

独立行政法人自動車事故対策機構の取組について

令和4年7月22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5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

- 指導講習、適性診断の充実・改善
 - ・全国の自動車運送事業者に対する一律かつ質の高い指導講習及び適性診断の実施
 - ・ICT技術の活用によるユーザー利便性の向上と業務運営の効率化
- 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
- 運輸安全マネジメント制度等の浸透・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
- 国の安全対策への貢献
 - ・高齢運転者の事故防止対策等の一層の強化のため、国の安全対策に応じた確実な実施と支援

被害者援護業務

- 療護センターの老朽化対策
 - ・療護施設で提供するサービスについて、関係者の意見や技術向上を踏まえて充実を図る
 - ・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、「リハビリの充実」等、利用者のニーズを的確に踏まえた最適な機能強化を図る
- 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70%（新規受給者100%）以上の訪問を目指す
 - ・被害者団体、地方公共団体や障害者福祉関係団体等との連携による自動車事故被害者のニーズに応じた相談先の紹介等相談支援機能の強化

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(交差点における被害軽減ブレーキ等)に関する評価項目の導入や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、SNS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及び自動車等の安全装置等が適切に使用されるようわかりやすい表示
 - ・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、R8年度末までにR3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。）
- 人材の育成・活用
 - ・将来を担う職員の育成に資する各種研修の充実、職員の個別の状況を踏まえた育成計画の策定により職員の資質向上・ノウハウの取得を促進
- 自動車事故対策に関する広報活動
 - ・機構の業務を広く国民に知ってもらうため、SNSの効果的な運用、テレビ・新聞・ラジオ等のメディアを活用した広範な広報活動の積極的な実施

(2) 令和4年度における主な取組について

事業概要

被害者援護業務

1. 千葉療護センターの老朽化対策

千葉療護センターの老朽化については、有識者や被害者団体等を委員とした検討会を設置し、遷延性意識障害者等の関係者のニーズを把握しつつ、最適な機能確保を図るための対策について、必要な調査・検討を実施する。

2. 訪問支援業務のリモート化の本格運用

感染症拡大時などのような非常時においても、精神的支援を継続するため、その現実的な運用や可能性を検証することとし、令和3年度にリモート化による訪問支援を試行的に実施した結果、対面とリモート方式の併用により、感染リスクを回避しつつ、切れ目のない訪問支援が実施できたことから、令和4年度から本格運用を開始した。

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、令和4年度から新たに導入された自転車に対する衝突被害軽減ブレーキの評価を実施するとともに、試験項目の充実に向けた検討を実施する。

1. 千葉療護センターの老朽化対策

現状・課題

- 昭和59年設置の千葉療護センターをはじめ、療護センターの経年劣化が進行しており、順次、老朽化対策を講じていくことが必要である。
- 療護センターの利用者及びその家族、被害者団体より療護センターが提供するリハビリテーションの充実を期待する声が多く寄せられているが、期待に応えるための環境整備が進んでいない。

講じるべき老朽化対策

経年劣化が著しい千葉療護センターについて、有識者や被害者団体等を委員とした検討会を設置し、

- 利用者が安全に安心して利用できる環境を検討
- 利用者ニーズを把握
- リハビリテーションの充実など最適な機能を検討
- 最適な老朽化対策をまとめる



2. 訪問支援業務のリモート化の本格運用

「訪問支援」とは

- 介護料受給者や介護者の方々の精神的支援の強化を目的に実施を開始(平成19年4月より)。
- ナスバ職員が介護料受給者の自宅を直接訪問し、フェイス・トゥ・フェイスで介護料受給者等の介護に関する悩みや相談を傾聴し、きめ細かい相談対応と必要に応じて専門的な見地から様々な情報提供を行う。

背景・必要性・概要

- 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、国や各都道府県からの「不要不急の外出の自粛」の発令や介護料受給者等が感染リスクを回避するために訪問支援を遠慮される事例もあり、これまで継続してきた介護料受給者等への精神的支援に切れ目が生じる懸念がある。

感染リスクを回避しながら、切れ目のない精神的支援の実施体制を確立することが必要



令和4年度からリモート方式による訪問支援の本格運用を開始

令和3年度におけるリモート化の試行実施した結果、感染リスクの回避を図りつつ、切れ目のない訪問支援が実施できたこと。また、日程調整の容易さや経費削減等の効果が得られ、介護料受給者等及びナスバ双方にメリットがあることを確認したことから、本格運用を開始。

● 令和3年度訪問支援実績

訪問実施率	86.7%
内リモート化実施率	34.5%



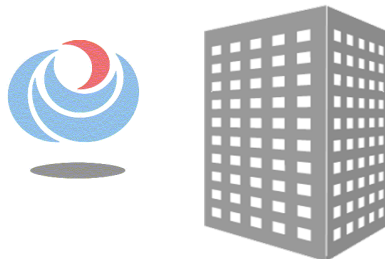
3. 自動車アセスメント情報提供業務の充実

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

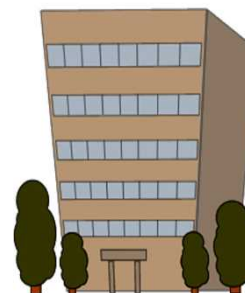
(独)自動車事故対策機構は、国土交通省からの指定(大臣告示)により、自動車アセスメントに係る実務を実施

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



- ・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 アセスメント試験評価の充実

自動車安全性能の評価対象技術

衝突安全

乗員	フルラップ前面衝突試験
	オフセット前面衝突試験
	側面衝突試験
	後面衝突頸部保護試験
	シートベルト着用警報装置 (助手席・後席)
歩行者	頭部保護性能試験
	脚部保護性能試験

予防安全

被害軽減 ブレーキ	対車両	昼間
	対歩行者	夜間 (街灯あり/なし)
		対自転車
	車線逸脱抑制	
後方視界情報		
高機能前照灯		
ペダル踏み間違い時加速抑制		

今年度より追加

※HVやEVについては感電保護性能評価も実施

事故後

事故自動緊急通報装置

③ 令和4年度から新たに導入する評価

自転車に対する衝突被害軽減ブレーキの評価を新たに導入し、以下の試験を実施

- ▶ 前方を直進する自転車を試験車両が追走



- ▶ 試験車両の右から自転車が横断



- ▶ 試験車両の左から自転車が横断（遮蔽有り）



(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 ～ロードマップ抜粋～

※2022年4月時点

評価項目	2017年度 (H29年度)	2018年度 (H30年度)	2019年度 (R元年度)	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)
I.乗員保護性能評価試験						
フルラップ前面衝突	※平成7年度から評価開始					
オフセット前面衝突	※平成12年度から評価開始					
側面衝突	※平成11年度から評価開始					
後部衝突(頸部保護)	※平成21年度から評価開始					
II.歩行者保護性能評価試験						
頭部	※平成15年度から評価開始					
脚部	※平成23年度から評価開始					
III.事故自動通報機能評価	評価開始					

予防安全性能評価 ～ロードマップ抜粋～

※2022年4月時点

評価項目	2017年度 (H29年度)	2018年度 (H30年度)	2019年度 (R元年度)	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)
被害軽減ブレーキ[対車両] (昼間の環境における評価)	※平成26年度から評価開始					
車線逸脱抑制性能 (昼間の環境における評価)	評価開始					
被害軽減ブレーキ[対歩行者] (昼間の環境における評価)	※平成28年度から評価開始					
被害軽減ブレーキ[対歩行者] (夜間の環境における評価) ※上段は街灯あり、下段は街灯なし	評価開始	評価開始				
被害軽減ブレーキ [対自転車] (昼間の環境における評価)						評価開始
ペダル踏み間違い時加速抑制装置	評価開始					
高機能前照灯	評価開始					
後方視界情報	※平成27年度から評価開始					