

独立行政法人自動車事故対策機構の見直し

令和3年8月27日

国土交通省

第1 基本的な考え方

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、被害者保護の増進及び自動車事故の発生防止に関する対策（自動車事故対策事業）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、事業用自動車による輸送の安全の確保のため、法令で義務づけられている運行管理者に対する定期的な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」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。これらの業務を一体的に実施し、安全・安心な車社会を実現する役割を担っている。

機構の業務及び組織については、国の政策を実現するための実施機関として法人の政策実施機能の最大化を図るため、独立行政法人として真に担うべき事務及び事業に特化し、業務運営の効率性、自律性及び質の向上を図るとともに、国の財政支出の縮減にもつながるよう、以下の見直しを行う。

第2 事務及び事業の見直し

1. 安全指導業務等

- ・安全指導業務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、全国一律に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とともに、民間認定機関に対し、必要な支援を引き続き行う。また、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利便性の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対策の一層の強化のため、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について検討を進める。

【上記措置を講ずる理由】

全国には約12万の自動車運送事業者がおり、全国津々浦々の自動車運送事業者に対し、地方部を含め全国各地において効率的・効果的にサービスが行き渡るようにする必要がある。その際、新型コロナウイルス感染症の拡大後、人との接触機会回避のニーズの高まり、ICT技術の進展により、対面で実施しなければならなかった業務を非対面で行うことを可能とする技術が普及するとともに、サービスの受け手たる自動車運送事業者等においても非対面によるサービスを享受できる環境整備が進んでいることから、安全指導業務のより効率的な実施手法を検討していく必要がある。さらに、会場までの移動の不便を強いられる受講者・受診者に対する利便性向上が課題となっており、地域によって自動車運送事業者の輸送の安全確保に差が生じることのないよう、全国の自動車運送事業者に対して指導講習・適性診断の受講・受診等の機会を提供することは、安全指導業務の実施機関として中心的な役割を果たしてきた機構の重要な業務である。

また、現中期目標・計画期間中に、機構が安全指導業務への民間参入支援を積極的に行った成果として、民間認定機関の数が全国で100を超えている状況（令和2年度末現在で指導講習における民間認定機関数は137事業者、適性診断における民間認定機関数は117事業者）となっていることから、認定取得に必要な要件研修の実施及び指導講習講師・適性診断カウンセラーへの教育訓練、指導講習用テキストの頒布やナスバネット（適性診断システム）提供などの支援を継続的に実施していくことが求められているところである。

さらに事業用自動車の運転者の高齢化がさらに進展している中、機構の安全指導業務についても、高齢運転者の事故の特徴を踏まえた事故防止対策を促進する必要がある。新たな知見に基づいた事故防止対策の確立の必要性に的確に対応することが求められるところである。

2. 被害者援護業務

(1) 療護施設の設置・運営

・引き続き、自動車事故による遷延性意識障害者（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、質の高い治療・看護の実施、療護施設の周知徹底、療護施設で得られた知見・成果の他の医療機関等への普及促進、在宅介護に向けた支援を行う。さらに、自動車事故被害者団体等からの要望の多いリハビリテーションを受けられる機会の充実を図るなど、「サービスの充実」に重きを置く方向で検討を進める。

- ・特に、経年劣化が進む療護センターの老朽化対策については、利用者等が安心できる環境を整備しつつ、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て取り組む。

【上記措置を講ずる理由】

自動車事故による遷延性意識障害者を専門に治療・看護を行う病院は、全国で療護施設のみであり、昭和59年2月の千葉療護センターの開設以来、療護施設全体の入院患者の累計は、1,732名(令和2年度末現在)に至っており、そのうち運動・認知機能などに良好な改善が見られ、遷延性意識障害からの脱却を果たした退院患者は、454名と全体の約26%を占めている他、脱却にいたらなかった患者についても治療改善効果が認められ、大きな成果を上げている。

これら療護施設における取組みは、多くの自動車事故被害者団体からも高い評価を受けており、今後も一人でも多くの遷延性意識障害者が治療・看護を受ける機会を提供するため、引き続き質の高い治療・看護を実施する療護施設を運営していく必要がある。

さらに、自動車事故被害者団体等からリハビリテーションに対する要望が多く寄せられていることを踏まえ、療護施設退院後、在宅介護に移行された方が療護施設においてリハビリテーションを受けられる機会の充実を図る方向で検討を進めていく必要がある。

特に開院後35年以上経過している千葉療護センターの経年劣化が著しいところ、次期中期目標・計画期間中には、その老朽化対策の方向性について、リハビリの充実など時代によって変化する利用者等のニーズも踏まえつつ、具体的に進めていく必要がある。

(2) 介護料の支給

- ・引き続き、重度後遺障害者に対して被害等の状況に応じた介護料の支給を適切に行う。

【上記措置を講ずる理由】

介護料の支給は、自動車事故における被害者の自動車損害賠償責任保険制度による保険金や一時金として支払われる損害賠償金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ものであり、引き続き、適切に行われる必要がある。

(3) 相談対応・情報提供等の充実

- ・介護料受給者及びその家族への相談対応や情報提供を目的とする訪問支援の質的な向上を図る。具体的には、新型コロナウイルス感染症対策及び今後のデジタル化対応に向けた課題の洗い出しのため、訪問支援のリモート化を試行しつつ、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、訪問支援を効果的に実施する。
- ・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つつ、これらの者を構成する団体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、自動車事故被害者への情報提供の充実に取り組む。

【上記措置を講ずる理由】

機構では、介護料の支給による経済的支援に留まらず、介護料受給者宅への訪問支援や家族間の交流会の開催、介護家族のレスパイトを目的とした短期入院・短期入所の利用促進、介護者なき後問題に対応した情報提供等の精神的支援についても併せて行っているところである。特に、訪問支援については精神的に孤立しがちな自動車事故被害者家族等にとって欠かせないものであり、様々な家庭環境に応じた対応により、多くの自動車事故被害者からも高い評価を受けている。今後も一人でも多くの自動車事故被害者を経済的・精神的の両面で支えるため、引き続き介護料

の支給と訪問支援等を一体として実施する必要がある。またその際には、新型コロナウイルス感染症対策や昨今のデジタル化対応の流れを十分に踏まえる必要があるほか、機構のみの取組では、自動車事故被害者等が抱える不安を解決することは困難であることに鑑み、地域の関係機関・団体と緊密に連携した支援の強化を図る必要がある。

(4) 交通遺児等への生活資金の貸付け

- ・引き続き、交通遺児等に対して生活資金の貸付けを行うとともに、交通遺児等同志の交流を促進するための「友の会の集い」や「友の会コンテスト」の開催、交通遺児家族等同志の交流を促進するための「保護者交流会」の開催といった精神的な支援により、交通遺児等の健全な育成を図るほか、債権管理・回収の一層の強化を図る。
- ・貸付けの対象者である交通遺児等のニーズを把握し、支援のあり方について検討する。

【上記措置を講ずる理由】

交通遺児等への生活資金の貸付けは、自動車事故による被害者の保護を図る観点から、生活困窮に陥っている自動車事故被害者又はその家族に対し、生活維持に必要な最低限度の生活資金を貸し付けているものである。なお、義務教育終了前の交通遺児等への生活資金の貸付けは、機構以外に実施している法人はなく、生活困窮に陥っている家族等のセーフティーネットの役割を果たしている。

さらに、経済的支援のみならず、交通遺児や家族等による「友の会の集い」「友の会コンテスト」及び「保護者交流会」の開催等、精神的に孤立しがちな自動車事故被害者家族等にとって欠かせない精神的支援についても併せて実施することで、多くの自動車事故被害者からも高い評価を受けている。今後も一人でも多くの自動車事故被害者を経済的・精神的の両面で支えるため、引き続き生活資金の貸付けを実施するとともに、その支援のあり方については利用者ニーズを的確に把握して改善していく必要がある。

3. 自動車アセスメント情報提供業務

- ・引き続き、自動車の衝突安全性能及び予防安全性能並びに事故自動通報システム機能評価並びにチャイルドシートの安全性能について、試験の実施と安全性能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んでいくとともに、自動車アセスメント評価検討会において示されたロードマップに基づき、新たに導入又は変更が予定されている評価項目について順次拡大していく。また、全国の支所における広報活動の強化を進める。これらの取組により、消費者がより安全な自動車を選択できる環境を整えるとともに、自動車メーカーによる安全な自動車の開発を促進することにより、安全な自動車の普及促進を図る。

【上記措置を講ずる理由】

自動車アセスメントは、自動車事故の防止及び自動車事故による被害の削減を目的として、消費者がより安全な自動車を選択できるよう、自動車の安全性能に関する評価を行い、その結果を比較情報等として公表するものであり、安全な自動車の普及に欠かせないものとなっている。

また、本事業の評価対象である衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等による交通事故削減効果の検証では、交通事故件数で年間 43,191 件、交通事故死者数で年間 606 人の削減効果があったこと等が示され、本事業は、重要な車両安全対策の一つとなっている。

「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）等において、自動車アセスメントについては、消費者による選択を通じた安全性能の高い自動車の普及促進を図るものであり、消費者の立場、被害者の立場に立った機構で実施することとされたことを踏まえ、自動車事故実態に基づき効果的に事故の被害を削減するように自動車アセスメントの試験及び公表内容を充実させているところであり、引き続き、機構において実施していく必要がある。また、評価結果をより分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を令和 2 年度から開始したところであり、次期中期目標・計画期間においてもこれに取り組んでいく。

第3 組織の見直し

(1) 組織形態の見直し

- ・安全指導業務におけるユニバーサルサービスを確保するとともに、自動車事故被害者等への支援の充実、自動車ユーザーによる安全な自動車の選択のための取組を実施するため、自動車事故発生の防止と被害者保護の増進による安全・安心・快適な車社会を実現するために必要な組織体制の整備等を図りながら、自動車事故対策機構に第1の役割を担わせる。

(2) 組織体制の整備

- ・引き続き、安全指導業務、被害者援護業務、自動車アセスメント業務を一体的に実施するために必要な組織体制について不断の見直しを行う。

(3) 支部事業所等の見直し

- ・安全指導業務は全国の自動車運送事業者に対する輸送の安全確保のための指導等、被害者援護業務は全国の重度後遺障害者等に対する支援、自動車アセスメント業務は全国津々浦々まで多くのユーザーに周知を図ることが必要であるため、引き続き、全国50支所の体制を最大限活用していく。

第4 その他（業務全般に関する見直し）

上記第2及び第3に加え、以下の取組を行う。

1. 業務運営体制の整備

(1) 管理運営の効率化

- ・これまで、各業務の見直しを実施し、効率的な業務運営体制を整備してきたところであるが、引き続き、効率的な運営体制の確保、管理業務の簡素化等に努める。

(2) 内部統制の向上

- ・「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）等を踏まえ、引き続き、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、将来を担う人

材の育成の強化を図る。

(3) 情報セキュリティ対策

- ・「サイバーセキュリティ戦略」（平成30年7月27日閣議決定）等の政府の方針を踏まえ、引き続き、サイバー攻撃等の脅威への対処に万全を期するとともに、保有個人情報保護を含む適切な情報セキュリティ対策を推進する。

(4) 電子化の推進

- ・業務運営の簡素化及び効率化を図るため、ICTの活用等により、業務の電子化を推進する。

2. 財務内容の改善

(1) 保有資産の見直し

- ・引き続き、保有資産の必要性について不断の見直しを行う。

(2) 調達合理化

- ・「独立行政法人における調達等合理化の取組推進について」（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、毎年度「調達等合理化計画」を策定・公表し、年度終了後、実施状況について評価・公表を行う。
- ・一般競争入札を原則としつつも、随意契約によることができる事由を会計規程等において明確化し、公正性・透明性を確保しつつ合理的な調達を実施する。

(3) 給与水準の適正化

- ・引き続き、給与水準については、法人の事務・事業の特性等を踏まえた柔軟な取り扱いを可能とするとともに、透明性の向上や説明責任の一層の確保が重要であることに鑑み、給与水準及びその妥当性の検証結果を毎年度公表する。

(4) 中期計画予算の作成

- ・引き続き、運営費交付金を充当して行う事業について、中期計画の予算を適切に作成し、予算の適切な執行を図る。

3. 自動車事故対策に関する広報活動

- ・引き続き、機構の全国組織を活用し、関係機関団体との連携の下、自動車損害賠償保障制度及び機構業務について効果的に広報活動を行う。

上記1.～3.のほか、既往の閣議決定等に示された政府方針に基づく取組について、着実に実施する。