

## 独立行政法人の概要（その1）

NO.	89	所管 国交省	法人名	独立行政法人自動車事故対策機構	職員の身分	非国家公務員
-----	----	--------	-----	-----------------	-------	--------

法人概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・被害者援護業務</li> <li>・安全指導業務</li> <li>・自動車アセスメント</li> </ul>
------	---

沿革	昭48.12 自動車事故対策センター → 平15.10 独立行政法人自動車事故対策機構
----	---

事業の概要	事業名	概要
	被害者援護業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故により遷延性意識障害（植物状態）に陥った被害者を受け入れ、治療する療護センターの設置・運営</li> <li>・交通事故による重度後遺障害者への介護料の支給及び在宅介護家族への情報提供等の精神的支援</li> <li>・交通事故により保護者が死亡したり重度後遺障害者となった世帯の子供たちへの育成資金貸付及び家庭相談等の精神的支援</li> </ul>
	安全指導業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行管理者等に対する指導講習</li> <li>・運転者の適性診断</li> </ul>
	自動車アセスメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の安全性能に関する評価の実施及びその公表</li> </ul>

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
役員総数(官庁OB数)(10.1時点)	6 ( 2 )	6 ( 2 )	6 ( 3 )	6 ( 3 )
常勤役員数	6 ( 2 )	6 ( 2 )	6 ( 3 )	6 ( 3 )
非常勤役員数	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )
常勤職員数[官庁OB](現役出向)(1.1時点)	334	334	334	334 [ 28 ] ( Ⅲ )
非常勤職員数(官庁OB)(1.1時点)	25 ( 0 )	25 ( 0 )	24 ( 0 )	24 ( 0 )

非人件員ポストの官庁OB数(021.12.11時点)(専任予定ポスト)	0 ( - )
-------------------------------------	---------

給与水準【事務・技術職員】(年齢・地域・学歴勘案)	108.1 ( 107.1 )	108.8 ( 107.4 )	110.1 ( 109.3 )	- ( - )
---------------------------	-----------------	-----------------	-----------------	---------

給与水準【研究職員】(年齢・地域・学歴勘案)	( )	( )	( )	( )
------------------------	-----	-----	-----	-----

国からの 財政支出 額の推移 (百万円)	年度	平成19年度(当初)	平成20年度(当初)	平成21年度(当初)	平成22年度(政府案)
	一般会計	—	—	—	—
	うち運営費交付金	—	—	—	—
	うち施設整備費補助金	—	—	—	—
	うちその他の補助金等	—	—	—	—
	特別会計	12,070	11,710	11,400	10,937
	うち運営費交付金	8,429	8,105	7,819	7,420
	うち施設整備費補助金	510	487	456	384
	うちその他の補助金等	3,132	3,118	3,125	3,133
	計	12,070	11,710	11,400	10,937
支出予算額の推移(百万円)	14,112	15,547	14,533	14,146	
収入予算額の推移(百万円)	14,586	14,866	14,076	13,724	
国の財政支出/収入予算額(%)	83	79	81	80	

財務データ (平成20年度、百万円)	資産合計	32,808	うち流動資産	14,969
	負債合計	20,940	純資産合計	11,868
			うち利益剰余金	242

(参考) 事業仕分けにおける指摘事項等				
【項目名】				
【評 決】				
【反映の状況】				
【項目名】				
【評 決】				
【反映の状況】				

## 独立行政法人の概要（その2）

NO.	89	所管	国交省	法人名	独立行政法人自動車事故対策機構
-----	----	----	-----	-----	-----------------

○事務・事業の構造等（平成21年度）

（金額：百万円）

事務・事業名	事務・事業のスキーム （個別事業分類ごとの 決定スキーム、関係法等）	支出予算額 （平成21年度合計）	収入予算額 （平成21年度合計）		特定関連会社・公益法人への支出 （平成21年度合計）			
			内訳	（名称）	（額）	法人名	額	
			国費	自己収入				
被害者援護業務	自賠責制度は、全国の自動車ユーザーの保険料によって、税金によらず、自動車事故被害者の救済等を図る「クルマ社会のセーフティネット」を構築するもの。独法では、このセーフティネットの一環として、自動車事故被害者の救済にとって欠かすことができない、次からなる「被害者援護業務」を実施。 （ア）療養センターの設置・運営 運送任意職障害（植物状態）に陥った被害者を受け入れ、治療する専門の医療機関を設置、運営。 （独立行政法人自動車事故対策機構法（以下「法」という。）第13条第3号） （イ）介護料の支給 重度の後遺障害に介護料を支給し、併せて精神的支援を実施。 （法第13条第4号） （ウ）育成資金交付 保護者が死亡したり重度の後遺障害者となった世帯の経済的に困窮している子供たちの健全な育成を図るための無利子貸付を行い、併せて精神的支援を実施。 （法第13条第5号及び6号）	9,904	合計		9,446	（社）北海道ハイヤー協会等（注1）	94	
			国費	運営費交付金	5,010			
			国費	施設整備補助金	456			
			国費	自動車事故対策費補助金	3,125			
			自己収入	（貸付回収金等）	856			
安全指導業務	上記同様、「クルマ社会のセーフティネット」の一環として、自動車事故防止にとって欠かすことができない事業用自動車への「安全指導業務」を実施。 （ア）運行管理者等に対する指導講習 バス、タクシー、トラックなどの運行の安全確保を担当する運行管理者等に対して、安全の確保に必要な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。 （法第13条第1号） （イ）運転者の適性診断 バス、タクシー、トラックなどの運転者を中心に、安全運転にとって必要な事項について各種診断を行い、諸特性を把握してきめ細やかな助言・指導を実施。 （法第13条第2号）	4,045	合計		4,045	（社）北海道ハイヤー協会等（注1）	38	
			国費	運営費交付金	2,239			
			国費					
			自己収入	（手数料収入）	1,806			
自動車アセスメント	「自動車アセスメント」は、販売されている自動車を用いて、実際にさまざまな衝突試験等を行い、年度ごとに自動車の安全性能に関する評価を実施し、その結果をわかりやすい指標の形で国民に公表するもので、おおむねすべての自動車の先進諸国において行われている自動車の基本的な安全対策。我が国は、これを「クルマ社会のセーフティネット」の一環として、独法が行っている。 （法第13条第8号）	585	合計		585	（社）北海道ハイヤー協会等（注1）	6	
			国費	運営費交付金	570	（財）日本自動車研究所	218	
			国費					
			自己収入	（データ販売収入）	14			

（注1）公益法人への支出については、（財）日本自動車研究所への支出を除き、すべて事務所借上経費である。また、事務所借上に係る公益法人への支出は、法人毎に同一の契約であり、按分の上、各事業へ記載している。公益法人への支出は（社）北海道ハイヤー協会のほか、（社）北海道トラック協会、（社）新潟県トラック協会、（社）富山県トラック協会、（社）神奈川県トラック協会、（社）山梨県トラック協会、（社）滋賀県トラック協会、（社）鳥取県トラック協会、（社）岡山県トラック協会、（社）香川県トラック協会、（社）徳島県トラック協会、（社）愛媛県トラック協会、（社）高知県トラック協会、（財）九州陸運協会、（社）宮崎県トラック協会の全15法人

（注2）支出が0となっている項目は単位未満を四捨五入した結果、0となったもの  
（注3）単位未満を四捨五入しているため、合計が一致しない場合がある。

○国からの財政支出のうち特別会計からの支出の状況（特別会計別内訳）

&lt;平成21年度予算合計&gt;

（金額：百万円）

特別会計	法人合計	合計		
		自動車安全特別会計	〇〇特別会計	〇〇特別会計
被害者援護業務		8,591	8,591	
安全指導業務		2,239	2,239	
自動車アセスメント		570	570	

施策・事業シート（概要説明書）							
独立行政法人名	自動車事故対策機構	事業名	安全指導業務（指導講習事業）				
担当法人内組織名	安全指導部	事業開始年度	昭和48年度（平成15年度に独法として事業承継）				
担当府省・局・課室名	国土交通省自動車交通局保障課	作成責任者	保障課長 八木 一夫				
根拠法令（具体的な条文（〇条〇項など）も記載）	独立行政法人自動車事故対策機構法第13条第1号	関係する通知、計画等					
実施方法	<input checked="" type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 業務委託等（委託先等： ） <input type="checkbox"/> 補助金【直接・間接】（補助先： 実施主体： ） <input type="checkbox"/> 貸付（貸付先： ） <input type="checkbox"/> その他（ ）						
	目的（何のために）	自動車事故の発生率が自家用自動車に比べて格段に高い事業用自動車（バス、タクシー、トラック）の事故を防止するため、運転者の運行管理を担い、安全確保のキーパーソンである運行管理者に対し、業務遂行上必要となる実務・法令・管理上の知識を付与し、安全意識を習得・保持させる必要がある。					
	対象（誰/何を対象に）	自動車運送事業者（バス、タクシー、トラック）の営業所ごとに配置されている運行管理者等					
	事務・事業のスキーム（決定スキームを含む）	本法人は、独立行政法人自動車事故対策機構法第13条第1号に基づき、自動車運送事業者がその安全管理体制の強化に役立てることができるよう、運行管理上必要となる実務・法令・管理上の知識等を習得することができる講習を行っている。（このうち一部の講習は、選任された運行管理者に受講が義務づけられている講習等として国土交通大臣の認定を受けている。） 上記講習は、大多数において経営基盤が脆弱である自動車運送事業者を対象として、地方部を含めた全国で行う必要があるため、国は、「クルマ社会構成員の支え合い」の考え方の下、税によらず、自賠償保険制度の仕組みの中で、これを実現している。					
実施体制	本部：安全指導部 12人（指導講習事業及び適性診断事業を兼務） 地方支所：276人（被害者援護事業、指導講習事業、適性診断事業及び総務・経理等の管理部門を兼務）						
コスト	平成21年度実績額（見込み）		財源	国費等（A）	運営費交付金	464	百万円
	事業費	611		百万円	施設整備費補助金		百万円
		621		百万円	〇〇補助金		百万円
	人件費				〇〇委託費		百万円
					その他（ ）		百万円
	総計	1,232		百万円	自己収入（ ）	768	百万円
					その他（ ）		百万円
					計（B）	1,232	百万円
			国費等依存率（A/B）	38	%		
これまでの事業費等（単位百万円）	年度	総額	備考（契約の実績等）				
	H19（決算額）	1,357	競争性のない随意契約 0% 競争性のある契約（株）プライムステーション（テキスト印刷）等				
	H20（決算額）	1,244	競争性のない随意契約 0% 競争性のある契約（株）プライムステーション（テキスト印刷）等				
	H21（見込み）	1,232	競争性のない随意契約 0% 競争性のある契約（株）プライムステーション（テキスト印刷）等				
	H22（予算）	1,146					
平成22年度事業費内訳（補助金の場合は負担割合等も）	運営費交付金	585百万円	自己収入	561百万円			
事業実施状況	【活動指標名】 / 年度実績・評価	単位	H19年度	H20年度	H21年度（見込み）		
	指導講習事業	箇所	50	50	50		
予算執行率	指導講習事業	回	947	1,000	982		
		%	95.6	94.4	100		

（注）上記金額は財務諸表ベース

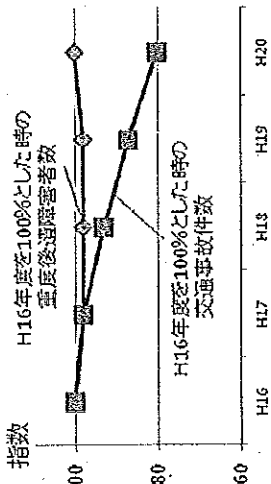
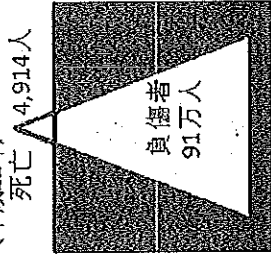
施策・事業シート（概要説明書）					
独立行政法人名	自動車事故対策機構	事業名	安全指導業務（指導講習事業）		
担当法人内組織名	安全指導部	事業開始年度	昭和48年度（平成15年度に独法として事業承継）		
担当府省・局・課室名	国土交通省自動車交通局保障課	作成責任者	保障課長 八木 一夫		
事業/制度の必要性	<p>自動車事故対策の基本は、直接の加害者となりうる一人ひとりの運転者が安全運転を徹底することであるが、運転者個人の自覚に任せるだけでは徹底されないことから、運送事業者において運転者に対する日常的な教育・監督を担う運行管理者制度を設けているところである。この運行管理者の知識・技能を習得・保持させることが、運送事業者における安全確保にきわめて重要かつ効率的である。</p> <p>自動車事故対策には、交通規制や交通違反取締の強化、道路改良、運送事業者への立ち入り検査などもあるが、自動車事故に占める歩行者や高齢者の割合が、今なお諸外国中突出して高い我が国において、被害者家族の心情等も踏まえると、運行管理者を中心に行われる運送事業者による組織的な安全体制確立の取組が引き続き行われることが必要である。</p> <p>なお、運送事業者への立ち入り検査は、法令違反の有無を確認し、指導するものであり、また、約13万者に及ぶ全国の運送事業者にこれを徹底するためには膨大な人員と経費が必要となる。</p>				
他の主体（国、自治体、他独法、民間等）による類似事業	なし				
他の主体（国、自治体、他独法、民間等）との連携・役割分担	指導講習は、本法のほかに民間も国の認定を受けて実施することができる制度となっているが、現在までその申請がない。				
中期目標における記載	<p>中期目標期間：平成19年4月1日～平成24年3月31日</p> <p>指導講習・適性診断業務</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・IT化等を通じた業務の効率化による経費の削減と受講者・受診者の拡大等を図るとともに、今中期目標期間における自己収入比率については、最後の事業年度において50%以上とする。</li> <li>・受講者・受診者・事業者のニーズに適切に対応した講習及び診断を実施するとともに、より事故防止に効果的なものとするため、講習内容及び診断内容の充実・改善を図る。</li> <li>・新たに指導講習・適性診断の実施機関にならうとする民間団体等について積極的に認定取得を支援する。</li> </ul>				
中期計画における記載	<p>中期目標期間：平成19年4月1日～平成24年3月31日</p> <p>指導講習・適性診断業務</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ITの活用等により業務の効率化を図ります。</li> <li>・業務の効率化による経費の削減を図るとともに、受講者・受診者数の拡大を図ります。</li> <li>・自己収入比率について、中期目標期間の最終年度までに50%以上に引き上げます。</li> <li>・受講者・受診者・事業者のニーズを踏まえ、指導講習の教材等の充実を行うなど効果的な講習を実施することにより、事業者の安全対策の充実・改善を図ります。</li> <li>・新たに実施機関にならうとする民間団体等への機構の適性診断システムの提供や教育訓練を実施します。</li> </ul>				
2.1年度計画における記載	<ul style="list-style-type: none"> <li>・受講者管理業務の効率化のために講習受講総合システムの改善を行います。</li> <li>・トップセールス等により事故防止に関する機構の取り組み等のPRを促進するとともに地方運輸局等との連携を強化し、受講者・受診者の拡大を図ります。（指導講習・適性診断業務）</li> <li>・自己収入比率（平成21年度）について、48%以上に引き上げます。（指導講習・適性診断業務）</li> <li>・運行管理者等指導講習の受講需要に適切に対応した講習の開催回数設定及び自動車運送事業者を取り巻く経営環境に応じて適切に講習用テキストの改訂を行います。</li> <li>・新たに実施機関にならうとする民間団体等へ機構の診断機器等を含む適性診断に関する情報提供や適性診断員等への教育訓練を実施します。（指導講習・適性診断業務）</li> </ul>				
目標達成状況（中期目標等に係る指標の達成状況等）	【成果指標名】 / 年度実績・評価	単位	H19年度	H20年度	H21年度（見込み）
	指導講習受講者	人	128,204	142,728	139,163
	自己収入比率（指導講習・適性診断事業）	%	49.8	54.6	57.4
事業/制度の自己評価・独法評価委員会による評価	<p>（自己評価）IT化等を通じた業務の効率化による経費の削減と業務の質の向上による受講者・受診者数の拡大を図り、受益者の実負担率を向上させることなく自己収入比率の引き上げを達成した。</p> <p>（国土交通省評価委員会評価結果）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・指導講習業務の効率化を図るため、講習受講総合システムの改善を検討し、着実な実施状況にあると認められる。</li> <li>・指導講習受講者は対前年度比11%増加している。運行管理者補助者の選任規定の導入により基礎講習受講者の増が寄与していると考えられる。</li> <li>・受講者数・受診者数の伸び等によって、収入の増加が図られたこと等により、自己収入比率は54.6%となり、前年度と比較して4.8%向上しており、中期計画及び整理合理化計画において定めた目標値「50%以上」を上回る水準となったことから、機構の努力を認めることができる。</li> <li>・講習用テキストについては、トラック輸送の過労防止対策マニュアルを掲載し、実効性のある事故防止対策を具体的に取り上げるとともに、過労運転防止の具体例の紹介等を内容とするDVDを作成し、活用を図っている。</li> </ul> <p>（政策評価・独立行政法人評価委員会）指摘なし</p>				
諸外国での類似事業の例					
過去の行革等における指摘事項（整理合理化計画等）	<p>指導講習・適性診断業務について、IT化による事務の効率化等により経費の削減を図りつつ、受講者数・受診者数の増加努力や受益者の実負担率の向上により、自己収入比率を平成23年度までに50%以上（平成18年度実績41.6%）に引き上げる。【19年12月整理合理化計画】</p> <p>（平成20年度に指導講習業務・適性診断業務に係る自己収入比率について、54.6%を達成済）</p>				
特記事項（事業/制度の沿革、事業の効率化に向けた取組み、昨年の事業仕分けにおける指摘事項及びその対応等）					

# I. 運行管理者等に対する指導講習 (安全指導業務①) (1/2)

## ○交通事故の現況

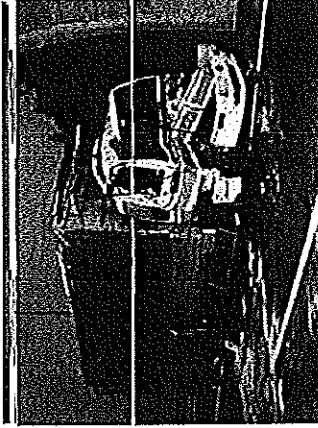
- ・事故件数は減少傾向にあるものの、依然として生活上の最大の脅威 (死者約5,000人、負傷者約90万人)
- ・事故件数減少にも関わらず、重度後遺障害被害者は、ほぼ横ばい。
- ・歩行者・高齢者の被害者の割合は、諸外国と比べ突出。
- ・交通事故対策は、交通規制、道路改良、安全教育等、さまざまな対策を総合的に講じて対処
- ・歩行者、高齢者の被害の軽減のため、安全運転の必要性はより増大

### ○交通事故の被害 (平成21年)



## ○事業用自動車の事故対策の必要性

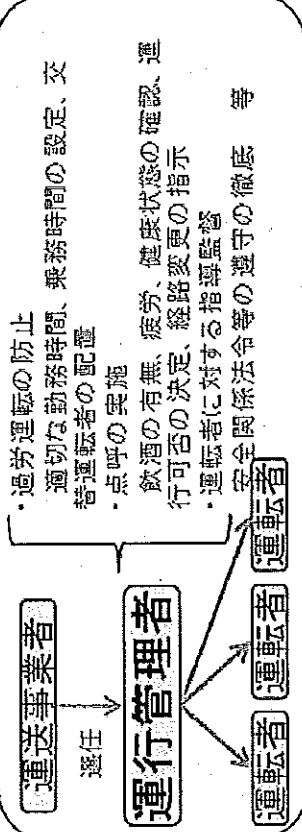
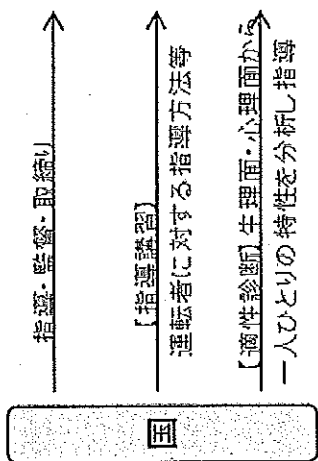
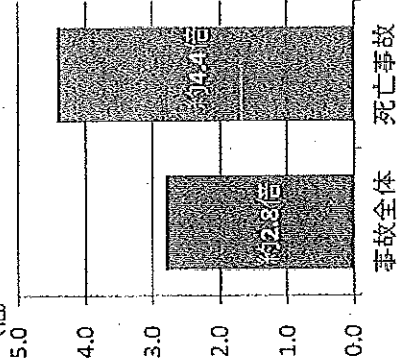
- ・自家用自動車に比べて格段に事故発生率が高く、事故対策の重点分野
- ・運送事業は、他人の生命・財産の輸送を業として行うプロ
- ・長距離輸送、深夜輸送、車内の旅客の安全など事業用自動車特有の安全上の問題点あり
- ・事故の最大の原因は、運転者の不注意



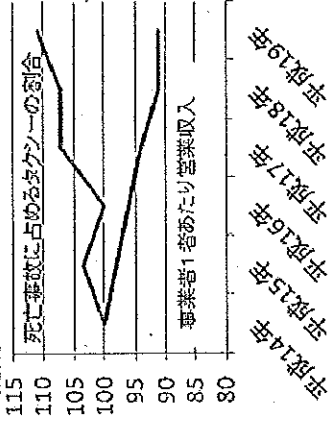
事業用自動車は重大事故を発生しやすい。

- ・運送事業者に対しては自家用自動車にはない厳しいルール。そうした事業監督を通じ安全確保することが実効的(最終的には事業許可の取消)
- ・事業者数が多い(全国13万事業者)ため、監査等には限界
- ・事業者に義務付けられている安全管理体制(運行管理者制度等)を充分に機能させることがポイント。

### 1台当たり事故発生率の比較 (自家用車=1)



### タクシースターの経営状況と事故発生状況 (指数)



# I. 運行管理者等に対する指導講習（安全指導業務①）（2/2）

20年度受講者数 142,728人

- ・ 運転者の指導教育方法、運行管理業務のノウハウ、関係法令の習得、事故防止に関する講義、グループ討議等を実施
- ・ 運送事業者には、輸送のプロとして自家用自動車にはない厳しいルールが課せられており、専ら運行管理に専念し、営業所内で安全対策を実施する責任者である運行管理者の重要性は、ますます高まっています。
- ・ また、近年の安全意識の高まりの中で、むしろ自発的に安全管理体制の強化に取り組む事業者が増えている。

## 運転者の指導教育・運行管理の手法を学ぶ



安全確保に関する最新の法令や技術について講義

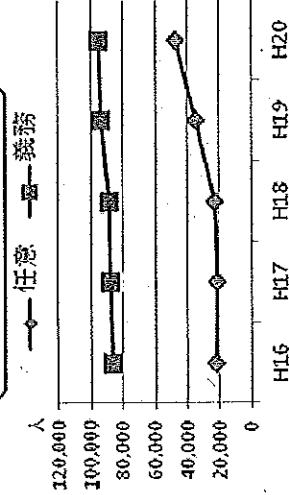
- ・ 新規雇用した運転者の事故歴の把握と指導 (H21.10)
- ・ 点呼時におけるアルコール手エッカーの使用 (H22.4)
- ・ ドライブレコーダーを用いた事故の再発防止対策 (H21.10)

## グループ討議の様子



- ・ 運行管理者同士が他社の事故事例を研究。
- ・ 事故要因、再発防止策を検討。
- ・ 自社の安全な運行管理・運転者教育の実施につなげる。

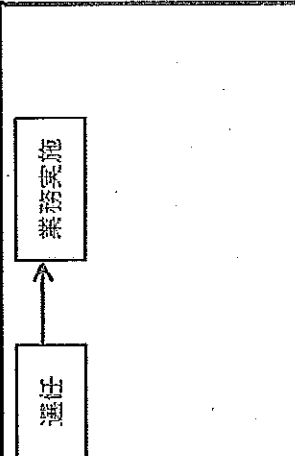
## 受講者数の推移



種類	受講者数	手数料	講習日数	講習時間	内容
基礎講習(任意)	47,438人	8,500円	3日	16時間	新たに運行管理者等になろうとする者に、必要な法令・実務等の基礎的な知識を習得させるために実施
一般講習(義務)	92,795人	3,000円	1日	5時間以上	運行管理者等に対し、運行の安全確保に関する業務の一層の充実を図るために実施
特別講習(義務)	2,195人	17,000円	2日	13時間	事故などを惹起した営業所の運行管理者に対し、安全意識の向上により事故の再発防止を図るために実施

## (参考) 運行管理における指導講習の活用

1. 基礎講習
  - (1) 運行管理者の資格要件  
試験合格(受験資格: 運行管理の実務経験1年以上又は基礎講習修了)。一定の運行管理の実務経験がある者は試験免除。
  - (2) 運行管理体制の充実  
運行管理者とともに運行管理を担う従業員に対する教育として基礎講習を活用
2. 一般講習  
運行管理者への選任後のブラッシュアップとしての二股講習の定期的な受講義務



施策・事業シート（概要説明書）								
独立行政法人名	自動車事故対策機構	事業名	安全指導業務（適性診断事業）					
担当法人内組織名	安全指導部	事業開始年度	昭和48年度（平成15年度に独法として事業承継）					
担当府省・局・課室名	国土交通省自動車交通局保障課	作成責任者	保障課長 八木 一夫					
根拠法令（具体的な条文（〇条〇項など）も記載）	独立行政法人自動車事故対策機構法第13条第2号	関係する通知、計画等						
実施方法	<input checked="" type="checkbox"/> 直接実施 <input type="checkbox"/> 業務委託等（委託先等： ） <input type="checkbox"/> 補助金〔直接・間接〕（補助先： 実施主体： ） <input type="checkbox"/> 貸付（貸付先： ） □ その他（ ）							
	目的（何のために）	自動車事故の発生率が自家用自動車に比べて格段に高い事業用自動車（バス、タクシー、トラック）の事故を防止するため、直接の加害者となりうる運転者に加齢等に伴い変化する自身の運転特性を理解させ、安全意識を習得・保持させる運転者教育を実施する必要がある。						
	対象（誰/何を対象に）	事業用自動車の運転者						
	事務・事業のスキーム（決定スキームを含む）	本法人は、独立行政法人自動車事故対策機構法第13条第2号に基づき、事業用自動車の運転者が自身の運転特性を理解して安全運転を続けることができるよう、安全運転態度、認知・処理能力について心理及び生理面から個人個人の特性を測定した上で、これに応じたきめ細かな助言・指導を受けることができる診断を行っている。（このうち一部の診断は、新たに雇用された運転者や65歳以上の運転者に受診が義務づけられている診断等として国土交通大臣の認定を受けている。） 上記診断は、大多数において経営基礎が脆弱である自動車運送事業者の運転者を対象として、地方部を含めた全国で行う必要があるため、国は、「クルマ社会構成員の支え合い」の考え方の下、税によらず、自賠責保険制度の仕組みの中で、これを実現している。						
実施体制	本部：安全指導部 12人（指導講習事業及び適性診断事業を兼務） 地方支所：276人（被害者援護事業、指導講習事業、適性診断事業及び総務・経理等の管理部門を兼務）							
コスト	平成21年度実績額（見込み）		財源	国費等（A）	運営費交付金	1,186	百万円	
	事業費	1,274		百万円	施設整備費補助金			百万円
					〇〇補助金			百万円
	人件費	1,364		百万円	〇〇委託費			百万円
					その他（ ）			百万円
	総計	2,638		百万円	自己収入（ ）	1,452		百万円
					その他（ ）			百万円
計（B）			2,638			百万円		
				国費等依存率（A/B）	45	%		
これまでの事業費等（単位百万円）	年度	総額	備考（契約の実績等）					
	H19(決算額)	2,856	競争性のない随意契約 8% (株)三菱総合研究所（適性診断機器の保守）等 競争性のある契約 (株)三菱総合研究所（新適性診断システムに係る設計及び開発）等					
	H20(決算額)	2,777	競争性のない随意契約 0% 競争性のある契約 (株)三菱総合研究所（新適性診断システムのシステム改修）等					
	H21(見込み)	2,638	競争性のない随意契約 0% 競争性のある契約 (株)三菱総合研究所（新適性診断システムのシステム改修）等					
	H22(予算)	2,434						
平成22年度事業費内訳（補助金の場合は負担割合等も）	運営費交付金	1,045百万円						
	自己収入	1,389百万円						
事業実施状況	【活動指標名】 / 年度実績・評価	単位	H19年度	H20年度	H21年度(見込み)			
	適性診断事業	箇所	50	50	50			
	適性診断事業	人	435,463	430,459	454,483			
予算執行率		%	95.8	96.9	100			

(注) 上記金額は財務諸表ベース

施策・事業シート(概要説明書)					
独立行政法人名	自動車事故対策機構	事業名	安全指導業務(適性診断事業)		
担当法人内組織名	安全指導部	事業開始年度	昭和48年度(平成15年度に独法として事業承継)		
担当府省・局・課室名	国土交通省自動車交通局保障課	作成責任者	保障課長 八木 一夫		
事業/制度の必要性	<p>自動車事故対策の基本は、直接の加害者となりうる一人ひとりの運転者が安全運転を徹底することであり、運転者自身による運転特性の認識、安全運転への意識付けがきわめて重要かつ効果的である。適性診断は、そのために不可欠な役割を担っている。</p> <p>自動車事故対策には、交通規制や交通違反取締の強化、道路改良、運送事業者への立ち入り検査などもあるが、自動車事故に占める歩行者や高齢者の割合が、今なお諸外国中突出して高い我が国において、被害者家族の心情等も踏まえ、直接の加害者となりうる運転者自身による運転特性の認識、安全運転への意識付けへの取組が引き続き行われることが必要である。</p> <p>なお、運送事業者への立ち入り検査は、法令違反の有無を確認し、指導するものであり、また、約13万人に及ぶ全国の運送事業者にこれを徹底するためには膨大な人員と経費が必要となる。</p>				
他の主体(国、自治体、他独法、民間等)による類似事業	<p>民間7団体が国土交通省の認定を受け同様の事業を実施(民間7団体)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・神奈川県自動車交通共済協同組合</li> <li>・中部交通共済協同組合</li> <li>・ヤマトスタッフ・サプライ株式会社</li> <li>・社団法人埼玉トラック協会埼玉トラック総合教育センター</li> <li>・四国交通共済協同組合</li> <li>・有限会社網干総合自動車練習所</li> <li>・株式会社富久山自動車教習所</li> </ul>				
他の主体(国、自治体、他独法、民間等)との連携・役割分担	<p>本法人は、新たに実施機関となろうとする民間団体へ診断システムの提供や教育訓練を実施し、支援している。</p>				
中期目標における記載	<p>中期目標期間:平成19年4月1日～平成24年3月31日</p> <p>指導講習・適性診断業務</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・IT化等を通じた業務の効率化による経費の削減と受講者・受診者の拡大等を図るとともに、今中期目標期間における自己収入比率については、最後の事業年度において50%以上とする。</li> <li>・受講者・受診者・事業者のニーズに適切に対応した講習及び診断を実施するとともに、より事故防止に効果的なものとするため、講習内容及び診断内容の充実・改善を図る。</li> <li>・新たに指導講習・適性診断の実施機関となろうとする民間団体等について積極的に認定取得を支援する。</li> </ul>				
中期計画における記載	<p>中期目標期間:平成19年4月1日～平成24年3月31日</p> <p>指導講習・適性診断業務</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ITの活用等により業務の効率化を図ります。</li> <li>・業務の効率化による経費の削減を図るとともに、受講者・受診者数の拡大を図ります。</li> <li>・自己収入比率について、中期目標期間の最終年度までに50%以上に引き上げます。</li> <li>・受講者・受診者・事業者のニーズを踏まえ、診断機器の改良・導入等により、事業者の安全対策の充実・改善を図ります。</li> <li>・新たに実施機関となろうとする民間団体等への機構の適性診断システムの提供や教育訓練を実施します。</li> </ul>				
21年度計画における記載	<ul style="list-style-type: none"> <li>・効果的に適性診断業務を推進するため、インターネットを活用した新適性診断システムを4主管支所及び11支所(15支所)へ順次導入します。</li> <li>・トップセールス等により事故防止に関する機構の取り組み等のPRを促進するとともに地方運輸局等との連携を強化し、受講者・受診者の拡大を図ります。(指導講習・適性診断業務)また、インターネットを活用した新診断システムの利便性を積極的にPRし、同システムの利用促進、受診者の拡大を図ります。</li> <li>・自己収入比率(平成21年度)について、48%以上に引き上げます。(指導講習・適性診断業務)</li> <li>・受診需要に適切に対応した受診機会を提供するため、インターネットを活用した新適性診断システムの利用促進を図ります。</li> <li>・新たに実施機関となろうとする民間団体等へ機構の診断機器等を含む適性診断に関する情報提供や適性診断員等への教育訓練を実施します。(指導講習・適性診断業務)</li> </ul>				
目標達成状況(中期目標等に係る指標の達成状況等)	【成果指標名】/ 年度実績・評価	単位	H19年度	H20年度	H21年度(要込み)
	適性診断受診者	人	435,463	430,459	454,483
	自己収入比率(指導講習・適性診断事業)	%	49.8	54.6	57.4
事業/制度の自己評価・独法評価委員会による評価	<p>(自己評価) IT化等を通じた業務の効率化による経費の削減と業務の質の向上による受講者・受診者数の拡大を図り、受益者の実負担率を向上させることなく自己収入比率の引き上げを達成した。</p> <p>(国土交通省評価委員会評価結果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新適性診断システムの導入により診断に要する時間の短縮等が図られたが、次年度以降も導入を進めるとともに、導入効果をさらに分析し、業務運営の効率化に向けた努力を期待する。</li> <li>・適性診断受診者は対前年度比1%減少している。前年度に比べ全体の受診者数が若干減少したものの任意の一般診断の受診者はほぼ前年度の水準を維持しており、機構の支所長等によるトップセールスのPR効果も認められる。</li> <li>・受講者数・受診者数の伸び等によって、収入の増加が図られたこと等により、自己収入比率は54.6%となり、前年度と比較して4.8%向上しており、中期計画及び整理合理化計画において定めた目標値「50%以上」を上回る水準となったことから、機構の努力を認めることができる。</li> <li>・新適性診断システム及び貸出機器の利用促進を図ったことにより、支所以外における適性診断受診者は、61,189人(対前年度比12.8%増)となり、一般診断受診者の24%を占めている。トップセールス等により特に新診断システムの導入促進に努めたことも寄与したものの認められる。</li> <li>・新たに実施機関となろうとする団体にノウハウの提供等を行うとともに診断機器を貸出し、1団体が認定を受けるに至った。また、当機構以外の認定された適性診断実施機関に対して診断機器を貸出しするとともに、実施機関に教育訓練を実施した。今後ともこのような団体等に対する支援を期待する。(政策評価・独立行政法人評価委員会)指摘なし</li> </ul>				
諸外国での類似事業の例	EU				
過去の行革等における指摘事項(整理合理化計画等)	<p>指導講習業務・適性診断業務について、IT化による事務の効率化等により経費の削減を図りつつ、受講者数・受診者数の増加努力や受益者の実負担率の向上により、自己収入比率を平成23年度までに50%以上(平成18年度実績41.6%)に引き上げる。[19年12月整理合理化計画]</p> <p>(平成20年度に指導講習業務・適性診断業務に係る自己収入比率について、54.6%を達成済)</p>				
特記事項(事業/制度の沿革、事業の効率化に向けた取組み、昨年の事業仕分けにおける指摘事項及びその対応等)					



## II. 運転者の適性診断 (安全指導業務②) (1/2)

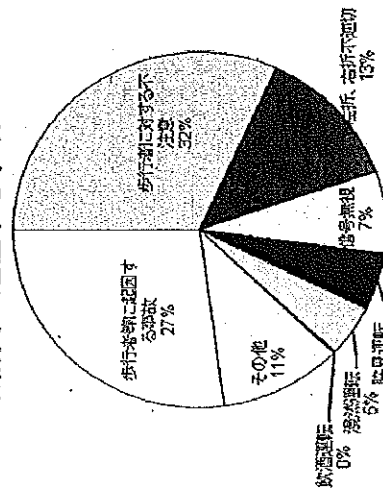
○ 事故対策の基本は、直接の加害者となり得る一人ひとりの運転者が安全運転を徹底すること。

- ・ 事故の3/4は運転者の不注意等に起因して発生しており、安全管理に不備がない事業者でも事故を起こし得る。
- ・ 歩行者や高齢運転者を巻き込む事故を防止するためには、運転者自身の安全運転が不可欠
- 事業用自動車の運転者は、長距離運転、深夜運転、客扱い(バス)など、一般の運転者とは大きく異なる運転環境の中でハンドルを握るため、これらの運転環境に応じた内容が必要。

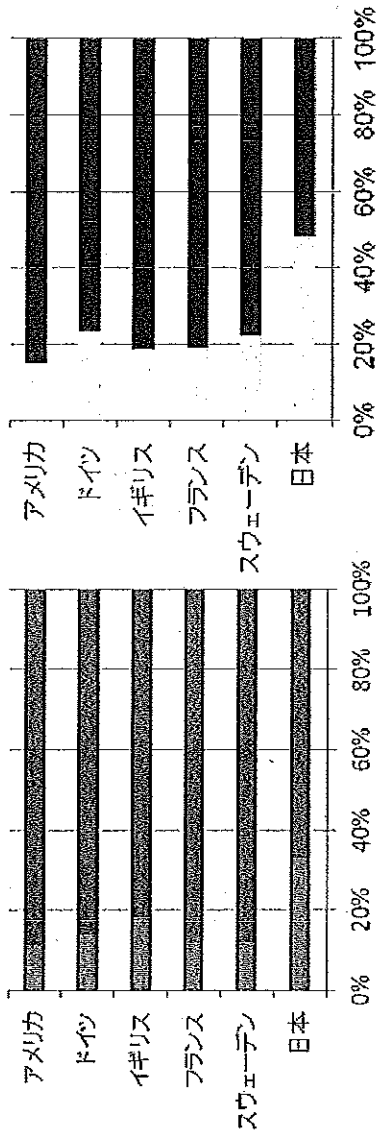


適性診断受診の様子

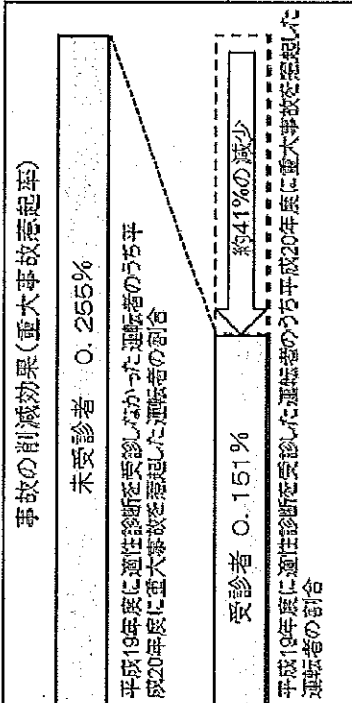
○ 事業用自動車の事故原因分析(平成19年度) ○ 交通事故による歩行中死亡者割合  
3/4は乗務員に起因する事故



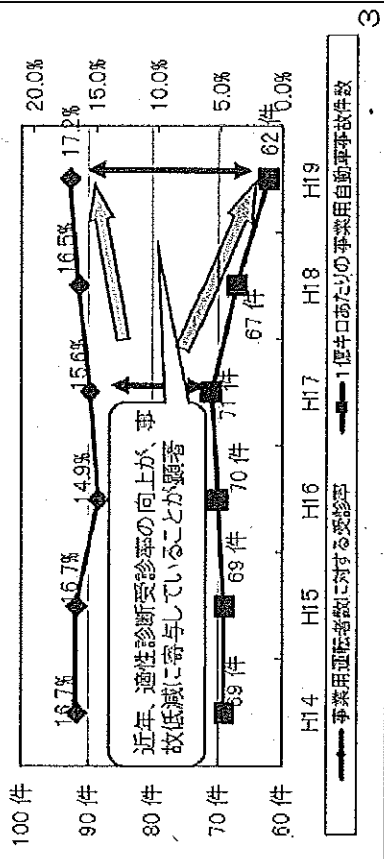
○ 交通事故による高齢者死亡者割合



### 適性診断の効果①



### 適性診断の効果②



## II. 運転者の適性診断 (安全指導業務②) (2/2)

### 適性診断の内容

者の性格、安全運転態度、認知・処理機能について、心理及び生理の両面から個人の特性を測定し、安全運転に  
じたアドバイスを行う

20年度受診者数 430,459人

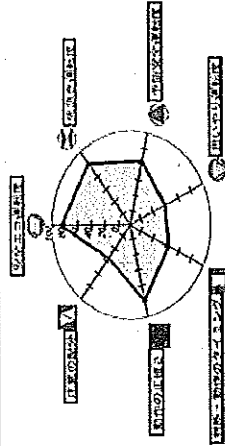
クルマに慣れしころ。



視覚機能の測定の様子

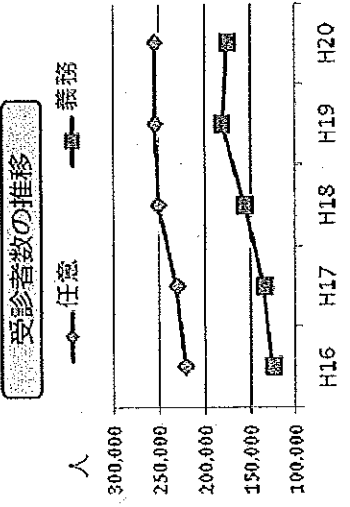
- ・運転者が自身の運転特性を理解することで、より安全な運転が可能。
- ・事業者は、運転者の特性に応じた運行管理を通じて、さらなる安全の確保が可能。
- ・産業カウンセラー資格を持つ職員がカウンセリング。

### 心理面の特性測定結果 (一部)



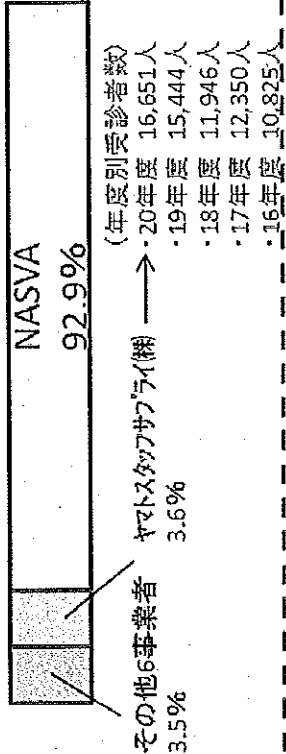
<運転者の特性>  
注意が1点に集中しやすい傾向がある。  
<診断結果によるアドバイス>  
前方の車だけでなく、周囲の歩行者等にも十分注意を配るようアドバイス。

種類	受診者数	手数料	受診時間	内容
一般診断 (任意)	255,477人	2,200円	1.5時間	運転傾向の基本要因に係る諸特性を明らかにするために行う基本的な診断
特別診断 (任意)	365人	9,800円	3時間	一般診断で見出すことが困難な諸特性を明らかにするために行う多角的な診断
初任診断 (義務)	135,566人	4,600円	1.5時間	新たに雇用された者を対象として実施
適齢診断 (義務)	36,225人	4,600円	1.5時間	65歳以上の者を対象として実施
特定診断 I (義務)	2,780人	8,800円	2時間	死者または重傷者を生じた交通事故を引き起こした者等を対象として実施 (過去に死亡・重傷事故なし)
特定診断 II (義務)	46人	28,500円	5時間	〃 (過去に死亡・重傷事故あり)



### (参考) 民間7事業者の現況

事業者別	所在地	認定年月	受診者数(20年度)	
			任意	義務
神奈川原田自動車交通連携協議会	神奈川県横浜市	H15.3	-	824
中部交通連携協議会	静岡県名古屋市中	H15.6	10,707	367
ヤマト・スタッフ・サブライ(株)	東京都港区 大塚町六丁目	H16.2	7,235	9,416
御崎玉川トラック協会 埼玉県トラック教育センター	埼玉県深谷市	H16.10	1,179	1,873
西園交通連携協議会	香川県高松市	H18.2	723	53
(有) 藤千原自動車検査所	兵庫県姫路市	H19.11	9	406
(株) 富久山自動車検査所	福岡県朝倉市	H20.9	-	144
合計			18,551	5,082



事業番号A-14-(3)

施策・事業シート (概要説明書)						
独立行政法人名	自動車事故対策機構	事業名	自動車アセスメント			
担当法人内組織名	企画部	事業開始年度	平成7年度 (平成15年度に独法として事業承継)			
担当府省・局・課室名	国土交通省自動車交通局保障課	作成責任者	保障課長 八木 一夫			
根拠法令 (具体的な条文 (〇条〇項など) も記載)	独立行政法人自動車事故対策機構法第13条第8号	関係する通知、計画等				
実施方法	<input checked="" type="checkbox"/> 直接実施					
	<input type="checkbox"/> 業務委託等 (委託先等: )					
	<input type="checkbox"/> 補助金 [直接・間接] (補助先: 実施主体: )					
	<input type="checkbox"/> 貸付 (貸付先: ) <input type="checkbox"/> その他 ( )					
事業/制度概要	目的 (何のために)	自動車の安全性能に関する情報を国民一般に広く提供することにより、自動車ユーザーが安全なクルマ選びを行えるようにするとともに、自動車メーカー間におけるより安全な自動車の開発・改良を促進する。				
	対象 (誰/何を対象に)	自動車ユーザー、自動車メーカー				
	事務・事業のスキーム (決定スキームを含む)	保安基準適合が確認され販売されている自動車でも、安全性の程度はさまざまである。「自動車アセスメント」は、自動車を市中で購入し、保安基準より厳しい条件などで衝突試験等を行い、年度ごとに自動車の安全性能に関する評価を実施し、その結果を分かりやすい指標の形で国民に公表するもので、おおむねすべての自動車の先進諸国において行われている自動車の基本的な安全対策。 我が国は、「クルマ社会構成員の支え合い」の考えの下、税によらず、自賠責保険制度の仕組みの中で、これを実現している。				
	実施体制	本部: 企画部 6人 地方主管支所: 9人 (試験結果のPR。被害者援護事業、指導講習事業、適性診断事業及び総務・経理等の管理部門を兼務)				
コスト	平成21年度実績額 (見込み)		国費等 (A)	運営費交付金	476	百万円
	事業費	419 百万円		施設整備費補助金		百万円
				〇〇補助金		百万円
	人件費	66 百万円		〇〇委託費		百万円
				その他 ( )		百万円
	総計	485 百万円		自己収入 ( )	9	百万円
				その他 ( )		百万円
				計 (B)	485	百万円
			国費等依存率 (A/B)	98	%	
これまでの事業費等 (単位百万円)	年度	総額	備考 (契約の実績等)			
	H19(決算額)	540	競争性のない随意契約 63% (財) 日本自動車研究所 (試験場借上) 等 競争性のある契約 (株) 常道パブリックリレーションズ (自動車アセスメントパンフレットの製作) 等			
	H20(決算額)	531	競争性のない随意契約 17% ネットヨタ東京(株) (試験車両購入) 等 競争性のある契約 (株) 日本自動車研究所 (試験場借上) 等			
	H21(見込み)	485	競争性のない随意契約 15% 東京トヨタ自動車(株) (試験車両購入) 等 競争性のある契約 (財) 日本自動車研究所 (試験場借上) 等			
	H22(予算)	513				
平成22年度事業費内訳 (補助金の場合は負担割合等も)	運営費交付金 498百万円	自己収入 15百万円				
事業実施状況	【活動指標名】 / 年度実績・評価	単位	H19年度	H20年度	H21年度(見込み)	
	自動車アセスメント事業	箇所	1(本部)	1(本部)	1(本部)	
	自動車アセスメント事業 (自動車アセスメント)	台	15	19	17	
	自動車アセスメント事業 (チャイルドシートアセスメント)	製品	12	5	6	
予算執行率		%	99.9	99.4	100	

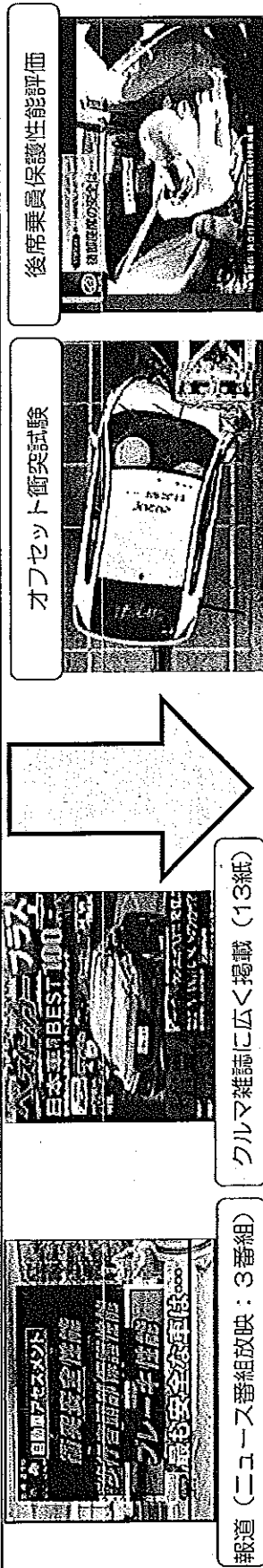
(注) 上記金額は財務諸表ベース

事業番号A-14-(3)

施策・事業シート (概要説明書)					
独立行政法人名	自動車事故対策機構	事業名	自動車アセスメント		
担当法人内組織名	企画部	事業開始年度	平成7年度 (平成15年度に独法として事業承継)		
担当府省・局・課室名	国土交通省自動車交通局保障課	作成責任者	保障課長 八木 一夫		
事業/制度の必要性	平成12年度以降、3種類の衝突試験結果の総合評価を☆の数で行っているが、最高評価(6☆)を受けた車種が、平成12年度のゼロから年々増加し、平成20年度には55車種(全体の52%)となるなど、衝突安全性能の向上が著実に図られており、自動車ユーザーにとってはより安全なクルマ選びを促すとともに、自動車メーカーにとってはより安全な自動車の開発意欲を促進させている。 なお、本事業は米国などいわば自動車先進諸国が同様に取り組んでいるため、各国間で相互に情報交換を行っており、自動車輸出世界一の我が国のアセスメントの取り組みは各国にとっても有益なものとなっている。				
他の主体(国、自治体、他独法、民間等)による類似事業	なし				
他の主体(国、自治体、他独法、民間等)との連携・役割分担	自動車アセスメントの結果は、自動車の販売実績に直結することから、実施主体には、自動車メーカーとの絶対の公正性、中立性が要求される(実質的のみならず形式的・外形的に絶対公正・中立な者が実施しなければ、情報の信頼性が確保できない)。このため、諸外国とも、国又は国に準じる機関が実施している。 歩行者頭部保護性能等、医学上の知見が求められる場合もことから、医療機関との連携が求められる。				
中期目標における記載	中期目標期間:平成19年4月1日～平成24年3月31日 ・車両の安全性能に関する公正でわかりやすい情報提供をより効果的に行うことにより、自動車メーカーの安全な車の開発意識を高める。 ・アセスメントをより効果的なものとするため、実事故との相関を分析し、車両の安全性能に関する試験内容や評価方法の改善を図る。 ・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開発能力の向上を図る。				
中期計画における記載	中期目標期間:平成19年4月1日～平成24年3月31日 ・効率的かつ公正な自動車アセスメントを実施することにより、自動車メーカーの安全な車の開発意識を高めるとともに、ユーザーが安全な車を選択しやすい情報を提供します。 これにより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が、旧車種の評価指標の平均値以上となるようにします。 ・パンフレット配布、ホームページの構成改善、試験の公開、イベントの開催等により、アクセスしやすい、わかりやすい情報提供をユーザーに行います。 ・予防安全性能、衝突時の乗員対策及び歩行者の保護性能を改善するため、事故実態を踏まえ、試験方法、評価方法の策定や見直しを行います。また、後遺障害者数が多い実態を踏まえ、後遺障害対策にも取り組みます。 ・各国のアセスメント機関、専門家等との情報交換を継続的に実施することにより、試験方法の見直し、情報提供方法の改善等に役立ちます。				
21年度計画における記載	・効率的かつ公正な自動車アセスメントを実施することにより、自動車メーカーの安全な車の開発意識を高めるとともに、ユーザーが安全な車を選択しやすい情報を提供します。 これにより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が、旧車種の評価指標の平均値以上となるようにします。 ・わかりやすい情報の提供をユーザーに行います。ア:分かりやすいパンフレットの配布 イ:わかりやすくホームページを改善 ウ:自動車アセスメント試験結果発表会を開催し、自動車アセスメントグランプリ車及びアセスメント優秀車の発表 エ:メディアに対して自動車アセスメントの公開を行う等、メディアを積極的に活用 ・車両後部への衝突による頭部傷害を軽減させるため、後頭部傷害保護性能試験を導入します。 ・後席乗員の安全性評価のため、後席乗員保護性能試験を導入します。 ・海外のアセスメント関係機関との情報交換を積極的に行うとともに、その結果を踏まえて今後の我が国の試験方法、情報提供方法等の改善に役立ちます。				
目標達成状況(中期目標等に係る指標の達成状況等)	【成果指標名】/ 年度実績・評価	単位	H19年度	H20年度	H21年度
後継車種の評価指標:乗員保護性能 上段:運転席(6段階評価)	☆		5.22→5.89	4.91→5.27	5.57→5.86
			5.22→5.78	5.18→5.45	5.43→5.86
後継車種の評価指標:頭部保護性能(6段階評価)	レベル		2.00→3.00	2.17→3.17	3.00→4.17
事業/制度の自己評価・独法評価委員会による評価	(自己評価)自動車アセスメント事業は、平成12年度以降3種類の衝突試験結果の総合評価を☆の数で行っているが、最高評価である6☆は平成12年度のゼロから年々増加し、平成20年度には55車種(全体の52%)となるなど、衝突安全性能の向上が図られており、自動車の安全性能向上を促す目的に照らし本事業は非常に有効である。 (国土交通省評価委員会評価結果) ・平成20年度の自動車アセスメント試験では、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以上となった。 ・自動車アセスメントパンフレットは自動車アセスメントグランプリ受賞車の開発メーカーを通じて受賞メーカーの販売店にパンフレット配布を依頼し、配付箇所の拡大を図った。この取り組みは、自動車ユーザーにとって自動車アセスメント情報提供業務の認知度を向上させるためには効果的と考えられることから、更なる取り組みを期待する。 ・側面衝突時の頭部保護性能改善策として有効なカーテンエアバッグの普及促進のため、20年度自動車アセスメント試験より一定の要件を満足するかどうか、評価・公表を開始した。また、自動車アセスメントグランプリの選定にあたり、要件を満たした当該カーテンエアバッグの有無を条件に加え、新しい安全技術の普及促進が図られるような取り組みを行った。自動車事故における被害軽減に資する調査研究により、今後の試験内容、評価方法の改善に向けて着実な進展が認められる。 ・豪州・ニュージーランドとの会議を開催し、評価試験に係る技術等について意見交換を行い、また、米国との会議を開催し、予防安全装置の装備判定等について意見交換を行った。このように諸外国のアセスメント実施機関と積極的な情報交換等を実施している。 (政策評価・独立行政法人評価委員会)指摘なし				
諸外国での類似事業の例	米国:運輸省道路交通安全局(政府)が実施 欧州: Euro NCAP(欧州委員会支援機関)が実施 オーストラリア/ニュージーランド: ANCAP(州政府等支援機関)が実施 韓国:韓国建設交通部(政府)が実施 中国:中国自動車技術研究所(政府機関)が実施				
過去の行革等における指摘事項(整理合理化計画等)	指摘なし				
特記事項(事業/制度の沿革、事業の効率化に向けた取組み、昨年の事業仕分けにおける指摘事項及びその対応等)					

### Ⅲ. 自動車アセスメント (1/2)

実際に販売されている自動車を市中で購入し、衝突実験により、乗員や歩行者の安全性を公正中立な立場で検証。結果を公表 (同じ保安基準をクリアした自動車でも、安全性の程度には差があり、その程度を☆の数で表示)



ユーザーは、クルマ雑誌等に掲載される情報を見て、より安全なクルマを選び

メーカーは、後継車種の開発の際にアセス結果を踏まえ安全性を向上

世界の主要な自動車先進国でも、国又は国に準じる主体が同様の手法によりアセスを実施

自動車アセスメントの流れ

#### ①試験手法の検討

#### ②検討会の実施(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アセスメント結果の公表・PR活動(本部・各地域)

#### ⑦各国アセスメント関係機関との意見交換(試験手法に反映)

国	実施機関	実施車種数
日本	(独) 自動車事故対策機構	12車種
米 国	運輸省道路交通安全局 (政府)	70車種
欧 州	EURO NCAP (欧州委員会等支援機関)	34車種
オーストラリア/NZ	ANCAP (州政府等支援機関)	20車種
韓 国	韓国建設交通部 (政府)	10車種
中 国	中国自動車技術研究所 (政府機関)	17車種

各国間で相互に情報交換。自動車輸出世界一の我が国のアセスの取り組みは各国にとっても有益なものとなっている。



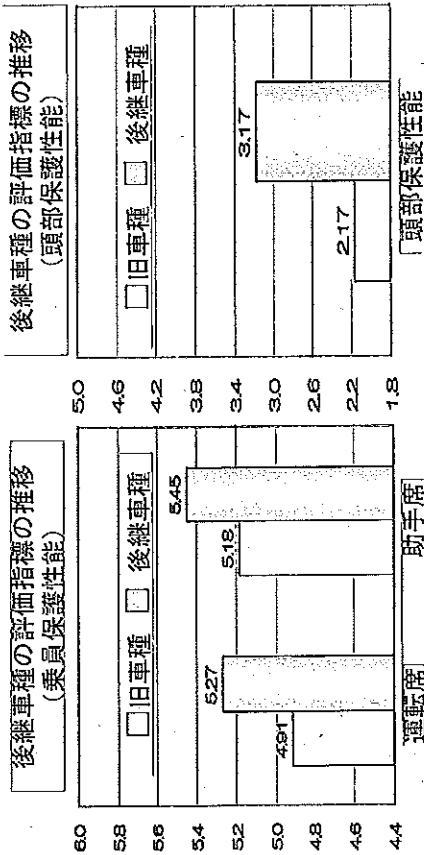
NCAP国際会議

PR活動(仙台モーターショー)5

### Ⅲ. 自動車アセスメント (2/2)

メーカーは、後継車種の開発の際にアセス結果を踏まえ安全性能を向上

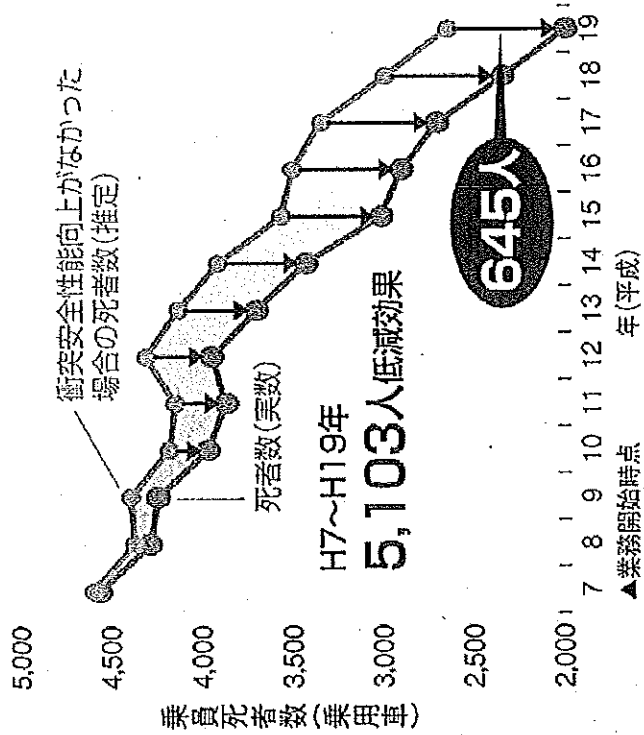
【20年度自動車アセスメント試験結果】



平成7年からの13年間で、5,103人の死者数削減効果が推定される

分析手法

事故データ約8万件の分析結果からアセスメントで成績の良い車ほど、死亡重傷率が低いという結果が得られた。この結果を基に安全な車の普及によって死者数がどれだけ低減したか試算した。



(参考) 【自動車アセスメント試験と自動車認証試験の比較】

	自動車アセスメント試験	自動車認証試験
目的	安全性能を評価・公表し、自動車ユーザーの選択等を通じた安全性能の高い自動車等の普及を促進し、死亡・重傷等の被害をより低減	法律で定める最低限の安全・環境基準(保安基準)を満たしているかどうかを審査し、保安基準を満たしていない自動車等が社会に出るのを未然に防止
試験条件	保安基準より厳しい条件(衝突速度1割増)や保安基準でカバーされていない部分の試験を実施	衝突試験、灯火等の装置の試験、排ガス試験等全ての保安基準適合性を審査。
試験結果の取扱い	試験結果をもとに段階評価し、☆の数で公表(冊子及びウェブサイト等)	保安基準の可否についての結果を国土交通大臣に通知

自動車アセスメント試験で行う自動車衝突試験は、認証試験を実施する(独)交通安全環境研究所においては、現行では施設面、体制面で実施できない。

(行革担当部局用)

事業番号 A-14

論点等説明シート (行革担当部局用)

独立行政法人名	(独) 自動車事故対策機構
事業名	安全指導業務、自動車アセスメント

論点等

安全指導業務① (指導講習事業)

本講習による交通事故削減効果を検証し、その結果に応じて実施方法の改善を図るべきではないか。(削減効果が低いのであれば、事業の見直しを行うべき。)

※ 自動車運送事業者(バス、タクシー、トラックにより旅客、貨物の運送を行う事業者)は、法令により運行管理者(運転者の乗務割作成、指導監督、安全運行の指示等を実施)の選任を義務付けられている。

※ 運行管理者は、国土交通大臣の認定する講習の受講を義務付けられている(2年に1回)。

※ 機構は認定講習機関として、全国50支部で講習を実施。(現在、認定機関は機構のみ。)

種類	受講者数	手数料	講習日数	講習時間
基礎講習(任意)	47,438人	8,500円	3日	16時間
一般講習(義務)	92,795人	3,000円	1日	5時間以上
特別講習(義務)	2,495人	17,000円	2日	13時間

安全指導業務② (適性診断)

適性診断の効果について検証し、その結果に応じて実施方法の改善を図るべきでないか。また、適性診断の結果について、より効果的な活用方を検討すべきではないか。

※ 運送事業者は、重大事故を起こした運転者、新規雇用者、高齢者に対して、国土交通大臣が認定する特別な指導と適性診断を受けさせることを義務付けられている。

※ 運転者が自身の運転特性を理解するための、任意の適性診断も実施。

種類	受診者数	手数料	受診時間
一般診断(任意)	255,477人	3,000円	1.5時間
特別診断(任意)	365人	9,800円	3時間
初任診断(義務)	135,566人	4,600円	1.5時間
適齢診断(義務)	36,225人	4,600円	1.5時間
特定診断Ⅰ(義務)	2,780人	8,800円	2時間
特定診断Ⅱ(義務)	46人	28,500円	5時間

※ 認定機関は機構のほか民間で7者。(ただし、都市部に偏在している。)






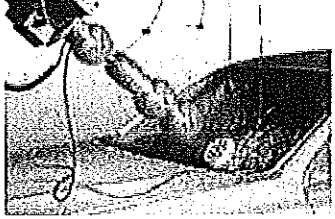
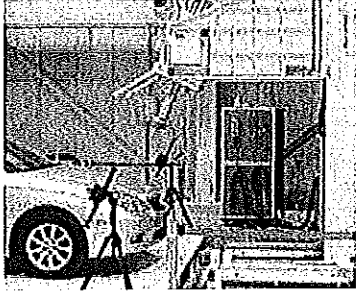
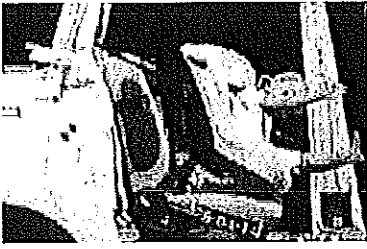
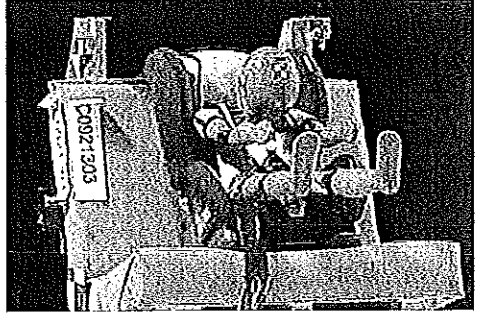
### 自動車アセスメント

同種の衝突試験を行っている（独）交通安全環境研究所と連携して、より効率的に試験を実施する方法は考えられないか。

- ※ 自動車事故対策機構は、ユーザーによる安全なクルマ選びとメーカーによる安全な自動車の開発促進のため、自動車の衝突時における乗員や歩行者の安全性について試験を実施。試験設備を保有していないため、（財）日本自動車研究所（経済産業省所管）の設備を利用。
- ※ 交通安全環境研究所（国土交通省所管）は、自動車の安全性確保・向上のため、衝突時の被害軽減性能、車両運動性能、制動性能等に関する試験・研究を専用設備（埼玉県熊谷市、24万6千㎡）において実施。



## 自動車アセスメントの類似業務との比較

	自動車事故対策機構	交通安全環境研究所
衝突試験	<p>フルラップ前面衝突試験(時速55km)</p>  <p>オフセット前面衝突試験(時速64km)</p>  <p>側面衝突試験(時速55km)</p>  <p>後面衝突頸部保護性能試験(時速32 km)</p>	<p>前面衝突試験(時速50km)</p>  <p>側面衝突試験(時速50km)</p> 
歩行者頭部保護性能	<p>時速35km (自動車の衝突速度は時速44km相当)</p> 	<p>時速32km</p> 
チャイルドシート試験	<p>前面衝突試験(時速55km) 使用性評価試験(正しく取付けられる配慮がされているか等)</p> 	<p>チャイルドシートの動的試験</p> 
試験施設	<p>保有せず。 (財)日本自動車研究所(経済産業省所管)に委託して実施。</p>	<p>専用施設を保有。(埼玉県熊谷市)</p>

(出所)各法人ホームページ

## ワーキンググループA

(事業番号) A-14

(項目名) 安全指導業務、自動車アセスメント

(法人名) 自動車事故対策機構

(1)安全指導業務(指導講習事業)

(2)安全指導業務(適性診断事業)

(3)自動車アセスメント

## 評価者のコメント

---

(1)安全指導業務(指導講習事業)

(2)安全指導業務(適性診断事業)

- 短期的には当法人の業務を縮小し、民間に業務を移管して、本来業務に特化する。
- 義務講習についての利便性確保は必要と思うが、任意講習については(自治体/民間に)完全に業務移管すべく事業計画を策定すべきである。
- 1年位で移管(民間に)
- 都市については民間で、採算が困難な地域については地方自治体で行えば、より低いコストで行うことができるのではないか。
- 中期目標に掲げられているとおりに、指導講習も含めて、積極的な民間事業者の参入を促進させる方向で取り組むべき。さらに、その先には、完全民営化を視野に入れて検討すべき。
- 指導講習は全く前向きな取組になっていない。民ができるのに門戸を開いていない。そもそも事故を防止するような指導(中小企業等へ)を強化すべき。基礎講習は民間でも、義務の部分には警察でも、行うことが可能。適性診断は、直ちに民間に移すべき。民が自らの経費で出来ているのに独立行政法人が国費を投入して実施しているのは、民業圧迫になってしまう。

- 都市部と大手運送業に関しては民間に5年後までに移す。その後、全国レベルで民営化する。もしくは、この独立行政法人自体が民間組織となる。
- 指導講習、適性診断をユニバーサルの体制を取るためには、各自治体・民間に移管しても徹底できる。
- 民間事業者へシフトし、国の負担を減らしていくべき。
- 積極的に民間、各自治体で実施する方向で努力。
- 漸次民間へ移管していく。独立行政法人自身から当該業務を切り離して公益法人化することも視野に入れるべき。
- “逆営業”により、独立行政法人による当該事業のシェアを計画的に削減する。

### (3)自動車アセスメント

- 交通安全環境研究所に統合する。自動車事故対策機構がリースしている設備で交通安全環境研究所の試験を実施する場合と、交通安全環境研究所の施設拡大を比較検討して、コスト削減すべき。
- (独)交通安全環境研究所との違いが全く説明できない。手段が違うだけで、実施している内容はほぼ同じ。この精査をし、速やかに統合し、ヒトやカネを減らすべき。本法人の廃止、他法人で実施。
- 交通安全環境研究所もしくは日本自動車研究所に移管する。
- この事業は、交通安全環境研究所で行うべきである。
- 事業を統合して(施設の共用)、機構もしくは研究所で行うべきである。
- 交通安全環境研究所や日本自動車研究所の事業として移すことによる既存施設や人員の活用を検討されたい。
- 交通安全環境研究所への統合ができるのではないか。
- メーカーからの負担を求めるべき。
- 事業実施は(財)交通安全研究所で、必要であれば(財)日本自動車研究所と一体的に行う。
- 自動車安全研究所においてアセスメントも行う方向で努力し、効率的であれば、(財)日本自動車研究所とも連携する。アセスメント結果の公表の仕方などの工夫で、自己収入を拡大する方向で努力。
- 交通安全研究所と、この独立行政法人とで、技術面・コスト面を考えて、2年以内に事業が移せるか結論を出すべき。

## WGの評価結果

---

- (1) 安全指導業務(指導講習事業)、
- (2) 安全指導業務(適性診断事業)

ユニバーサルサービスを確保しつつ  
自治体とも協力して民間への移行を進める  
(早急に施策を具体化)

### <対象事業>

- ・ 廃止 1名
- ・ 事業の実施は各自治体/民間の判断に任せる 7名
- ・ 当該法人が実施 4名  
(事業規模 縮減 4名)

### <見直しを行う場合の内容>

- ・ 自己収入の拡大 1名
- ・ ガバナンスの強化 1名

## (3)自動車アセスメント

他の法人で実施し、コストを縮減

### <対象事業>

- ・ 廃止 5名
- ・ 国が実施機関を競争的に決定 1名  
(事業規模 現状維持 1名)
- ・ 他の法人で実施 6名  
(事業規模 縮減 5名、現状維持 1名)

### <見直しを行う場合の内容>

- ・ 事業主体の一元化 2名

- ・ 自己収入の拡大 2名

## とりまとめコメント

---

安全指導業務については、廃止が1名、実施は各自治体／民間の判断に任せるが7名、当該法人が実施し事業規模は縮減が4名、その他見直しを行う場合の内容として、自己収入を増やすことを考えるべき、ガバナンスを強化して無駄がない形にしていくべきといったご意見があった。

各自治体／民間の判断に任せるという意見と当該法人が実施し事業規模は縮減という意見に割れているものの、当該法人が実施をすると書かれた方も、民間がすでに参入している部分があり、相当民間が入りうる余地があるのではないかと、どんどん民間にシフトをしていくべきではないか、という点では同じ意見であったと思う。期限についても1年くらいから5年くらいまでのご意見がある。当然地方においてユニバーサルサービスを確保しなければいけないという面もあり、最終的に国(独法)がやらなければいけない部分が残るかもしれないが、そこは丁寧にやっていただくとしても、民間にどんどんシフトし、各自治体とも協力して、国(独法)がやるということについては手を引いていくべきだ、というのが多くの方の意見であった。国土交通省からも、1、2ヶ月で具体的な施策を出したい、という話があったので、至急対策をとっていただきたいということを付言しつつ、事業の実施は各自治体／民間の判断に任せるという方向でやっていただきたい、ということ結論とした。

自動車アセスメントについては、廃止が5名、国が実施機関を競争的に決定が1名、他の法人で実施し事業規模は縮減、これはコスト縮減ということかと思うがこれが5名、事業規模は現状維持が1名、見直しを行う場合の内容として事業主体の一元化、すなわち自動車の安全性を確保する事業の主体の一元化が2名、メーカーから問題にならないような形で負担いただくべきとする意見が2名であった。

廃止という意見と他の法人で実施という意見が多かったが、実際に自動車事故対策機構が実行部隊と十分なり得ていないことを含めて、他の法人で実施をし、なるべくコストを縮減していく方向でやっていただきたい、ということ結論とした。