

独立行政法人自動車事故対策機構 業務のあり方検討会 報告書

平成18年 5月

独立行政法人自動車事故対策機構

(アイウエオ順、敬称略)

氏 名	所 属
(委員長) 永 井 正 夫	東京農工大学大学院 工学府 機械システム工学専攻 教授
小 野 古 志 郎	財団法人日本自動車研究所 安全研究部主管主席研究員
小 林 覚	弁 護 士
坂 本 仁 一	社団法人日本損害保険協会 業務企画部企画・安全技術グループリーダー
富 田 昌 孝	日の丸交通株式会社 取締役社長
松 浦 常 夫	実践女子大学 人間社会学部人間社会学科教授
森 美 樹	交通評論家(弁護士)
横 塚 正 秋	アサヒロジスティクス株式会社 代表取締役会長

「交通事故年間死者数を今後10年で半減する」という首相の施政方針を受け、独立行政法人自動車事故対策機構（以下「機構」という。）は、事故防止等の業務の効果性を高め、着実に貢献することが要請されている。

そのため、本検討会では、機構が「中期計画」に即して各種業務を確実に実施することにより高い効果性を生み出すとともに、中長期的な視点からの事故防止効果の向上、車両安全性能の向上、事故による被害者保護の増進に向けて、国民や利用者等の新たなニーズを反映した中長期的な事業戦略について検討した。

なお、本検討会では、中長期的な事業戦略について行政改革及び社会ニーズへの的確な対応や既存の枠にとらわれない検討を基軸とし、外部の各分野の有識者・民間経営者等から幅広くご意見をいただき、本報告書を取りまとめた。

今後、機構は本報告書を参考に、中長期的な具体的事業、各種施策を検討・立案し、機構の存在意義を明確にした効果性の高い業務を行うとともに、安心・安全な交通社会を築くリーダーとして活躍することを期待する。

平成18年 5月16日

独立行政法人自動車事故対策機構 業務のあり方検討会

座長 東京農工大学大学院

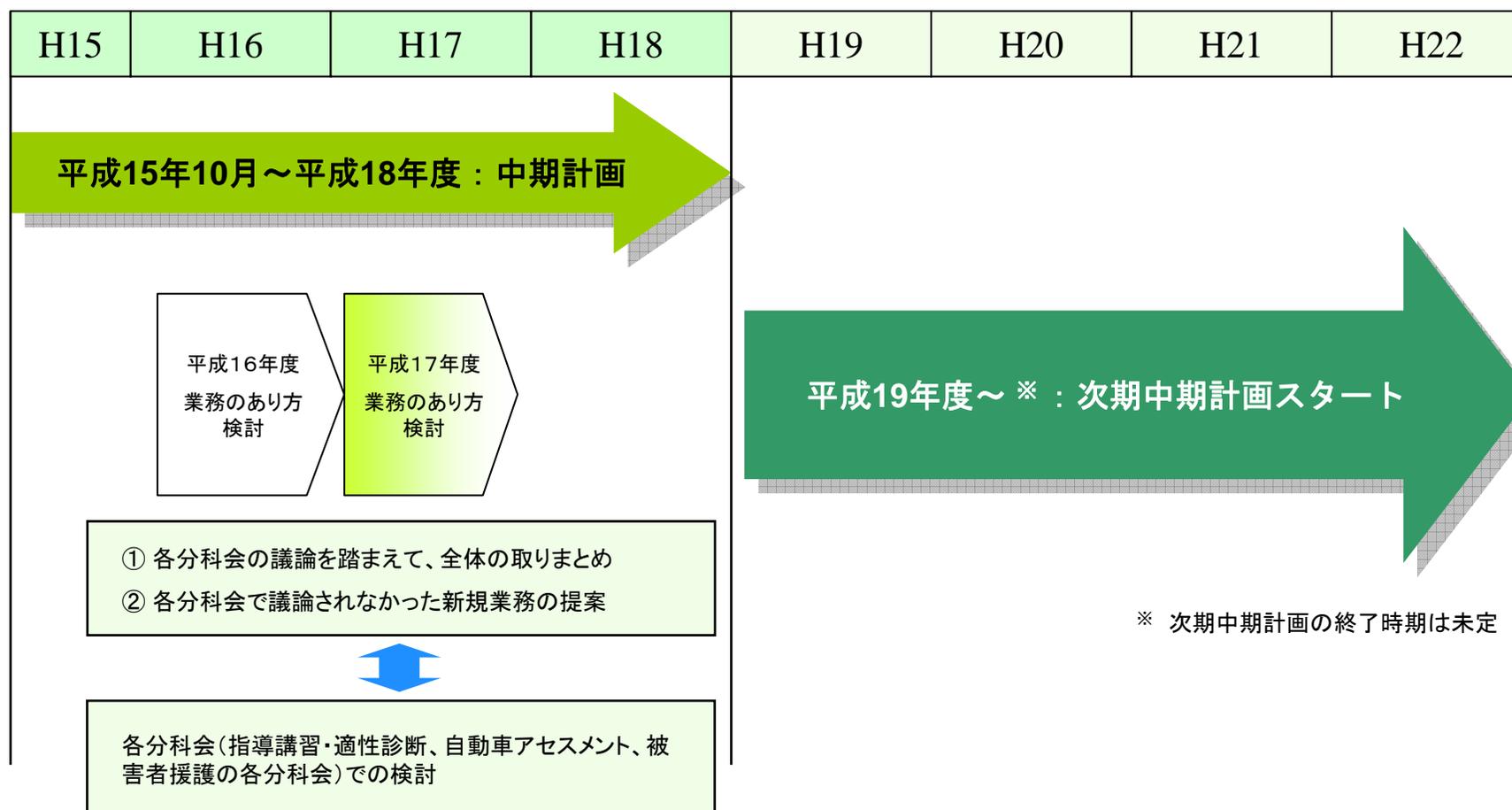
教授 永井正夫

<p>I 検討の概要</p>	<p>1. 本検討会の目的 … 5 2. 検討会の位置づけ … 6 3. これまでの検討概要 … 7</p>
<p>II 機構を取り巻く現況</p>	<p>1. 政策体系における機構の位置付け … 9 2. 政府機関等からの指摘 … 11 3. 交通事故の実態 … 12 4. 交通事故被害者の実態 … 16</p>
<p>III 機構の全体的戦略</p>	<p>1. ミッション … 20 2. 全体戦略(事業全体の進むべき方向性) … 22</p>
<p>IV 事業別の戦略</p>	<p>1. NASVAの事業構造 … 24 2. 各分科会における業務のあり方検討の概要 … 25 3. 指導講習業務、適性診断業務のあり方検討会 … 26 4. 自動車アセスメント業務のあり方検討会 … 34 5. 被害者保護の業務のあり方検討会 … 47</p>
<p>V 資料編</p>	<p>1. 委員の主な意見 … 53 2. 業務概要 … 58 3. 交通事故統計 … 59</p>

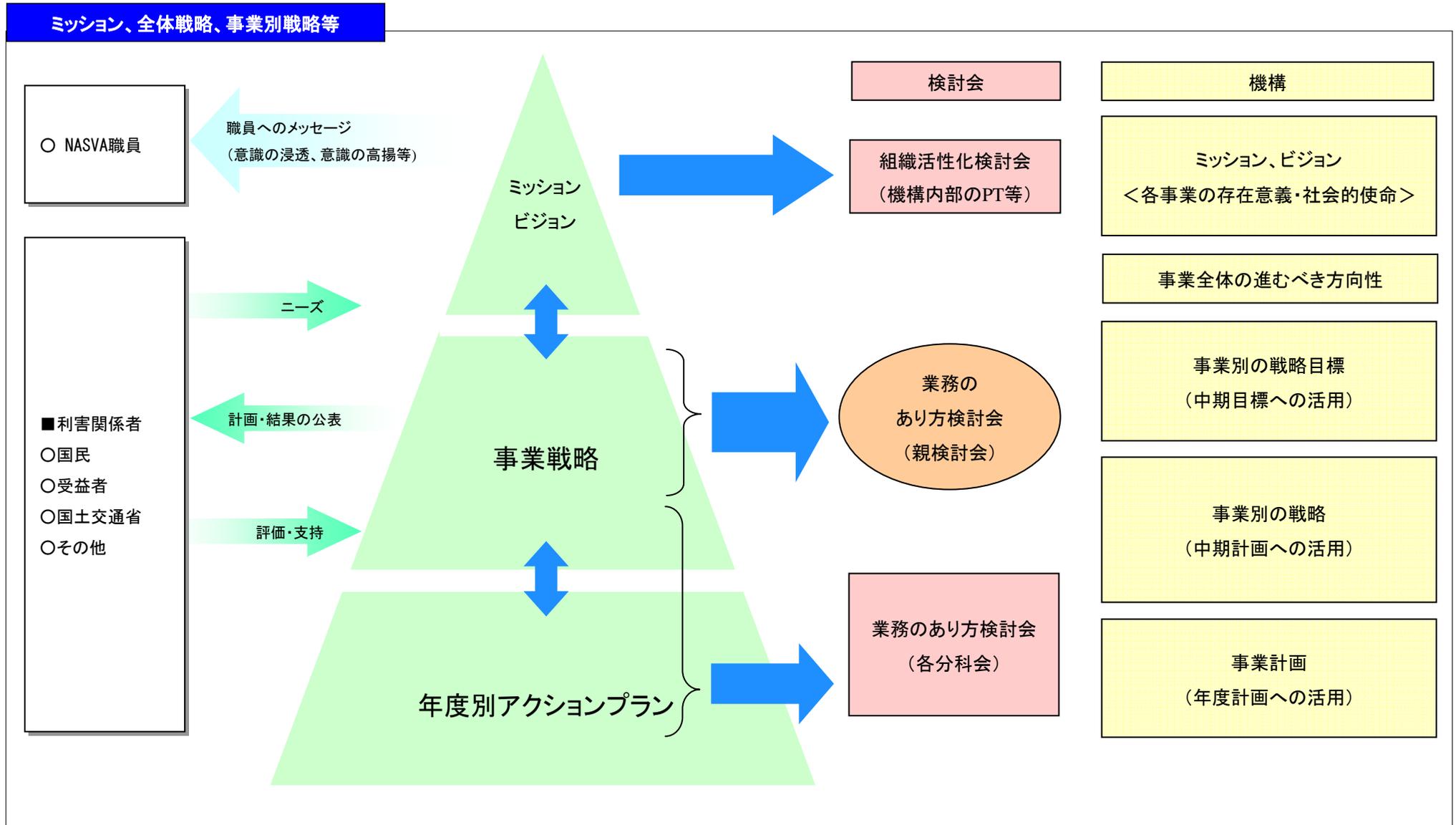
I 検討の概要

1. 本検討会の目的

- 「業務のあり方検討会」は中長期的観点からの業務のあり方を検討するとともに、次期中期計画の策定に活用するものである。



2. 検討会の位置づけ

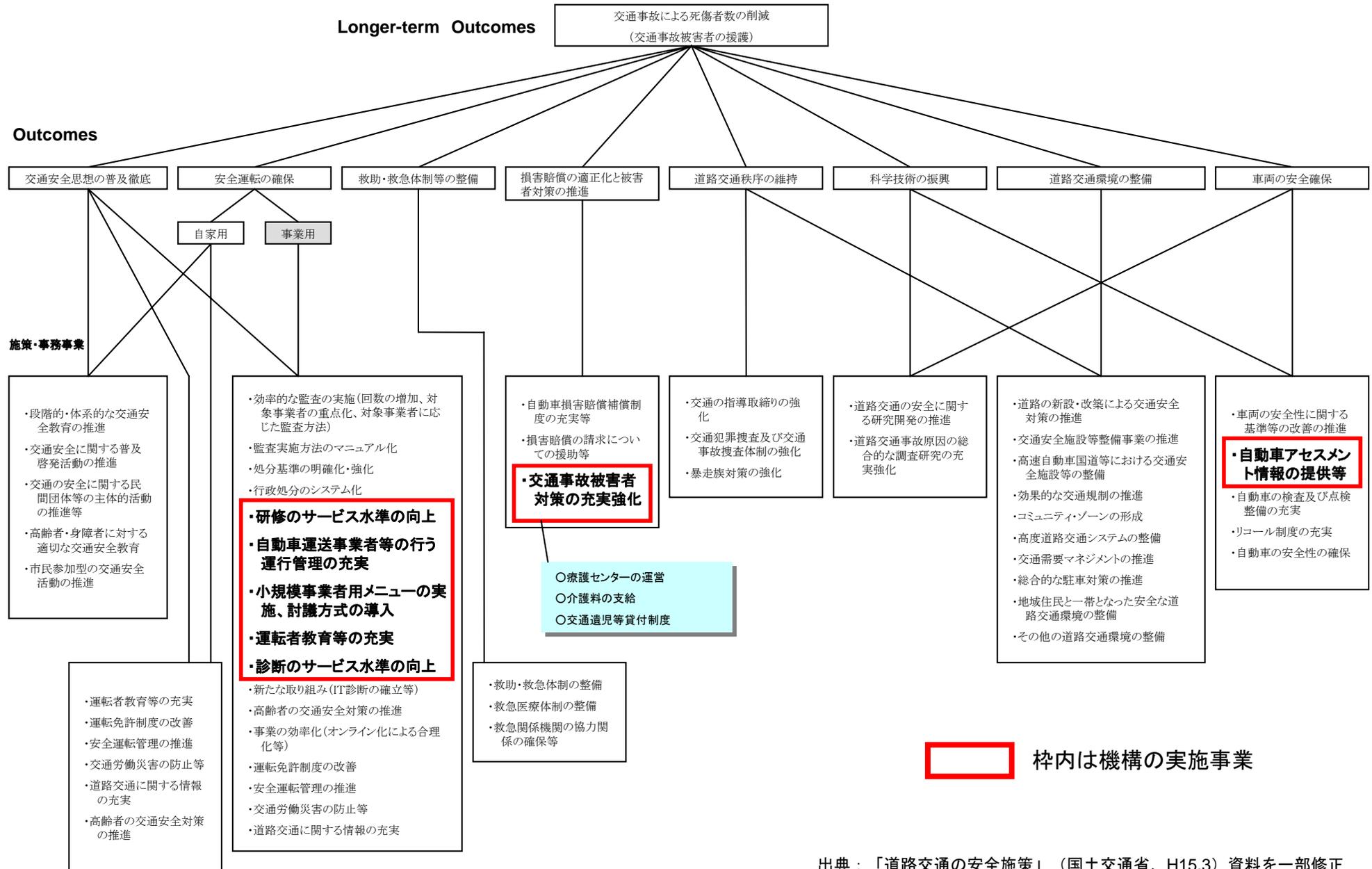


3. 検討経緯

検 討 会	実施時期	検 討 項 目
第1回検討会	平成16年11月	<ol style="list-style-type: none">1. 検討会の目的・概要2. 事故実態等の推移3. 中期計画の概要・取組状況4. 検討の視点整理
第2回検討会	平成17年1月	<ol style="list-style-type: none">1. 東京主管支所の概要説明2. 適性診断の概要説明3. NATS等体験受診
第3回検討会	平成17年4月	<ol style="list-style-type: none">1. 分科会からの報告2. 調査フローと検討範囲及び調査スケジュール3. 「業務のあり方検討会」中間取りまとめについて
第4回検討会	平成17年12月	<ol style="list-style-type: none">1. 平成16年度業務実績報告書の概要説明2. 分科会からの報告3. 機構の全体戦略について
第5回検討会	平成18年3月	<ol style="list-style-type: none">1. 分科会の検討結果の報告2. 最終報告に向けた検討事項の整理

Ⅱ 機構を取り巻く現況

1. 政策体系における機構の事業の位置づけ



出典：「道路交通の安全施策」(国土交通省、H15.3)資料を一部修正

設立：平成15年10月1日

中期計画：平成15年10月～19年3月

交通事故防止対策は

- 法規、道路標識の設置、違反の取締り・罰則
 - 運転技能と資格、**運転時の判断力**
 - 道路の整備と構造、安全施設の整備
 - 車両の安全基準・維持と**安全性の向上普及**
 - 交通安全教育と啓発
 - 労働基準と励行、**運行管理**
 - 救急医療、**治療介護**、リハビリ（治療介護手法の開発と普及）
 - 被害者への補償と**援護**
- など多岐にわたる

1. 自動車事故の防止のための業務

① 運行管理者の指導講習業務

事業用自動車の運行管理に必要なノウハウを提供

② 運転者の適性診断業務

運転の特性を診断し安全運転に役立つアドバイスを提供

③ 自動車アセスメント情報の提供業務

自動車の安全性に関する車種別比較情報を公正中立な立場で公表

2. 自動車事故による被害者保護の増進のための援護業務

① 療護センター運営事業

遷延性意識障害者への治療等のための療護施設の設置・運営

② 重度後遺障害者の援護業務

介護料支給により家族の負担を軽減

③ 交通遺児等の援護業務

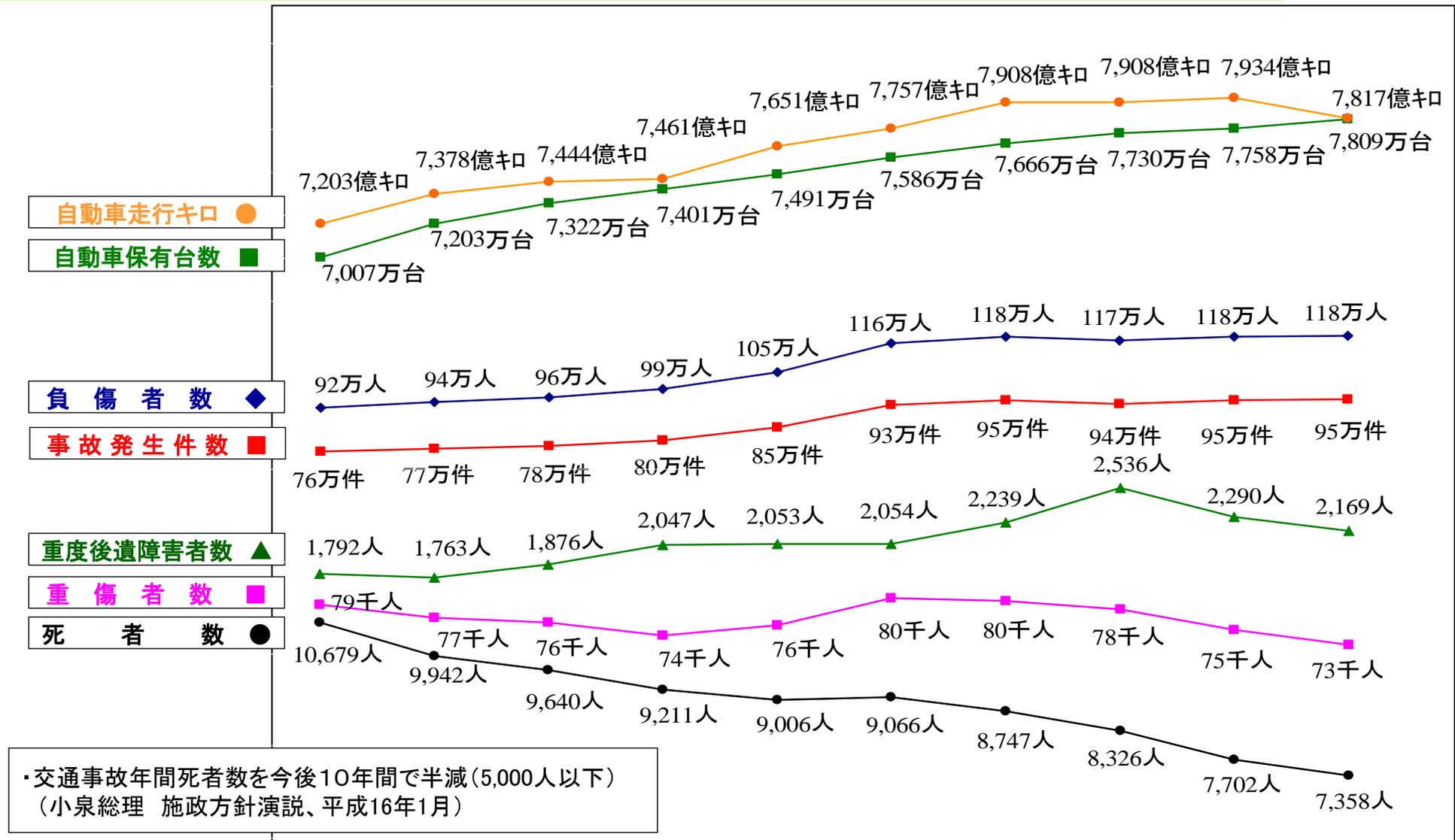
育成資金の無利子貸付・友の会の運営と家庭相談

赤字 当機構が担当する施策

2. 政府機関等からの指摘

イベント	関連した内容、指摘事項等	評価結果 概ね順調 93
平成15年10月 1日 独立行政法人として発足	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省策定の中長期目標に基づいて、自動車事故対策機構において、各事業の業務の中期計画、年度計画を定めた上で事業運営の効率化、国民に対するサービスの向上を図ることとした。 	評価結果 概ね順調 93
平成16年 6月25日 国土交通省独立行政法人評価委員会 分科会へ説明(平成15年度実績)	<ul style="list-style-type: none"> ●主な指摘事項 <ul style="list-style-type: none"> 事故防止を念頭に置いた業務の実施 事故傾向を把握し、その傾向に併せて業務のあり方を見直す機能も必要 創意工夫・健全な機構の運営 諸外国の事例調査は、他機関と連携して効率的に実施 	
平成17年 4月27日 内閣府 特殊法人等改革推進本部 参与会議 ヒアリング実施	<ul style="list-style-type: none"> ●主な指摘事項 <ul style="list-style-type: none"> 給与水準の適正化 他法人との類似業務の見直し 組織の見直し(統廃合など) 	評価結果 順調 105
平成17年 6月 3日 自動車事故対策機構タスクフォース開催	<ul style="list-style-type: none"> ●主な指摘事項 <ul style="list-style-type: none"> 情報の発信 自動車アセスメント情報の活用策 療護センターの研究成果の幅広い提供 	
平成17年 6月30日 国土交通省独立行政法人評価委員会 分科会へ説明(平成16年度実績)	<ul style="list-style-type: none"> ●主な指摘事項 <ul style="list-style-type: none"> 広報活動の強化 支所の土日開所 療護センターの学会発表等への積極的な展開 	評価結果 順調 105
平成17年 6月～ 内閣府 規制改革・民間開放推進会議	<ul style="list-style-type: none"> ■市場化テストの実施 <ul style="list-style-type: none"> 官業の民営化(入札制度による更なるコスト削減等) 	
平成17年10月21日 内閣府 第22回経済財政諮問会議	特別会計の見直し <ul style="list-style-type: none"> ●主な指摘事項 <ul style="list-style-type: none"> 特別会計の統合、廃止、一般会計化などの検討 	評価結果 順調 105
平成17年11月14日 内閣府 第25回経済財政諮問会議	公務員の総人件費改革 <ul style="list-style-type: none"> ●主な指摘事項 <ul style="list-style-type: none"> 定員の純減目標(5年間で5%) 給与制度改革 	
平成17年11月21日 財務省 財政制度等審議会財政制度 分科会・歳出合理化部会	<ul style="list-style-type: none"> ■特別会計の見直し 自動車損害賠償補償事業特別会計 ●主な指摘事項 <ul style="list-style-type: none"> 賦課金等により被害者救済事業等を実施するという社会保障的な制度であることから、この制度の健全かつ安定的な運営が確保されること、必要な国の監督等についての検討を行う必要がある。 	評価結果 順調 105
平成17年11月22日 内閣府 第26回経済財政諮問会議	特別会計の見直し <ul style="list-style-type: none"> ●主な指摘事項(民間議員提出) <ul style="list-style-type: none"> 民間委託・市場化テストの思い切った活用も図り、民営化・独法化(非公務員型)の可能性を徹底的に追求すべき。 	
平成17年12月24日 閣議決定 行政改革の重要方針	<ul style="list-style-type: none"> ●主な決定事項 <ul style="list-style-type: none"> 政策金融改革 独立行政法人、公営競技関係法人、その他政府関係法人の見直し 特別会計改革 総人件費改革の実行計画等 	評価結果 順調 105
平成18年 4月17日 総務省 政策評価・独立行政法人 評価委員会のヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> ●主な指摘事項 <ul style="list-style-type: none"> 50ヶ所の支所の必要性 指導講習・適性診断の受益者負担の考え方 療護センターの成果の一般への普及 交通遺児貸付のコスト削減 コスト削減と効率化 	

3. 交通事故の実態①



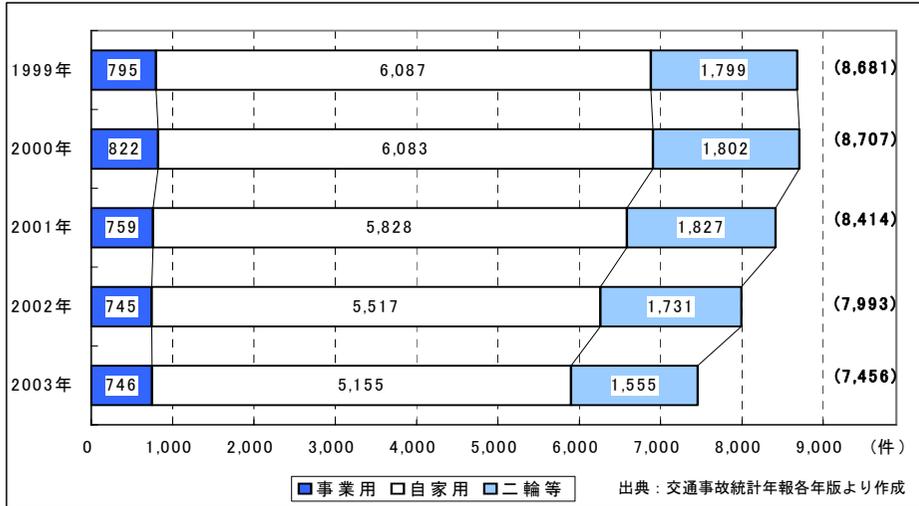
(出所:警察庁交通局、国土交通省、損害保険料率算出機構 資料による)

※「自動車走行キロ」及び「重度後遺障害者数」は年度単位による集計。「重度後遺障害者数」は自賠責保険の後遺障害1級～3級に認定された件数(調査完了ベース)。

3. 交通事故の実態②

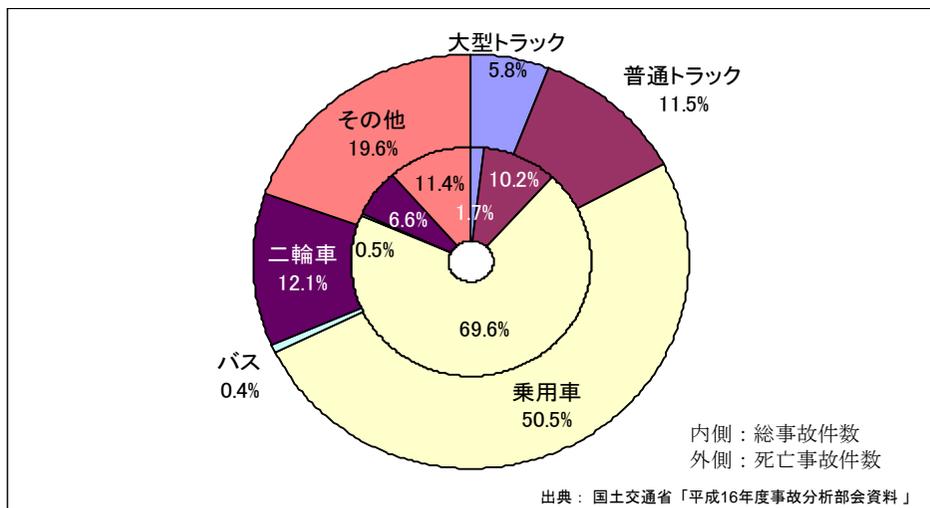
当事者別死亡事故発生件数（第1当事者）

死亡事故件数全体に占める事業用車両の割合は約1割程度であるが、自家用と二輪等が減少してきている中で、事業用は横ばい傾向にある。



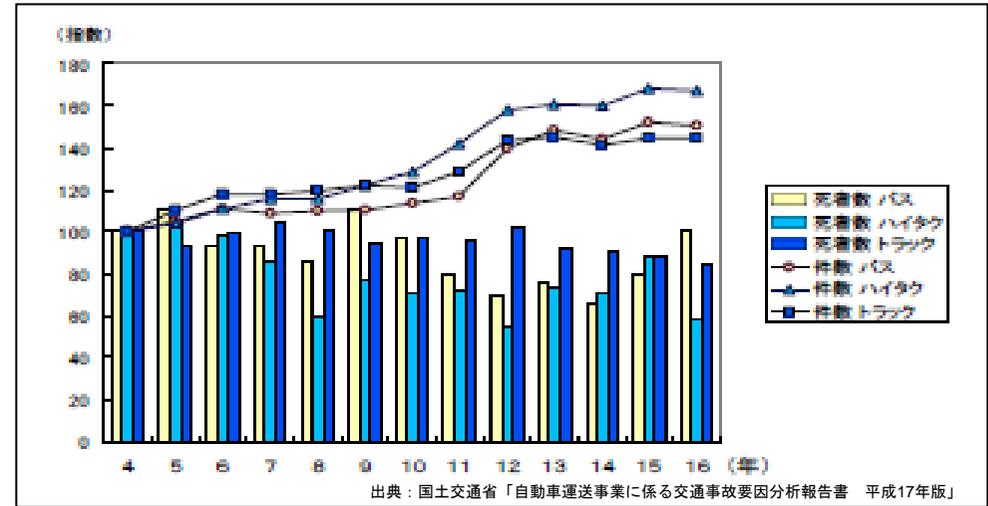
車種別事故件数（総事故件数と死亡事故件数の構成）（第1当事者）

総事故件数でのトラックの割合は11.9%であるが、死亡事故件数では17.3%に上昇する。トラックの加害性の大きいことがうかがえる。



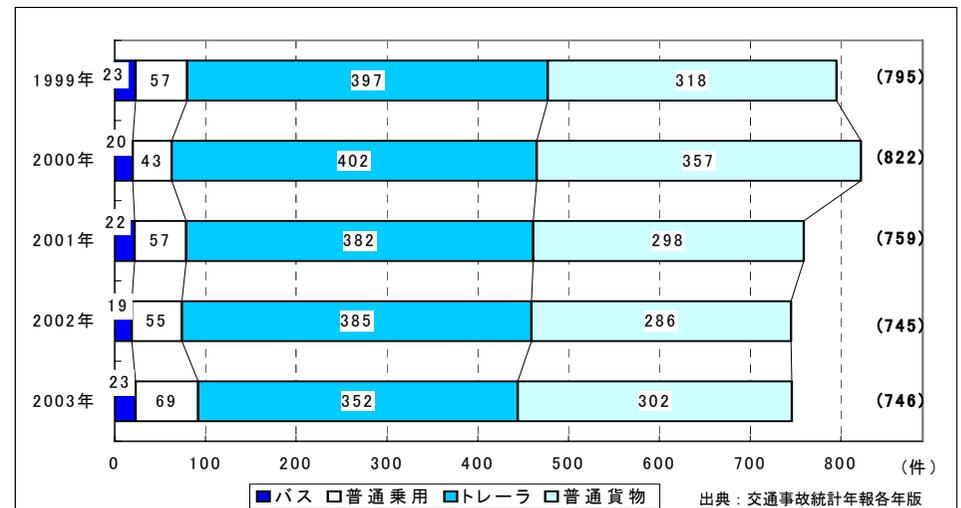
事業用自動車業態別交通事故発生状況の推移（第1当事者）

事故件数はいずれの業態でも増加してきている。死者数については、バス、ハイタクでおおむね減少傾向にあるが、トラックではほぼ横ばいとなっている。



業態別の死亡事故発生件数（第1当事者）

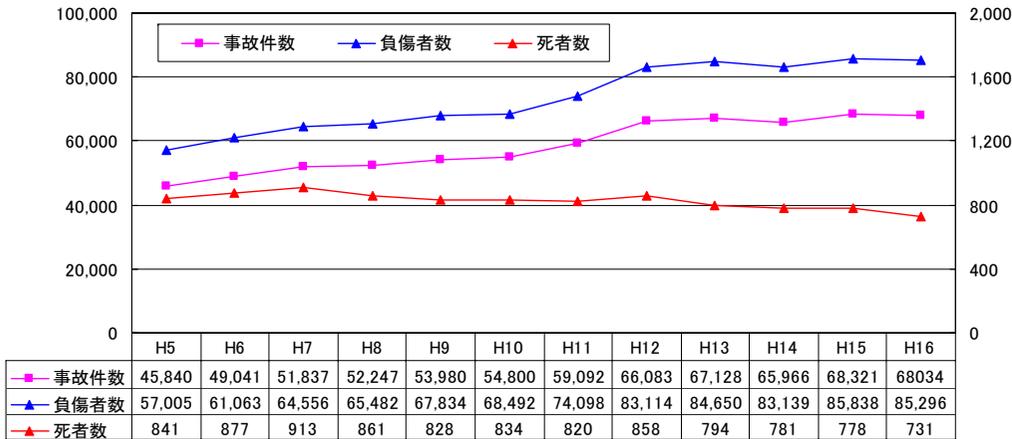
事業用車両が第1当事者となる死亡事故は、トレーラ（大型貨物を含む）および普通貨物の割合が大きく、合わせて9割近くを占めている。



3. 交通事故の実態③

○ 事業用車両が第一当事者となっている事故件数は増加傾向にある。一方で、「走行キロ当たりの死亡事故件数」は減少傾向にある。事業用の乗用車による数値は横ばいであるが、それ以外は減少のトレンドにある。車両保有台数、走行キロは事故件数、死者数の増加率よりも大きいため、単当たり指標では減少傾向に転じている。

(事故件数、負傷者数：件、人) (死者数：人)
事業用自動車第一当事者となった交通事故発生状況の推移

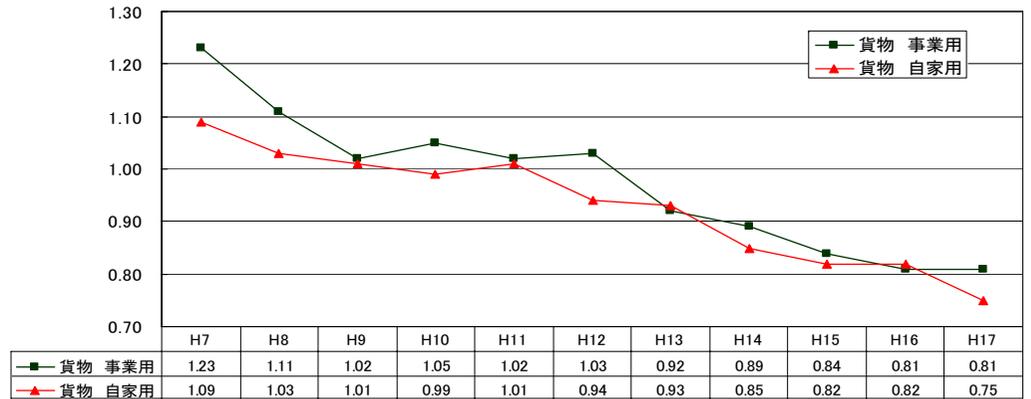


出典：国土交通省「自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書 平成17年版」

1億キロ当たりの死亡事故件数については、事業用の乗用車以外は減少傾向にあり、事故防止対策が寄与していると考察されるが、乗用 事業用の乗用車は横ばいとなっている。

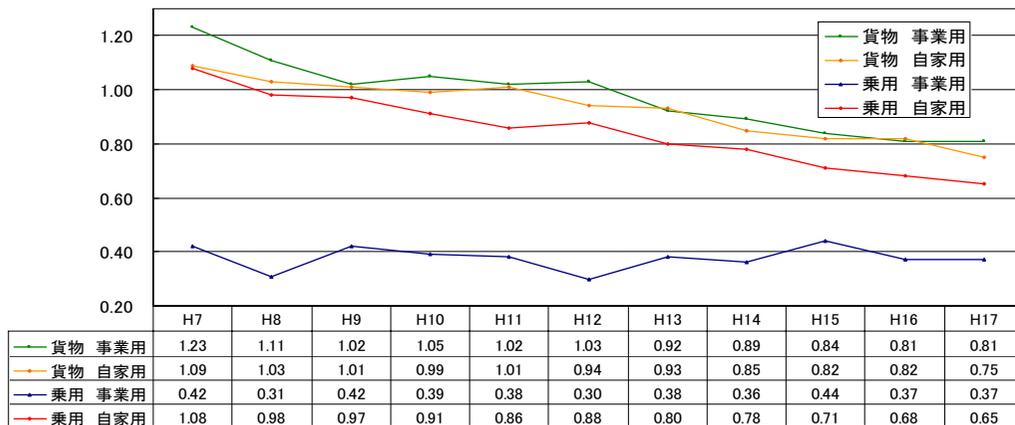
走行キロ当たりの事業用の貨物車では死亡事故件数が高くなっているが、事業用の場合には車両が大きく加害性が高いことが推測される。

車種(第1当事者)別自動車1億走行キロ当たりの死亡事故件数の推移(各年12月末)

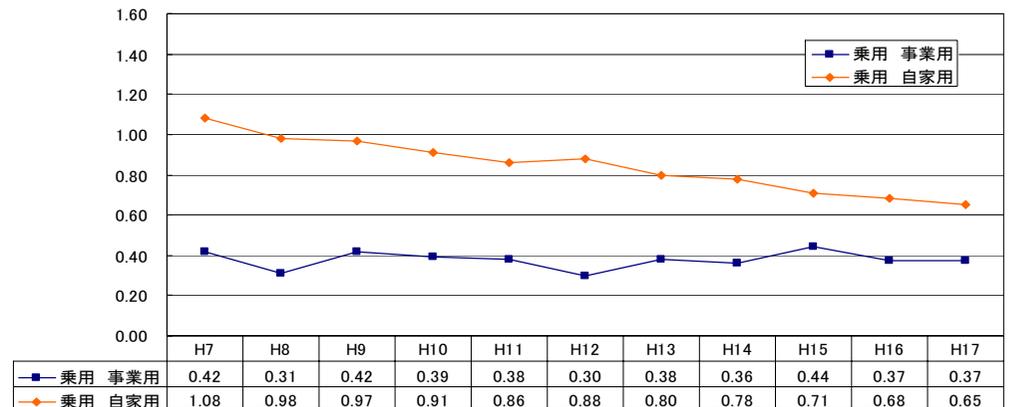


1億走行キロ当たりの件数について、事業用の乗用車は横ばいの傾向を示しており、減少傾向に転じてない。その要因として、事業用の乗用車では、ドライバーの高齢化等が背景にあると推察される。

車種(第1当事者)別自動車1億走行キロ当たりの死亡事故件数の推移(各年12月末)



車種(第1当事者)別自動車1億走行キロ当たりの死亡事故件数の推移(各年12月末)

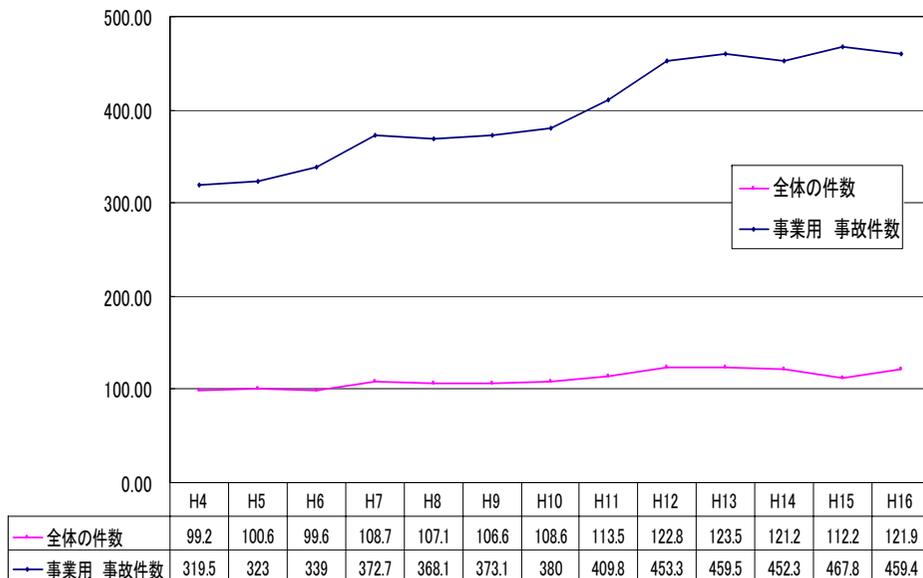


出典：警察庁「平成17年中の交通事故の特徴及び道路交通法違反の取締状況について」 14

3. 交通事故の実態④

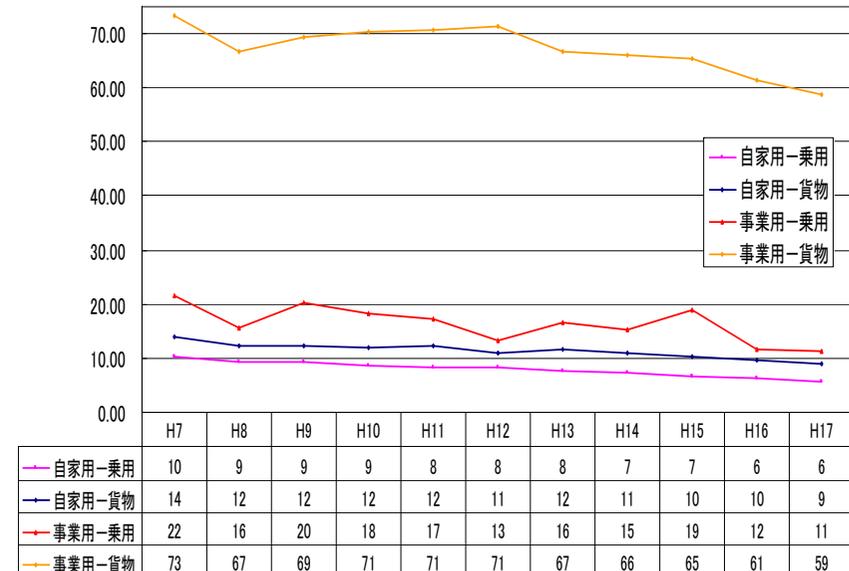
- 保有車両1万台当りの交通事故件数として、全体の件数は横ばいの傾向を示しているが、事業用車両の事故件数は増加傾向にある。
- 事業用の貨物車両の死亡事故件数が多いが、走行キロが他の車種に比較して大幅に長いためである。
- 事業用の乗用車については、車両10万台あたりの死亡事故件数は減少しつつある。

保有車両1万台当たりの交通事故件数の推移



出典：自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書 平成17年版

車種(第1当事者)別保有車両10万台当たりの死亡事故件数の推移(各年12月末)



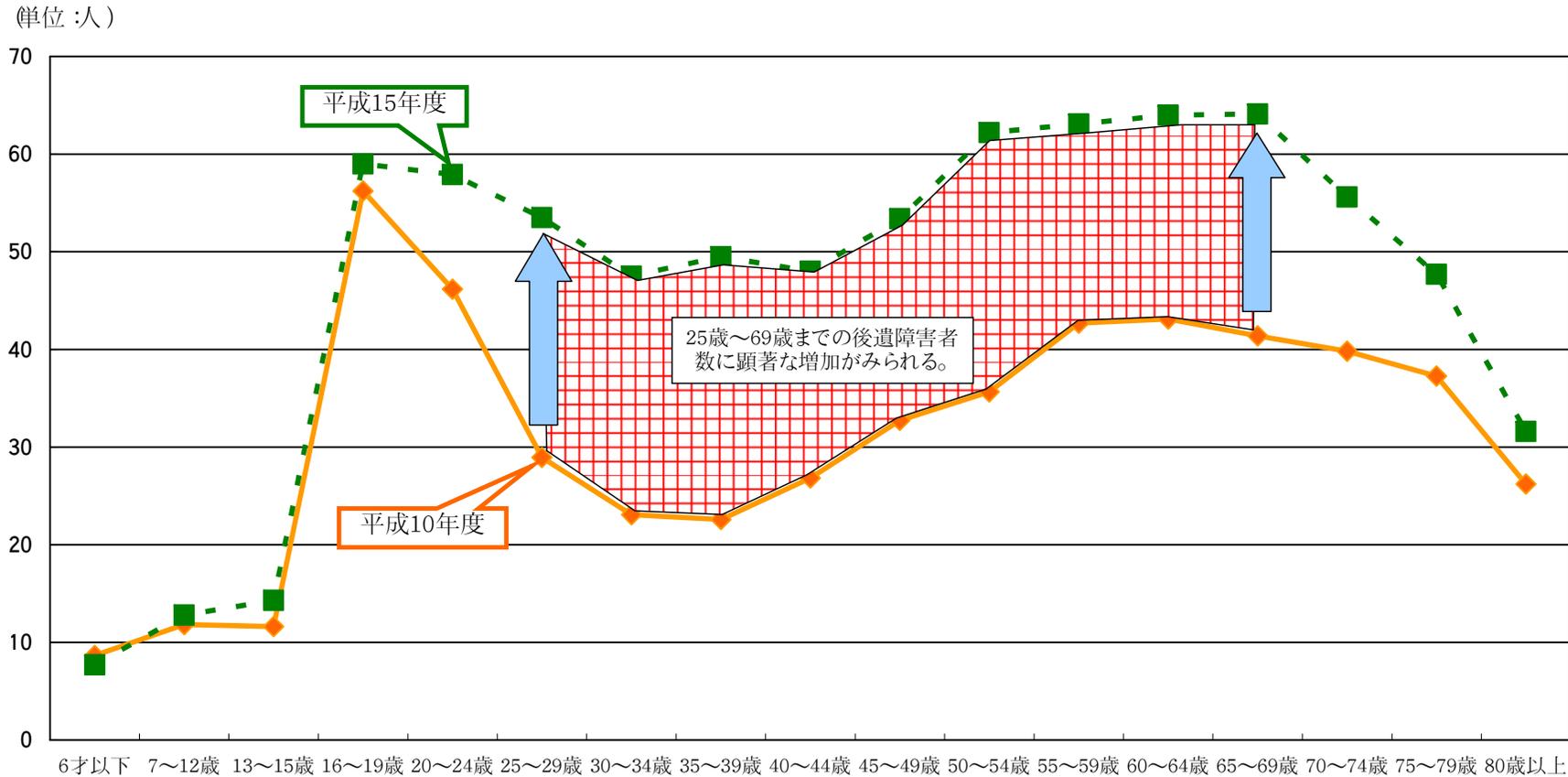
出典：警察庁「平成17年中の交通事故の特徴及び道路交通法違反の取締状況について」
国土交通省「自動車保有台数統計」より作成（H17年度は2月数値採用）

※作成にあたり、軽自動車は乗用・貨物の別による自家用、事業用の各数値がないため除外している

4. 交通事故被害者の実態①

- 人口10万人当たりの交通事故による後遺障害者数について、平成10年度と平成15年度を比較検討すると、25歳～69歳の年齢層において、顕著な増加が示されている。(分析対象:交通事故による被害者のみ)

図 人口10万人当たりの後遺障害者数（自賠責第1～第14級）の推移



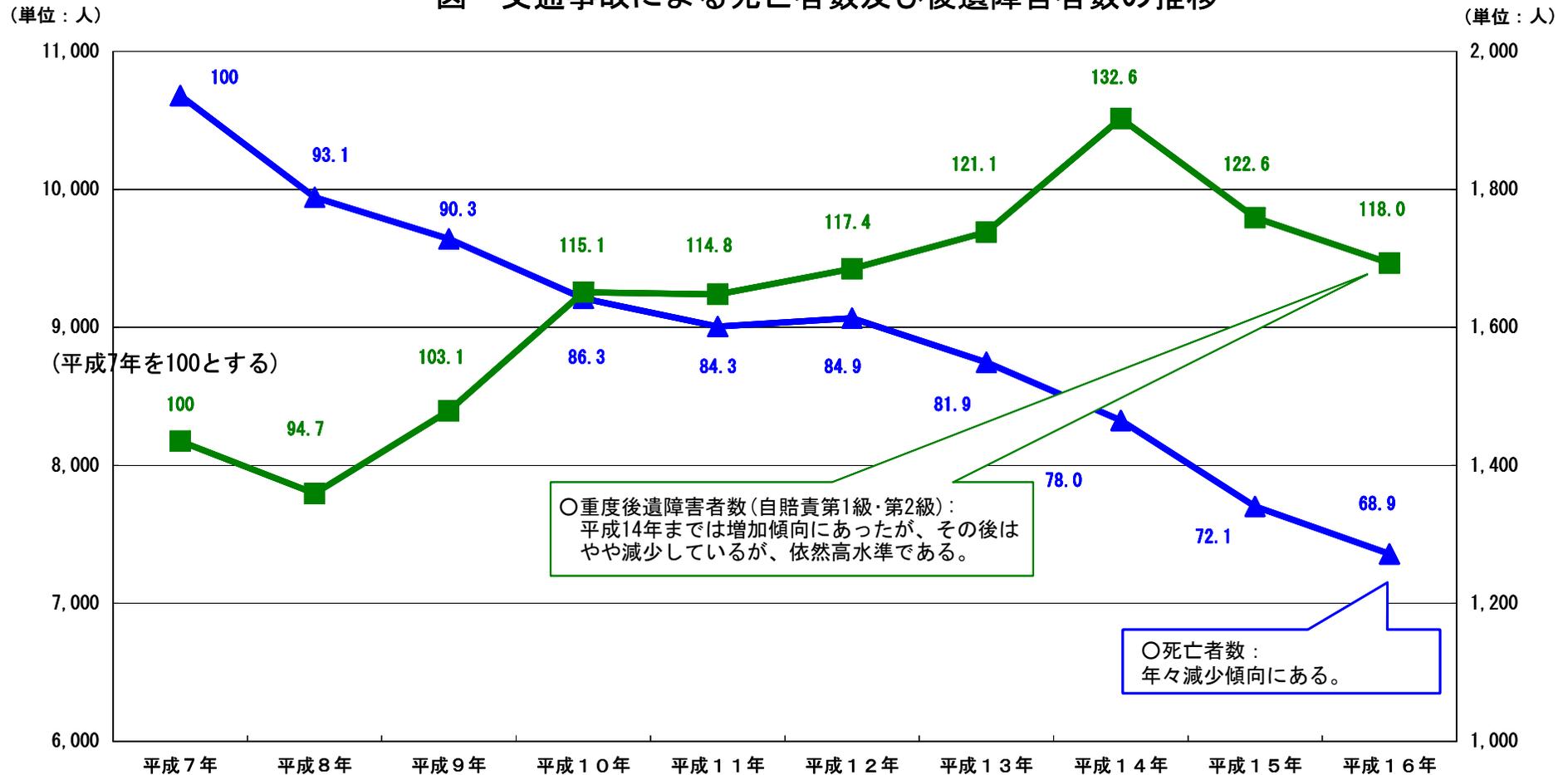
出典:日本損害保険協会(平成17年)「自動車保険データにみる交通事故の実態」

被害者年齢	6才以下	7～12歳	13～15歳	16～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上
平成10年度	8.7	11.8	11.6	56.2	46.2	28.9	23.1	22.6	26.8	32.7	35.6	42.7	43.1	41.4	39.8	37.3	26.2
平成15年度	7.7	12.8	14.3	59.0	57.9	53.5	47.5	49.5	48.0	53.4	62.2	63.1	64.0	64.1	55.6	47.7	31.6

4. 交通事故被害者の実態②

■ 過去6年間の交通事故による後遺障害者数は平成15年から減少傾向にあるとみられ、死亡者数は減少傾向にある。

図 交通事故による死亡者数及び後遺障害者数の推移

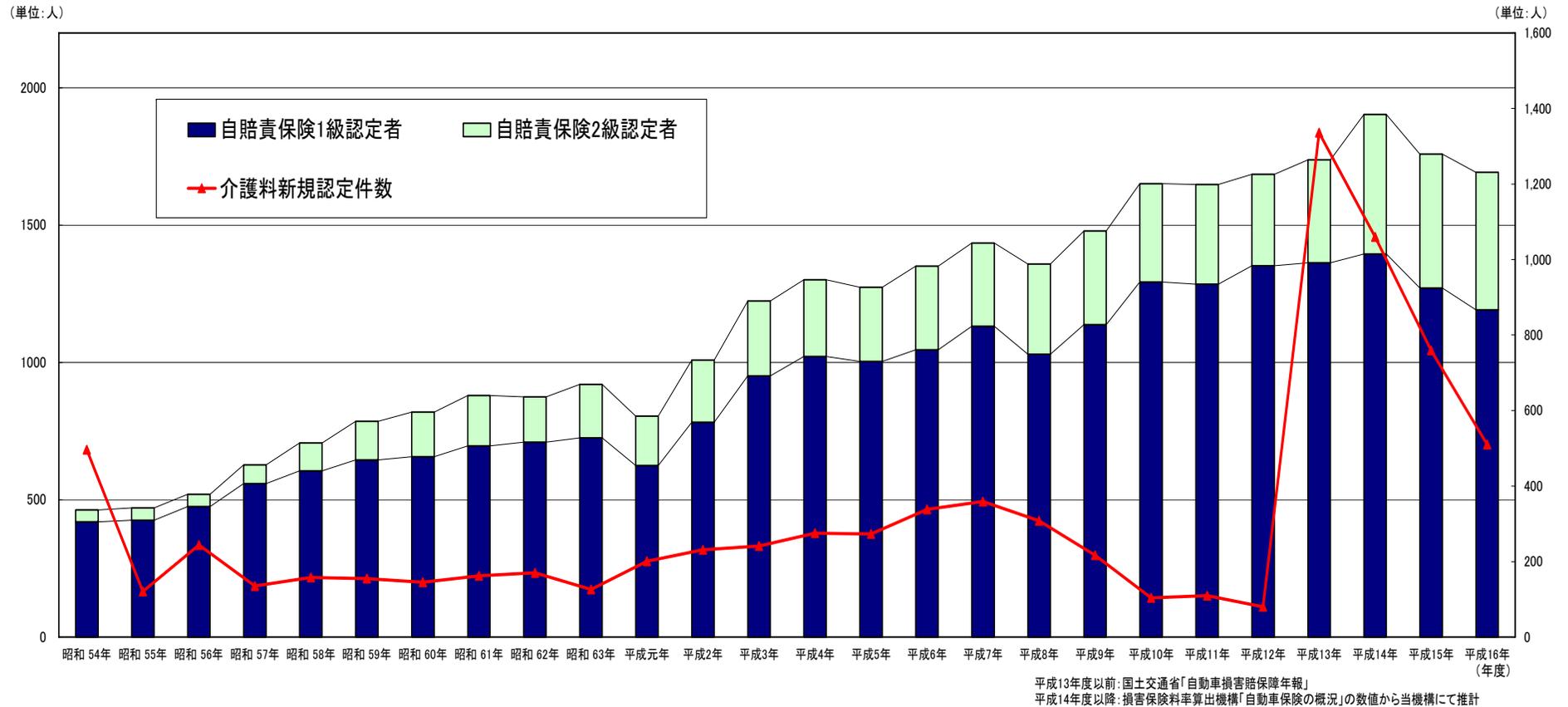


出典：1. 重度後遺障害者数は、自賠責認定1級及び2級に限定し、平成13年度以前の数値は国土交通省「自動車損害賠償保障年報」、平成14年度以降の数値は損害保険料率算出機構「自動車保険の概況」の数値から当機構にて推計（年度単位の集計）
 2. 死亡者数は交通事故総合分析センター「交通統計」より作成（年単位の集計）

4. 交通事故被害者の実態③

- 自賠責保険と自賠責共済について、介護料受給対象となる後遺障害者の認定者数を考察すると、後遺障害者の認定者数は、平成14年までは増加傾向にあったが、その後はやや減少傾向にあるとみられる。

図 自賠責保険及び自賠責共済の後遺障害の認定者数の推移



	昭和54年	昭和55年	昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年	昭和61年	昭和62年	昭和63年	平成元年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年
自賠責保険1級認定者	420	426	475	559	605	645	657	696	710	725	625	782	951	1,022	1,004	1,046	1,132	1,030	1,138	1,293	1,285	1,352	1,363	1,395	1,271	1,192
自賠責保険2級認定者	43	44	45	68	102	141	162	184	165	195	180	227	273	279	270	305	303	329	341	358	363	333	375	508	488	501
介護料新規認定件数	496	121	244	135	158	155	145	162	170	126	201	231	241	275	273	338	359	308	217	104	110	80	1,336	1,060	759	510

※ 介護料認定の年度と自賠責1級・2級に認定された年度には、タイムラグが存在する。例えば、平成10年度に自賠責認定され、平成15年度に介護料認定されるケースもある。

Ⅲ 機構の全体的戦略

1. ミッション(使命等)

宣言文 + 使命

宣言文

安全・支援・貢献。
NASVA（ナスバ）は誠実に取り組みつづけます。

使命

私たちは、事故のない安全・安心・快適な自動車社会を目指し、人に優しい事業の展開により、事故防止と被害者援護に貢献します。

※ 「ミッション」については、機構に設置された組織活性化アクションプログラム策定検討会において審議されているもの。

基本姿勢（運営の基本方針）

特性

内容

NASVAは、与えられた使命を積極果敢に果たすため、効率的、効果的なサービスの提供に努め、自動車社会の一員の皆様の信頼、支持が得られるよう全力を尽くします。

事業の効果性向上に向けて
(機構から外部へのベクトル)

- 常にユーザーの満足度向上をめざし、付加価値の高いサービスを提供します。
- 国際化に対応した業務展開、関係機関との連携を強化し、効率的、効果的に業務に取り組めます。
- 技術改革、高齢化社会等に対応し、効果性の高い事業を展開するために柔軟に事業を見直します。
- 事故実態の変化を踏まえ、より効果のある事故防止対策の実施します。
- 皆様をサポートできる交通事故の防止・被害者救済の情報発信センターを目指します。
- 効果的な被害者救済の仕組みづくりに向けた研究を行い、サポート力の一層の向上に努めます。

役職員の視点
業務運営の視点
(機構内部へのベクトル)

- 「誇り」と「チャレンジ」、「喜び」が実感できる組織へ革新します。
- 一人ひとりが「能力、意欲、創意」を発揮・尊重し、その成果が公正に反映される「活力溢れ、明朗な職場」にします。
- 情報の公開等、事業運営の透明性向上に努めます。

2. ミッション(行動規範)

行動規範	
構成要素	内 容
顧客志向	私たちは、お客様から信頼されるために最適なサービスを提供できるように行動します。
信頼される仕事への取組み	私たちは、お客様の信頼や満足を第一に、常に自己研鑽に努め行動します。
仕事の迅速さと効率性向上	私たちは、毎日の業務に対して迅速に処理するとともに顧客対応においてもスピーディに対応します。
積極性や挑戦意欲	私たちは、意識を高く持って働き、新たな事業へ挑戦いたします。
誠実・公正な姿勢	私たちは、常にクリーンでフェアな姿勢で行動します。
社会的責任	私たちは、社会的責任を常に自覚してお客様から信頼されるよう職務に精励します。
プロ化	私たちは、一人ひとりが高い専門性と対応力を身に付けて質の高いサービスが提供できるよう行動します。

2. 全体戦略(事業全体の進むべき方向性)

機構が社会に貢献するための戦略

● 事故実態を踏まえた具体的対処

- 自動車事故による死者数が減少傾向にあるなかで、事業用自動車が第一当事者になる事故の死者数は増加している。このように最新の交通事故の傾向を把握し、その傾向に沿って業務のあり方を見直す。
- 機構として、交通事故を「どのように、どれだけ減らしていくか」ということを念頭に取り組む

● 顧客第一主義

- 機構の顧客(受益者)に高い効果を及ぼす業務展開を行い、顧客満足度を向上させる(必要な対象者にサービス、情報等が伝達していること)

● 技術革新、技術進歩

- 技術の進歩に応じて、柔軟に業務を見直す
- ドライブ・レコーダー、デジタルタコグラフ等の安全運行に寄与する新技術について、どのように業務に活用するか検討する

● PDCAサイクル導入による業務改善

- PDCAサイクル※の導入により、業務の一層の改善に取り組む
(※PDCAサイクルとは事業運営にあたり、「計画-実施-評価-改善」のサイクルにより、事業の効率性、効果性を高めるためのマネジメント手法)

● 費用対効果

- 事業の有効性と投入コストの観点から、費用対効果を徹底する

● 多様なアプローチ

- 適性診断では、心理学からのアプローチだけでなく、事故防止には人間工学などの新しい学問を組込む

● グローバルな視点

- 国際化に対応して、業務に取り組む
- 関係機関との連携を強化し、効率的、効果的に業務に取り組む

● 業務運営の透明性の確保

- 業務運営の透明性を確保するために、情報の公開等透明性の確保する

機構内部の戦略

● 機構が追求すべき付加価値

- 社会的に求められた役割を遂行するために、さらに創意工夫をして、日々の活動の付加価値ある業務を遂行する

● 民間企業との役割分担

- 民間企業の参入が始まった適性診断については、機構が車社会のリード役となって民間企業と合わせて全体としてサービスが改善されるよう努める

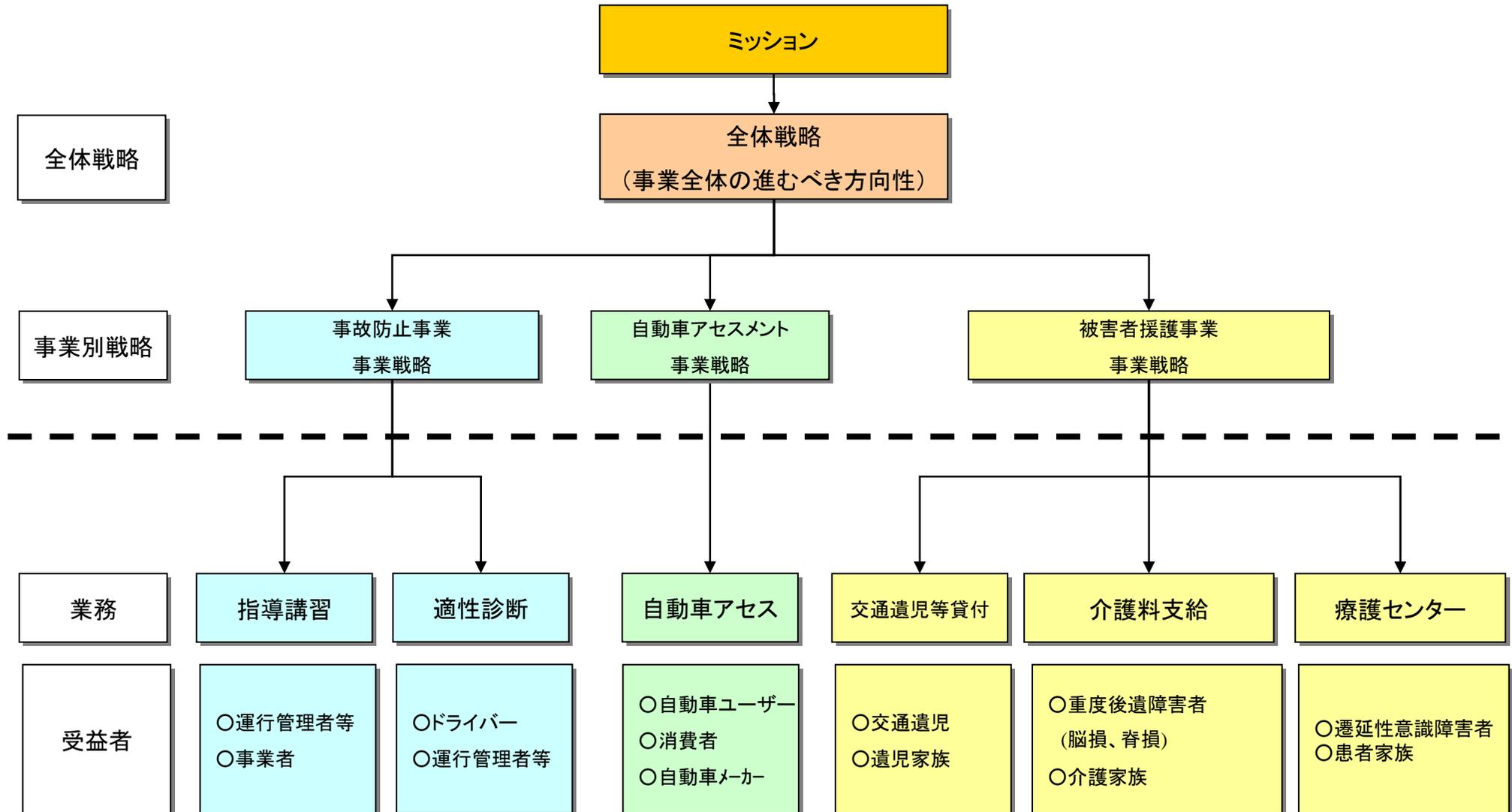
● スタッフの専門性強化

- 質の高い業務運営を行うために、スタッフの専門性の育成を強化する視点に留意する

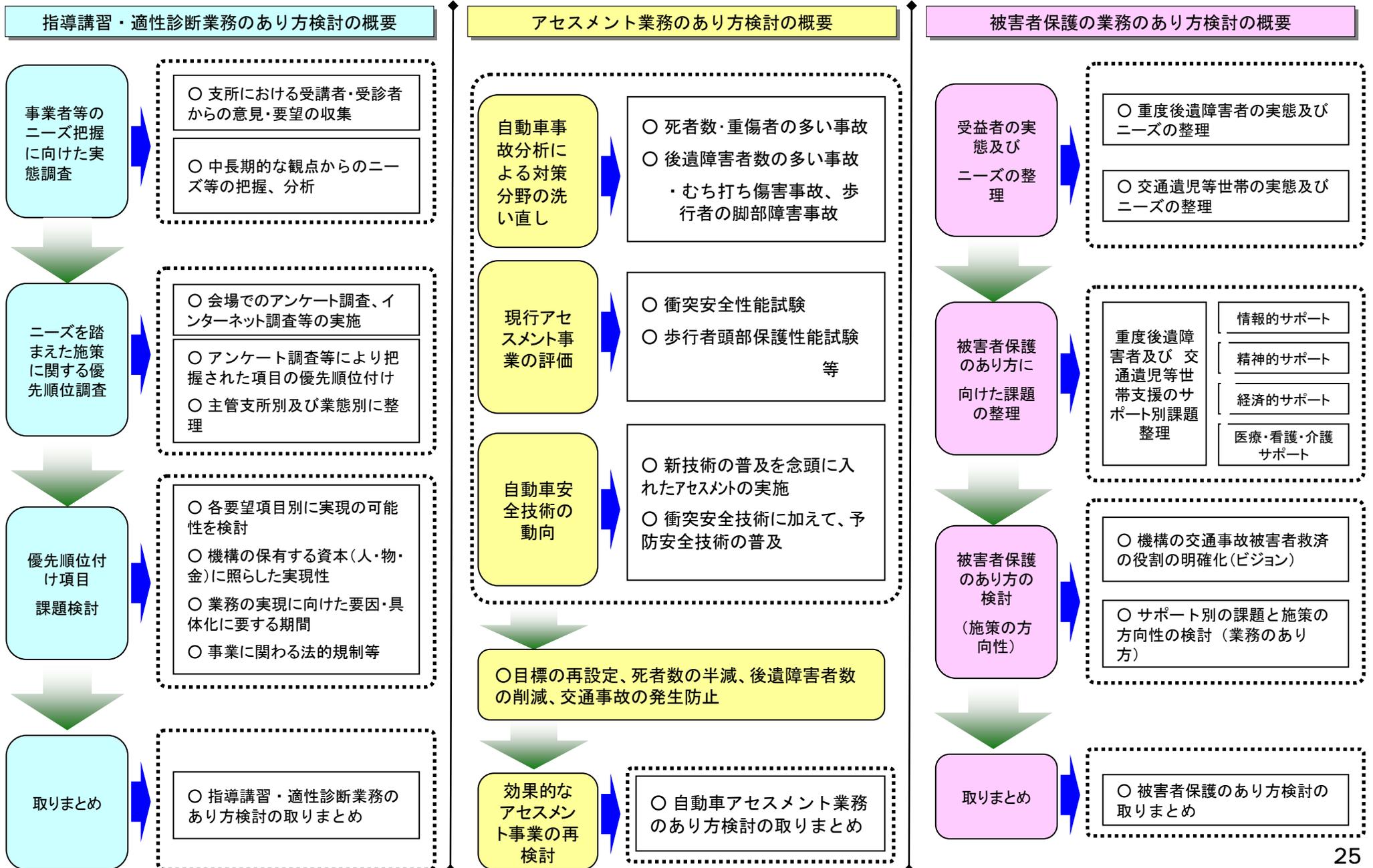
IV 事業別の戦略

1. NASVAの事業構造

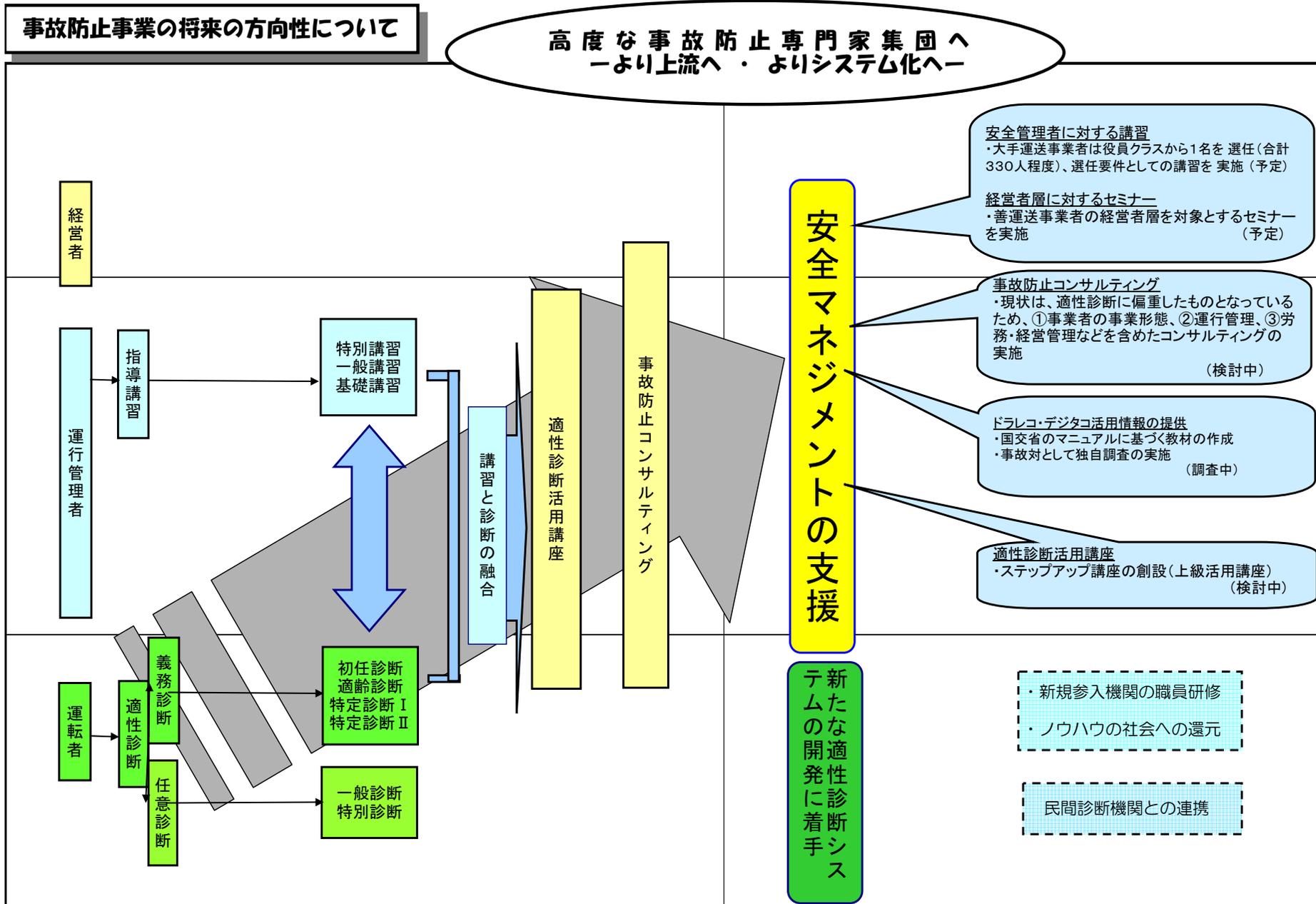
- 全体戦略を策定のうえ、さらに事故防止に関する事業戦略、被害者援護に関する事業戦略にブレークダウンする。



2. 各分科会における業務のあり方検討の概要



3. 指導講習業務、適性診断業務のあり方検討会



3. 指導講習業務、適性診断業務のあり方検討会

- 機構が行う指導講習業務及び適性診断業務の中期計画内容に係る問題と課題について、利用者の要望や安全管理を取り巻く社会の動きなどの様々な視点から検討してきた結果を踏まえ、同業務に関する現中期計画の一層の充実を目指すとともに、中長期的な事業展開の観点から機構が事故防止において担うべき役割を的確に果たし、より効果的に利用者の事故防止に貢献できるよう、同業務のあり方等について次のとおり提言する。

指導講習業務における使命と役割

事故防止を目的とする
リーダー的役割としての使命

- ① 安全確保の手法の中で、教育は重要な位置を占める。とりわけ運転者はひとたびハンドルを握れば運行管理者の手を放れ、一人で運行することになるため、これを指導・監督する運行管理者の健全な育成と業務遂行を図るための指導講習業務は、機構の重要な業務の一つである。
- ② 運送事業を取り巻く社会情勢の変化などに柔軟に対応する必要がある。

利用者の要望、利便性
への配慮

- 利用者の要望にできうる限り対応し、利用者の利便性、経済的な負担などに十分配慮して業務を展開する必要がある。
- なお、指導講習業務は、現在のところ機構のみが実施機関として認定されているところであるが、機構の独占業務ではなく、他の機関との競合もあり得ることを念頭におき、業務の展開を図る必要がある。

事故防止を目指す効果的な
指導講習業務を目指して

- ① 講習の受講により事故防止への効果を向上させるための基本は、指導講習の進め方、内容さらにはアフターケアに至る一貫したシステムの構築が必要である。そこで、事故防止に効果的な指導講習とするための内容の見直しとしては、下記の項目などが例に上げられる。
 - ・ 受講者のレベルに合わせた講習内容の実施
 - ・ 運行管理の実情に則した内容や業態別講習の検討
 - ・ 受講者に安全に対する意識の向上を図らせるための講習内容の検討
 - ・ 適性診断結果をツールとした講習内容の検討 等
- ② 計画は、各項目ごとの連携を図り、総合的戦略のもと、実施時期を明示した行動計画（アクションプラン）へと作り上げることが必要である。

3. 指導講習業務、適性診断業務のあり方検討会

指導講習業務・・・現中期計画に可能な限り取り入れ、継続的に発展させるべき項目

サービスの向上に 関するもの

○ 利用者からの要望への配慮

インターネットによる予約システムの充実・拡充、講習会場の利便性、規模・設備の確保、講習の早期案内など、利用者の利便性を考慮することは重要である。また、利用者からの事故防止相談への適切な対応や要請等に応じて講師を企業へ派遣するなど、利用者の事故防止活動へのきめ細かな支援を実施することが必要である。

ただし、講習会場に関する要望は、地域毎の会場事情によって大きく影響を受けることから一律に実施することは困難であると思料され、地域毎にできるところから順次取り組むこととすべきであろう。また、事故防止相談や企業への講師派遣は、これに適切に対応するための職員教育の強化など人材育成が不可欠であり、更なる職員教育の強化・充実を図る必要があるとともに、現在、事業化に向けて検討中である企業に対する事故防止コンサルなどの新事業との関連も考慮しつつ、取り組むべきであろう。

業務内容の改善に 関するもの

○ 講師の育成と教材、教具の改良

利用者の要望として上がっている運行管理の実情に則した指導講習を実施するため、例えば、現在取り組んでいる業態別講習の実施と並行した教材、教具の検討が必要である。教材、教具の改良については、会場の設備状況や、地域性を含めた具体的な内容の調査・検討が必要であり、引き続き推進・充実に取り組むこととする。なお、業態別講習の実施にあたっては、地域毎の事業者の偏在性から極めて非効率な実施となることもあるため、地域性を重視しつつ、引き続き、その推進に取り組むこととする。

また、講師は講習の成果・効果の決め手となる存在であり、教材、教具の充実とともに、講義にあたる職員の資質の向上を図ることは重要である。このため、引き続き、運行管理の実務（点呼・運転者教育・過労防止の手法等）、運送事業を取り巻く環境、運行管理に関する法的知識の習得のほか、講義技法の向上に努めることとする。

新規事業の開発等 に関するもの

○ 新たな講座等の検討

利用者からの要望として「適性診断カウンセラーのための養成・指導講座」の実施が上げられている。この要望は、すでに開設している「適性診断活用講座」と関連する内容であり、「適性診断活用講座」について利用者に伝わっていないことも考えられるため、PRの充実に取り組むとともに、さらに実践的な内容へのレベルアップを図り、利用者の要望に対応していくこととする。

3. 指導講習業務、適性診断業務のあり方検討会

指導講習業務

サービスの向上に
関するもの

① IT（情報技術）進展状況を見越した指導講習の進め方の検討

ITの進展状況に対応して、利用者利便の向上を図るためのインターネットによる講習受講の可能性の検討、運行管理ツールの新技術（デジタル式タコメータ、ドライブレコーダーなど）の活用に関する情報提供などを検討していく必要がある。

ただし、インターネットによる講習の受講は、安全確保の面から慎重に対応しなければならない。安全対策が後退しない内容とすべきは当然のことながら、法定義務講習である以上、受講対象者が間違いなく受講したという証が確保されるものなければならない。今後、行政とも慎重に協議を行いながら、現中期、中長期的な枠組みを検討していく必要があるだろう。

② 地域事情に則した講習の開催

季節、事業繁忙期を考慮した講習の開催時期や回数、休日における開催についても利用者の要望事項は高く、利用者利便の向上を図るため、検討していく必要がある。

講習の開催は、地域性、関係機関との調整、講師及び会場の確保などの課題や諸事情があり、全国一律に考えることは不相当である。地域事情によるところは地域毎に関係機関と調整するなど実現に向けた諸事情の検討に取り組むことが必要である。

業務内容の改善に
関するもの

○ 講習方法の検討

講習時間の短縮、業態別による講習の拡充、少人数による講習の拡充、高齢運転者の資質等に特化した講習、事業者向け講習など、講習方法を検討していく必要がある。

講習時間については、事故防止の目的とした講習として適正な時間であるかどうかを検討する必要がある。この目的が後退することのないよう行政とも慎重に協議し、十分時間を掛けて検討するなど慎重な対応が必要である。

一般講習を少人数で実施するなどの講習方法の改善については、少人数による効果と効率が二律背反の関係にあり、一般講習の性格から少人数制が馴染むかどうかを含め、実施の可能性について検討に取り組む必要がある。

新規事業の開発等
に関するもの

○ 統括運行管理者、安全統括管理者向けの指導講習

企業内部における安全対策の要となる統括運行管理者に対する講習の新設に係る要望は高い。また、現在、国土交通省において事業者への導入が検討されている安全マネジメント対策として、経営トップに対する安全意識の高揚を図るため、「安全統括管理者」に対して安全義務を負わせる、安全体制の確立に向けた動きがある。

機構としては、安全管理を取り巻く社会動向にも注視しつつ、利用者ニーズと需要の把握を行い、一般講習との差別化を図った任意講習の開発や展開、社会的要請への的確な対応に取り組む必要がある。

適性診断業務における使命と役割

運転者への効果的指導を目的とした適性診断システムの構築

- ① 運行管理者が運転者に対して十分な指導、教育を実施するための手段として、運転適性診断は重要な位置付けとなっている。
- ② これらを効果的に使い、事故防止へとつなげていくためには、適性診断結果を運転者に的確に伝えるためのシステム構築が必要である。

利用者の要望、利便性への配慮

- 運転適性診断業務は、機構の独占事業ではなく、競合する中での業務の展開を図らなければならない。そのためには、利用者の要望をできる限り取り入れ、経済的負担、利便性を他の実施団体と比較して劣らない、むしろ優れた内容、手法を反映することが必要である。

事故防止を目指す効果的な運転適性診断業務を目指して

- ① 適性診断の効果を上げ、事故抑止を向上させるための基本は、診断結果の適切な解析と伝達、さらにはフォローアップ教育という一貫したシステムの構築が必要である。
- ② 計画は、項目ごと連携を図り、総合的戦略のもと、実施時期を明示した行動計画（アクションプラン）へと作り上げる必要がある。

3. 指導講習業務、適性診断業務のあり方検討会

適性診断業務

サービスの向上に関するもの

○ 利用者からの要望への配慮

指導講習業務と同様に、他の機関との競合において、利用者からの要望を検討し、改善することは重要であり、法令で受診が義務付けられた適性診断の出張診断、インターネットを活用した本人の履歴データの照会、事故関連や企業における適性診断の活用例の情報提供など、利用者の利便性を配慮することは、他の機関との競合の上で重要な位置付けとなり、他の項目との連携を図り総合的戦略を立てる必要がある。

利用者の受診環境の改善については、地域ごとの会場事情も含めた中で引き続き検討を行うことが必要であり、一部導入されている自動視野測定器の拡充、また、ペーパー診断のタッチパネル化などについて取り組む必要がある。

業務内容の改善に関するもの

○ 適性診断結果票の充実

適性診断結果票の助言内容欄に業態別のコメントを盛り込むこと、運転者教育に活用できる業態・地域別のデータの提供などについての事業者からの要望も存在し、今後も引き続き、事業者の意見・要望の把握に努め、定期的な見直しとともに、助言内容の充実強化に取り組む必要がある。

新規事業の開発等に関するもの

① 診断機器の開発

運転者が運転中に得ている情報のほとんどは視覚であることから、運転のクセを調べるシミュレータ形式の診断機器として、現在アイカメラ・シミュレータの開発が進められている。運転者のクセに対する対策を講じることが可能となれば、事故防止への効果は大きいと予想され、今後も開発に向けた、データ収集とその解析作業に取り組む必要がある。

② 適性診断機器貸出事業及び事故防止における適性診断の重要性のPRの強化

運転者への指導、教育のためのツールとして、適性診断の重要性とそのための適性診断機器の有効活用について、今後も積極的なPRを事業者に対して引き続き取り組むことが必要であり、現在使用している適性診断機器の貸し出しなどは、他の実施機関との差別化に向けた施策として重要な位置付けである。

3. 指導講習業務、適性診断業務のあり方検討会

適性診断業務

サービスの向上に 関するもの

① 巡回車による適性診断の実施

地域性による利用者の需要も含めたマーケティング的的確な把握、また、現在実施されている適性診断機器の貸出事業と連携した検討を行うことが必要である。

② 出張診断の実施

利用者への利便性の配慮から、他社との競合の上でサービスの差別化を図ることが可能となるが、そのための地域性も含めた需要や事業マーケティングを的確に把握し、現在実施されている適性診断機器の貸出事業と連携した検討を行うことが必要である。

③ IT（情報技術）進展状況を見越した運転適性診断業務の進め方

普及めざましいインターネット等を利用した適性診断の実施についての要望も高く、今後、ソフト・ハード両面からの検討が必要である。しかし、検討においては、あくまでも現在の内容のものから事故防止の目的が後退しないことを条件に、また、適性診断機器の貸出事業と連携した開発実現可能性の検討を進めることが必要である。

業務内容の改善に 関するもの

① 診断結果と事故の相関関係の分析

診断結果と事故発生との関連を把握し、運転者への指導・育成を強化させたいと願う運行管理者の意見も多く、学識経験者や専門家を交えての因果関係の定性的な分析などを行い、適性診断結果のコメントの充実も含めた検討を従来の診断内容、診断機器の検証と並行して開発を行うことが必要である。

② 高齢運転者の資質等に特化した業務の充実

人口動態によると、少子高齢化の進行により、高齢化社会の到来、高齢運転者の増加、定年制の延長等を踏まえ、高齢運転者の資質等に特化した適性診断業務の充実を検討する。

③ 疲労耐性に関する適性診断の検討

事業用自動車の運転者は、長時間、運転に従事することから、疲労耐性に関する特性を診断する適性診断の検討の必要がある。

④ 「平行テスト」導入の検討

適性診断に使用している質問形式の診断方式は、30年以上にわたって使われており、運転者管理上の観点からは、連続性が確保できる反面、受診者の慣れによる受診対策を防止するための方策が十分に採られていないと考えられる。これを避けるためには、捉えている本質は同じの「平行テスト」の導入について、今後検討すべきであると思われる。

新規事業の開発等 に関するもの

① 新たな診断内容の開発

運転者の指導、育成に際しての各運転者に応じた対応をするための性格診断など、事故防止対策に向けた新たなツールとして活用できる診断内容の開発や新技法の開発について、従来の診断内容の効果の検証を継続しつつ、継続性も考慮した上で、新たな診断内容の開発を並行して検討することが必要がある。

② 適性診断カウンセラーの資格認定制度の創設

運行管理者の助言指導は、直接、運転者自己啓発の有無を左右しかねない重要なものであり、利用者の知識を補う支援対策として検討することが必要である。このためには、職員の資質向上、専門的知識などの人材育成の検討を行う必要がある。

③ 新たな診断機器の開発

現在、開発が進められているアイカメラ・シミュレータの継続的な開発検討と並行して、CGを用いたシミュレータ型の診断機器の開発を検討することが必要である。また、従来の診断機器の効果の検証を継続しつつ、診断の継続性を考慮した上で、新たな診断機器の開発を並行して検討することが必要である。

事故防止事業の今後の方向性

- 事故防止は、現場で運転者に対して実施する指導・教育が効果的であるが、それには事業者、運行管理者及び運転者の安全意識が高くなければならない。利用者が機構に求めていることは、事業者、運行管理者及び運転者の安全意識を高めるためのサポートであり、又、競合する他の機関には真似のできない適切かつ高度で独創的な講習、診断を実施する事故防止に関するリーダー的存在であるべき。
- 機構がこれらの期待に応えていくためには、常に利用者の要望を把握し、事業者、運行管理者及び運転者のそれぞれの役割や実態に則した指導講習、適性診断業務を提供するとともに、海外の諸情勢を調査・把握し、参考となる事例があれば必要に応じて取り入れるための検討を行い、国内においても安全マネジメント、PDCAサイクルの活用など、安全に関する諸情勢の変化を常に考慮して、講習、診断内容を改善していくことが必要である。
- ヒューマンエラーからの安全対策、受講者参加型の小集団グループ討議形式の講習、業態別講習など、利用者の安全意識の向上を目指す内容、利用者が事故防止に関して気軽に相談できる環境の整備なども必要である。
- さらに、機構職員の専門的知識の向上や実践的スキルを持つ人材の育成を図るとともに、業務実施体制の効率化の観点から、必要によっては民間診断機関との連携も考えられる。

4. 自動車アセスメント業務のあり方検討会

自動車アセスメントの将来の方向性について

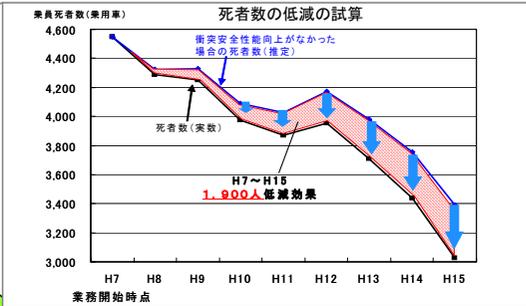
1. 自動車事故の現状

- (1) 死者数・重傷者の多い事故
 - ①シートベルト非着用者の事故
 - ②高齢者の事故
 - ③大きな車と小さな車同士による事故
 - ④電柱・木立等への衝突による事故
- (2) 後遺障害者数の多い事故
 - ①むち打ち傷害事故
 - ②歩行者の脚部障害事故

死者数・後遺障害者数の低減

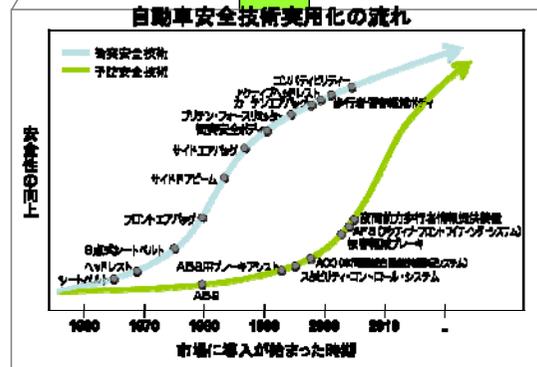
2. 現行アセスメント事業の評価

- (1) 衝突安全性能試験
 - ①★の数が多い車種ほど死亡重傷率が低い
 - ②平成7年から15年までの8年間で1,900人の死者数削減及び52,000人の重傷者数の削減
 - ③一部車種を中心に満点の評価
- (2) 歩行者頭部保護性能試験
 - ①2年目で歩行者頭部保護性能が大幅に向上
- (3) ブレーキ性能試験
 - ①燃費向上のため湿潤路の停止距離が長くなる傾向
- (4) チャイルドシート安全性能試験
 - ①製品の安全性は向上しているが、新製品が市場に続々と投入されており、推奨できない製品も相当数にのぼる



3. 新技術の動向

- (1) 新技術の普及を念頭に入れたアセスメントの実施
- (2) 衝突安全技術に加えて、予防安全技術の普及
 - ①ステビリティコントロールの効果評価を試行的に実施
 - ②予防安全装置の性能比較は未成熟



4. 検討の視点

- (1) 費用対効果を考え、事故被害低減効果の大きい自動車アセスメントの実施
- (2) 国際調和の考慮
- (3) 試験の信頼性確保
- (4) 予防安全分野の新たなアセスメント手法の検討

6. 効率的・効果的な情報提供

- (1) 広報の拡大
 - ①ホームページの充実
 - ②試験結果発表会の開催
 - ③最優秀安全性能自動車(仮称)の公表及びロゴの作成
- (2) ユーザー満足度の調査

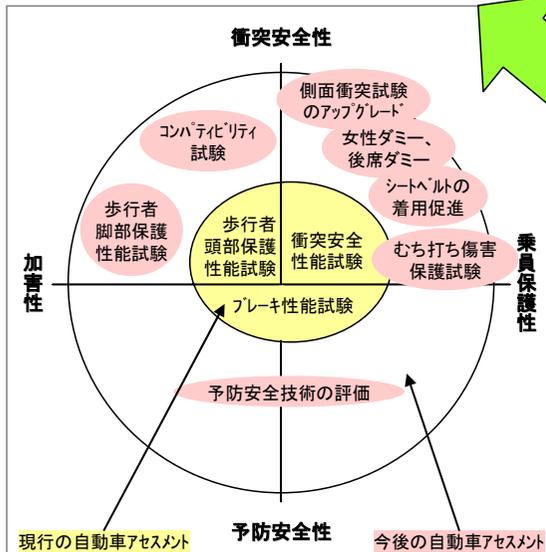
5. 今後の方向性の骨子(案)

<基本方針>

- ①技術の進歩に応じてより効果の高いアセスメントへ重点化
- ②予防安全性・加害性に配慮しつつ、死者数・重傷者数低減に加えて、後遺障害者数の低減にも取り組む
- ③事故実態を踏まえたアセスメントの実施
- ④車種別性能評価に加えて安全装置の効果評価を実施

1. 予防安全対策

- (1) 予防安全装置の効果評価及び普及のための公開試験
- 2. 衝突時の車両加害性対策
 - (1) コンパティビリティ(大きな車と小さな車)試験導入のための調査研究及び公開試験
- 3. 後遺障害対策
 - (1) 歩行者脚部保護性能試験導入及び公開試験
 - (2) むち打ち傷害保護性能試験導入及び公開試験
- 4. 衝突安全対策
 - (1) 側面衝突試験の改訂(ポール衝突試験の導入)及び公開試験
 - (2) 女性ダミー、後席ダミーによる衝突安全性能試験の導入
 - (3) 車種選定方法の見直し(販売台数による車種選定枠以外の選定及びトップレベルの成績を取った車の後継車の前面衝突試験廃止)
- 5. 国際的連携
 - (1) 試験方法の国際的調和
 - (2) アジア諸国におけるアセスメント事業との連携強化

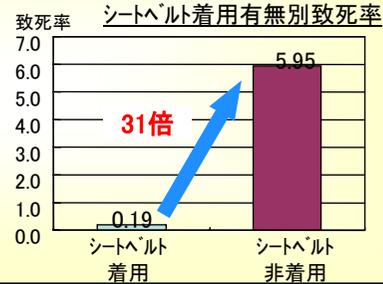
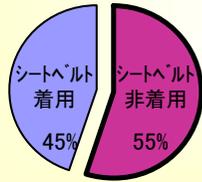


4. 自動車アセスメント業務のあり方検討会

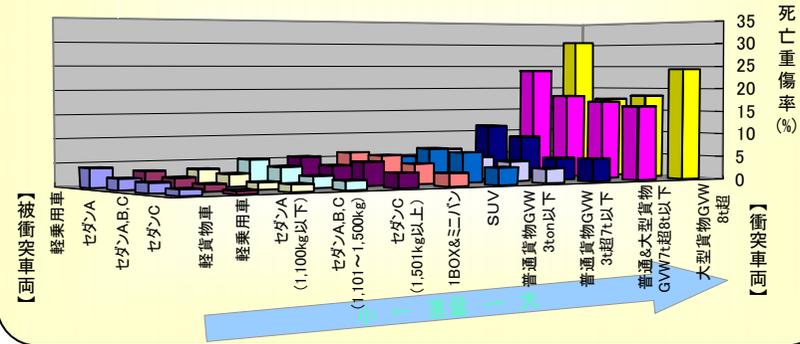
① 死者数・重傷者数の多い事故

① シートベルト非着用者の事故

運転者死亡事故のシートベルト装着率



③ 大きな車と小さな車同士による事故



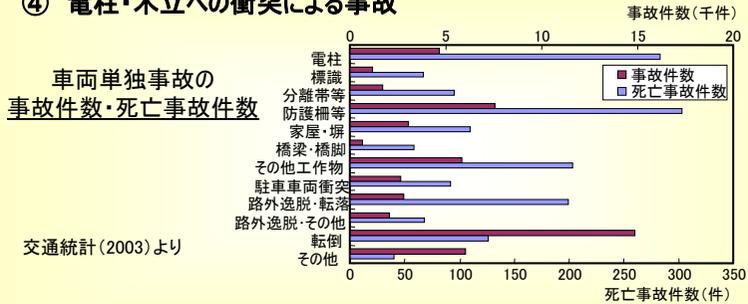
② 高齢者の事故

高齢者の死亡事故



④ 電柱・木立への衝突による事故

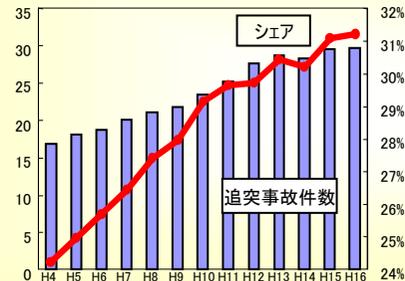
車両単独事故の事故件数・死亡事故件数



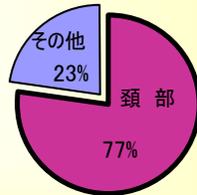
② 後遺障害者数の多い事故

① むち打ち傷害事故

追突事故件数: 万件

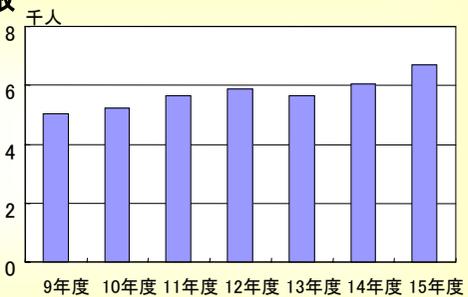


追突事故による受傷部位



② 歩行者の脚部障害事故

歩行者等の後遺障害の推移(下肢)



4. 自動車アセスメント業務のあり方検討会

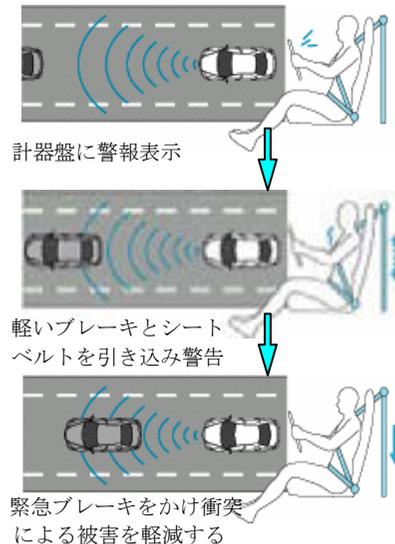
予防安全装置の効果評価及び普及のための公開試験について

- 近年、衝突安全分野の技術とともに、予防安全分野の技術革新がめざましく、この分野での安全性の評価が必要となってきた。しかしながら、これらの技術の導入が一部の車に限られていること、各メーカーの装置を同一の条件で比較評価するための試験方法や評価方法が確立されていないこと等、性能比較を行うアセスメント試験を実施するのは難しい状況にある。このため予防安全装置ごとに効果評価が可能なものから効果評価を行うとともに、予防安全装置の効果を示す公開試験を行い、メディアを通じて広く一般ユーザーにその有効性について理解を深めてもらうことにより普及を図るべきである。

予防安全装置の例

- ・スタビリティ・コントロール・システム
- ・衝突軽減ブレーキ
- ・AFS(アクティブ・フロントライティング・システム)等

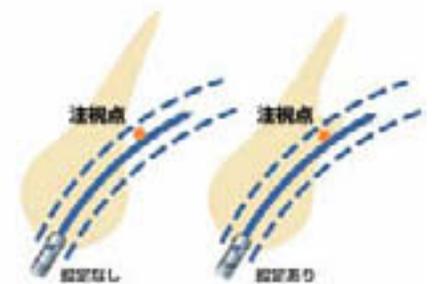
衝突軽減ブレーキのイメージ



スタビリティ・コントロール・システム



ASFのイメージ



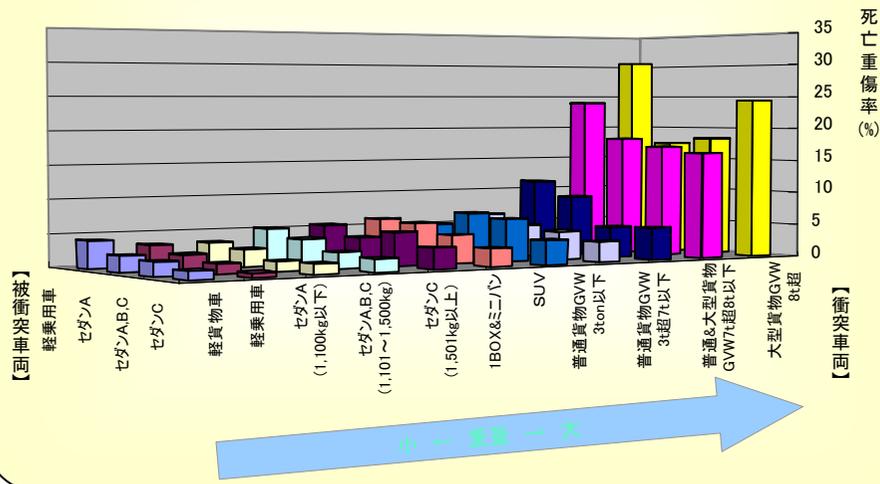
カーブ走行時のカーブ内側の視認性を向上させる

4. 自動車アセスメント業務のあり方検討会

相手車両への保護性能(コンパティビリティ)アセスメントについて

- 日本国内における平成17年中の事故累計別死亡事故件数約6,600件のうち、車両相互事故件数は47%の約3,100件であり、車両相互事故発生時における相手車の保護は重要な課題となっている。
- なかでも、大きさや重量の異なる車同士の衝突事故においては、衝突車両が大きく、重量も大きい場合に死亡重傷率が高くなっている。特に車高の高い車が低い車を押しつぶすオーバーライド事故が、その被害の大きさから社会的にも課題視されているところである。このため、大きな車が小さな車に衝突した際の加害性を評価し、大きな車が小さな車に与える加害性を低減させる技術の開発・普及を促すべきである。

大きな車と小さな車同士による事故



- この事故実態を考慮した相手車両を保護する性能(コンパティビリティ)に関するアセスメントを如何にすべきかが欧米諸国においても議論されているところ。
- 車両の前面においては、衝突車同士が一定の力で荷重を支えあう構造が必要とされるが、現在欧米において車両のバリア衝突時の荷重高さや荷重分布によって評価して行くことが主に検討されている。
- 本調査研究では、この車両相互事故における相手車の保護性能(コンパティビリティ)を評価する試験の導入を目的としたものである。
- また、この調査研究に続き、メディアに対してコンパティビリティの重要性を認識いただくための公開試験を行い、アセスメントの導入につなげるべきである。

むち打ち傷害保護性能のアセスメントについて

- 平成16年の全交通事故の中で、追突の占める割合は約31%と非常に高く、10年前と比較して約10万件の増加、毎年増加しつづけている状況にある。(交通事故総合分析センター発行交通統計による) 受傷部位では、乗車中の死傷者数の約77%が頸部となっている。
- また、被害者数で見ると、車両相互事故全体の約38%を占める約48万人となっており、人身損失額では車両相互事故全体の約22%を占める約3千億円となっている。(損害保険協会平成15年度報告書による)
- むち打ち傷害発生のメカニズムは医学的にも解決されたものではないものの、車両への後部衝突によって乗員の頭部が後方へ強く引っ張られ、頸部に損傷を与えるものであり、車両側対策としては最近普及が進んでいるアクティブヘッドレストなどがある。
- 欧米においては、IIHS(米国保険協会)を始めとして世界損害保険グループで試験評価が行われており、EuroNCAPにおいても試験方法案について審議されている。
- このため、むち打ち傷害対策の促進を目的としたアセスメント導入のため調査研究を行い、むち打ち傷害対策についての理解を深めるためのメディア向け公開実験を踏まえ、車種別性能評価であるアセスメントを導入すべきである。



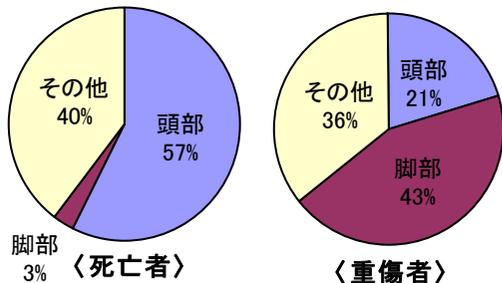
後突試験(むち打ちアセスメント)のイメージ

4. 自動車アセスメント業務のあり方検討会

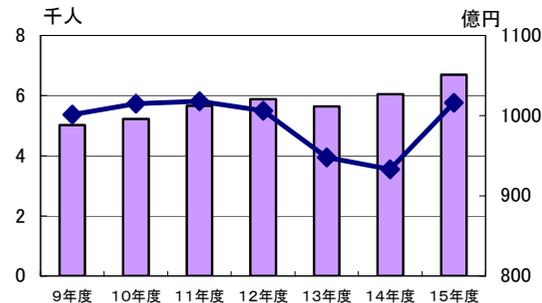
歩行者脚部保護性能アセスメントについて

- 平成16年の交通統計データによると、歩行者の死亡事故の傷害部位は頭部が半数以上を占めているが、重傷事故の傷害部位では脚部が半数近くを占めており、また、脚部傷害については、直接生命に影響を及ぼすことは少ないが、長いリハビリ期間を必要とし、後遺障害として残る場合が多く、後遺障害者数も年々増加傾向にある。また、欧州においては、Euro NCAPが1997年から歩行者脚部保護性能のアセスメント試験を実施しており、国際的にも関心が高い。
- このため、歩行者の脚部保護性能の向上を促すことが重要であり、歩行者脚部保護性能アセスメントを導入する必要がある。また、アセスメントの導入に先立ち、諸外国の動向調査を踏まえアセスメント導入に向けた調査研究を行うとともに、歩行者の脚部保護対策について理解を深めるためにメディアを対象とした公開試験を行う必要がある。

歩行者の損傷部位別死亡・重傷者数割合
出典：交通統計平成16年版(交通事故総合分析センター)



歩行者等の下肢後遺障害者数及び下肢受傷者損失額の推移
出典：(社)日本損害保険協会報告書



試験方法のイメージ



側面衝突試験の改訂及びポール衝突試験の導入について

- 側突時の頭部傷害による死亡重傷率は改善されつつあるが、前面衝突に較べると依然として高く、側面衝突試験の改訂が必要である。
- このため、後に開発され、計測精度の高いダミー(EuroSID—II)に改訂し、計測項目の見直しを含めた試験法の改訂を行う。
- また、電柱等への衝突や車高の高い車からの衝突(出会い頭事故)による頭部重傷を防止するためには、サイドウィンドウ上部の運転席から後席にかけて展開するカーテンエアバッグが有効である。
- このため、メディアを対象として、その有効性について理解を深めるため、公開試験を行う必要がある。

カーテンエアバック



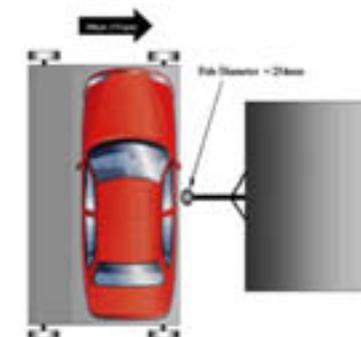
カーテンエアバッグ装着

カーテンエアバッグ非装備



- また、カーテンエアバッグの普及につながるアセスメントとして、車両側面をポールに衝突させる試験が欧州において既に一部実施されている。
- 公開実験により側突における頭部保護の重要性が再認識されたところで、試験方法を策定し、ポール衝突試験を導入する必要がある。

ポール衝突試験のイメージ図



4. 自動車アセスメント業務のあり方検討会

アセスメント試験を実施する車種の選定方法の見直し

(販売台数による車種選定枠以外の選定及びトップレベルの成績を取った車の後継車の前面衝突試験廃止)

- 自動車アセスメントの対象車種はこれまで販売台数の多い車種を選定し、実施してきているところであるが、販売台数の少ない車種は比較的フルモデルチェンジのサイクルが長く、衝突安全性能の改善が遅れる傾向が見られる。したがって、これら改善の遅れている車種をアセスメントの対象車種としていくことが自動車全般の衝突安全性能の向上につながる事となる。また、ユーザーの関心が高い一定のカテゴリーの車についても、ユーザーの安全意識を向上させ衝突安全性能の向上に貢献する。このため、販売台数を基にした車種選定枠とともに、選定方法について透明性を図りつつ、別な視点での車種選定枠を設け、選定することが望ましい。
- また、近年、衝突安全性能の向上により6☆を取得する車種が増加しているが、前モデルで6☆を取得した車種のフルモデルチェンジ車(後継車)は、引き続き6☆を取得する蓋然性が高く、これらの車種のうち一定のレベル(得点率等)以上のものであって、メーカーの社内試験結果においても6☆となることが確認できるものについては、前モデルの評価結果をキャリオバーする等により衝突試験を省略することが望ましい(なお、側面衝突試験については試験法の改訂を予定しているので、改訂後に6☆を取得した車種の後継車が対象となる。)。これにより、より多くの車種をアセスメント対象車種として選定することが可能となる。

新たなアセスメント試験対象車種選定の例

販売台数上位車種その他

- ・継続生産年数上位車種
- ・年度テーマ車種(幌型車、タクシー用車両等)
- ・輸入車販売台数上位車種 等

前面衝突試験省略の例

前モデルの前面衝突試験の得点が、フルラップ、オフセットとも11点以上の車種



フルモデルチェンジ車の場合、側面衝突試験(新試験法)のみを実施し総合評価

4. 自動車アセスメント業務のあり方検討会

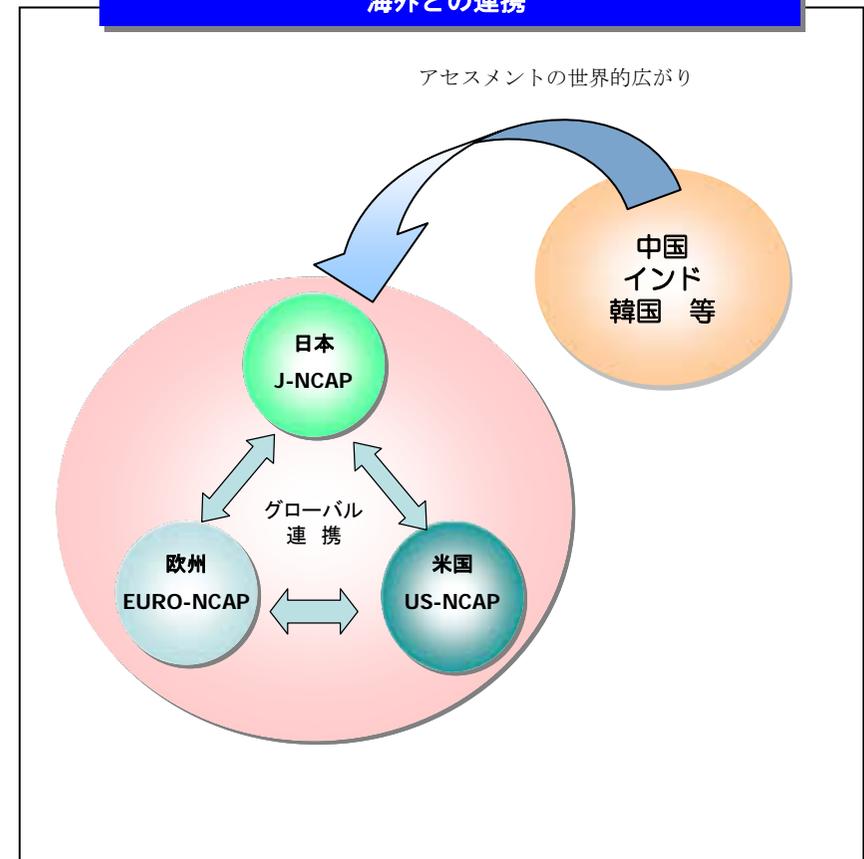
試験法の国際的調和及びアジア諸国のアセスメント事業との連携強化について

- 海外のアセスメント関係機関との情報交換等により試験方法の国際的な調和を視野に入れた試験開発能力の向上を行うため、平成15年から毎年開催している世界NCAP会議において海外アセスメント関係機関との討論及び情報交換を積極的に行うとともに、自動車の安全性に係る国際会議へ参加し、試験方法等の改善を行っていく必要がある。また、アジア諸外国のアセスメント関係機関に世界NCAP会議への参加を呼びかける等により、アジアにおけるアセスメント事業の連携強化を図るべきである。

※ 世界NCAP会議の開催状況

- 平成15年 5月 名古屋会議
- 平成16年 9月 オーストリア会議
- 平成17年 6月 ワシントン会議
- (予定) 平成18年10月 東京会議 (豪州NCAPと共催) 及びNCAPセミナー

海外との連携



4. 自動車アセスメント業務のあり方検討会

広報の拡大について

- ユーザーに対して効果的な広報を行うべきである。このため、わかりやすくユーザーに情報を伝える努力をするとともに、広報の手段についても検討が必要である。
- このため、パンフレットをわかりやすく改訂するとともに、ホームページについてもわかりやすく魅力のある情報を盛り込むべきである。
- 試験結果発表会、モーターショーにおける出展、メディアに対する公開試験の実施により、メディアに取り上げられる努力をすべきである。
- 試験結果をわかりやすくユーザーに伝える取組みとして、「最優秀安全自動車(仮称)」を公表することを検討すべきである。
- シートベルト、特に後席のシートベルトの有効性について分かりやすく伝えること等により着用の促進を図るべきである。

発表会



平成18年
4月24日
サンケイプラスガ
にて開催

モーターショー



平成17年
10月21日
～
11月6日
幕張メッセ
にて開催

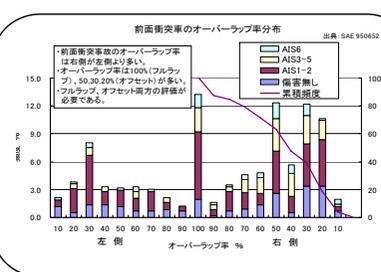
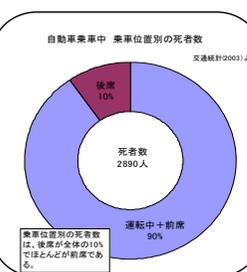
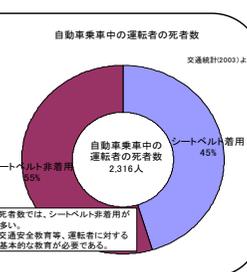
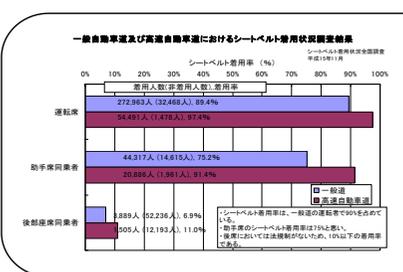
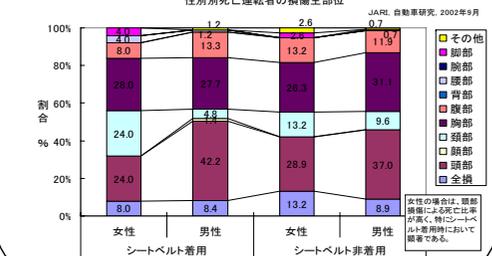
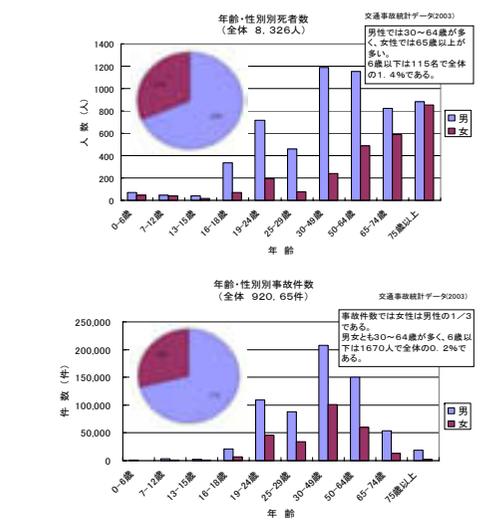
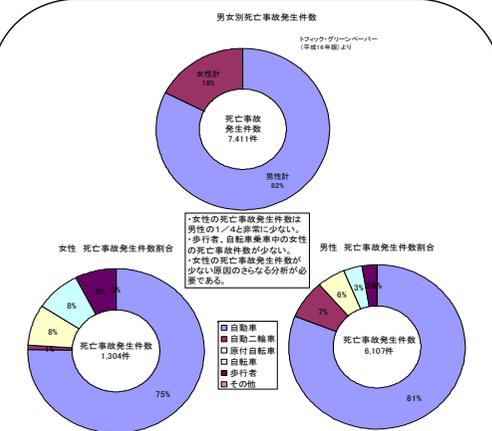
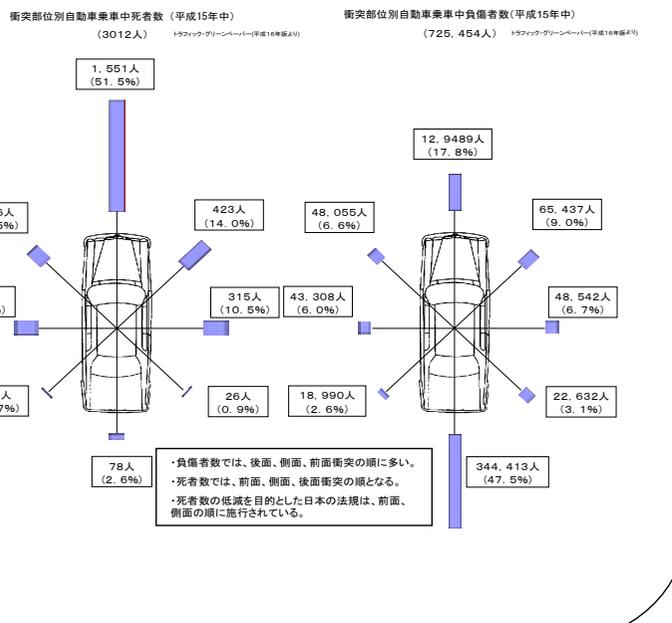
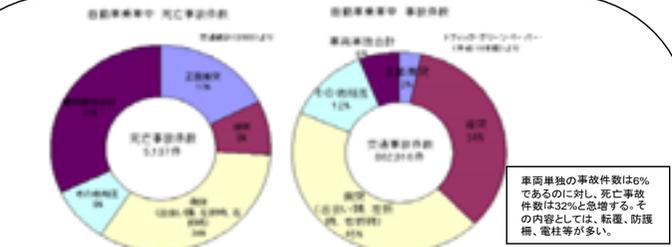
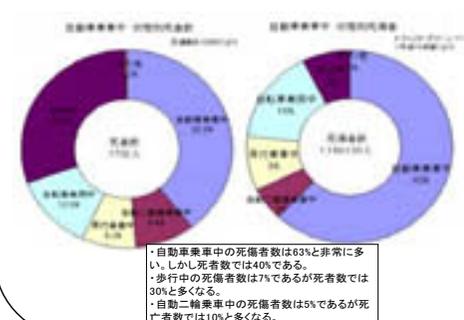
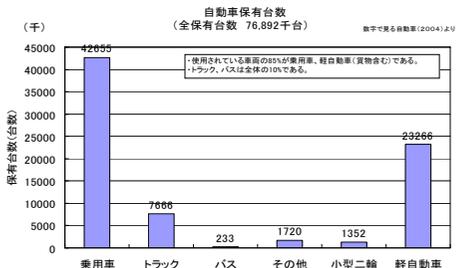
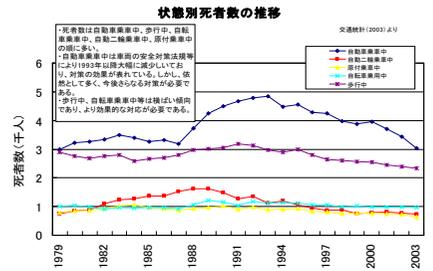
パンフレット



4. 自動車アセスメント業務のあり方検討会 交通事故統計(自動車アセスメントに関する事故統計)①

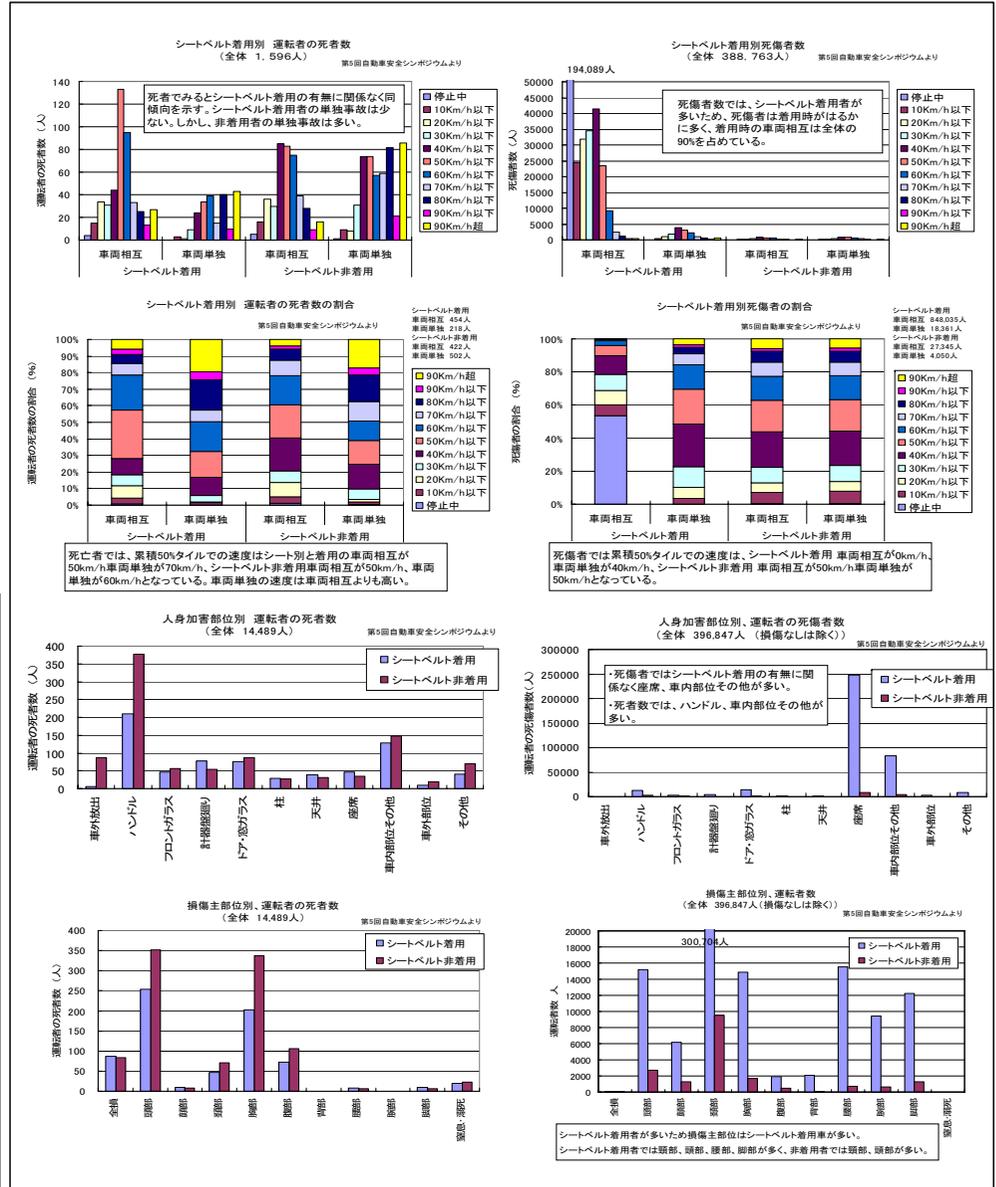
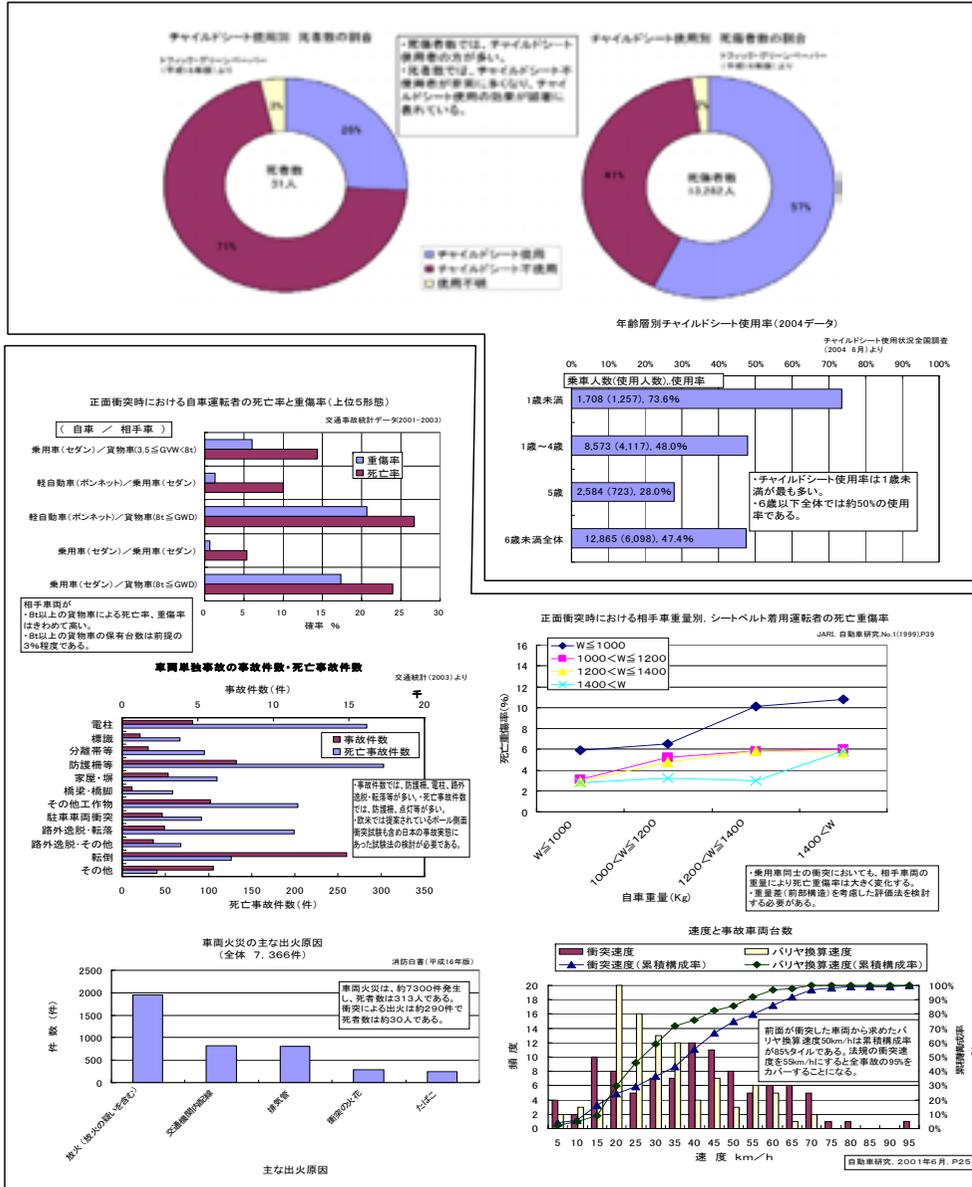
(自動車乗車中の状況等①)

日本の交通事故全体の状況



4. 自動車アセスメント業務のあり方検討会 交通事故統計(自動車アセスメントに関する事故統計)②

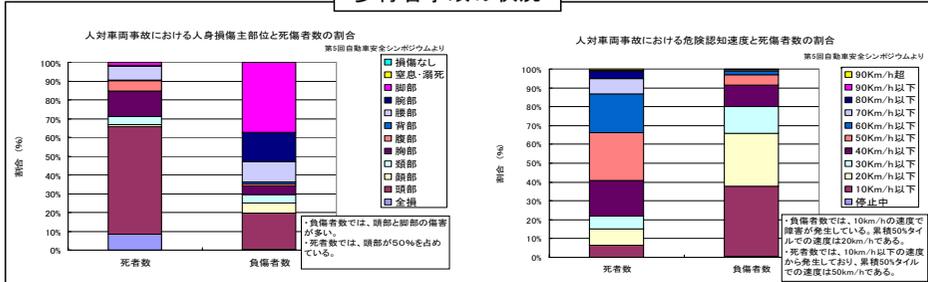
(自動車乗車中の状況等②)



4. 自動車アセスメント業務のあり方検討会 交通事故統計(自動車アセスメントに関する事故統計)③

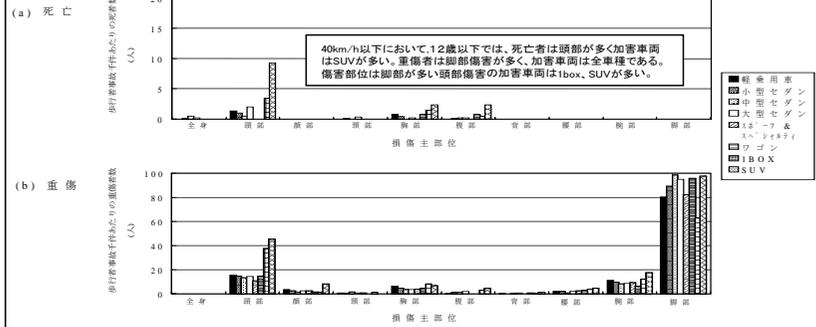
(自動車乗車中の状況等③、歩行者保護、自転車事故)

歩行者事故の状況



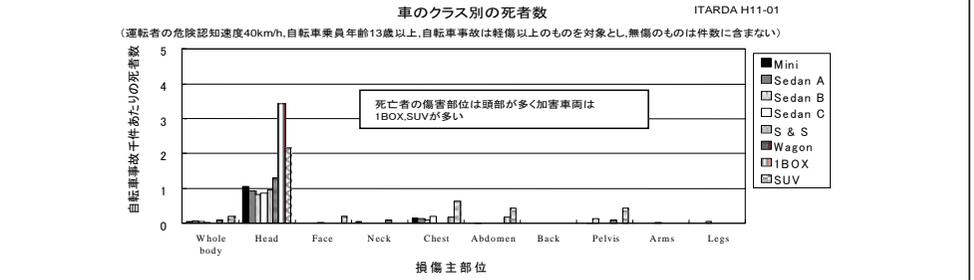
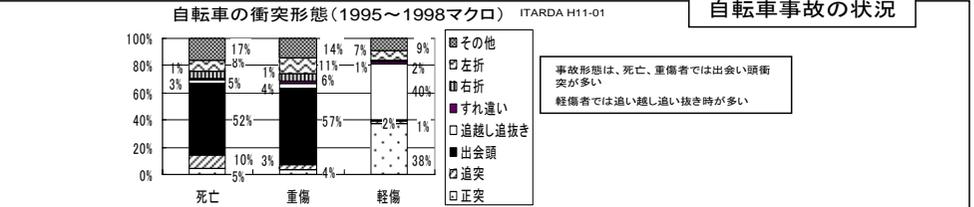
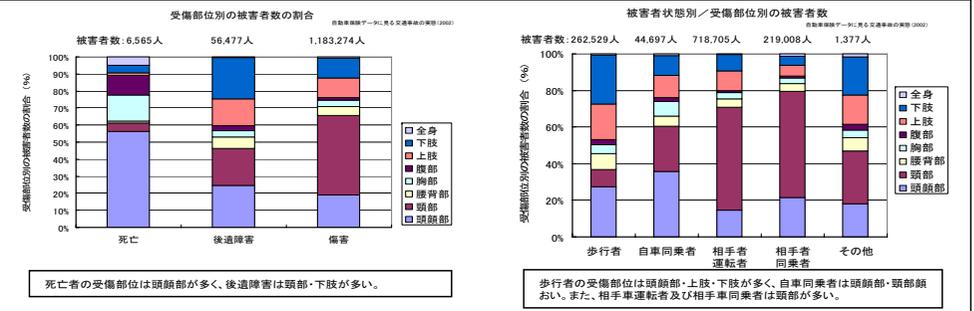
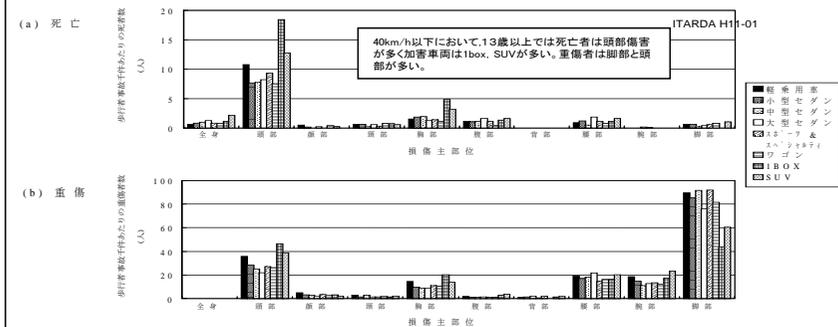
車のクラス別死傷者数

(マクロ, 1994-1996, 危険認知速度40km/h以下, 歩行者年齢12歳以下) ITARDA H11-01



車のクラス別死傷者数

(マクロ, 1994-1996, 危険認知速度40km/h以下, 歩行者年齢13歳以上) ITARDA H11-01



5. 被害者保護の業務のあり方検討会

重度後遺障害者の保護業務

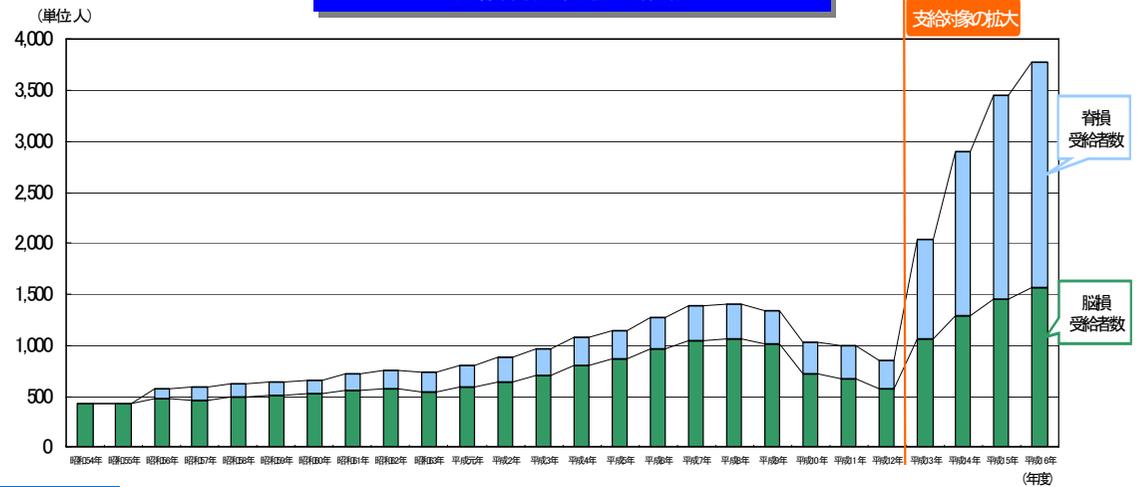
- 介護料受給者は増加傾向にあり、今後も受給者は増加すると予想される。
- 療護センターは治療特化の方針を打ち出して以降、病床回転率が向上している。

交通遺児等世帯の保護業務

- 交通遺児等貸付業務の貸付件数は、減少傾向にあるが、他機関で実施されていないなど、事業の存在意義は充分あるものと考えられる。

■ 平成13年度に制度改正があり、介護料受給者は平成13年度以降、増加傾向にある。

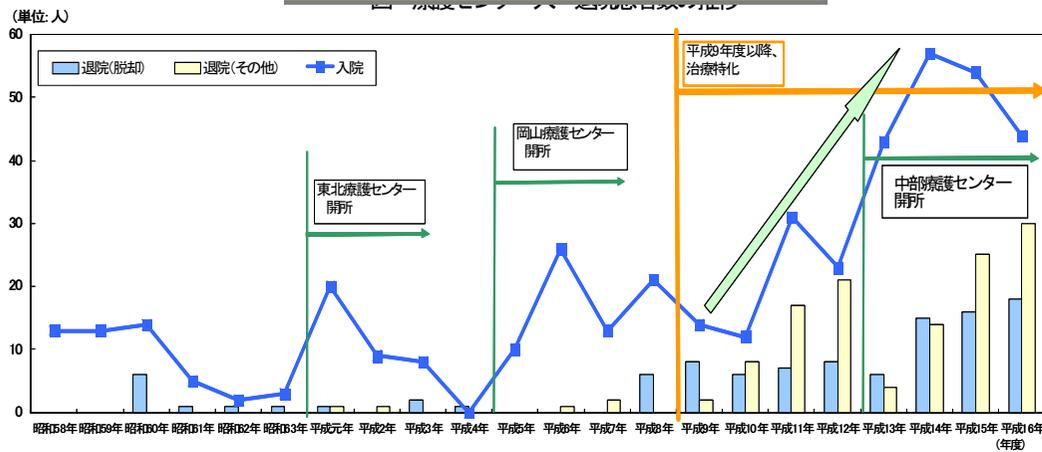
介護料受給者の推移



出典: 独立行政法人自動車事故対策機構資料

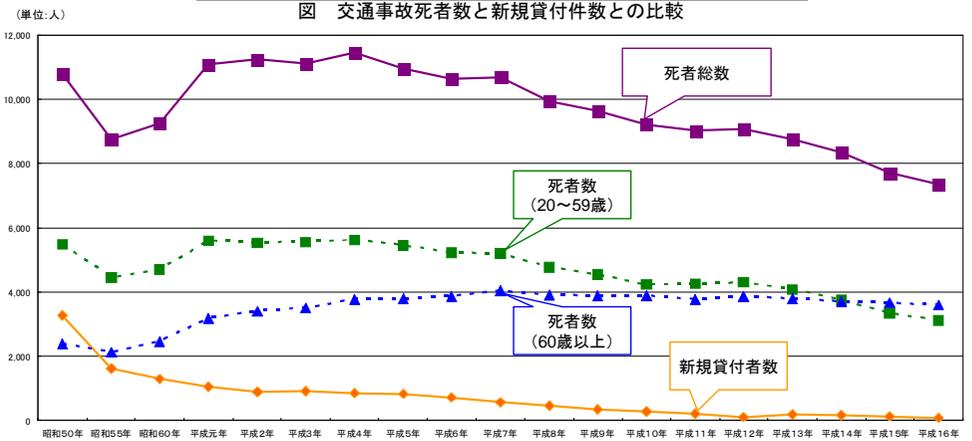
■ 療護センターの入・退院患者数は、平成9年度以降に治療特化としたことや中部療護センターの開所等により増加している。

療護センター入・退院患者数の推移



出典: 独立行政法人自動車事故対策機構資料

交通事故死者数と新規貸付件数との比較

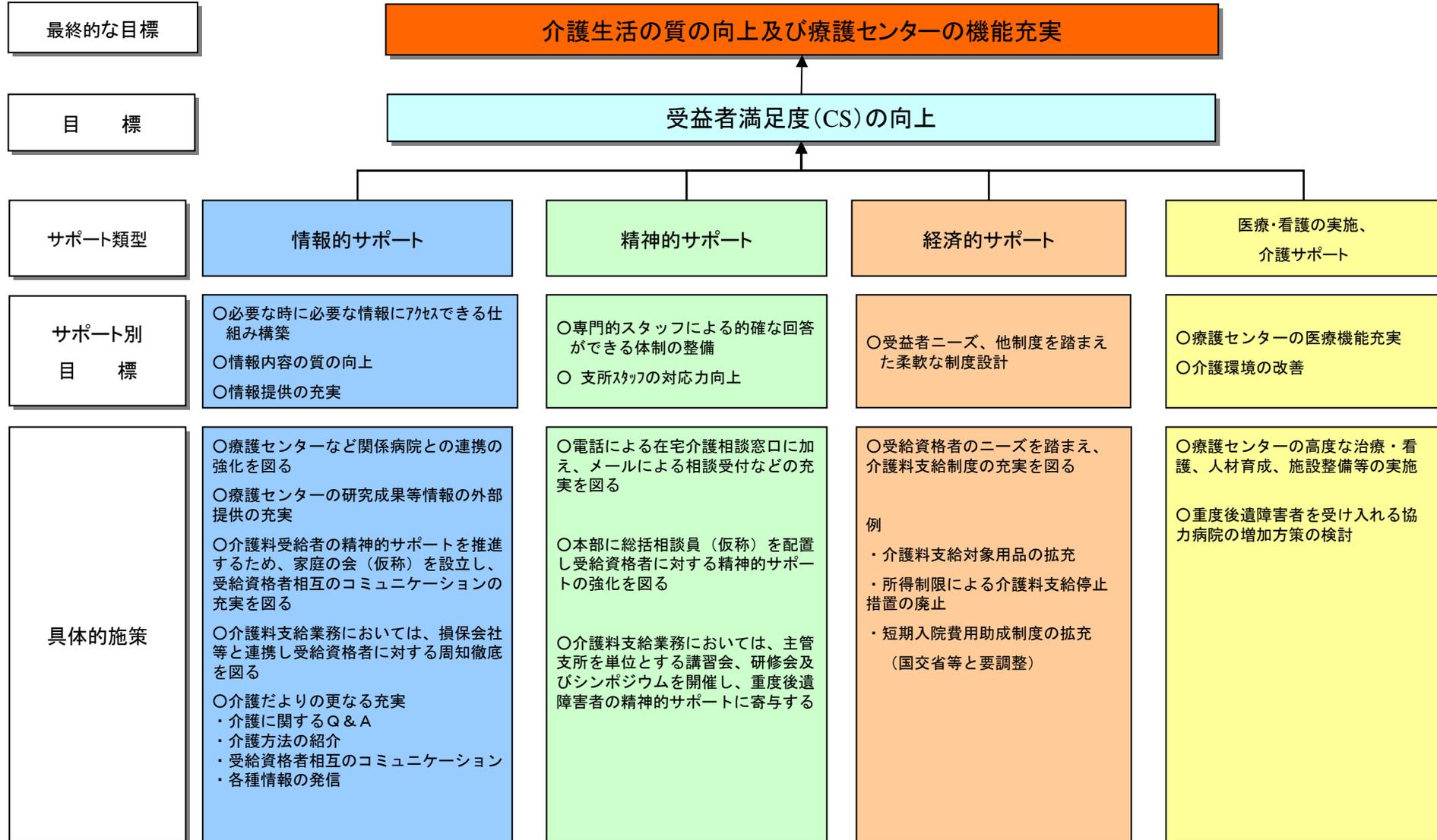


出典: 交通事故総合分析センター(平成17年)「交通統計」、独立行政法人自動車事故対策機構資料

5. 被害者保護の業務のあり方検討会

被害者援護事業の将来の方向性について

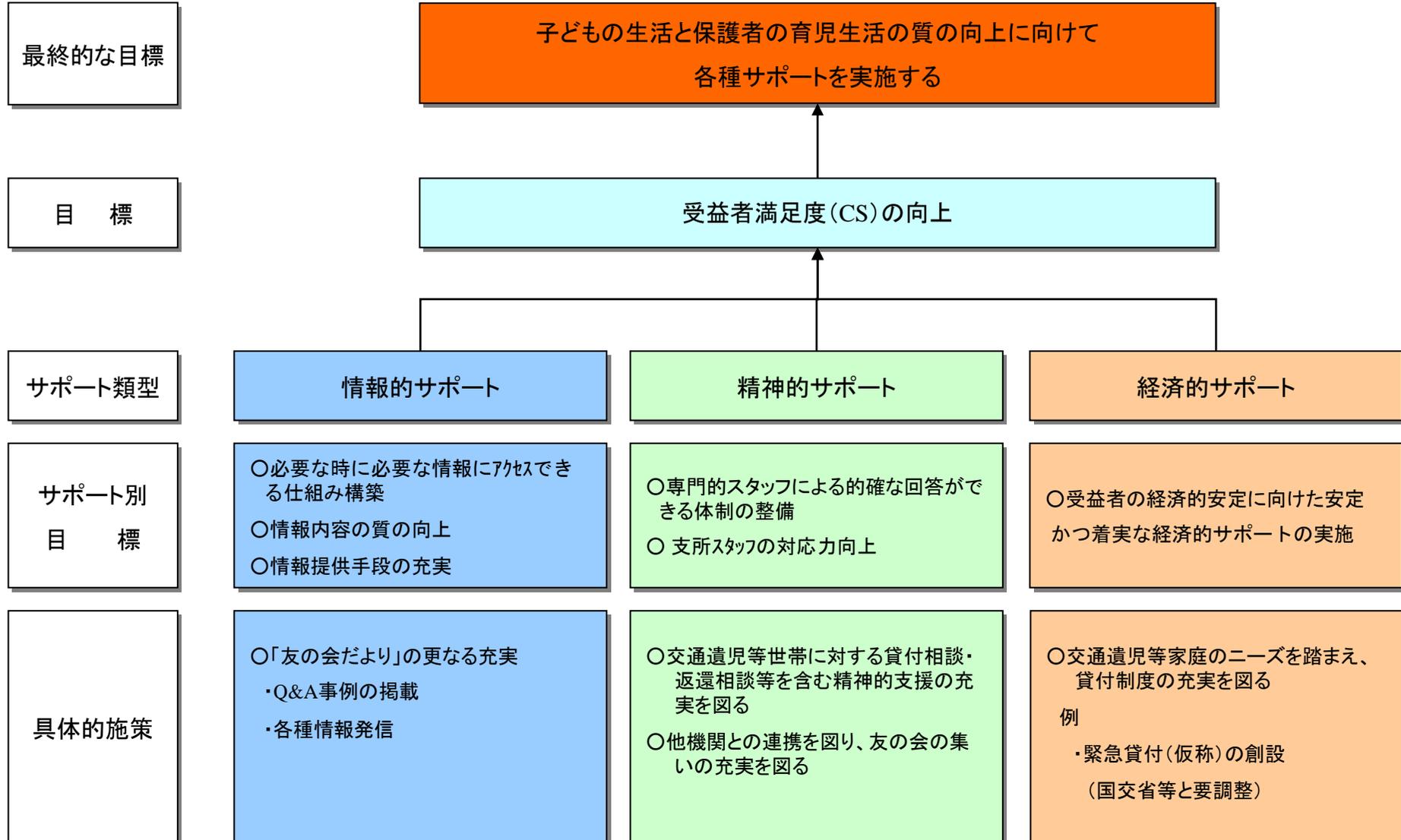
重度後遺障害者の援護業務



5. 被害者保護の業務のあり方検討会

被害者援護事業の将来の方向性について

交通遺児等世帯の援護業務



5. 被害者保護の業務のあり方検討会

重度後遺障害者の援護業務

ニ		ズ	
脳損特 I種	<ul style="list-style-type: none"> ○障害や回復の情報が望まれている ○親亡き後等、将来への不安が強いため、サポートを必要としている ○療護センターの機能充実、施設整備 	脊損特 I種	<ul style="list-style-type: none"> ○介護・看護の負担が大きく、短期入院可能な病院・施設を希望している ○介護料の認定品目や短期入院助成費を利用しやすいよう、改善を希望している ○親亡き後等、将来への不安が強いため、サポートを必要としている
脳損 I種	<ul style="list-style-type: none"> ○障害や回復に関する情報が希望されている ○親亡き後等、将来への不安が強いため、サポートを必要としている ○患者に対する精神的なサポートが望まれている ○患者に接することでストレスを感じやすいため、機構の相談員への相談ニーズが強い 	脊損 I種	<ul style="list-style-type: none"> ○介護機器の種類や使い方の情報が得られることを希望している ○旅行等の娯楽情報を希望している
脳損II 種	<ul style="list-style-type: none"> ○障害や回復に関する情報が希望されている ○患者に対する精神的なサポートが望まれている ○患者に接することでストレスを感じやすいため、機構の相談員への相談ニーズが強い 	脊損 II種	<ul style="list-style-type: none"> ○介護料の認定品目や短期入院助成費を利用しやすいよう、改善を希望している ○介護機器の種類や使い方の情報が得られることを希望している ○旅行等の娯楽情報を希望している

5. 被害者保護の業務のあり方検討会

交通遺児等世帯の援護業務

経済的サポート

経済状況	ニーズ
不足感あり	○経済的にかなり困窮している世帯であるため、自由な貸付金額の設定や必要時対応の貸付の希望がある
不足感なし	○経済的サポートについては、金額等特にニーズは見出されない

精神的サポート

経過年数	ニーズ
事故から日が浅い	○事故の影響による精神的ショックと将来への不安などから、精神的サポートを最も必要としている
事故から数年	○事故による精神的ショックがまだ残っていることもあり、継続的なサポートを必要としている
事故から5年以上	○事故によるショックは徐々に薄れてきているため、精神的には落ち着いているが、継続的なサポートが必要とされる

情報的サポート

経過年数	ニーズ
事故から日が浅い	○法律相談や就職情報、制度に関する情報等が最も必要とされているため、積極的な情報提供と相談可能な機関の紹介が希望されている
事故から数年	○制度に関する継続的な情報提供により、最新情報や基礎的な情報が得られることが希望されている
事故から5年以上	○友の会だよりやホームページ等を介して、体験談等の情報発信できることが望まれている

情報的サポート

ライフステージ	ニーズ
乳幼児	○子どもの将来や子育ての不安など、育児不安傾向があるため、同じ状況の先輩からの情報提供が望まれている
小学生	○子どもの将来への不安が出てくるため、将来の経済的問題や子育ての問題に対する相談が望まれている
中学生	○高校以降、大学までにどのくらいのお金が必要なのかに関する具体的な情報提供が望まれている ○貸付金の返済方法の相談ニーズがある ○子どもが思春期に入り、子育てで悩むことが多いため、専門家からの情報提供が望まれている

V 参考資料

1. 委員の主な意見

(1) 主な意見と検討への反映状況の整理

項目	検討への反映
検討に反映した事項	
PR活動はどの程度やっているか	広報の充実を中心に適切に反映
土日開催等、ユーザーの視点を踏まえ、効率的な事業の実施に結びつけることが重要ではないか	一部に反映
高齢ドライバー向けの診断を実施できないか	適切に反映
アイカメラ・シミュレータの位置付けについてはいかがか	検討中
検討中の事項	
講習による効果に関する資料はあるか	検討中
ドライブレコーダーやデジタコの活用策についてはいかがか	検討中
適性診断の事故防止効果については、検証されているか	検討中

項目	検討への反映
検討課題の事項	
統計資料の活用策についてはいかがか	検討課題
公共広告機構なども活用されたらどうか	検討課題
事業縦割りでなく、全体像の整理が必要ではないか	検討課題
事故防止コンサルの講師は、経営コンサルタントなどの講師も検討した方がよいのではないか	今後の課題
支所における受け入れ体制について(需要と需給のバランス) 警察の適性診断とリンクさせて、一般ドライバーを受け入れることは可能か。他機関との連携はできないか	検討課題
新規事業者に対する機構のノウハウや技術の提供についてはいかがか	検討課題
6ツ星でお墨付きとなった車に問題があるか	検討課題
被害者援護業務において、救急医療との連携については、どのように考えているか。早期に適切な治療を受けるための関連機関が重要でないか	検討課題

1. 委員の主な意見(議事録(抄))
(2) 全般的な事項

質問項目等	対応状況等	検討への反映
全般的な事項		
統計資料の活用策についてはいかがか	<p>○年に2回の業務量の公表や蓄積したデータの公表等に努めています。活用策全般については、今後、引き続き検討していきたいと考えています。</p>	検討課題
PR活動はどの程度やっているか	<p>○(個別のPR活動は事業ごとにイベント等を通じて実施しています。全般的なPR活動については、予算的に厳しい面がありますが、ホームページの改良やマスメディアの活用等積極的な展開を図っております。</p> <p>○機構として、本部のみならず地方支所も含めた積極的な広報を実施すべき体制整備を図っております。</p>	広報の充実を中心に適切に反映
公共広告機構なども活用されたらどうか	<p>○広報のあり方等について、今後意見を頂くこととしています。</p>	検討課題
事業縦割りでなく、全体像の整理が必要ではないか	<p>○縦割りを廃するためこの検討会を設置しており、分科会ごとにきめ細かく議論していると、バランスを保てなくなりますので、また全体的に抜けている論点がでるものです。そのため、議論の論点にヌケモレがないように、横断的なご意見をお願いしたいと思います。</p>	検討課題
事故防止として検討している施策に関しては、(運送)事業者のみが対象とすることでよいのではないか	<p>○貴重なご意見として承ります。</p>	-
一般ドライバーを含んで検討するのか、運送事業者の運転者に限定して検討するのか、どちらかに絞るべきではないか	<p>○理想として全ドライバーを対応として検討すべきですが、講習・診断については、人員及び予算規模の関係があり、全てを対象とすることは困難と考えています。</p> <p>○一般ドライバーまで含めると混乱が生じてしまうため、時期尚早と考えています。アセス・被害者保護は一般ドライバーを含んでいるため、共通基盤があるため、対応が可能ではないかと考えています。</p>	-
シートベルト、チャイルドシートの重要性に関する広報はもっと積極的に行うべきではないか	<p>○国民の皆さんに幅広くシートベルト、チャイルドシートの重要性について知らせるために、モーターショー、自賠責の広報等においても展開できるか、今後検討していきたいと考えています。</p>	検討課題

1. 委員の主な意見(議事録(抄))
(2) 全般的な事項

質問項目等	対応状況等	検討への反映
全般的な事項		
中型免許への切り替えの際に適性診断の結果を添付させるようにしてはいいかがか	○貴重なご意見として承ります。	—

1. 委員の主な意見
 (3)安全指導関係・・・指導講習業務

質問項目等	対応状況等	検討への反映
指導講習業務		
事故防止コンサルの講師は、経営コンサルタントなどの講師も検討した方がよいのではないか	○貴重なご意見として承ります。	今後の課題
講習による効果に関する資料はあるか	○現在のところ、そのような資料を取りまとめたことはありません。	検討中
ドライブレコーダーやデジタコの活用策についてはいかがか	○運転者に対する科学的データを活用した説明は有効と考えており、現在、両機器の活用策について検討を行っています。また、ドライブレコーダーの事例を集めて公表する予定です。	検討中
事故防止に予防安全を組込んだ仕組みにはいかがか	○貴重なご意見として承ります。	—

1. 委員の主な意見

(4) 安全指導関係・・・適性診断業務

質問項目等	対応状況等	検討への反映
適性診断業務		
支所における受け入れ体制について(需要と需給のバランス) 警察の適性診断とリンクさせて、一般ドライバーを受け入れることは可能か。他機関との連携はできないか	○全てをカバーするためには、他の機関との協力が必要と考えています。	検討課題
アイカメラ・シミュレータの位置付けについてはいかがか	○まだ開発段階ですが、うまく機能できれば適性診断に活用したいと考えています。来年度(18年度)には実用化に向けた段階に移していきたいと考えています。	検討中
新規事業者に対する機構のノウハウや技術の提供についてはいかがか	○新規事業者に対して、指導という側面からの体制が必要と考えています。	検討課題
事故防止という観点から、業界と連携すべきではないか	○貴重なご意見として承ります。	-
土日開催等、ユーザーの視点を踏まえ、効率的な事業の実施に結びつけることが重要ではないか	○(指導講習業務) ニーズ調査の結果、要望に地域的な強弱があったため地域の事情を考慮するとともに、講師及び会場の確保、実施体制の整備などの課題を考慮しつつ、引き続き検討していきます。 ○(適性診断業務) 17年4月から「月2回土曜日開催」支所が1箇所増加(34支所→35支所)しました。	一部に反映
適性診断の事故防止効果については、検証されているか	○15年度の重大事故惹起者全3,717名の過去1年間の適性診断の受診の有無により分類し、未受診者が約6割を占めていたという結果が得られました。今後手法の妥当性も含め、検証し検討会において検討を続ける予定です。	検討中
全ドライバーに占める割合はどうか	○全ドライバーに占める割合はわずかで、営業用自動車の運転者を主体に実施しています。 ○全てをカバーするためには、他の機関との協力が必要です。	-
高齢ドライバー向けの診断を実施できないか	○現在、65歳以上の運転者を対象とする、適齢診断を実施しています。	適切に反映
被害者保護も重点課題と認識しているが、運転している人間に対する診断が一番ではないか	○貴重なご意見として承ります。	-
「適性診断」の「適性」は古いのではないか	○貴重なご意見として承ります。	検討課題

1. 委員の主な意見

(5)安全指導関係・・・アセスメント業務、被害者援護業務、その他

質問項目等	対応状況等	検討への反映
アセスメント業務		
<p>予防安全が今後重要。自動車アセスメントと適性診断とは密接に関連しており、重要な領域となるものと予想されるため、講習も含め全て密接な関係があると理解しつつ、業務を実施してほしい</p>	<p>○貴重なご意見として承ります。</p>	<p>—</p>
<p>6ツ星でお墨付きとなった車に問題があるか</p>	<p>○問題はありませんが、今後の問題点の1つとして、乗員保護性は良くても大きな車と小さな車がぶつかったときの加害性が高くなるという可能性もあるため、今後の検討が必要です。</p>	<p>検討課題</p>
<p>後席のシートベルト着用の普及について</p>	<p>○衝突時における後席への影響等について試験しているため、そうしたデータを公表していくことも検討したい。</p>	<p>検討課題</p>
被害者援護業務		
<p>交通遺児貸付が減少している理由は何か</p>	<p>○壮年層の交通事故死亡者数の減少や少子化による貸付対象となる子供の数が減少していることが主な原因と分析しています。</p>	<p>—</p>
<p>必要な施策の早期実施について</p>	<p>○情報提供の充実等に向け介護だよりの充実等について実施済みですが、その他の施策についても順次早期に実施できるものは実施していく方針です。</p>	<p>検討に反映</p>
その他		
<p>被害者援護業務において、救急医療との連携については、どのように考えているか。早期に適切な治療を受けるための関連機関が重要でないか</p>	<p>○事故が発生してから救急医療、専門病院への流れの中で、できるだけ早く最適な治療が受けられることが重要と考えています。</p>	<p>検討課題</p>
<p>後部座席のシートベルトの装着を法令により義務化すべきではないか</p>	<p>○貴重なご意見として承ります。</p>	<p>—</p>

2. 事業概要

自動車事故防止業務	(1) 運行管理者等指導講習業務	○バス、タクシー及びトラックなど自動車運送事業で使用する自動車の運行の安全確保を担当する運行管理者等に安全の確保に必要な管理手法を習得させることを目的として、運行管理の実務や関係法令などについて指導講習を実施
	(2) 適性診断業務	○バス、タクシー及びトラックなど自動車運送事業に従事する運転者を中心に、自動車の運行の安全を確保するため、安全運転にとって必要な事項について、心理及び生理面から各種診断を行い、諸特性を把握して安全運転に役立つようきめ細かな助言・指導を実施
自動車事故による被害者保護の増進のための援護業務	(1) 療護センターの設置・運營業務	○自動車事故により、脳損傷を生じ重度の精神神経障害が継続する状態にあるため、治療及び常時の介護を必要とする被害者のうち、一定の要件に該当する被害者の適切な治療及び看護を行うための療護センターを設置・運営
	(2) 重度後遺障害者の援護業務	自動車事故による脳損傷又は脊髄損傷等により重度の後遺障害が残り、常時介護又は随時の介護を要する状態にある者で一定の要件に該当する者に対して、介護料の支給を実施 なお、重度の後遺障害者のうち短期入院を必要とする状態にある者に対して短期入院費用の助成費の支給を実施
	(3) 生活資金貸付業務	① 交通遺児等貸付 ○自動車事故の被害者であって生活困窮となっている次の者に対し、被害者保護を増進するため、生活資金の全部又は一部の貸付けを実施 イ 自動車事故により死亡した者の遺族及び重度の後遺障害が残った者の家族である義務教育修了前の児童に対して、無利子貸付を実施(交通遺児等貸付) ロ 自動車事故による損害賠償について債務名義を得ていながらその弁済を受けることが出来ない者に、生活資金の一部について年利3%による貸付を実施(不履行判決等貸付) ② 一部立替貸付 ○自動車事故により後遺障害に係る自賠責保険金(共済金)の支払を受けるべき被害者又は保証金の支払を受けるべき被害者であって、生活困窮となっている者に対し、保険金又は保証金の支払を受けるまでの間、一定の範囲で生活資金の無利子貸付を実施
自賠制度の周知宣伝及び調査・研究とその成果の普及事業	○交通安全フェア等の各種催しにおいて、ポスター等の展示、資料の配布及び適性診断のデモ等を行い、関係機関等と協力しつつ、自動車損害賠償保障制度の周知宣伝活動を実施 ○また、全国各支所においても、PRポスターの掲示や関係団体が開催するイベントに参加し、パンフレットやリーフレットの配布等により、自動車損害賠償保険制度の周知宣伝活動を実施	
自動車アセスメント情報の提供業務	○国内で市販されている自動車の安全性能(衝突安全性能、ブレーキ性能、歩行者頭部保護性能)及びチャイルドシートの安全性能について比較試験等による評価を行い、冊子・パンフレットの配布及びホームページ等への掲載による情報提供を実施	

3. 交通事故統計

(1) 事故実態の分析、整理の概要

項目	内容
調査対象事故	○ 調査対象事故は、事業用自動車による自動車事故及び車両に注目した事故を対象とする。
調査内容	○ 調査対象事故データにより、以下の項目について分析、整理する。 ① 交通事故に関するマクロデータの整理 ・ 交通事故件数 ② 事故発生に関するデータ ・ 第1当事者の事故発生に関するデータ ・ 事業用自動車の交通事故発生の状況 ③ アセスメントに関するデータ ・ 状態別死傷者数 ・ 車両相互事故 ・ コンパティビリティ ④ 交通事故被害に関するデータ ・ 被害者数、人身損失額 ・ 受傷部位別被害者数 ・ 加害者用途・車種別の死亡者数、後遺障害者数 ・ 事故類型別の死亡者数、後遺障害者数
事故防止策の検討	○ 事故実態の分析結果に基づき、事故件数が多い項目を整理して、その事故を防止するための対策について検討し、具体的な事故防止策を提示する。

3. 交通事故統計 (2) 事故データ①

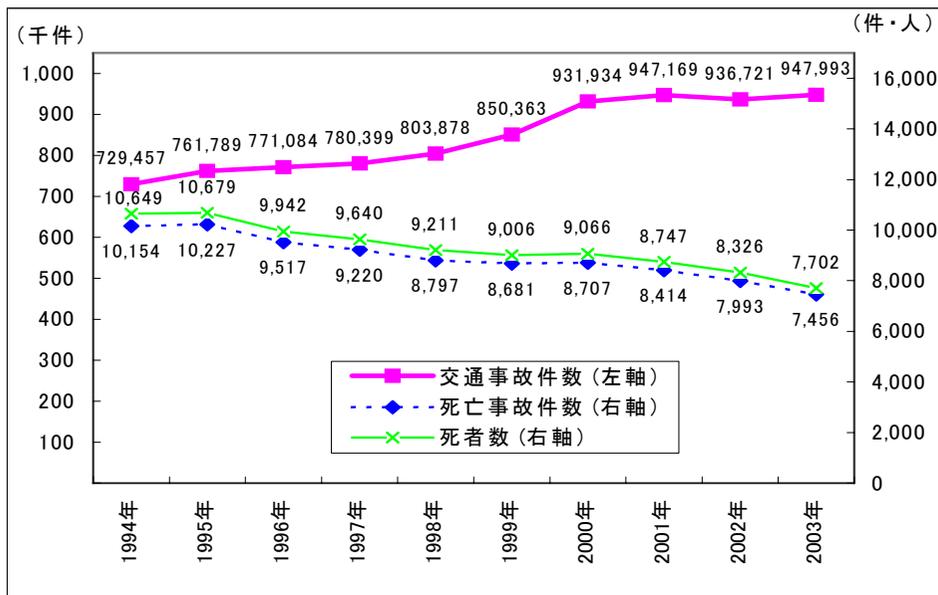
1. 交通事故に関するマクロデータ

(1) 交通事故件数

① 交通事故件数、死者数の推移

交通事故件数は2000年を境に増加傾向から横ばいへと転じている。死亡事故件数と死者数はほぼ一貫して減少傾向にある。

交通事故件数、死亡事故件数、死者数の推移



出典：交通統計各年版より作成

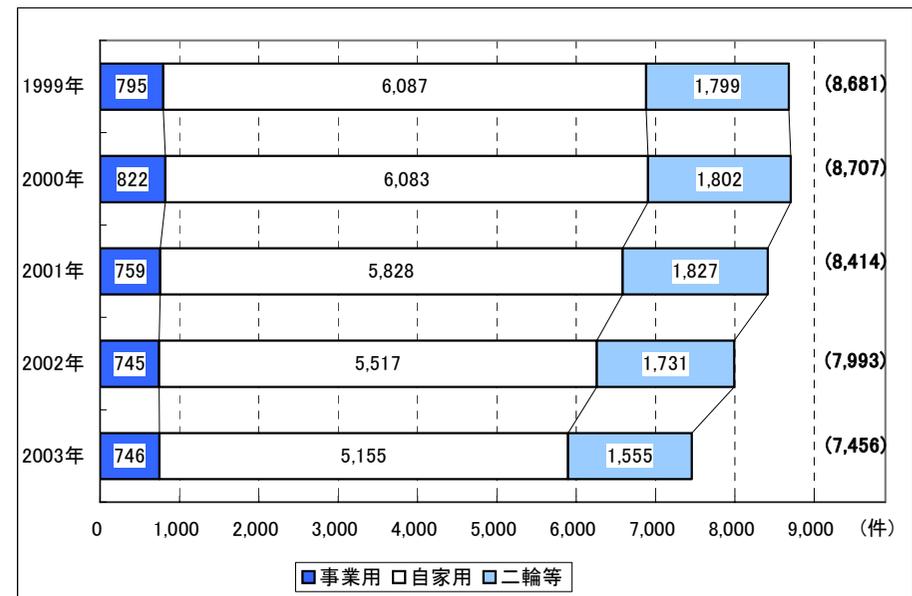
2. 事故発生に関するデータ

(1) 第1当事者の内訳

① 死亡事故発生件数

死亡事故件数全体に占める事業用車両の割合は約1割程度であるが、自家用と二輪等が減少してきている中で、事業用は横ばい傾向にある。

当事者別死亡事故発生件数（第1当事者）



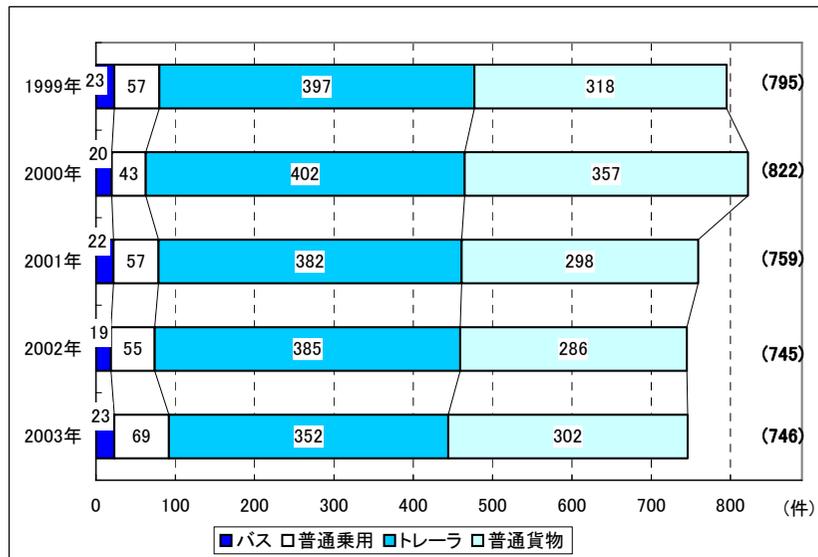
出典：交通事故統計年報各年版より作成

3. 交通事故統計 (2) 事故データ②

② 死亡事故発生件数（事業用車両）

事業用車両が第1当事者となる死亡事故は、トレーラ（大型貨物を含む）および普通貨物の割合が大きく、合わせて9割近くを占めている。

当事者別死亡事故発生件数（第1当事者、事業用）

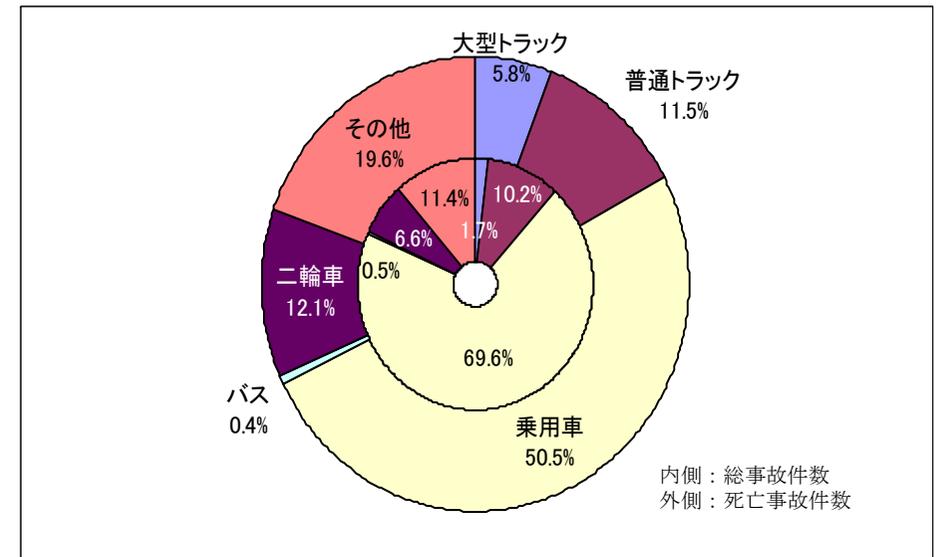


出典：交通事故統計年報各年版より作成

③ 第1当事者別、車種別事故件数

総事故件数でのトラックの割合は11.9%であるが、死亡事故件数では17.3%に上昇する。トラックの加害性の大きいことがうかがえる。

第1当事者別、車種別事故件数（総事故件数と死亡事故件数の構成）



出典：平成16年度事故分析部会資料

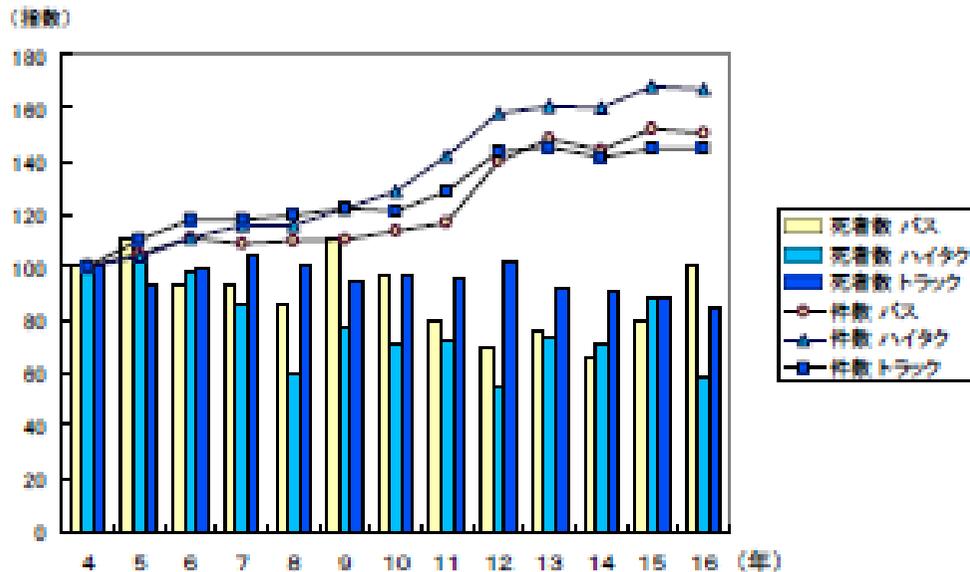
3. 交通事故統計 (2) 事故データ③

(2) 事業用自動車の交通事故発生状況

① 業態別

平成5(93)年を基準とした場合、事故件数はいずれの業態でも増加してきている。死者数については、バス、ハイタクでおおむね減少傾向にあるが、トラックではほぼ横ばいとなっている。

事業用自動車業態別交通事故発生状況の推移（指数）

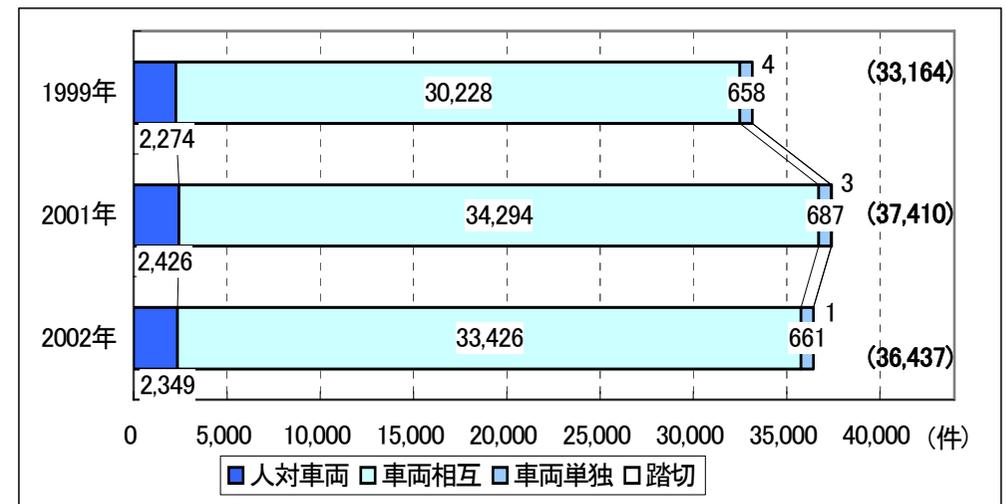


出典：自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書 平成17年版

② トラックの事故類型別

トラック事故では、車両相互の事故が大半を占めている。

事故類型別事故数の推移（トラック）



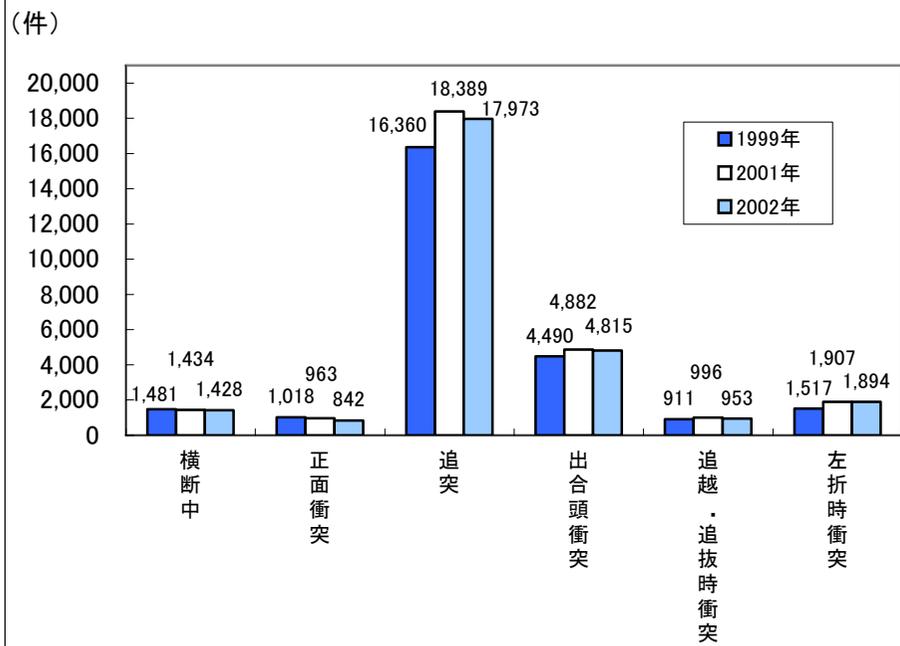
出典：自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書 各年版等より作成

3. 交通事故統計 (2) 事故データ④

③トラックの発生件数が多いもの

トラック事故では、追突が突出して多くなっているほか、出合頭衝突もやや多い。

事故類型別事故数の推移（トラック、発生件数の多いもの）

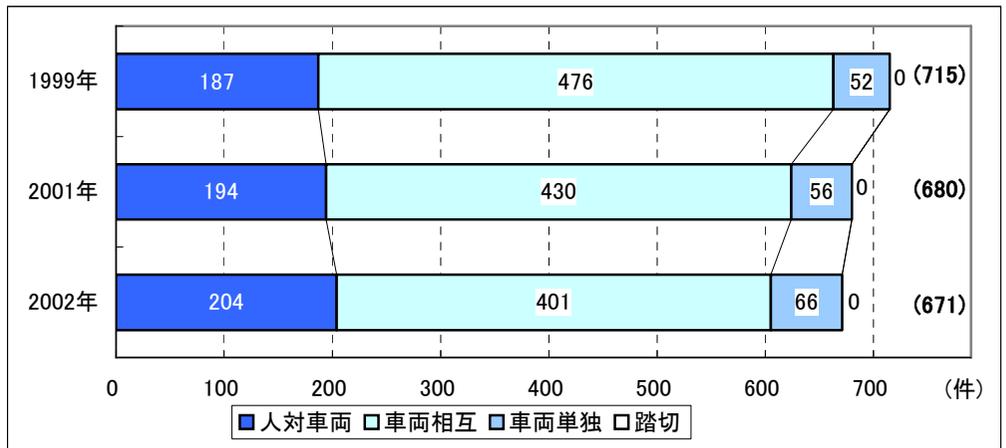


出典：自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書 各年版等より作成

④トラックの事故類型別（死亡事故）

トラックの事故類型別死亡事故数では、車両相互の事故が約6割を占めている。全体的には減少しているが、人对車両の件数・割合（02年で30%）が大きくなってきている。

事故類型別死亡事故数の推移（トラック）



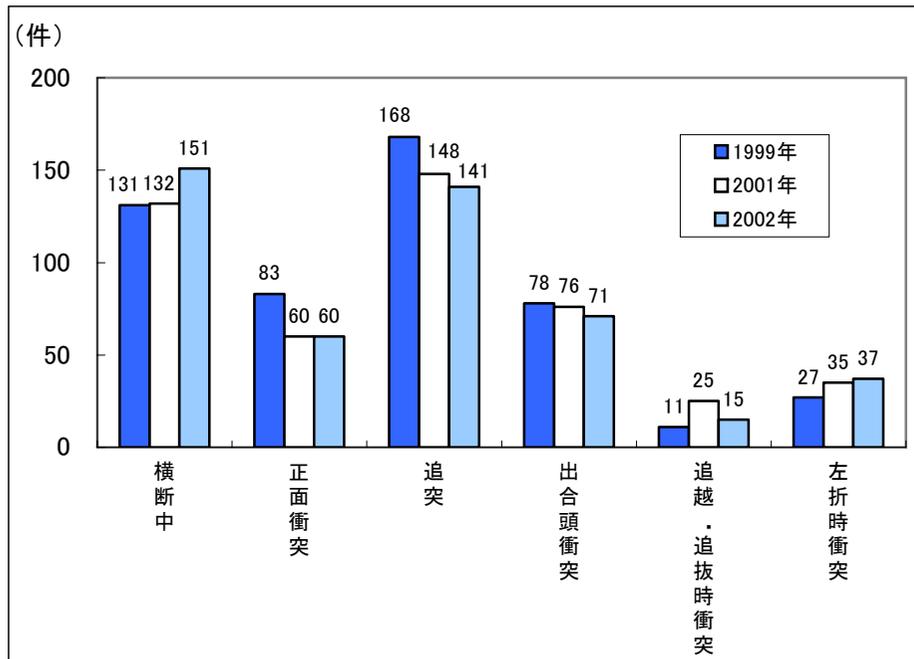
出典：自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書 各年版等より作成

3. 交通事故統計 (2) 事故データ⑤

⑤トラックの発生件数が多いもの（死亡事故）

トラックの死亡事故では、追突と横断中の発生件数が多い。

事故類型別死亡事故数の推移（トラック、発生件数の多いもの）



出典：自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書 各年版等より作成

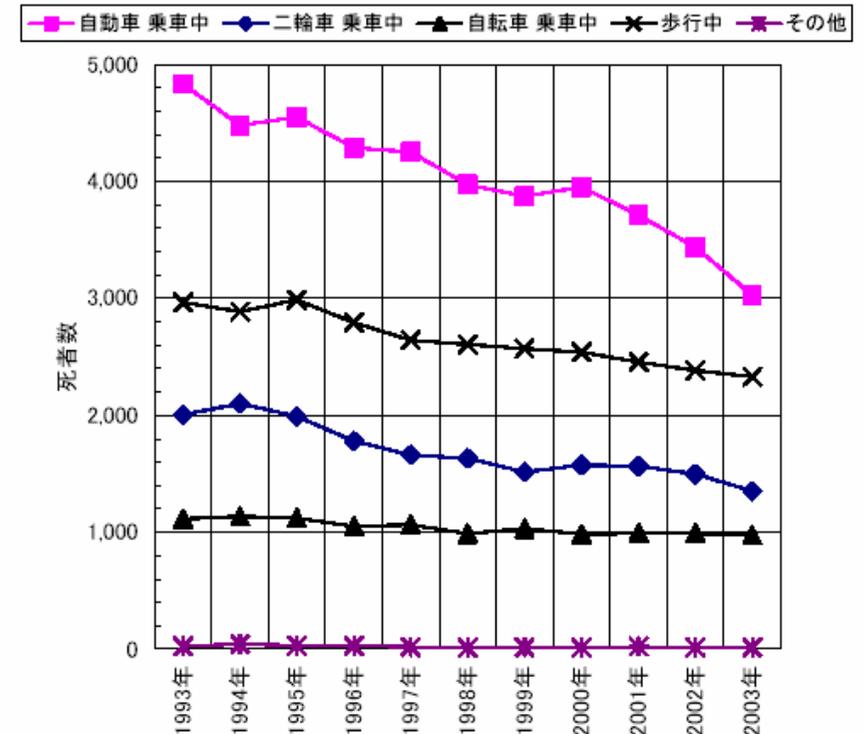
3. アセスメントに関するデータ

(1) 状態別死傷者数

①死者数

死者数が全体的に減少傾向にある中で、とくに自動車乗車中の死者数が大きく減ってきている。

状態別死者数の推移



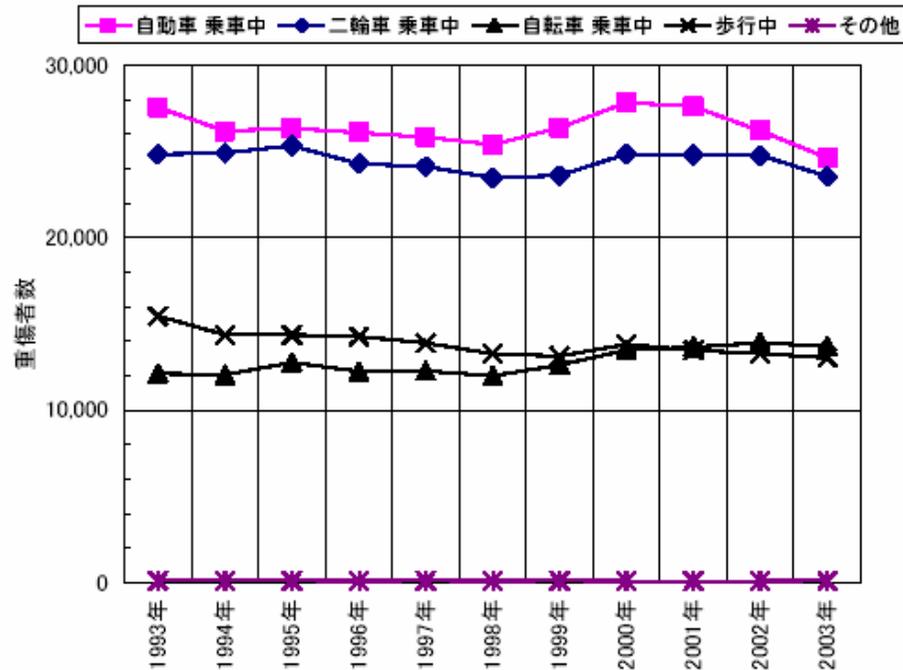
出典：平成16年度事故分析部会資料

3. 交通事故統計 (2) 事故データ⑥

② 重傷者数

重傷者数は、自動車乗車中と二輪車乗車中の数が多くなっている。

状態別重傷者数の推移



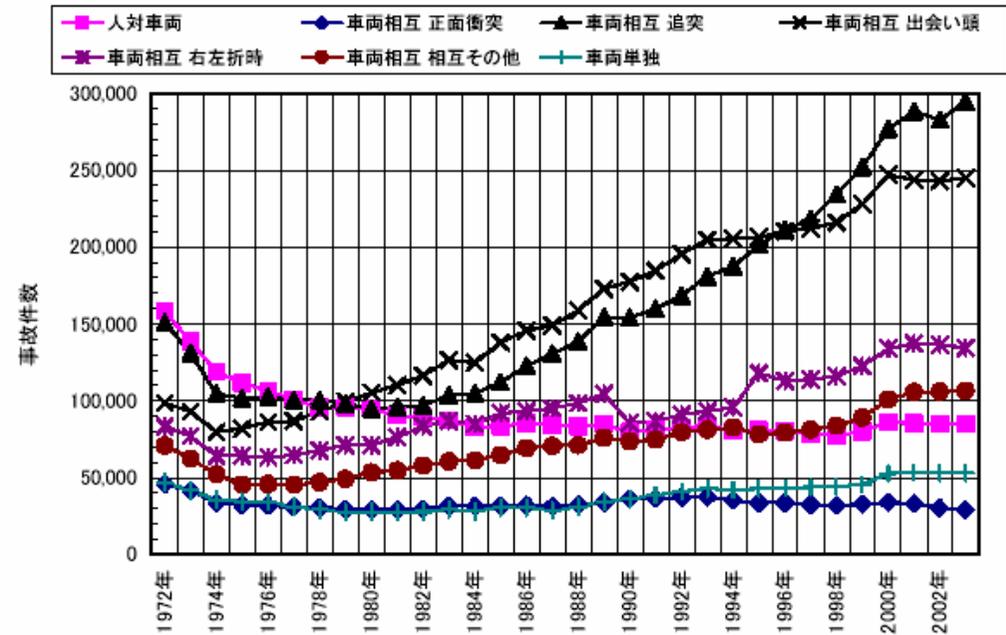
出典：平成16年度事故分析部会資料

(2) 類型別事故件数

① 事故件数

車両相互の追突事故と出会い頭事故の件数が多い、増加傾向をたどっている。

状態別死者数の推移



出典：平成16年度事故分析部会資料

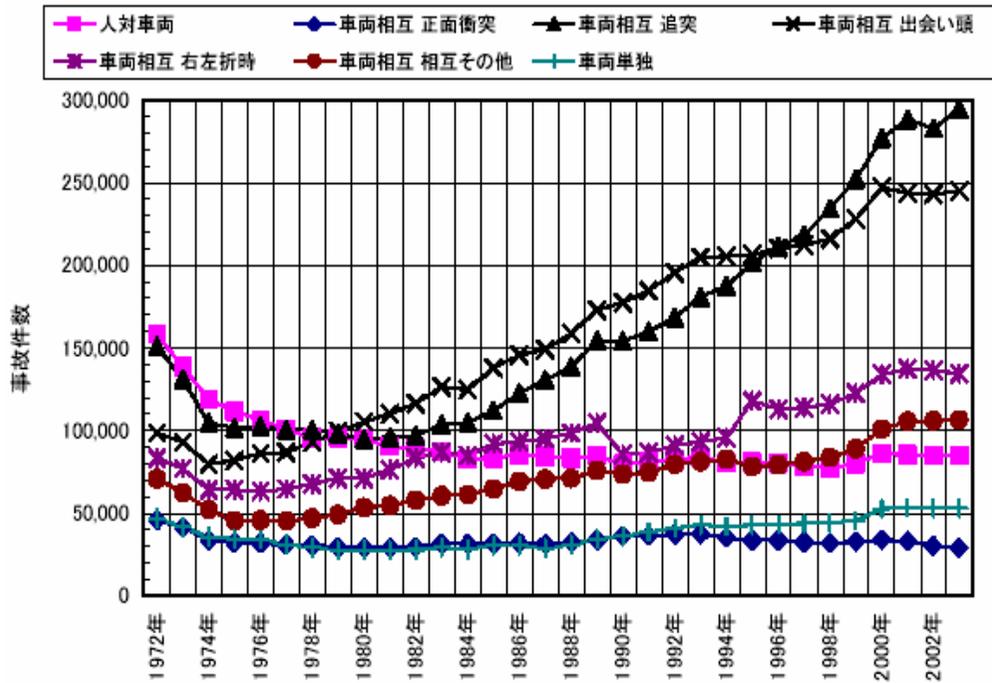
3. 交通事故統計 (2) 事故データ⑦

(2) 類型別事故件数

① 事故件数

車両相互の追突事故と出会い頭事故の件数が多く、増加傾向をたどっている。

事故類型別事故件数の推移

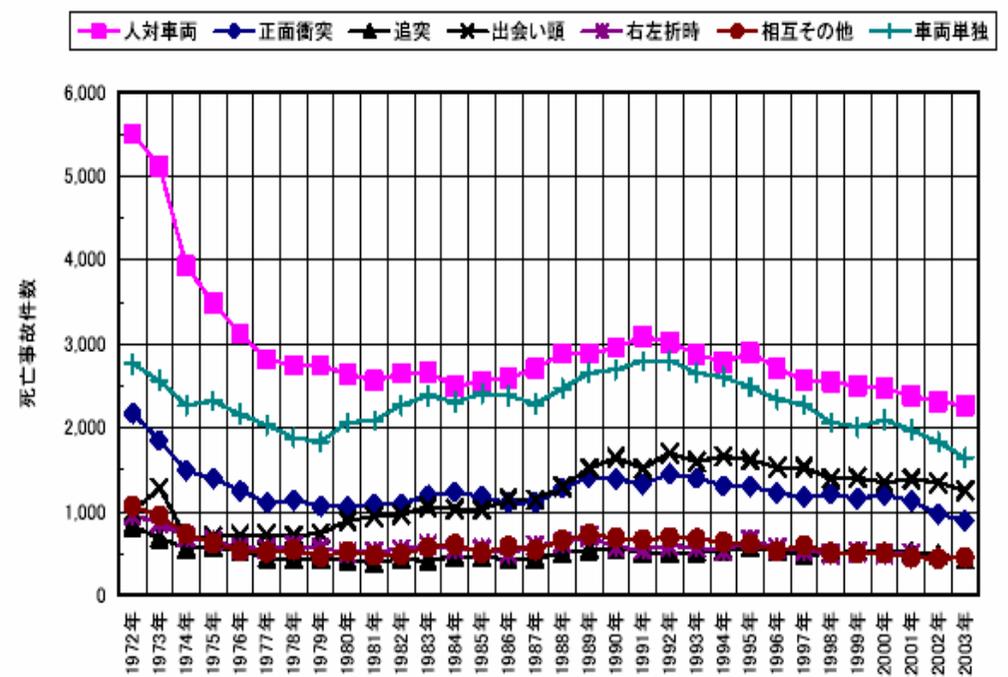


出典：平成16年度事故分析部会資料

② 死亡事故件数

死亡事故件数は、いずれの事故類型も90年代以降減少してきている。

事故類型別死亡事故件数の推移



出典：平成16年度事故分析部会資料

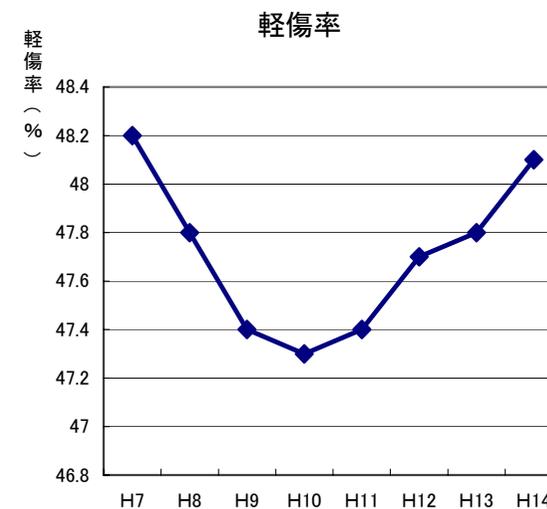
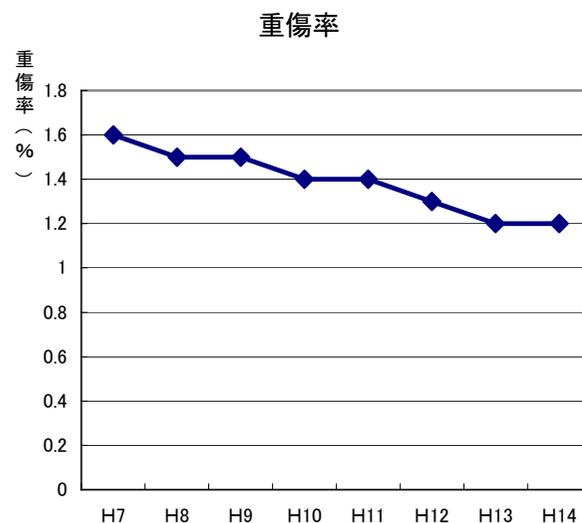
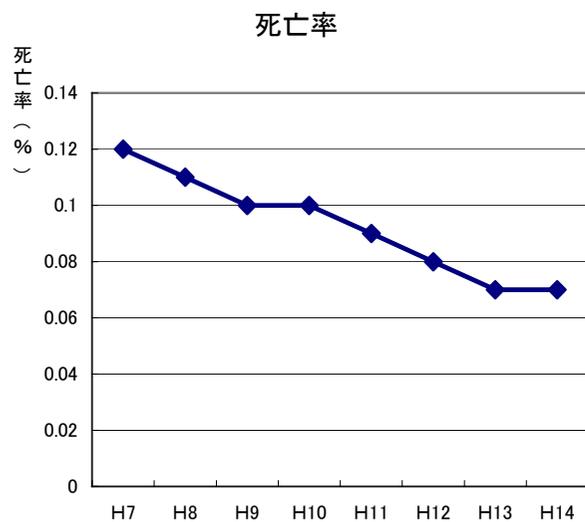
3. 交通事故統計 (2) 事故データ⑧

(3) 車両相互事故

① 運転者の死傷率

死亡率、重症率はほぼ一貫して減少している。軽傷率は平成10(98)年を底に増加に転じている。

車両相互事故における運転者の死傷率等の経年変化



※乗用車、軽乗用車、貨物車(2.8t以下)、軽貨物車同士の平成7年から14年に発生した車両相互事故統計より作成

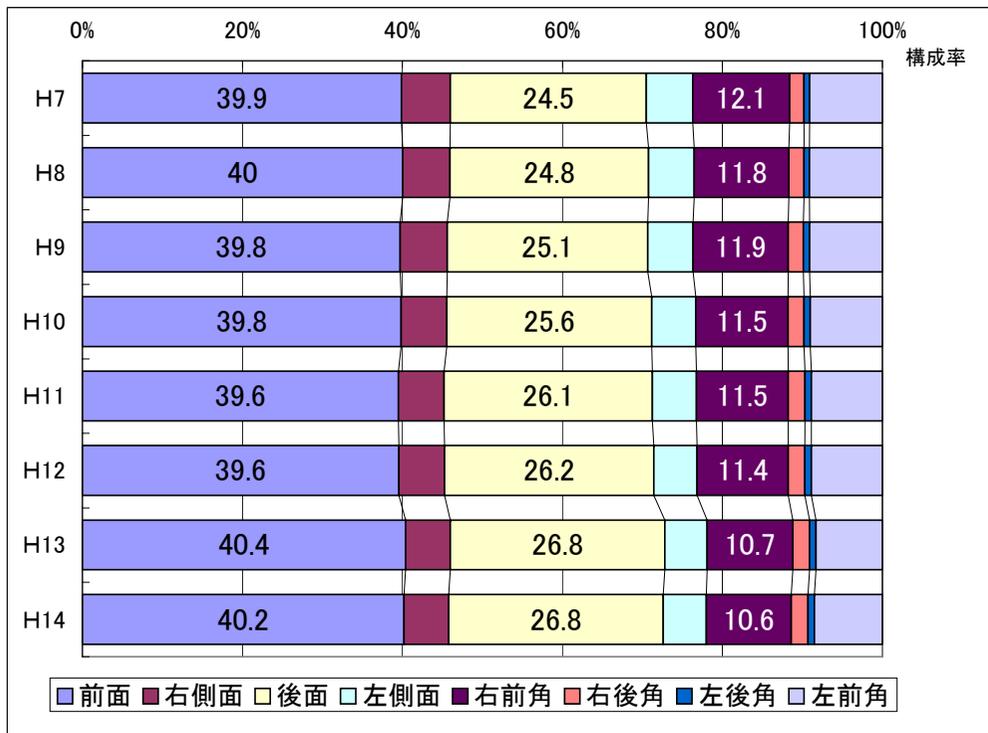
出典：独立行政法人自動車事故対策機構により作成

3. 交通事故統計 (2) 事故データ⑨

② 衝突部位

車両相互事故の衝突部位別件数の割合では、前面と左右前角を合わせると約6割となる。

車両相互事故における衝突部位別件数割合の経年変化
(第1当事者+第2当事者)

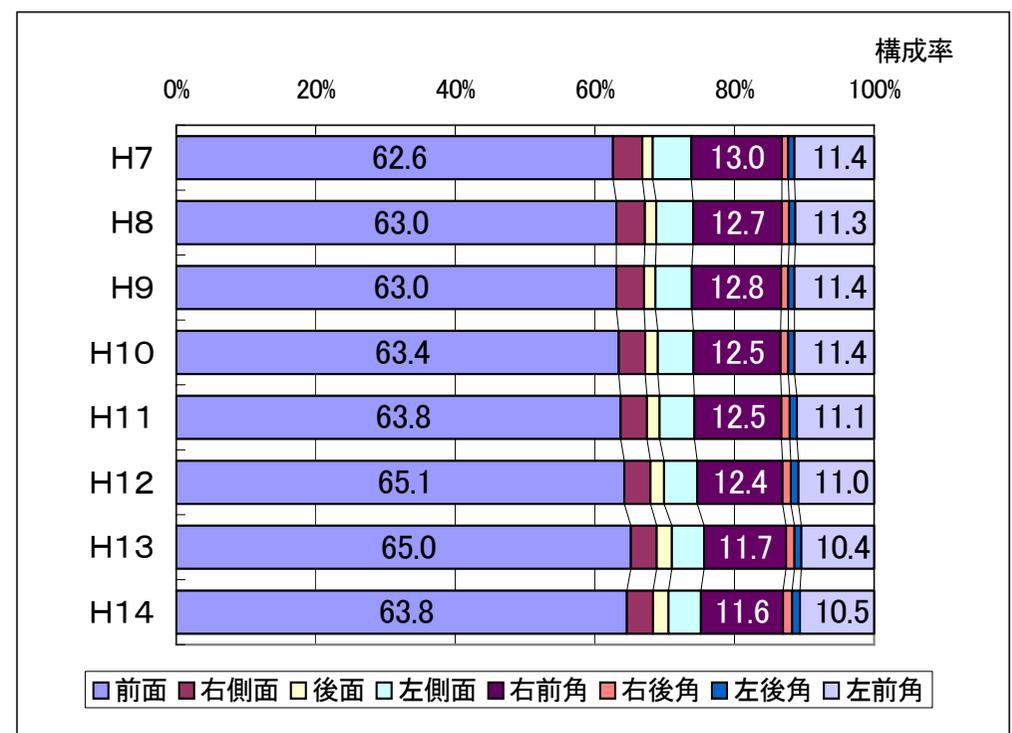


出典：独立行政法人自動車事故対策機構により作成

③ 第1当事者の衝突部位

車両相互事故の第1当事者別では前面が6割以上となっており、前面と左右前角を合わせると8割以上となっている。

車両相互事故における衝突部位別件数割合の経年変化（第1当事者）



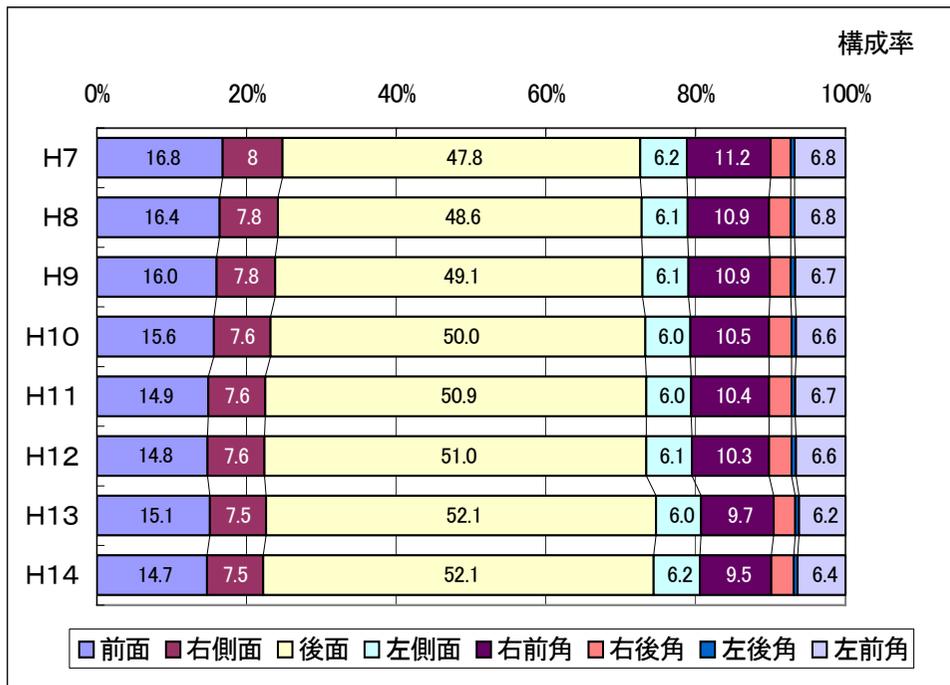
出典：独立行政法人自動車事故対策機構により作成

3. 交通事故統計 (2) 事故データ⑩

④ 第2当事者の衝突部位

第2当事者では、後面が5割以上を占めており、左右後角を合わせると6割近くに達する。

車両相互事故における衝突部位別件数割合の経年変化（第2当事者）

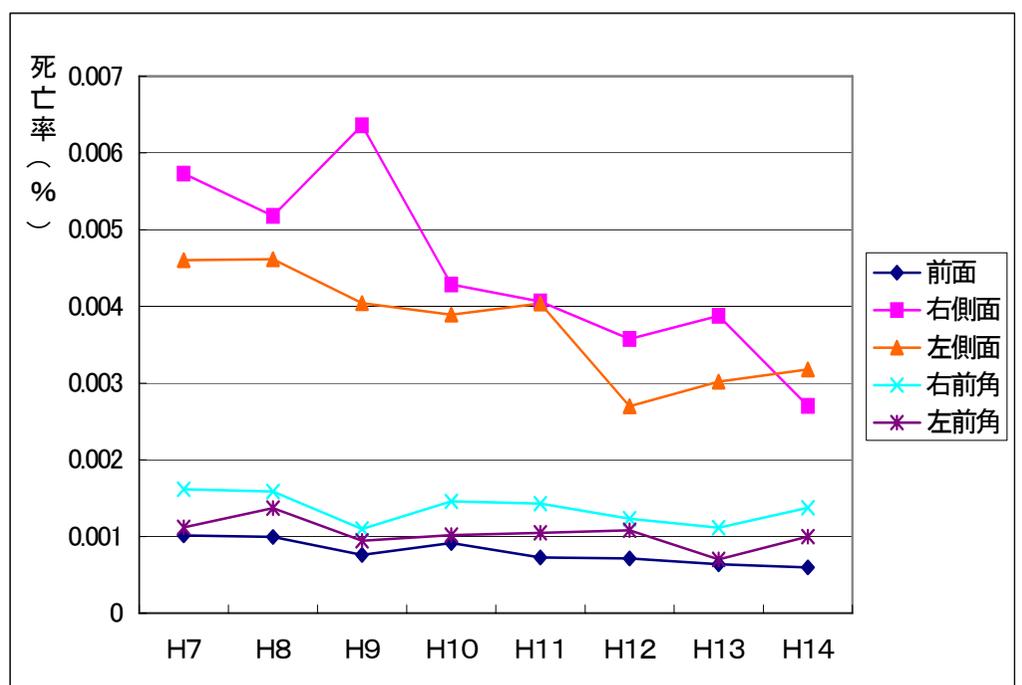


出典：独立行政法人自動車事故対策機構により作成

⑤ 衝突部位別運転者死亡率

運転者死亡率については、いずれの衝突部位でもほぼ全体的に低下してきているが、依然として左右側面の割合は高い。

相互事故における衝突部位別、運転者死亡率の経年変化（第1当事者）



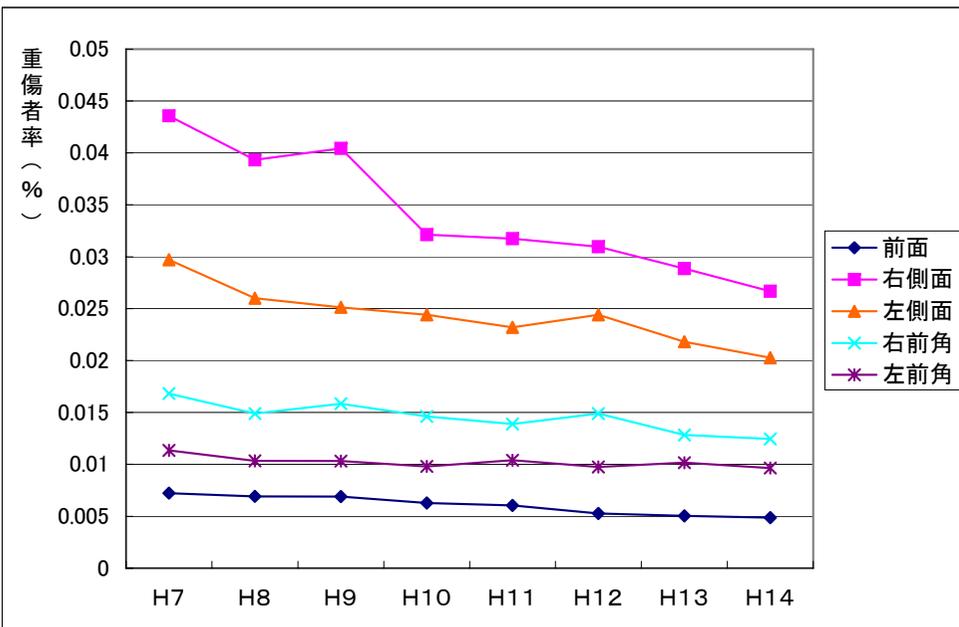
出典：独立行政法人自動車事故対策機構により作成

3. 交通事故統計 (2) 事故データ①

⑥ 衝突部位別運転者重傷率

運転者重傷率については、いずれの衝突部位別でもほぼ全体的に低下してきているが、同様に左右側面の割合は高い。

相互事故における衝突部位別、運転者重傷率の経年変化
(第1当事者)



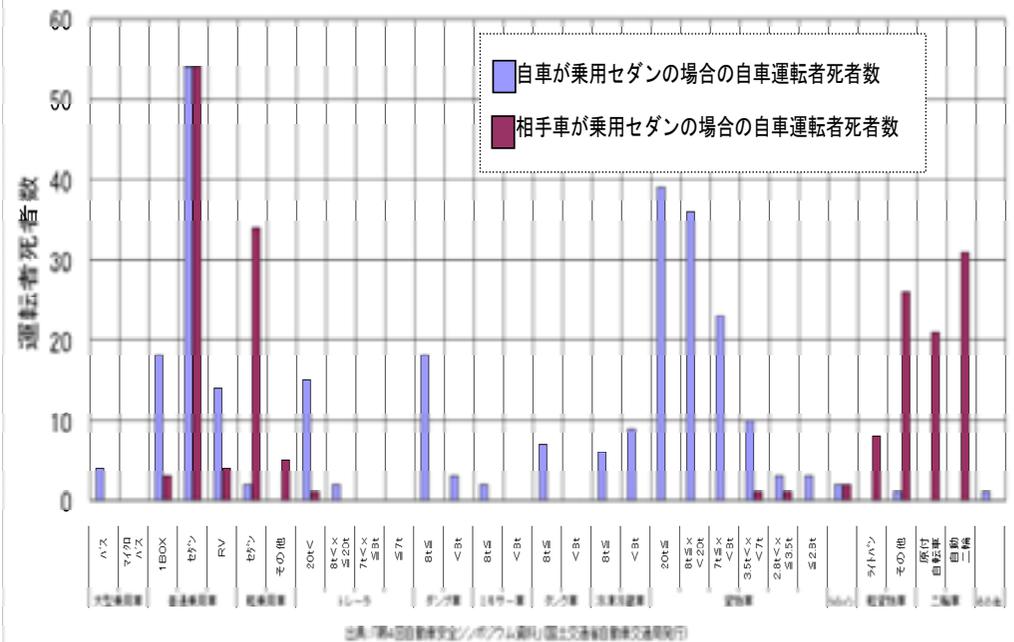
出典：独立行政法人自動車事故対策機構により作成

(4) コンパティビリティ

① 正面衝突事故の加害性 (死亡者、セダン)

正面衝突事故の加害性について、乗用車セダンが大型貨物に衝突した場合には、セダンの運転者が死亡することが多い。逆に乗用セダンに衝突した車の運転手が死亡する数が多いのは、軽貨物車や二輪車である。

正面衝突事故の乗用セダンと相手車運転者の死者数、死者数比 (加害性)



3. 交通事故統計 (2) 事故データ⑫

② 正面衝突事故の加害性（死亡重傷者、セダン）

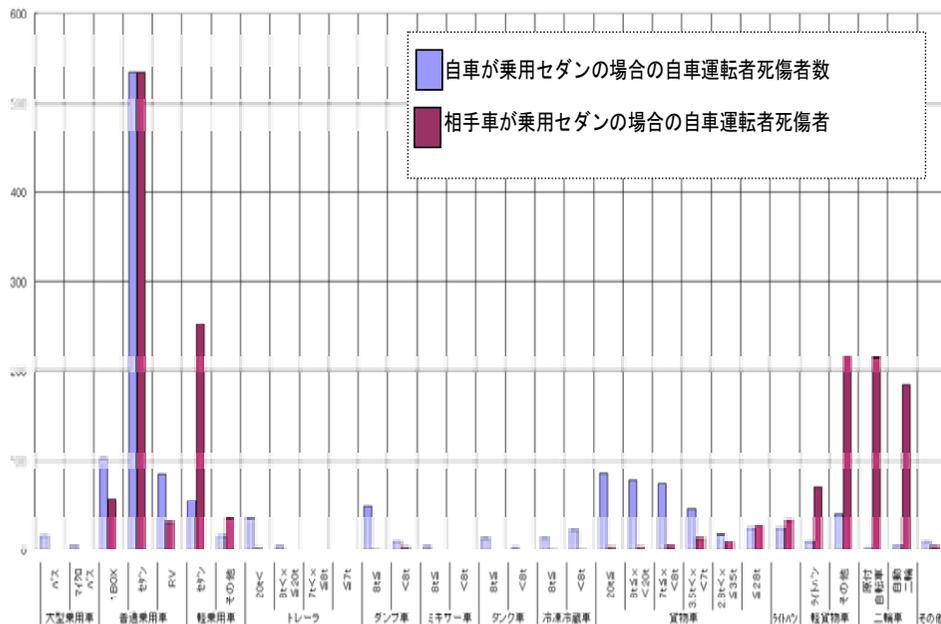
死傷者数についても、死亡者とほぼ同様の傾向が出ている。

正面衝突事故の乗用セダンと相手車運転者の死亡重傷者数、死亡重傷者数比（加害性）

③ 重量相関

車重が大きい車が、車重が小さい車に与える加害性は大きい。

乗用セダンの重量相関別 死亡重傷者比（加害性）



出典：「第4回自動車安全シンポジウム資料」（国土交通省自動車交通局発行）

1996～2001データ

		相手車				
		1.6t以上	1.4t～1.6t	1.2t～1.4t	1.0t～1.2t	1.0t未満
自転車	1.6t以上	1.0	1.2	1.7	2.3	4.3
	1.4t～1.6t		1.0	1.4	1.7	3.0
	1.2t～1.4t			1.0	1.2	2.2
	1.0t～1.2t				1.0	1.6
	1.0t未満					1.0

自転車に対する相手車運転者への加害性の倍率（自転車と同一重量車を1倍とした場合）

出典：「第4回自動車安全シンポジウム資料」（国土交通省自動車交通局発行）

3. 交通事故統計 (2) 事故データ⑬

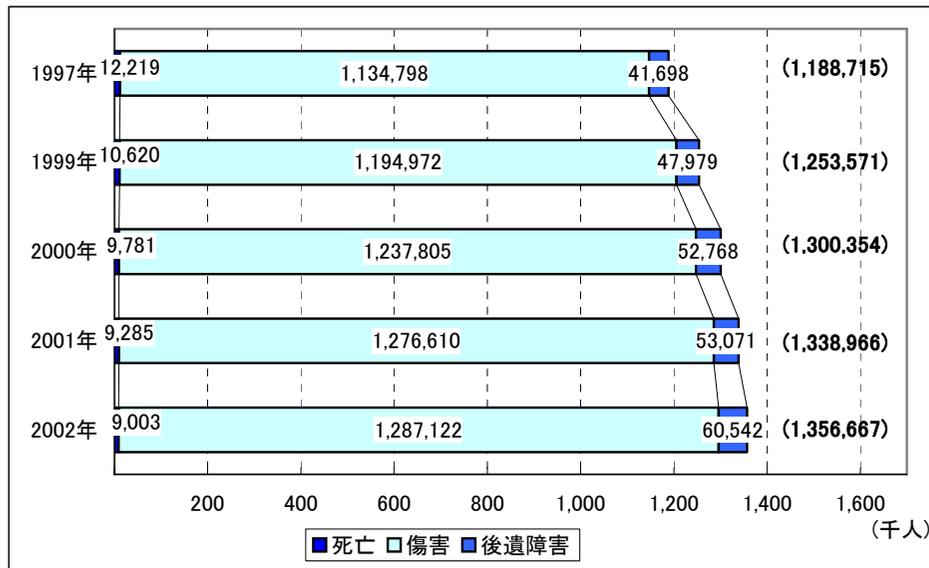
4. 交通事故被害に関するデータ

(1) 被害者数、人身損失額

① 被害者数

交通事故による死亡者数が減少する中で、傷患者、後遺障害者数はここ数年確実に増加してきている。

交通事故による被害者数の推移

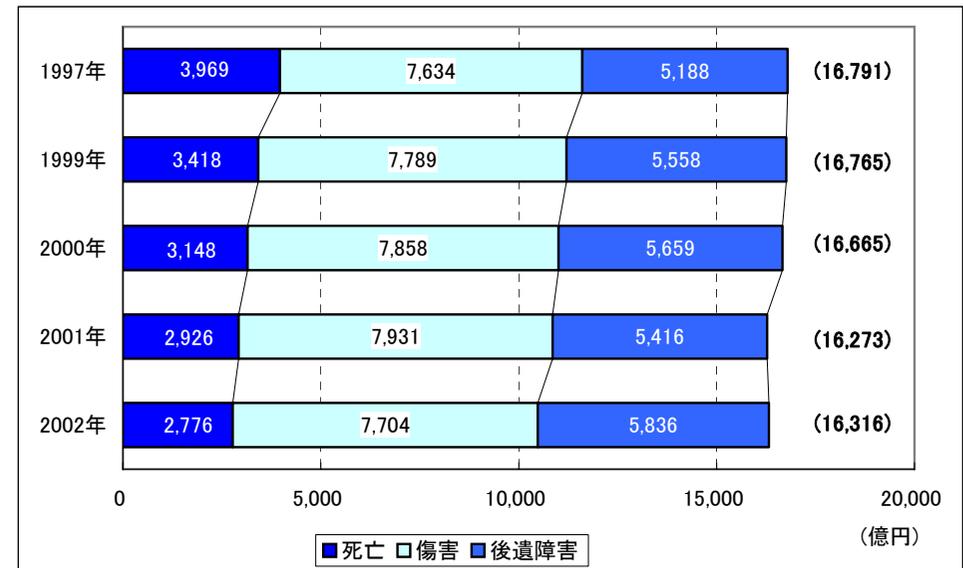


出典：日本損害保険協会「自動車保険データにみる交通事故の実態」各年版より作成

② 人身損失額

交通事故による人身損失額のうち、後遺障害は増加してきている。

交通事故による人身損失額の推移



出典：日本損害保険協会「自動車保険データにみる交通事故の実態」各年版より作成

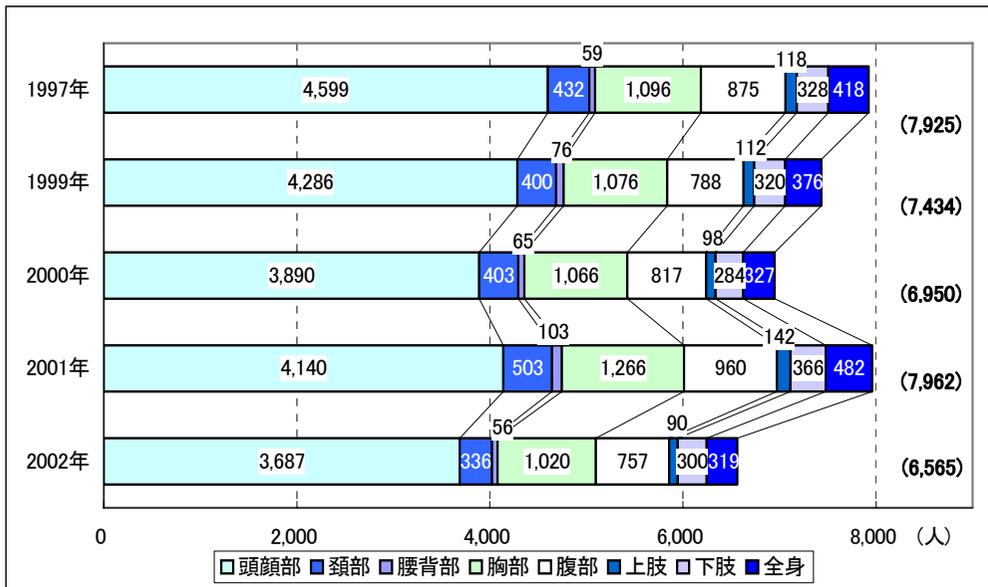
3. 交通事故統計 (2) 事故データ⑭

(2) 受傷部位別被害者数

① 死亡者

受傷部位別の死亡者数では、頭顔部の割合が大きい。

受傷部位別死亡者数の推移



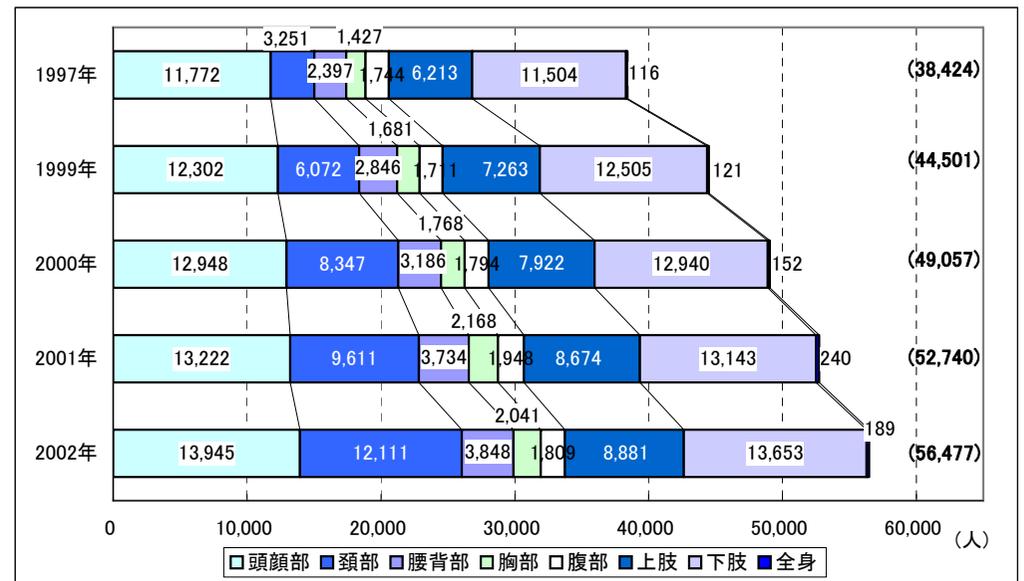
※受傷部位が「不明」「その他」の場合を除く

出典：日本損害保険協会「自動車保険データにみる交通事故の実態」各年版より作成

② 後遺障害者数

後遺障害者数は年々増加しており、頭顔部、頸部、下肢の割合が高い。

受傷部位別後遺障害者数の推移



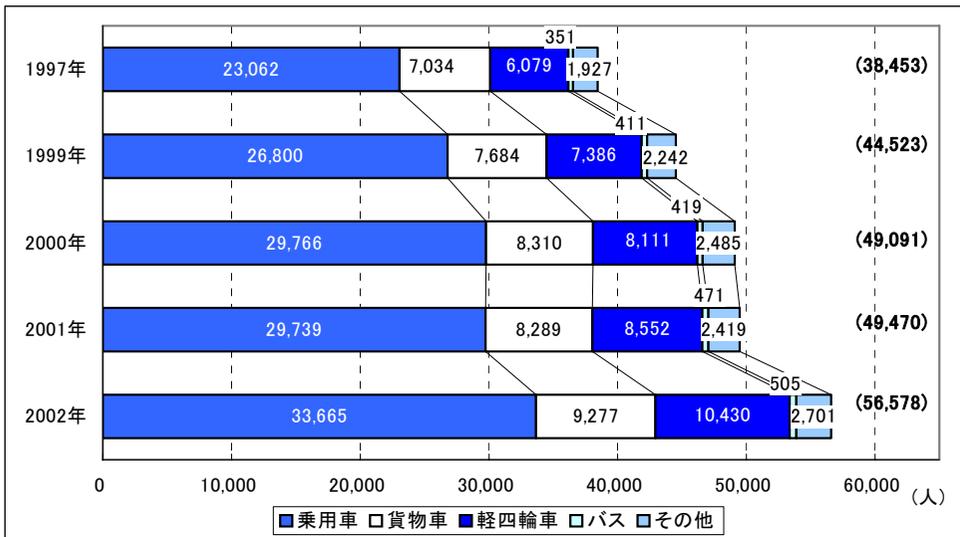
出典：日本損害保険協会「自動車保険データにみる交通事故の実態」各年版より作成

3. 交通事故統計 (2) 事故データ⑮

③ 後遺障害者数

加害者用途・車種別後遺障害者数はすべての用途で年々増加している。

加害者用途・車種別後遺障害者数の推移

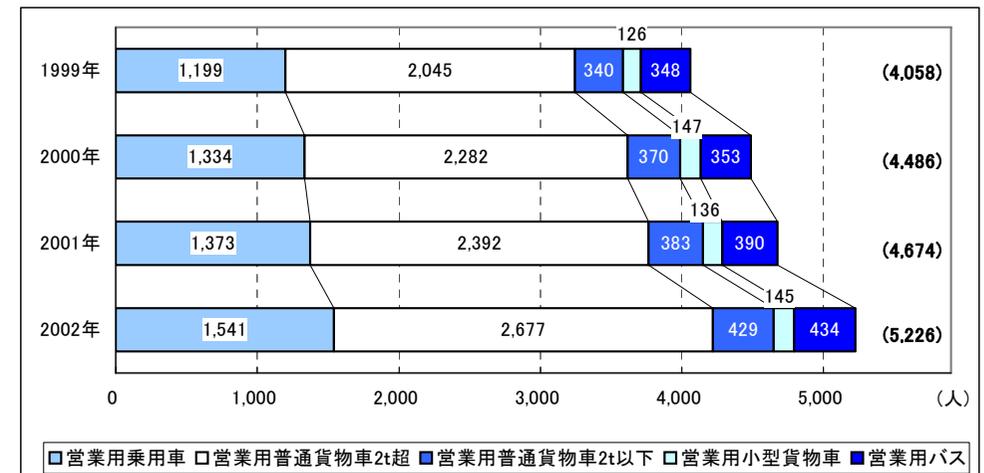


出典：日本損害保険協会「自動車保険データにみる交通事故の実態」各年版より作成

④ 後遺障害者数（営業用車両）

営業用車両の後遺障害者数もすべての車種で増加しており、その中でも営業用乗用車（タクシー）と普通貨物車2t超（中・大型貨物車）が増えている。

加害者用途・車種別後遺障害者数の推移（営業用車両）



出典：日本損害保険協会「自動車保険データにみる交通事故の実態」各年版より作成

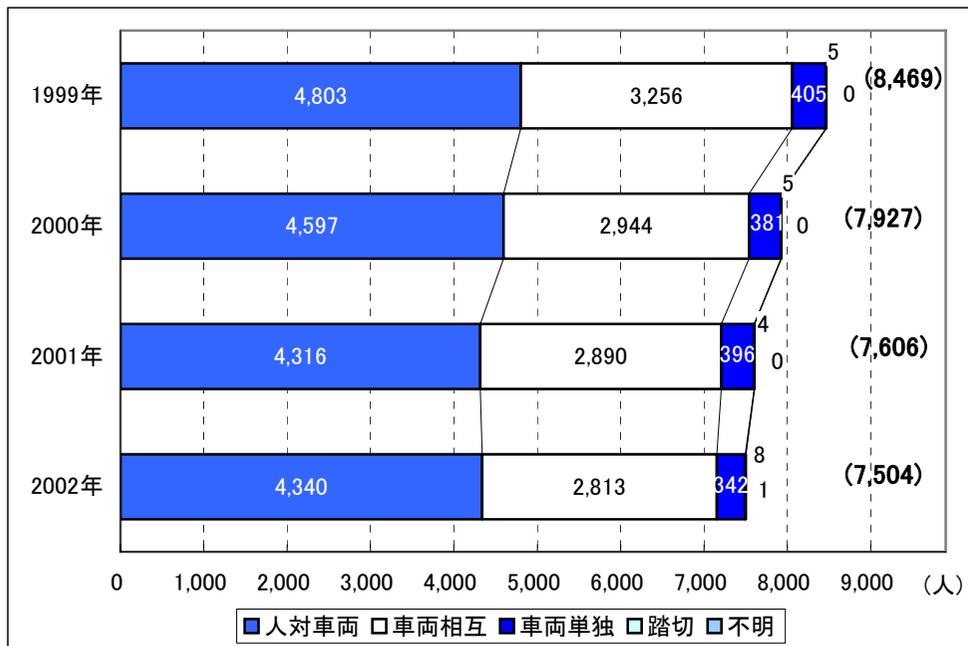
3. 交通事故統計 (2) 事故データ⑯

(3) 事故類型別

① 死亡者数

事故類型別死亡者数のうち、人对車両と車両相互の割合が高くなっている。

事故類型別死亡者数の推移

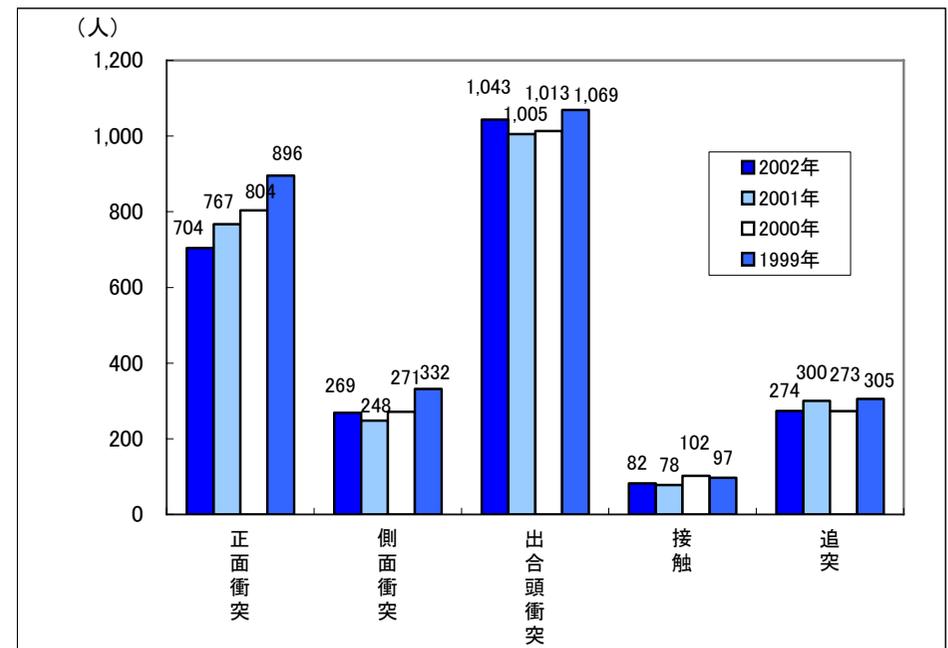


出典：日本損害保険協会「自動車保険データにみる交通事故の実態」各年版より作成

② 死亡者数（営業用車両、車両相互）

車両相互事故の類型別死亡者数では、出合頭衝突と正面衝突が多くなっている。

事故類型別死亡者数の推移（営業用車両）



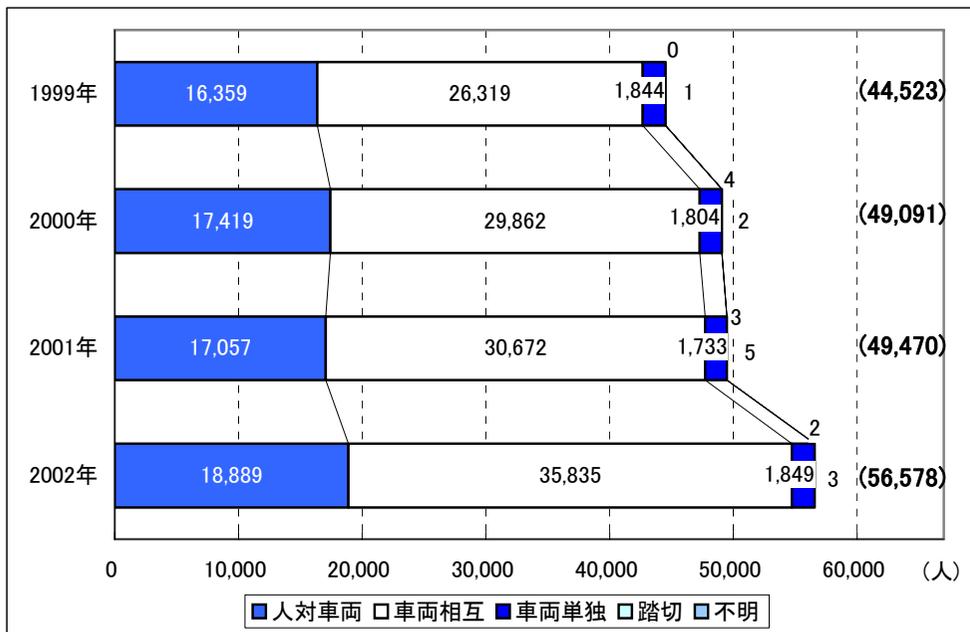
出典：日本損害保険協会「自動車保険データにみる交通事故の実態」各年版より作成

3. 交通事故統計 (2) 事故データ⑰

③ 後遺障害者数

事故類型別後遺障害者数のうち、車両相互の割合が高くなっている。

事故類型別後遺障害者数の推移

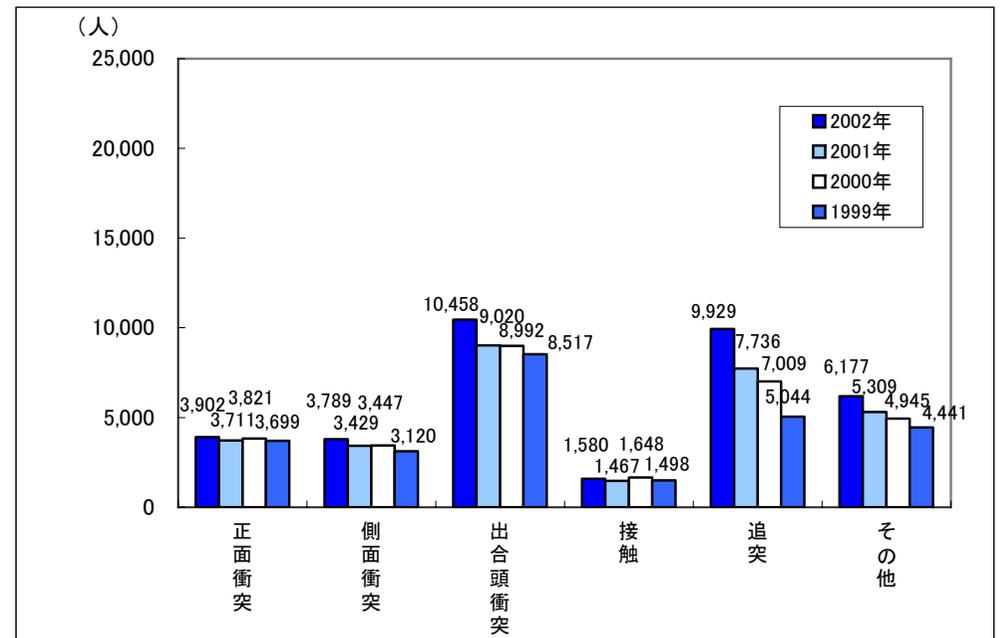


出典：日本損害保険協会「自動車保険データにみる交通事故の実態」各年版より作成

④ 後遺障害者数（営業用車両、車両相互）

営業用車両の車両相互事故の類型別後遺障害者数は、出会い頭衝突と追突が多くなっている。

事故類型別後遺障害者数の推移（営業用車両）



出典：日本損害保険協会「自動車保険データにみる交通事故の実態」各年版より作成