

平成 1 9 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

平成 1 9 年 6 月 1 9 日

国土交通省

*Ministry of Land, Infrastructure and Transport Japan*



## 1. 報告書に係るフォローアップ及び今後に向けた取り組み

|                          |    |
|--------------------------|----|
| 一般病院への療護施設機能の委託          | 2  |
| 短期入院協力病院の見直し             | 3  |
| 介護料支給対象品目の見直し            | 4  |
| 交通事故被害者への情報提供体制の整備       | 5  |
| 高次脳機能障害認定システムの見直し        | 6  |
| 政府保障事業の運用変更              | 9  |
| 保険金限度額に係る検証              | 10 |
| 自賠責保険の支払適正化に係る保険会社等による対応 | 11 |
| 「親亡き後問題」に対する施策の現状        | 12 |
| 衝突被害軽減ブレーキ普及に係る補助制度の創設   | 13 |
| 無保険車対策の見直し               | 14 |
| ドライブレコーダーの普及に対する取り組み     | 15 |

|                            |    |
|----------------------------|----|
| 【資料】平成18年度あり方懇談会報告書 提言事項一覧 | 16 |
|----------------------------|----|

## 2. その他

|                        |    |
|------------------------|----|
| 自動車安全特別会計への統合          | 18 |
| 保険料等充当交付金の状況           | 20 |
| 自動車事故対策機構の第2期中期目標・中期計画 | 21 |

## 3. 参考

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| 交通事故件数、死者数、負傷者数、重度後遺障害者数の推移 | 23 |
| 自動車損害賠償保障事業特別会計の概要          | 24 |

# 1 . 報告書に係るフォローアップ及び 今後に向けた取り組み

---

# 一般病院への療護施設機能の委託

Ministry of Land, Infrastructure and Transport Japan

## 平成18年度あり方懇談会報告書

療護施設が自宅から遠いことを理由として、療護施設への入院申請を断念した被害者家族は多い。つまり、家族が望んでいるにもかかわらず回復に向けた治療・看護の機会が事実上与えられないという被害者間での不公平が生じている。

遷延性意識障害者に対する療護施設機能に理解・意欲を有し、医師・看護師・リハビリスタッフ・施設・医療機器等のレベルが相当高い等の一般病院に対して、療護施設機能の委託により、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。



自動車事故対策機構では、学識経験者等を委員とする「療護施設機能の一部の一般病院への委託に係る検討委員会」を設置。第1回及び第2回の検討委員会で選定地域・委託基準・選定基準等について検討を行い、空白地域解消のため、**北海道・九州地区**において一般病院への委託事業を行うこととされた。

具体的な委託先病院については、第3回検討委員会において決定される予定。

### < 検討委員会での決定事項 >

- ・ 委託先病院の規模基準
- ・ 北海道及び九州地区における適正病床数
- ・ 療護施設機能の一部の一般病院への委託基準
- ・ 一般病院への委託に係る病院選定にあたっての評価基準
- ・ 「療護施設機能の一部の一般病院への委託事業」公募要領



第3回検討委員会（平成19年8月下旬～9月）：委託先病院決定等



10月以降、委託事業開始予定

### < 今後の委託に係るスケジュール >

- 平成19年 6月15日 : 公告 (HP、自動車事故対策機構の掲示板に掲載)
- 平成19年 6月26・27日 : 公募要領説明会の開催 (北海道 (6/26)・九州 (6/27))
- 平成19年 8月15日 : 応募締め切り
- 平成19年 8月 : 応募内容の調査・審査等
- 平成19年 8月下旬～9月 : 第3回「療護施設機能の一部の一般病院への委託に係る検討委員会」開催 (委託先病院決定等)
- 平成19年 9月 : 委託契約締結等・入院患者の募集
- 平成19年10月以降 : 入院患者受入開始

## 平成18年度あり方懇談会報告書

引き続き短期入院協力病院の指定数を増やし、早急に各都道府県に1以上の短期入院協力病院を確保することにより、在宅介護を受ける重度後遺障害者が安心して治療・看護を受けることができる体制を全国的に整備すべきである。

### 1. 協力病院とは

在宅介護を受ける重度後遺障害者が診察、検査などを受けるための短期入院を積極的に受け入れる病院について、国土交通省が「短期入院協力病院」として指定

### 2. これまでの取り組み

- (1) 安心して治療・看護を受けることのできる一般病院の調査・選定を行い、平成18年度中に各都道府県に少なくとも1以上の協力病院を指定し、**全国で61の協力病院を指定**
- (2) 在宅介護を受ける重度後遺障害者に直接郵送されている自動車事故対策機構機関誌「ほほえみ」に**指定した協力病院のチラシを同封**するとともに、平成18年1月末に指定した協力病院からは一般紙などにも**積極的に報道発表**するなどの広報活動を実施
- (3) 協力病院における在宅介護を送られている重度後遺障害者に対する治療・看護技術に係る知識を向上させるため、**療護施設での研修に係る費用などを支援**

### 3. 実態調査

平成19年1月に実施 調査対象数 **約2,800名** うち、回答者数 **約1,700名**

- (1) 全体の約80%が協力病院を認知しているものの、利用者はそのうち**約6%**にすぎない
- (2) 利用していない方の主な理由としては、**協力病院が居所より遠くて不便**、**指定された協力病院の医療・看護体制**、**サービス内容が不明**などの情報不足を指摘
- (3) 実際に利用された方の中には、協力病院を利用してみて、**医師、看護師等が患者の症状についての認識・理解がない**、**患者への対応・態度が悪い**、**サービス不足**などの不満の声

### 4. 見直し内容

- (1) **さらなる協力病院の指定数の増加**  
新たに協力病院を指定するにあたり、在宅介護を受ける重度後遺障害者の居所にできるだけ近いところであって、医療体制、設備面などが充実した協力病院を指定できるようきめ細かい調査・選定を実施
- (2) **既存の協力病院に対する利用者の声の提供**  
既存の協力病院に対しては利用された方の不満の声などの情報を提供・共有することにより、協力病院におけるサービスレベルの向上を図る
- (3) **利用者への情報提供の強化**  
在宅介護を受ける重度後遺障害者に協力病院を一層認知してもらうため、協力病院の医療・看護体制、サービス内容等の詳細情報を協力病院のホームページ等に掲載するなどの周知活動を強化
- (4) **協力病院に対する支援**  
協力病院における患者の症状についての認識・理解、サービスレベルを向上させるため、療護施設の治療・看護技術に係る知識の研修を受けるための費用、利用者への情報提供強化に係る費用等を支援

## 平成18年度あり方懇談会報告書

自動車事故対策機構が行っている介護料の支給については、主として介護用ベッドや介護用車椅子といった高額な機器が支給対象品目となっている。  
しかしながら、日常の介護に要する費用をカバーしておらず、被害者家族から制度改善の要望が強い。そのため、**介護料の支給対象品目をニーズの高いものへと見直すべきである。**



自動車事故対策機構が平成17年度に重度後遺障害者世帯に対して行った介護用品に関する実態調査の結果において、**使用率及び自己負担額の高かった3品目の拡充を決定**



## 平成19年度より介護料支給対象品目として拡充

### 介護料支給拡充品目

紙おむつ

尿とりパッド( 1 )

痰吸引用カテーテル( 2 )

#### 1:「尿とりパッド」について

おむつと併用する補助的なパッドであり、おむつ本体の中にパッドをセットして使用する。

尿が少量の場合には、おむつ本体はそのままパッドのみ交換して使用し、パッドをこまめに交換すれば、単価が高いおむつ本体の交換頻度が低くなるため、全体的に費用を安く抑えられるメリットがある。



#### 2:「吸引用カテーテル」について

カテーテルとは、医療用チューブ(中空の柔らかい管)の総称であり、吸引用カテーテルは、口腔・鼻腔内の痰などの分泌物を吸引する吸引器の吸引ホースにジョイントして使用する。

咽頭や口腔粘膜に接触するため、使い捨てが基本(消毒により再使用も可)となる。

#### 吸引用カテーテル



#### 吸引器



# 交通事故被害者への情報提供体制の整備

Ministry of Land, Infrastructure and Transport Japan

## 平成18年度あり方懇談会報告書

- (1) 国土交通省が中心となって、関係機関(市区町村、警察等)や関係団体(医師会、弁護士会等)など、どの関係機関等を起点としても必要な情報が入手できるように、連携体制を構築するべきである。
- (2) 自動車事故対策機構においては、全国において相談窓口の機能を充実するとともに、提供できる情報の内容を拡充するべきである。

### これまでの情報提供の実態

- (1) 関係機関・関係団体においては個々に情報提供を行っていることから、必要な情報がどこで入手できるのかなどが不明確
- (2) 関係機関・関係団体における情報はまばらであり、個別に情報収集することに手間がかかる

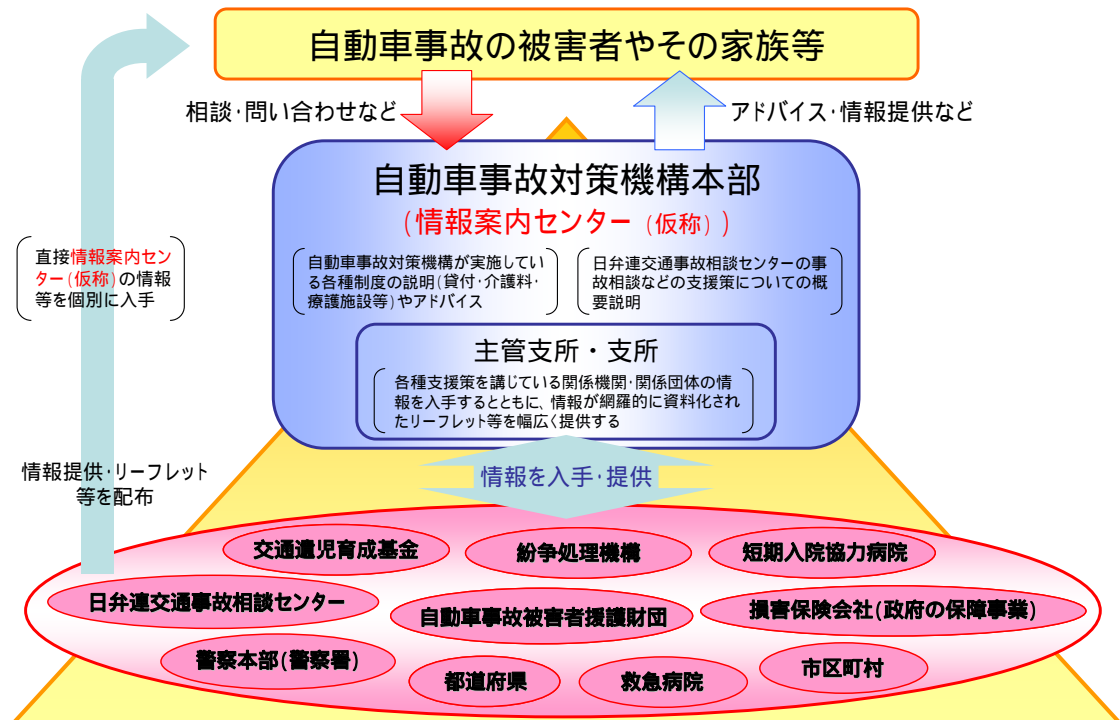
関係機関・関係団体と連携して、国土交通省及び自動車事故対策機構が中心となり、情報を一元化して提供するなどの強化を図る

### 情報提供の環境整備

自動車事故対策機構において、

- (1) 関係機関・団体の各種支援策の情報を集約し、被害者やその家族等に対する総合的な情報提供の窓口の役割を果たす
- (2) 警察署などの公的機関に最新の情報が行き渡るよう、必要な情報を管理・整理し、一括提供を行う

### 情報提供の環境整備 (イメージ)



# 高次脳機能障害認定システムの見直し

Ministry of Land, Infrastructure and Transport Japan

## 平成18年度あり方懇談会報告書

「脳外傷による高次脳機能障害」における現行認定システムに係る問題の有無等について、自賠責保険（共済）の損害調査を行う損害保険料率算出機構に検討委員会を設置し、客観的な立場の専門家の幅広い意見を踏まえつつ、一層の損害賠償の保障の充実に資するよう検討すべきである。



平成18年9月に同機構内に検討委員会が設置され、検討が行われてきたところ、平成19年2月に報告書が取りまとめられた。

## 報告書のポイント

- (1) 高次脳機能障害の認定に必要な事故直後の意識障害に関する情報（時間・程度等）や当該被害者の症状に関する情報（具体的にどのような行動に支障が生じているのか等）などを詳細に把握し、一層適正な等級認定を行えるようにするため、調査様式を改定する。
- (2) 子供が被害者になった場合、成人と異なる状況に置かれていること（発育・成長過程にあり、知識の獲得が十分でないこと、自分の症状を的確に表現できないこと、就労していないため社会生活を送るのは学校であること等）を踏まえ、家族・教師等からの的確に情報収集するための調査様式を新たに作成する。
- (3) 脳外傷による高次脳機能障害が、依然として見すごされやすい障害であることを踏まえ、被害者、医師、医療機関等に対してリーフレットの配布、学会での説明等により、適時・適切な情報提供を行うなど啓発活動が必要である。
- (4) MRI、CT等の画像で脳外傷の存在が確認できないケースでも高次脳機能障害と認定してよい者がいるのではないかとの論点についても検討を行ったが、現時点の医療技術の水準では、医科学的に採用困難と判断した。しかしながら、医学の進歩の動向に十分な注意を払いつつ、将来に向け定期的な検討を継続すべきである。

## 新認定システム

損害保険料率算出機構では、検討委員会の検討結果に沿って自賠責保険の高次脳機能障害認定システムの充実に向けた見直しを実施し、平成19年4月から、見直し後の認定システムによって高次脳機能障害の認定審査を実施している。



## 「自賠償保険における高次脳機能障害認定システム検討委員会」委員名簿

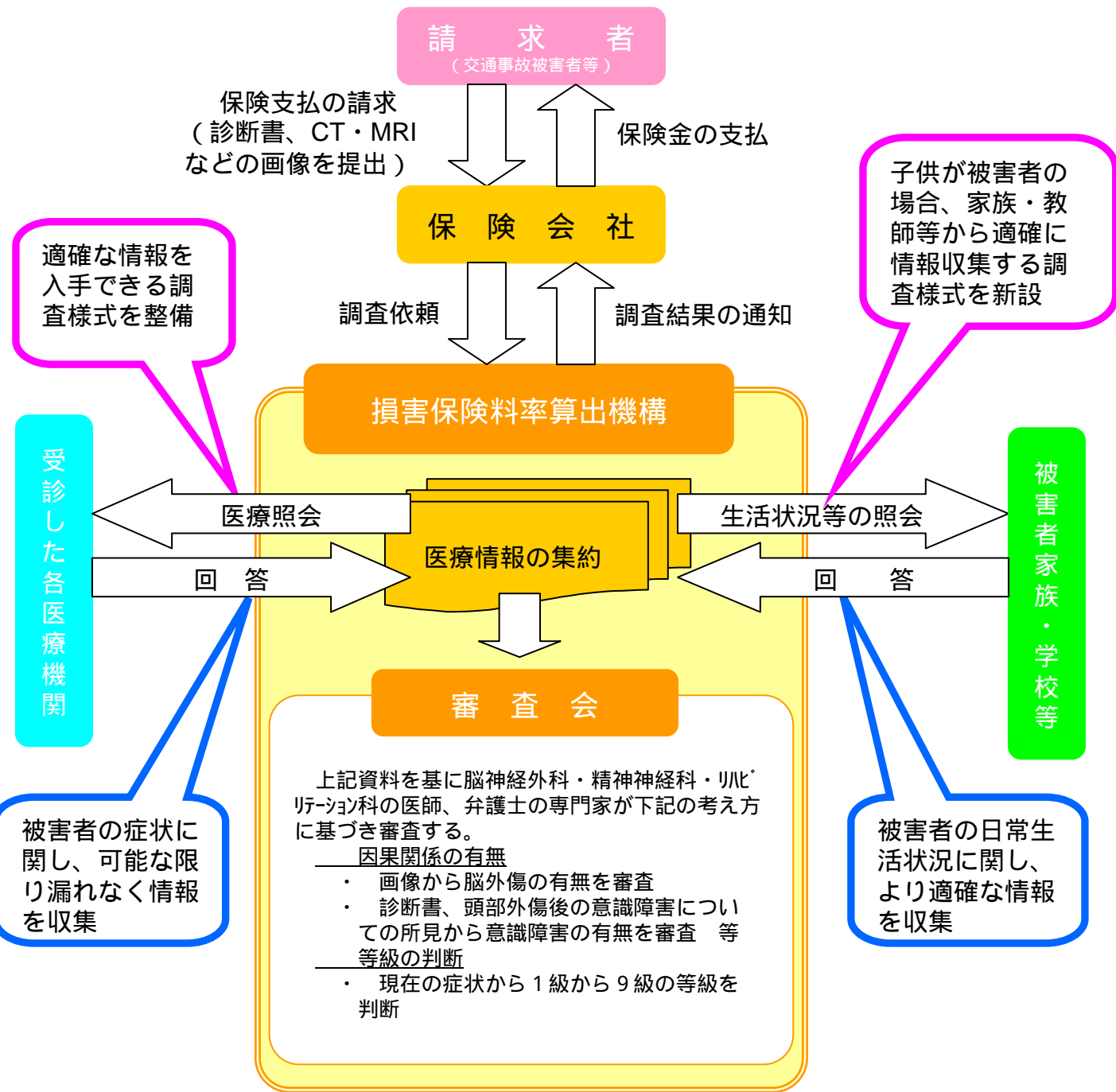
| 氏 名           | 現 職                                |
|---------------|------------------------------------|
| 有賀 徹          | 昭和大学病院副院長・医学部教授救急医学講座主任            |
| 生方 克之         | 神奈川県リハビリテーション病院<br>医学福祉総合相談室地域連携班長 |
| 大橋 正洋<br>(座長) | 神奈川県リハビリテーション病院<br>リハビリテーション局長     |
| 熊谷 公明         | 重症心身障害児施設小さき花の園園長                  |
| 高野 真人         | 弁護士<br>(財)日弁連交通事故相談センター専門委員会第二部会長  |
| 富田 博樹         | 武蔵野赤十字病院脳神経外科部長                    |
| 平川 公義         | 東京医科歯科大学名誉教授                       |
| 堀川 直史         | 埼玉医科大学総合医療センター神経精神科教授              |

(敬称略・五十音順)

### 【参考】検討委員会における議論の経過

- 第1回 平成18年9月14日(木)
- ・ 今回、検討するに至った経緯の報告、現行認定システムの確認、分析結果、実績報告、今後の検討の進め方を確認
  - ・ 生方委員報告：「高次脳機能障害者支援の現状と今後の対応」
- 第2回 平成18年9月28日(木)
- ・ 「軽症頭頸部外傷による『高次脳機能障害』発生の見直し」及び「高次脳機能障害の生活実態と対応の現状」について、外部専門家より意見陳述
- 第3回 平成18年10月12日(木)
- ・ 「高次脳機能障害の後遺障害等級認定の問題点」及び「外傷性脳損傷後後遺症実態調査【画像診断と認定について】」について、外部専門家より意見陳述
- 第4回 平成18年10月26日(木)
- ・ 高野委員報告：「高次脳機能障害が争点となった裁判例の動向」
  - ・ 論点整理(「入口」、「妥当性・出口」、「労災との関連」の項目を整理)
- 第5回 平成18年11月9日(木)
- ・ 富田委員報告：「軽度意識障害症例」
  - ・ 調査様式の検討、障害認定の「妥当性・出口」に関し就労可否を焦点に議論
- 第6回 平成18年11月30日(木)
- ・ 調査様式の検討、障害認定の「妥当性・出口」に関し小児・高齢者の状態を議論
  - ・ 富田委員報告：「高次脳機能障害・拠点病院」
- 第7回 平成18年12月4日(木)
- ・ 労災保険との関連を議論、調査様式の検討
  - ・ 報告書案及び新調査様式案の取りまとめ
- 第8回 平成18年12月19日(火)
- ・ 調査様式の検討
  - ・ 報告書案及び新調査様式案の取りまとめ

# 自賠責保険における高次脳機能障害認定システムの流れ



新システムにより、より適確な情報を入手できる  
仕組みを整備

## 平成18年度あり方懇談会報告書

「政府保障事業の運用」のうち自賠償保険と異なるものについて、可能な限り自賠償保険に近い損害てん補が行われるよう速やかに運用を変更するとともに、政府保障事業の損害てん補基準についても、自賠償保険の保険金等の支払基準と同様に、告示等により広く国民に周知を図るべきである。



政府の保障事業について、自賠償保険に近い損害てん補を行うための運用変更を行った。

また、保障事業の損害てん補基準について、広く国民に周知を図るため、保障事業の損害てん補基準の告示を行った(平成19年4月1日以降の事故の損害てん補から適用)。

## 改正内容

### 旧制度

保障事業の損害てん補基準  
(局長通達)

### 改正

損害てん補基準を告示

(平成19年3月30日国土交通省告示第415号)

被害者の厳格な過失割合  
に応じた損害のてん補

重過失減額制度を導入

(自賠償と同じ)

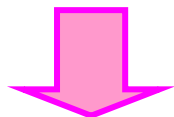
重過失減額制度：被害者に重大な過失がある場合の減額制度

| 減額適用上の被害者の過失割合 | 減額割合          |         |
|----------------|---------------|---------|
|                | 後遺障害又は死亡に係るもの | 傷害に係るもの |
| 7割未満           | 減額なし          | 減額なし    |
| 7割以上8割未満       | 2割減額          | 2割減額    |
| 8割以上9割未満       | 3割減額          |         |
| 9割以上10割未満      | 5割減額          |         |

# 保険金限度額に係る検証

## 平成18年度あり方懇談会報告書

自賠償保険の保険金限度額については、現時点における重度後遺障害者（特に遷延性意識障害者）、死亡者等の総損害額（重過失減額前の損害額）の実態を調査し、任意保険の役割等も踏まえつつ、**現行水準が適切であるか検証することが適当である。**



昨年、各損害保険会社において取り扱われた任意対人賠償保険に関して、一括払対応を行った事案のうち、平成17年度の死亡及び重度後遺障害に該当する事案の件数及び総損害額について調査を実施。

| 等級      | 件数     | 平均損害額   |
|---------|--------|---------|
| 死亡      | 3,264件 | 3,714万円 |
| 別表第一第1級 | 411件   | 5,488万円 |

(注)

1. 対象件数は、任意対人賠償保険に関し、一括払対応を行った事案を最終支払時点でカウントしたもの。非一括、人身傷害事案は除く。
2. 「損害額」は、過失相殺等減額前の被害者1名単位の総損害額を集計。

死亡、後遺障害1級について、平成9年度の検証結果との比較を行った場合、損害額に大きな変動は見られない。

|            | 平成17年度 |         | 平成9年度   |            |
|------------|--------|---------|---------|------------|
|            | 件数     | 損害額     | 件数      | 損害額        |
| 死亡         | 3,264件 | 3,714万円 | 3,510件  | 3,635万円    |
| 別表第一第1級( ) | 428件   | 5,443万円 | 334件( ) | 5,494万円( ) |

( )

平成9年度については、現行の別表第一第1級に相当するものを抽出。

# 自賠責保険の支払適正化に係る保険会社等による対応

Ministry of Land, Infrastructure and Transport Japan

平成18年度あり方懇談会報告書

自賠責保険等の支払につき「一層の適正化を図ること」などについて検討を行い、適切な対応を行うことが適当である。

## 保険会社等による支払適正化措置

自賠法第16条の3の規定に基づく支払基準に従った適正な保険金等の支払後遺障害等級の判断理由など、被害者への適正な情報提供



## 現状における問題点等

以下のように、保険会社等から被害者への説明が不十分なケースがある。

後遺障害等級の判断理由について、被害者への説明が不十分なケース  
保険金の決定は、保険会社等が行うにもかかわらず、調査事務所の後遺障害認定理由を被害者へそのまま通知し、責任の所在が不明確なケース  
など



## 保険会社等による対応

保険会社等では、  
パンフレットの内容充実  
後遺障害等級認定理由の説明文書の改善  
異議申立時の事務処理ルールの明確化  
など、損害保険協会が中心となり、具体的な改善策について検討中。

特に、任意保険会社が自賠責保険分を含めて一括して支払う「一括払制度」(注)による対応時において、被害者への説明が適正に行われるよう、改善していくこととしている。

(注)一括払制度

自賠責保険と自動車保険(以下、「任意保険」という。)は、保険契約を異にするものであるため、保険金の請求に当たっては、自賠責保険は自賠責保険引受会社に、任意保険は任意保険会社に、それぞれ請求することが原則であるが、被保険者の利便、被害者救済の迅速化を図るため、任意保険引受会社が自賠責保険金を含めて被保険者等に一括して支払いを行い、後日、任意保険引受会社が自賠責保険引受会社に対し請求を行う制度。

# 「親亡き後問題」に対する施策の現状

Ministry of Land, Infrastructure and Transport Japan

## 平成18年度あり方懇談会報告書

親が子を介護している場合、自らが亡くなった後でも子が十分な介護を受けられる生活をいかに確保するかが最大の懸案であり、非常に大きな精神的負担となっている(いわゆる「親亡き後問題」)。

国土交通省としても、具体的にどのような支援があれば親が過重な負担に苦しまなくて済むのか、また被害者本人が自分の人生を少しでも豊かに歩むことができるのかという観点から生活支援に係る障害福祉施策の現状、「親亡き後」の実態等の把握に努めるとともに、関係者と真摯に議論を継続するべきである。

## 障害者自立支援法における枠組み

- ・平成18年10月より完全施行され、平成23年までに新体系に移行予定。
- ・利用者は1割を負担。住まいの場と日中活動のサービスの組み合わせで利用する仕組み。
- ・交通事故による重度後遺障害者については、以下のような介護給付の利用が考えられる。

### 在宅介護の場合

- ・ホームヘルプ (自宅での入浴、排泄、食事の介護等を行う。)
- ・重度訪問介護 (重度の者に自宅での入浴、排泄、食事の介護等、外出時の移動支援を総合的に行う。)

### 入院の場合

- ・療養介護 (医療と常時介護を必要とする者に、病院で療養上の管理、看護、介護等を行う。)  
(極めて重度の身体障害者・重症心身障害者が対象。)

### 障害者支援施設入所の場合

- ・生活介護 (常時介護を必要とする者に、昼間、施設において、入浴、排泄、食事の介護等を行う。)
- ・施設入所支援 (施設に入所する者に対し、夜間、入浴、排泄、食事の介護等を行う。)

### ケアホーム入所の場合 (ケアホームは知的・精神障害者に限定)

- ・ホームヘルプ、重度訪問介護
- ・ケアホーム (夜間、共同生活を行う住居で、入浴、排泄、食事の介護等を行う。)

このほか、介護の必要性が非常に高い重度障害者に対し、ホームヘルプ等のサービスを包括的に行う重度障害者等包括支援も行われている。

## 成年後見制度における枠組み

成年後見制度は、判断能力が不十分な者に対し、本人・親族・市町村長等が家庭裁判所へ申し立て、審判を受けることにより適切な後見人をつけ、本人の財産管理や介護サービス・施設入所に関する契約等の身上監護を適切に行う制度で、平成12年度に創設。

障害者自立支援法においても、市町村の地域生活支援事業の一つとして、成年後見制度の申立てに要する経費(登記手数料、鑑定費用等)及び後見人等の報酬の助成を行う成年後見制度利用支援事業が行われている。

(対象は知的・精神障害者に限定。)

# 衝突被害軽減ブレーキ普及に係る補助制度の創設

Ministry of Land, Infrastructure and Transport Japan

## 平成18年度あり方懇談会報告書

事故発生防止対策においては、ドライバーの安全運転が最も直接的に確保される方策を常に追求する必要がある。例えば、衝突被害軽減ブレーキ等のASV(先進安全自動車)技術の普及により、ドライバーに起因して発生する事故をより確実に減少させることができるよう不断の見直しを行い、重点化に努めるべきである。

## 補助制度創設の目的

大型トラックの事故は、多数の車両を巻き込み、多数の死傷者数を出す悲惨な事故となることが多く、その対策が急務となっている。

大型トラックの事故の約55%は、追突事故であり、これによる死亡事故率は、乗用車に比べ約12倍高くなっている。

このような中、先進技術を駆使し、我が国において世界で初めて実用化された追突事故の被害軽減に有効な衝突被害軽減ブレーキの早期普及を図るため、補助制度を平成19年4月より開始。

## 補助概要

補助対象：衝突被害軽減ブレーキを装備した事業用大型トラック  
(車両総重量8トン以上、導入台数1台でも補助の対象とする)

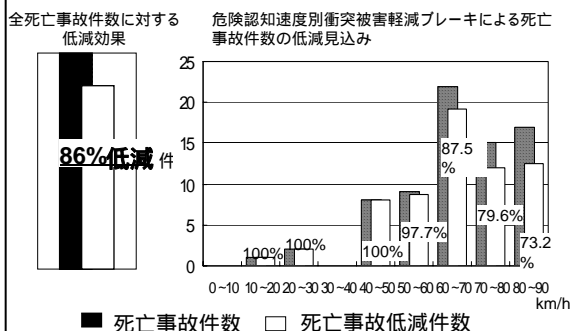
補助率(額)：装置価格の1/2(1台あたり上限27.5万円)

交付申請受付期間：平成19年4月1日～平成20年1月15日

## 衝突被害軽減ブレーキの効果

大型トラックに衝突被害軽減ブレーキを装備し、衝突速度を20km/h下げることにより、被追突車両の乗員の死亡件数を約9割減らすことが可能と推計

危険認知速度別衝突被害軽減ブレーキによる死亡事故件数の低減見込み



## 衝突被害軽減ブレーキの概要

先行車両に近づく場合



ミリ波レーダーがつねに前方の状況を検知。



ドライバーが前方の車両に気づかない場合は、音によりドライバーにブレーキ操作を行うように促す。



追突する若しくは追突の可能性が高いとコンピュータが判断すると、ブレーキを作動。

## 平成18年度あり方懇談会報告書

国土交通省において、従来より無保険車対策として、警告ハガキの発送、自賠責制度PRの実施、警察と協力の街頭取締り、駅前広場等における監視活動の実施等を行っているが、**関係省庁との調整により、一層効果的な無保険車を減らす仕組みを検討することが適当である。**

### 1. これまでの無保険車対策

車検制度のない**原動機付自転車及び軽二輪自動車を中心に**、無保険・無共済車(以下「無保険車」)に対する対策を実施

#### (1) 街頭取締り・監視活動

幹線道路等を走行中の自動車や駅前広場等に駐車中の原付・軽二輪車に対して、自賠責保険・共済の加入状況を確認し、指導している

#### (2) PR活動

毎年9月に関係省庁等と連携し、主に原付・軽二輪車を対象として自賠責制度の重要性等についてのPRを実施



#### (3) 警告書の発送

損害保険会社等と連携して、保険期間満了後、継続契約の確認ができない原付、軽二輪車の所有者等に対して警告書を発送(年間5万通)

### 2. 無保険車の実態

政府の保障事業において、無保険車事故による被害者への損害てん補(支払)事案482件(平成17年度)

**そのうち、80%超が普通乗用車などの車検対象車両**

平成16年度の損害てん補(支払)事案544件においても、80%超が車検対象車両

### 3. 無保険車対策の見直し検討

検査対象車両を含めた自動車全般を対象とする総合的な無保険車対策の実施に向けて検討

#### (1) 街頭取締り・監視活動

街頭取締りにおいては、警察当局とより一層の連携を図り、**機動的な取締り**を検討

監視活動においては、駐車場等に駐車している普通乗用車等の**自動車全般を対象とする果敢な取締り**を検討

#### (2) PR活動

関係省庁・関係業界と連携して、**車検対象車両を含めた自動車全般を対象とするPR活動を実施**するとともに、**職場や地域等の共同体への啓発活動**を検討

#### (3) 警告書の発送

原付・軽二輪車の所有者等に発送する警告書と同様に、検査対象車両の無保険車に対して警告書を発送するなどの対策を検討



車検制度と連携を取りつつ、さらに効果的な無保険車対策が実施できるよう、引き続き、関係省庁・業界団体等と調整・検討



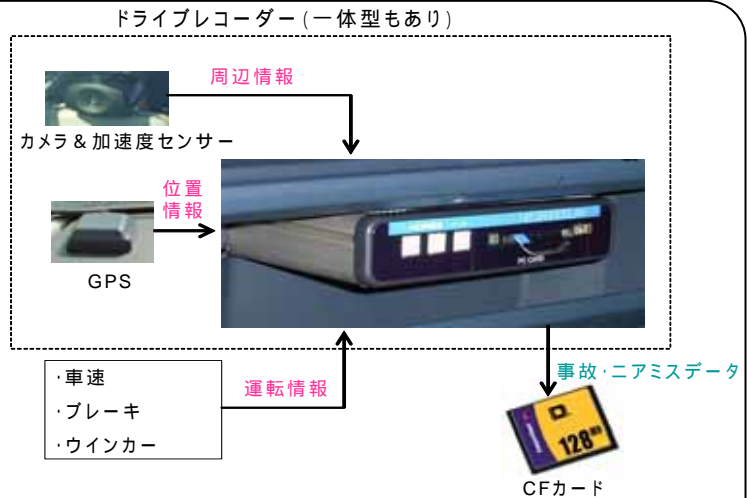
# ドライブレコーダーの普及に対する取り組み

Ministry of Land, Infrastructure and Transport Japan

## ドライブレコーダーについて

### (1) 機能

- ・ ニアミス(ヒヤリ・ハット)、事故などのイベントが発生した場合、その前後数十秒の映像、加速度等を記録する装置
- ・ 位置、車速、ブレーキ・ウインカー作動などを記録するものもある



### (2) 効果

- ・ タクシー24社を対象に、ドライブレコーダーの搭載前後の事故率を調査した結果、第1当事者となる人身事故の事故率について8社が50%以上減少、5社が20~30%減少
- ・ ドライブレコーダーは事故の事実関係の確認に有効であると考えられ、普及させることにより、自賠償保険の支払適正化及び被害者の救済につながるのではないかと

### (3) ドライブレコーダーの普及状況

- ・ タクシーでは、平成19年3月末現在、49,900台(法人タクシーの22%)に装着 ((社)全国乗用自動車連合会調べ)

## 普及に対する取り組み

### 国土交通省

- ・ 平成16年度~18年度調査  
「映像記録型ドライブレコーダーの効果分析分科会」において、自動車運送事業者(タクシー、トラック、バス)を対象として、ドライブレコーダーによる事故抑制効果を調査し、安全運転管理へのドライブレコーダーの利用方法について検討
    - ・ 「システム導入ガイドライン」の策定
    - ・ 「安全教育マニュアルの指針」の作成
  - ・ 平成19年度  
ドライブレコーダーにより記録された映像を活用し、自動車運送事業者が乗務員への安全運転教育の充実を図るための方策について検討
- タクシー、トラック、バスの各業界団体が、ドライブレコーダー購入費の助成(1台当たり1万円~3万円程度)を組合員(事業者)に対し行っている
- (独)自動車事故対策機構が、全国各都道府県の50支所において、「NASVA デジタコ・ドラレコ講習会」を随時開催している

# 【資料】平成18年度あり方懇談会報告書 提言事項一覧

Ministry of Land, Infrastructure and Transport Japan

| 項目                                     | 提言内容   |
|--|--|
| <b>1. 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</b> |  |
| (1)療護施設の活用                             | 療護施設の長期滞留傾向の解消   |
|  | 療護施設の認知度の向上  |
|  | 療護施設の治療・看護技術の普及  |
| (2)療護施設機能の委託                           | 意欲のある一般病院に対し、療護施設機能を委託し、治療・看護機会の拡充                         |
| (3)短期入院協力病院の拡充等                        | 短期入院協力病院の指定数を増やし、各都道府県に短期入院協力病院を確保                         |
| (4)介護料の支給対象品目等の見直し                     | 短期入院協力病院と療護施設等との連携・交流                                      |
|  | 介護料の支給対象品目を二つの高いものへ見直し                                     |
|  | 介護料や短期入院費用助成に関する支給要件見直し                                    |
| <b>2. 心のケアや情報提供を受けることが出来る環境の整備</b>     |  |
| (1)関係機関等との連携体制の構築                      | 国土交通省を中心に、関係機関（市区町村・都道府県警察・救急病院等）、関係団体（医師会・弁護士会等）との連携体制の構築 |
| (2)自動車事故対策機構による相談対応や情報提供の充実            | 相談窓口機能の充実・提供情報の拡充  |
|  | 被害者家族が必要とする各種情報の資料化・配付                                     |
|  | 関係機関への積極的なPR・広報活動  |
| (3)被害者団体の活動の支援                         | 国土交通省、自動車事故対策機構による被害者団体等の活動の後援                             |
|  | 被害者の活動の広報  |
| <b>3. 損害賠償の保障の充実</b>                   |  |
| (1)高次脳機能障害認定システムの充実                    | 現行の高次脳機能障害認定システムについて、専門家の意見を踏まえ問題の有無等を検討                   |
| (2)政府保障事業における運用の変更                     | 可能な限り自賠償保険に近い損害てん補が行われるよう運用を変更                             |
| <b>4. その他の被害者救済対策</b>                  |  |
| (1)診療報酬基準案の全国的な浸透                      | 診療報酬基準案の全国的な浸透   |
| (2)自賠償保険の保険金限度額の検証                     | 自賠償保険の保険金限度額について、現時点の総損害額の実態調査し、現行水準を検証                    |
| (3)自賠償保険金の支払適正化措置等の充実                  | 国土交通省における審査システムの改善等審査体制の強化                                 |
|  | 紛争処理機構の審査体制の充実   |
| (4)重度後遺障害者の生活支援に関する議論等                 | 生活支援に係る障害福祉施策の現状、「親亡き後」の実態等の把握に努め、関係者と真摯に議論を継続             |
| 保険会社等による対応                             | 保険会社等において一層の適正化を図るため検討を行い、適切な対応を行う。                        |
| <b>5. 事故発生防止対策</b>                     |  |
| 事故発生防止対策の見直し                           | 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                                |
| <b>6. 引き続き検討すべき課題</b>                  |  |
| (1)救急治療の支援                             | ドクターヘリ等新たな救急手段の動向を踏まえつつ、厚生労働省における施策との連携・協力を検討              |
| (2)無保険車対策                              | 関係省庁との調整による効果的な無保険車対策を検討                                   |

## 2 . その他

---

簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律(行革推進法)を踏まえ、全ての特別会計を対象として、特別会計の廃止及び統合、一般会計と異なる取扱いの整理、企業会計の慣行を参考とした特別会計の情報の開示についての法制上の措置を講ずるための「特別会計に関する法律」が成立。平成19年4月1日より施行。

## 特別会計に関する法律の概要

一般会計と異なる取扱いを整理するため、第1章で総則を定め、第2章で各特別会計の規定を定める法律構成とし、現在31本ある特別会計法を一本化。

### 1. 特別会計の廃止及び統合

行革推進法に定められている特別会計の廃止及び統合を実施。  
(現行31特別会計 17特別会計)

### 2. 一般会計と異なる取扱いの整理

#### 歳入歳出規定

特別会計法上の歳入歳出規定については、一般会計からの繰入れを含め、目的や用途を定めることにより明確化。

#### 剰余金の処理

特別会計の剰余金の処理については、共通のルールとして、合理的な見積もりに基づき積み立てる金額等を除き、予算で定めるところにより、一般会計に繰り入れることができる旨の規定を整備。

なお、積立金については、その必要性、必要な水準等を予算の積立金明細表において公表すべき旨の規定を整備。

#### 特別会計内における勘定区分の設置

特別会計の統合が行われる場合に、統合後の特別会計内に設置される勘定数については、統合前に各特別会計が保有する勘定数未満とする方針に従って、各特別会計に係る規定を整備。

### 3. 特別会計に係る情報開示

各特別会計における企業会計の慣行を参考とした財務書類の作成や情報開示を義務づけ。

# 自動車関係特別会計の統合について

## 1. 統廃合について

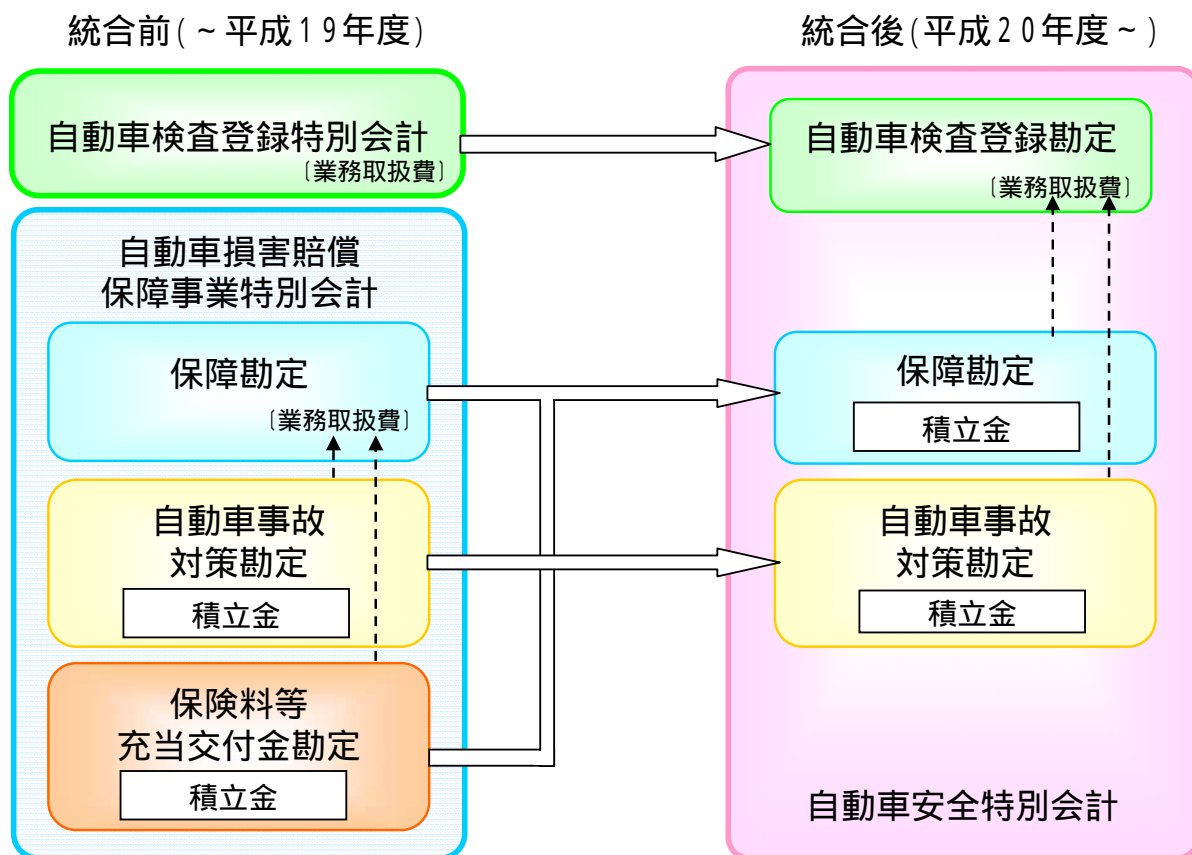
- ・自動車損害賠償保障事業特別会計及び自動車検査登録特別会計を、平成20年度に統合し、「自動車安全特別会計」として、車両安全基準の策定から事故防止・被害者救済対策までの総合的な安全対策を実施。

## 2. 勘定の設置

- ・勘定区分については、現行4勘定から、保障勘定、自動車検査登録勘定、自動車事故対策勘定の3勘定とする。  
(保険料等充当交付金勘定で実施している再保険金等の支払い、保険料等充当交付金の交付は、保障勘定に移管。)

## 3. その他

- ・資金を有効活用し事業を効率的に実施するため、保障勘定と自動車検査登録勘定との勘定間の資金融通規定を追加。
- ・自動車事故対策事業を安定的に実施するため、自動車事故対策勘定の積立金は、自動車安全特別会計においても引き続き設置。  
(また、再保険金等の支払い、保険料等充当交付金の交付を行うため、保険料等充当交付金勘定の積立金は、引き続き保障勘定において設置。)



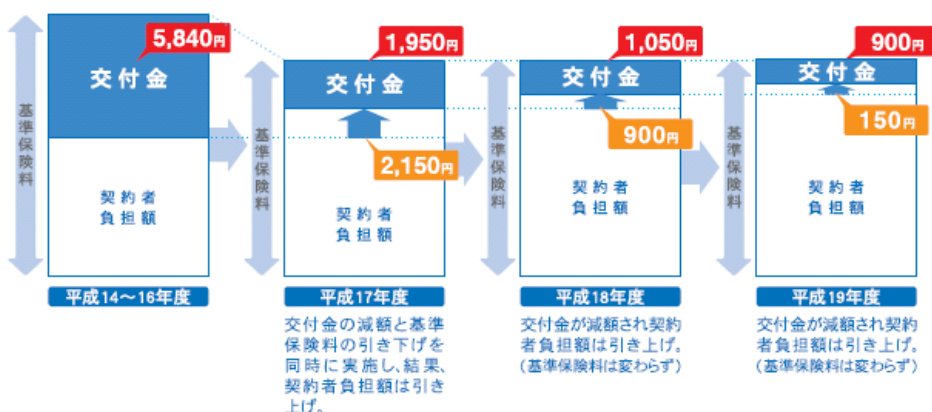
## 1. 保険料等充当交付金について

平成13年度末の自賠責保険政府再保険制度廃止時の累積運用益について、同年に成立した自動車損害賠償保障法等改正法において、累積運用益の20分の11（約1兆700億円）を、ユーザーに還元することとした。

具体的には、平成14年度から平成19年度までの6年間の保険契約について、保険料の一部を保険料等充当交付金として交付し、ユーザーの負担額を引き下げることにした。

## 2. 交付状況

● 自賠責保険料の改定内容の流れ（※図の金額は自家用乗用車2年契約、沖縄・離島を除く）



● 契約者負担額の推移（※図の金額は自家用乗用車2年契約、沖縄・離島を除く）

| 年度        | 交付金 (円) | 契約者負担額 (円) | 対前年度比 (%) |
|-----------|---------|------------|-----------|
| 平成14～16年度 | 5,840   | 27,630     | -         |
| 平成17年度    | 1,950   | 29,780     | 7.8%      |
| 平成18年度    | 1,050   | 30,680     | 3.0%      |
| 平成19年度    | 900     | 30,830     | 0.5%      |

上記の額は自家用乗用車2年契約（沖縄・離島を除く）の例で、用途や車種により、契約者負担は異なります。（括弧内は対前年度比契約者負担額引き上げ率）

# 自動車事故対策機構の第2期中期目標・中期計画

Ministry of Land, Infrastructure and Transport Japan

## 第1期中期目標・中期計画 (平成15年10月1日～平成19年3月31日)

### 組織運営等の効率化

- ・機動的な業務体制整備のためのマネージャー制導入
- ・カウンセラー有資格職員等の積極的活用



- ・一般管理費削減 10%
- ・人件費の削減 概ね 3%

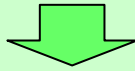
### 業務運営の効率化

#### 自動車事故の発生の防止

- ・職員による講師の内製化
- ・利用者の利便性向上等

#### 被害者の保護の増進

- ・高度先進医療機器の有効活用
- ・貸付業務の債権管理の効率化



- ・自己収入比率の引き上げ(35%)

### サービスの向上

#### 自動車事故の発生の防止

- ・事故防止コンサルティング実施の検討
- ・適性診断活用法を取り入れた講習の実施
- ・講習・診断内容の充実

#### 被害者の保護の増進

- ・病床や高度先進医療機器の整備
- ・介護料受給者に対する支援方策の拡充
- ・交通遺児等に対する精神的支援の強化

### その他の重要事項

#### 人事に関する計画

- ・業務プロセスの見直しや集約化による効率化を図ることにより、計画的な削減を行い人員を抑制

総人件費改革は18年度から

平成19年4月1日から第2期中期計画が始動  
業務の効率化とより一層のサービス向上に努める。

## 第2期中期目標・中期計画 (平成19年4月1日～平成24年3月31日)

### 組織運営等の効率化

- ・支所業務の集約化及び業務実態に対応した職員の配置
- ・経験者採用及び人事交流等



- ・一般管理費の削減 15%
- ・業務経費の削減 10%

### 業務運営の効率化

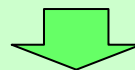
#### 自動車事故の発生の防止

- ・IT化等による業務の効率化
- ・受講者数・受診者数の拡大

#### 被害者の保護の増進

- ・高度先進医療機器の有効活用
- ・貸付業務の債権回収コスト削減

#### 随意契約の見直し



- ・自己収入比率の引き上げ(50%)

### サービスの向上

#### 自動車事故の発生の防止

#### 安全マネジメント講習等の実施

- ・講習内容の充実・診断機器の改良
- ・指導講習・適性診断の実施機関にならうとする民間団体等への支援

#### 被害者の保護の増進

#### 療護施設機能の一部委託

- ・療護センターの入院患者の治療改善度の向上等
- ・介護料受給者等に対する支援方策の拡充
- ・他の医療機関等への治療・看護技術の普及

#### 情報案内サービス窓口の開設

### その他の重要事項

#### 人事に関する計画

- ・総人件費改革に基づき、人件費を平成22年度末までに平成17年度比5%以上削減

さらに、人件費改革を平成23年度まで継続

## 参考

---



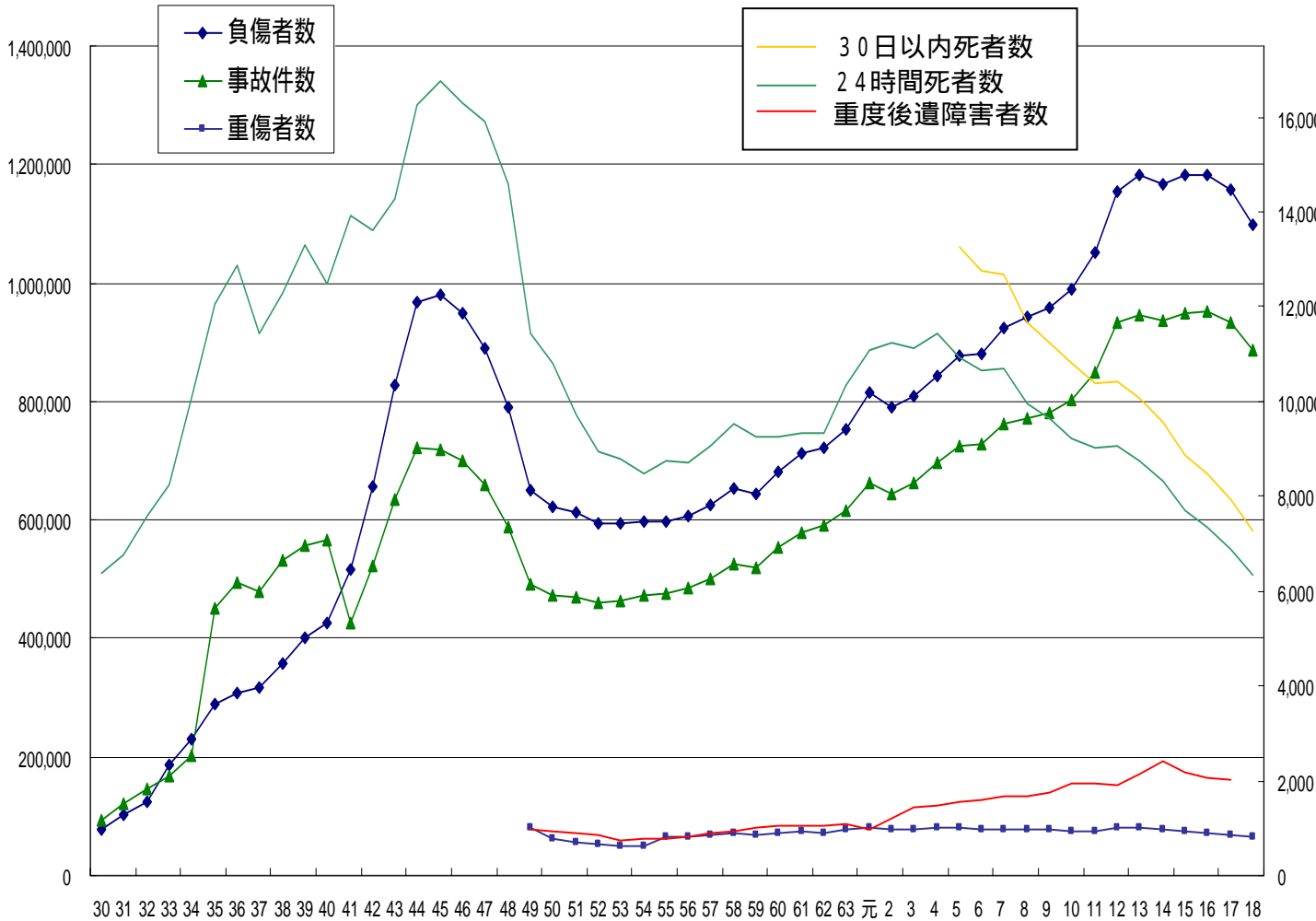
# 交通事故件数、死者数、負傷者数、重度後遺障害者数の推移

Ministry of Land, Infrastructure and Transport Japan

平成18年中の交通事故による死者数は6,352人で、6年連続の減少となるとともに、昭和30年以来51年振りに6千人台前半となった。

しかしながら、負傷者数は8年連続で100万人を超えるなど、依然として憂慮すべき交通情勢にある。

平成10年度以降、重度後遺障害者数は年間2,000人を超えている。



昭和34年までは、軽微な被害(8日未満の負傷、2万円以下の物損)は含まれない。昭和41年以降の件数には物損事故を含まない。  
 重度後遺障害とは自動車損害賠償保障法施行令(昭和30年政令第286号)別表第一第一級及び第二級並びに別表第二第一級から第三級までに該当するものをいう。  
 負傷者数は重傷者数(一か月以上の治療を要する者の数)及び軽傷者数(一か月未満の治療を要する者の数)を合計した数。

## 自動車損害賠償保障事業特別会計

