

卒業時の到達度を示しており、関係会議等で本報告に基づいた教育の充実が行われるよう促した。

ドクターヘリ事業の推進

緊急現場、搬送途上における医療の充実を図るため、早期治療の開始と迅速な搬送を行うドクターヘリ（医師が同乗する救急専用ヘリコプター）事業については、平成19年度末までに、13道府県の救命救急センターにドクターヘリが配備された。

その運用に当たっては、ドクターヘリが安全に着陸できる区間・場所の情報の共有や「運用マニュアル」の作成、共通の周波数の無線機の整備等関係機関・団体が連携した取組を強化した。

制の整備等を図り、消防機関と医療機関の連携を強化するため、救急隊が現場からいつでも迅速に医師に指示、指導、助言が要請でき、実施した救急活動の医学的判断、処置の適切性について医師による事後検証が行われ、その結果が再教育に活用され、救急救命士の資格取得後の再教育として、医療機関において定期的に病院実習が行われる体制（メディカルコントロール体制）の充実強化を推進した。特に、都道府県単位、各地域単位におけるメディカルコントロール協議会の意見交換・情報交換の場として、全国メディカルコントロール協議会連絡会を設け、メディカルコントロール体制の質的向上に努めた。

4 救急関係機関の協力関係の確保等

救急業務の円滑な実施や救急隊員への教育訓練体

第7節

損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

1 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車損害賠償保障制度は、自動車事故による損害賠償の基本保障を担保する強制保険である自動車損害賠償責任保険及び自動車損害賠償責任共済（以下「自賠責保険」という。）、ひき逃げ及び無保険車による事故の被害者に対するてん補を行う政府の自動車損害賠償保障事業（以下「保障事業」という。）、保険料の運用益を活用した被害者救済対策事業及び交通事故防止対策事業（以下「被害者救済対策等」という。）により交通事故被害者の保護に大きな役割を担っている。

平成14年度から18年度の自賠責保険の支払件数及

び支払額は、それぞれ5.2%減少、10.2%減少している（第1-23表）。

自動車損害賠償責任保険（共済）の充実等

自賠責保険では、被害者保護の充実が図られるよう、国による死亡等重要事案に関する支払審査のほか、保険会社等による被害者等に対する情報提供措置の義務付け、公正中立な紛争処理機関による紛争処理の仕組みの整備など、被害者を保護する措置がとられている。

これにより、保険金の適正な支払の確保や、保険金支払をめぐる紛争処理の迅速かつ適正な解決による被害者保護の増進を図っているところである。な

第1-23表 自賠責保険・自賠責共済の保険金支払件数及び支払額の推移

年 度	死 亡		傷 害		後遺障害		合 計	
	件数	平均支払額	件数	平均支払額	件数	平均支払額	件数	総支払額
	件	千円	件	千円	件	千円	件	百万円
平成14年度	9,080	23,759	1,203,363	399	60,821	4,514	1,273,264	970,889
15	8,567	24,092	1,212,507	397	65,397	4,343	1,286,471	972,085
16	7,986	23,882	1,190,626	399	62,190	4,322	1,260,802	935,080
17	7,491	23,761	1,192,342	400	57,637	4,439	1,257,470	910,596
18	6,776	24,233	1,144,636	399	56,089	4,480	1,207,501	871,908

注 1 損害保険料率算出機構、全国共済農業協同組合連合会資料による。
 2 死亡欄の支払保険金・共済金は、死亡に至るまでの傷害を含む金額である。
 3 後遺障害欄の支払保険金・共済金は、後遺障害に至るまでの傷害を含む金額である。

救急医療体制の整備

平成19年の交通事故死者数は、7年連続して減少し、54年ぶりに5千人台となった。近年、死者数が減少した要因としては様々なことが考えられるが、救助・救急体制の整備もその大きな要因の一つである。しかしながら、近年、救急需要が増大する一方で、これに対応した救急隊の増強が困難な状況にあり、また、救急患者を扱う医療機関も減少傾向で推移していることなどから、救急車の平均現場到着時間や医療機関までの平均収容所要時間も遅延傾向にある。このような中、昨年(18年)の11月11日に福島県では4医療機関で計8回、今年(19年)の1月2日に大阪府では5つの救命救急センター等で計6回、交通事故傷病者が受入を断られるなど医療機関への搬送が円滑になされない事案が発生しており、円滑な救急搬送・受入医療体制の整備が急務となっている。

このような状況を踏まえ、消防庁においては、「消防機関と医療機関の連携に関する作業部会」を開催し、受入医療機関に関する情報収集や消防機関から医療機関への情報伝達のあり方等について検討を重ね、平成20年3月に中間報告をとりまとめた。また、厚生労働省においては、昨年12月に「救急医療の今後のあり方に関する検討会」を開催し、今後の救命救急医療のあり方についてとりまとめを行うこととしており、関係機関が連携して国民の安全・安心を守るべく諸課題の解決に取り組んでいる。

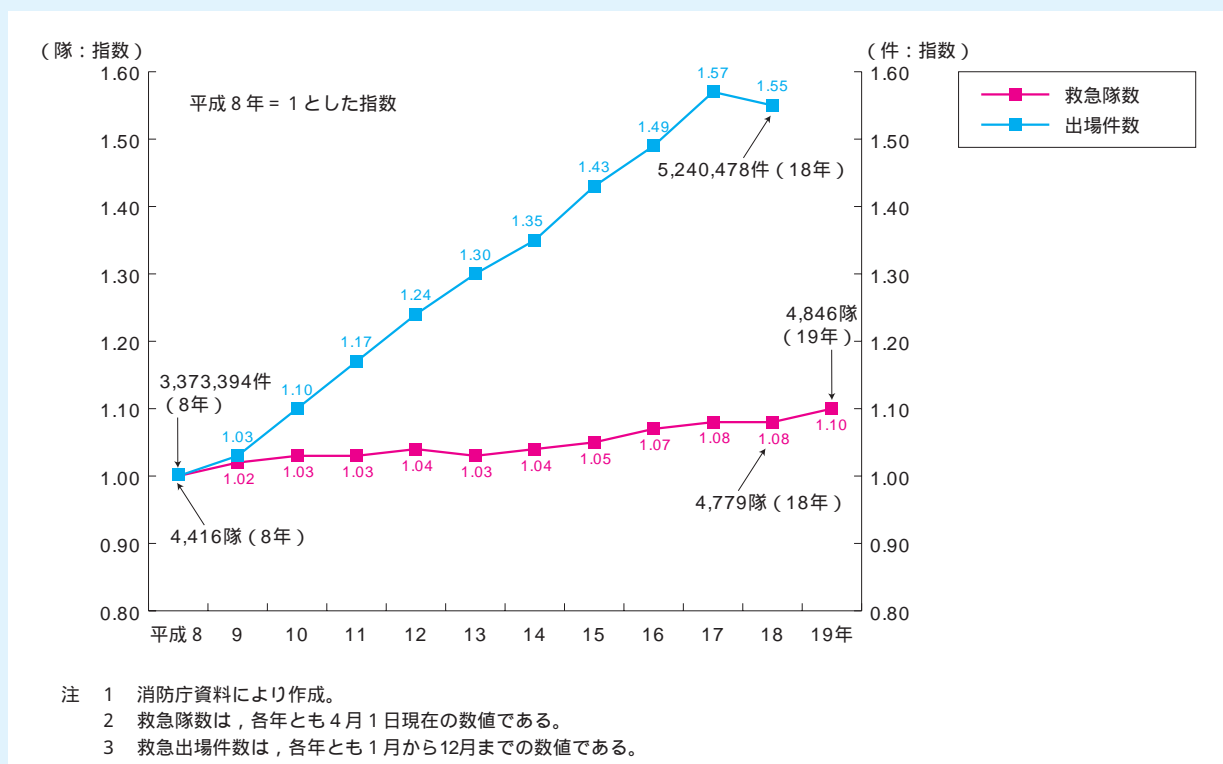
< 救急需要の急増と現状と対策 >

救急出場件数は年々増加し、平成18年中は約524万件に達し、平成8年から10年間で約55%増加しているが、各消防本部の厳しい財政事情等により、近年の救急隊の数は、平成8年から19年までで、約10%の増加にとどまっている。

平成18年中の救急自動車の現場到着所要時間は、全国平均で6.6分であり、また、救急事故の覚知から医療機関等に収容するまでに要した時間も全国平均で32.0分となっている。

救急自動車による搬送人員を事故種別にみると、交通事故件数が横ばいから減少傾向で推移している

救急隊数及び救急出場件数の推移



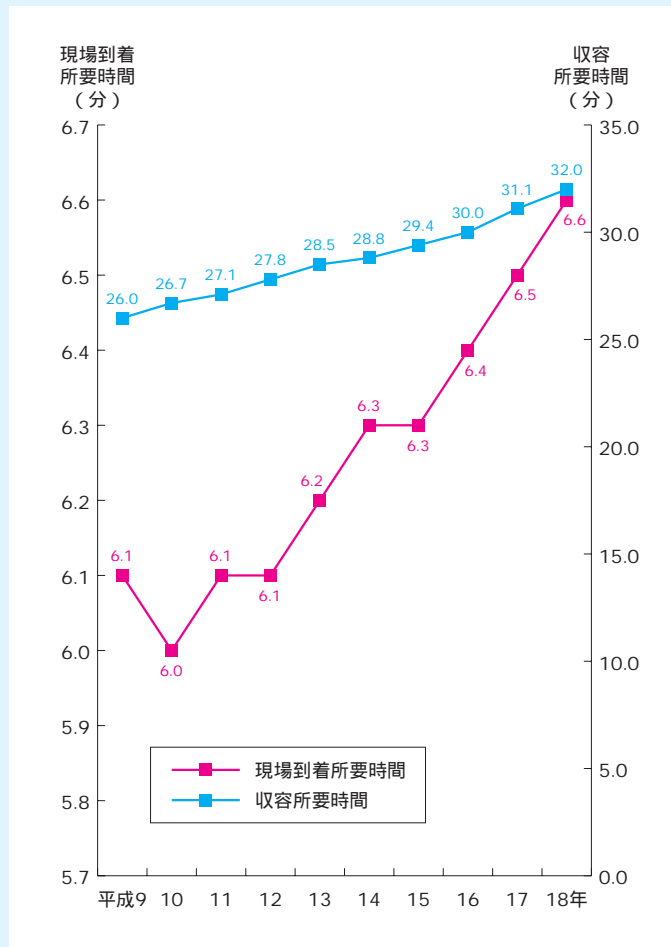
こともあって、全搬送人員が増加している中、交通事故による搬送人員は平成14年以降減少しており、構成比も年々低下傾向にある。

消防庁では、今後も、高齢化や独居化の進展等により、更なる救急需要の増大が予想されることから、平成17年度に「救急需要対策に関する検討会」及び「救急搬送業務における民間活用に関する検討会」を、18年度には「救急業務におけるトリアージに関する検討会」を開催し、救急需要対策について総合的な検討を行った。また、救急搬送において、医療機関への照会が多数にわたり、搬送に長時間を要する事案が多発していることから、医療機関と消防機関をはじめとする関係機関の一層の連携の強化を図っているところである。

< 救急医療体制の現状と対策 >

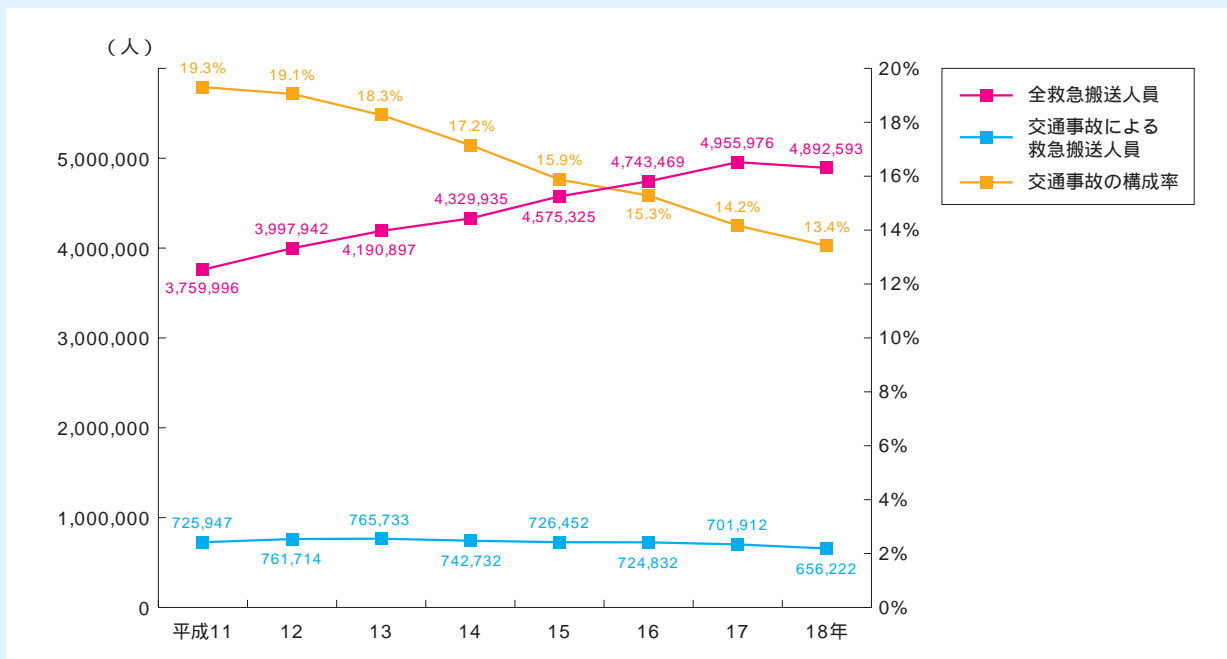
傷病者を受け入れる救急病院及び救急診療所については、近年減少傾向であり、この中で、都道府県が定めた医療圏ごとに整備される入院治療を必要とする重症患者を受け入れる第二次救急医療機関は平成9年から10年

現場到着所要時間と収容所要時間の推移



注 消防庁資料により作成。

交通事故による救急搬送人員（救急自動車）



注 消防庁資料により作成。

間で191施設減少している。一方、第二次救急医療機関では対応できない重篤な患者等を受け入れる第三次救急医療機関（救命救急センター、新型救命救急センター）は10年間で65施設増加している。

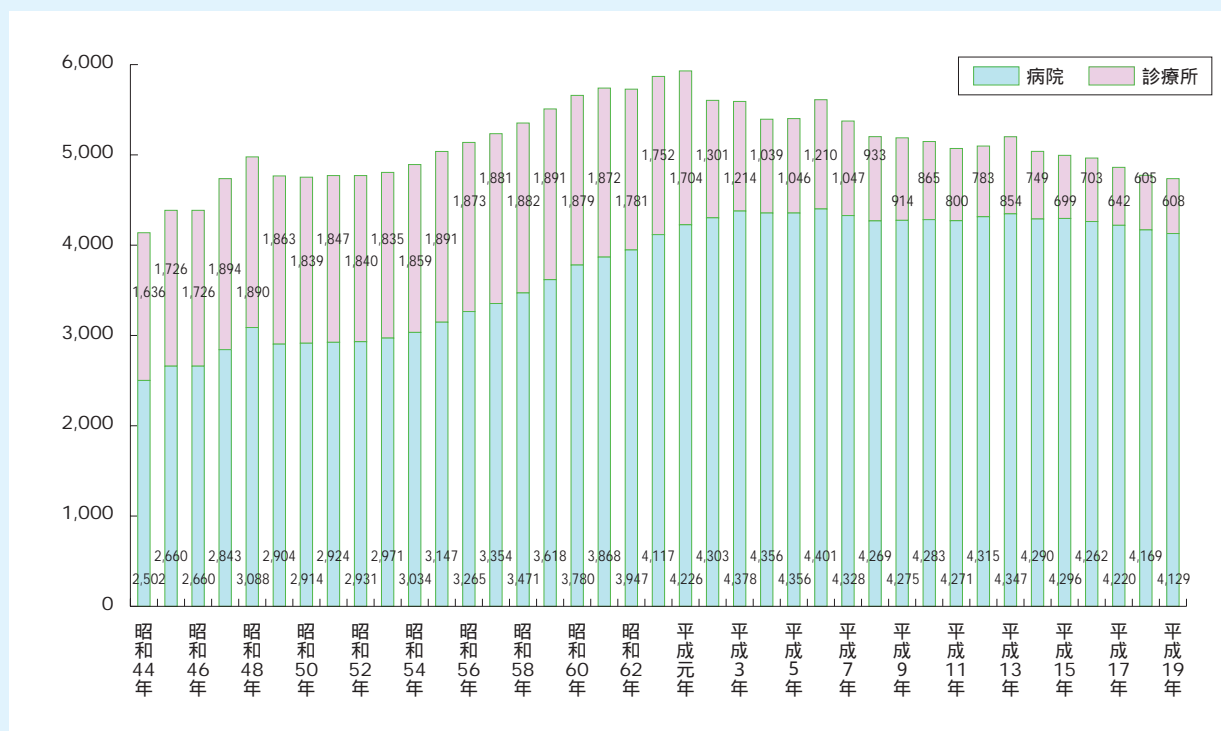
消防庁では、救急搬送において、医療機関への照会が多数にわたる事案の多発を受け、平成19年9月から10月にかけて、厚生労働省とともに産科・周産期救急体制の現状把握のため、平成16年から平成18年までの3年間における産科・周産期傷病者の救急搬送について実態調査を行ったほか、平成20年1月、救急搬送における医療機関の受入状況等実態調査を実施し、その結果をとりまとめた。これら調査の結果を踏まえ、同年3月、消防庁が「救急業務高度化推進検討会」に設置した「消防機関と医療機関の連携に関する作業部会」において、円滑な救急搬送・受入体制の実現に向けた報告書がとりまとめられ、早急に講じるべき対策として、救急医療情報システムの活用促進、医療機関選定における消防機関と医療機関の連携強化、救急搬送に関する検証の場の設置等が指摘されたところである。

また、厚生労働省では、平成19年12月に「救急医療の今後のあり方に関する検討会」を開催し、今後の救命救急医療のあり方についてとりまとめを行うこととしている。

さらに、これらの検討をうけ、救急医療体制の整備のため、平成20年度予算において、新規に救急医療情報システムの充実・改善、救急患者受入コーディネーターの配置を図るなど救急搬送に対する支援体制の確保を推進するとともに、ドクターヘリ（医師が同乗する救急専用ヘリコプター）についても3箇所増の16箇所配備することとしている。

なお、平成19年6月に「救急医療用ヘリコプターを用いた救急医療の確保に関する特別措置法」（平成19法103）が成立したことに伴い、厚生労働省において、「救急医療用ヘリコプターの導入促進に係る諸課題に関する検討会」を開催し、検討を行っているところである。

救急告示医療機関数の推移（昭和44年～平成19年）



注 消防庁資料により作成。

最近の救急搬送・受入医療体制を巡る主な事案

平成18年 8月	奈良県内で、病院にて分娩中に意識不明になった妊婦が、同県と大阪府の計19病院に受入を断られた事案発生。
19年 8月29日	奈良県内で、妊婦が同県と大阪府の計9病院に受入を断られた事案発生。
19年11月11日	福島県において、交通事故傷病者が4医療機関で計8回受入を断られた事案発生。
19年12月6日	兵庫県において、吐血などで救急要請した傷病者が18病院に受入を断られた事案発生。
19年12月25日	大阪府において、嘔吐等で救急要請した傷病者が30病院に計36回受入を断られた事案発生。
20年 1月2日	大阪府において、交通事故傷病者が5救命センターに計6回受入を断られた事案発生。
20年 1月6日	宮城県において、火災熱傷のため救急要請した傷病者が4医療機関（2救命センター含む）に計5回受入を断られた事案発生。
20年 1月8日	東京都において、呼吸困難などで救急要請した傷病者が11病院に受入を断られた事案発生。

注 内閣府調査により作成。

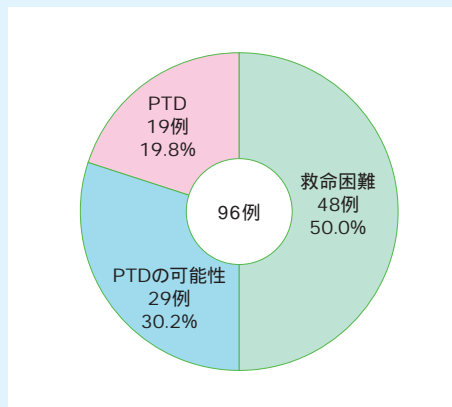
< 防ぎ得た外傷死亡（Preventable Trauma Death；PTD）>

千葉県交通事故調査委員会では、外傷診療の質の向上を図るため、平成16年中に同県内で発生した交通事故死（24時間以内死亡）のうち、救急隊現場到着時に生命兆候を有した80歳未満の96例について、外傷診療の専門家による第三者評価（peer review）を行い、交通事故負傷者に対する外傷診療体制の課題についての検討を行った。

第三者評価による判定の結果は、全96例のうち、救命困難48例、PTDの可能性あり29例、PTD19例となっており、救急隊現場到着時の生存者の半数、その年の千葉県内の交通事故死者数全体の14.5%が、PTDまたはPTDの可能性ありという結果であった。また、救急搬送時間の延長が病態悪化と密接に関連すること、病院ごとにPTD、PTDの可能性ありの割合に格差があることが明らかにされている。

このような交通事故死者数の削減を目的とした医療面からの調査研究はわが国では初めてのものであり、今回の調査により、外傷診療の質の向上によって交通事故による死者数を減少させ、後遺症を軽減させる可能性があることが明らかとなった。今後、防ぎうる外傷死（PTD）の減少を目指して、このような取組の継続的な実施とともに、救急隊員や医師に対する標準的な外傷初療教育の推進、医師の治療開始時間の短縮等に取り組む必要がある。

第三者評価の結果



資料提供：千葉県交通事故調査委員会

お、指定紛争処理機関である 自賠責保険・共済紛争処理機構による平成18年度の紛争処理件数は574件となっている。

なお、自賠責保険の保険金限度額は、死亡の場合は3,000万円、介護を要する重度後遺障害者について、常時介護を要する者は4,000万円、随時介護を要する者は3,000万円となっている。

また、被害者保護の増進、自動車事故の発生の防止が安定的に行われるよう、自動車損害賠償保障法（昭30法97）による自動車事故対策計画に基づき、補助等を行っている。

政府の自動車損害賠償保障事業の充実

自賠責保険による救済を受けられないひき逃げや無保険車による事故の被害者に対しては、政府の保障事業が被害者に損害のてん補を行い、その救済を図っている。

この保障事業は、自賠責保険料に組み込まれた賦課金等を財源としており、損害てん補の限度額は自賠責保険と同一である。平成18年度の保障事業による保障金の支払額は、ひき逃げ3,065件及び無保険644件（計3,709件）に対し、約51億9,579万円（死亡118人、傷害3,591人に対してそれぞれ25億3,464万円及び26億6,115万円）である。

無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険は自動車の保有者等が加入を義務付けられている強制保険であるが、特に車検制度がない原動機付自転車及び軽二輪自動車において、期限切れによる無保険車両が発生している。

このため、国土交通省において、都道府県ごとに無保険車指導員を配置し、街頭で無保険車両の保有者等へ指導を実施することにより、自賠責保険への加入の徹底を図った。

また、かけ忘れを防止するため、自賠責保険契約期限経過後、再契約の締結が確認できない原動機付自転車等の所有者に対し、再契約を促す通知書を発送した。

任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

ア 任意の自動車保険

平成10年7月の保険料率の自由化後、人身傷害補償保険を始め多様な保険商品の開発・導入が進み、

補償内容・損害時の対応・保険料水準等について、契約者が自身のニーズにあった保険商品を選択することが可能となっている。

対人賠償保険については、平成18年度に契約された契約金額別構成比が、2,000万円までのもの0.2%、2,000万円を超え5,000万円までのもの0.3%、5,000万円を超え1億円までのもの0.8%、1億円を超えるもの98.7%（うち無制限のもの98.7%）となっており、契約金額の高額化が進んでいる。

なお、平成18年度に自動車保険（任意）の保険金が支払われた死亡事故の賠償額は、平均3,642万円となっている。（第1-24表）

第1-24表 自動車保険（任意）保険金支払死亡事故賠償額の推移

年 度	死 者 数	平均賠償額
	人	万円
平成14年度	3,848	3,679
15	3,792	3,619
16	3,628	3,688
17	3,590	3,675
18	3,297	3,642

注 1 損害保険料率算出機構による。
2 任意保険の保険金支払に関係のあったもののみである。したがって、自賠責保険の支払のみで終わったものは含まれていない。

イ 任意の自動車共済

任意の自動車保険の他、消費生活協同組合法（昭23法200）に基づく生活協同組合などで任意の自動車共済を実施している。

2 損害賠償の請求についての援助等

交通事故相談活動の推進

交通事故被害者救済対策の一環として地方公共団体の交通事故相談活動の推進を図るため、相談員としての基本的な心構えや知識の習得を目的とした「交通事故相談員中央研修会（初任者コース）」を開催した。

さらに、被害者等からの相談に対する相談員の対応能力を向上させるため、弁護士・心理カウンセラー等の専門的な知識・経験を有する者をアドバイザーとして都道府県・政令指定都市の交通事故相談所へ派遣、相談員が直接、指導・助言を受けられ

第1-25表 都道府県，政令指定都市の交通事故相談所の相談件数の推移 (件)

項目	平成14年度	15年度	16年度	17年度	18年度
都道府県	103,949	100,562	92,384	93,981	85,899
政令指定都市	22,402	21,826	19,748	18,150	16,616
計	126,351	122,388	112,132	112,131	102,515

注 内閣府資料による。

第1-26表 交通事故関係相談件数の推移 (件)

項目	平成15年	16年	17年	18年	19年
交通事故関係相談件数	1,896	1,526	1,392	1,202	891

注 法務省資料による。

る体制を整備することにより，相談者への迅速な対応を可能にする「交通事故相談員支援事業（アドバイザー事業）」及び，相談員に対する民事損害賠償問題等に関する研修会の開催，情報誌の発刊を内容とする「交通事故相談員育成事業」をとおして，都道府県・政令指定都市の交通事故相談活動（平成18年度の相談件数は都道府県 8万5,899件，政令指定都市 1万6,616件の合計10万2,515件）に対する支援を行い，交通事故被害者等の福祉の向上に寄与した（第1-25表）。

損害賠償請求の援助活動等の強化

ア 警察における交通相談の積極化

交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救済の一助とするため，救済制度の教示や交通相談活動の積極的な推進を図った。

イ 法務省における人権相談

法務省は，全国の法務局，地方法務局及びその支局に開設している常設人権相談所並びに市（区）役所，町村役場，デパート，公民館，公会堂等で臨時に開設する特設人権相談所において，人権相談の一環として交通事故に関する相談に応じ，事件解決のための適切な助言や日本司法支援センター（法テラス）への紹介等を行っている（第1-26表）。

ウ 日本司法支援センター（法テラス）による民事法律扶助業務の推進

平成18年10月から業務を開始した日本司法支援センター（愛称：法テラス）では，交通事故を含めた法的トラブル全般について，コールセンター（0570-078374）を始め全国各地に窓口で問い合わせを受け付け，解決に役立つ法制度やト

ラブルの内容に応じた適切な相談窓口等の情報を広く提供している。

また，示談交渉や調停手続，民事裁判等において必要な弁護士・司法書士の費用を支払う経済的余裕がない人々には，無料法律相談を行うほか，その費用を立替えるといった民事法律扶助業務による援助を行っている。

平成18年度（平成18年10月2日～平成19年3月末日）に，法テラス・コールセンターに寄せられた交通事故に関する問い合わせは4,533件であり（第1-27表），民事法律扶助業務における交通事故関係の援助開始（扶助）決定件数は法律扶助協会の実績を含め平成18年度で485件である（第1-28表）。

エ 日弁連交通事故相談センターによる交通事故相談活動の強化

日弁連交通事故相談センターは，交通事故の損害賠償に関する無料法律相談等のほか，示談あつ旋を行った。

平成18年度の交通事故相談活動は，延べ8,032回相談所を開所し，延べ3万4,884件の相談に応じた（第1-29表）。

オ 交通事故紛争処理センターによる交通事故相談活動の強化

交通事故に関する紛争の適正な処理を図るため，嘱託弁護士による無料法律相談及び和解の斡旋，審査会による審査・裁定業務を行った。

平成18年度は，東京本部のほか，札幌，仙台，名古屋，大阪，広島，高松及び福岡の各支部並びにさいたま市，金沢市の各相談室で2万2,630件の相談に応じ，示談成立は6,185件，うち審査・裁定手続

きを経て示談成立に至った事案は549件であった(第1-30表)。

3 交通事故被害者支援の充実強化

自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

ア 独立行政法人自動車事故対策機構

独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)は、被害者の救済を図るため、次に掲げる業務等を行った。

ア 介護料の支給

自動車事故により重度の後遺障害を負い、常時又は随時介護を要する被害者に介護料の支給を行った。また、在宅介護者に対し、短期入院費用を一部助成した。

イ 重度後遺障害者療護施設の運営等

自動車事故による脳損傷の重度後遺障害者に対し適切な治療及び養護を行う専門病院である療護センター(千葉, 東北, 岡山, 中部)の運営を行うとともに、在宅介護を受ける重度後遺障害者に対する短期入院の受入れを実施した。

また、現在、設置されている療護センターの空白地域解消のため、その機能を北海道及び九州の一般病院に対し、その機能の一部を委託し、療護センターに入院できない重度後遺障害者の専門的治療、介護の機会の拡充を図った。

ウ 自動車事故被害者への情報提供体制の整備

平成19年10月、全国の自動車事故による被害者及びその家族等への支援の充実・強化を図るため、自

第1 27表 法テラス・コールセンター問い合わせ件数(交通事故関係)の推移

年度	全問い合わせ件数(A)	交通事故に関する問い合わせ件数(B)	比率(B)/(A)
18年10月~	件	件	%
19年3月	128,741	4,533	3.5

注 日本司法支援センター資料による。

第1 28表 民事法律扶助(交通事故関係)事件数の推移

年度	援助開始(扶助)決定全事件数(A)	援助開始(扶助)決定交通事故関係事件数(B)	比率(B)/(A)
	件	件	%
14	37,690	401	1.1
15	42,997	348	0.8
16	51,463	464	0.9
17	59,957	475	0.8
18	65,073	485	0.7

注 1 日本司法支援センター資料による。

注 2 民事法律扶助業務は、平成18年10月より 法律扶助協会から日本司法支援センターに引き継がれた。

動車事故に関する法律、損害保険及び紛争処理等に関する各種相談機関の窓口(都道府県, 市区町村及び日弁連交通事故相談センター等)を電話により総合的に案内する相談窓口「NASVA交通事故被害者ホットライン」を開設した。(平成20年3月末現在の相談総数は、1,126件)

エ 貸付業務の実施

自動車事故により死亡した者の遺族又は重度後遺障害が残った者の子弟である義務教育終了前の児童に対する生活資金の無利子貸付業務等の被害者に対

第1 29表 日弁連交通事故相談センターの活動状況の推移

項目	平成14年度	15年度	16年度	17年度	18年度
相談所開設回数(回)	8,001	8,161	7,956	7,972	8,032
相談件数(件)	34,215	35,113	34,353	34,848	34,884
従事弁護士延べ人員(人)	8,845	8,827	8,793	8,807	8,870

注 国土交通省資料による。

第1 30表 交通事故紛争処理センターの活動状況の推移

(件)

項目	平成14年度	15年度	16年度	17年度	18年度
相談件数	21,863	23,281	22,529	21,718	22,630
示談成立件数	4,709	5,412	5,820	5,754	6,185
うち審査手続分	497	562	557	580	549

注 交通事故紛争処理センター資料による。

する貸付業務を行った。

イ 交通遺児に対する援助

交通遺児育成基金は、自動車事故によって一家の働き手を失った交通遺児に対し、交通遺児家庭の生活基盤を安定させ、交通遺児の健やかな育成に資するため、交通遺児に支払われた損害賠償金等から拠出された資金に、国の補助金と民間団体の援助金を加えて運用し、これを遺児が満19歳に達するまで、年金方式で育成給付金を支給する交通遺児育成基金事業を実施した。

なお、平成18年度末現在における加入遺児総数は1,480人となっている。

ウ 交通安全活動推進センター

都道府県交通安全活動推進センターでは、職員のほか、弁護士、カウンセラー等を相談員として配置し、交通事故の保険請求、損害賠償請求、示談等の経済的被害の回復に関してだけでなく、交通事故による精神的被害の回復に関しても、交通事故被害者、遺族からの相談に応じ、適切な助言を行った。

交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

ア 交通事故被害者等の状況

内閣府が平成20年2月及び4月に実施したインターネットモニターに対するアンケート調査では、自分自身または家族が交通事故の被害者になったことがあると答えたものは、どちらも約3割となっており、誰もが交通事故の被害者になりうる事が明らかになった(第1-31表)。

第1-31表 交通事故の経験の有無

選 択 肢	平成20年 2月実施	同年4月 実 施
自分自身が被害者になったことがある	36.0%	32.1%
家族が被害者になったことがある	26.7%	30.3%

また、内閣府が実施した別の調査(注参照。以下の数字は、パネル調査のもの。)では、過去30日間の健康上の問題の有無について、交通事故の被害にあった本人または家族・遺族のうち、64.6%があったと回答しており、そのうち、82.3%は事件が関係していると認識している。過去30日間の精神的な問題や悩みの有無については、78.1%があったと回答しており、そのうち、90.7%は事件が関係している

と認識している。

精神的な問題や悩みの解決策については、「自助グループに参加した」が53.3%で最も多く、次いで、「医療機関に通った」が49.3%となっている。

事故直後と比較した状況の変化については、身体的、精神的、経済的な状況のそれぞれについて、悪化傾向にあると回答したものが、42.7%、49.0%、35.4%となっている。

事件から1年以内に受けた二次的被害として、気持ちを傷つけられることが多かったのは、加害者関係者(加害者本人、家族、弁護士等)が77.1%と圧倒的に多く、次いで、捜査や裁判等を担当する機関の職員(警察官、検事、裁判官等)が39.6%となっている。

(注)「犯罪被害類型等ごとに実施する継続的調査」

平成20年1月から2月にかけて、被害類型別(殺人・傷害等、交通事故、性犯罪)、被害者との関係別(本人、家族、遺族)に、犯罪被害者等の置かれた状況について以下の2種類の方法によりアンケート調査を実施。

被害者団体・支援団体を通じて実施するパネル調査

インターネットモニターを利用したweb調査

イ 交通事故被害者等に対する情報提供の実施

ひき逃げ事件、危険運転致死傷罪に該当する事件、交通死亡事故等の被害者・遺族に対して、事故の概要、捜査状況等についての被害者連絡を適時、適切に実施するとともに、交通事故事件に係る「被害者の手引」、「現場配布用リーフレット」等の配布や各種相談活動によって、被害者等にとって必要な情報の提供に努めた。また、交通死亡事故等を起こした加害者に対する行政処分の結果等について被害者等からの問い合わせがあった場合には、適切に回答するなど、被害者等の心情に配慮した行政処分制度の運用に努めた。

なお、被害者等通知制度により、交通事犯を含めた刑事事件の被害者等に対し、検察庁から事件の処理結果、公判期日、裁判結果、加害者の刑の執行終了予定時期及び釈放された年月日等を通知してきたところ、平成19年12月1日からは、検察庁、刑事

「NASVA交通事故被害者ホットライン」の開設

自動車損害賠償保障制度における自動車事故による被害者救済対策及び自動車事故の発生防止対策のあり方について検討を行った「今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会」において、平成18年6月にとりまとめられた報告書の中で、「被害者や家族が相談窓口や必要な情報入手先...が認知されるようにすべきである。」と提言され、被害者等に対する情報提供の一層の充実が求められている。

このような中、独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）では、自動車事故被害でお困りの被害者等に対する支援の充実・強化を図るため、平成19年10月1日から電話による総合的な相談窓口「NASVA交通事故被害者ホットライン」（以下「ホットライン」という。）を開設した。

NASVAでは、ホットラインへの問い合わせ状況を踏まえ、被害者等への情報提供の更なる充実を図っていくこととしている。

1. ホットラインの役割

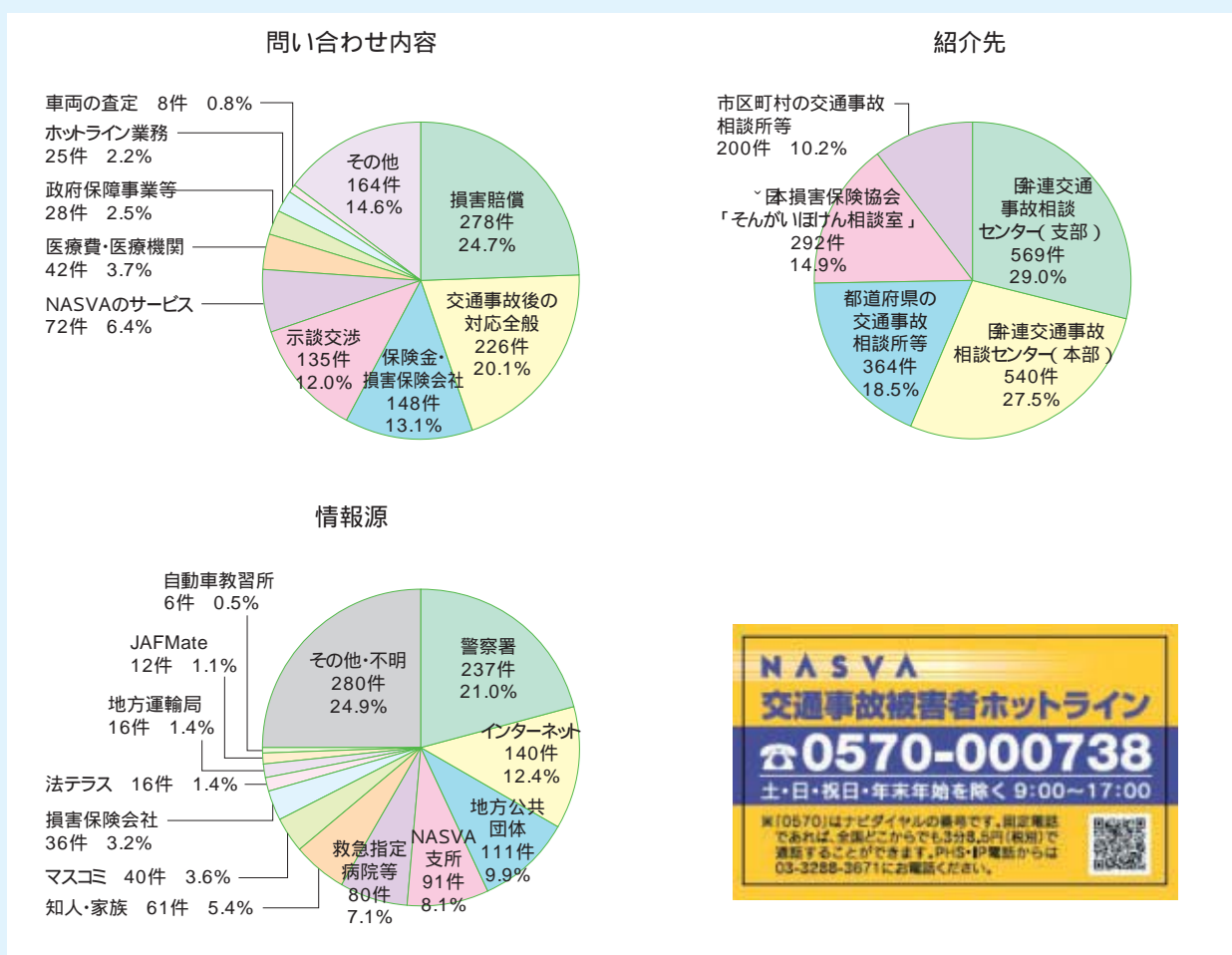
全国各地において、自動車事故被害に遭われ、法律、金銭、介護など、自動車事故に起因する悩み事について、どこに相談すればよいか、お困りの方に対し、相談内容に応じて地方公共団体をはじめとする各種相談機関の窓口の紹介。

NASVAの業務として行っている交通遺児等への貸付（無利子）、介護料の支給等の経済的支援、精神的支援及び療護センター等についての案内。

2. ホットラインへの問い合わせ状況

平成19年10月から20年3月末日までの問い合わせの実績は1,126件である。

なお、問い合わせ内容等の概要は次のとおり。



施設，少年院及び保護観察所等が連携し，被害者等からの希望に応じて，判決確定後の加害者及び保護処分を受けた加害者の処遇状況に関する事項，仮釈放・仮退院審理に関する事項等の通知を実施することとした。

さらに，全国の検察庁に被害者支援員を配置し，被害者からの様々な相談への対応，法廷への案内，付添い，各種手続の手助けをするほか，被害者等の状況に応じて精神面，生活面，経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行うとともに，犯罪被害者保護制度について分かりやすく説明したパンフレットを検察庁等に備え付けるなどの支援業務を行った。

このほか，被害者等に対する不起訴事件記録の開示についても弾力的な運用を図った。

ウ 交通事故被害者等の声を反映した講習等の推進

運転免許に関する各種講習において，被害者等の手記集やビデオを活用するほか，被害者等の講話を取り入れるなどにより，講習において被害者等の声を反映させ，交通事故の悲惨さを受講者に効果的に理解させる施策の推進を図った。また，被害者等の手記を取りまとめた資料等については，交通安全推進団体等にも配布し，交通事故の悲惨さの紹介に努め，交通事故の惨状等に関する国民の理解増進を図った。

エ 交通事故被害者サポート事業の実施

交通事故被害者の自立を支援する立場にある者の技術を向上させるとともに，交通事故被害者の自助グループに対する支援を行う「交通事故被害者サポート事業」を実施した。

第8節

研究開発及び調査研究の充実

1 道路交通の安全に関する研究開発の推進

内閣府本府の調査研究

第8次交通安全基本計画の政策評価の実施に資するため，交通安全対策の総合的な効果分析手法に関する調査研究を実施した。

警察庁関係の研究

ア 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進

ア 安全運転の支援

交通管制システムのインフラ等を利用して，運転者に対し，周辺の交通状況等をカーナビゲーション装置を通し視覚・聴覚情報により提供することで危険要因に対する注意を促し，ゆとりを持った運転ができる環境を創り出すことにより，交通事故の防止等を図る安全運転支援システム（DSSS）について，運転挙動に応じた的確な情報提供を実現するなど，その機能の高度化に向けた研究開発を推進した。

イ 信号制御の高度化

個々の信号機において，交差点に到達する交通流を予測して制御するプロファイル信号制御方式について，交通状況や交通環境の異なる道路における効

果の検証を行い，この信号制御方式の全国展開に向けた整備の在り方についての検討を推進した。

ウ プローブ情報の収集

更に高度な交通情報の提供，信号制御，安全運転を支援するための情報提供等を行うため，自動車からの情報（プローブ情報）を光ビーコンを活用して収集して分析，活用するシステムの実用化に向けた調査を推進した。

イ 対向車のヘッドライトによる視認性の低下に関する研究

対向車のヘッドライトの光によって横断歩行者が自動車運転者から見えにくくなる現象（蒸発現象）を調べるための実験を実施し，夜間の歩行者事故の発生要因と歩行者用反射材の事故防止効果について検討した。

ウ 飲酒運転の背景要因に関する研究

酒気帯び運転で取締りを受けた運転者の飲酒行動，交通行動及び飲酒運転行動を詳細に調査し，飲酒運転に至った心理的背景要因を明らかにするための研究を行った。

エ 交通事故分析に関する研究