

1 審議案件

(1) 自動車重量税の還付申請から支払までの期間の短縮（新規案件）

1 申出要旨

私は、自動車を廃車したことから自動車重量税の還付申請書を自動車検査登録事務所に提出した。その際、窓口では、還付までに1か月半から2か月程度の時間を要するとの説明を受けた。その後、特段の連絡がなかったため、およそ1か月半後に税務署に還付金の支払について問い合わせたところ、さらに約1か月後の支払になるとの説明を受けた。

その際、税務署から、「自動車重量税の還付申請書類は1か月単位で月に一度しか受け取らないことになっている。」との説明を受けた。仮に、このことが還付金支払に時間を要する大きな原因になっているのであれば、自動車検査登録事務所から税務署への自動車重量税の還付申請書類の受渡し等の還付事務を迅速にしてほしい。

(注) 平成23年12月に、九州管区局が受け付けた相談事案である。本件については、平成24年9月27日、九州管区局において地方行政苦情救済推進会議に付議したが、本省段階における確認事項等もあることから、今後の処理は当室が行うこととしたものである。

2 制度の概要

自動車に係る税金には、自動車重量税法（昭和46年法律第89号）に基づく自動車重量税、地方税法（昭和25年法律第226号）に基づく自動車取得税、自動車税及び軽自動車税等があるが、本申出に係る自動車重量税の概要等は次のとおりとなっている。

(1) 自動車重量税

ア 概要

自動車重量税は、道路運送車両法第60条第1項又は第62条第2項等の規定に基づき自動車検査証の交付等を受ける自動車に対して課される国税であり（自動車重量税法第3条）、当該自動車検査証の交付等を受ける者が納税義務者とされている（同法第4条）。

また、納税義務者は、自動車検査証の交付等を受ける時までに税額相当金額の自動車重量税印紙を自動車重量税納付書に貼付して運輸支局等（注）の窓口へ提出する方法により、納付する必要があるが（同法第8条）、一般的には、自動車ディーラーや整備業者が代行して納付することが多い。

(注) 運輸支局等とは、神戸運輸監理部及び運輸支局並びにそれらの自動車検査登録事務所、沖縄総合事務局陸運事務所及びその支所又は軽自動車検査協会の事務所及びその支所・分室をいう。以下、同じ。

イ 税率

自動車重量税の税率は、自動車重量税法第7条の規定に基づき、車両の種別、用途及び重量並びに車検有効期間ごとに定められているほか、租税特別措置法（昭和32年法律第26号）第90条の11の規定に基づき、当分の間の税率が定められている。

また、同法第 90 条の 12 の規定に基づき、いわゆる環境対応車については同税の減免（エコカー減税）措置が講じられている。

エコカー減税の適用を受けない乗用自動車（自家用）の税率を例に示すと、表－1 のとおりである。

表－1 乗用自動車（自家用）の自動車重量税の税率

車 両 重 量	車検期間 3 年	車検期間 2 年
0.5 トン以下	12,300 円	8,200 円
0.5 トン超～1.0 トン以下	24,600 円	16,400 円
1.0 トン超～1.5 トン以下	36,900 円	24,600 円
1.5 トン超～2.0 トン以下	49,200 円	32,800 円
2.0 トン超～2.5 トン以下	61,500 円	41,000 円
2.5 トン超～3.0 トン以下	73,800 円	49,200 円

(注) 1 平成 24 年 5 月 1 日以降の税率を掲げた。

2 初度登録から 13 年経過している場合及び 18 年経過している場合は税率が異なる。

(2) 自動車重量税の廃車還付制度

ア 概要

自動車重量税については、自動車が車検を受けること等によって走行可能になるという法的地位あるいは利益を受けることに着目して課税される一種の権利創設税であるという考え方により、従来、還付制度は設けられていなかった。

しかし、自動車のうち、その使用を終了したもの（以下「使用済自動車」という。）については、不法投棄を防止し自動車のリサイクルの促進を図ることを目的とした使用済自動車の再資源化等に関する法律（平成 14 年法律第 87 号）が制定されたことに伴い、最終所有者がその使用済自動車を引取業者に引き渡すインセンティブ措置として、平成 14 年度税制改正により廃車還付制度が設けられ、平成 17 年 1 月 1 日から施行された。

還付を受けられるのは、使用済自動車が適正に解体され、解体を事由とする永久抹消登録申請又は解体届出と同時に自動車重量税の還付申請が行われた場合であり、車検残存期間に相当する自動車重量税額が還付されることになった（注）。

(注) 永久抹消登録申請とは、既に自動車を解体済の場合に行う手続であり、解体届出とは、一時抹消登録を済ませてある自動車を解体した場合に行う手続である。

また、還付申請者は、還付の対象となる自動車を引取業者に引き渡した者（最終所有者）とされているので、還付の対象となる自動車の自動車重量税を実際に納付した者か否かは問わないこととされている。

イ 還付される自動車重量税額の計算方法

還付される自動車重量税額は、納付された自動車重量税額に車検残存期間の月数を乗じ、これを車検有効期間の月数で除して算出することとされており、車検残存期間が 1 か月に満たない場合は、還付を受けることができない。

《例》「1.5 トン超～2.0 トン以下（2年車検）」の乗用自動車（自家用）において、納付した自動車重量税額は 32,800 円、車検残存期間が 12 か月と 20 日の場合：

$$32,800 \text{ 円} \times 12 \text{ か月} (\text{※}) \div 24 \text{ か月} = 16,400 \text{ 円}$$

⇒16,400 円が還付される。(※ 1 か月に満たない端数は切捨て)

ウ 還付の申請手続

還付申請は、申請者の事務手続の簡便化を図るため、申請者が引取業者から使用済自動車が解体された旨の連絡を受けた後、永久抹消登録申請又は解体届出と同時に、自動車重量税還付申請書に必要となる事項を記載して運輸支局等に提出することとされており、税務署への申請は運輸支局等経由で行われるので、申請者が税務署へ出向く必要はない（注）。

（注） 自動車重量税還付申請書の様式は、永久抹消登録申請書又は解体届出書と一体となっている。

なお、平成 18 年度から 23 年度までの全国における自動車重量税の廃車還付申請件数は、表－2 のとおりである。

表－2 自動車重量税の廃車還付申請件数 (単位:千件)

年 度	平成 18	19	20	21	22	23
申請件数	1,033	1,074	1,175	1,376	1,401	961

（注） 国税庁の資料に基づき当局で作成した。

エ 還付に要する期間の周知・広報

国税庁ホームページでは、自動車重量税の還付に要する期間について、以下の内容で周知・広報を行っている。

提出された還付申請書は、運輸支局等における所要の手続が完了した後に、所轄税務署に引き継がれ、税務署においては、還付金の支払いを適正に行うための申請書の審査など所要の手続を的確に行います。そのため、還付申請書が運輸支局等に提出されてから、所轄税務署長から還付金が支払われるまでにおおむね 3 か月程度かかることをご理解願います。

(3) 自動車重量税の廃車還付事務の流れ

使用済自動車に係る自動車重量税の廃車還付事務の流れは、表－3 の①から⑤の順に行われている。なお、申請書類は運輸支局等に保管され、事務処理は電子化されたデータ（以下「還付申請データ」という。）に基づき進められる。

表－3 自動車重量税の廃車還付手続の流れ及び処理期間

	処理機関	事務内容	処理期間
①	運輸支局等	システムへの入力処理	1日
②	国土交通省本省	還付申請データ蓄積、データ変換	最大1か月
③	国税庁本庁	還付申請データ振分け	約3日
④	国税局	還付申請データの補正、システム処理	約3週間
⑤	税務署	還付決議・未納税額の確認・支払処理	約3週間

(注) 九州管区局の関係機関からの聴取結果に基づき作成した。

表－3を具体的に説明すると、以下のとおりである。

- ① 運輸支局等における事務処理及び期間（処理期間：1日）
 運輸支局等では、還付申請書の提出を受け、申請書記載事項の確認及び添付書類の確認を行った上で、自動車登録検査業務電子情報処理システム（MOTAS）への入力処理を行う。記載事項、添付書類に不備等がなければ、申請日当日に必要な処理は完結する。
- ② 国土交通省本省における事務処理及び期間（処理期間：最大1か月）
 国土交通省本省では、日々、全国の運輸支局等からオンラインで送信されてくる還付申請データ情報を蓄積し、毎月月末締めで1か月単位で国税庁システム用データに変換し、翌月に国税庁本庁に還付申請データを引き継ぐ。
- ③ 国税庁本庁における事務処理及び期間（処理期間：約3日）
 国税庁本庁では、国土交通省本省から受け取った還付申請データをKSKシステム（国税総合管理システム）に移行させ、還付申請者の住所地により担当する国税局ごとに振分け作業を行い、振分け作業完了後、各国税局に当該データを転送する。
- ④ 国税局における事務処理及び期間（処理期間：約3週間）
 各国税局では、国税庁本庁から送付された全ての還付申請データの内容を確認し、必要に応じ還付申請データについての所要の補正等を行い、税務署における還付処理用のデータ（以下「還付処理データ」という。）を作成する。
- ⑤ 税務署における事務処理及び期間（処理期間：約3週間）
 各税務署では、国税局が整理した還付処理データを基に、関係部署において申請者が還付金の振込先として指定した金融機関口座の確認や申請者に係る他の国税の未納税額の確認等（注）を行った後、金融機関口座への還付金振込のために日本銀行に対し、支払手続を行う。

(注) 国税通則法（昭和37年法律第66号）第57条第1項では、税務署長は「還付金等がある場合において、その還付を受けるべき者につき納付すべきこととなっている国税・・・があるときは、・・・還付に代えて、還付金等をその国税に充当しなければならない・・・」と規定されている。

(4) 自動車に関する税金等の還付状況等

ア 自動車に関する税金等の還付状況

自動車重量税（国税）のほか自動車税（地方税）等自動車に関する税金等の還付の状況等は、表－４のとおりである。自動車税の場合、自動車の抹消登録をしてから1～2か月後に還付通知書が郵送されている。

表－４ 自動車に関する税金等の還付状況等

区 分		課税権者	還付等の有無、還付に要する期間		備 考
自 動 車	自動車重量税	国	有	おおむね2か月半程度	
	自動車取得税	都道府県	無	－	原則還付なし
	自動車税	都道府県	有	1～2か月程度	
	自動車損害賠償責任保険	－	有	多少の前後はあるものの1週間程度	抹消登録後の保険料の払い戻し
軽 自 動 車	自動車重量税	国	有	おおむね2か月半程度	
	自動車取得税	都道府県	無	－	原則還付なし
	軽自動車税	市町村	無	－	原則還付なし
	自動車損害賠償責任保険	－	有	多少の前後はあるものの1週間程度	抹消登録後の保険料の払い戻し

(注) 1 自動車欄は、軽自動車を除く。

2 関係機関からの聴取結果に基づき九州管区局が作成した。

イ 福岡県における自動車税の還付事務

福岡県では、自動車（軽自動車、二輪の小型自動車等を除く）を抹消登録した場合、その翌月から3月分までの月割計算による自動車税の還付を以下のとおり行っている。

- (ア) 自動車を抹消登録した場合、運輸支局からその旨の連絡が県に届き、県での事務手続を終え、登録月の1～2か月後に、抹消登録をした自動車の所有者等（納税義務者）に還付通知書を郵送する。還付通知書を受け取った者は、指定金融機関の本支店で同通知書と引き替えに還付金を受け取る。なお、納税義務者が県外在住の場合は、金融機関への口座振込を行うために別途口座番号等の確認作業を行った上で還付する。本手続過程において、納税義務者が県に対して還付を求める申請手続を行う必要はない。
- (イ) 運輸支局から県への関係データの移行はオンラインシステムを用いて、月の前半分（1日から15日までに抹消登録されたもの）と後半分（16日から末日までに抹消登録されたもの）に分けて行われている。これを踏まえ、還付通知書の発送は、表－５のとおり、県内在住者で抹消登録時期が月の前半の場合は翌月15日頃、同じく登録時期が月の後半の場合は翌月末頃となっている。

表－5 福岡県における自動車税の還付事務の状況

区 分		還付通知書の発送時期	
		福岡県内在住者	福岡県外在住者
抹消登録の時期	1日～15日	翌月15日頃	翌月末頃
	16日～末日	翌月末頃	翌々月15日頃

(注) 福岡県税務課からの聴取結果に基づき九州管区局が作成した。

3 関係機関の意見

(1) 国土交通省自動車局自動車情報課（平成24年10月26日照会、11月12日回答）

ア 運輸支局等の申請窓口における誤記載等防止対策について

運輸支局等の窓口においては、①申請者に対して、「自動車重量税還付申請書付表1」を交付する際、当該付表を示し、記載内容に誤りがないか口頭にて個別に確認した上で交付する、②窓口によっては、申請書の記載要領又は誤記載防止を呼びかけるポスター等を掲示する、③事業者等の大量申請者に対しては、所有者コード（所有者や住所等をあらかじめ登録）の利用を呼びかける等により、誤記載の防止に努めている。

イ 還付にかかる期間の周知について

申請者に対しては、「自動車重量税還付申請書付表1」を交付する際、今後国税局において申請書の審査がなされた上で還付されるため、おおむね3ヶ月程度の期間を要することを、口頭により周知する（窓口によっては、上記の旨が掲示されている場合もある。）とともに、国税庁作成のパンフレット（「自動車重量税還付申請書記載のポイント」）を配布している。

申請日等に応じた周知について、運輸支局等は自動車重量税還付制度の経由機関であることから、国税局における審査状況を事前に知り得る立場になく、申請日等に応じた周知への対応は困難である。

ウ 国土交通省から国税庁に対する還付申請データの引継頻度について

自動車重量税の還付を含め自動車の登録・検査の申請に関し、書面については運輸支局等で受付・保管をしているが、還付申請データについては本省で一括管理をしているため、当該データの抽出等は本省で一括して行うこととしている。

現在、MOTASでは、各統計表等を設定した曜日・時間で自動的に加工・抽出しているが、この日時を変更することにより、日々の処理、特定日の処理を行う他のプログラムへの影響調査及び設定変更があることから、国税庁へ引継ぐ頻度を増加させるためにはシステム改修が必要である。

なお、国税庁へ引継ぐ還付申請データは、毎月1回、当月分のデータを自動で抽出するようプログラムされている。

また、引継頻度を増加させることについて、システムの支障はないと考える。

エ その他、本件についての意見

当省としては、還付申請データの送付頻度を増加させることについては、システム改修を施すことにより対応可能であると考えているところである。

(2) 国税庁課税部消費税室（平成 24 年 10 月 26 日照会、11 月 9 日回答）

ア 申請日に応じた周知について

還付金が支払われるまでの期間は、受け付けた還付申請データの補正の要否などにより変わり得るものであり、申請日等に応じた周知を行うことはできない。

イ 国土交通省から国税庁に対する還付申請データの引継頻度について

国土交通省において受け付けた還付申請データは個人情報そのものであることから、毎月、当該データが絶対に外部に流出しないような措置を講じた上で引継ぎを受けている。

したがって、年間 100 万件に及ぶ膨大な還付申請データを、申請があった都度引継ぎを受けることは、作業の効率性及び費用の観点から現実的ではないが、送付頻度を月 2 回程度に増加させることについては、予算措置及び一定の準備期間が必要となるが検討の余地がある。

ウ 還付申請データの引継頻度を増やすことによる支障について

還付申請データの引継ぎの頻度を増加させることは、運搬費用及び運搬の際に紛失するリスクが増大する。

また、各国税局の担当者は、国税庁から還付申請データの送付を受けるごとに、内容の確認を要する事項についてまとめて F A X 等で運輸支局等に照会しているが、照会頻度が増加することにより国税局及び運輸支局等の事務量が増加する。

エ その他、本件についての意見

国土交通省から国税庁への還付申請データの引継頻度を増やすことになれば、運送経費が増大すること等による予算措置及び運送契約の変更が必要である。

また、国税局から税務署への送付頻度を増やすことになれば、各国税局における現行の事務運営を変更する必要がある。

こうしたことから、①国土交通省から国税庁に還付申請データを引継ぐ頻度を増やすこと、②国税局から税務署へ還付申請データ送付頻度を増やすこととしても、一定の準備期間が必要である。

(3) 九州管区行政評価局による照会結果

ア 九州運輸局自動車技術安全部管理課（平成 24 年 1 月 13 日照会、1 月 20 日回答）

自動車重量税の還付制度については、国税庁が主体となって制度運用をしているものである。平成 16 年度の制度創設時において、国税庁と協議の上でデータ引継ぎの

頻度を月に1度としてシステムを設計したものであり、国土交通省としては、システム改修を行うことにより、データ送付の頻度を増加させることは可能である。

イ 国税庁課税部消費税室（平成23年12月26日照会、24年1月12日回答）

還付金の支払は、誤還付の防止のために慎重に審査する必要がある（注）ことから、おおむね2か月半程度（国税庁としては1か月半程度）をめぐり事務処理を行っているところである。

本制度は、申請者の事務手続の簡便化を図るため（利用者が運輸支局等と税務署の2つの窓口に行かなくて済むようにするため）に、自動車の抹消登録等と同時に還付申請書を提出することとされたものであり、国税庁本庁では各税務署に対して、早期の還付金支払を心がけるよう指示をしているところである。

国税庁本庁としては、国土交通省本省からの引継ぎの頻度が増加するのであれば、上記事務処理の変更を検討する。

（注） 審査の際には、住所、氏名、振込口座番号及び未納税額への充当の可否等に誤りがないかを慎重に確認している。

ウ 福岡国税局消費税課（平成24年9月3日及び9月12日聴取）

（ア）福岡国税局消費税課担当分の事務処理時間について

当局では、国税庁本庁からのデータ受信後直ちに申請内容の審査に着手するが、①国土交通省のシステムによる申請書読取時に誤読が多く、自動車ディーラー等による代理申請の場合は誤記が多い（注）、また、②K S Kシステムに登録されている住所等と本申請書上の住所等を照合して一致しないことがある。このため、運輸支局等や申請者等に確認しなければならないが、確認を要するものが申請件数のおよそ2割弱みられる。

当局では申請書審査及び審査結果に基づくK S Kシステムへの補正入力並びに税務署別の還付決議書の作成などを3人の職員（非常勤職員を含む。）で約3～4週間程度で処理するが、現体制でこの事務処理時間の短縮は難しい。

（注） 申請書読取時の誤読の具体例としては、申請書の氏名にフリガナを記入する際に、濁点が付いているにもかかわらず当該濁点を判読しないもの、氏名や振込口座の欄について漢字を崩し書きにより記入している場合に判読しないもの等がある。

代理申請の場合の誤記の具体例としては、申請者が「幸子（サチコ）」である場合、「ユキコ」とフリガナを誤って記載しているもの、申請者が「永井（ナガイ）」である場合、「長井」と漢字を誤って記載しているもの、マンション等の室番号が記載されていないもの等がある。

（イ）税務署担当分の事務処理期間について

税務署では、関係部署において支払手続を了するまで、おおむね3週間程度を要しているが、法人税、消費税等に係る全ての還付金の支払事務を担当しており、これらの還付金の全てについて振込名義や振込先口座等に誤りがないか、更には未納税額の有無を確認する必要があることから、事務処理期間の短縮を図る余地は見当たらない。

(2) 国民健康保険における限度額適用・標準負担額減額認定証の申請に係る被保険者の負担軽減(新規案件)

1 申出要旨

私は、国民健康保険の被保険者であるが、高額療養費について、70歳以上の低所得者は、被保険者証、高齢受給者証及び限度額適用・標準負担額減額認定証を医療機関等に提示すれば、窓口負担額が自己負担限度額となる。

ただし、限度額適用・標準負担額減額認定証の有効期間は1年となっており、私は、毎年更新手続のために役場に出向いているが、高齢で身寄りのない入院患者にとって大きな負担となっているため、例えば、限度額適用・標準負担額減額認定証を医療機関等に提示しなくても、窓口負担が低所得者の自己負担限度額までで済むなど手続の改善を図ってほしい。

(注) 平成24年4月に静岡行政評価事務所が受け付けた相談事案である。

2 制度の概要

(1) 高額療養費制度

高額療養費制度とは、被保険者が、医療機関や薬局の窓口で支払った額（入院時の食費負担や差額ベッド代等を除く。）が、暦月（月の初めから終わりまで）で一定額（以下「負担上限額」という。）を超えた場合(注)に、その超えた金額を保険者が支給するものである。

(注) 同一の医療機関等における自己負担（院外処方代を含む。）では、負担上限額を超えないときでも、同じ月の複数の医療機関等における自己負担を合算（ただし、70歳未満の場合は2万1千円以上であることが必要）することができ、当該合算額が負担上限額を超えれば、高額療養費の支給対象となる。

負担上限額は、各医療保険制度で共通となっており、年齢及び所得に応じて表-1及び表-2のとおりとなっている。また、各保険における所得区分別の加入者数は、表-3及び表-4のとおりである。

表-1 被保険者が70歳未満の場合の上限額

所得区分	1か月の負担の上限額
上位所得者(月収53万円以上の方など)	150,000円 + (医療費 - 500,000円) × 1%
一般	80,100円 + (医療費 - 267,000円) × 1%
低所得者(住民税非課税の者)	35,400円

(注) 本表は、厚生労働省の資料に基づき当局が作成した。

表-2 被保険者が70歳以上の場合の上限額

所得区分		1か月の負担の上限額	
		外来(個人ごと)	
現役並み所得者 (月収28万円以上の方など)		44,400円	80,100円 + (医療費 - 267,000円) × 1%
一般		12,000円	44,400円
低所得者(住民税非課税の方)	Ⅱ(Ⅰ以外の方)	8,000円	24,600円
	Ⅰ(年金収入のみの方の場合、年金受給額80万円以下など、総所得金額がゼロの方)		15,000円

(注) 本表は、厚生労働省の資料に基づき当局が作成した。

表-3 70歳未満における所得区分別の加入者数

(単位:万人、%)

所得区分 \ 保険者名	協会けんぽ	健保組合	市町村国保	計
上位所得者(月収53万円以上の方など)	260 (7.5)	700 (24.0)	130 (4.3)	1,330 (12.6)
一般	3,150 (91.9)	2,220 (75.9)	1,850 (61.5)	8,200 (77.5)
低所得者(住民税非課税の方)	20 (0.6)	2 (0.1)	1,030 (34.2)	1,050 (9.9)
計	3,430 (100.0)	2,920 (100.0)	3,010 (100.0)	10,590 (100.0)

(注) 1 本表は、厚生労働省の資料に基づき当局が作成した。

2 数値は全て一定の仮定を置いた粗い推計値である。

表-4 70歳以上における所得区分別の加入者数

(単位:万人、%)

所得区分 \ 保険者名	協会けんぽ	健保組合	市町村国保	後期高齢者(75歳以上)	計
現役並み所得者	8 (14.4)	4 (15.4)	40 (7.3)	100 (7.0)	160 (7.5)
一般	50 (80.2)	20 (84.5)	310 (56.7)	810 (55.6)	1,200 (57.1)
低所得者Ⅱ	1 (2.1)	0.1 (0.2)	140 (24.8)	280 (19.0)	410 (19.7)
低所得者Ⅰ	2 (3.4)	0 (0)	60 (11.2)	270 (18.4)	330 (15.7)
計	60 (100.0)	30 (100.0)	550 (100.0)	1,450 (100.0)	2,100 (100.0)

(注) 1 本表は、厚生労働省の資料に基づき当局が作成した。

2 数値は全て一定の仮定を置いた粗い推計値である。

(2) 高額療養費の現物給付

ア 高額療養費の現物給付

高額療養費は本来、医療機関や薬局の窓口で支払った額について一定額を超えた場合、被保険者等からの申請により保険者が超えた金額を支給するものである。しかし、高額療養費の申請は、レセプト(医療機関から保険者へ提出する診療報酬の請求書)の確定後に市町村国保の保険者で審査、支給されるため、受診した月から3か月程度の期間を要する。このため、年齢区分及び所得区分に応じて必要とされる書類(限度額適用認定証、限度額適用・標準負担額減額認定証及び高齢受給者証の3種類。以下これらの書類を合わせて「認定証類」という。)を提示することにより、自己負担限度額を超える分の窓口で支払いが不要となる「高額療養費の現物給付」が行われている。

このような取扱いを利用するために必要な書類については、年齢区分、所得区分に応じ表-5のとおりとなっている。

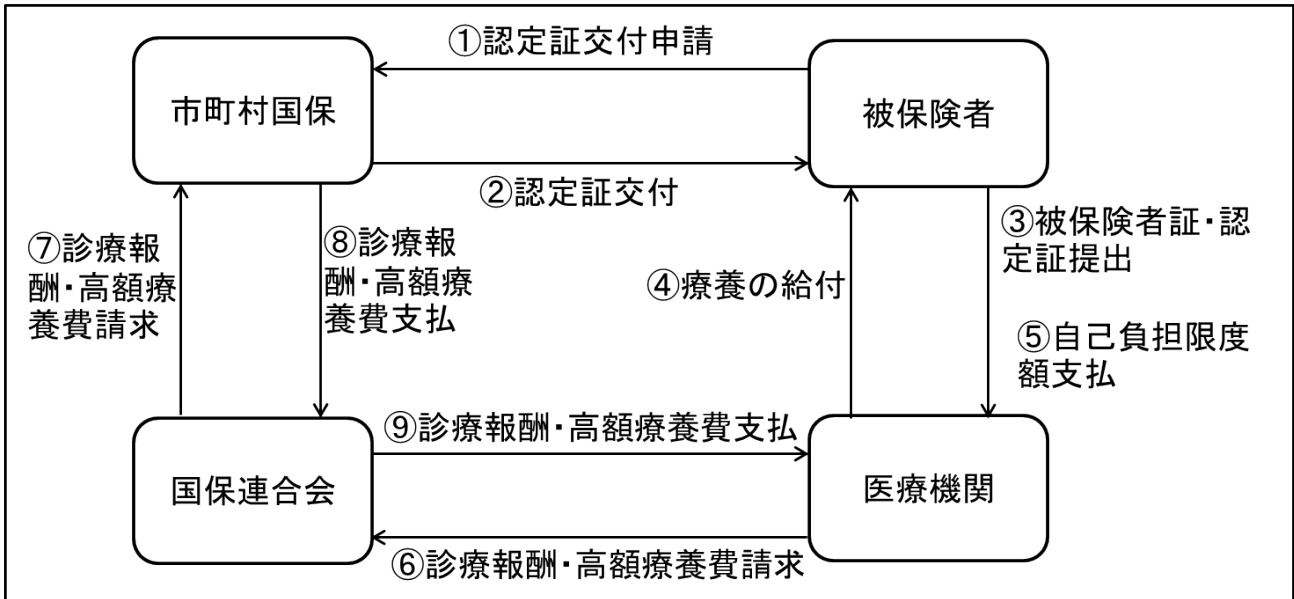
表-5 高額療養費の現物給付を利用するために必要な書類

所得 年齢	低所得	一般、	上位(現役並み)所得
70歳未満	① 被保険者証 ② 限度額適用・標準負担額減額認定証	① 被保険者証 ② 限度額適用認定証	同左
70歳以上～ 75歳未満	① 被保険者証 ② 高齢受給者証 ③ 限度額適用・標準負担額減額認定証	① 被保険者証 ② 高齢受給者証	同左

(注) 本表は、厚生労働省の資料に基づき当局が作成した。

なお、限度額適用認定証の交付申請から診療報酬及び高額療養費が医療機関に支払われるまでの一連の流れは、表-6のとおりである。

表-6 限度額適用・標準負担額減額認定証の交付申請から高額療養費の現物給付までの流れ



(注) 本表は、厚生労働省の資料に基づき当局が作成した。

イ 認定証類の交付申請手続

認定証類のうち、限度額適用認定証及び限度額適用・標準負担額減額認定証については、例えば、入院することが決まったときや、高額な外来診療を受けるときなど必要ときに、保険者に申請し入手することとなっている(国民健康保険法施行規則(昭和33年厚生省令第53号)第27条の14の2、)。また、限度額適用認定証及び限度額適用・標準負担額減額認定証は、有効期限(毎年7月31日)が付されており、有効期間後においても利用する場合には、改めて保険者に申請する必要がある。

本件申出のあったI市では、原則、窓口に出向き申請を行う必要があるとしているが、①療養を受ける者の居住地が申請を受け付け場所から離れている、また、②療養を受ける者の体が不自由である場合などにあつて、交付申請手続について事前に電話があつた場合には、例外的な措置として同市から申請書を送付し、当該申請書を同市に返送してもらうこととしているとのことであつた(注)。

(注) 「1 申出要旨」において記載しているとおり、本件申出人は、毎年更新手続のために役場に出向いていると説明している。

詳細な事実関係は不明であるが、今回、静岡行政評価事務所が受け付けた申出人は、日常的に入退院を繰り返していた状況であり、「手続のために役場に出向くことは、高齢で身寄りのない入院患者にとって、大きな負担となっている」と感じつつも、I市の職員が、例外的な措置を教示せず、同市の窓口へ赴き申請するよう教示していたことが、申出人が役場に出向いていた原因であると推察される。

国民健康保険における限度額適用認定証又は限度額適用・標準負担額減額認定証は、国民健康保険法施行規則第27条の14の2の規定に基づき、保険者に申請しなければならないとされているが、郵送による申請が可能であるか否かは規定されていない。そのため、当局が確認したところI市を含む16市区町村全てで限度額適用認定証、限度額適用・標準負担額減額認定証ともに郵送による申請を認めているものの、そのうち10市(62.5%)が、本人に身寄りがなく、病気等により役場に出

頭することが困難であるときに限定していた。

また、限度額適用認定証、限度額適用・標準負担額減額認定証の郵送による交付申請の受付を原則としているか例外としているかにかかわらず、郵送による申請ができる旨を市町村のホームページや広報誌等において掲載しているか確認したところ、確認を行った16市町村においてホームページ又は広報誌において周知しているのは3市のみであった(表-7参照)。

高齢受給者証及び後期高齢者医療被保険者証については、毎年保険者が被保険者等に送付している。

なお、全国健康保険協会においては、限度額適用認定証、限度額適用・標準負担額減額認定証ともに郵送により申請することができることとされている。

表-7 国民健康保険における限度額適用・標準負担額減額認定証の郵送による交付申請

自治体名	郵送による申請の可否	郵送による申請は、すべての場合において認められているか(認めている「○」、例外のみ「×」)	郵送による申請が可能である旨の周知等	
			ホームページにおける周知	広報誌における周知
A	○	○	×	×
B	○	○	×	×
C	○	○	○	○
D	○	○	×	×
E	○	○	○	×
F	○	○	○	○
G	○	×	×	×
H	○	×	×	×
I	○	×	×	×
J	○	×	×	×
K	○	×	×	×
L	○	×	×	×
M	○	×	×	×
N	○	×	×	×
O	○	×	×	×
P	○	×	×	×
計	16	○ : 6、× : 10	○ : 3、× : 13	○ : 2、× : 14

(注) 本表は、市町村のホームページ及び当局が市町村に対して電話照会した結果に基づき当局が作成した。

3 関係行政機関(厚生労働省)の意見

(1) 以下の①及び②のような措置をとることにより、現在、70 歳以上の市町村国保の被保険者が限度額適用・標準負担額減額認定証の交付を受けるために行っている申請を不要とし、被保険者の負担を軽減することについて

① 市町村国保が、70 歳以上で住民税が非課税とされている被保険者に対して、被保険者からの申請の有無に関わらず、限度額適用・標準負担額減額認定証を交付すること。

② 市町村国保の 70 歳以上の限度額適用・標準負担額減額認定証を廃止し、被保険者証や高齢受給者証に 70 歳以上の高額療養費の上限額を判定するための所得区分(低所得者Ⅰ又はⅡに該当するか)を記載することで、これらの書類の提示により、高額療養費の現物給付を受けることができることとする。

⇒ 限度額適用・標準負担額減額認定証は、高額療養費の現物給付が必要な被保険者に対して交付しているものであり、被保険者の申請を受けて、その被保険者の属する世帯の所得を個別に確認した上で所得区分を判定し交付しているものである。

このため、①のように、市町村国保の 70 歳以上の被保険者について、申請の有無にかかわらず一律に限度額適用・標準負担額減額認定証を交付することは、高額療養費の現物給付を必要としない被保険者に対してまで所得区分の判定を行うこととなり、保険者の事務負担が大きくなるほか、被保険者の属する世帯の所得について個別の確認を行わずに所得区分を判定することになるため、正確な判定が行えないおそれがある。

同様に、②のように、被保険者証や高齢受給者証に高額療養費の所得区分を記載することとした場合においても、申請の有無にかかわらず一律に被保険者証や高齢受給者証に所得区分を記載する対応は困難であり、正確な所得区分の判定を実施する観点から、被保険者からの申請は必要であると考えられる。

(2) 国民健康保険の保険者に対して、「限度額適用・標準負担額減額認定証」について窓口での申請以外の簡便な申請方法(郵送)を促す観点から必要な指導・助言等を行うことについて

⇒ 窓口での申請以外の簡便な申請方法(郵送)を行う場合には、各市町村において、郵送費用の追加的な負担が必要になることから、保険者においてやむを得ないと判断する場合において、行政サービスの一環として対応出来る範囲で行うことが望ましいと考えている。

(3) 留置施設の被留置者を刑事施設へ移送する場合の処方薬の取扱いの改善（継続案件）

1 申出要旨

留置施設の被留置者を刑事施設へ移送する時（刑事施設に移送されると被収容者となる。）に、留置業務管理者（警察署長等）が委嘱した医師が当該被留置者に処方した薬が残っている場合、全て廃棄処分することとされており、移送先の刑事施設では新たに医師による診察、投薬が行われることとなっている。

被留置者等に対する医療行為は公費により行われているため、残った薬を処分してしまうことは、公費の無駄遣いになる。また、移送先の刑事施設において、直ちに医師による診察、投薬が受けられるとは限らず、継続的に服薬を要する被収容者が一時的に服薬することができなくなるおそれがあるため、被収容者の健康管理の観点から問題があるので、現行の仕組みを見直してもらいたい。

（注）平成24年5月に行政相談委員意見として提出されたものである。

2 第87回会議（平成24年10月12日）の議論の概要

- ① 被留置者等の自由を拘束しているのであるから、公的な機関としてきちんと医療を受けられるような手順・手続をしっかりと作ってもらうこと。
- ② 個別事例の対応について、連携が取られているように見えるが、刑事施設の医師が患者を直接診ないで情報だけを見て処方していることが適法か。
また、医師に聞かないで准看護師が患者の顔色を見て、これは一日放っておいても大丈夫であろうと認めてしまうことは、普通の病院の場合ならば考えられないのではないか。

3 確認結果

(1) 第87回会議における方針に対する関係機関の見解

ア 警察庁

（当方の照会内容）

留置施設において処方された薬剤を刑事施設へ引き継ぐことについて検討の余地があるか、困難な場合の理由は何か。

① 1回目回答（平成24年11月22日）

警察においては、被留置者を刑事施設へ移送する際には、同人の病歴、健康状態、投薬状況、診療記録等を確実に刑事施設に引き継ぐことにより、被移送者の健康管理に支障を来すことのないよう十分配慮しているところである。

今後とも、移送に伴い被移送者の健康を害することがないよう、引き続き、都道府県警察を指導してまいりたい。

② 2回目回答（平成24年11月29日）

警察においては、被留置者を刑事施設へ移送する際には、同人の病歴、健康状態、投薬状況、診療記録等を確実に刑事施設に引き継ぐことにより、被移送者の健康管理に支障を来すことのないよう十分配慮しているところである。

なお、刑事収容施設及び被収容者等の処遇に関する法律では、「留置業務管理者は、（被留置者が疾病等にかかっているとき等においては、）速やかに、当該留置業務管理者が委嘱する医師等による診療を行い、その他必要な医療上の措置を執るものとする」（同法第 201 条第 1 項）こととされており、留置業務管理者が被留置者に診療を受けさせること及び処方された薬類を同人に服用させることは、この責務を果たすために行っているものである。診療に要する費用、いわゆる薬代等は公費で支払っており、また、診療に際し処方を受けた薬類は、当然には、被留置者の私物とはならないことなどから、制度的に、留置施設において処方された薬剤を刑事施設に引き継ぐこととすることは難しいものと考えられる。

イ 法務省

（留置施設における処方薬を引き受けることについての見解）

刑事施設では、留置施設から被収容者が入所する場合には、警察署と事前に入所日を調整し、ほとんどの場合、入所当日に診察を行えるようにしており、留置施設からの処方薬の引継ぎの有無に関係なく、入所した被収容者に対して適正な医療を実施できる体制にある。

一方、緊急的な移送などによって、移送当日に医師の診察ができない場合には、留置施設における処方薬を引き受けることについて、合意できる条件で環境が調うのであれば、引き受ける余地はある。ただし、その趣旨を盛り込んだ通知により実施し始めても、被収容者が自ら異物を混入するなどの細工が加えられている可能性を完全に払拭させることはできず、誤りなく実施し続けることは、現在の状況では難しいのではないかと考えられる。

医師が不在で入所後直ちに診察ができない場合に急な移送依頼を引き受けないことについて、刑事施設としては支障はない。ただし、これら急な移送案件は専ら警察や検察側の早急な移送が必要な事情によって判断されており、移送依頼を引き受けない場合には警察や検察側の捜査・取調べに支障が生じるのではないかと考えられる。

（2）個別事例

ア 投薬開始日が診療日より早い事例について

（ア） 法務省

医師が処方するために必要な情報を詳細に入手して判断しているため、問題がある対応とは考えていない。

通常は、事前に警察署と入所日について調整しており、入所日に診察を実施する体制をとっている。したがって、これは常態的なものではなく、医師不在時の緊急的な対応であり、医師が診察可能な直近日には改めて診察を実施している。

（イ） 厚生労働省

医師法第 20 条の「自ら診察しないで治療をしてはならない」ことについて、対面での診察が基本であるものの、そうでなくても直接診た場合と同様の情報を入手して処方しているのであれば違法ではない。

イ 日曜等医師不在時に入所し、投薬開始日が入所時から1日遅れた事例について

(ア) 法務省

准看護師の資格を有する刑務官が主訴や病状を確認し医師に報告をした上で医師が経過観察する旨を決めたものなので、問題がある対応とは考えていない。

通常は、事前に警察署と入所日について調整しており、入所日に診察を実施する体制をとっている。したがって、これは常態的なものではなく、医師不在時の緊急的な対応であり、医師が診察可能な翌日には改めて診察を実施している。

(イ) 厚生労働省

医師法第20条の「自ら診察しないで治療をしてはならない」ことについて、対面での診察が基本であるものの、そうでなくても直接診た場合と同様の情報を入手して判断しているのであれば違法ではない。

(4) 地縁団体名義への不動産移転登記手続の改善促進（継続案件）

1 申出要旨

① 私が副会長を務めている高知市A町の自治会は、平成17年に地方自治法第260条の2に基づく地縁団体の認可を受けている。自治会が保有する不動産に、所有者107人の表示登記（昭和11年以降）されている山林がある。私は、自治会の会計担当も兼ねているので、この山林の固定資産税を納付してきており、いずれ認可地縁団体名に移転登記したいと考えている。

しかし、表示登記された所有者の多くが既に死亡しており、相続人の確定に膨大な手間や費用がかかるため、移転登記が困難な状況となっている。これでは、苦勞して認可地縁団体になった意味も薄れるので、何か良い解決方法がないか教えてほしい（高知）。

② 地縁団体が保有する共同墓地の一部を、道路拡幅のため買収する必要が生じ、関係住民等に提供を申し入れたところ、複数の地域住民の共有名義とされたまま、既にその多くの者が死亡しているため、相続人の把握や同意を得ることが困難などの理由で、やむなく事業計画を変更するしかなかった。

地縁団体が明治時代から保有する墓地等のうち共有名義のものは元より登記名義人が多いことに加え、世代を重ねていることで相続関係者が膨大な人数となっており、現行の不動産登記法上に基づき相続権利者を確認する戸籍謄本の追跡調査等の労力は大変であり、極めて困難な実情にある。

地方公共団体で公共事業に従事した職員から、このような申出を受けたが、この種の問題に対しては、円滑な公共事業を進めるため、また登記手続の負担軽減を図る観点から、何らかの制度改正が必要であると考え（群馬）。

2 推進会議（平成24年6月22日）以降の状況

第86回推進会議以降、自治行政局及び法務省民事局との間で、3回にわたり協議を行い一定の合意に達した。

(5) 有料道路における障害者割引に係る登録車両台数の拡大等(継続案件)

1 申出要旨

有料道路の障害者割引の対象車両について、あらかじめ登録した自家用自動車1台に限定され不便であり、改善してほしい。または、障害者本人が乗車していれば、登録車両に関係なく割引が適用されるよう改善してほしい。

(注) 平成22年12月に北海道管区局釧路分室で受け付けた相談事案である。平成17年度以降、同様の相談が6件寄せられている。

2 第84回推進会議(平成24年1月24日)の議論の概要

- (1) 障害者手帳が広く交付されていることを踏まえると、登録車両台数の制限緩和(撤廃)をした場合、障害の程度を鑑みずに一律に割引制度が適用されることは、一般利用者との均衡を欠くおそれがある。そのため、重度障害者に限り、登録車両台数を制限緩和(撤廃)する等の対応が必要ではないか。
- (2) 身体障害者福祉法の目的である「身体障害者の自立と社会経済活動への参加を促進する」ことに照らせば、現行制度の目的に記載されている「日常生活」にレジャーが含まれると解する余地もあるのではないか。
- (3) 登録車両台数の制限緩和(撤廃)により、制度の趣旨に沿わない利用及び不正利用の拡大が懸念されているが、これらについては、別途対策を講ずべきであり、間口を制限するべきではないのではないか。

3 第84回推進会議以降の対応

- (1) 平成24年4月以降、国土交通省と協議を重ねた結果、試行的に特定地域において登録車両台数を2台に拡充する検討を行うとの回答があった(第86回行政苦情救済推進会議(平成24年6月22日)で報告のとおり)。

当該制度が適用される車両の登録事務は、厚生労働省が地方公共団体に協力を要請して各市町村で行っているため、国土交通省は厚生労働省に対し、本件に係る市町村の協力の可否について感触を確認するよう依頼した。

しかし、厚生労働省が地方公共団体に確認したところ、市町村における事務負担が増加すること等から登録車両台数を2台にすることは困難であるとの回答を得た。

- (2) また、国土交通省は、平成24年10月、同省道路局高速道路課長通知により、主要な有料道路事業者である東日本高速道路株式会社等の高速道路会社6社に対し、登録車両台数を2台に拡充することについて具体的な実施方法等を例示して検討を依頼した。

しかし、高速道路会社6社は、①制度趣旨から外れた利用が増えるとともに、現状より減収を大きくし、障害者割引制度の適正な運用を維持できなくなるおそれがあること、②不正利用の余地が今まで以上に拡大されることなどから、例示された方法による実施については対応できない旨回答しており、併せて、現在のところ対応可能な緩和措置はないと回答している。

4 有料道路障害者割引制度の適用範囲

表 - 1 有料道路障害者割引制度の適用範囲

区分	対象となる障害者	対象となる車両の所有者
<u>障害者本人が運転</u> する場合	<u>身体障害者手帳の交付を受けているすべての者</u> が対象となる。	障害者本人、配偶者、直系血族及びその配偶者、兄弟姉妹及びその配偶者並びに同居の親族等
<u>障害者本人以外</u> の者が <u>運転</u> し、障害者本人が同乗する場合	身体障害者手帳又は療育手帳の交付を受けている者のうち、 <u>重度の障害を持つ者</u> が対象となる。(重度の障害を持つ者が自分で運転する場合も対象となる。)	障害者本人、配偶者、直系血族及びその配偶者、兄弟姉妹及びその配偶者並びに同居の親族等 上記の者が自動車を所有していないときは、障害者本人を継続して日常的に介護している方

(注) 1 東日本高速道路株式会社ホームページ「ドライブプラザ」に基づき当局が作成した。

2 「重度の障害」とは、手帳に記載されている「旅客鉄道株式会社旅客運賃減額」の第一種と同じである。

表 - 2 障害者割引制度における対象障害者の範囲等

区分	対象とする障害者	割引の範囲等
有料道路	身体障害者手帳の交付を受けているすべての者（障害者本人が運転する場合）	50% （登録車両（1台））
	身体障害者手帳又は療育手帳の交付を受けている者のうち、重度の障害を持つ者（障害者本人以外の者が運転し、障害者本人が同乗する場合）	
JR（JR東日本等）	第1種障害者とその介護者	50% （普通乗車券、回数乗車券、普通急行券）
	第1種障害者とその介護者又は12歳未満の障害者とその介護者	50% （定期乗車券（小児定期乗車券を除く。））
	第1種、第2種障害者が単独で利用になる場合	50% （普通乗車券）
航空機（ANA、JAL等） ※国内線に限る	<p>身体障害者（第1種・第2種）の方及び</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 身体障害者（第1種）に同行される介護者の方（お一人様まで） ○ 戦傷病者手帳・療育手帳に「航空割引、本人」の証明印がある方 ○ 戦傷病者手帳・療育手帳に「航空割引、本人・介護者」の証明印がある本人と介護者の方（お一人様まで） 	約36% （片道運賃）

(注) 東日本高速道路株式会社ホームページ「ドライブプラザ」、東日本旅客鉄道株式会社ホームページ及び日本航空株式会社ホームページに基づき当局が作成した。

5 障害者数の推移

表 - 3

障害者数の推移

(単位：万人)

区分		総数		
		在宅者	施設入所者	
身体障害児・者	平成8年	317.7	301.5	16.2
	13年	351.6	332.7	(H12) 18.9
	18年	366.3	357.6	8.7
知的障害児・者	7年	41.3	29.7	11.6
	12年	45.9	32.9	13.0
	17年	54.7	41.9	12.8
精神障害者	8年	約 217	-	-
	14年	258.4	223.9	34.5
	20年	323.3	290.0	33.3

- (注) 1 身体障害児・者のうち、在宅者は、厚生省「身体障害児実態調査」及び「身体障害者実態調査」(平成8年)並びに厚生労働省「身体障害児・者実態調査」(平成13年、18年)、施設入所者は厚生省「社会福祉施設等調査」(平成8年)及び厚生労働省「社会福祉施設等調査」(平成12年、18年)による。
- 2 知的障害児・者のうち、在宅者は、厚生省「精神薄弱児(者)基礎調査」(平成7年)及び厚生労働省「知的障害児(者)基礎調査」(平成12年、17年)、施設入所者は、厚生省「社会福祉施設等調査」(平成7年)及び厚生労働省「社会福祉施設等調査」(平成12年、17年)による。
- 3 精神障害者数は、厚生省「患者調査」(平成8年)及び厚生労働省「患者調査」(平成14年、20年)による。

6 有料道路における障害者割引制度に対する障害者団体の要望

身体障害者団体(社会福祉法人日本身体障害者団体連合会)から有料道路における障害者割引に関する意見要望を聴取した結果は以下のとおりである。

- (1) 障害者に対する有料道路通行料金割引制度については、その対象を障害者本人又はその親族等が所有する自家用車1台としているため、車両を所有しない障害者にとり、通院、通学、社会参加活動への大きな制約となっている。有料道路利用者の理解のもと、障害者手帳提示による制度の要件の見直しを望まれていることを要望する。
- (2) また、運転免許証を保持しない重度障害者は、減免を受けられる車両が限定されるため、社会参加の活動の制約ともなりかねない。指定車両だけでなく、他の車両に乗車した場合にも、減免が適用されるよう制度上の見直しをしていただきたい。

7 有料道路における障害者割引の登録車両を拡大すること等について

国土交通省及び高速道路会社の主な意見は、表 - 4 のとおりであり、割引による減収分を負担する他の利用者の理解を得るため制度の趣旨に沿う運用を行う必要があること、及び不正通行等の拡大等の課題があることを理由として、登録車両の拡大等は困難としている。

表 - 4 登録車両台数の拡大等ができないとする主な理由

<p>制度の趣旨に沿う運用の確保について</p> <p>我が国の有料道路は借入金を財源として建設されており、有料道路事業者は料金収入により償還期間内に当該債務を償還する義務を負っている。したがって、障害者割引による <u>減収分は他の利用者の負担によって賄われる形となる</u> ことから、割引の対象となる車両の範囲については支援の優先度が高く <u>他の利用者からも広く理解を得られるものとする必要がある</u>。</p> <p>以上のことから、<u>本割引制度の目的</u> を、<u>通勤、通学、通院等の日常生活において自家用車を利用している障害者の方の社会的自立を支援するためのもの</u> と位置づけており、割引対象車両をこの趣旨に合わせて設定することとしている。</p> <p>ただ、<u>料金所で個別の車両の利用目的を確認して割引を適用することは事実上困難</u> であることから、現実的に対応可能な範囲内で制度の趣旨に合わない利用を抑制するため、割引が適用される自動車について、<u>自立した日常生活を営む上で通常必要と考えられる利用を想定し</u>、所有者、用途、台数、形状等の <u>一定の要件を設定した上で事前登録制</u> とし、<u>料金所では登録車両であるか否かを確認して割引する</u> 手法を採用している。なお、車両の登録台数については、日常生活を行う上で頻繁に利用される車両は通常1台であると想定されることから、1台と設定している。</p>
<p>登録車両台数の拡大等に伴う課題について</p> <p>登録車両台数の拡大や車両登録制の撤廃を行った場合、障害者割引制度を悪用した <u>不正走行の拡大</u> や、障害者以外の同乗者の利用のために割引を受ける等の <u>制度の趣旨に沿わない利用の拡大を招く</u> ことになる（特に不正走行については現状でも発生しており、また、現実問題として把握して処罰することによる対応は困難。）。特に車両登録制を撤廃すると、車両の利用目的の確認が事実上不可能となり、現行制度の趣旨と異なる <u>営業目的等の利用を排除できなくなる</u>。また、<u>これらに伴い減収を大きくする</u> こととなる。このため、直ちに申出旨のとおりに対応することは困難である。</p> <p>〔</p> <ul style="list-style-type: none">・国土交通省から厚生労働省に依頼して車両の登録事務を行う自治体の感触を確認したところ、登録車両台数を2台にすることは困難との回答。・国土交通省から障害者割引の実施主体である高速道路会社へ登録台数を2台とすることの検討を依頼したところ、実施については対応できず、併せて、現在のところ対応可能な緩和措置はないとの回答。 <p>〕</p>

(注) 国土交通省及び高速道路会社からの聴取に基づき作成した。

8 障害者割引の推移と有料道路事業者の料金収入にかかる収支

表 - 5 有料道路障害者割引の推移

(単位：万台、億円、%)

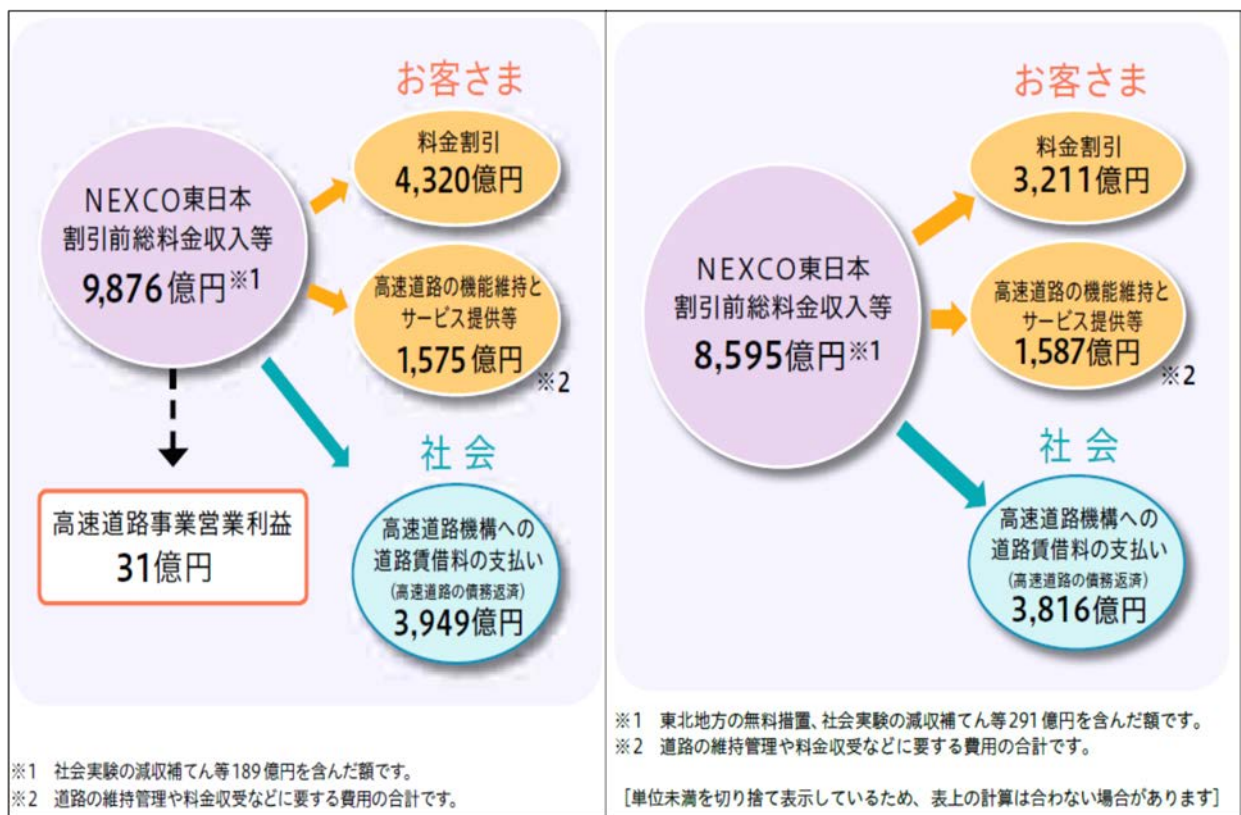
年度	平成 13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
台数	3,229	3,307	3,425	3,815	4,050	4,260	4,346	4,326	4,352	4,057
割引額	143	142	151	161	167	186	185	185	157	165
減収率	0.506	0.508	0.537	0.572	0.602	0.674	0.7	0.716	0.701	0.741

(注) 国土交通省の資料による。

図 - 1 東日本高速道路株式会社の料金収入にかかる収支

①平成 22 年度収支

②平成 23 年度収支



(注) 東日本高速道路株式会社「CSR Report2011」及び「CSR Report2012」から抜粋した。

なお、平成 23 年度は 19 億円の高速度道路事業営業損失が発生している。