

(別紙2)

評価結果

1. 療護センター事業

(1) 運営経費の節減に対する取組み

運営経費（委託費）については、前年度と比較して215百万円（10.5%）の増加となった。これは、前年度と比較して、収入が88百万円減少したこと、また、支出が127百万円増加したことによるものである。

収入の減少に関しては、医業収入では、千葉療護センター及び岡山療護センターにおけるリハビリテーションの拡充により、60百万円の増収があったが、東北療護センターを除く3療護センターにおいて、障害者施設等入院基本料の変更を余儀なくされたことに伴い、129百万円程度の減収が発生したほか、東北療護センターにおける入院患者数が減少したことに伴い、全体で111百万円の減となった。他方、外部検査収入では、受託件数の増加により前年度比4.9%増の9百万円の増収となり、これらを加えた収入額は2,397百万円で、前年度より88百万円の減となっている。

支出の増加に関しては、医薬品購入の見直し及びパンフレット作成費の縮減等により節減を図ったが、入院患者家族からの要望が強いリハビリテーション体制の強化、委託先病院の給与改定等により、人件費が増加したこと、また、東日本大震災後減回していた患者の入浴回数を回復したことに伴い光熱費が増加したことなどにより、支出額は4,649百万円で、前年度より127百万円の増となった。

入院基本料算出基準の変更による減収については、関係当局の指導を踏まえ、止むを得ないものと認められるが、入院患者の減少による減収については、広報活動の一層の推進に努めるとともに、入院期間のあり方を含めた改善策の検討が必要である。他方、リハビリテーションの拡充により医業収入が増加した点は、患者家族の希望に添うものでもあり評価できる。また、外部検査が1割以上増加したことも、努力の成果と認められる。ただし、人件費が増加する傾向にある点については、今後大きな課題となることから、基本的な看護体制を確保する一方、効率的かつ効果的な実施体制のあり方について、改めて検討する必要がある。

(2) サービス水準の向上に対する取組み

脱却による退院患者数は、目標の19人を大きく上回る28人であり、優れた実績を挙げたものと認められる。また、治療改善効果分析を行った結果、脱却に至らない場合においても、重症度に応じて相当の治療改善効果が得られるなど、治療・看護におけるサービス水準の向上が認められ、評価できる。

他方、各療護センター等のメディカルソーシャルワーカーによる患者家族に対する様々な相談・案内などの支援業務は10,132件で、前年度比24%の増、在宅の重度後遺障害者及び介護を行う家族が療護センターの施設を活用し成果を受益する上で有効と認められる短期入院の受け入れは1,168人日で、前年度比10%の増と、いずれも積極的に取り組んでおり、評

価できる。

また、在宅介護への応用も期待される新看護プログラムについては、試行を継続するとともに、新たに評価基準を策定するなど、患者家族からの期待に応え、積極的な取り組みが行われており、評価できる。今後は、効果の検証と実施方法の検討を進めるとともに、在宅介護への普及方法について、検討する必要がある。

広報活動については、各療護施設の職員に加え、NASVA 本部並びに各主管支所及び支所の職員が、病院、損保会社、被害者団体等への働き掛けを強め、メディアを通じた広報に取り組むなど、努力が認められる。

地域医療への貢献として、学会発表件数は、目標の31件を超える36件の研究成果の発表を行い、高度先進医療機器の外部検査の受託件数は、周辺病院にも整備されている影響を受けながら、目標を14%上回る11,385件を受託し、いずれも努力が認められる。

委託病床の拡充については、近畿地区は泉大津市立病院（大阪府泉大津市）を委託病院先として決定の上、平成25年1月4日に8床により開設し、4月1日から16床への増床を行うなど、着実に推進しており、評価できる。

一方、関東地区については、入札を行ったが委託先が決まらず、引き続き調査を実施しているが、希望病院が現れない状況である。応札病院を確保することが先決であり、再度の入札に向け、鋭意調査を継続する必要がある。

2. 自動車アセスメント事業

(1) 安全性の向上

安全性の向上については、「助手席の乗員保護性能」及び「歩行者頭部保護性能」に係る指標について、過去に自動車アセスメントを実施した車種の後継車種の評価指標の平均値は旧車種の評価指標の平均値を上回っており、後継車種における安全性の向上が認められるものの、「運転席の乗員保護性能」については、後継車種の評価指標の平均値が旧車種の評価指標の平均値を下回っている。

一方、側面衝突時に運転席の頭部保護効果が高いサイドカーテンエアバッグの装備は評価の対象外となっているものの、旧モデルでは装備のなかったサイドカーテンエアバッグが後継車種では4モデルに装備されていることから、安全対策が着実に進んでいることが窺える。

今後、ユーザーにわかりやすい広報活動を積極的に行い、自動車メーカーの安全な車の開発意識の向上に寄与することを期待する。

(2) 交通事故実態を踏まえた試験方法等の検討及び見直し

自動車乗車中よりも歩行中の交通事故死者数が多いなどの事故実態を踏まえ、歩行者の交通事故被害の軽減のために「歩行者保護性能試験における試験速度の変更に伴う調査研究」を実施していることは評価できる。

また、予防安全技術に関する評価を自動車アセスメントに導入するため、横滑り防止装置（ESC）の試験方法について調査研究を実施する等、導入を目指した取り組みは努力が認められる。

海外のアセスメント関係機関とは、JNCAPの取組みを紹介するとともに予防安全技術の試験方法等の動向について意見交換するなど積極的に情報交換しており、努力が認められる。

今後も、交通事故被害の軽減及び交通事故を未然に防止する観点から、交通事故の現状を把握し、交通事故実態を踏まえた試験方法等の検討・見直しを進めるとともに、予防安全技術のアセスメント評価への導入については、国土交通省と開催する自動車アセスメント評価検討会において策定された「予防安全技術の自動車アセスメント評価導入に係るロードマップ」に基づき導入を目指すなど、今後、更なる充実を図る必要がある。

(3) 情報提供方法についての改善と広報の拡大

自動車アセスメント結果発表会の開催、自動車アセスメント試験の公開等積極的に広報活動を行った結果、テレビ放映を含め多数のメディアによる自動車アセスメントに関する報道が行われた。

また、アセスメント情報をわかりやすく、比較しやすくするためパンフレットの全面的見直し、ホームページの充実を行っており努力が認められる。

今後も新・安全性能総合評価結果のわかりやすいパンフレット作成及びホームページの改善等によりユーザーにとって分かりやすい広報手法について検討を進めることを期待する。