

看護系大学に対しては、「看護実践能力育成の充実に向けた大学卒業時の到達目標」(平成16年看護学教育の在り方に関する検討会報告)において、「事故の特性に応じた救急処置・援助」に関する実践能力の卒業時の到達度を示しており、教育の充実を促した。

ドクターヘリ事業の推進

緊急現場、搬送途上における医療の充実を図るため、ドクターヘリについては、平成19年6月27日に成立・施行された「救急医療用ヘリコプターを用いた救急医療の確保に関する特別措置法」に基づき、普及推進を図っているところであり、平成22年1月末現在で、17道府県の救命救急センターにドクターヘリが配備された。

4 消防機関と医療機関等の連携体制の充実

搬送及び受入れの実施に関する協議会の設置

近年119番通報から傷病者を病院に収容するまでに要する時間が長時間化する傾向にあり、また、傷病者を受け入れる医療機関を速やかに選定することが困難な事案が発生している。このような状況を受けて、平成21年に消防法が改正され、都道府県は、

消防機関による救急業務としての傷病者の搬送及び医療機関による当該傷病者の受入れの迅速かつ適切な実施を図るため、傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準を定めるとともに、実施基準に関する協議等を行うための消防機関、医療機関等を構成員とする協議会を設置することとなった。

メディカルコントロール体制の強化

救急業務の円滑な実施や救急隊員への教育訓練体制の整備等を図り、消防機関と医療機関の連携を強化するため、救急隊が現場からいつでも迅速に医師に指示、指導、助言が要請でき、実施した救急活動の医学的判断、処置の適切性について医師による事後検証が行われ、その結果が再教育に活用され、救急救命士の資格取得後の再教育として、医療機関において定期的に病院実習が行われる体制(メディカルコントロール体制)の充実強化を推進した。特に、都道府県単位、各地域単位におけるメディカルコントロール協議会の意見交換・情報交換の場として、平成21年中には全国メディカルコントロール協議会連絡会を開催し、メディカルコントロール体制の質的向上に努めた。

第7節 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

1 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車損害賠償保障制度は、自動車事故による損害賠償の基本保障を担保する強制保険である自動車損害賠償責任保険及び自動車損害賠償責任共済(以下「自賠責保険」という。)、ひき逃げ又は無保険車による事故の被害者に対して損害のてん補を行う政府の自動車損害賠償保障事業(以下「保障事業」という。)、自賠責保険料の運用益を活用した被害者救済対策事業及び自動車事故発生防止対策事業(以下「被害者救済対策等」という。)により交通事故被害者の保護に大きな役割を担っている。

平成16年度から20年度の自賠責保険の支払件数及び支払額は、それぞれ4.5%減少、8.0%減少している(第1-22表)。

自動車損害賠償責任保険(共済)の充実等

自賠責保険では、被害者保護の充実が図られるよう、国による死亡等重要事案に関する支払審査のほか、保険会社等による被害者等に対する情報提供措置の義務付け、公正中立な紛争処理機関による紛争処理の仕組みの整備など、被害者を保護する措置がとられている。

これにより、保険金の適正な支払いの確保や、保険金支払いをめぐる紛争処理の迅速かつ適正な解決による被害者保護の増進を図っているところである。なお、指定紛争処理機関である(財)自賠責保険・共済紛争処理機構による平成20年度の紛争処理件数は732件となっている。

なお、自賠責保険の保険金限度額は、死亡の場合には3,000万円、介護を要する重度後遺障害者につい

第1-22表 自賠責保険・自賠責共済の保険金・共済金支払件数及び支払額の推移

年 度	死 亡		傷 害		後遺障害		合 計	
	件数	平均支払額	件数	平均支払額	件数	平均支払額	件数	総支払額
	件	千円	件	千円	件	千円	件	百万円
平成16年度	7,986	23,882	1,190,626	399	62,190	4,322	1,260,802	935,080
17	7,491	23,761	1,192,342	400	57,637	4,439	1,257,470	910,596
18	6,776	24,233	1,144,636	399	56,089	4,480	1,207,501	871,908
19	6,559	23,709	1,167,663	395	59,246	4,356	1,233,468	875,290
20	6,056	23,496	1,133,794	397	63,784	4,191	1,203,634	859,815

注 1 損害保険料率算出機構，全国共済農業協同組合連合会資料による。
 2 死亡欄の支払保険金・共済金は，死亡に至るまでの傷害を含む金額である。
 3 後遺障害欄の支払保険金・共済金は，後遺障害に至るまでの傷害を含む金額である。

て，常時介護を要する者は4,000万円，随時介護を要する者は3,000万円となっている。

また，被害者保護の増進，自動車事故の発生の防止が安定的に行われるよう，自動車損害賠償保障法（昭30法97）による自動車事故対策計画に基づき，補助等を行っている。

政府の自動車損害賠償保障事業の充実

自賠責保険による救済を受けられないひき逃げや無保険車による事故の被害者に対しては，政府の保障事業が被害者に損害のてん補を行い，その救済を図っている。

この保障事業は，自賠責保険料に組み込まれた賦課金等を財源としており，損害てん補の限度額は自賠責保険と同一である。平成20年度の保障事業による保障金の支払額は，ひき逃げ1,928件及び無保険550件（計2,478件）に対し，約29億4,600万円（死亡69人，傷害2,414人に対してそれぞれ12億3,389万円及び17億1,171万円）である。

無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険は自動車の保有者等が加入を義務付けられている強制保険であるが，車検制度がない原動機付自転車及び軽二輪自動車のみならず，車検対象車両の期限切れによる無保険車事故が発生している。

このため，国土交通省において，9月に自賠責制度のPR活動を行い，自賠責制度の必要性・重要性等の認識向上を図った。さらに，業界団体等と協力した無保険車両に対する啓発活動や無保険車指導員による街頭での指導等を実施することにより，自賠責保険への加入の徹底を図った。

第1-23表 自動車保険（任意）保険金支払死亡事故賠償額の推移

年 度	死者数	平均賠償額
	人	万円
平成16年度	3,628	3,688
17	3,590	3,675
18	3,297	3,642
19	3,340	3,669
20	3,264	3,636

注 1 損害保険料率算出機構による。
 2 任意保険の保険金支払に関係のあったもののみである。したがって，自賠責保険の支払のみで終わったものは含まれていない。

また，かけ忘れを防止するため，自賠責保険契約期限経過後，再契約の締結が確認できない原動機付自転車等の所有者に対し，再契約を促す通知書を発送した。

任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

ア 任意の自動車保険

平成10年7月の保険料率の自由化後，人身傷害補償保険を始め多様な保険商品の開発・導入が進み，補償内容・損害時の対応・保険料水準等について，契約者が自身のニーズにあった保険商品を選択することが可能となっている。

対人賠償保険については，平成20年度に契約された契約金額別構成比が，2,000万円までのもの0.2%，2,000万円を超え5,000万円までのもの0.2%，5,000万円を超え1億円までのもの0.6%，1億円を超えるもの99.0%（うち無制限のもの99.0%）となっており，契約金額の高額化が進んでいる。

なお，平成20年度に自動車保険（任意）の保険金が支払われた死亡事故の賠償額は，平均3,636万円となっている（第1-23表）。

イ 任意の自動車共済

任意の自動車保険の他、消費生活協同組合法（昭23法200）に基づく消費生活協同組合などで任意の自動車共済を実施している。

2 損害賠償の請求についての援助等

交通事故相談活動の推進

交通事故被害者救済対策の一環として地方公共団体の交通事故相談活動の推進を図るため、相談員としての基本的な心構えや知識の習得を目的とした「交通事故相談員中央研修会（初任者コース）」を開催した。

さらに、被害者等からの相談に対する相談員の対応能力を向上させるため、「交通事故相談員総合支援事業（アドバイザー派遣事業）（実務必携発刊事業・相談員研修事業）」を通じて、都道府県・政令指定都市の交通事故相談活動（平成20年度の相談件数は都道府県71,723件、政令指定都市14,917件）に対する支援を行い、交通事故被害者等の福祉の向上に寄与した（第1-24表）。

損害賠償請求の援助活動等の強化

ア 警察における交通相談の積極化

交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救済の一助とするため、救済制度の教示や交通相談活動の積極的な推進を図った。

イ 法務省における人権相談

法務省は、全国の法務局、地方法務局及びその支局に開設している常設人権相談所並びに市（区）役所、町村役場、デパート、公民館、公会堂等で臨時に開設する特設人権相談所において、人権相談の一

環として交通事故に関する相談に応じ、事件解決のための適切な助言や日本司法支援センター（法テラス）への紹介等を行っている（第1-25表）。

ウ 日本司法支援センター（法テラス）による各種業務の推進

日本司法支援センター（法テラス）では、交通事故を含めた法的トラブル全般について、コールセンター（0570-078374）を始め全国各地の窓口で問い合わせを受け付け、解決に役立つ法制度やトラブルの内容に応じた適切な相談窓口等の情報を広く提供しているほか、示談交渉や調停手続、民事裁判等において弁護士・司法書士の費用を支払う経済的余裕がない人々に、無料法律相談や、その費用を立替えるといった民事法律扶助による援助を行っている。

また、同センターでは、平成20年12月1日から開始された、自動車運転過失致死傷などの事件の被害者やご遺族などが直接裁判に参加できる「被害者参加制度」及び経済的に余裕のない被害者参加人であっても弁護士による援助を受けられるよう、裁判所が被害者参加弁護士を選定し国がその費用を負担する「被害者参加人のための国選弁護制度」の運用において、国選被害者参加弁護士の候補となる弁護士の確保のほか、裁判所への国選被害者参加弁護士の候補の指名通知等の業務を行っている。

平成20年度に、同センターコールセンターに寄せられた交通事故に関する問い合わせは16,152件であり（第1-26表）、民事法律扶助業務における交通事故関係の援助開始（扶助）決定件数は666件であった（第1-27表）。

第1-24表 都道府県、政令指定都市の交通事故相談所の相談件数の推移

項目	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
都道府県	92,384	94,064	85,899	75,199	71,723
政令指定都市	19,748	18,150	16,616	15,584	14,917
計	112,132	112,214	102,515	90,783	86,640

注 内閣府資料による。

第1-25表 交通事故関係相談件数の推移

項目	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
交通事故関係相談件数	1,392	1,202	891	773	668

注 法務省資料による

エ（財）日弁連交通事故相談センターによる交通事故相談活動の強化

（財）日弁連交通事故相談センターは、交通事故の損害賠償に関する無料法律相談等のほか、示談あっ旋を行った。

平成20年度の交通事故相談活動は、延べ8,203回相談所を開所し、延べ3万6,616件の相談に応じた（第1-28表）。

オ（財）交通事故紛争処理センターによる交通事故相談活動の強化

交通事故に関する紛争の適正な処理を図るため、嘱託弁護士による無料法律相談及び和解の斡旋、審査会による審査・裁定業務を行った。

平成20年度は、東京本部のほか、札幌、仙台、名古屋、大阪、広島、高松及び福岡の各支部並びにさいたま市、金沢市の各相談室で2万2,519件の相談に応じ、示談成立は6,543件、うち審査・裁定手続きを経て示談成立に至った事案は567件であった（第1-29表）。

第1-26表 法テラス・コールセンター問い合わせ件数（交通事故関係）の推移

年度	全問い合わせ件数(A)	交通事故に関する問い合わせ件数(B)	比率(B)/(A)
	件	件	%
18	128,741	4,533	3.5
19	220,727	6,825	3.1
20	287,897	16,152	5.6

注 1 日本司法支援センター資料による。
2 平成18年度については、18年10月～19年3月末の件数である。

第1-27表 民事法律扶助（交通事故関係）事件数の推移

年度	援助開始（扶助）決定全事件数(A)	援助開始（扶助）決定交通事故関係事件数(B)	比率(B)/(A)
	件	件	%
16	51,463	464	0.9
17	59,957	475	0.8
18	65,073	485	0.7
19	73,107	548	0.7
20	85,543	666	0.8

注 1 日本司法支援センター資料による。
2 民事法律扶助業務は、平成18年10月より（財）法律扶助協会から日本司法支援センターに引き継がれた。

第1-28表 （財）日弁連交通事故相談センターの活動状況の推移

項目	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
相談所開設回数(回)	7,956	7,972	8,032	8,335	8,203
相談件数(件)	34,353	34,848	34,884	34,780	36,616
従事弁護士延べ人員(人)	8,793	8,807	8,870	8,937	8,768

注 国土交通省資料による。

第1-29表 （財）交通事故紛争処理センターの活動状況の推移

項目	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
相談件数	22,529	21,718	22,630	22,271	22,519
示談成立件数	5,820	5,754	6,185	6,939	6,543
うち審査手続分	557	580	549	582	567

注 （財）交通事故紛争処理センター資料による。

3 交通事故被害者支援の充実強化

自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

ア 独立行政法人自動車事故対策機構

独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）は、被害者の救済を図るため、次に掲げる業務等を行った。

ア 介護料の支給

自動車事故により重度の後遺障害を負い、常時又は随時介護を要する被害者に介護料の支給を行った。また、在宅介護者に対し、短期入院費用を一部助成した。

イ 重度後遺障害者療護施設の運営等

自動車事故による脳損傷の重度後遺障害者に対し、適切な治療及び養護を行う専門病院である療護センター（千葉、東北、岡山、中部）の運営を行うとともに、在宅介護を受ける重度後遺障害者に対する短期入院の受入れを実施した。

また、現在、設置されている療護センターの空白

地域解消のため、北海道及び九州の一般病院に対してその機能の一部を委託し、療護センターに入院できない重度後遺障害者の専門的治療、介護の機会の拡充を図っている。

ウ 自動車事故被害者への情報提供体制の整備

全国の自動車事故による被害者及びその家族等への支援の充実・強化を図るため、各種相談機関の窓口を総合的に案内する相談窓口「NASVA交通事故被害者ホットライン」において、自動車事故被害者の相談に応じ、情報提供の充実を図っている。（平成19年10月から平成21年9月末までの累計相談件数は5,567件）

エ 貸付業務の実施

自動車事故により死亡した者の遺族又は重度後遺障害が残った者の子弟である義務教育終了前の児童に対する生活資金の無利子貸付業務等を行った。

イ 交通遺児に対する援助

（財）交通遺児育成基金は、自動車事故によって一家の働き手を失った交通遺児に対し、交通遺児家庭の生活基盤を安定させ、交通遺児の健やかな育成に資するため、交通遺児に支払われた損害賠償金等から拠出された資金に、国の補助金と民間団体の援助金を加えて運用し、これを遺児が満19歳に達するまで、年金方式で育成給付金を支給する交通遺児育成基金事業を実施した。

なお、平成20年度末現在における加入遺児総数は1,321人となっている。

ウ 交通安全活動推進センター

都道府県交通安全活動推進センターでは、職員のほか、弁護士、カウンセラー等を相談員として配置し、交通事故の保険請求、損害賠償請求、示談等の経済的被害の回復に関してだけでなく、交通事故による精神的被害の回復に関しても、交通事故被害者、遺族からの相談に応じ、適切な助言を行った。

交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

ア 交通事故被害者等に対する情報提供の実施

ひき逃げ事件、危険運転致死傷罪に該当する事件、交通死亡事故等の被害者・遺族に対して、事故の概要、捜査状況等についての被害者連絡を適時、適切に実施するとともに、交通事故事件に係る「被

害者の手引」、「現場配布用リーフレット」等の配布や各種相談活動によって、被害者等にとって必要な情報の提供に努めた。また、交通死亡事故等を起こした加害者に対する行政処分の結果等について被害者等からの問い合わせがあった場合には、適切に回答するなど、被害者等の心情に配慮した行政処分制度の運用に努めた。

なお、法務省においては、被害者等通知制度により、検察庁、刑事施設、少年院、地方更生保護委員会、保護観察所等が連携し、交通事犯を含めた事件の被害者等からの希望に応じて、事件の処理結果、公判期日、裁判結果、加害者の刑の執行終了予定時期、釈放された年月日、刑事裁判確定後及び保護処分を受けた加害者の処遇状況に関する事項、仮釈放・仮退院審理に関する事項等の通知を実施している。

さらに、全国の検察庁に被害者支援員を配置し、被害者等からの様々な相談への対応、法廷への案内、付添い、事件記録の閲覧、証拠品の返還などの各種手続の手助けをするほか、被害者等の状況に応じて精神面、生活面、経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行うとともに、犯罪被害者保護制度について分かりやすく説明したパンフレットを検察庁等に備え付けるなどの支援業務を行った。

このほか、被害者等に対する不起訴事件記録の開示について、これまで、被害者等が民事訴訟等において被害回復のための損害賠償請求権その他の権利を行使する目的である場合に、一定の範囲内で閲覧することができることとするなどの運用を図ってきたところ、より弾力的な運用を行うこととし、平成20年12月からは、被害者参加制度の対象となる事件の被害者等については、「事件の内容を知ること。」などを目的とした場合でも一定の範囲内で閲覧することができることとした。

イ 交通事故被害者等の声を反映した講習等の推進

運転免許に関する各種講習において、被害者等の手記集やビデオを活用するほか、被害者等の講話を取り入れるなどにより、講習において被害者等の声

を反映させ、交通事故の悲惨さを受講者に効果的に理解させる施策の推進を図った。また、被害者等の手記を取りまとめた資料等については、交通安全推進団体等にも配布し、交通事故の悲惨さの紹介に努め、交通事故の惨状等に関する国民の理解増進を図った。

ウ 交通事故被害者サポート事業の実施

交通事故被害者等の支援の充実を図ることを目的として、自助グループ間の連携を強化し自助グループ活動を促進するための自助グループ連絡会議、交通事故相談所、犯罪被害者支援センター等の関係団体間の連携強化を図るための各種相談窓口等意見交換会などを行う「交通事故被害者サポート事業」を実施した。

第8節 研究開発及び調査研究の充実

1 道路交通安全に関する研究開発の推進

内閣府本府の調査研究

次期（第9次）交通安全基本計画の検討に資するため、第8次交通安全基本計画に係る政策的な評価、交通安全に関する国民の意識調査及び関係団体等の要望調査等を行い、それらを踏まえて、今後の道路交通安全に関する基本政策等について検討する調査研究を行った。併せて、交通安全基本計画における目標を適切なものとするための道路交通事故に係る長期予測を行った。また、飲酒運転の根絶に資するため、常習飲酒運転者の飲酒運転行動抑止に関する調査研究を実施した。

警察庁関係の研究

ア 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進

ア 安全運転の支援

路側インフラからの情報に加えて自車の位置、速度等の情報に基づき、車載機が運転者への情報提供の要否及びタイミングを判断し、音声や画像等で運転者に注意を促すDSSSの実用化に向けた研究開発を実施した。

イ 信号制御の高度化

個々の信号機において、交差点に到達する交通流を予測して制御するプロファイル信号制御方式について、交通状況や交通環境の異なる道路における効果の検証を行い、この信号制御方式の全国展開に向けた整備の在り方についての検討を推進した。

ウ プローブ情報の収集

更に高度な交通情報の提供、信号制御等を行うため、自動車からのプローブ情報を光ビーコンを活用

して収集して分析、活用するシステムの実用化に向けた研究開発を推進した。

イ 雨天時の走行実態に関する研究

高速道路における雨天時の事故の特徴を明らかにするため、統計分析と事例分析を開始した。また、雨天時の速度低下の実態と走行挙動の特性について調べるため、車両感知器データを用いた走行実態分析と被験者による走行実験を開始した。

ウ 高齢運転者向け安全運転診断法に関する研究

高齢運転者の運転特性を多面的に診断する方法を研究し、高齢者を対象とした運転者教育において、安全運転の診断の方法を効果的に活用するための研究を行った。

エ 交通事故自動記録装置に関する研究

交通事故発生前後の車両関係データを記録する交通事故自動記録装置に関して、記録データの特性、精度及び信頼性を評価し、交通事故分析・鑑定に資する知見を得るための研究を昨年引き続き行った。

オ 常習飲酒運転者に講ずべき安全対策に関する調査研究

常習飲酒運転者対策を強化するため、平成20年度に実施した飲酒運転違反者の実態調査の結果を踏まえ、21年度は飲酒運転違反者に対して新しい講習を試験的に実施し、講習効果の検証と内容の改善に向けた検討を行うことを目的に調査研究を実施した。

カ 聴覚障害者の安全運転のための実車による実験等の調査研究

聴覚障害者が運転することのできる車種の拡大等について、安全に運転するための補完措置を含めた