

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 8 年 5 月 3 1 日

独立行政法人自動車事故対策機構

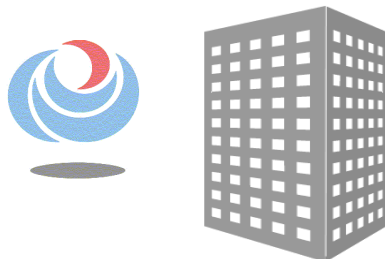
(1) 自動車アセスメントの取組について

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

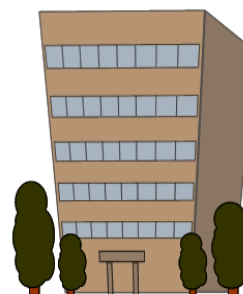
(独)自動車事故対策機構は、国土交通省からの指定（大臣告示）により、自動車アセスメントに係る実務を実施

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



- ・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
- ・アセスメント結果の公表

検討機関として設置

自動車アセスメント評価検討会

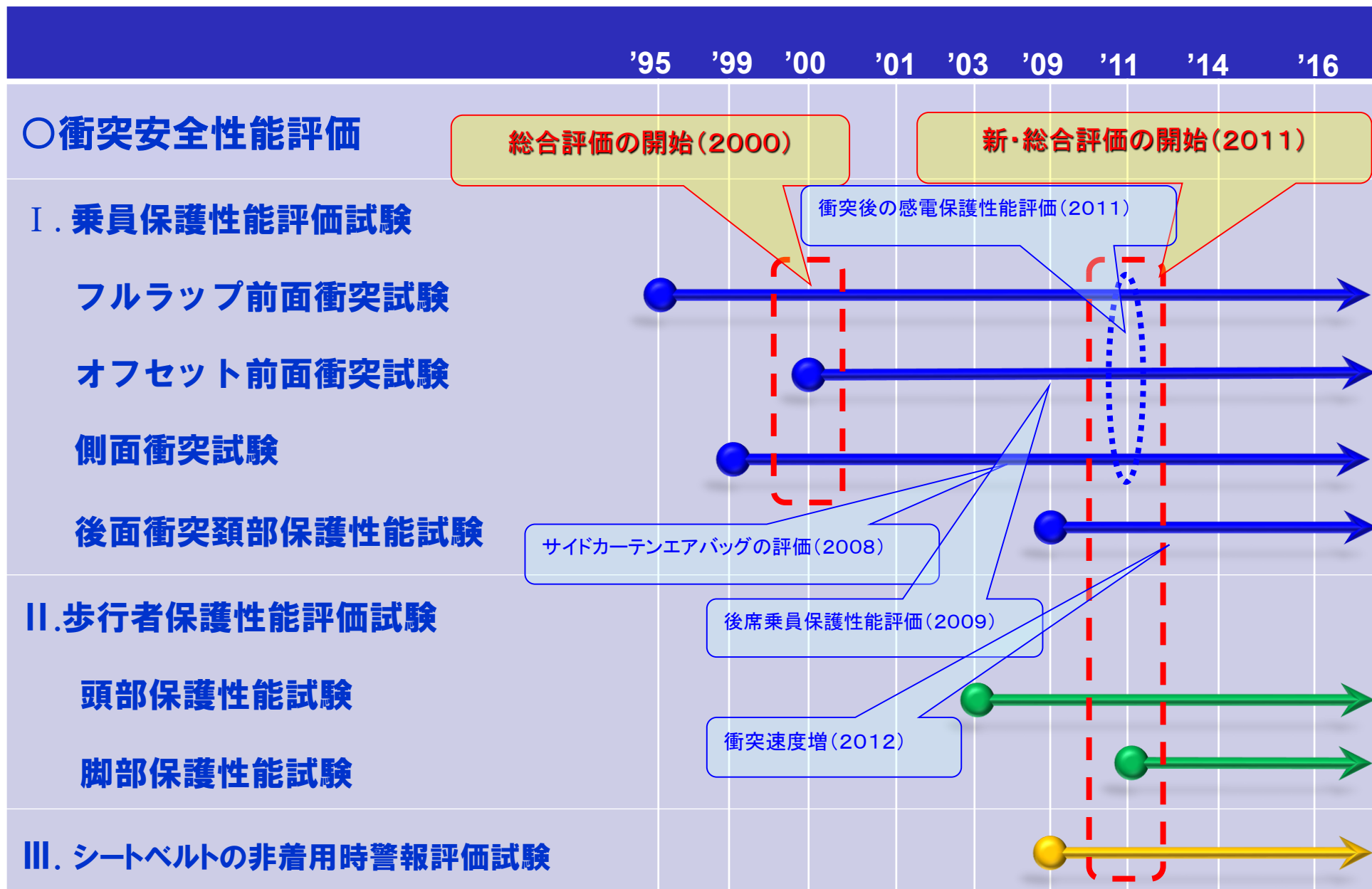
座長：宇治橋貞幸（日本文理大学特任教授）



- ・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

2. 自動車アセスメントの評価項目

① 衝突安全性能評価



2. 自動車アセスメントの評価項目

○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座席ベルトの非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



【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
- 頭部、胸部等の傷害値を評価



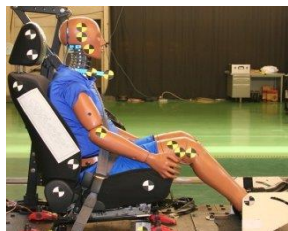
【オフセット前面衝突試験】

- ・試験速度: 64km/h
(衝突55km/h時を想定)
- ・ダミー: 運転席及び後席に搭載
- 頭部、胸部等の傷害値を評価



【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
- 胸部、頭部の傷害値を評価



【後面衝突頸部保護性能試験】

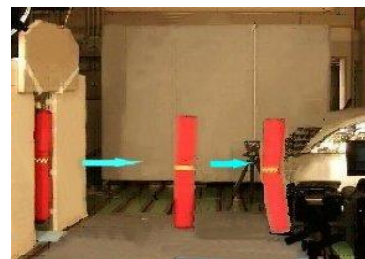
- ・試験速度: (Δv) 20.0km/h
(衝突36km/h時を想定)
- ・ダミー: 運転席又は助手席に搭載
- むち打ち傷害等を評価

歩行者保護性能評価



【頭部保護試験】

- ・試験速度: 40m/h
(衝突50km/h時を想定)
- ・大人、子供用のインパクトを使用
- 頭部傷害値を評価



【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
- 膝部、脛部の傷害値を評価

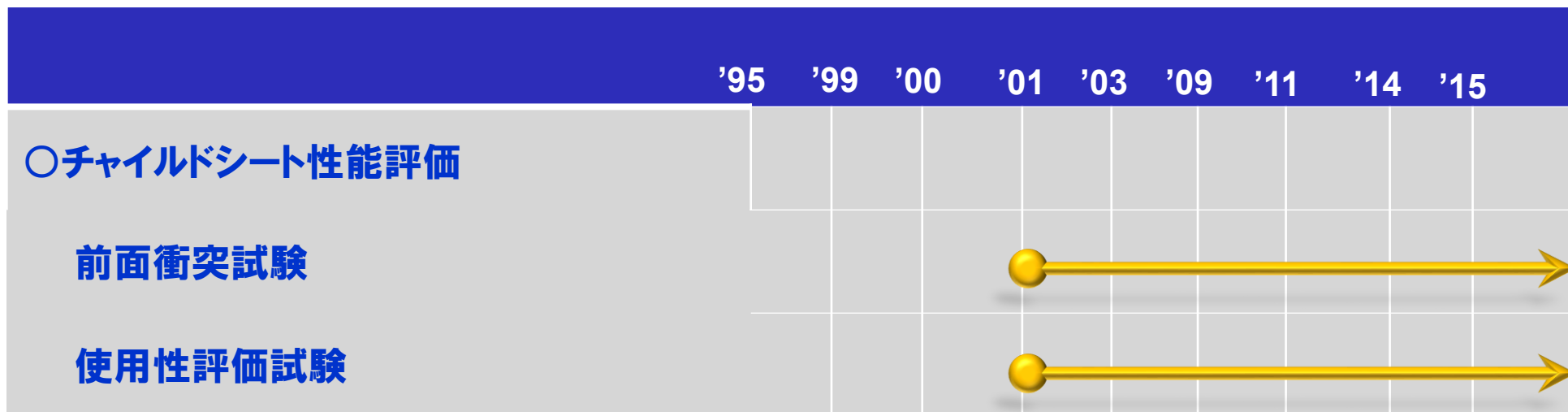
シートベルトの着用警報装置評価



- ・助手席・後席の警報の種類、開始時期、持続時間、確認位置について評価

2. 自動車アセスメントの評価項目

②チャイルドシート性能評価



2. 自動車アセスメントの評価項目

○チャイルドシート性能評価の概要

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。

乳児用
(ベッド型)



乳児用
(後ろ向き型)

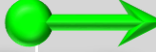


幼児用



2. 自動車アセスメントの評価項目

③ 予防安全性能評価

	'95	'99	'00	'01	'03	'09	'11	'14	'15
○ 予防安全性能評価（総合評価の実施）									
衝突被害軽減制動性能試験（対車両） （被害軽減ブレーキ）									
車線逸脱警報性能試験 （車線はみ出し警報）									
後方視界情報提供性能試験 （バックビューモニター）									

2. 自動車アセスメントの評価項目

○車両に対する被害軽減ブレーキの評価の概要

1. 試験方法

停止及び定速走行(20km/h)の試験用ターゲットに向かって走行。



停止車両追突シナリオ ⇒ 10 ~ 50[60]km/h ⇒
定速車両追突シナリオ ⇒ 35 ~ 60km/h ⇒

0km/h
⇒ 20km/h ⇒

2. 評価対象機能

- (1) 自動で衝突回避/速度低減を行うブレーキ機能の評価(アクセルはオンしたまま実施)
- (2) 衝突警報/緊急ブレーキアシスト機能の評価

2. 自動車アセスメントの評価項目

○車線はみ出し警報の評価の概要

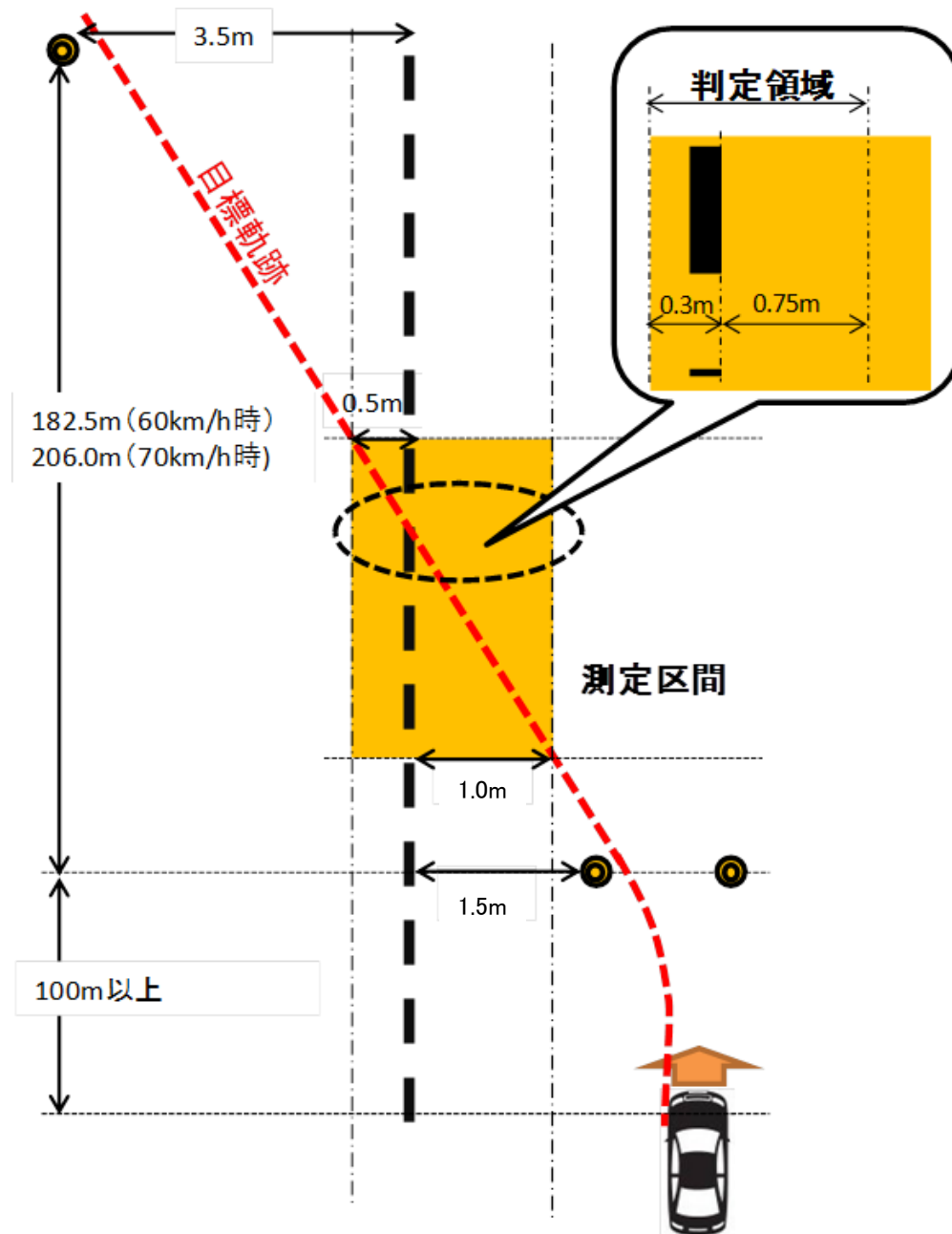
1. 試験方法

一定の速度(60km/h)で車線に近づけ、右図の判定領域内での警報を確認(設計速度域が60km/hよりも高い場合には、試験車速を70km/hにすることも可)。

2. 配点

事故低減効果に基づいた以下の配点を得点とする。

- ① 60km/hで作動⇒8.0点
- ② 70km/hで作動⇒4.0点

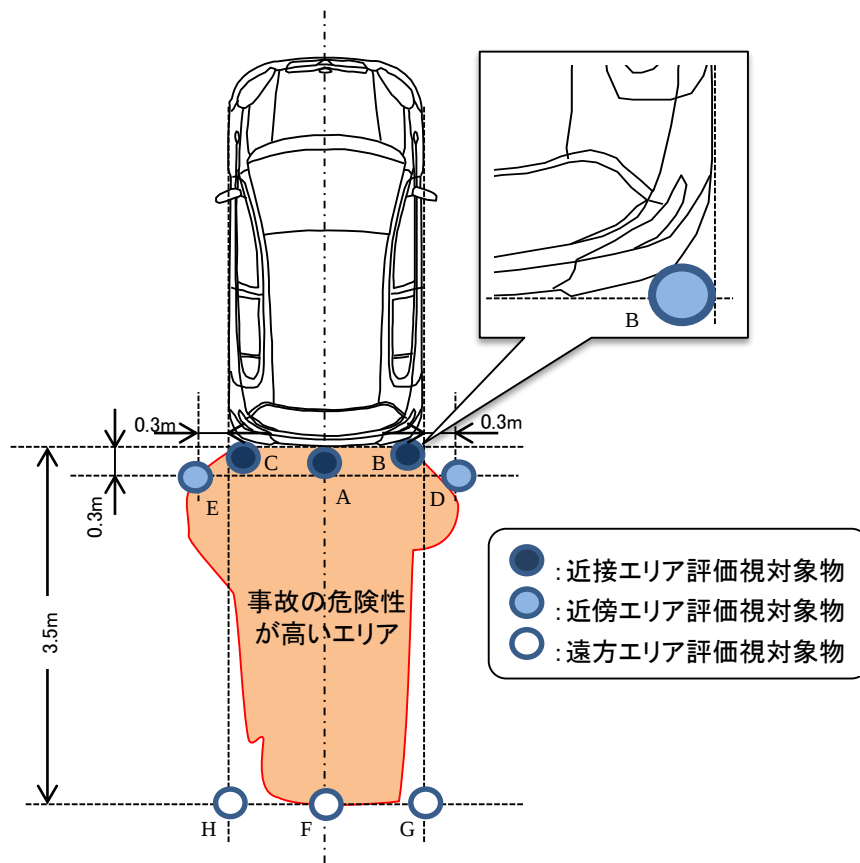


2. 自動車アセスメントの評価項目

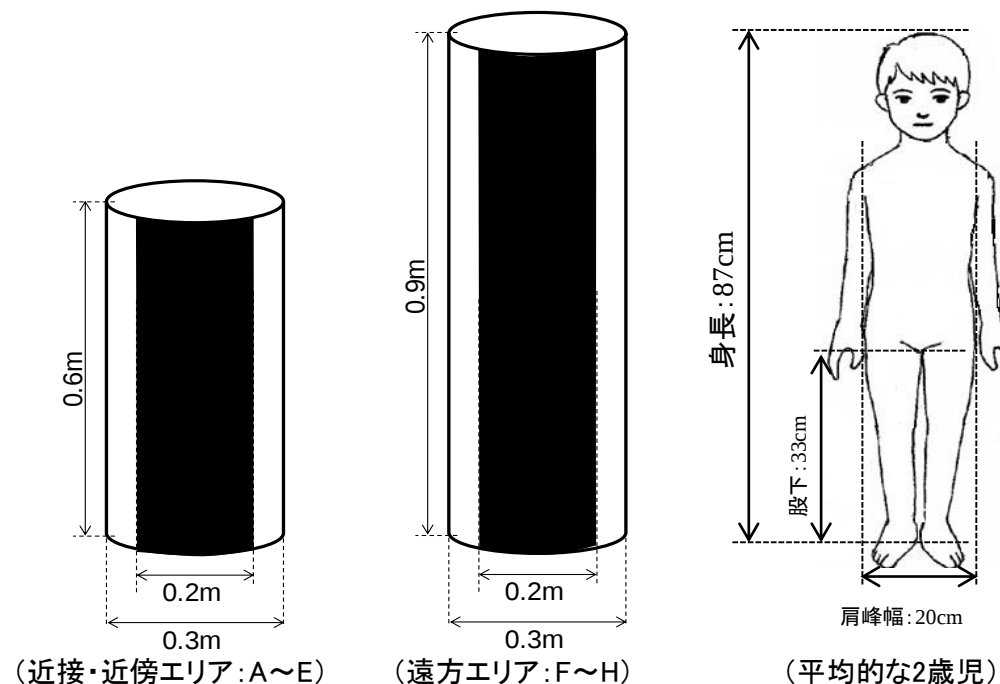
○バックビューモニターの評価の概要

縁故者事故で件数が多い1～2歳児を想定して、事故の危険性が高い後方エリアに視対象物(ポール)を配置して評価を行う。

【視対象物設置位置】

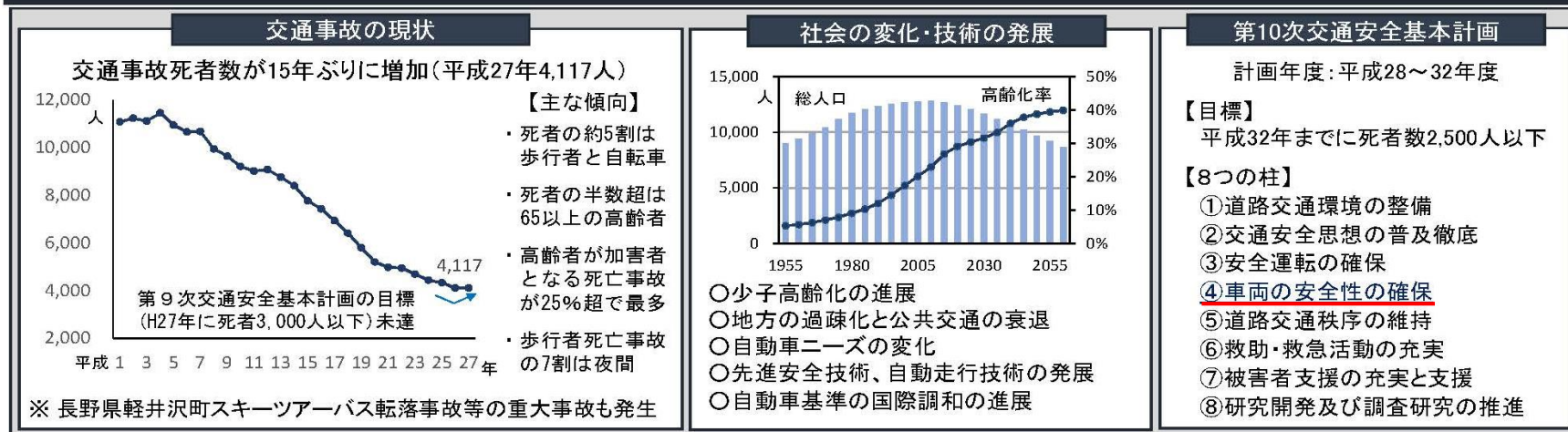


【評価視対象物】



3. 車両安全対策の検討状況①

交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策のあり方について



数値目標(平成23年設定) 平成32年までに車両の安全対策により年間死者数を**1,000人削減**(平成22年比) 平成27年中間評価 約735人削減

新たな視点

これまでの対策に加えて、先進安全技術の活用により、「人」に起因する事故を未然に防止

車両安全対策の4つの柱

高齢者・子どもの安全対策	歩行者・自転車乗員の安全対策	大型車がからむ重大事故対策	自動走行など新技術への対応
1. 高齢者が被害者となる事故対策 - 高齢歩行者が車に気づきやすくなる対策(特に夜・薄暮時) - 自動ブレーキ等による衝突回避 2. 高齢者が加害者となる事故対策 - 誤操作時に被害を軽減する対策 「道」との連携による逆走対策 3. 子供の安全対策 - チャイルドシートの機能向上 - 運転者の周辺・後方視界の改善	1. 歩行者の安全対策 - 歩行者保護基準の強化・拡充 - 運転者と歩行者が互いに気づきやすくなる対策(特に夜・薄暮時) - 自動ブレーキ等による衝突回避 - 電気自動車等の「静かな車」対策 2. 自転車の安全対策 - 自転車乗員保護基準の開発 - 自動車と自転車とが互いに気づきやすくなる対策(追突対策等)	1. 先進安全技術の積極的搭載 - 効果の高い先進安全装置の購入補助、義務化等を通じた普及促進 2. 健康起因の事故への対応 - ドライバー異常時対応システムの早期実用化 3. 運行管理、運転者教育の高度化 - 貸切バスへのドライブレコーダの義務付け - デジタコの普及の促進	1. 自動走行技術の安全な普及 - 高速道路における自動走行技術に関する国際基準の整備 - サイバーセキュリティ、使用過程時の性能維持に係る基準の整備 2. 電動車両・小型モビリティ - 電気自動車、燃料電池車等の基準拡充 - 超小型モビリティ、搭乗型移動支援ロボットの実証実験の継続

他の交通安全対策との連携

●「道路交通環境の整備」との連携 ●「交通安全思想の普及徹底」との連携 ●「安全運転の確保」との連携 ●「救急・救助活動」との連携

その他の検討事項

- 交通事故調査の拡充
- 自動走行技術による運転支援のあり方
- **自動車アセスメントの拡充と安全基準との一層の連携**
- 安全性確認と性能維持に係る仕組み
- 将来の「完全自動走行」の安全かつ円滑な実現のための車両基準のあり方

3. 車両安全対策の検討状況②

車両の安全対策の方向性と考えられる対策の例 ①

車両の安全対策の方向性	考えられる具体的な対策の例
1. 高齢者・子どもの安全対策 ①高齢者が被害者となる事故対策 ・ 高齢歩行者が車に気づきやすくする対策（特に夜間・薄暮時） ・ <u>自動ブレーキ等による衝突回避</u>	・ 高齢者の身体特性に配慮した歩行者保護基準の強化 ・ 高齢乗員保護基準の強化（胸部傷害への配慮） ・ オートライトの基準の整備、義務化 ・ <u>対歩行者自動ブレーキの性能評価（自動車アセスメント）</u>
②高齢者が加害者となる事故対策 ・ <u>誤操作時に被害を軽減する対策（踏み間違い防止装置など）</u> ・ 「道」との連携による逆走対策	・ <u>踏み間違い防止装置の性能評価（自動車アセスメント）</u> ・ 道路側の対策と連携した逆走対策 ・ 高齢運転者の状態把握や指導のための「ドライバモニタリング装置」の活用 ・ ドライバー異常時対応システムの開発・普及促進
③子供の安全対策 ・ チャイルドシートの機能向上 ・ 運転者の周辺・後方視界の改善	・ チャイルドシートの安全性・使用性に係る基準の強化・拡充（i-size、ISOFIXの普及など） ・ 車両周辺／後方の視界・検知基準の拡充
2. 歩行者・自転車乗員の安全対策 ①歩行者の安全対策 ・ 歩行者保護基準の強化・拡充 ・ <u>運転者と歩行者が互いの接近に気づきやすくする対策（特に夜間・薄暮時）</u> ・ <u>自動ブレーキ等による衝突回避</u> ・ 電気自動車等の「静かな車」対策	・ 歩行者保護基準の強化・拡充 ・ オートライトの基準の整備、義務化 ・ <u>自動ハイビーム、配光可変型ヘッドランプの普及促進（自動車アセスメント、義務化の検討）</u> ・ <u>対歩行者自動ブレーキの性能評価（自動車アセスメント）</u> ・ 電気自動車等の「車両接近装置」の義務化 ・ 大型車の右左折時・後退時の警告音の義務化 ・ 車両周辺／後方の視界・検知基準の拡充 ・ 自動速度抑制装置（ISA）の開発促進 ・ 自転車乗員保護基準の策定
②自転車の安全対策 ・ 自転車乗員保護基準の開発 ・ 自動車と自転車とが互いの接近に気づきやすくする対策（特に夜間の追突事故対策）	

3. 車両安全対策の検討状況③

(参考) 第10次交通安全基本計画との関係

	第10次交通安全基本計画 (道路交通の安全関係)	交通政策審議会陸上交通分科会 自動車部会技術安全WG報告書
位置付け	中央交通安全対策会議決定(平成28年3月11日)	交通政策審議会陸上交通分科会 自動車部会技術安全WG報告(平成28年〇月)
審議対象	政府の交通安全対策全般 (「人」、「道」、「車」の3つの要素)	交通安全対策のうち「車両の安全対策」
計画年度	平成28年度～平成32年度	平成28年度～平成32年度
数値目標	平成32年までに死者数2,500人以下	平成32年までに車両の安全対策により 死者数を1,000人削減(平成22年比)
現状	死者数4,117人(平成27年)	死者数を735人削減(平成26年)※
対策の 方向性	<視点> 1. <u>交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象</u> ①高齢者及び子供の安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路における安全確保 2. <u>交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項</u> ①交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進 ②地域ぐるみの交通安全対策の推進 ③先端技術の活用推進 <8つの対策の柱> ①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底 ③安全運転の確保、④<u>車両の安全性の確保</u> ⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実 ⑦被害者支援の充実と支援 ⑧研究開発及び調査研究の推進	<新たな視点> これまでの対策に加え、 先進安全技術の活用により「人」に起因する事故を防止 <車両安全対策の4つの柱> 1. 高齢者・子供の安全対策 2. 歩行者・自転車乗員の安全対策 3. 大型車がからむ重大事故対策 4. 自動走行など新技術への対応 <他の交通安全対策との連携> ○「道路交通環境の整備」との連携 ○「交通安全思想の普及徹底」との連携 ○「安全運転の確保」との連携 ○「救急・救助活動」との連携

※ 事故データから新基準対応車と未対応車の致死率をそれぞれ算出し、全ての車両が未対応車であったと仮定した場合の死者数と実際の死者数の差分を削減効果として試算

3. 車両安全対策の検討状況④

(参考)第10次交通安全基本計画(平成28年3月11日 中央交通安全対策会議決定)抜粋

1～3 (略)

4 車両の安全性の確保

(1) (略)

(2) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。また、自動車アセスメント事業により、ASV技術等の自動車の安全に関する先進技術の国民の理解促進を図る。これらにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、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。

具体的には、従前の評価項目に加えて、平成26年度より開始した予防安全性能評価について、車線維持支援制御装置(LKAS)や、夜間対策を含む歩行者に対する衝突被害軽減ブレーキ(対歩行者AEBS)などの試験項目の拡充を図るとともに、歩行者保護に係る衝突安全性能評価の強化、視認性向上のための灯火装置や事故自動通報システム(ACN)などの新技術に対する評価手法の確立について検討を行う。さらに、ユーザーにとって分かりやすい評価結果の公表方法について検討を行う。

4. 自動車アセスメントの今後の予定

2016 ロードマップ

試験・評価			補 足	2014 (26年度)	2015 (27年度)	2016 (28年度)	2017 (29年度)	2018 (30年度)	2019 (31年度)	2020 (32年度)	2021～ (33年度～)		
衝突 安全 性能 評価	乗員保護	フルラップ	・胸たわみを基本とした評価方法、閾値の変更			胸たわみを基本とした 評価試験の調査研究	胸部閾値の変更後評価の実施		新たな閾値による性能 評価を導入			次世代ダミーの導入 に向けた調査研究	
			・助手席ダミーの閾値検討				基礎調査	試験方法等の作成					
		オフセット	・胸たわみを基本とした評価方法、閾値の変更					胸部閾値の変更後評価の実施					
			・後席ダミーの閾値検討					基礎調査		試験方法等の作成			
		側 面	・MDB、搭載ダミー等の検討					基礎調査		試験方法等の作成			
			燃料（水素）漏れ試験	・FCV（燃料電池）を対象				試験方法作成		課題・新技術検討			
	頭部保護												
		頭部保護	・衝突速度の変更、グリッド方式の活用			評価試験開始 （総合評価にあっては補正する。）							
	脚部保護	・閾値の変更											
		総合安全性能評価	・閾値変更等に伴う総合評価の変更			閾値変更の調査	新たな閾値による評価	評価方法の検討		調査研究	予防アセス評価と統合した次世代総合評価の検討		
			・軽トラック等の総合評価の検討				交通事故実態調査						
その他			・交通事故実態調査結果を踏まえてスモール オーバーラップ、ポール衝突、後突燃料漏れ及 び後席の頭部保護等の導入を検討				交通事故実態調査						
事故自動通報装置（ACN）			・普及促進手法のあり方も検討				調査研究	試験実施※					
予 防 安 全 性 能 評価	被害軽減ブレーキ〔対車両〕			性能評価試験の実施									
	車線逸脱警報装置（LDWS）												
	車両後方視界情報提供装置			試験方法等の策定	性能評価試験の実施								
	被害軽減ブレーキ〔対歩行者〕			基礎調査	試験方法等の作成	性能評価試験の実施							
	車線維持支援制御装置（LKAS）		・車線逸脱防止装置（LDP）を含めて検討			試験方法等の策定	性能評価試験の実施						
	被害軽減ブレーキ〔夜間〕					試験方法等の作成	性能評価試験の実施						
	高機能走行用前照灯（AHD）					基礎調査	試験方法等の作成	性能評価試験の実施					
	夜間前方歩行者注意喚起装置												
	他の予防安全装置		・被害軽減ブレーキ〔対自転車〕、（交差点出 会頭）、ふらつき注意喚起装置、踏み間違い 防止装置等については、事故実態、基準の策 定状況及び諸外国の動向、現状技術の進展動 向を踏まえて導入を検討する。				基礎調査						
C R S 性能 評価	前面衝突試験		・Qダミーによる試験実施の検討			基礎調査	調査研究 ・計測項目、試験条件の検討 ・評価方法、閾値の検討		評価試験の実施				
	側面衝突試験		・ベルト固定式CRSを含めた試験法の検討										
	総合評価		・事故実態に基づいた評価方法の作成				・総合評価に向けた事故実態の把握等		総合評価の開始				
	使用性評価試験		・誤使用（ミスユース）削減を目的とした方策を検討		評価方法見直し	評価試験の実施	新たな誤使用防止施策の検討						
	1-SIZE対応車種		・i-SIZE普及に向けた方策の検討			対応車種の公表							

<整理の考え方>

- ① 現状の事故実態に応じて、死亡重傷者数の低減効果が高いと期待される試験方法あるいは装置を対象とする。
- ② 諸外国のNCAP機関が導入している等により参考となる試験方法を対象とする。
- ③ 高齢者・歩行者事故の拡大等の事故実態の傾向を踏まえて、今後に効果が期待される装置を対象とする。
- ④ 新技術の対応出来るよう評価試験方法を適宜見直す。

※義務付けが予定されている欧州の動向を注視

※平成27年度第3回自動車アセスメント評価検討会資料からの抜粋

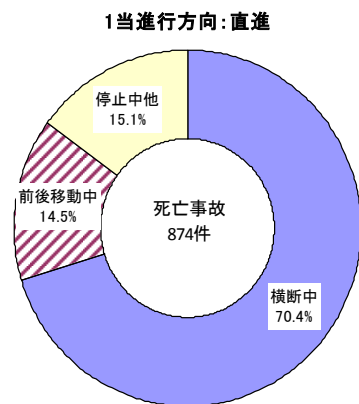
4. 自動車アセスメントの今後の予定

○歩行者に対する被害軽減ブレーキの評価の実施①

ロードマップに基づき、歩行者に対する被害軽減ブレーキ等の試験法・評価法の導入を進めることにより、さらなる交通事故の削減等を目指す。

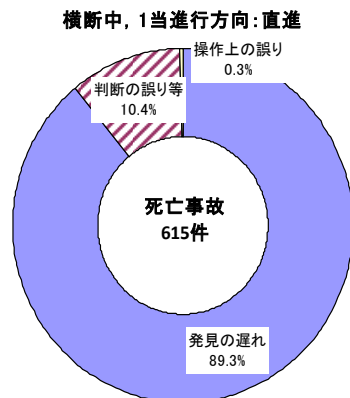
平成28年度からは昼間の条件で、平成30年からは夜間の条件での導入を予定。

歩行者事故は横断中が多い



試験シナリオ(イメージ)

横断事故では発見遅れが主原因



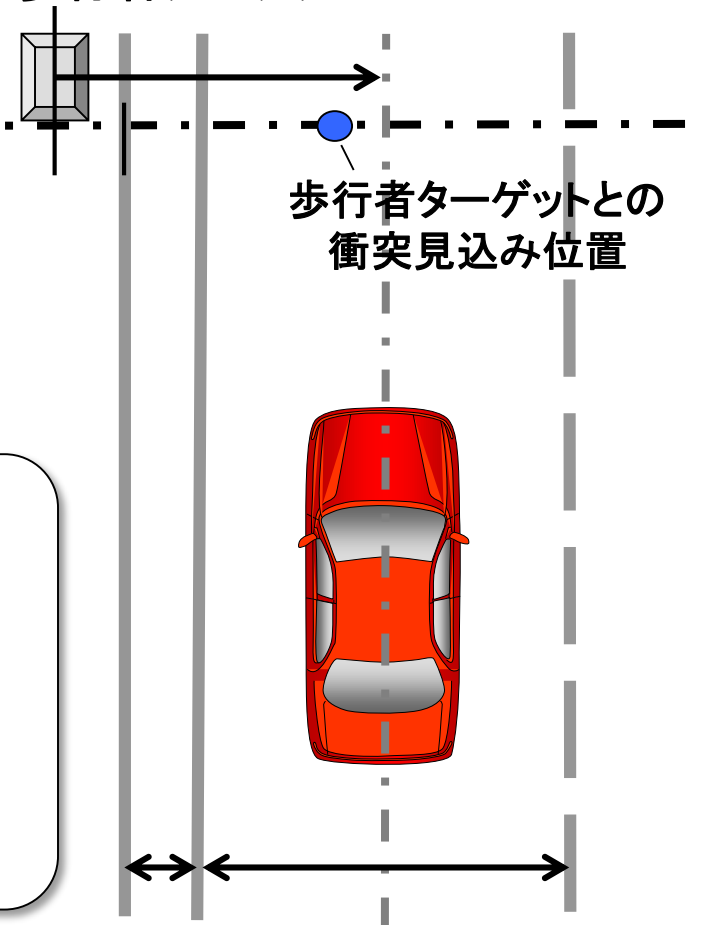
(平成21年ITARDAマクロデータより)

評価の内容(対車両と同様)

- (1) 自動で衝突回避/速度低減を行うブレーキ機能の評価(アクセルはオンしたまま実施)
- (2) 衝突警報/緊急ブレーキアシスト機能の評価

試験シナリオ(イメージ)

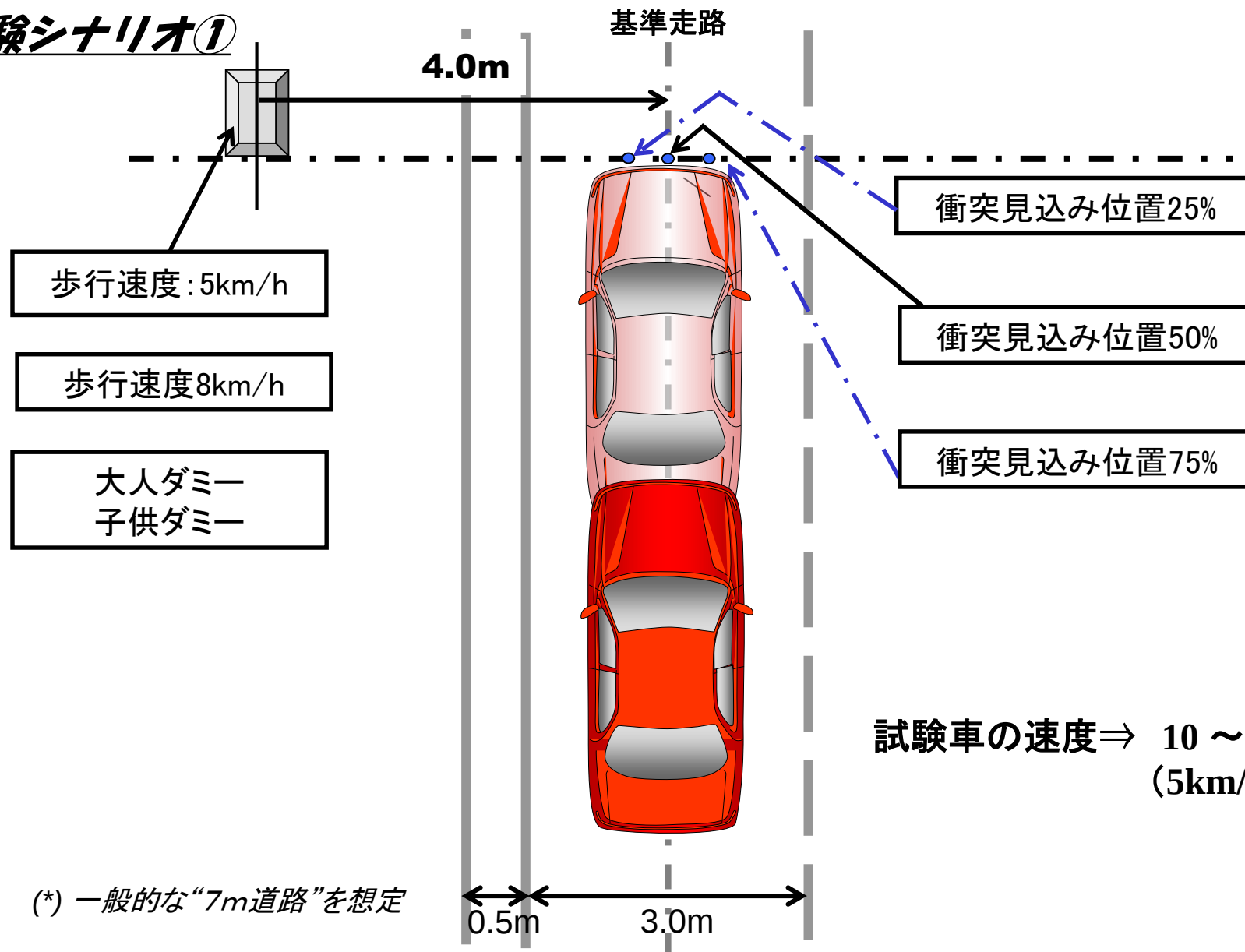
歩行者ターゲット



4. 自動車アセスメントの今後の予定

○歩行者に対する被害軽減ブレーキの評価の実施②

試験シナリオ①

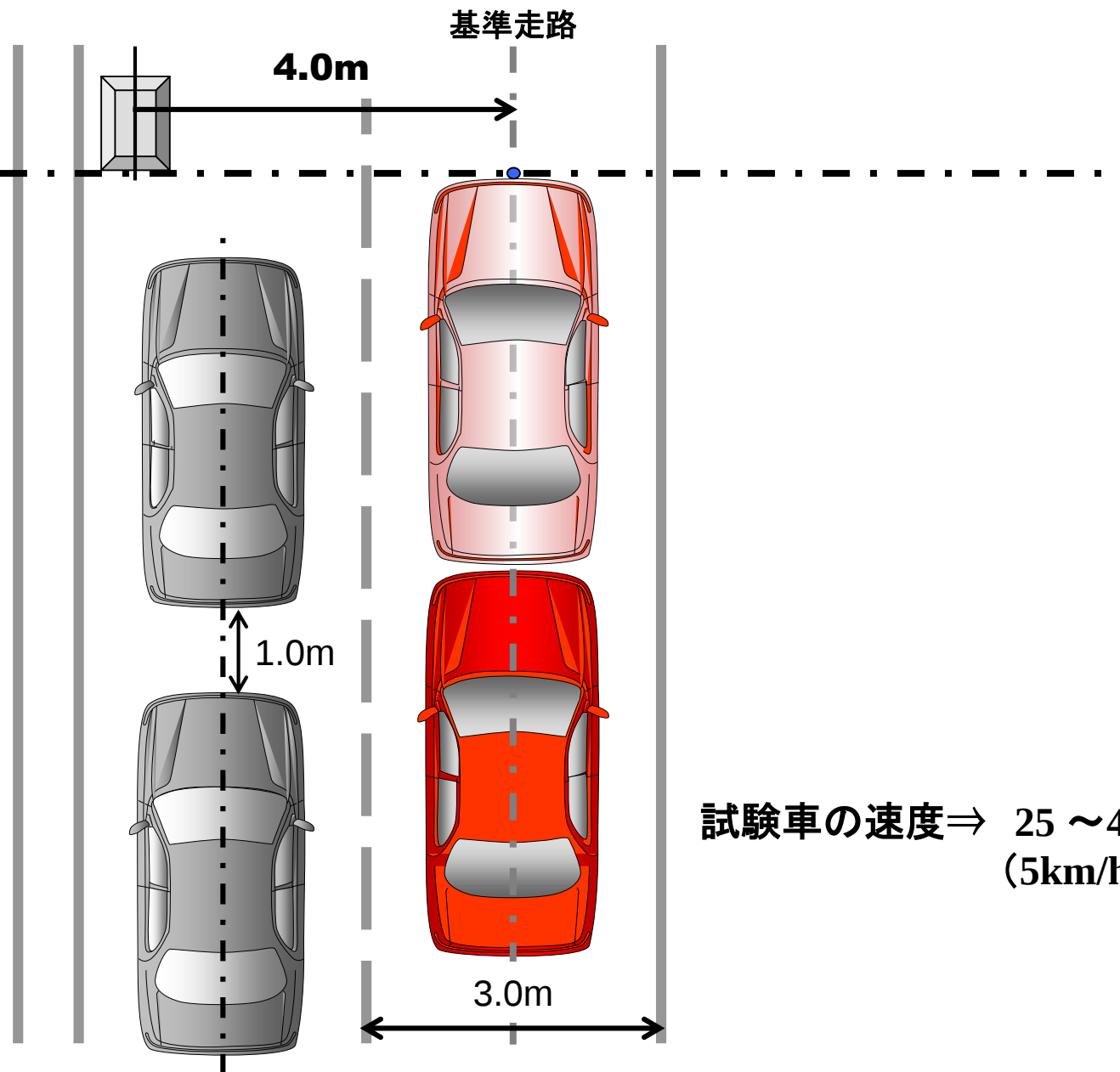


4. 自動車アセスメントの今後の予定

○歩行者に対する被害軽減ブレーキの評価の実施③

試験シナリオ②

駐車車両の陰からの横断

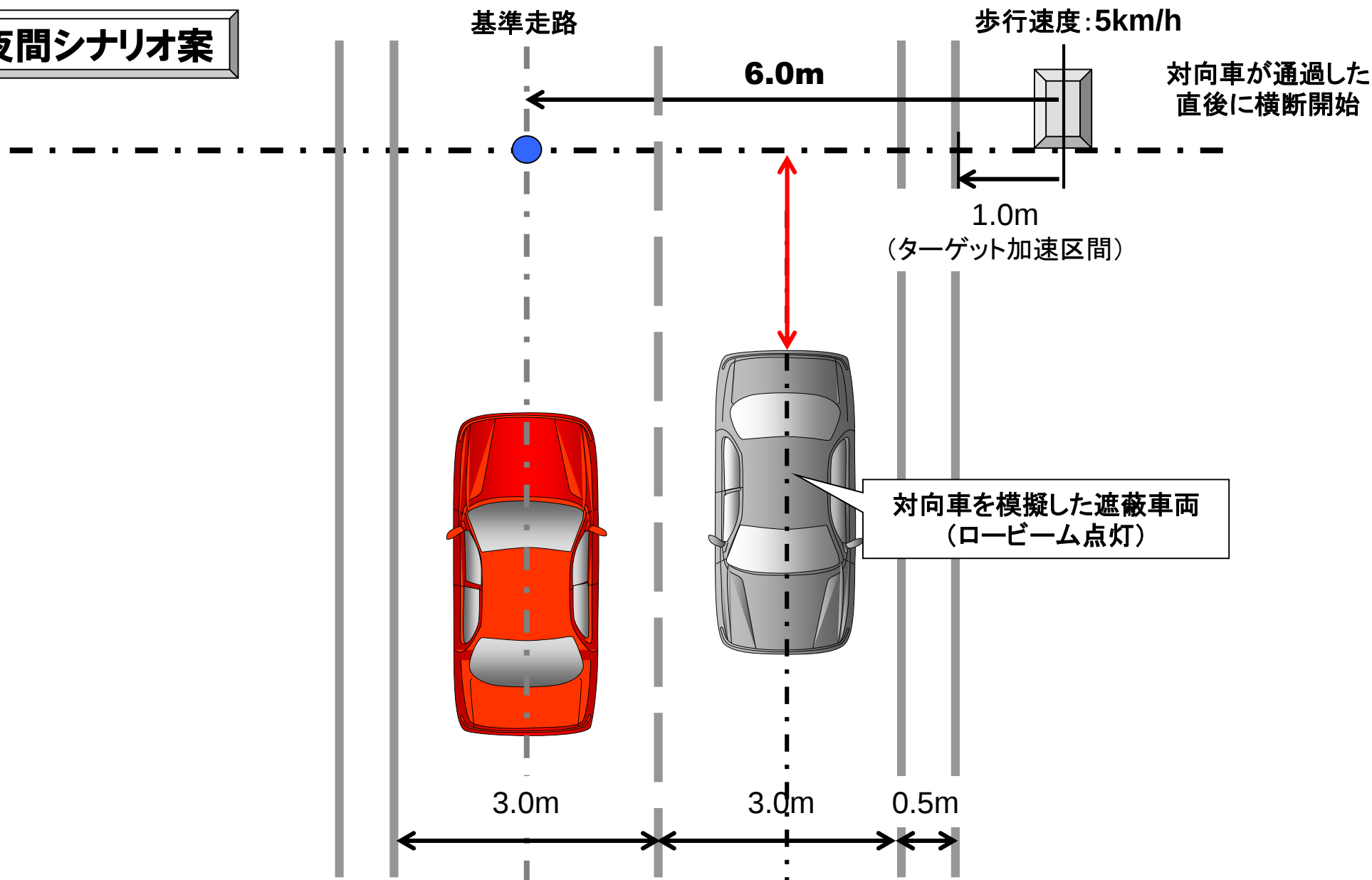


試験車の速度⇒ 25 ~ 45km/h
(5km/h刻みで実施)

4. 自動車アセスメントの今後の予定

○歩行者に対する被害軽減ブレーキの評価の実施④

夜間シナリオ案



4. 自動車アセスメントの今後の予定

○予防安全装置の留意事項についての注意喚起

- ・現在の予防安全装置はドライバーを支援するものであり、ドライバーの安全運転が前提
 - ・条件によってシステムが作動しない場合や十分な効果を発揮しない場合がある
- 予防安全装置については、システムに頼った運転はせず、安全運転を心がけることが大切であることを伝えていく必要がある。**

1. 被害軽減ブレーキが機能しない例

運転状況	ドライバーがブレーキペダルに触れていた場合など
交通状況	車の急な割り込み、歩行者の飛び出しなど
装置関係	豪雨や窓の汚れ ダッシュボード上に置かれた物の反射等
	レーダーの前に置かれた遮断物 メンテナンス不足(精度保持のための専門店によるメンテナンスが必要)

2. 車線はみ出し警報が機能しない例

運転状況	ドライバーがハンドルに力を加えていた場合など
装置関係	降雪等による路面の汚れ 工事等によって白線が消えている場合 速度が低い場合

5. 自動車アセスメントの事後効果評価①

非基準の車両安全対策の効果

非基準の車両安全対策の事後効果評価では、以下の4項目を対象とする。

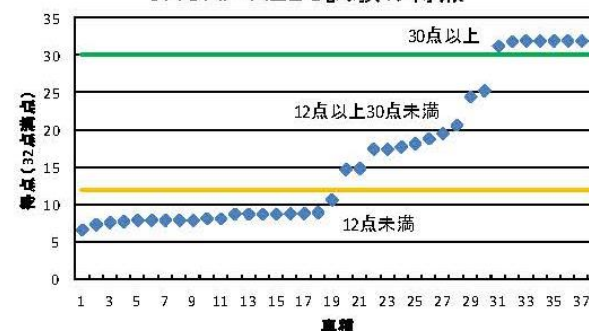
自動車アセスメントの評価項目で非基準の項目

- ・ 衝突被害軽減ブレーキ
 - ・ 車線逸脱警報
 - ・ シートベルトリマインダー(助手席、後席)
- ASV技術の中で、新車への装着率が増加している対策
- ・ 車両周辺障害物注意喚起装置

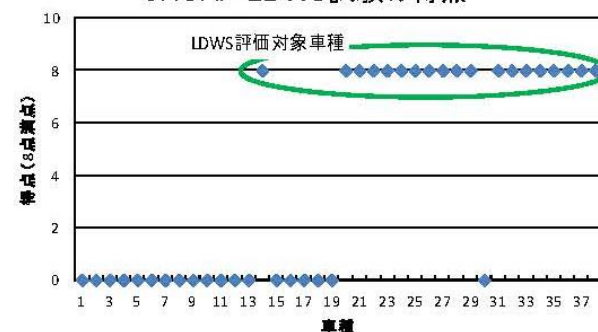
事後効果評価の実施にあたっては、自動車アセスメントで評価された車種名を基準に、以下の条件に合致する車両とそれ以外の車両に分類する。しかしながら、下記条件に合致する車両は、従来の適合区分では混合車群であり、適合車群とはならない。そのため、基準化された車両安全対策の評価に準じて安全性指標の算出のみを行うこととする。

- ・ 衝突被害軽減ブレーキ
自動車アセスメントのAEBSの評価対象となった車種名
(得点:30点以上, 12点以上30点未満, 12点未満)
- ・ 車線逸脱警報
自動車アセスメントのLDWSの評価対象となった車種名
- ・ シートベルトリマインダー
自動車アセスメントのPSBRで後席が評価対象となった車種名
- ・ 車両周辺障害物注意喚起装置
装備車種を推定する客観的情報なし

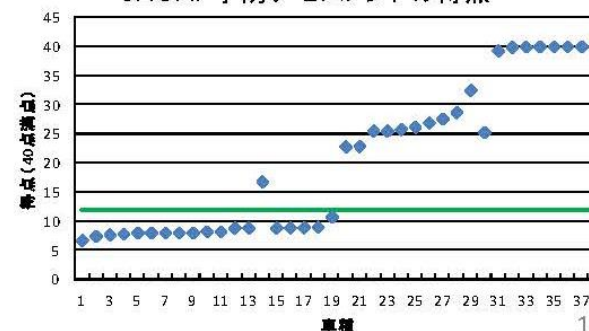
JNCAP-AEBS試験の得点



JNCAP-LDWS試験の得点



【参考】 JNCAP予防アセスメントの得点



5. 自動車アセスメントの事後効果評価②

非基準の車両安全対策の効果①

				普及率 ^{*1}						保有台数千台あたりの事故件数 ^{*2}			
				平成22年			平成26年			アセス 非対象車 ^{*3}	アセス対象車 ^{*4}		
				～12点	12～30点	30点～	～12点	12～30点	30点～		～12点	12～30点	30点～
衝突被害軽減ブレーキ	乗用(～9人) ^{*5}	車両相互 (追突)	昼間	— ^{*7}	— ^{*7}	0.1%	5.4%	1.6%	0.6%	2.053	1.058	1.269	1.044
			夜間							0.852	0.458	0.519	0.418
		車両単独 (駐車車両)	昼間							0.008	0.005	0.007	0.003
			夜間							0.005	0.001	0.004	0.002
		人対車両 ^{*6} (横断中) (対面・背面通行中)	昼間							0.299	0.192	0.307	0.188
			夜間							0.226	0.151	0.189	0.118

*1: 普及率は、自動車アセスメント対象車種の各分類の保有台数から算出。

*2: 安全性指標を保有台数あたりの事故件数とし、事故件数と当該車両の保有台数から算出する。

*3: 自動車アセスメント非対象車種。

*4: 自動車アセスメントの評価対象となった車種であるが、車両型式で分類しているため当該安全装置が装備されていない車両も含む。

*5: 軽自動車を含む。

*6: 自動車アセスメントで評価していないため参考データ。

*7: 対象車種がないため普及率を算出できない。

(2) 被害者援護業務について

1. 療護センターにおける在宅介護移行への支援に係るリハビリ機器の導入

近年増えている事故後早期に療護センターへ入院する患者は、入院中に良好な改善を示すことが多く、退院後、在宅介護を選択する流れが非常に高まっている。在宅介護への移行をスムーズに行うためには、療護センター入院中に、より効果的に機能回復を行い、介護者の負担軽減に資するためのリハビリ、日常生活動作のトレーニングを行うことが重要。

◇スムーズな在宅介護への移行を支援

○手厚い治療・看護により、遷延性意識障害からの「脱却」を目指す。

○「脱却」により一定の意思疎通・運動機能の改善がなされることにより、高次脳機能障害の症状が顕著になるケースも生じている。

○退院後、在宅介護に移行する流れ

- ・医療行政の在宅介護移行の推進
- ・高次脳機能障害患者の在宅介護移行

日常生活動作のトレーニングを効果的に行い、機能回復を目指す。

スムーズな在宅介護の実現

日常生活動作のトレーニングに用いる主な機器



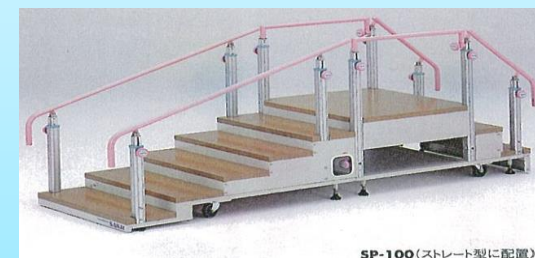
開放型浴室セット



洗面ユニット



トイレユニット



走行訓練用階段

2. 委託病床拡充の対応状況（1）

自動車事故対策機構は、全国に療護施設（療護センター、委託病床）を設置・運営し、自動車事故による遷延性意識障害者*に対して適切かつ質の高い治療・看護を実施。

* 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

「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

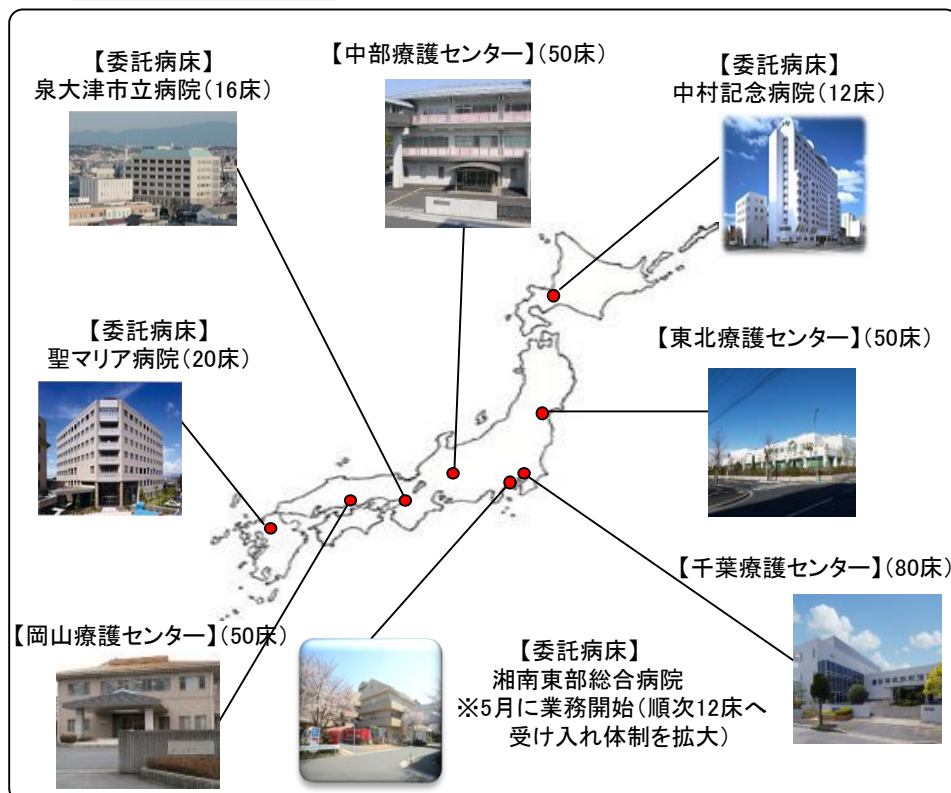
（前略）このように意欲等を有する一般病院に対して、療護センター機能の委託により、交通事故による遷延性意識障害者のための回復に向けた治療・看護機会の拡充を図るべきである。

第2期中期目標期間（H19～23年度）において、北海道、九州に委託病床を設置し、運用。

■ 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）

○療護施設の現状



NASVA第三期中期計画（H24～H28）（抜粋）

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、療護センターに準じた質の高い治療・看護を実施するとともに、近畿地区及び関東西部地区に新たな委託病床を設置する。なお、その後の委託病床の立地等のあり方については、地理的要因や既存病床の利用状況等を踏まえて、引き続き検討する。

近畿地区と関東西部地区に新たな委託病床を設置

<近畿地区における対応状況>

○ 泉大津市立病院（大阪府泉大津市）に委託先を決定し、平成25年1月に業務開始。

<関東西部地区における対応状況>

○ 湘南東部総合病院（神奈川県茅ヶ崎市）に委託先を決定し、5月に業務開始。

2. 委託病床拡充の対応状況（2）

関東西部地区に新たな委託病床を設置

- ・ 湘南東部総合病院では、5月に業務開始（順次12床へ受け入れ体制を拡大）。



○新委託病床の概要

【医療法人社団 康心会 湘南東部総合病院】

所在地：神奈川県茅ヶ崎市西久保500番地

代表者：医療法人社団 康心会 理事長 大屋敷 芙志枝

開業：平成12年4月（病床数：327床）

診療科目：内科、外科、消化器科、循環器科、呼吸器内科、
脳神経外科等23診療科

<http://www.fureai-g.or.jp/toubu/>

○入院及びその他医療相談 に関するお問い合わせ

湘南東部総合病院

医療社会サービス部

TEL 0467-83-9091（直通）

FAX 0467-83-6200

E-mail shonantoubu@fureai-g.or.jp



病室



デュアルソースCT



リハビリ室

- ・高度先進医療機器を用いた治療・看護
デュアルソースCT、3テスラMRI、脳波計など整備
- ・プライマリナーシング方式の看護体制
同じ看護師が一人の患者を継続して担当
- ・モニタリングシステム
常時、カメラによる視認や生体モニタによる心拍監視
- ・意識障害の改善を目的としたリハビリテーション
状態やレベルに合わせたリハビリテーション方法を探究・検証しながら実施
- ・療養環境に配慮
外界からの刺激による機能回復が期待できるよう配慮

- ・ 関東西部地区における委託病床の設置後、地理的要因や既存病床の利用状況等を踏まえて、その後の委託病床の立地等のあり方について検討を行うこととしている。

3. 訪問支援業務体制の充実・強化

◇既存スタッフの活用

・交通遺児等に対する支援業務を中心的に行っていた家庭相談員を被害者援護員に名称変更し、業務範囲を拡大することにより、訪問支援の質の向上を図るとともに実施体制を強化。

⇒交通遺児等育成支援業務により被害者と接する経験に長けた被害者援護員が訪問支援業務をバックアップ。

◇システムの拡充

・訪問支援の現場における機動力・情報発信能力を拡充。

在宅介護相談業務

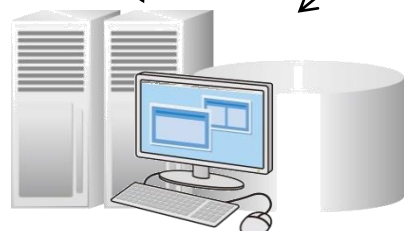
NASVA本部

NASVA主管支所

介護相談
ゼネラルアドバイザー

助言・情報提供

在宅介護相談員



NASVA介護料受給者支援業務システム

情報の一元・継続管理



NASVA介護料受給者・介護者



訪問拒否者等心理的サポートが必要な者

傾聴・共感・情報提供

訪問、電話、手紙等によりケア

訪問支援業務

NASVA主管支所・支所

ナスバ職員



被害者援護員



交通遺児、保護者等の支援業務に従事した経験を活用

NASVA交通遺児等
育成支援業務



インターネット



情報提供用
DB

＜構築概要＞

- ・情報提供用データベース(DB)の構築
- ・タブレット端末の導入により出先からシステム情報等の閲覧・更新機能を追加

機動力・情報発信の充実
(H27システム構築)



交通遺児等
家庭

4. 被害者救済対策に係る意見交換会等を受けた取組について

◎ 相談支援事業の充実・強化

- ・NASVA被害者交通事故被害者ホットライン相談時に要望があれば被害者団体等の情報を提供。
- ・受給者等のニーズに応じて被害者団体と連携した訪問支援を推進。
- ・NASVA交流会の機会を活用し、被害者団体等を紹介。
- ・被害者団体が主催する勉強会等へ出席し、支援のニーズ等に関する情報を収集。
- ・自治体等の各種機関や関係者との連携関係の構築、各機関の実施する支援制度等に係る情報収集及び被害者への提供。

◎ 情報提供の充実

- ・介護料受給者等に対して、訪問支援、HP、リーフレット、機関誌等を活用し情報提供を実施。
- ・損害保険会社等と連携し、NASVAの実施する被害者支援制度を被害者に広くに周知。
- ・NASVAが主催する各種催事等の機会を活用し、NASVAの実施する被害者支援制度を一般に広く周知。

◎ 協力病院・施設における短期入院・入所の利用促進策

- ・NASVA交流会を協力病院・施設にて実施したり、利用者の感想を交流会や訪問支援の際に情報提供。
- ・利用希望と協力病院・施設を個別につなぐコーディネート活動の推進及び利用前後のフォローアップの実施。
- ・療護センターの技術や知見を共有するため、協力病院・施設の看護師向けの研修を実施。
- ・協力病院・施設等との意見交換会を開催して、利用者の事例を共有し、利用促進策を協議。