることができただけけれども、なかなか在宅というのがやっぱりまだまだ非常にしんどいです。

それと同時に、介護者あるいは障害者そのものも高齢化してきてまして、私の家は介護を始めて18年になるんですが、中にはもう30年を超えて介護されておられるような方もおられて、そうすると、介護されている、主にご両親になるんですが、そのご両親そのものもすごい高齢化になって、そのときにもうどうしても介護できなくなった場合に、当然入所ということになるんですが、その入所施設そのものがやっぱり少ないというのがあります。

これは委員の中にもご高齢のご両親を介護されておられる方が、何名がおられると思うんですが、いわゆる介護保険対応の特別養護老人ホームも今恐らく3年待ちぐらいになっていると思います。それと同じような感じで、障害者支援施設についてもかなり待たないと、やっぱり今入れない状況で、ともかく被害者支援のほうもやっぱりまだまだ、本来は社会福祉政策、あるいは厚労省の施策ではあるんでしょうけども、ただ、やっぱり我々の場合にはこの交通事故が原因でもって、この障害になったということがありまして、そのあたりは今後もっと充実をしてほしいなと本当に思っています。

私は大阪に住んでいるんですが、NASVAの委託病床の泉大津市立病院で委託病床が始まったんですが、NASVAの病床というと、一般的には明るくて広いという感じなんですが、ここの泉大津市立病院は残念ながら狭いんですね。だから、このあたり、もうちょっと工事費みたいなものを入れてもらったらいいなと個人的には思っています。だから、まだまだ被害者支援で足りない部分というのはたくさんたくさんあると思います。まだ全国で7カ所しかないので、やっぱり私は、病床数が少なくてもいいから、各都道府県に全て設けてほしいなと個人的には思っています。

それに関連しまして、先ほど関東南西部のほうでなかなか病院が見つからないんだということであったんですが、こんなことを言うと失礼な話なんですけど、例えば農協共済さん

のほうの病院が神奈川県の方に2つあって、もし可能だったら農協共済さんのほうで引き受けていただけたら本当にうれしいなと思ったりします。ただ、先ほどおっしゃったように、病床がない、あるいは看護師さんがいないということが恐らく実態なんだろうなと思うんですが、またそのあたり可能でしたらお願いしたいなと思っています。

先ほどから出てきている繰戻しの話なんですけど、確かに6,000億円ほど貸し込んでるので、仮に1%弱で運用したと考えると、毎年50億円ほど出てくるんですね。毎年50億円出てきたら、本当に各都道府県に病床数は少ないかもしれませんが、病床ができるはずなんです。今のところは返ってくるはずだという前提のもとで利子の分も積み立てられてはいるんですが、もしこれが本当に以前の仕分けのときみたいに返ってこないかもしれないとかいうことになってしまうと、非常に困ったことになると思います。だから、ほかの団体の方々と一緒にまたお金を返してほしいというような活動もしないとならんかと、そんなことを思っています。

運用益の話なんですけど、昨年と比べて、救急医療にかかっているパーセントだとか、事故相談にかかっているパーセントとかは減ってきていて、わりと被害者支援のほうにやっぱり傾いてきているなというのを実感しています。これは本当にありがとうございます。

その中で幾つかちょっとお聞きしたいんですが、損保協会のほうでしたら、8億ちょっとほどとか、9億近いお金が紛争処理センターのほうで使われているんですが、もうちょっと中身を教えていただけたらなと思っています。あと、JA厚生連さんのほうの病院への救急医療の分ですが、これは両方とも昨年と比べても減っているので、かなり努力されているんだと思うんですが、このあたりもうちょっと何か説明があればなと思います。

被害者支援の総本山というのはやっぱりNASVAでして、国のお金の大部分はNASVAに入っているんで、だから、このあたりなんかも、NASVAのほうもいろいろ努力されながらも恐らく独法改革なんかで困っているような面があるのかなと思うんですが、そのあたりで我々のほうでもできるようなことがあればと思います。そのあたり何かありましたら意見をお願いしたいなと思っています。

**【落合座長】**      ありがとうございました。

それでは、事務局のほうからご質問あった点も含めて、何かございましたらお願いします。

【後藤室長】 いろいろご意見いただきましてありがとうございます。いただいたご意見を踏まえて、来年度に向けてまたいろいろ考えてまいりたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【落合座長】 それから、損保、それから、共済連、それぞれにつきましてもご質問があったかと思しますので、いかがでしょうか。損保のほうの今ご質問あった点については。

【日本損害保険協会】 すみません。後ろからになって恐縮なんですけど、前回、前々回と実はこのテーブルに座らせていただいたので、本日ちょっと運用益だけの中身じゃないもので後ろに座らせていただいていますけれども、損保協会でございます。

交通紛争処理センター、8億程度というお話でございますけれども、基本的に人身にかかる相談事業ということで、その相談事業に当たる弁護士報酬あるいは組織運営ということも含めて、この費用から出させていただいているということでございますので、この交通事故紛争処理センターの運営管理費における一定の割合ということで、こちらは人身だけではなくて、物損の相談も来るわけなんですけれども、こういったものを控除して、人身に対する割合部分ということで案分させていただいてということで、ご請求頂戴して、こちらに支援していると、こういった中身でございます。

【落合座長】 それでは、J A共済連の質問に関連してはいかがでしょう。

【石川委員】 答えられる範囲で答えさせていただきたいと思えます。厚生連に対する救急医療機器の購入費の補助という、こういうものを24年、25年にわたりまして、若干額を減らしております。これについては、更新の需要というのが一段落してまいりましたことと、自賠審での意見等を考慮させていただきまして、減額をさせていただくという、こういう内訳でございます。

それと、全国には厚生連の病院がありますが、医師不足、看護師不足の中で全国的にはかなり困っており、入れたくてもなかなか入れられないというのが、実情だということもでございます。ご意見いただいたことも全国厚生連の理事長等には私からおつなぎをいたしておきます。

以上でございます。

【落合座長】 桑山委員、いかがですか。

【桑山委員】 多分どこの病院さんも本当に今おっしゃられたように、特に看護師さんが不足しているんだろうなと思えます。だから、こうなると、我々というか、国交省サイドの問題じゃなくて、いわゆる厚生労働省のほうのサイドの問題になってしまうだろう

などは思うんですが、そのあたり、痰の吸引などもわりと介護職ができるようになってきていますので、また、そのあたり病院さんの中でも介護職を導入してもらっているとか、さまざまな方で何とか障害の重いような、我々家族のような者を入院させていただけるようなそういった委託病床に手を挙げていただけたらなと思います。

あともう一つ、NASVAさんのほうで、独法であるから何かこう、圧力がかかっているとか何かそんなことはあるんですか。

【徳永オブザーバー】 経費節減はNASVAだけでなく、全独法に圧力がかかっているんじゃないかと思います。そういう意味では、経費節減の圧力は結構感じております。ただ、そういう経費節減をやりながらも、サービスのほうは低下させたくないということで、NASVAの中でいろいろやりくりしながら頑張っているところをごさいますて、そういう意味で、被害者団体の皆さんとも意見交換させていただきながら、経費を節減しつつ、サービス内容をどう充実するかという観点でいろいろご議論させていただきたいと思っております。

【落合座長】 それでは、どうぞ。東川委員。

【東川委員】 桑山さんと同じことを言いたいわけなんですね。先ほどから被害者対策、それから、事故防止も大事だと。私も本当にその点を考えます。私たち被害者対策を要求していると運動して、なかなか事故の予防ということの運動は今までできてなかったなという反省もしています。ここでやっと去年あたりから高次脳機能障害の分野でも文部科学省とおつき合いが始まりまして、去年の全国大会にも文部科学省を呼びましたし、今年の全国大会も大分でしたしますが、文部科学省でいたします。国立特殊教育総合研究所ともやっとながりができました。そういうことを考えて、先ほどから事故防止の活動にも入りたいと思っているんです。

きっかけは柔道事故の問題から入ったんですけれど、教育現場で柔道が必修化されることによって、高次脳機能障害という後遺症を持つ者、あるいは死亡事故もたくさん起こったことから、文科省とおつき合いが始まったんですけれども。もっと総合的に事故を防止する対策についても学校でやるべきだと考えておまして、そして、私どもの会に、私もすぐ近くに住んでおりながら今までなかなかそういうことに気がつかなかったんですけど、救命救急病院がございます。そこの方々とタッグを組みまして、その会がうちの会にご入会していただきましたので、家族会ではないですけども。あえて事故を予防する、高校生などに啓発の活動をやってくださっているものですから、タッグを組みまして、こ

れからキャンペーンをやっっていこうと思っております。

ここにおいで日本医師会さんもいらっしゃいますから、そういう活動にもこれからご協力、連携をさせていただけたらと思っております。

以上です。

【落合座長】 藤川委員、どうぞ。

【藤川委員】 今のご意見もしっかり受けとめまして、文科省とも教育の面で、この交通事故に関しての予防ということで頑張りたい、協力したいと思います。もう1つ、超急性期の医療の体制について、日本は、ドクターヘリも使って完備してきたんですね。

ただ、問題はそれでも治らない重傷の、いわゆる頭部外傷で、脳挫傷で意識不明になったりとかいう、人工呼吸器やったり、意識不明の植物人間状態の人たちを大きな急性期病院がどうしても、5%程度抱えねばならないのですね。しかし、そのDPC病院の施設基準がいろいろありまして、平均在院日数2週間で退院させなければならないわけです。DPCの大病院5万床を厚生労働省として目標にしたのが、45万床もできてしまったことで、超急性期の医療は体制がもう飽和状態になっています。

しかし、今度は亜急性期と慢性期の病床が不足しています。2年、3年、ないしは5年、10年看護しなくてはいけないような医療を必要とする重度の被害者の人たちを見る医療施設がないというのが現実なのですね。だから、やはり厚労省としてもあまりにも急性期のほうにシフトし過ぎたということで、見直そうという動きになっています。日本医師会としてもバランスよく急性期から慢性期まで病床数を確保する必要があります。在宅といっても、マンパワーは現実にはないわけですから、できません。厚労省としっかり議論をして、慢性期も十分マンパワーが足るような医療環境をつくっていきたいと思います。

【落合座長】 よろしくお願ひしたいと思ひます。

ほかに。

【福田委員】 私は、先ほど藤川先生がおっしゃった支払いの適正化について、もっと真剣に取り組む必要があるなと思っております。自賠審でも、以前のことで、医療類似行為について非常に問題ではないかという指摘があつて、調査を行ってくださったと思うのですが、その具体的な結果が全然見えてきていないというのがまだ残念です。

それともう一点、医療類似行為のほかには、詐欺的な請求が隠れて存在していて、かなり暗数としてはあるのではないかと懸念するところがあります。と申しますのは、アメリカの各州の保険庁が開いている自動車保険のサイトなどを見ていると、フォールスクレーム、

詐欺的請求が問題視されており、アメリカの場合は保険庁の役人が逮捕権を持っていて、保険詐欺の容疑者を逮捕したりします。そういうのがホームページにどんどん出てきたりしておりまして、事故を仮想したり、あるいはわざと追突事故を起こさせて被害者を装い、この保険金を多額に請求するというような手口がかなり横行して、それがまたびしびしと摘発されているのが出ています。日本は全くそういうことがないとは思えないので、ぜひ支払の適正化に向けて、不正請求や詐欺的請求、そして医療費や医療類似行為等についての総合的な検討をどこかでしていただければと思います。

以上です。

【落合座長】 それでは、堀野委員、どうぞ。

【堀野委員】 あと2つですが、1つは、このいただいた資料1の8番の「独立行政法人改革及び特別会計改革」という見出し、最初の箱の中に、2行目に「当面凍結」と表現されている中身です。ブルーの見出しの丸が2つありますが、事故対策機構の2つ目に「自動車アセスメント業務は云々」とありますね。この理解として、移管することになっていたのですが、凍結ということは、例の民主党政権で行われた事業仕分け対象に自動車アセスメント事業が取り上げられた。私はあのとき、この会合で機会あるごとに、政治家が非常に不適切な判断をしたと批判的に申して、もとに戻そうじゃないかということを縷々主張させていただいたのですが、これを読む限り、もとに戻るといふことでよろしいのですね。

【後藤室長】 お答えいたします。25年1月の閣議決定におきましては、24年1月の閣議決定については凍結するというございます。一方、自動車事故対策機構のアセスメント業務を交通安全環境研究所に移管するという、そういう閣議決定が22年にございまして、その取り扱いというのは必ずしも明確になっていないというのが実態でございます。いずれにいたしましても、この独立行政法人改革というのはこれからまた検討が行われますので、その中で整理されるものだろうと、検討されるものだろうというふうにも考えております。

【堀野委員】 ということは、今まで継続的にJARIの施設を使って公開されてきたアセスメント事業、非常に評判がいいのですが、まさに技術水準も高いのでね。あの事業は今後どうなるのですか？

【後藤室長】 そのあたりも含めまして、これから個別の独立行政法人のあり方というのはまた検討されますので、その中で検討されるのではないかと考えております。

【堀野委員】 ここに書かれた「基本方針は『当面凍結』という表現から、やっぱり不自然というか、不適切なものはもとに戻しても構わないわけで、そういう動きをこういう表現されたかと理解したんですが、そうではない。あるいはバージョンアップして、少し形を変えろということですか。その辺はまだ見通しは立たないということですか。では、我々はまだ待ちの状態が続くということですね。わかりました。言いたいことは、機会があれば、やっぱり何も、何でもかんでも変えることがいいわけじゃなくて、いいものは継続していいわけですから、私も改革が好きなタイプ人間ですが、少なくとも自動車アセスメントはよかったと思っていますので、よろしくお願いします。

2つ目は、知識がないのですが、ちょっと気になるのでお尋ねします。資料2の13ページ目の「その他の被害者救済対策」の3つ目に、「自賠責保険金の支払」、今、福田先生もおっしゃったことなのですが、適正化措置等の充実という中の、これまでの取組状況で、色がついた表がありますよね。平成14年度、申請件数250件が10年後には970件、委員会回数も、処理委員数も増えたのですが、どんな案件が増えたのか、その背景は何か、それは合理的なことだったのかどうか、ちょっと教えてほしいのです。

【落合座長】 それでは、その点につきましては、谷さんのほうから、機構のほうから。

【谷オブザーバー】 紛争処理機構の谷でございます。よろしくお願いいたします。

設立当時は知名度が低かったということもございまして、件数が250件、これでも多かったのかなと思います。だんだん知名度が出てきたのと、それと、こちらのほうも真剣に取り組んで、被害者の方の信頼も得てきたということで増えてきているのかなと思います。申請内容は、後遺障害がほとんどで、そのうち軽度神経症状が大体8割、9割ぐらいでございます。よろしいですか。

【落合座長】 どのような状況かということで。

【堀野委員】 要するに、存在が知られたから申請が増えた。

【谷オブザーバー】 それも大分大きな要素だと思います。

【堀野委員】 はい。わかりました。大丈夫です。

【落合座長】 堀野委員、よろしいですか。

【堀野委員】 はい。どうもありがとうございました。

【落合座長】 どうぞ、赤塚委員。

【赤塚委員】 いつも時間が少なくなってからの発言ですみません。被害者救済対策について一言だけ。これは要望です。今回、前回の懇談会の報告書のフォローアップという

ことなので、私もこれを全部読み直してまいりました。今後の被害者救済対策、ここが私の障害福祉という専門領域になりますので、そこを重点的に読みました。被害者救済対策等の見直しの視点というところで、この時点では、1番目としては、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、それから、費用負担の軽減。それから、2番目としては、被害者や家族の心のケアや情報提供、そういう環境整備。報告書の19ページです。そして、3つ目が現行のシステムを維持しながら被害者に対する損害賠償の保障を充実すると。こういう視点だったんですね。

これについては、先ほど資料2を通してご説明いただいたところで、一つ一つ丁寧に対応してくださっていると思います。けれど、平成18年から現在までの間に、この今の3つの見直しの視点がさらに進んでいます。それは資料1の6ページを見ていただくとはっきりすると思いますけれども、非常に具体的な生活支援の視点というものが入ったということです。それもご家族だけでなく、ご本人に対する生活の支援という視点です。この懇談会のごく初期のころに、私は、被害者として家族が大変大きく取り上げられていましたけれども、一番の被害者は人生がそこでストップしてしまったご本人なんだということを発言いたしました。覚えていてくださる方もいらっしゃると思います。

ようやくそういう方向に進んできました。取りまとめの①から⑤がありますけれども。これはまさに今の生活支援上の課題です。制度が不十分ですから、本当に一つ一つ地道に取り組んで道をつくっていく仕事をしなければなりません、実施する主な取り組みとして、見ていただきますと、「国土交通省は」という主語と、「NASVAは」という主語があります。私はこの意見交換会に参加していますが、国土交通省もNASVAもこれをどのようにするかという、本当にこれからつくっていくところを真剣に取り組んでくださっているということがとてもうれしいです。制度が不十分ですから、ないところに必要なものをつくらなくちゃいけないんですね。ですから、道は遠いような気もいたしますけれども、しっかりとした視点を皆が持てば、少しでも早く進むのではないかなと大変期待するところです。

私はこの取り組みに携わっていらっしゃる国土交通省の方、それから、NASVAの方に大変感謝しているところです。ぜひこれからもよろしくお願ひしたいということと、この懇談会におきましても、生活者として支援する視点をより重視するということをぜひ確認していただきたいという要望です。

以上です。

【落合座長】 ありがとうございます。そうしますと、予定した時間がほぼ来たということになりますので、この際、特にご発言がなければ、これをもってこのあり方懇を終了ということにしてよろしいでしょうか。

それでは、終了ということにさせていただきます。

事務局のほうから何かございますでしょうか。

【仲村課長補佐】 本懇談会の議事録につきましては、委員の皆様にご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よろしくお願いいたします。本日はご参集いただきまして、誠にありがとうございました。

【落合座長】 非常に活発なご議論いただきまして、ありがとうございます。今日はこれで終わりということにしたいと思います。本当にありがとうございました。

— 了 —