

独立行政法人自動車事故対策機構の取組について

平成30年6月7日

独立行政法人自動車事故対策機構

(1) 自動車事故対策機構の第四期中期計画 の概要について

自動車事故対策機構が果たすべき役割

自動車の輸送の安全確保のための指導等を行う安全指導業務、自動車事故被害者等への身体又は財産的被害の回復に資する支援等を行う被害者援護業務、自動車事故の発生の防止及び被害者の保護に関する調査研究等を行う自動車アセスメント情報提供業務を一体的に実施し、自動車事故の発生の防止と被害者保護を増進することにより、安全・安心な車社会を実現する

業務の質の向上

安全指導業務等

- ユニバーサルサービスの確保
 - ・ 全国の自動車運送事業者に対する指導講習及び適性診断の実施
 - ・ 国が行う高齢運転者の事故防止対策等に応じた新たな安全対策への貢献の検討
- 民間参入の促進
 - ・ 認定取得に必要な要件研修の実施など民間参入促進のための取組の実施
- 安全マネジメントの浸透・定着
 - ・ 運輸安全マネジメント評価等の実施による国の取組と連携した制度の浸透・定着
- 安全対策の強化・徹底
 - ・ 道路運送法等の改正等を踏まえた国の安全対策の強化・徹底について、対策に応じた確実な実施

被害者援護業務

- 一貫症例研究型委託病室等の設置・運営
 - ・ 「一貫症例研究型委託病床」を新たに設置・運営し、急性期～亜急性期～慢性期の連続した治療・リハビリの臨床研究によるガイドライン・プログラムの策定
 - ・ 入院希望者の待機期間短縮に向けた検討、療護施設全体の今後のあり方の検討の実施
- 重度後遺障害者に対する支援の強化
 - ・ 障害者等の精神面の支援を目的とした訪問支援を充実・強化し、介護料受給者の65%（新規受給者100%）以上の訪問を目指す
 - ・ 介護者なき後（親なき後）に備えるために必要な制度や施設の情報をホームページ等を活用して効果的に提供

自動車アセスメント情報提供業務

- 安全な自動車の開発の促進
 - ・ 国が定める自動車アセスメント事業の拡充のためのロードマップに基づき、技術の進展により新たに実用化された安全性能の高い装置等に関する評価項目の導入の検討、既存評価項目の充実等のための検討及び評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率80%以上を目指す。
- 安全な自動車を選択できる環境の整備
 - ・ パンフレット、ホームページ等への自動車等の安全性能の評価結果のわかりやすい表示
 - ・ チラシ・パンフレット等を活用した広報活動を年間50件以上実施

業務運営の効率化等

- 一般管理費・業務経費の効率化
 - ・ 一般管理費と業務経費について、H33年度末までにH28年度比でそれぞれ15%以上、10%以上を削減（※ 人件費、公租公課等の必要経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）
- 人事に関する計画
 - ・ 給与水準については、国家公務員等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、公表
- 財務運営の適正化
 - ・ 収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理、運営費交付金債務の発生状況の分析、減少に向けた努力とともに、独立行政法人会計基準等を遵守し適正な会計処理に努める。

(2) 平成30年度における新たな取組みについて

平成30年度における新たな取組みについて

事業概要

被害者援護業務

① 地方を中心とした小規模な療護施設機能委託病床の展開

遷延性意識障害者に対する公平な治療機会を確保し、効果的な治療・看護を提供するため、需要が見込まれる療護施設の空白地域(富山県・石川県・長野県のいずれか)に(独)自動車事故対策機構が運営する療護施設の機能を有する小規模な委託病床を設置する。

② 自動車事故被害者への再生医療の実現に向けた取組

脳損傷患者に対する再生医療について、骨髄幹細胞を活用した再生医療の研究を進める札幌医大等と(独)自動車事故対策機構が連携して共同研究を行う。

自動車アセスメント情報提供業務

③ 自動車アセスメント情報提供業務の充実

自動車等の安全性能の評価・公表を行う自動車アセスメント事業について、平成30年度は事故削減効果の高い「衝突被害軽減ブレーキ(夜間[対歩行者])」を始め、高齢運転者対策に資する「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」、事故後の救助・救急機関との連携を目的とした「事故自動通報システム」の評価を追加するとともに、衝突安全性能評価においては高齢者に対応するよう評価方法を変更する等、一層充実した取組を推進する。

1. 地方を中心とした小規模な療護施設機能委託病床の展開

～空白地域となっている地方への小規模委託病床の設置について～

【現状】

自動車事故対策機構は、全国に療護施設（療護センター及び療護施設機能委託病床）を設置・運営し、自動車事故による脳損傷により重度の後遺障害を負われた方（遷延性意識障害者）を専門に受け入れ、手厚い治療・看護等を実施している。

【課題】

一方、療護施設が地理的に遠いことなどから入院を断念している被害者家族がいる状況であり、そうした療護施設のいわゆる「空白地域」の解消を図り、遷延性意識障害者に対する公平な治療機会を確保し、効果的な治療の提供が更に必要である。

【新たな委託病床の設置】

委託病床の数を増やし、「空白地域」の解消を図ってほしいとの被害者団体からの要望等も踏まえ、需要が見込まれる「空白地域（富山県・石川県・長野県のいずれか）」に小規模型委託病床を5床設置する。

【今後のスケジュール等】

（平成30年）

- 5月17日 入札公告
- 6月8日 入札説明会
- 7月10日 入札締切
- 8月 総合評価委員会、開札
- 9月頃 契約締結

（平成31年）

- 1月頃 業務開始

－NASVA療護施設全体図－



2. 自動車事故被害者への再生医療の実現に向けた取組

～慢性期重症頭部外傷に対する自家骨髄間葉系幹細胞治療に係る治験について～

概要

- 自家骨髄幹細胞静脈注射療法と呼ばれるもので、札幌医科大学の本望教授が研究を進めているもの。治験方法としては、以下のとおり。
 - ① 脳梗塞患者の腸骨から局所麻酔下で骨髄液を採取
 - ② これを細胞調製施設(CPC)にて目的の細胞を分離、約2週間で約1万倍に培養
 - ③ 約1億個の細胞を40mlのバッグに封入し細胞製剤を製造
 - ④ 当該細胞製剤を30分～60分かけて静脈内に投与
- 当該研究では、現在は脳梗塞・脊髄損傷を対象に治験を行っており、運動機能改善・高次脳機能改善等の成果が出ている。
- 今後、頭部外傷による慢性期の遷延性意識障害患者にも効果が期待できる。
- 自家骨からの細胞を使用するため、感染症・免疫拒絶反応・倫理面等の問題がなく、これまでのところ治験中の明らかな副作用は認められていない。また、静脈注射によるもののため、手術等による侵襲が少なく、患者への負担も少ない。
- 札幌医科大学より、千葉大学経由で千葉療護センターに対し、当該治験の共同研究について申し入れがあったもの。



治験の流れ(イメージ)

千葉療護センターは、札幌医科大学及び千葉大学医学部附属病院と共同で研究(治験)を行う。

- 治験を行う患者については、車いすで移動可能な比較的症状が安定している患者を想定。
- なお、自動車事故対策機構においては、札幌医科大学への入院患者の移送に際し、千葉療護センターの医師及び看護師が随行するため、それらに必要な経費を負担。

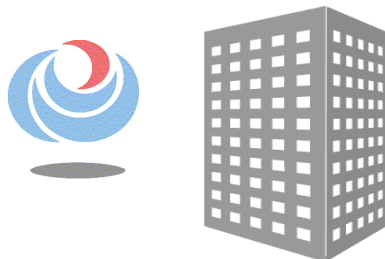
3. 自動車アセスメント情報提供業務の充実

① 自動車アセスメントの実施体制

自動車アセスメントは、国土交通省を主体として、有識者からなる自動車アセスメント評価検討会により運営

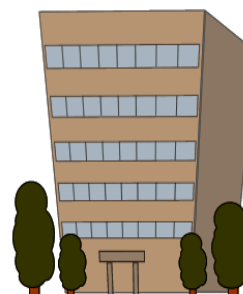
(独)自動車事故対策機構は、国土交通省からの指定(大臣告示)により、自動車アセスメントに係る実務を実施

国土交通省



実務の実施機関
として指定

(独)自動車事故対策機構



検討機関として設置

自動車アセスメント評価検討会

座長: 宇治橋貞幸(日本文理大学特任教授)



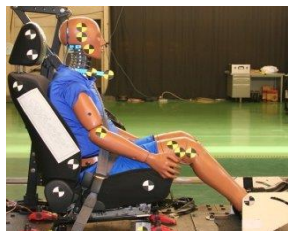
- ・評価すべき装置・性能等の検討
- ・試験方法、評価方法等の検討
- ・対象車種等の検討
- ・公表内容等の検討

- ・試験車の調達
- ・試験スケジュールの調整
- ・試験の実施(試験施設利用は外注)
- ・試験結果の分析及び評価案の作成
- ・広報活動の実施
- ・アセスに係る調査研究の実施
- ・新たな試験法・評価法の提案
- ・各国・地域アセスメント機関との連携

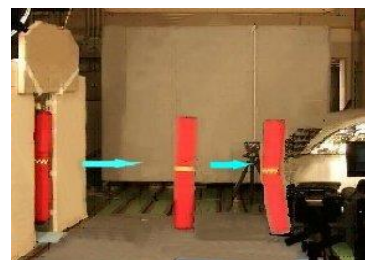
② 衝突安全性能評価の概要

衝突時の安全性能については、乗員保護性能試験、歩行者保護性能試験及びシートベルトの着用時警報装置評価試験の各々について、事故形態を踏まえた重みづけを行い、5段階評価とする総合評価を実施

乗員保護性能評価



歩行者保護性能評価



シートベルト着用警報装置評価



③ 予防安全性能評価の充実

被害軽減ブレーキ [対車両] の評価



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。



試験速度毎の減速量により性能評価

被害軽減ブレーキ [対歩行者] の評価



昼間と夜間における前方の歩行者を検知し、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。



試験速度毎の減速量により性能評価

拡充

※写真は試験イメージです

車線逸脱抑制装置等の評価



自動車が車線を逸脱する危険がある又は逸脱した場合に、操舵系や制動系などに自動介入することで車線を維持するように車両挙動を制御するシステム。

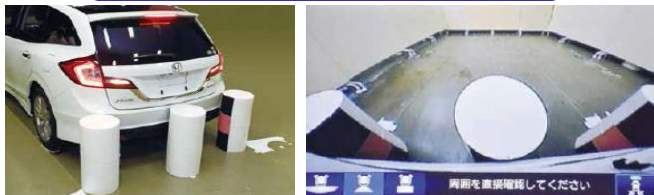


車線逸脱量により性能評価

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。

警報のタイミングにより性能評価

後方視界情報提供装置の評価

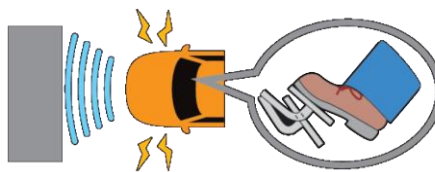


自動車の死角が生じるなどのために、事故の危険性が高まるバックでの発進、駐車時に、運転者が直接確認することが困難な後方の視界情報を車内のモニターに映し出すシステム



車両後方に置いたポールの見え方により評価

ペダル踏み間違い時加速抑制装置の評価



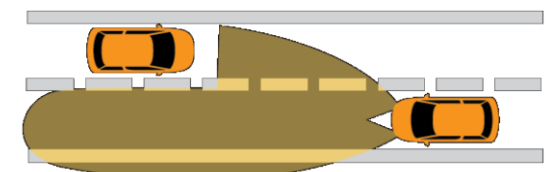
前方及び後方における人以外の対象物を検知し、アクセルペダルとブレーキペダルの踏み間違いによる衝突の被害を軽減するために、出力制御や制動制御を行うシステム



速度変化率に応じて得点を付与

追加

高機能前照灯の装備評価



相手車両に眩しさを与えないように走行ビームの照射範囲を可変制御するシステムや走行ビームとすれ違いビームが自動で切り替わるシステム



装備により得点を付与



追加

④ 事故自動通報機能評価の追加

激しい衝突を伴う事故が生じたときに、救急機関等に事故の発生の位置や車両の情報等を自動的に通報する事故自動通報装置について、装備装置の種別(車両側から通報されるデータの種類)により、マークを付与し評価する

評価区分

- ACN・AACNの2区分とする。
- 車載型及び携帯電話利用型を評価対象とする。

	定義	表示
ACN	エアバッグが展開するような交通事故が発生した場合に、乗員の操作無しに自動で接続機関へ、事故発生時刻、位置情報、車両特定情報等が送信できるものをいう。	
AACN	上記に加え、 ΔV 、衝撃の入力方向、シートベルト着用の有無、多重衝突の有無など重傷度判定に必要な情報を通報できること。	

車載型と携帯電話利用型の違い

エアバッグ作動時に車載器から自動で通報します。



エアバッグ作動時にナビと接続されたお客様の携帯電話から自動で通報します。

⑤ チャイルドシート性能評価の概要

評価対象 乳児用と幼児用チャイルドシート
(新生児～4歳ぐらい向け)

評価

乳児用
(ベッド型)



乳児用
(後ろ向き型)



幼児用



① 前面衝突時保護性能評価

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、その台車に自動車が時速55kmで前面衝突した場合と同様の衝撃を与え、頭部の障害値、移動量等を評価。



② 使用性評価

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。



(参考)自動車アセスメントのロードマップ

衝突安全性能評価等 ～2017ロードマップ抜粋～

※2018年3月時点

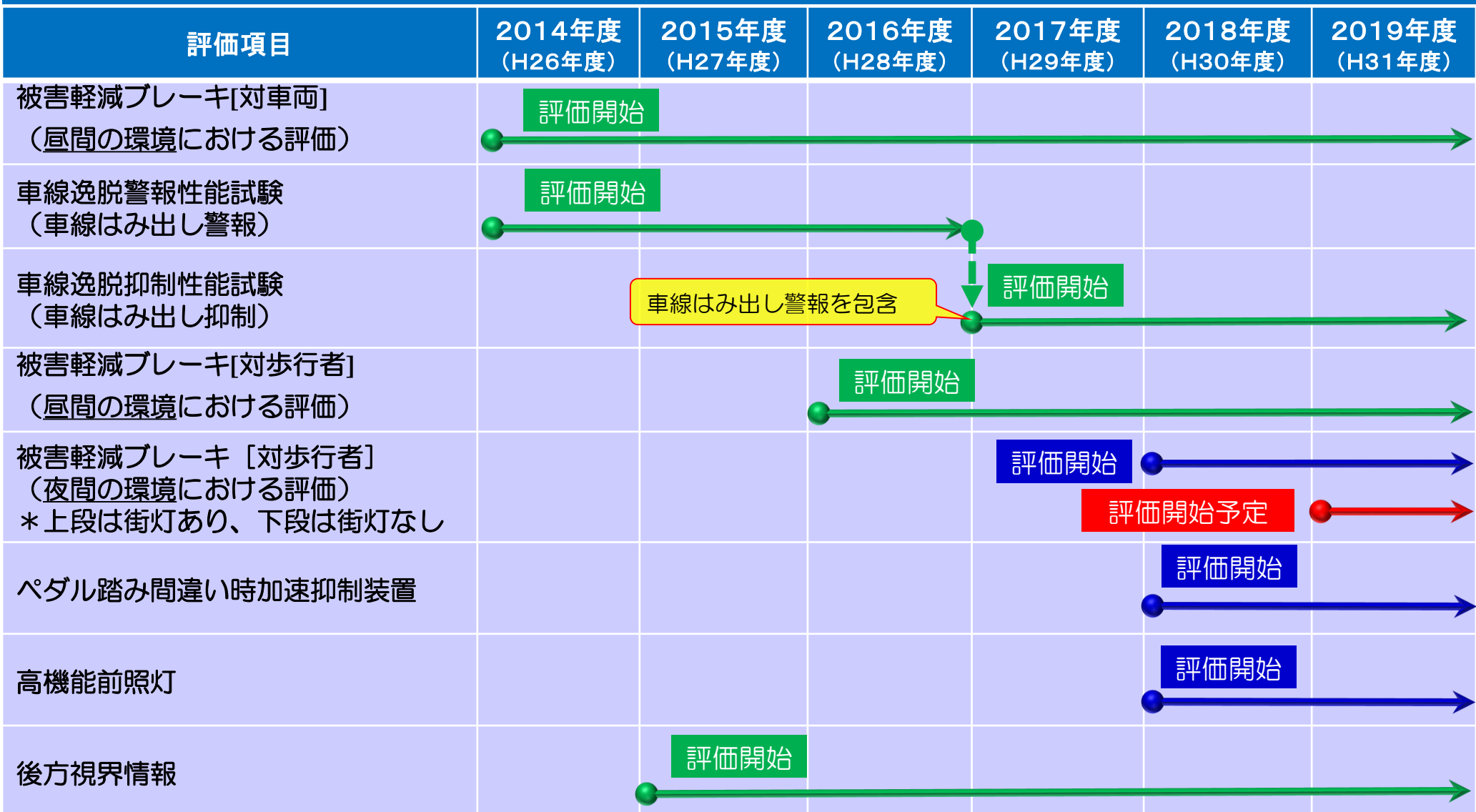
評価項目	2014年度 (H26年度)	2015年度 (H27年度)	2016年度 (H28年度)	2017年度 (H29年度)	2018年度 (H30年度)	2019年度 (H31年度)
I. 乗員保護性能評価試験						
フルラップ前面衝突試験	● 評価開始 ※平成7年度から評価開始					
オフセット前面衝突試験	● 評価開始 ※平成12年度から評価開始					
側面衝突試験	● 評価開始 ※平成11年度から評価開始					
II. 事故後通報機能評価						
事故自動通報装置					● 評価開始	

- ・助手席のダミーを小柄な女性を模擬したダミーに変更
- ・高齢者を考慮した閾値等の変更

- ・高性能の側面衝突用ダミーに変更
- ・衝突模擬車両を大型化

予防安全性能評価 ～2017ロードマップ抜粋～

※2018年3月時点





ISO-FIXチャイルドシート

車の座席に取り付けられたISOバー（取り付け金具）にチャイルドシート側のコネクターとしっかりと接続させます。

ISO-FIXのロゴマークについて

アイソ フィックス
このロゴは、ISO-FIX固定のチャイルドシートのうち、衝突試験結果がすべて「優」である機種に表示しています。