

# 独立行政法人自動車事故対策機構の改革について

---

国土交通省 自動車局  
平成25年10月

- 自動車は、生活の足、産業の基礎インフラとして現代社会に欠かすことのできないものである一方、自動車事故による被害の発生という負の側面を有している。
- 自動車損害賠償保障法において、自動車事故による被害の軽減の対策の安定的実施について国の責任を規定。
- 自動車事故対策機構（NASVA）は、過去の自賠責の保険料の運用益を活用し、自動車事故による被害の軽減のための総合的な対策を実施。

## 運用益事業の考え方

- 自動車事故に対する保障の基本は保険金による金銭賠償。しかし、被害の中には、金銭賠償のみでは救済が不十分な場合もある。
- 自動車事故が減少し、新たな被害者が生まれないことが何よりの被害者の救済に資する。

「クルマ社会のセーフティネット」の一環として、税金ではなく、自動車ユーザーの過去の自賠責保険料の運用益を活用して事業を実施。

## NASVAの沿革

### 【背景】

昭和40年代 自動車事故の急増（昭和45年の死者数は約16,000人）

⇒国を挙げて自動車事故対策に取り組むことが必要。

昭和45年 交通安全対策基本法制定

昭和48年 **自動車事故対策センター設立**



平成15年 **独立行政法人自動車事故対策機構設立（本部・東京、全国に50支所）**

⇒近年の自動車事故による死者数は減少傾向にあるものの、NASVAの援護を受ける被害者の数は増加しており、引き続き、NASVAにおいて自動車事故による被害の軽減のための取組を進める必要がある。

## 自動車事故による被害の軽減

NASVAは自動車事故に関わる各側面について総合的対策を実施

<p><b>被害者への対策</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○療護施設の設置・運営 自動車事故により最重度の後遺障害（遷延性意識障害）に陥った被害者を受け入れ、治療・看護する療護施設の設置・運営</li> <li>○介護料の支給・訪問支援等 自動車事故による重度後遺障害者への介護料の支給、在宅介護家族への情報提供等の精神的支援</li> <li>○交通遺児等貸付 自動車事故により生活困窮に陥っている被害者・その家族への生活資金貸付、家庭相談等の精神的支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○療護施設入院患者における遷延性意識障害の状態からの脱却率は、一般の自然脱却率の約5倍（約22%） ※脱却：遷延性意識障害から一定の意思疎通・運動機能の改善がなされた状態。</li> </ul>
<p><b>ドライバーへの対策</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○指導講習 自動車運送事業者の運行管理者等に対し、業務上必要な知識・ノウハウを講習</li> <li>○適性診断 自動車運送事業者の運転者に対し、運転特性・視力等を診断し、安全運転を指導</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○適性診断受診者による重大事故発生率は、未受診者の約半分。</li> <li>○事業用自動車の事故件数の減少。 約6.6万件（H14年） →約4.5万件（H24年）</li> </ul>
<p><b>クルマへの対策</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自動車アセスメント 自動車の安全性能について衝突試験等による評価を実施。結果の公表を通じて安全性の高い自動車の普及や自動車メーカーによる安全な自動車の開発の促進に寄与。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○乗員死者数の削減効果：645人（H19年）</li> <li>○自動車事故死者数の減少。 約8,000人（H14年） →約4,000人（H24年）</li> </ul>

## 遷延性意識障害者に対する治療・看護による改善の機会の確保

対象者：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一定の要件を満たした最重度の後遺障害者）

病床数：278床（全国7カ所）

- 遷延性意識障害者については、高度な治療と手厚い看護を長期間にわたって行うことが必要であるが、短期間で標準的な治療と看護を前提とした一般の診療報酬では必要な経費が確保できないため、一般の医療機関では受入れが困難であり、改善の機会が確保できていない状況。
- 遷延性意識障害からの改善を目指して専門の治療を行う 我が国唯一の医療機関として、高度な治療・手厚い看護を実施。

- ・ 各療護施設はNASVAの専門スタッフによる診療・看護・リハビリに係る体制、看護手法等の統一的な管理・運営方針と指導・監督の下に、治療・看護を実施。

- ・ 療護施設統一の遷延性意識障害度評価表（ナスバスコア）の設定による治療改善効果の把握。
- ・ NASVAを通じた各療護施設間の治療・看護技術の共有による技術向上。



プライマリー・ナーシングによる看護



ワンフロア病棟システム



新看護プログラムの導入



療護センター長等会議の様子

### 重度後遺障害からの一定の回復を実現



重度の昏睡状態

(2年後)



自力摂食可能

療護施設における脱却率は一般の自然脱却率の約5倍（約22%）

## 在宅介護における被害者等の経済的・精神的負担等の軽減

対象者：自動車事故により脳、脊髄及び胸腹部臓器に損傷を生じ、常時又は随時の介護を要する者（重度後遺障害者）であって、主たる生計維持者の合計所得金額が1、000万円以内の者  
 支給者数：4,634人（H24年度末時点）  
 ○日常生活において抱える経済的負担を軽減させるため、**障害の程度に応じて日々の介護経費を支給**。  
 ○N A S V A職員が**介護料受給者の家庭を訪問し**、様々な支援情報を提供するとともに、介護に関する相談や日常における悩みを聞く等により、**精神的支援等を実施**。

自動車事故による重度後遺障害者の介護は、**通常の高齢者の介護と異なり**、

- ・事故の発生により突然介護の必要に迫られること
- ・被害者の多くが若年者であり回復の可能性が高いこと
- ・子の介護を親が長期間行う必要があること

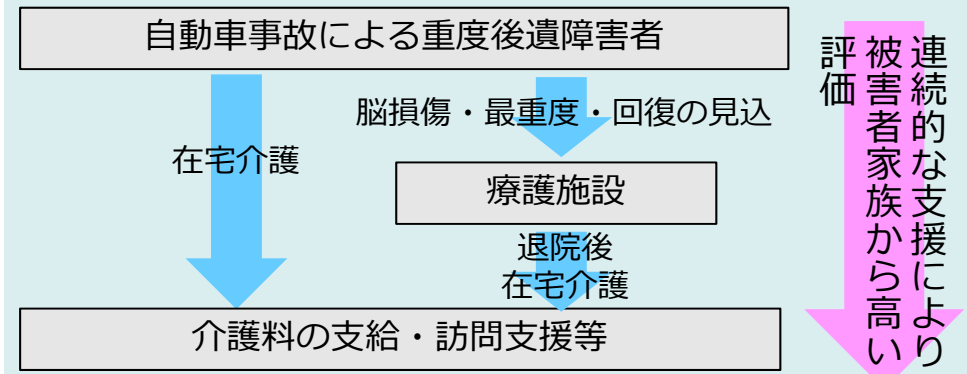
という**特殊性があり、介護する家族は身体的・精神的に追いつめられている**。



訪問支援の実施により、

- ・**重度後遺障害者に特有な要望への対応**（受入れ可能な病院・施設等の把握、紹介）
- ・療護施設で得られた知見に基づく**看護技術の紹介**
- ・介護料受給世帯同士の**交流会による精神的支援**が可能。

### ○被害者の支援の仕組み



	治療期間	介護期間
自動車事故による 重度後遺障害者 上記以外の原因による 重度後遺障害者	自賠責保険 健康保険	介護料（※）
	労災保険（療養給付） 健康保険	労災保険（介護給付） 介護保険 等

※介護保険・労災保険等を選択することも可能。



## 事業者の安全意識の向上等による事故の発生の防止の一層の推進

- 事業用自動車は1台当たりの事故発生率が高く、事故発生時の被害も大きいことから、自動車運送事業の安全確保は非常に重要。
- 指導講習・適性診断は、自動車運送事業の安全確保を図る上で極めて重要なものであり、道路運送法等に基づき、事業者に対して受講等が義務付けられている。
- 指導講習は、運行管理者に対して法令や実務についての講習を実施。適性診断は、運転者に対して運転性向等の特性を明らかにし、カウンセリングを実施。
- 適性診断受診者群の重大事故惹起率は未受診者群の約半分にとどまっている。
- NASVAは指導講習を約14万人に、適性診断を約46万人に実施。



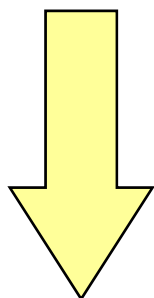
指導講習の様子



NASVA職員によるカウンセリング

### 被害者援護業務で得た知見の活用

指導講習の場で、NASVAの援護業務を受けている被害者による講演の実施や、講習テキストへ被害者の声を掲載。



指導講習での被害者による講演

運行管理者や運転者に対して、事故防止の意識の一層の向上を図っている。

### NASVAの役割

- 安全指導を必要とする自動車運送事業者は全国に存在することから、地域性に左右されず安定的・継続的に安全指導を受けることのできる体制（ユニバーサルサービス）を確保。（支所所在地以外の375カ所（例：東京都八丈町、島根県隠岐の島町）にNASVA職員を派遣し、約5.6万人に対して指導講習を実施。（H24年度実績））
- 講習テキストの作成・頒布、適性診断システムの提供、認定機関になるための資格要件研修の実施等により、民間事業者による指導講習・適性診断の実施のための基盤を整備。

## より安全な自動車の普及、自動車事故による被害の軽減

- 「第5次交通安全基本計画（平成3年3月中央交通安全対策会議決定）」に基づき、平成7年より実施。
- WHOが策定した「道路安全のための行動の10年グローバルプラン」において自動車アセスメントの促進が規定され、主要諸国においても実施されている。
- 道路運送車両法で定める最低限の安全基準（保安基準）より高い安全性能を追求し、公正中立な立場で衝突試験等を実施し、結果を公表。（平成24年度は11車種について実施）
- 自動車ユーザーは、ホームページ等での広報を通じて、より安全な自動車選びが可能となるとともに、自動車メーカーは後継車種の開発等の際にアセスメントの結果を踏まえ安全性能を向上。
- 自動車アセスメントを実施することにより、645人（平成19年）の乗員死者数が削減。
- 主要諸国においても、保安基準適合性審査の実施主体とは別主体で実施。

### 自動車アセスメント評価試験の流れ

1. 試験手法の検討
2. 試験車種の決定
3. ディーラでの車両調達
4. 衝突試験等の実施
5. 試験結果の分析
6. 結果の公表・PR



アセスメント検討会の実施



車両調達（すり替え防止措置）



衝突試験等の実施



TVニュースでの報道

### 自動車アセスメントの評価内容

- 衝突時の乗員への保護性能や歩行者への加害性等について評価する試験等を実施。
- 自動車の安全性能を 1 ☆から 5 ☆及び得点で評価し、結果を公表。
- チャイルドシートについても、前面衝突試験と使用性の評価を行い、安全なチャイルドシートの普及を促進。

### 被害者援護業務で得た知見の活用

- 訪問支援等で得られた被害者の声を元に、自動車アセスメントの評価項目を追加。（例：後席シートベルトの非着用時の警報装置の評価）

○独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針（平成22年12月7日閣議決定）

⇒適性診断事業及び指導講習事業については、ユニバーサルサービスを確保しつつ、民間への業務移管を進める。

## 民間参入を促進するためのこれまでの取組

【目標】：安全指導業務の実施者について、平成28年度末までに、認定事業者を全国で50事業者程度とする。

### <国の取組>

- ・認定基準の緩和（平成24年4月）
- ・全国9ブロックにおいて民間事業者に対する説明会の実施
- ・個別に事業者団体に対して参入の働きかけの実施

### <NASVAの取組>

- ・テキストの頒布、適性診断システムの提供
- ・認定機関になるための資格要件研修の実施

**これまでに37事業者が参入**（取組を強化した平成24年4月以降、新たに23事業者が認定）

- 民間参入の進捗状況については、国交省独法評価委員会において高い評価。
- 一方、参入をためらう理由として、「専門要員の確保が難しい」「自社での職員研修が難しい」といった意見。

## 民間参入を一層強力に促進するための改革（案）

民間参入を一層強力に促進するため、以下の改革を実施。

- ・認定基準を緩和するとともに、審査手続の負担軽減を図る。
- ・講師の確保等体制が不十分な事業者へのNASVAからの講師の派遣や、参入事業者に対する法令等の最新の知識習得のための研修実施等、事業者のニーズに応じた手厚い支援等を実施することにより、事業者による講習・診断の質の維持を図る。
- ・講習テキスト等の提供に係る費用の削減を図る。
- ・参入相談総合窓口（仮称）を設置する。
- ・事業者団体・民間事業者に対する一層の参入の働きかけを強化する。
- ・民間事業者の参入があった地域における講習の回数の削減等を図る（民間事業者に任せられる部分は極力任せる姿勢）。

**上記の取組を着実に実行するためのロードマップを作成**