

自動車損害賠償保障制度に係る最近の取組について

(「今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会」フォローアップ)

平成 20年 1 月

自動車損害賠償保障制度に係る最近の取組について

(「今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会」フォローアップ)

1. 一般病院への療護センター機能の委託

自動車事故対策機構の療護センターではカバーされない空白地域を解消し、遷延性意識障害者の回復に向けた治療・看護機会の拡充を図るため、北海道・九州地区において、療護センター機能の一部を一般病院に委託し、平成19年12月より患者の受入を開始した。

(委託先) 北海道：医療法人医仁会 中村記念病院

九州：特定医療法人雪ノ聖母会 聖マリア病院

2. 短期入院協力病院の拡充

平成19年3月末に、各都道府県に1以上の協力病院を指定(計61病院)するとともに、療護センターの治療・看護技術に係る研修費用等、協力病院に対する助成を行った。

3. 介護料の支給対象品目の見直し

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費用に関する実態調査結果を踏まえ、使用率及び自己負担額の高かった、紙オムツ 尿とりパッド 痰吸引用カテーテルの3品目について、平成19年度より介護料支給対象品目に追加した。

4. 交通事故被害者への情報提供体制の整備

各関係機関・団体が行っている各種支援策の情報を集約し、交通事故被害者やその家族に対して総合的な情報提供を行う窓口として、平成19年10月、自動車事故対策機構に「N A S V A 交通事故被害者ホットライン」を開設した。

5 . 高次脳機能障害認定システムの見直し

高次脳機能障害に係る等級認定の一層の適正化を図るため、損害保険料率算出機構内に検討委員会が設置され、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や被害者の症状に関する情報等を詳細に把握するための調査様式の改定など、認定システムの見直しが行われ、平成19年4月から、新たな認定システムによって高次脳機能障害の認定審査が行われている。

6 . 政府保障事業の運用変更

政府保障事業の運用のうち自賠責保険・共済と異なるものについて、可能な限り自賠責保険・共済に近い損害てん補が行われるよう、平成19年4月より、重過失減額の採用等、運用の変更を行った。

7 . 衝突被害軽減ブレーキ普及に係る補助制度の創設

自動車事故発生防止対策を一層充実させるため、大型トラックの事故被害軽減に有効な衝突被害軽減ブレーキ（ASV）の早期普及を図るための補助制度を平成19年度より創設した。

8 . 被害者保護企画官の設置

自動車事故による被害者保護の一層の充実を図るため、関係機関・団体との連絡調整、地方運輸局及び自動車事故対策機構への指導を行うとともに、被害者保護に係る企画・立案を総合的につかさどる「被害者保護企画官」を、平成20年7月より、国土交通省自動車交通局保障課に設置することとした。

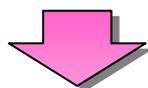
1. 一般病院への療護センター機能の委託

参考

「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）

療護センターが自宅から遠いことを理由として、療護センター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センター機能に理解・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。



自動車事故対策機構では、平成19年度に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」を設置し、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するとともに、下記病院を委託先病院として決定し、平成19年12月より、入院患者の受入れを開始した。

<北海道地区>

委託先病院：医療法人 医仁会 中村記念病院

受入患者数：4人(平成19年12月末現在)

平成20年度以降12床予定

<九州地区>

委託先病院：特定医療法人 雪ノ聖母会 聖マリア病院

受入患者数：2人(平成19年12月末現在)

平成20年度以降20床予定

<参考>これまでのスケジュール

平成19年4月 9日	： 第1回検討委員会開催 (選定地域・委託基準・選定基準等の検討)
平成19年5月31日	： 第2回検討委員会開催 (選定地域・委託基準・選定基準等の決定)
平成19年6月15日	： 入札公募(～8月15日)
平成19年9月	： 第3回検討委員会開催 委託先病院の決定 (委託契約手続等)
平成19年12月～	： 入院患者受入開始

2. 短期入院協力病院の見直し

参考

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19年3月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、**療護センター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、療護センターの治療・看護技術に係る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

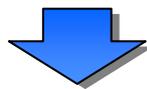
3. 介護料支給対象品目の見直し

参考

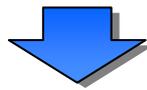
平成18年度あり方懇談会報告書

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



4. 交通事故被害者への情報提供体制の整備

参考

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、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

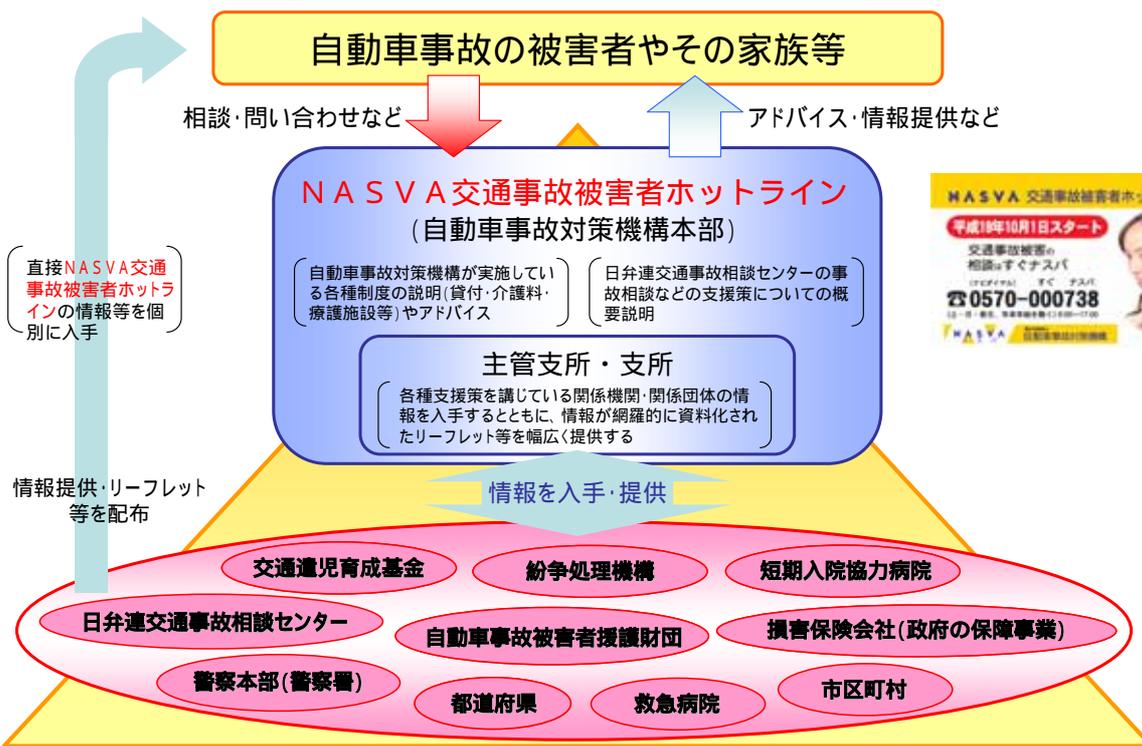
関係機関・関係団体と連携して、国土交通省及び自動車事故対策機構が中心となり、**情報を一元化して提供するなどの強化を図る**

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**を行うための「NASVA交通事故被害者ホットライン」を平成19年10月に設置。

情報提供の環境整備 (イメージ)

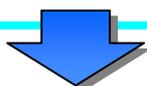


5. 高次脳機能障害認定システムの見直し

参考

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、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

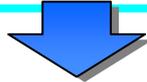
損害保険料率算出機構では、検討委員会の検討結果に沿って自賠責保険の高次脳機能障害認定システムの充実に向けた見直しを実施し、平成19年4月から、見直し後の認定システムによって高次脳機能障害の認定審査を実施している。

6. 政府保障事業の運用変更

参考

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	

7. 衝突被害軽減ブレーキ普及に係る補助制度の創設

参考

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1.2倍高くなっている。

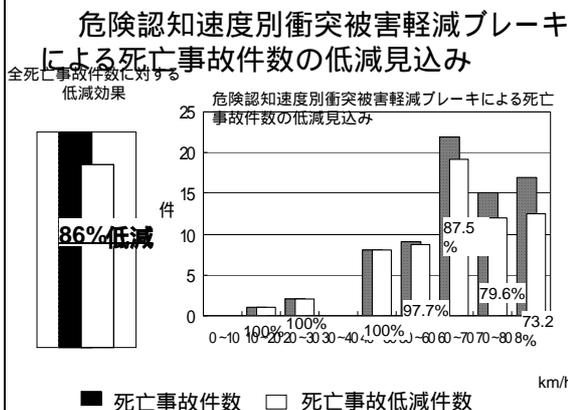
このような中、先進技術を駆使し、我が国において世界で初めて実用化された追突事故の被害軽減に有効な衝突被害軽減ブレーキの早期普及を図るため、補助制度を平成19年4月より開始。

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



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。

8. 被害者保護企画官の設置

参考

関係機関・団体との連絡調整、地方運輸局及び自動車事故対策機構への指導を行うとともに、被害者保護に係る企画・立案を総合的につかさどる「被害者保護企画官」を、平成20年7月より、国土交通省自動車交通局保障課に設置することとした。

