

## 1. 政策体系における法人の位置付け及び役割（ミッション）

自動車事故による惨禍は、被害者やその家族に深刻な被害をもたらすものであり、依然として大きな社会問題となっていることから、一層の対策を講じていく必要がある。国土交通省では、自動車損害賠償責任保険（自動車損害賠償責任共済を含む。）、自動車損害賠償保障事業及び被害者保護増進等計画に基づく事業の3つを柱とした、自動車損害賠償保障法に基づき、自動車事故被害者の保護の増進及び自動車事故の発生防止に係る対策を実施している（政策目標5 施策目標16 自動車事故の被害者の救済を図る等）。

独立行政法人自動車事故対策機構（以下「機構」という。）では、国土交通省が実施する、安全・安心な車社会を実現するため、自動車事故被害者の保護の増進及び自動車事故の発生防止に係る対策のうち、事故によって重度後遺障害を負った方等を救済するため、療護施設の設置・運営、介護料の支給及び訪問支援等からなる被害者援護業務を行うとともに、事業用自動車の輸送安全の確保のため、法令で義務づけられている運行管理者に対する講習及び運転者に対する適性診断等の実施業務（以下「安全指導業務等」という。）や安全性能の高い自動車の普及促進を図る自動車アセスメント情報提供業務を実施している。これらの3つの柱を中心とした業務を一体的に実施し、法人内部におけるそれぞれの業務における知見の活用を通じて、三位一体の業務を実施することで安全・安心な車社会を実現する役割を担っている。

また、機構は、昭和48年12月に自動車事故の防止及び自動車事故による被害者の保護を目的とする法人として設立された自動車事故対策センターを前身に、平成15年10月に新たに独立行政法人として発足した法人で、被害者援護業務、安全指導業務等及び自動車アセスメント情報提供業務を同センターの時代から一貫して実施している専門性を有した法人であり、そのため、人材面については、自動車運送事業者の安全対策、被害者からの相談対応、自動車の安全性能等に係る高い専門性を持った職員を有しており、また、設備面においても、本部のほか、全国50カ所に支所を設置し、自動車事故による遷延性意識障害者を専門に治療・看護する療護施設を全国11カ所（310床）で設置・運営しているところである。

なお、機構では、新型コロナウイルス感染症拡大や昨今のデジタル化対応の流れ等を踏まえ、各業務において、以下の課題があげられる。

まず、被害者援護業務においては、介護料受給者支援の一層の充実を図るため、従来の対面による訪問支援の実施に加え、リモート化への対応等の複雑多様化した自動車事故被害者等のニーズへ対応が課題である。

次に、安全指導業務等においては、社会的なICT技術の進展により、従来対面で実施してきた業務を非対面で行うことを可能とする技術が普及していることに加え、輸送の安全の確保については、全国一律に求められる一方、輸送の安全確保のための教育については、各地域の交通状況や各々の業務実態に応じた内容の提供を求められていることから、より効果的な実施手法の検討や利用者利便の向上、さらに社会的に対策の必要性を強く求められている高齢運転者への対策が課題である。

さらに、自動車アセスメント情報提供業務においては、近年、自動車の安全技術が進展・多様化しており、また、欧米等の諸外国における自動車アセスメントにおいて評価項目を拡充する動きがあるなど新たな技術の進展に対応した自動車アセスメントを実施等が課題である。

上記の課題等に対応するため、機構は、機構が有する組織体制等を最大限活用し、被害者援護業務、安全指導業務等、自動車アセスメント情報提供業務について、安全・安心な車社会の実現のため、今後も引き続き維持しつつ充実強化を図るとともに、以下の取組も実施するものとする。

被害者援護業務については、デジタル技術を活用しつつ介護料受給者支援を充実させていくとともに、地域の関係機関・団体等との一層の連携を図り、被害者への相談支援機能を強化していくなど、被害者のニーズ等に沿った対応を適切に進めることとする。

また、安全指導業務等については、全国津々浦々の自動車運送事業者に対し、効率的・効果的にサービスが行き渡るようにする必要があり、その際、人との接触機会回避のニーズの高まり、ICT技術の進展、事業用自動車運転者の高齢化の進展等に適切に対応を進めることとする。

さらに、自動車アセスメント情報提供業務については、安全な自動車の普及や交通事故被害者の更なる削減を図るため、自動車技術の進展に対応した自動車アセスメント情報の提供を図ることとする。

(別添1) 政策体系図

(別添2) 法人の使命等と目標の関係

## **2. 中期目標の期間**

中期目標期間は、令和4年4月1日から令和9年3月31日までの5年間とする。

## **3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項**

独立行政法人の目標の策定に関する指針における「一定の事業等のまとめり」は、安全指導業務等(本章中の(1))、被害者援護業務(本章中の(2)～(5))、自動車アセスメント情報提供業務(本章中の(6))の3つとする。

### **(1) 安全指導業務等**

① 安全指導業務等が事業用自動車の事故防止に重要な役割を果たしていることを踏まえ、全国に存在する自動車運送事業者に対し、全国一律かつ質の高い指導講習・適性診断の受講・受診等の機会を提供する。

あわせて、効果を検証しつつ、非対面・遠隔の方式による指導講習・適性診断の充実を図る等、ICT技術の活用によるユーザーの利便性の向上と業務運営の効率化を図る。

また、これまで蓄積した知見等を活用して新たな安全対策への貢献を検討するとともに、関係法令の改正に応じて、指導講習教材の改定を行う等により安全指導業務の一層の充実を図る。

これらの施策を実施することにより、自動車運送事業者の運行の安全確保への活用度を評価し、事業者等に対する5段階評価の調査において、中期目標期間の年度毎に4.00以上とする。

### **【指標】**

- ・指導講習受講者数(平成29年度から令和2年度までの平均受講者数:122,272人)
- ・適性診断受診者数(平成29年度から令和2年度までの平均受診者数:455,698人)

- ② 引き続き、指導講習及び適性診断（以下「安全指導業務」という。）の実施に参入を希望する民間団体等に対し、認定取得に向けた支援を行う。

また、参入希望者に対して、これまで蓄積した知見等を活用した支援を実施することで、参入が促進されるとともに参入事業者による安全指導業務の質の維持が図られるよう、中期目標期間の最終年度までに参入事業者に対して指導講習教材頒布数 250,000 冊以上、ナスバネット（適性診断システム）提供数 260,000 件以上とする。

#### 【指標】

- ・民間参入促進を目的とした講師資格要件研修参加者数（平成 29 年度から令和 2 年度までの平均参加者数：72 者(112 人)）
- ・民間参入促進を目的としたカウンセラー要件研修参加者数（平成 29 年度から令和 2 年度までの平均参加者数：39 者(50 人)）
- ・指導講習参入事業者数（令和 2 年度末の参入事業者数：137 者）
- ・適性診断参入事業者数（令和 2 年度末の参入事業者数：117 者）

#### 【困難度：高】

民間参入の促進については、運輸業の事業者団体等の経営判断等の外部要因に強く影響を受ける指標であるため。

- ③ 事業者自らが主体的に輸送の安全性の向上を図る運輸安全マネジメント業務については、主に中小規模の事業者を対象とした運輸安全マネジメント評価、講習会、コンサルティング等の実施により、国の取組と連携して安全指導業務等において蓄積した経験・知見や全国に支所を有する体制を活用しつつ、自動車運送事業者全般への制度の浸透・定着を図る。

また、安全指導業務等に係るこれまで蓄積した知見等を活用し、国際標準化機構（ISO）の道路交通安全マネジメントシステムの国際規格（ISO39001）に係る国内審議委員会事務局を引き続き担うなど、運輸安全マネジメント業務の一層の充実・改善を図る。

これらの施策を実施することにより、自動車運送事業者の運輸安全マネジメント制度の浸透・定着による運行の安全確保への活用度を評価し、事業者等に対する 5 段階評価の調査において、中期目標期間の年度毎に 4.00 以上とする。

#### 【指標】

- ・安全マネジメント認定セミナー受講者数（平成 29 年度から令和 2 年度までの平均受講者数：4,361 人）
- ・運輸安全マネジメント評価件数（平成 29 年度から令和 2 年度までの平均事業者数：8 者）
- ・運輸安全マネジメントコンサルティング件数（平成 29 年度から令和 2 年度までの平均事業者数：27 者）

- ④ 近年の高齢運転者による重大事故の発生等を踏まえ、国においては、高齢運転者による事故防止対策等の一層の強化を図ることとしていることから、機構としては国の安全対策への

対応として、加齢変化による影響等を考慮した新たな適性診断の測定項目の検討を進めるほか、安全指導業務等の体制を確保しつつ、国の安全対策に応じた事故防止対策を着実に実施する。

また、国の施策に基づき、関係機関・団体等が行う自動車運送事業者等の安全性向上に関する取組について、団体等の要請に応じ、全国に支所を有する体制、機構の専門性やノウハウ、人材面の強みを活かした支援を実施する。

#### 〈目標水準の考え方〉

- ① 自動車運送事業者の運行の安全確保への活用度を評価し、事業者等に対する5段階評価の調査において、中期目標期間の年度毎に標準より高い4.00以上を維持することが適当
- ② 指導講習教材頒布数及びナスバネット（適性診断システム）提供数は、前中期目標期間における平均年度実績の5カ年分以上とすることが適当（平成29年度から令和2年度までの平均年度実績：指導講習教材頒布数49,205冊、ナスバネット提供数51,827件）
- ③ 自動車運送事業者の運輸安全マネジメント制度の浸透・定着による運行の安全確保への活用度を評価し、事業者等に対する5段階評価の調査において、中期目標期間の年度毎に標準より高い4.00以上を維持することが適当

## （2）療護施設の設置・運営

- ① 自動車事故による遷延性意識障害（脳損傷により自力移動・摂食が不可能であるなどの最重度の後遺障害者）に対して公平な治療機会を確保しつつ効果的な治療を提供するため、療護センターにおいて必要なハード・ソフト両面の措置を講じた上で質の高い治療・看護を実施する。

また、療護施設機能一部委託病床（以下「委託病床」という。）においても、他の療護センター及び委託病床（以下「療護施設」という。）との連携を図りつつ、質の高い治療・看護を実施する。

- ② 委託病床のうち一貫症例研究型委託病床においては、引き続き急性期～回復期～慢性期において連続した治療・リハビリの臨床研究を進め、遷延性意識障害者のための治療・リハビリの検討、改善を行い、ガイドライン等の策定に向けた検討を行う。

さらに、一貫症例研究型委託病床における知見・成果の普及を図るとともに、遷延性意識障害に精通する脳外科医等の育成を図る。

- ③ 早期の治療開始が効果的であることから、より多くの遷延性意識障害者の回復に資するべく、病床や入院審査のあり方の検討を含め入院希望者の待機期間の短縮に努める。

あわせて、療護施設全体の今後のあり方について、国と連携して現状及び今後の課題等について整理した上で、関係者の意見・ニーズ及び新たな技術の向上を踏まえつつ、療護施設で提供する「サービスの充実」について検討するとともに、経年劣化が進む千葉療護センターの老朽化対策については、最も経済的かつ効率的な方法による対策を講じていくことを前提とした上で、リハビリの充実等、利用者等からのニーズを的確に踏まえた最適な機能強化を図ることを視野に入れ検討する。

### 【指標】

- ・療護施設全体の待機期間（平成 29 年度から令和 2 年度までの平均待機期間：3.4 ヶ月）

### 【困難度：高】

入院希望者の待機期間については、急性期における入院希望者の治療が長引く場合や入院希望者の容態により療護施設へ搬送できない場合等の外部要因に強く影響を受ける指標であるため。

- ④ 以上の取組により治療改善効果を高め、療護施設の退院患者における遷延性意識障害度評価表（ナスバスコア）を用いた入院時スコアの平均値から退院時スコアの平均値の差を、中期目標期間の年度毎に 12.5 点以上に維持する。

（注）「遷延性意識障害度評価表（ナスバスコア）」とは、日本脳神経外科学会で定義された「植物状態」を基に、療護施設の入院患者の症状について、その程度を判定するための統一基準をいう。

### 【困難度：高】

療護施設の治療改善効果は、入院患者にかかる事故の様態、脳の損傷部位、受傷時の年齢等の影響を大きく受けるものであり、また、入院患者の高齢化や重症化（遷延性意識障害度評価表（ナスバスコア）が高い）も進んでいるため。

- ⑤ 療護施設で得られた知見・成果については、機構にとどまらない遷延性意識障害の治療等にも寄与するという社会的意義を有することから、日本脳神経外科学会や日本意識障害学会等において研究発表を年間 55 件以上実施するほか、部外の看護師等への研修の実施等を通じて、他の医療機関等への治療・看護技術の普及促進を図る。

また、退院に向けた援助や、看護師のケア知識やノウハウ等の情報提供を積極的に行うことにより、在宅介護者等への支援を進めるとともに、療護センターにおける短期入院についても、既存病床の稼働状況等を踏まえつつ、利用者のニーズに即して積極的に受け入れるとともに、一部の療護センターにおける短期入院時のリハビリの実施を検討する。

- ⑥ 国土交通省が実施する調査研究事業に協力するとともに、当該調査研究事業の結果を踏まえ、国と連携し、重度脊髄損傷者が十分な治療・リハビリテーションを受けられる環境整備を図る。

### 【指標】

- ・重度脊髄損傷者が十分な治療・リハビリテーションを受けられる受託病院を全国 4 ヶ所に設置する。

<目標水準の考え方>

- ④ 療護施設においては、治療改善効果を可視化し、治療・看護の質の向上につなげるための指標として遷延性意識障害度評価表（ナスバスコア）を活用していることから、前中期目標期間実績を考慮し、同水準以上を目指すことが適当（平成 29 年度から令和 2 年度までの退院患者に係る入院時スコアの平均値から退院時スコアの平均値の差：12.5 点）
- ⑤ 日本脳神経外科学会や日本意識障害学会等における研究発表について、機構にとどまらない遷延性意識障害の治療等にも寄与するという社会的意義を有することから、前中期目標期間の実績以上の目標値を設定することが適当（平成 29 年度から令和 2 年度までの平均学会発表件数：55 件）

### （3）介護料の支給等

- ① 重度後遺障害者に対して、被害等の状況に応じて介護サービス利用や介護用品の購入等のための介護料を支給するとともに、受給者等のニーズに沿った形での訪問支援実施のため、訪問支援のリモート化を採り入れつつ、その対応の中で明らかになった課題などを検証し必要な情報を効率的に提供するための情報端末の活用や訪問支援結果の整理分析・共有等を通じて、訪問支援の質の向上及び効率化を図り、重度後遺障害者及びその家族に対する支援を強化する。

なお、毎年度の訪問支援実施割合について、全介護料受給資格者に対して訪問支援を毎年実施することを視野に入れ、中期目標期間の年度毎に、前年度末介護料受給資格者数に対する割合について、70%以上を維持し、当年度の介護料受給資格新規認定者（以下「新規認定者」という。）に対しては100%とする。

#### 【重要度：高】

介護料制度は、被害者救済政策上の見地から、自動車事故における被害者の自賠責保険制度による保険金等だけでは十分にカバーされない日々の介護に要する費用を補い、在宅介護を受ける自動車事故の被害者保護の増進を図るためのものであり、被害者援護業務の根幹となっている。これを土台として、新型コロナウイルス感染症の拡大による社会の変化やデジタル技術の進展を踏まえ、孤立しがちな被害者やその家族の精神的支柱となる訪問支援について、従来の対面による実施に加え、リモート化による対応など介護料受給者の精神的支援の一層の充実を図ることが大変重要となるため。

#### 【困難度：高】

介護料受給資格者の中には本人又は家族が働いていることや、家庭の事情から訪問を望まない方もおり、必ずしも戸別訪問が実施できる訳ではないため。

- ② 国と連携しつつ、在宅介護を受けている重度後遺障害者のメディカルチェックや家族の負担軽減等を目的とした短期入院・入所の利用を促進するべく、短期入院・入所協力病院等（以下「協力病院等」という。）のスタッフとの意見交換会を実施するほか、短期入院・入所に際して協力病院等の担当窓口及び利用者等との連絡・調整等を事前に行うことにより、受入環境を把握した上で利用者等に情報提供し要望を協力病院等に伝えるなど、安心して協力病院等を利用できるよう支援措置を検討し、実施する。

- ③ 重度後遺障害者及びその家族等を支援し、そのニーズを把握する観点から、相互に情報交換や交流できる場を設ける。なお、介護料受給資格者及びその家族との交流会を全支所年1回以上開催する。

また、介護者なき後（親なき後）に備えるための必要な制度情報や施設情報について、国と連携して適時更新し、充実した情報提供を行う。さらに、重度後遺障害者及びその家族等のニーズ等を踏まえ、必要な支援の充実を図るとともに、関係機関の動向を踏まえつつ、更なる介護者なき後（親なき後）への対応について国と検討を行う。

- ④ 以上の施策を実施することにより、重度後遺障害者の家族に対する5段階評価の調査における介護支援効果に関する評価度について、中期目標期間の年度毎に4.39以上とする。

#### 【指標】

- ・調査票回収率（平成29年度から令和2年度までの平均回収率45.7%）

#### ＜目標水準の考え方＞

- ① 毎年度の訪問支援実施割合について、前中期目標期間実績を維持することが適当（平成29年度から令和2年度までの平均訪問支援実施率：72.1%）
- ② これまで以上に「量」より「質」を重視した取組とするため、事故後経過期間が短い等、より情報提供や精神的な支援が必要な新規認定者に対して100%とすることが適当（令和2年度の新規認定者に対する訪問支援実施率：88.5%）
- ③ 介護料受給資格者及びその家族との交流会について、全国50支所の体制を活用して、各支所において少なくとも年1回以上の開催を必須とすることが適当（令和2年度の交流会開催回数実績：51回（全支所1回以上）
- ④ 重度後遺障害者の家族に対する5段階評価の調査における介護支援効果に関する評価度について、サービス水準の維持を図る観点により、前中期計画と同水準である毎年度毎に4.39以上とすることが適当（平成29年度から令和2年度までの平均実績：4.44）

#### （4）自動車事故被害者等への相談対応及び情報提供の充実等

- ① 自動車事故被害者及びその家族、遺族の置かれている状況に対する理解をさらに深めるため、これらの者を構成する団体（以下「被害者・遺族団体」という。）との交流をさらに進めるとともに、地方公共団体や障害者福祉関係団体との連携を図り、自動車事故被害者等のニーズに応じた相談先の紹介等の相談支援機能の強化を図るほか、自動車事故被害者等への情報提供の充実に取り組む。

また、国土交通省が選定する自動車事故被害者等への相談対応を実施している被害者・遺族団体に対し、相談対応にかかる費用を支援する。

さらに、相談対応及び情報提供の充実のため、専門的かつ高度な業務を実施する被害者支援専門員（コーディネーター）の養成をさらに進め、全支所への配置を目指し、中期目標期間の最終年度までに令和2年度末全職員の50%以上とする。

### 【指標】

- ・各支所の管轄する被害者・遺族団体との交流実施件数
- ② 自動車事故被害者等からの問い合わせに対し、機構の各種援護制度や他機関の援護制度・事故相談・訴訟・病院等に関する総合的な相談対応及び情報提供を的確に行う。

### 【指標】

- ・ホットラインの相談件数（平成 29 年度から令和 2 年度までの平均相談件数：2,151 件）
- ・在宅介護相談窓口における相談件数（平成 29 年度から令和 2 年度までの平均相談件数：1,115 件）

#### <目標水準の考え方>

- ① 今後の相談対応及び情報提供の充実のため、専門的かつ高度な業務を実施する被害者支援専門員（コーディネーター）の養成数について、中期目標期間の最終年度までに令和 2 年度末全職員（令和 2 年度末時点職員数：338 人）の 50%以上とすることが適当（平成 29 年度から令和 2 年度までの平均増加人数：8.5 人、令和 2 年度末の被害者支援専門員（コーディネーター）数：65 人）

### （5）交通遺児等への生活資金の貸付

- ① 交通遺児等に対して必要な生活資金の貸付を行うとともに、交通遺児等の健全な育成に資するよう、交通遺児家族等同志の交流促進などにより、精神的支援を効果的に実施する。  
なお、交通遺児家族等同志の交流会の実施件数について、全支所年 2 回以上とする。
- ② 貸付の対象者である交通遺児等のニーズを把握し、その支援の在り方を含めて、現在の手法が効果的かつ効率的なものかどうか検討し、必要に応じて見直すものとする。
- ③ 以上の施策を実施することにより、交通遺児家族等に対する 5 段階評価の調査における精神的支援に関する評価度について、中期目標期間の年度毎に 4.61 以上とする。

### 【指標】

- ・調査票回収率（平成 29 年度から令和 2 年度までの平均回収率：32.3%）
- ④ 適切な債権管理を行い、引き続き、債権回収率 90%以上を確保する。  
あわせて、債権管理・回収コスト要因を分析し、債権管理・回収を一層強化しつつ、引き続きコスト削減を図る。

#### <目標水準の考え方>

- ① 交通遺児家族等同志の交流会について、全国 50 支所の体制を活用して、各支所において少なくとも年 2 回以上の開催を必須とすることが適当（令和 2 年度の交流会開催回数：120 回（全支所 2 回以上））



- ③ 交通遺児家族等に対する5段階評価の調査における精神的支援に関する評価度について、サービス水準の維持と向上を図る観点により、前中期目標と同水準である年度毎に4.61以上を必須とすることが適当(平成29年度から令和2年度までの平均実績:4.68)
- ④ 債権回収率について、前中期目標期間の水準を目標値とすることが適当(平成29年度から令和2年度までの平均債権回収率:92.4%)

#### (6) 自動車アセスメント情報提供業務

- ① 車両の安全性能に関する公正でわかりやすい情報提供を進めることにより自動車メーカーの安全な車の開発意識を高めるために、国土交通省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(以下「ロードマップ」という。)に基づき、国及び関係機関と連携しつつ、国の実施機関として効率的かつ効果的に車両の安全性能について試験及び評価を行うとともに、評価結果をよりわかりやすく発信するため、衝突安全性能評価及び予防安全性能評価等を統合した車両全体としての総合評価に取り組む。
- ② 消費者の立場、被害者の立場に立った機構ならではの取組となるように努め、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、既存評価項目の充実等のため、交差点における被害軽減ブレーキ、通信を利用した衝突回避支援技術、歩行者に対するペダル踏み間違いによる急発進抑制装置、前面衝突時の加害性を考慮した乗員保護、先進的脚部インパクトを使用した歩行者脚部保護の評価方法の策定のための検討を行う。この検討を効率的に実施するため、海外アセスメント関係機関等との情報共有を積極的に実施する。

#### 【重要度：高】

高齢運転者による死亡事故が相次いで発生している中、第11次交通安全基本計画(令和3年3月29日決定)において令和7年までに世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000以下にするとの目標達成のために先進技術導入への対応が特に注視すべき事項とされている。そのため、近年の自動車の安全技術の進展・多様化にあわせて、自動車アセスメントの実施により自動車ユーザーに分かりやすく伝え、時勢に合わせて安全効果の高い自動車が市場で選択されやすい環境を整え、より安全な自動車の普及拡大及び自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する必要があるため。

- ③ 以上の施策を実施することにより、安全な自動車の普及促進に資するよう、評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率を中期目標期間の各年度において80%以上とする。

#### 【困難度：高】

評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率については、自動車メーカーの経営判断による販売台数の多い車種のモデルチェンジ等によりカバー率が大きく下がるなどの外部要因に強く影響を受ける指標であるため。

- ④ 自動車ユーザー等がより安全な自動車等を選べるよう、自動車アセスメント事業における

自動車等の安全性能の評価結果等をパンフレット、ホームページ等において分かりやすく表示するとともに、積極的な広報活動により自動車ユーザー等に発信する。

同様に、予防安全装置やチャイルドシートなどの自動車の安全装置等が適切に使用されるよう、パンフレット、ホームページ等において分かりやすく表示するとともに、積極的な広報活動により自動車ユーザー等に発信する。

なお、中期目標期間の年度毎に広報活動件数を 50 件以上とする。

#### 〈目標水準の考え方〉

- ③ 評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率について、評価を実施する年度において市場投入された車両を一定程度網羅できるよう 80%以上を目標値とすることが適当（令和 2 年度の年間新車販売台数に対するカバー率：80.9%）
- ④ 広報活動件数について、全国 50 支所の体制を活用して、各支所において少なくとも年 1 件以上の開催を必須とすることが適当（令和 2 年度の広報活動件数：60 件）

## **4. 業務運営の効率化に関する事項**

### (1) 業務改善の取組

- ① 事業全般の精査・見直しを行い、引き続き、効率的な運営体制を確保しつつ、管理業務の簡素化等を図る。
- ② 業務運営の効率化を図ることにより、一般管理費（人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）について、中期目標期間の最後の事業年度において、令和 3 年度比で 15%以上削減するとともに、業務経費（人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）について、中期目標期間の最後の事業年度において、令和 3 年度比で 10%以上削減する。
- ③ 契約については、「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成 27 年 5 月 25 日総務大臣決定）等を踏まえ、引き続き、公正かつ透明な調達手続による、適切で迅速かつ効果的な調達を実現する観点から、機構内の推進体制を整備し、契約監視委員会を活用するとともに、一者応札の解消、企画競争や新たに競争性のない随意契約を締結する全ての案件について適正契約検証チームによる事前点検を実施するなど、毎年度策定する「調達等合理化計画」において前年度の自己評価や課題を踏まえ、更なる調達の合理化を推進するために重点的に取り組む分野の具体的な設定を行い、同計画を着実に実施し、効率的な予算執行及び運営費交付金の適切かつ効率的な使用に努める。
- ④ 機構の各業務の改善状況等について、タスクフォースにより、外部評価を行い、その結果をホームページ等で公表する。

### (2) 業務のデジタル化及びシステムの最適化

情報システムの整備及び管理については、デジタル技術の的確な利活用により利用者の利便性の向上や法人の業務運営の効率化が実現されるよう、デジタル庁が策定した「情報システム

の整備及び管理の基本的な方針」(令和3年12月24日デジタル大臣決定)に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行う。

## **5. 財務内容の改善に関する事項**

### (1) 財務運営の適正化

中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。

独立行政法人会計基準(平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定)の改訂等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。

また、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。

なお、毎年の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行うものとする。

### (2) 自己収入等の拡大

療護センターが保有する高度先進医療機器については、周辺地域の医療機関等と協力しつつ、外部検査を積極的に受け入れ、地域医療への貢献を果たすとともに自己収入の確保を図るほか、安全指導業務の受益者負担の適正化や自動車アセスメント情報提供業務に係る自動車メーカー等からの委託試験の促進などを行い、国費負担の圧縮を図る。

### **【指標】**

・療護センターにおける外部検査受入件数(平成29年度から令和2年度までの平均件数:11,301件)

### (3) 保有資産の見直し

保有資産については、資産の利用度のほか、本来業務に支障のない範囲での有効利用の可能性、経済合理性などの観点に沿って、その必要性について、自主的な見直しを不断に行う。

## **6. その他業務運営に関する重要事項**

### (1) 内部統制の充実強化

内部統制については、「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日付け総務省行政管理局長通知)等を踏まえ、引き続き必要な規程類や体制の整備を行うほか、コンプライアンスの推進及びリスク管理の徹底等による内部統制システムの充実及び監事機能の実効性の向上に努めるとともに、内部統制の仕組みが有効に機能しているかの点検・検証を行い、これらの点検・検証を踏まえ、当該仕組みが有効に機能するよう見直しを行う。

さらに、法人のミッションや長の指示について、法人内電子掲示板システム等を活用し、全役職員間で共有することを徹底する。

また、独立行政法人の保有する情報の公開に関する法律(平成13年法律第140号)及び個人情報保護に関する法律(平成15年法律第57号)に基づき、適切に対応するとともに、職員

への周知徹底を行う。

## (2) 情報セキュリティ対策

「サイバーセキュリティ戦略」(令和3年9月28日閣議決定)等の政府方針を踏まえ、関連する規程類を適時適切に見直す。また、これに基づき、情報セキュリティインシデント対応の訓練や情報セキュリティ対策に関する教育などの情報セキュリティ対策を講じ、情報システムに対するサイバー攻撃への防御力、攻撃に対する組織的対応能力の強化に取り組むとともに、上記の対策の実施状況を毎年度把握し、PDCAサイクルにより情報セキュリティ対策の改善を図ることとする。

## (3) 施設及び設備に関する事項

業務の確実な遂行のため、施設・設備の計画的な整備・更新を進めるとともに、適切な維持管理を行う。

## (4) 人事に関する事項

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組を踏まえ、国家公務員等の給与水準等も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく見直すものとする。

産業カウンセラー、介護職員初任者研修等の資格を取得させるとともにそれらの職員の活用を図り、また、事業環境の変化に対応した経験者採用や国との人事交流を行う。

さらに将来を担う職員の資質の向上のため、機構の人材育成方針を随時改定していくことにより、研修の充実による職員の資質向上、能力・実績を適正に評価する仕組みの適切な運用等により、人材の有効活用・育成強化を図るとともに、職員のモチベーションの向上を図る。

## (5) 自動車事故対策に関する広報活動

機構の全国組織を活用し、関係機関との連携の下、自動車損害賠償保障制度及び機構業務について、テレビやラジオ、新聞、SNSなど広く国民に知ってもらうための取組を中心として、効果的に広報活動を行う。

さらに、自動車事故発生の防止や被害者支援の啓発に資するために、自動車運送事業者等に対する安全指導業務等において自動車事故被害者の置かれた実態を広く伝える機会などを拡大する。

とりわけ、被害者援護業務については、不知によりサービスが享受できないことがないようホームページやSNS、パンフレット、地方公共団体、障害者福祉関係団体、医療機関、警察、損害保険会社、学校等の関係機関との連携を通じた事業内容や利用方法の周知を積極的に行う。

### 【指標】

- ・各支所の管轄する地域の地方公共団体、障害者福祉関係団体、医療機関、警察、損害保険会社、学校等に対する広報活動件数(令和2年度の広報活動件数:2,332件)
- ・ホームページのアクセス件数、SNSの閲覧件数(令和2年度のホームページのアクセス件数:2,105,927件、SNS(Facebook)の閲覧件数:8,710件)



# (独) 自動車事故対策機構 政策体系図

## 自動車損害賠償保障法 (抄)

第一条 この法律は、自動車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度を確立するとともに、これを補完する措置を講ずることにより、被害者の保護を図り、あわせて自動車運送の健全な発達に資することを目的とする。

## 被害者保護増進等計画 (抄)

※自賠法第七十七条の三 (抄)

- 1 自動車事故被害者支援のための施策
- 2 自動車事故の発生防止のための施策

## 交通政策基本計画

(令和3年5月28日閣議決定)

### 第4章 基本的方針C

目標② 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保

- 医療・介護技術の進歩や、社会保障制度の状況、高齢化の進展等による自動車事故被害者やその家族を取り巻く環境の変化を踏まえつつ、自動車事故被害者等のニーズにきめ細かく対応していきけるよう、より効果的な被害者支援の充実方策について検討する。

## 第4次犯罪被害者等基本計画

(令和3年3月30日閣議決定)

### V 重点課題に係る具体的施策

第2 1(8) 自動車事故による重度後遺障害者に対する医療の充実等  
国土交通省及び独立行政法人自動車事故対策機構において、(中略)療護施設の充実やリハビリテーションの機会の確保に向けた取組を推進する。(中略)介護料の支給等を推進するとともに、相談・情報提供等の介護料受給者への支援の充実・強化を図る(後略)

## 国土交通省政策目標・施策目標

- |        |    |                          |
|--------|----|--------------------------|
| 【政策目標】 | 5  | 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 |
| 【施策目標】 | 16 | 自動車事故の被害者の救済を図る          |

## ■ 独立行政法人自動車事故対策機構法 (平成14年法律第183号) (抄)

(機構の目的)

第三条 独立行政法人自動車事故対策機構(以下「機構」という。)は、自動車の運行の安全の確保に関する事項を処理する者に対する指導、自動車事故による被害者に対しその身体的又は財産的被害の回復に資する支援等を行うことにより、自動車事故の発生防止に資するとともに自動車損害賠償保障法(昭和三十年法律第九十七号。以下「自賠法」という。)による損害賠償の保障制度と相まって被害者の保護を増進することを目的とする。

## 独立行政法人自動車事故対策機構 (第5期中期目標期間における重点事業)

### 安全指導業務等

- 非対面、遠隔の方式による安全指導業務の充実を図る等、ICTの活用による利便性向上と業務の効率化に取り組む
- 高齢運転者による事故防止を図るため加齢変化による影響等を考慮した新たな適性診断の測定項目の検討

### 被害者援護業務

- 訪問支援業務のリモート化等のデジタル技術を活用した介護料受給者支援の充実
- 被害者団体との交流を更に進めるとともに、地方公共団体等との連携を図り、相談支援業務等の充実

### 自動車アセスメント情報提供業務

- ロードマップに基づき、先進安全技術等の自動車技術の進展に対応した安全性評価項目を充実
- ユーザーが安全な車を選択しやすいようなわかりやすい情報提供に加え、メーカーによる安全な車の開発の促進

# 独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）の使命等と目標との関係

## （使命）

安全・安心な車社会を実現するため自動車事故対策機構では、自動車事故により重度後遺障害を負った方等を救済するため、療護施設の設置・運営、介護料の支給及び訪問支援等の被害者援護業務を行うとともに、事業用自動車の輸送の安全確保のため、運行管理者への講習及び運転者への適性診断等の安全指導業務や、安全性能の高い自動車の普及促進を図る自動車アセスメント情報提供業務を一体で実施。

## （現状・課題）

### ◆強み

- 運送事業者の安全対策、被害者からの相談対応、自動車の安全性能等に係る高い専門性を持った職員を347名（令和3年現在）有する。
- 全国50カ所に支所を設置し、全国各地に各業務の提供を可能とする体制を確保し、さらに、遷延性意識障害者を専門に治療・看護する療護施設を全国11カ所に設置・運営する。

### ◆弱み・課題

- 訪問支援については、複雑多様化した被害者のニーズ等に適切に対応するため、デジタル技術を活用した支援の強化や地域の関係機関等との一層の連携を図り、相談支援機能の強化を図ることが必要。
- 安全指導業務については、より効果的な実施手法の検討、利用者利便の向上や高齢運転者への対策が必要。

## （環境変化）

- 新型コロナウイルス感染症拡大後、人との接触機会回避のニーズが高まっているため、従来の対面による業務実施から非対面化への転換が求められる。
- ICT技術の進展により、従来対面で実施してきた業務を非対面で行うことを可能とする技術が普及してきている。
- 輸送の安全確保については、全国一律に求められる一方、輸送の安全確保のための教育については、各地域の交通状況や各々の業務実態に応じた内容の提供を求められている。
- 自動車の安全技術が進展・多様化しており、新たな技術の進展に対応した自動車アセスメントを実施し、その結果について情報提供を実施することが必要である。

## （中期目標）

- 訪問支援のリモート化や情報端末の活用等による訪問支援の質の向上及び効率化を図り、被害者等のニーズに沿った支援の強化を図る。
- 地域の関係機関・団体等との一層の連携を図り、被害者等のニーズに応じた的確な相談先の紹介等の相談支援機能の強化を図るほか、被害者等への情報提供の充実を図る。
- 運行管理者に対する講習及び運転者に対する適性診断等を実施する安全指導業務については、効果を検証しつつ、非対面・遠隔の方式による業務の充実を図る等、ICT技術の活用による利便性の向上と業務運営の効率化を図る。
- 安全な自動車の普及や事故削減に資する自動車アセスメント情報提供業務については、自動車安全技術の更なる進展等に対応した必要な評価項目の拡充を図り、自動車アセスメント情報を引き続き提供する。