

独立行政法人自動車事故対策機構の取組について

平成 2 6 年 5 月 2 8 日

独立行政法人自動車事故対策機構

(1) 今年度の計画について

1. 平成26年度計画の概要

被害者援護業務

○ 療護施設の設置・運営

- ・ 療護施設における質の高い治療・看護の実施の継続
→ 遷延性意識障害からの脱却者数：19人以上
- ・ 治療・看護技術の普及活動の継続
→ 学会研究発表を年間31件以上、部外看護師等への研修)
- ・ 新看護プログラムの実施
- ・ 関東西部地区における新たな委託先病院選定に向けた方策を再度検討の上選定を行い、適切な治療・看護を実施

○ 重度後遺障害者に対する支援の強化

- ・ 訪問支援結果を体系的に共有し、効果的な訪問支援を推進
→ 介護料受給資格者の50%以上を訪問
- ・ 災害や親亡き後問題に対応した情報提供を実施
- ・ 被害者のニーズを把握するため、主管支所・支所単位で関係被害者団体等の交流を推進
- ・ 短期入院協力病院・短期入所協力施設との連携強化

○ 交通遺児等への生活資金の貸付

- ・ 友の会の集いや交流会の効果的な実施を図るなど、健全育成を図る精神的支援を強化

自動車アセスメント業務

○ 既存アセスメントの改善

- ・ チャイルドシートアセスメントの試験法改正のための検討

○ アセスメントの充実

- ・ 被害者や消費者の声等のより一層の反映
- ・ NASVAの他業務との連携の推進
- ・ 認知度や社会的意義の向上のためのあり方の検討

○ アセスメントの新たな取組

- ・ 予防安全技術試験の導入（衝突被害軽減ブレーキ（対車両）、車線逸脱警報装置）
- ・ 衝突被害軽減ブレーキ試験（対歩行者）等の導入に向けた調査研究

安全指導業務

○ 民間参入の促進

- ・ 「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）に基づき作成された工程表に沿って、民間参入の促進のための取組を着実に実行
民業補完の原則を踏まえ、ユニバーサルサービスを確保しつつ、民間と協同して、全国の自動車運送事業者に対して安全指導業務を実施

○ 国際的道路交通安全マネジメント

- ・ 道路交通安全マネジメントシステムの国際規格ISO39001の要求事項に加えて、更なる安全対策の実施を求めるスキームの構築・制度管理により、同規格の的確な運用を確保

業務運営の効率化

○ 組織運営の効率化

- ・ 「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」等を踏まえ、安全指導業務の民間移管、毎週木曜日を「被害者援護促進の日」と位置付け、原則として適性診断を実施しない日とするなどの合理化によって生じた経営資源を、被害者援護業務及び自動車アセスメント業務の充実に充てることとしたところであり（組織合理化方策）、これに従って支所業務の集約化・効率化、人員配置、体制の見直しを図る

○ 高度先進医療機器の有効活用

- ・ 療護センターが保有する高度先進医療機器について、年間10,000件程度の外部検査を受け入れる

○ 一般管理費・業務経費の削減

- ・ 一般管理費及び業務経費について、平成25年度予算比でそれぞれ3%、2%に相当する額を削減

※人件費、公租公課等の所要額計上経費及び特殊要因により増減する経費を除く

2. 被害者援護業務の充実(1)

従来からの主な取り組み

- 交通事故被害者、その家族における介護に関する相談事項等について情報交換を行う場として、介護料受給者等の交流会を実施。
- 交通事故被害者、その家族の意見・要望等を傾聴し、専門的な知識に基づいた相談対応及び情報提供を行うため、全主管支所にコーディネーター(被害者支援専門員)を配置する等、訪問支援体制を強化。 等

取り組みの効果

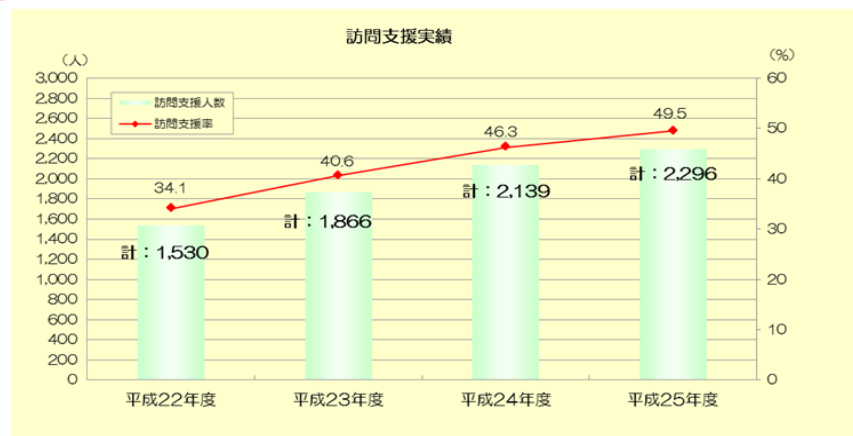
- 交流会本格実施に伴う開催回数の増加(H22年度4回→平成25年度55回)
- 訪問支援の実施率向上(H22年度34.1%→平成25年度49.5%)



新たな課題

これまでの取り組みの中で、交通事故被害者等の立場に立った一層効果的な精神的支援の必要性が浮き彫りとなり、新たな情報提供、被害者ニーズの把握が必要。

独法改革に係る与党の提言においても、被害者援護業務の充実が謳われている。



重度後遺障害者に対する支援の強化

- ◎ 訪問支援結果の整理・分析、支所等間の共有等による支援内容の充実
- ◎ 療護施設、協力病院等、関係自治体等及び被害者団体と連携を密にし、同様の境遇にある受給者、家族等の交流の場として開催する交流会の会場の提供や参加等への協力を求めるとともに、協力病院等へ訪問するなどして施設情報の収集を行い、受給者等に情報提供し要望を協力病院等に伝えるなど、受給者等と協力病院等との間を「つなぐ」取り組みを行う。
- ◎ 国土交通省から承継した「親亡き後に備えるための情報提供サイト」により、国土交通省と連携して関連情報を提供するとともに、協力病院等の情報、防災関係情報等受給者等のニーズに応える情報を始め、被害者援護業務に係る各種情報を、機関誌、ホームページ等を積極的に活用して提供・発信
- ◎ 被害者のニーズを的確に把握するため、主管支所及び支所単位での関係被害者団体等の交流を推進

2. 被害者援護業務の充実(2)

全国4箇所の療護センターに加え、多くの被害者に公平な治療機会を確保する観点から、平成19年から療護施設機能委託病床の拡充を進めている。

「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)(抜粋)

4. 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等

(2) 療護センター機能の委託

(前略)このように意欲等を有する一般病院に対して、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。

■平成19年12月～

- ・中村記念病院(北海道札幌市)
- ・聖マリア病院(福岡県久留米市)

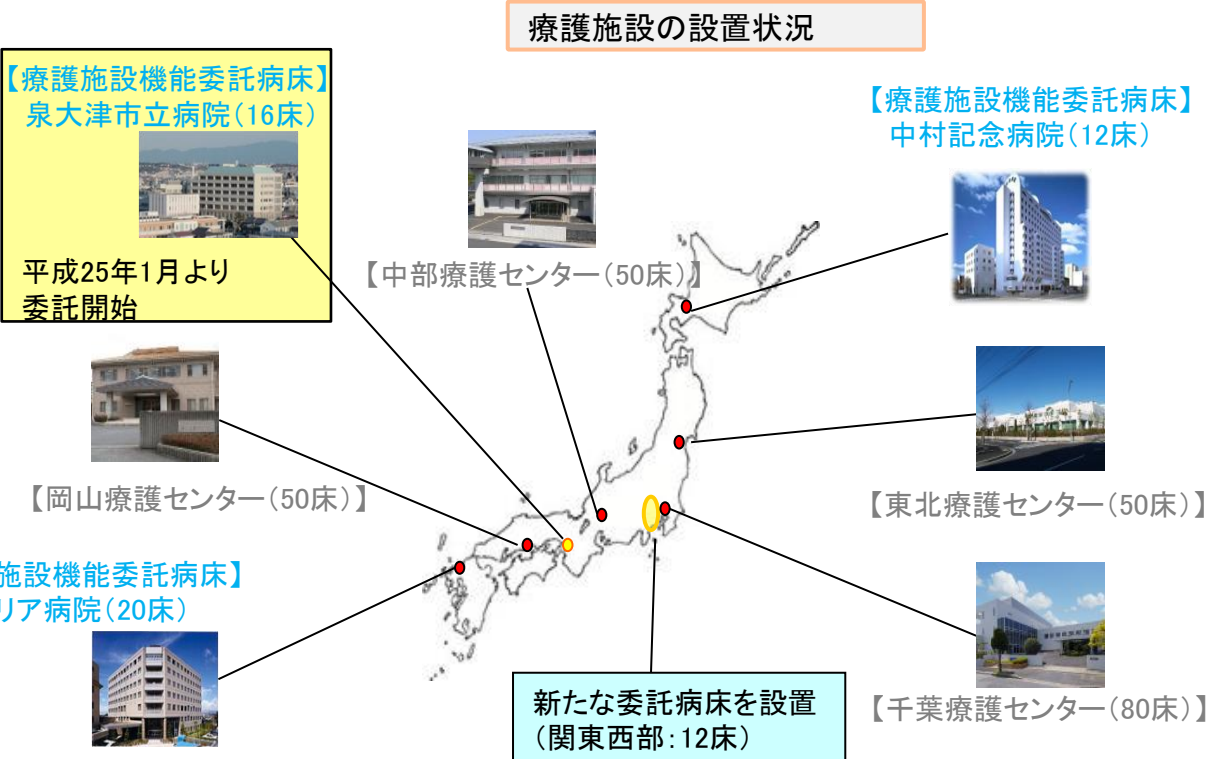
近畿地区と関東西部地区に新たな委託病床の設置(第三期中期目標・計画)

<近畿地区における対応状況>

■平成25年1月～

- ・泉大津市立病院(大阪府泉大津市)

平成25年1月4日に8床により開設。
同年4月1日から16床に増床。
4月末現在満床。



<関東西部地区における対応状況>

- 平成24年度に入札を行ったが、委託先が決まらなかった。
- 平成25年度は入札参加意思のある病院探しを継続して行ったが、希望病院が現れなかった。
- 病院の現状調査等を踏まえつつ、平成26年度において委託先病院の選定に向けた方策を再検討の上、入札手続きを開始する予定。

(2)自動車アセスメントの充実について

1. 自動車アセスメントの概要

実際に販売されている自動車を市中で購入し、衝突実験により、乗員や歩行者の安全性を公正中立な立場で検証、結果を公表（同じ保安基準をクリアした自動車でも、安全性能の程度には差があり、その程度を☆の数で表示）

乗員保護性能試験(100点)



【フルラップ前面衝突試験】

- ・試験速度: 55km/h
- ・ダミー: 運転席及び助手席に搭載



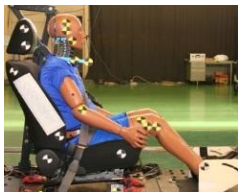
【オフセット前面衝突試験】

- ・試験速度: 64km/h
- ・ダミー: 運転席及び後席に搭載



【側面衝突試験】

- ・試験速度: 55km/h
- ・台車質量: 950kg
- ・ダミー: 運転席又は助手席に搭載



【後面衝突頸部保護性能試験】

- ・試験速度: (Δv) 20.0km/h (衝突36km/h時を想定)
- ・ダミー: 運転席又は助手席に搭載



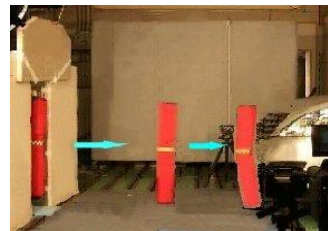
は、感電保護性能評価試験に適合した表示

歩行者保護性能試験(100点)



【頭部保護試験】

- ・試験速度: 35m/h (衝突44km/h時を想定)
- ・頭部インパクト
大人、子供用を使用



【脚部保護試験】

- ・試験速度: 40km/h
- ・脚部インパクト
FLEXタイプを使用

座席ベルト非着用時警報装置評価試験(8点)



- ・助手席・後席の警報の種類、開始時期、持続時間、確認位置について確認

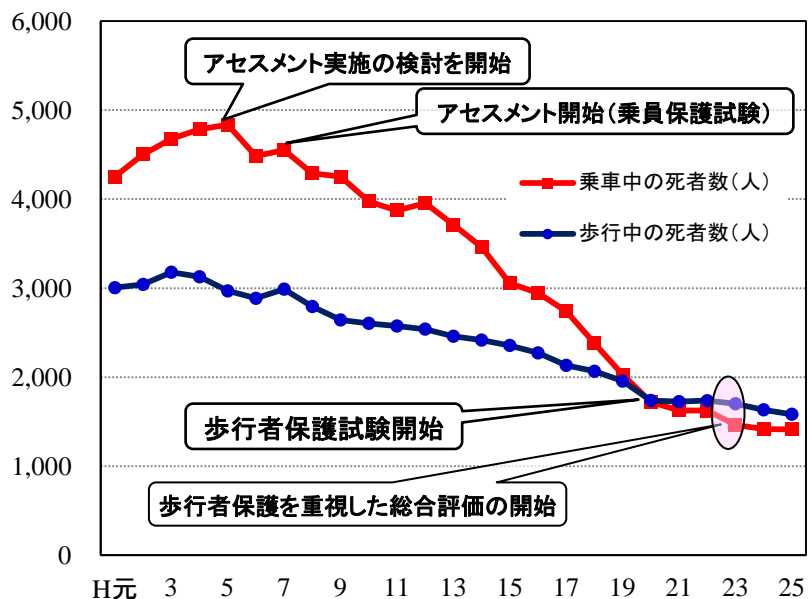
新・安全性能総合評価(208点)
自動車の安全性を☆(最高5つ)で評価

ユーザーは、クルマ雑誌等に掲載される情報を見て、より安全なクルマ選び

メーカーは、後継車種の開発の際にアセス結果を踏まえ安全性能を向上

2. 自動車アセスメントの意義

自動車アセスメントは、これまでの死者数低減などに効果を発揮してきた。

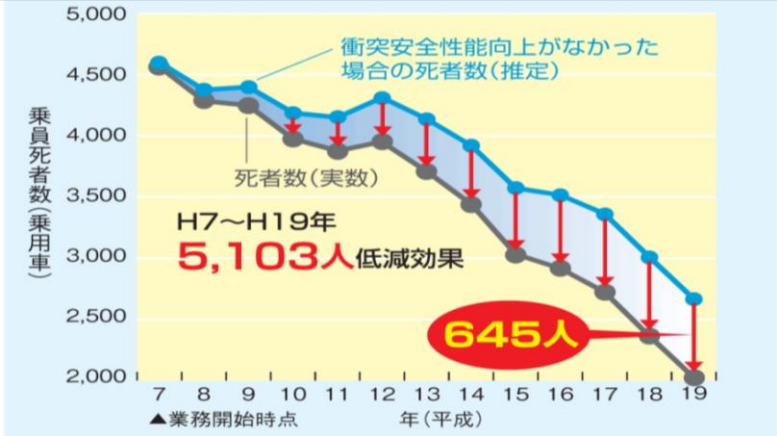


交通事故の実態を反映し、アセスメントを実施

平成7年からの13年間で、5,103人の死者数削減効果が推定される

分析手法

事故データ約8万件の分析結果からアセスメントで成績の良い車ほど、死亡重傷率が低いという結果が得られた。この結果を基に安全な車の普及によって死者数がどれだけ低減したか試算した。



近年のアセスメント最高評価(5★賞)の推移

年度	最高得点(車種)	5★賞
平成23年度	179.6点(レクサス:CT200h)	3車種
平成24年度	184.8点(三菱:アウトランダー)	6車種
平成25年度	189.7点(トヨタ:クラウン)	7車種*

近年の試験結果(平均点)の推移

年度	普通車	軽自動車
平成23年度	162.6点	146.8点
平成24年度	174.2点	156.0点
平成25年度	176.4点	160.7点

5★賞受賞車両には、サイドカーテンエアバッグが標準装備されている。 ※軽自動車1車種を含む。

3. チャイルドシートアセスメントの概要

評価対象 乳児と幼児用チャイルドシート
(新生児～4歳ぐらい向け)

評価

①前面衝突試験

台車に子供ダミーを載せたチャイルドシートを取り付け、その台車を速度変化が時速55kmとなるように打ち出し、自動車と正面衝突した場合と同様の衝撃を発生させる。

②使用性評価試験

ユーザーが自動車の座席にチャイルドシートを確実に取り付けられるように配慮されているかなどを評価する。

効果

衝突試験の結果、「推奨せず」の評価を受けた機種がアセスメントを開始した平成13年に44%であったが、平成20年には10%、平成25年には3%と大幅に減少している。

今後の取組

さらなる安全性向上のため、諸外国の動向を勘案しつつ側面衝突試験の評価導入を検討する。

乳児用
(ベッド型)



乳児用
(後ろ向き型)



幼児用



4. 自動車アセスメント結果の広報

ユーザーがより安全なクルマ選びを行うためには、クルマを選ぶ際の判断材料となる情報が広く国民に行き渡ることが必要。このような観点から、限られた予算の中、ナスバでは以下の広報活動を実施している。

自動車アセスメント結果の提供

- ・ガイドブックの無料配布
- ・ホームページ・携帯サイトにおける公表
- ・試験データの販売
- ・海外NCAP機関、研究機関への様々なデータ提供



自動車・チャイルドシートアセスメントパンフレット



ホームページ

(www.nasva.go.jp/mamoru/index.html)
平成25年度アクセス件数: 659,028件

メディア広報による自動車アセスメントの認知度向上

- ・自動車アセスメント結果発表会
- ・JNCAPファイブスター賞等の発表
- ・自動車アセスメント試験の公開(メディア、一般ユーザー等)
- ・レスキューチームとの連携
- ・自動車関連イベントへの出展



結果発表会
(平成26年5月)



試験車両を使用した救出訓練
(平成26年2月)



東京モーターショーへの出展
(平成25年11月)

5. 一般ユーザー・被害者団体等との連携強化

➤ 一般ユーザー（消費者）や被害者団体の声等を反映するため自動車アセスメント試験の公開や被害者団体の講演等を同時開催するなど、被害者援護業務等との連携を推進し、様々な意見をお聞きする。



アセスメント試験の公開



被害者団体の講演



一般ユーザー・被害者団体との意見交換会



アセスメント試験車両の地方初公開

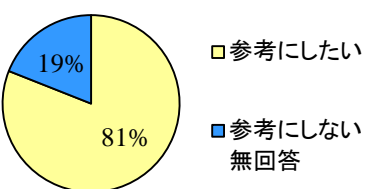
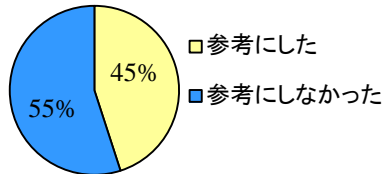
交通事故被害者との交流会



広島主管支所において、地方初の試験車両の展示を行う等の新たな取組を通じて、これまで以上の認知度向上を図る。

参考

自動車購入の際に自動車アセスメント結果を参考にしたか否か
今後の参考にしたいか否か



(既にアセスメントを知っていた方対象)

昨年度のモーターショーのNASVAブースへの来場者を対象としたアンケートでは、自動車アセスメントの認知率は約3割だったが、知っていた方の45%が自動車購入の際に自動車アセスメント結果を参考にした、全体の81%の方が今後の参考にしたいとの回答であった。

6. 世界のアセスメントの動向

自動車アセスメントは世界各地で実施されており、国連でもNCAPを強力に押し進めている。NASVAは自動車の安全性に係る国際会議に参加し、アセスメントの試験方法等について情報交換を行い、NCAPの発展に努めている。

○ 国連の交通安全のためのグローバルプラン(2011~2020)

フレームワークの5つの柱の1つである「より安全な自動車」の中に、NCAPの促進が掲げられている。

Activity2: Encourage implementation of new car assessment programmes in all regions of the world in order to increase the availability of consumer information about the safety performance of motor vehicles.

諸外国のアセスメントの動向

欧州

衝突被害軽減ブレーキ装置(AEBS)の評価

2013年：対車両の試験の導入

2016年：対歩行者の試験の導入予定

2018年：夜間、対自転車等の試験の導入予定

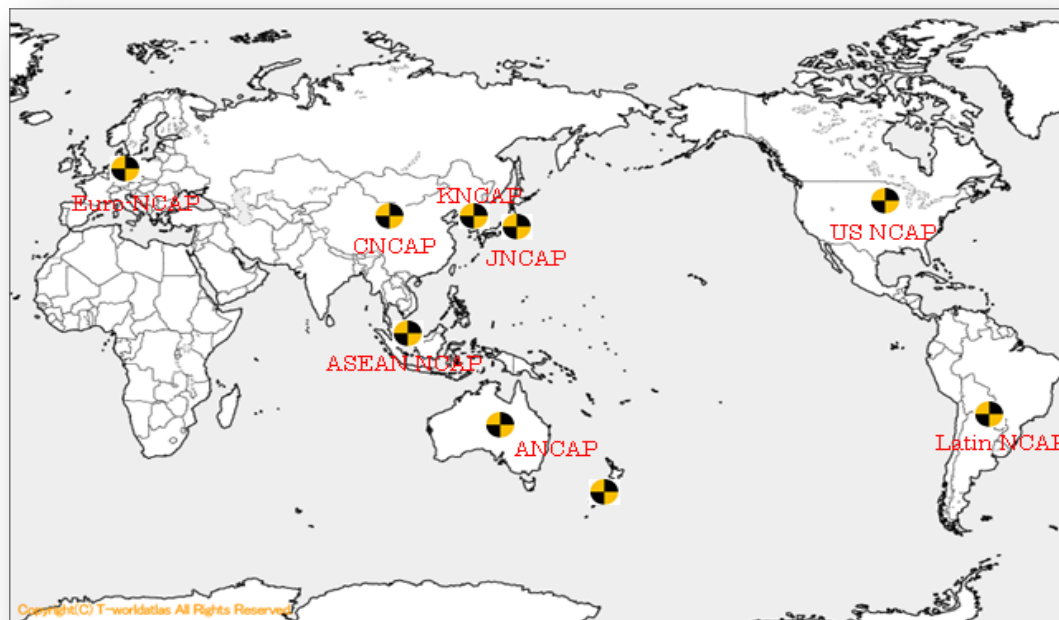
米国

2013年：

車線逸脱警報装置(LDWS)試験の導入

AEBS(対車両)試験の導入

後方視界支援装置の試験の導入



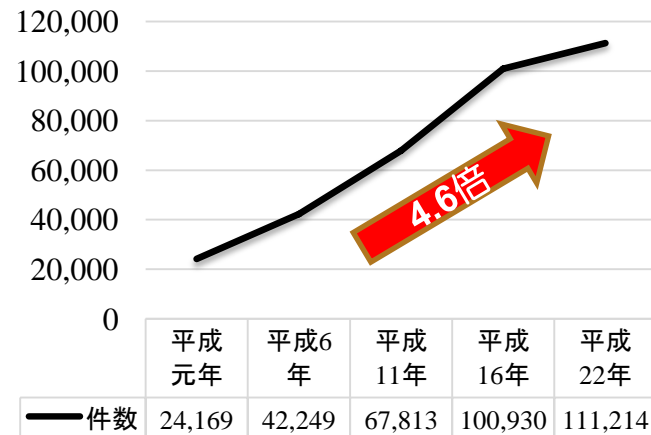
7. 予防安全性能アセスメントの導入（課題と対策）

交通安全対策の課題である、高齢者や歩行者・自転車運転者の被害を防止するためには、自動車の衝突後の被害軽減対策だけでは対応は難しく、事故自体を防止する予防安全対策が重要である。

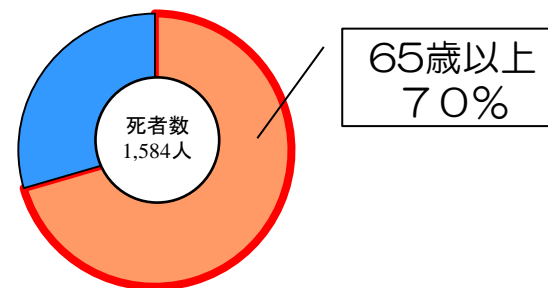
将来の車両安全対策による交通事故削減のイメージ



高齢者が第一当事者となる事故数



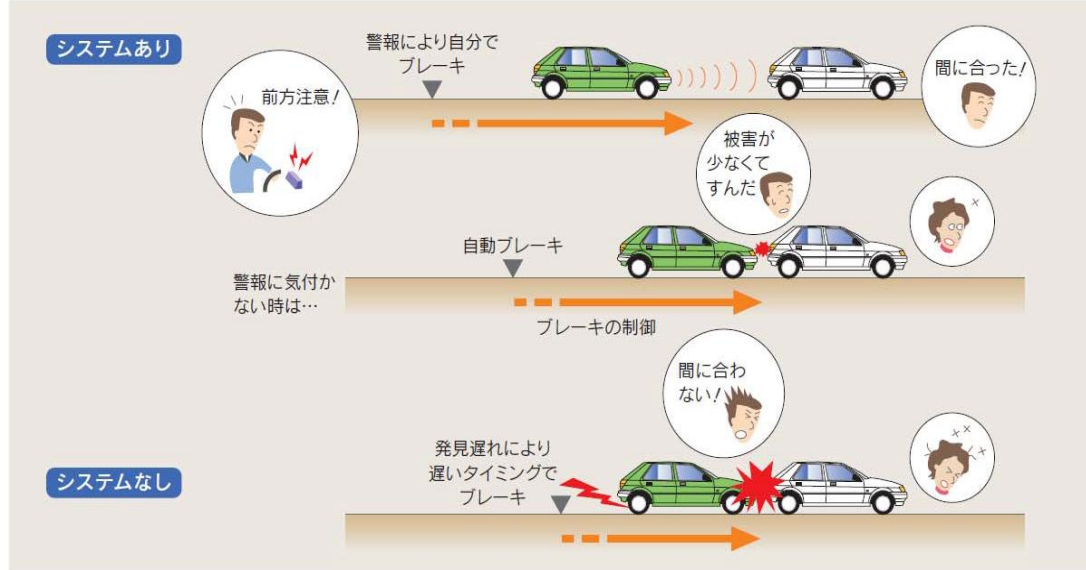
歩行中の死者数に占める高齢者の割合



衝突を回避する**予防安全技術**の普及が不可欠

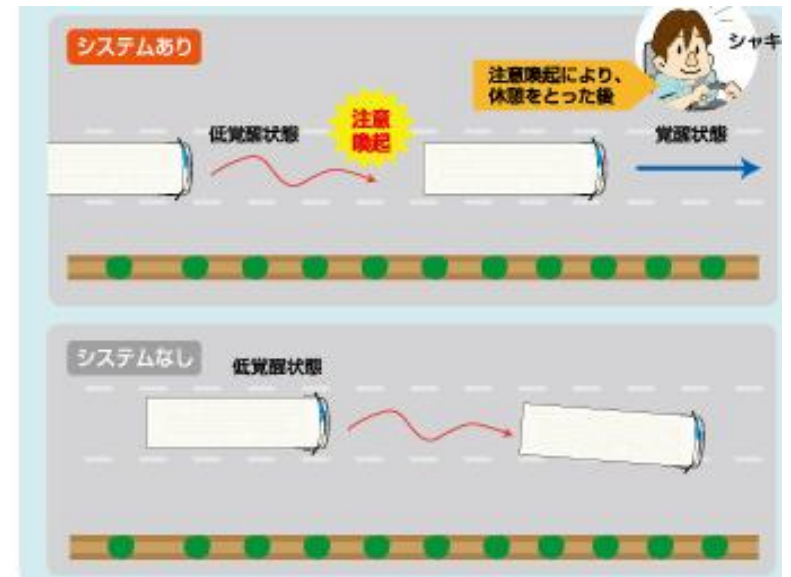
7. 予防安全性能アセスメントの導入（予防安全技術の概要）

衝突被害軽減ブレーキ(対車両) (平成26年度試行、27年度本格実施)



前方の障害物を検知し、衝突による被害を軽減するために、運転者への警報及び制動装置の制御を行うシステム。

車線逸脱警報装置 (平成26年度試行、27年度本格実施)

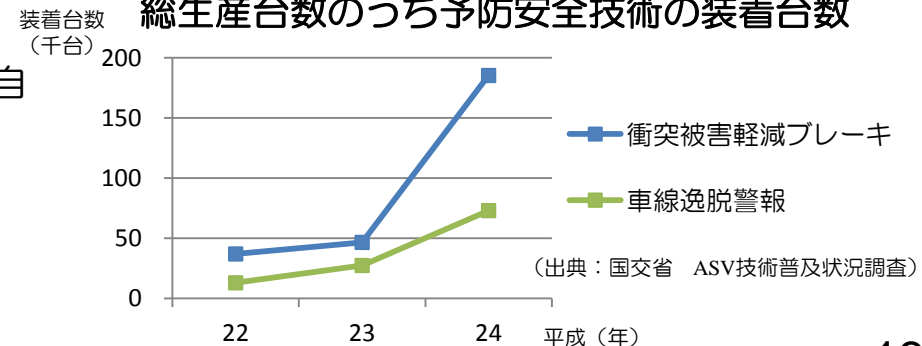


自動車が車線から逸脱しようとしている、又は逸脱している旨を運転者に警報することにより車線逸脱を防止するシステム。

- 多くの自動車会社から被害軽減ブレーキ等の機能を有した自動車が販売され始め、急速に生産台数が増加している。

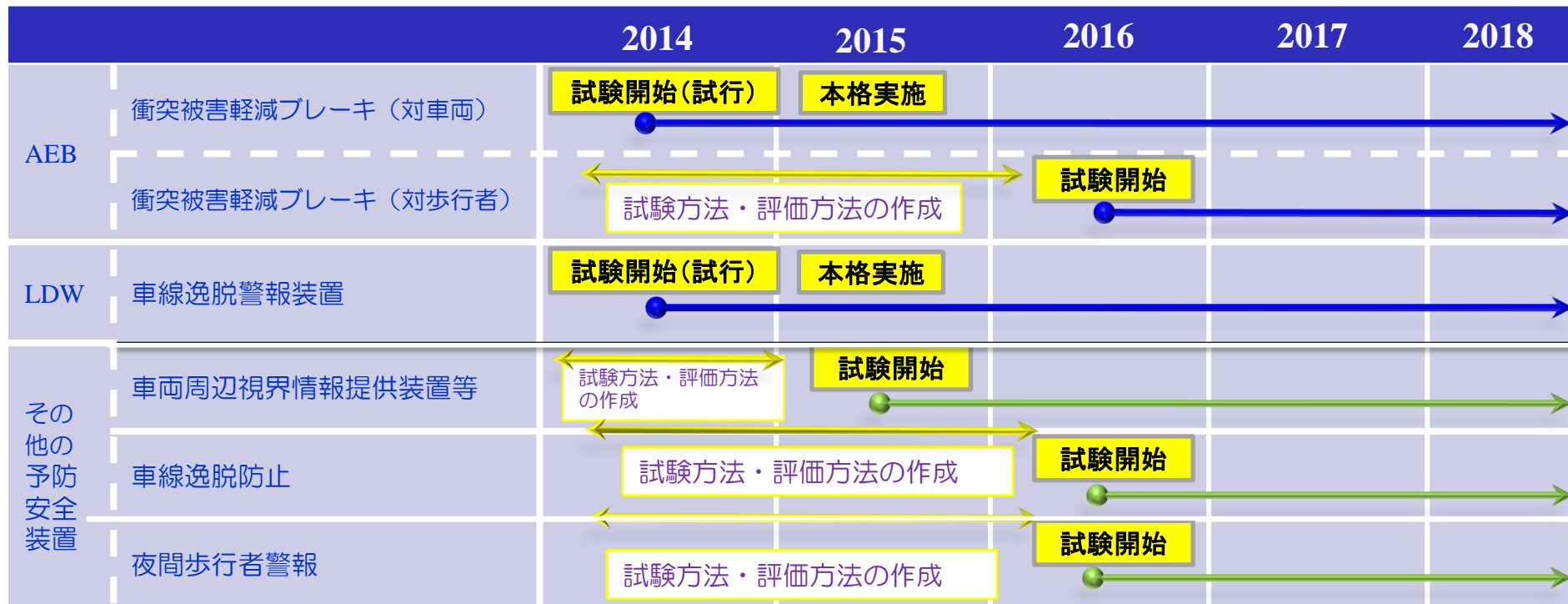
- より安全な性能を有する自動車の普及が求められる。

総生産台数のうち予防安全技術の装着台数



7. 予防安全性能アセスメントの導入（今後の導入予定）

・これまで以上に交通事故被害者を減らしていくため、高い効果が期待できる予防安全技術について、日本の事故実態や消費者等の声を反映したアセスメント試験を、欧米と同様に今後、積極的に導入していく必要がある。



AEB対車両テスト
（自動運転装置と試験用ターゲット）