

平成21年度

自 予 動 算 車 概 交 算 通 要 局 求 関 概 係 要

平成20年8月

国土交通省自動車交通局

目 次

平成21年度予算主要施策総括表	1
-----------------	---

自動車交通行政主要施策	2
-------------	---

主要施策別説明資料

1. 地域を支え暮らしの安心を守る地域交通の構築

(1) 地方バス路線維持対策	9
(2) 公共交通移動円滑化事業	10
(3) 地域のニーズに応じたバス・乗合タクシーに係るバリアフリー車両の開発	11
(4) バス産業将来ビジョン策定調査	12
(5) タクシー事業の構造改善に関する調査	13
(6) 過疎地域における生活交通を支える交通機関のあり方に関する調査	14
【関連事項】地域公共交通活性化・再生総合事業	15

2. 環境に優しい自動車社会の実現

(1) 低公害車等普及促進対策	16
(2) 次世代低公害車開発・実用化促進事業	17
(3) ITを活用したトラック事業者の低燃費運転・配送の効率化支援	18
(4) 低炭素型超小型モビリティ開発・実用化事業	19
(5) 自家用自動車の低燃費運転支援技術に関する総合調査	20
(6) 自動車交通分野の省エネ対策に係る経済産業省等との連携	21

3. 国民に優しく安全・安心な自動車社会、輸送サービスの構築

(1) 先進安全自動車（ASV）プロジェクトの推進	24
(2) 車両の安全対策	25
(3) IT化等による自動車検査の高度化	27
(4) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業	28

4. 原油価格高騰対策

(1) 地方バス路線維持対策（再掲）	
(2) 低公害車等普及促進対策（再掲）	
(3) 次世代低公害車開発・実用化促進事業（再掲）	
(4) ITを活用したトラック事業者の低燃費運転・配送の効率化支援（再掲）	
(5) 低炭素型超小型モビリティ開発・実用化事業（再掲）	
(6) 自家用自動車の低燃費運転支援技術に関する総合調査（再掲）	
(7) トラック運送業におけるパートナーシップ環境整備事業	30

5. 交通事故被害者対策の充実と自動車ユーザーの利便向上

(1) 重度後遺障害者に対する介護料の支給	31
(2) 自賠責保険の支払いに係る紛争処理機関の審査体制の充実	31
(3) 自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進	32

平成 2 1 年度概算要求主要施策総括表

（単位：百万円）

主 要 施 策	21 年 度 要 求 額	20 年 度 予 算 額	比 較 増 減 額	頁
1 . 地域を支え暮らしの安心を守る地域交通の構築	8,807	8,832	25	
地方バス路線維持対策	7,731	7,350	381	9
公共交通移動円滑化事業	933	1,423	490	10
地域のニーズに応じたバス・乗合タクシーに係るバリアフリー車両の開発	70	59	11	11
バス産業将来ビジョン策定調査	14	0	14	12
タクシー事業の構造改善に関する調査	31	0	31	13
過疎地域における生活交通を支える交通機関のあり方に関する調査	28	0	28	14
2 . 環境に優しい自動車社会の実現	3,916	2,715	1,201	
低公害車等普及促進対策	3,250	2,233	1,017	16
次世代低公害車開発・実用化促進事業	551	482	69	17
ITを活用したトラック事業者の低燃費運転・配送の効率化支援	30	0	30	18
低炭素型超小型モビリティ開発・実用化事業	30	0	30	19
自家用自動車の低燃費運転支援技術に関する総合調査	55	0	55	20
3 . 国民に優しく安全・安心な自動車社会、輸送サービスの構築	4,550	5,170	620	
先進安全自動車（ASV）プロジェクトの推進	611	576	35	24
車両の安全対策	581	242	339	25
IT化等による自動車検査の高度化	1,643	2,637	994	27
自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業（一部再掲）	1,715	1,715	0	28
4 . 原油価格高騰対策	11,727	10,065	1,662	
地方バス路線維持対策（再掲）	7,731	7,350	381	
低公害車等普及促進対策（再掲）	3,250	2,233	1,017	
次世代低公害車開発・実用化促進事業（再掲）	551	482	69	
ITを活用したトラック事業者の低燃費運転・配送の効率化支援（再掲）	30	0	30	
低炭素型超小型モビリティ開発・実用化事業（再掲）	30	0	30	
自家用自動車の低燃費運転支援技術に関する総合調査（再掲）	55	0	55	
トラック運送業におけるパートナーシップ環境整備事業	80	0	80	30
5 . 交通事故被害者対策の充実と自動車ユーザーの利便向上	4,931	4,939	8	
重度後遺障害者に対する介護料の支給	3,098	3,037	61	31
自賠償保険の支払いに係る紛争処理機関の審査体制の充実	150	150	0	31
自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進	1,683	1,752	69	32

道路局との連携分を含む。

自動車交通行政主要施策

要求額（前年度予算額）

単位：百万円

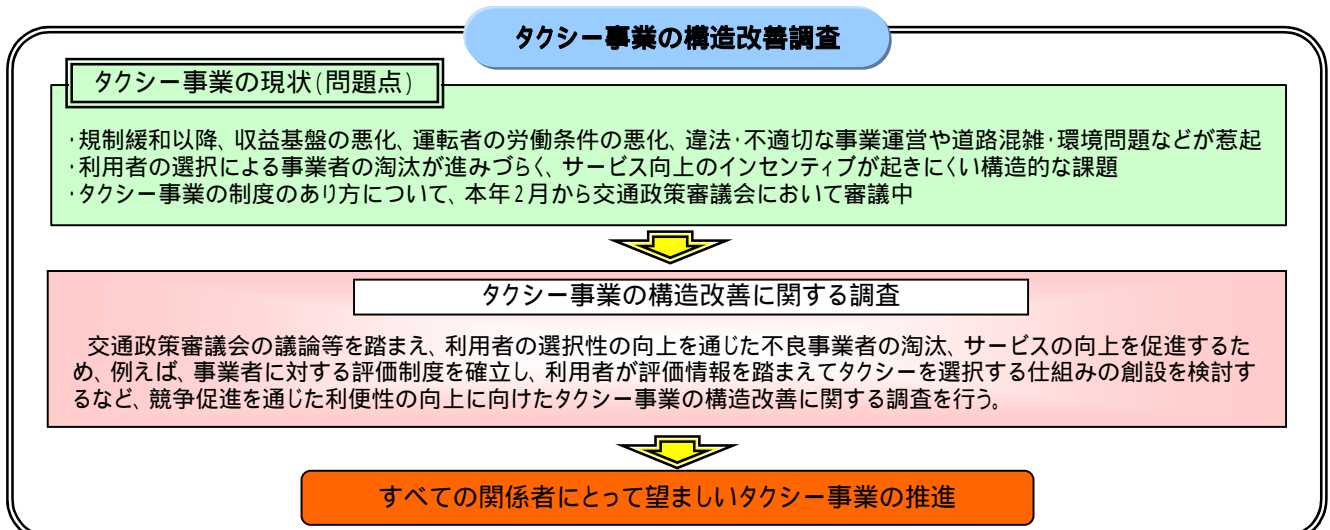
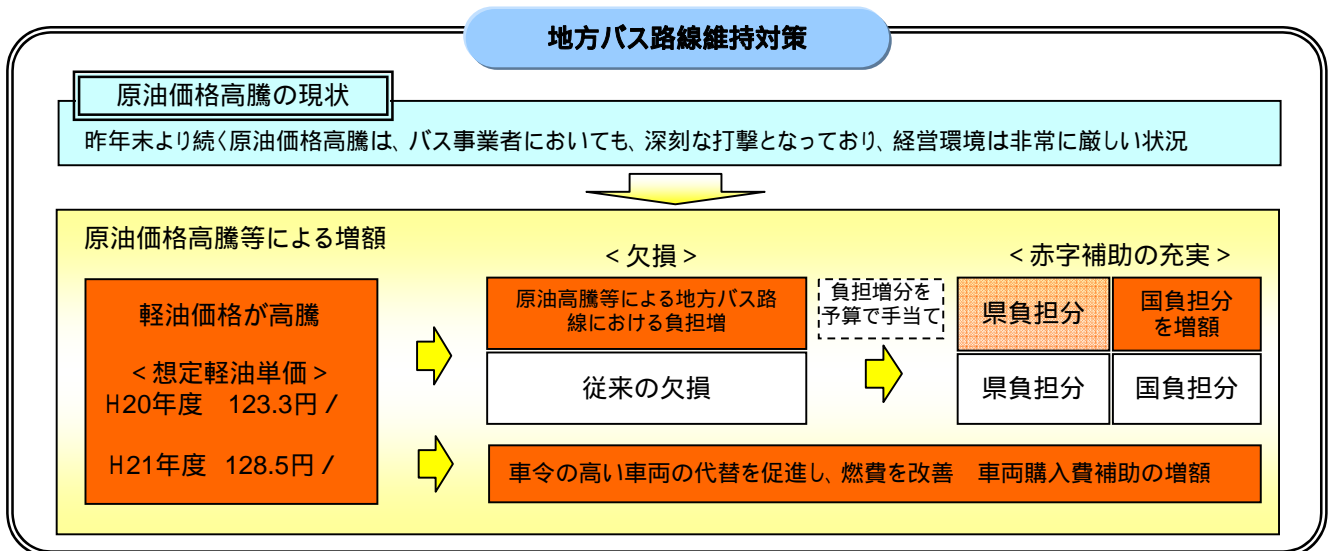
1. 地域を支え暮らしの安心を守る地域交通の構築 8,807 (8,832)

地域の暮らしを支える真に必要な生活交通を確保するとともに、誰もが安心して使える地域公共交通を構築するため、地域の実情に合致した地域交通の取り組みを支援する。

地方バス路線維持対策	7,731 (7,350)
公共交通移動円滑化事業	933 (1,423)
地域のニーズに応じたバス・乗合タクシーに係るバリアフリー車両の開発	70 (59)
バス産業将来ビジョン策定調査	14 (0)
タクシー事業の構造改善に関する調査	31 (0)
過疎地域における生活交通を支える交通機関のあり方に関する調査	28 (0)

【関連事項】

地域公共交通活性化・再生総合事業の拡充 60億円（30億円の内数）

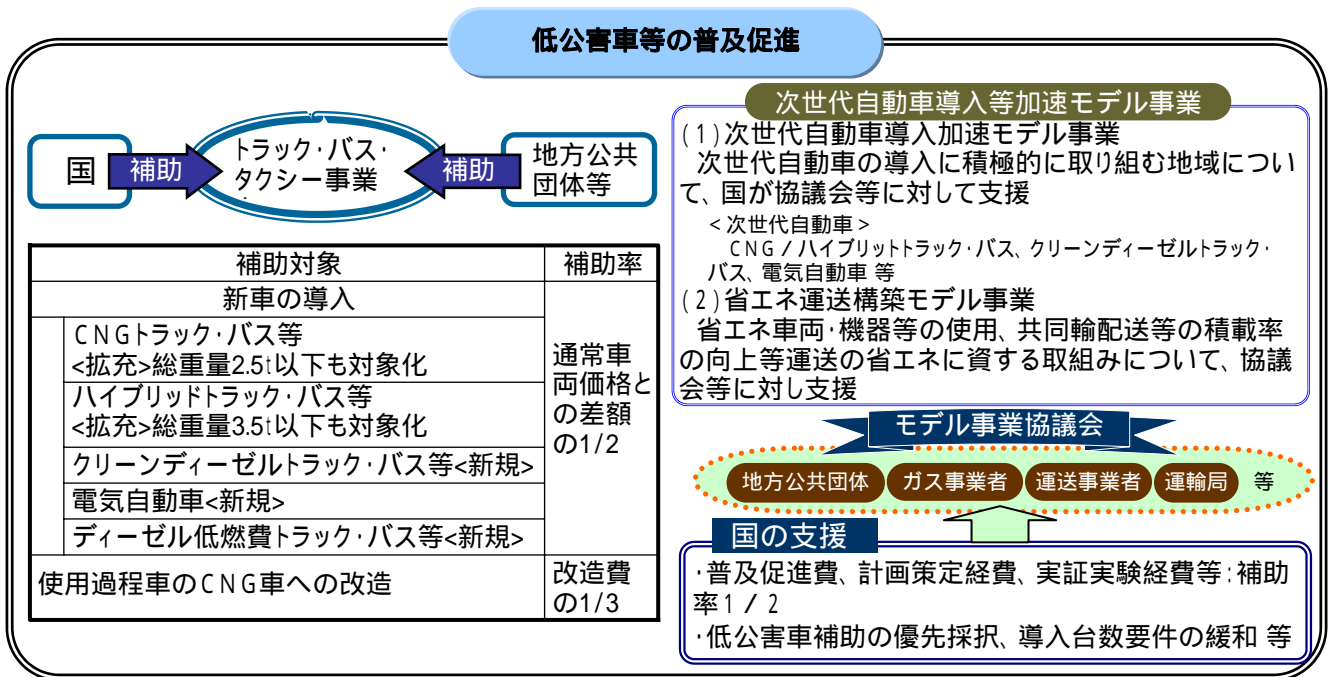


2. 環境に優しい自動車社会の実現

3,916 (2,715)

京都議定書の削減目標達成や低炭素社会の構築、さらには大都市を中心に依然として厳しい状況にある大気汚染問題の改善に向けて、低燃費車、低公害車の普及・開発促進対策をはじめ、ハード、ソフト両面の施策を推進する。

低公害車等普及促進対策	3,250 (2,233)
次世代低公害車開発・実用化促進事業	551 (482)
ITを活用したトラック事業者の低燃費運転・配送の効率化支援	30 (0)
低炭素型超小型モビリティ開発・実用化事業	30 (0)
自家用自動車の低燃費運転支援技術に関する総合調査	55 (0)



3. 国民に優しく安全・安心な自動車社会、輸送サービスの構築

4,550 (5,170)

国民に優しく安全・安心な自動車社会、輸送サービスを構築するため、安全基準の拡充強化等の車両安全対策のほか、自動車検査の高度化、自動車運送事業者等に対する監査の充実等、ハード・ソフト一体となった安全対策の充実・強化を図る。

先進安全自動車 (A S V) プロジェクトの推進	611 (576)
車両の安全対策	581 (242)
I T 化等による自動車検査の高度化	1,643 (2,637)
自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業 (一部再掲)	1,715 (1,715)

先進安全自動車 (A S V) プロジェクトの推進

先進安全自動車 (A S V) 普及促進対策事業

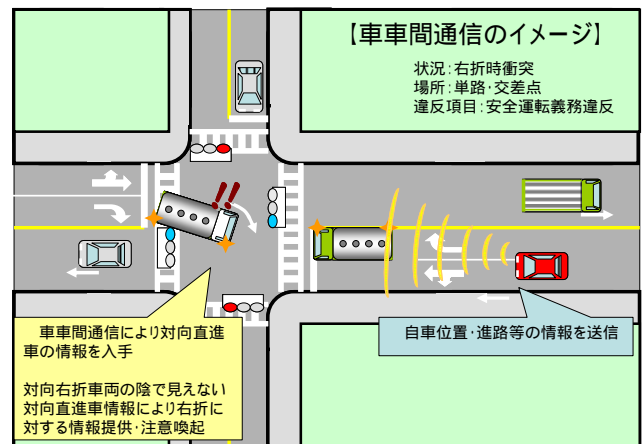
大型車用の衝突被害軽減ブレーキの導入への補助を実施し、その普及を促進する。
(衝突被害軽減ブレーキの取得に対し装着価格の1/2補助)

先行車両に近づく場合



A S V 通信利用型安全運転支援システムの実証実験

見通しの悪い交差点等における危険事象に対応する通信利用型の安全運転支援システムの実証実験を実施し、当該技術の実用化のための環境整備を行う。



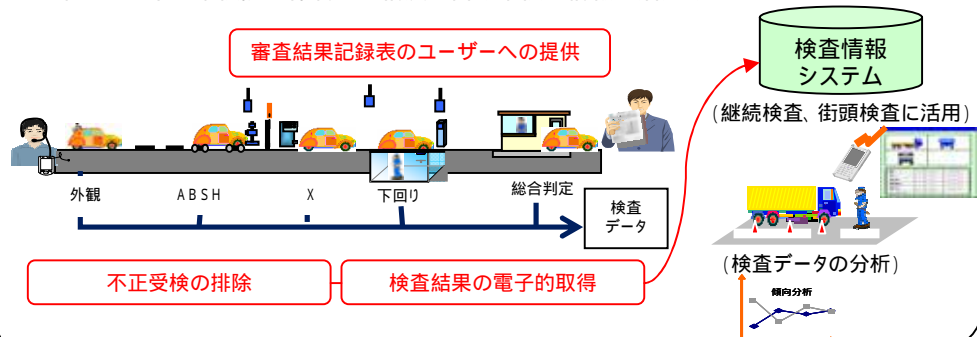
I T 化等による自動車検査の高度化

課題

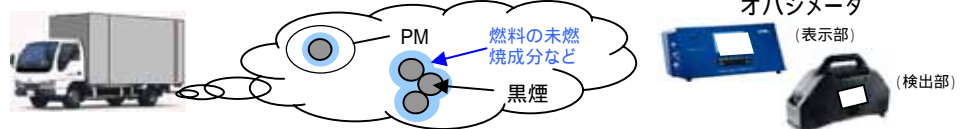
- 不正二次架装
- リコール隠し等の不正事案
- 替玉受検等の不正受検
- 指定整備工場の指導・監督
- ユーザーの点検・整備の励行
- 検査の充実

対応

I T 化による不正車検防止体制の整備及び自動車検査情報の活用等



オパシメータを使用したPM検査の導入



4. 原油価格高騰対策

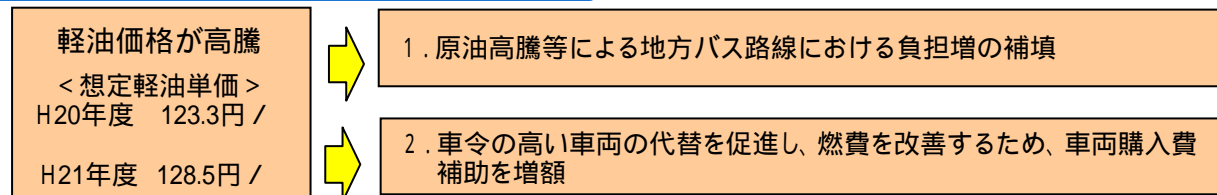
11,727 (10,065)

原油価格高騰は、燃料費がコストの多くを占める一方、運賃への転嫁が困難である中小の運送事業者にとって、深刻な打撃となっており、各地域における旅客輸送、貨物輸送に大きな影響を及ぼす等厳しい状況にある。このため、地域のバス事業やトラック事業に対する支援、低燃費車及び低公害車の普及・開発促進対策をはじめ、総合的な施策を推進する。

地方バス路線維持対策の拡充	(再掲)	7,731 (7,350)
低公害車等普及促進対策の拡充	(再掲)	3,250 (2,233)
次世代低公害車開発・実用化促進事業	(再掲)	551 (482)
ITを活用したトラック事業者の低燃費運転・配送の効率化支援	(再掲)	30 (0)
低炭素型超小型モビリティ開発・実用化事業	(再掲)	30 (0)
自家用自動車の低燃費運転支援技術に関する総合調査	(再掲)	55 (0)
トラック運送業におけるパートナーシップ環境整備事業		80 (0)

原油高騰対策支援の強化

1. 原油高騰による地方バス路線維持対策の強化



2. 原油高騰に対応した低公害車等の導入に対する補

補助対象	補助率
新車の導入	
CNGトラック・バス等 < 拡充 > 総重量2.5t以下も対象化	通常車両価格との差額の 1/2
ハイブリッドトラック・バス等 < 拡充 > 総重量3.5t以下も対象化	
クリーンディーゼルトラック・バス等 < 新規 >	
電気自動車 < 新規 >	
ディーゼル低燃費トラック・バス等 < 新規 >	
使用過程車のCNG車への改造	改造費の1/3

次世代自動車導入等加速モデル事業(新規)

- (1) 次世代自動車導入加速モデル事業
次世代自動車の導入に積極的に取り組む地域について、国が協議会等に対して支援
< 次世代自動車 >
CNG / ハイブリッドトラック・バス、クリーンディーゼルトラック・バス、電気自動車等
- (2) 省エネ運送構築モデル事業
省エネ車両・機器等の使用、共同輸配送等の積載率の向上等運送の省エネに資する取組みについて、協議会等に対し支援。

3. 荷主・トラック事業者のパートナーシップ構築の推進

燃料費高騰を背景とした適正運賃転嫁等のトラック輸送をめぐる様々な課題を解決するため、運輸局が中心となって、荷主とトラック事業者等の関係者が協働で検討する場を設置し、トラック運送に係る関係者の望ましいパートナーシップを構築するための環境を整備する。

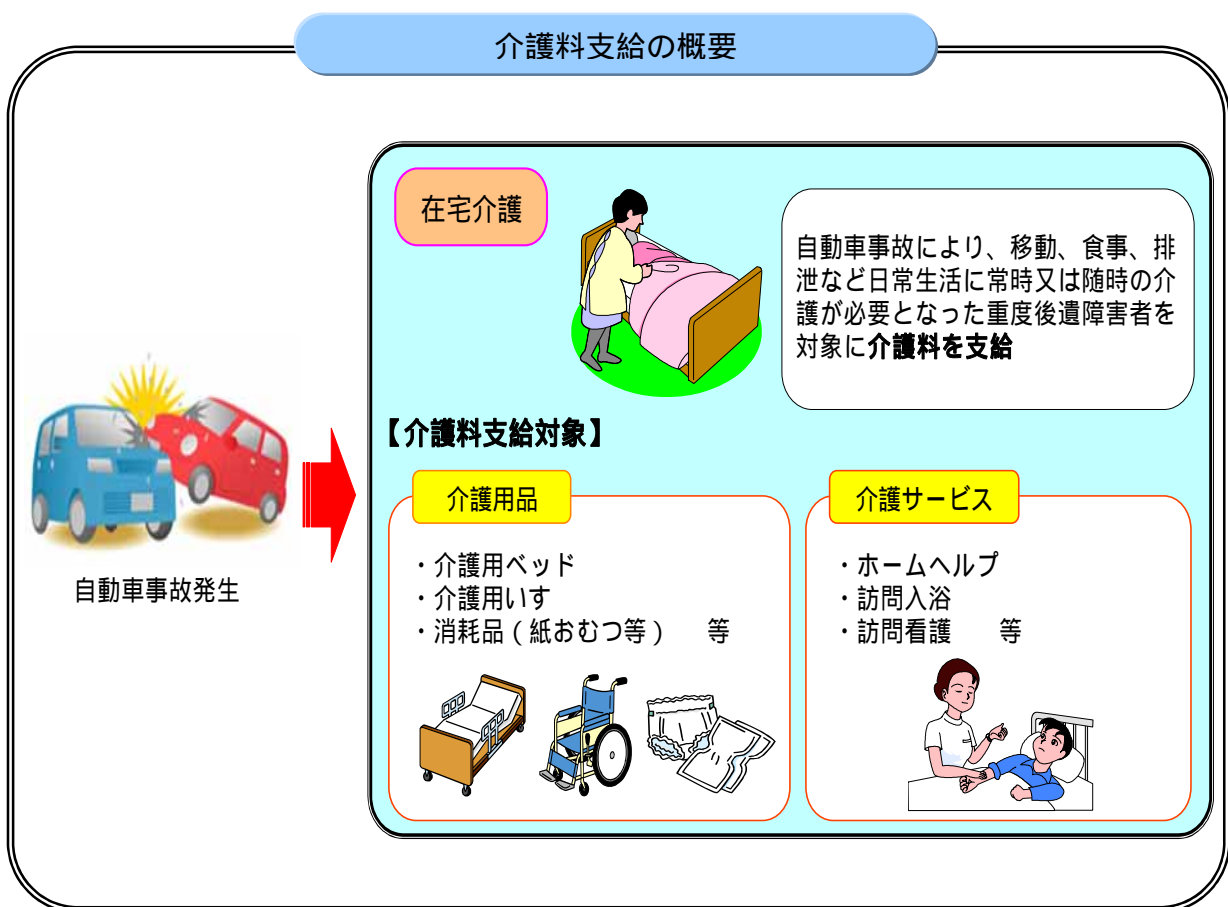
荷主、トラック事業者の模範的な協働の取組みの研究と普及方策の検討
トラック輸送をめぐる関係者が連携して燃料消費量を減少させるための取組みに関するモデル別調査

5 . 交通事故被害者対策の充実と自動車ユーザーの利便向上 4,931 (4,939)

交通事故による重度後遺障害者への支援や自賠償保険の支払いに係る紛争を公正かつ的確に処理するための審査体制を充実させ、被害者救済対策の増進を図る。

また、自動車ユーザーの利便性向上を図るため、自動車保有関係手続きのワンストップサービス化を推進する。

重度後遺障害者に対する介護料の支給	3,098 (3,037)
自賠償保険の支払いに係る紛争処理機関の審査体制の充実	150 (150)
自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進	1,683 (1,752)



主要施策別説明資料

1. 地域を支え暮らしの安心を守る地域交通の構築

(1) 地方バス路線維持対策

要求額: 7,731百万円

- ・バス事業はモータリゼーションの進展や過疎化の進行により大変厳しい経営状況にある。しかしながら、バスは地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であり、バス路線の維持・確保は重要な課題。
- ・バス事業に係る生活交通確保方策については、国と地方の適切な役割分担のもと、国は広域的・幹線的な輸送サービス類型について都道府県と協調して支援。
- ・バス路線の維持に向けては、原油価格高騰により、経営環境がより厳しい状況にあることから赤字補填の充実等支援を拡充。

生活交通確保のための枠組み

地域における公共交通の確保

安心して誰もが使える地域の公共交通を実現するため、過疎化等による輸送人員の減少により大変厳しい状況にある地方のバス路線の維持に対して支援する

< 輸送人員の推移 >

輸送人員は昭和40年代半ばをピークとして減少。
< 輸送人員推移（全国） >
S45年度 約100億人
H18年度 約43億人

地方のバス路線が厳しい状況に予算で手当て

< 地域協議会 >

生活交通維持・確保方策を協議・調整



国の役割
広域的・幹線的なバス路線については、都道府県と協調して支援
⇒ 地バス補助

地方の役割
その他のバス路線については、自治体の判断により維持

地方公共団体に対する地方財政措置

原油価格高騰の現状

昨年末より続く原油価格高騰は、バス事業者においても、深刻な打撃となっており、経営環境は非常に厳しい状況

原油価格高騰等による増額

軽油価格が高騰

< 想定軽油単価 >
H20年度 123.3円 /

H21年度 128.5円 /

< 欠損 >

原油高騰等による地方バス路線における負担増

従来の欠損

負担増分を予算で手当て

< 赤字補助の充実 >

県負担分 国負担分を増額

県負担分 国負担分

車令の高い車両の代替を促進し、燃費を改善 車両購入費補助の増額

高齢者や障害のある人が自立して社会生活を送っていく上で、快適で生活しやすい生活環境の基盤整備は重要な課題であるため、障害者等すべての人が安全に安心して移動し、社会参加できるよう、標準仕様ノンステップバスに補助を重点化することによって、ノンステップバスの普及促進を強力に推進するほか、福祉輸送共同配車センターの実現を図ることにより、公共交通機関等のバリアフリー化を推進する。

標準仕様ノンステップバスの普及の促進

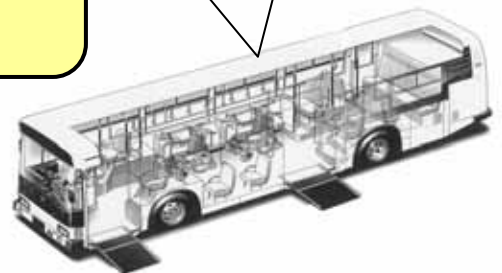
標準仕様採用の効果

- ・ 高齢者、障害者を含むバス利用者にとって高い利便性を享受できる
- ・ 仕様の標準化により大量定型生産を図り、製造コストが低減される

国の支援

- ・ 通常車両価格(ワンステップバス)とノンステップバス車両価格の差額を、1/2ずつ国と地方公共団体とで協調して補助
- ・ 標準仕様ノンステップバスに補助を重点化

車いすスペース、通路幅等について標準仕様化



ノンステップバスの普及を拡大

福祉輸送普及促進モデル事業

関係者の協力の下、福祉車両の導入、共同配車センターの設立等先進的な取組みに対して国が地方公共団体と協調して補助。

福祉輸送普及促進モデル地域協議会

地方公共団体

NPO等

タクシー事業者

運輸局等

福祉車両の導入
通常車両価格との差額の
1/2を補助



共同配車センターに係る通信設備の整備等

国の補助率1/3



(3) 地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の開発

要求額：70百万円

本格的な高齢化社会を迎え、高齢者・障害者等の円滑な移動手段としてバス・タクシーの重要性が高まっている中、低コストで、乗降及び立着席しやすいなど、高齢者・障害者等に優しい車両の開発・普及が喫緊の課題となっている。

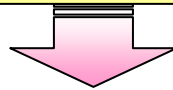
このため、地域のニーズに応じ、低コストのバリアフリー車両の実現を図るべく、利用者、交通事業者、自動車メーカー等と連携し、車両の開発及び新たな標準仕様の策定を行う。

背景

地方部、都市部とも本格的な高齢化が進む中、高齢者等に優しいバス・タクシーの開発・普及は、バス・タクシーが公共交通機関としての使命を果たす上で必要不可欠。

わが国の乗合バス・タクシー車両は、販売市場の規模が小さい(バス：約6万台、タクシー：約27万台)ため、市場原理に委ねるだけでは開発が進まない。

バリアフリー車両の導入を進めるためには、高齢者等の利用者のニーズに応え、かつ、低コストの車両が求められている。



施策

国土交通省が中心となって、利用者、交通事業者、自動車メーカー等関係者が連携して、以下の施策に取り組むことが必要。

地域のニーズに応じたバリアフリー車両の開発

地域・輸送形態に応じて、高齢者・障害者等のニーズを把握するとともに、車両開発に係る技術的課題やコストなども踏まえ、普及すべき高齢者・障害者等に優しい車両イメージを検討し、車両の試作・評価を通じて、標準仕様を策定する。

地方部

タクシー(一般・乗合)



小型バス



大型バス



都市部

<スケジュール>

20年度

地域のニーズに応じたバリアフリー車両イメージの検討



21年度～

車両の試作・評価、標準仕様の策定

バス事業に期待される役割

- ・地域交通の担い手
(路線バス、コミュニティバス)
- ・まちづくり・地域活性化への対応
- ・環境問題への対応
- ・観光振興への対応



バス事業が抱える課題

収支の悪化

【需要の減少】

- ・過疎化・高齢化
- ・都市構造の変化 (中心市街地の形骸化等)

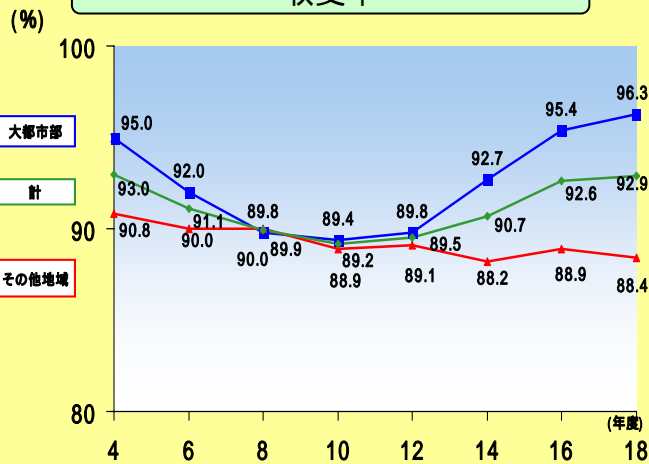
- ・原油価格の高騰

体制面での課題

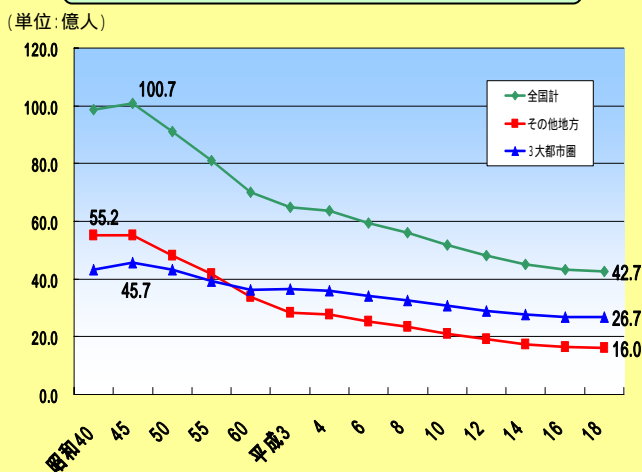
- ・リストラの実施 運転者不足、企画力不足
- ・人件費の削減が限界に

- ・各事業の収益の悪化 (貸切、高速)

収支率



輸送人員の推移



将来に向けて持続可能なバス事業の経営ができる 環境整備に向けた調査

主な調査項目

- ・バス事業をとりまく環境(地域の人口動向、都市構造等)の変化と今後の見通し
- ・バス事業の長期的な経営構造の変化の分析
- ・安定的にバス事業が実施できる事業のあり方、それを実現するための環境のあり方(規制のあり方等)の検討

(5) タクシー事業の構造改善に関する調査

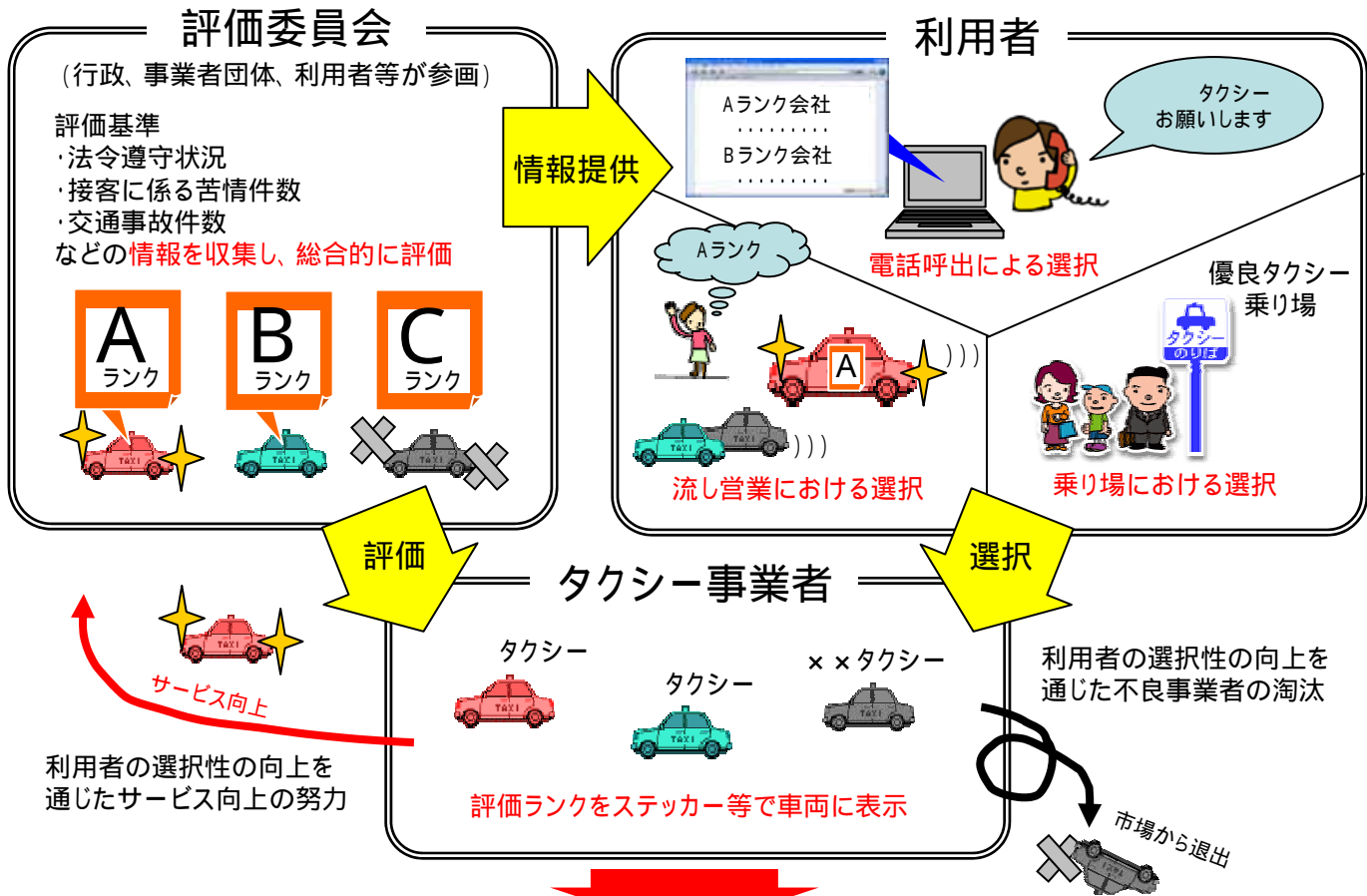
要求額: 31百万円

タクシー事業においては、利用者によるサービスの選択を通じた事業者の淘汰が進みづらく、また、利用者を選択されるためのサービスの向上というインセンティブが事業者に起きづらいという構造的な課題を抱えており、こうした課題を克服し、利用者の選択性の向上を通じた不良事業者の淘汰、サービスの向上を促進するための方策を推進することが必要。

[例]

事業者に対する評価制度を確立し、利用者がこうした評価情報を踏まえてタクシーを選択する仕組みを創設。

【イメージ】



タクシー事業における競争促進を通じた利便性の向上

福祉輸送をはじめ新たなタクシー需要に適切に対応し、地域交通の重要な一翼を担う主体としてさらなる利便性の増進を図る。

福祉輸送サービス

身体障害者等の移動制約者が車椅子を使用したまま乗降できるリフト等を備えた車両により、通院や外出支援サービスを提供



子育て支援タクシー

子育て支援団体等と連携し、育児知識等を修得した運転者により、保育園や小学校への通園・通学などの輸送サービスを提供



新たな需要の掘り起こしによるタクシー事業の活性化

(6) 過疎地域における生活交通を支える交通機関のあり方に関する調査

要求額: 28百万円

過疎地における移動は、主に自家用車により支えられてきたが、著しい高齢化の進展等により、中山間地域等の過疎地域においては、自家用車も利用しづらい新たな「交通空白地帯」が発生しつつある。

これらの地域では、従来の路線バスでは経営が成り立たない状況であり、地域のニーズも、路線バスのサービスより、よりきめ細かいサービスが求められるようになってきている。

近年、市町村等が主体となって、予約型乗合タクシー等が運行されるケースが増加しているが、財政状況の苦しい市町村の負担がさらに増加している状況にあることも踏まえ、地域の既存ストックを活用した新たな生活交通確保策を緊急に検討することが必要になっている。

【調査の概要】

1. 過疎地域における生活交通の実態調査と活用しうる交通手段の検討

中山間地域の集落における自家用車を使用できない高齢者等の生活交通に関して、実態調査を実施。

(全国数カ所の集落において調査)

< 調査項目のイメージ >

- ・外出時にどのような交通手段を利用しているか。
- ・5～10年後の見通し 等

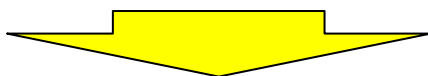
2. 過疎地域において活用可能な交通手段の全国的な把握

地域の生活交通の確保に活用可能と考えられる既存ストックについて、アンケート調査等により、全国的に運行実態を把握。

< 調査対象のイメージ >

- ・福祉バス(福祉施設送迎用、主に市町村等が運行)
- ・通院バス(主に病院が運行)
- ・スクールバス(主に市町村が運行) 等

市町村に対し、生活交通確保のための方策について、現在の取り組み、将来の費用負担のあり方に関する意向・要望等をアンケート及びヒアリングにより調査。



過疎地域における生活交通を支える交通機関のあり方について (調査のとりまとめイメージ)

新たな交通空白地帯の交通手段を確保するための方策について

- ・担い手となる主体の整理
- ・制度のあり方の検討(許認可等)
- ・地域における検討体制の整備(地域公共交通会議等の活用) 等

その他(路線バス事業者の大規模な路線廃止事例における地域交通の確保方策について調査し、今後想定される大規模なバス路線廃止への対応策をまとめる) 等

地域の活性化・再生に向けて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、市町村や公共交通事業者、住民などにより構成された地域の協議会が行う、コミュニティバス・乗合タクシーの導入や路線バスの活性化等の様々な取り組みについて、「地域公共交通活性化・再生総合事業」を拡充し、積極的に支援する。

地域公共交通活性化・再生総合事業

【地域公共交通活性化・再生法に基づく法定協議会】

市町村

交通事業者

道路管理者

住民

等

地域公共交通総合連携計画

うち協議会が取り組む事業

地域公共交通活性化・再生総合事業計画

<地域公共交通の活性化・再生に係る取り組み>

- ・ コミュニティバス、乗合タクシーの実証運行
- ・ 路線バスの活性化のための実証運行
- ・ 車両等関連施設整備、バス停等待合環境整備
- ・ ICカードシステムの導入
- ・ バス、タクシー等利用促進活動
- ・ 地域公共交通におけるタクシーの有効活用 等

<協議会に対して支援>

- 【補助率】 ・ 地域公共交通総合連携計画策定経費 定額
- ・ 実証運行 1/2
- ・ 実証運行以外の事業 1/2
- (政令市が設置する協議会で取り組む事業 1/3)
- 【制度の特徴】 ・ 計画的取組の実現 ・ 協議会の裁量確保
- ・ 地域の実情に応じた支援の実現 ・ 事業評価の徹底



コミュニティバス



乗合タクシー

2. 環境に優しい自動車社会の実現

(1) 低公害車等普及促進対策

要求額: 3,250百万円

(道路局との連携)

大都市地域等における大気汚染対策、地球温暖化対策及び原油価格高騰対策の観点から、トラック・バス・タクシー事業者を中心に、CNGバス・トラック等の導入に対する支援を行うことにより、低公害車等の普及を促進し、大気環境等の改善を図る。

低公害車等の導入に対する補助



補助対象(1)	補助率
新車の導入	通常車両価格との差額の1/2
CNGトラック・バス等 <拡充>総重量2.5t以下も対象化	
ハイブリッドトラック・バス等(2) <拡充>総重量3.5t以下も対象化	
クリーンディーゼルトラック・バス等(3) <新規>	
電気自動車<新規>	
ディーゼル低燃費トラック・バス等(4) <新規>	
使用過程車のCNG車への改造	改造費の1/3

CNG(圧縮天然ガス)トラック・バス等

- PMは排出せず、NOxは5割以上低減
- CNGスタンドが必要



ハイブリッドトラック・バス等

- 内燃機関とモーターの2つの動力源を持つ
- 新たなインフラ整備の必要がない

電気自動車

- NOx・PM, CO₂排出ゼロ

- (1) 最低台数要件 原則 バス:2台 トラック:3台
- (2) 新長期基準よりNOx10%・PM50%低減した車両
- (3) ポスト新長期規制に適合する車両
- (4) 2015年燃費基準に適合する車両

地域をあげた取組への支援

次世代自動車導入等加速モデル事業 (新設)

(1) 次世代自動車導入加速モデル事業

次世代自動車の導入に積極的に取り組む地域について、国が協議会等に対して支援

<次世代自動車>

CNG/ハイブリッドトラック・バス、クリーンディーゼルトラック・バス、電気自動車 等

(2) 省エネ運送構築モデル事業

省エネ車両・機器等の使用、共同輸配送等の積載率の向上等運送の省エネに資する取組みについて、協議会等に対し支援

モデル事業協議会

地方公共団体

燃料供給事業者

運送事業者

荷主事業者

運輸局

環境モデル都市

国の支援

連携

- 普及促進費、計画策定経費、実証実験経費等: 補助率1/2
- 次世代自動車の導入に対して低公害車補助の優先採択、最低導入台数要件の緩和

「低炭素社会づくり行動計画」(平成20年7月閣議決定)に規定された「次世代自動車について、2020年までに新車販売のうち2台に1台の割合で導入する」という目標の実現を目指し、さらに、原油価格高騰、大気汚染等の課題にも対応するため、次世代の運輸エネルギーを利用し、また環境性能を格段に向上させた次世代低公害車(大型トラック、バス)の開発・実用化を促進する。

【大型トラック、バスの課題】

- 温室効果ガスの排出
- 原油価格高騰
- 大気汚染物質(NOx、PM)の主たる排出源
局地的な公害問題



【技術的対応】

次世代低公害トラック・バス等の開発・実用化を促進し、「低炭素社会」の実現、原油代替、大気汚染物質排出低減を目指す。

試験走行の実施

これまで、本事業で開発・試作を進めている、非接触給電ハイブリッド自動車、DME自動車、大型CNG自動車、LNG自動車、FTD自動車、水素エンジン、スーパークリーンディーゼルエンジンについて、実際の事業で使用する走行試験等を実施する。実用性の向上(技術的改良等)及び基準整備に資する。

提案型実証運行モデル事業

運営主体(地方公共団体、運送事業者、燃料供給者等から構成)から、どの車種でどのような運送事業を行うか、燃料供給態勢はどうするのか、地域・観光振興へどう活用するかを含め、持続可能な導入・利用の具体像の提案を募り、当該車種を使って、実証運行モデル事業を行う。

提案

(車種、運行形態、燃料供給態勢、地域振興・観光振興への活用策)

地方公共団体、運送事業者、燃料供給者等

評価・選定

(運行態勢の実効性、地域振興への寄与度等の評価)

実証運行モデル事業の実施

本格的に長期間運送事業に使用し、効果・問題点を総合的に把握・評価することにより、実用性を実証。

- 運行に必要な態勢
- 点検整備コスト
- 燃料コスト(低減効果)
- トラブルへの対応
- 環境改善効果
- +) • 地域・観光振興効果

総合評価

市販化・本格普及へ



(用語解説) ・非接触給電: 外部から大量充電できるシステム ・DME: ジメチルエーテル
・CNG: 圧縮天然ガス ・LNG: 液化天然ガス
・FTD: Fischer-Tropsch Diesel, 天然ガス、バイオマス等から化学的に合成される軽油状の新燃料。

(3) ITを活用したトラック事業者の低燃費運転・配送の効率化支援

要求額: 30百万円

トラックに起因する環境負荷の低減及びトラック運送の省エネルギー化を図るため、同一地域内において走行するトラックが、ITを活用して相互にプローブ情報(車両位置、走行速度等)を提供・入手することにより、最適経路での運送を通じた、低燃費運転・配送の効率化を図る。

背景

- ・市街地を走行するトラックに起因する環境負荷の軽減は大きな課題であり、運送事業者としても車両の効率的な運行を求められている。また、過去にないほどの燃料費高騰は、運送事業者にとって経営上の死活問題であり、省エネルギーによるコスト削減をもたらす低燃費運転が大いに注目されている。
- ・運送事業者の省エネルギー対策としては、エコドライブ管理システム等によってトラック単体について、かつ事後的な是正指導等の対策は実施されているものの、運送事業者が保有する車両全体についてのリアルタイムの走行情報を活用したリアルタイムの運行効率化は実施されていない。

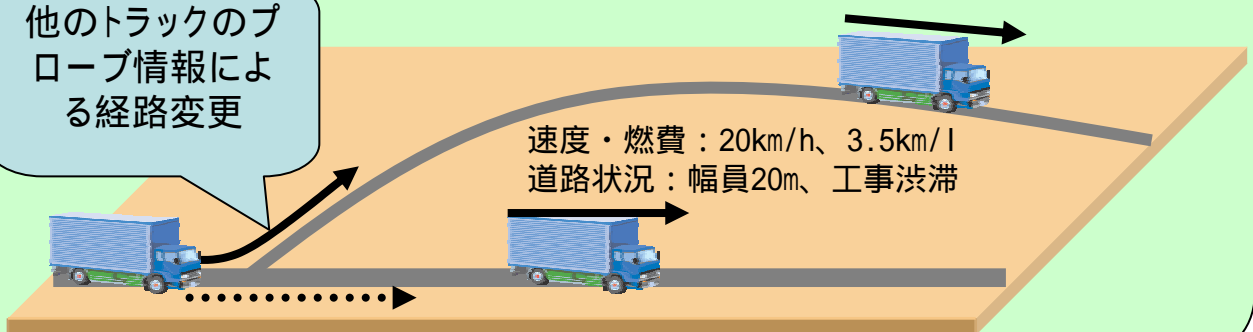
施策内容

- ・位置情報に加え速度や燃費などの走行情報(プローブ情報)をリアルタイムに把握し、通信できるドライブレコーダ等を活用し、同一地域内のトラックの位置・走行情報等を収集し、トラック運転手に道路の混雑状況や地形等を反映した最適な省エネルートを提供する。
- ・同一地域内のトラック事業者数社の共同実証実験を通じて、トラック相互の情報共有による低燃費運転・配送の効率化、環境負荷低減への効果等の検証を行う。

速度・燃費：50km/h、6km/l
道路状況：幅員10m、順調

他のトラックの
プローブ情報による
経路変更

速度・燃費：20km/h、3.5km/l
道路状況：幅員20m、工事渋滞



市街地の環境負荷低減及び省エネ運送の実現

(4) 低炭素型超小型モビリティ開発・実用化促進事業

要求額：30百万円

運輸部門のCO₂排出量の約9割を占める自動車からのCO₂排出量削減や昨今の原油価格高騰への対応、さらには本格化する高齢化社会への対応をも見据えた新しいコンセプトの自動車である低炭素型超小型モビリティの開発・実用化に向け、各方面の関係者(車両技術者、地方自治体、運送事業者等)の意見を踏まえて具体的仕様を確定し、環境性能・安全性能の評価を行う。

低炭素型超小型モビリティの開発・実用化事業の概要

軽自動車



(4人乗り)

- ・移動性、安全性等に優れる。
- ・実際に使用される際に乗員は1~2名であることが多く、輸送効率が損なわれている。

+

原動機付き自転車(4輪)

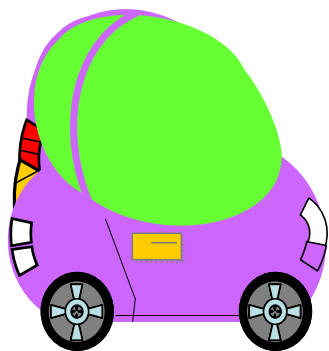


(1人乗り)

- ・高い輸送効率を誇る。
- ・安全性などへのユーザーからの信頼性が軽自動車等に比べて劣っている。

長所の融合

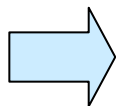
低炭素型超小型モビリティ



(イメージ図)

基本コンセプト

1. CO₂排出削減のため、
 - ・1~2人乗りの超小型車両
 - ・電気モーター駆動(プラグインなど) } を実現
2. 高齢者ドライバーの対応のため、
 - ・運転の容易さ
 - ・運転視野の広さ } 等を確保



基本コンセプトに加え、車両技術者、地方自治体、運送事業者等の各方面の関係者との意見交換を行い、具体的な導入事例を想定しつつ、最高速度、サイズ、航続距離等の**具体的仕様を確定**。

具体的仕様に基づき、環境性能、安全性能の評価を行い、低炭素型超小型モビリティの普及に向けた技術開発課題や必要な支援施策の検討を実施。

(5) 自家用自動車の低燃費運転支援技術に関する総合調査

要求額: 55百万円

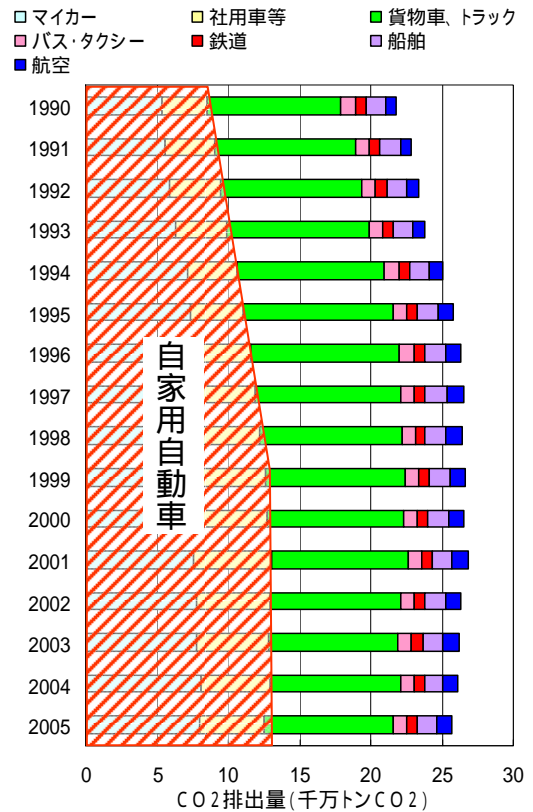
運輸部門のCO2排出の約半分を占める自家用乗用車のドライバーに対して、燃費が向上する自動車の運転・使用を直接促す技術について調査を行い、基準化に向けた検討を行う。

運輸部門のCO2排出量のうち、マイカー、社用車等の自家用乗用車からの排出量が約半分を占めている。

燃費意識が高い事業用ドライバーに比べ、一般ドライバーの自動車の使用方法には、燃費改善の余地がある。

自動車の燃費は、自動車単体の性能だけでなく、運転や点検整備などの「使い方」も、大きく影響する。

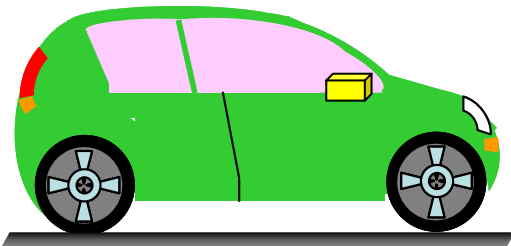
運輸部門のCO2排出量の推移



出典: チーム・マイナス6%HP

自家用自動車の「使い方」への対策が有効

「使い方」への対策の例



ハード面の対策

【運転面の支援技術】

- ・エコドライブ運転支援システム
- ・瞬時燃費計

【整備面の支援技術】

- ・タイヤ空気圧モニタリングシステム(TPMS)
- ・タイヤ転がり抵抗の指標化

ソフト面の対策

【エコ点検・整備手法】

- ・適切な点検・整備のためのガイドライン

燃費が向上する自動車の運転・使用を直接促す技術について調査、基準化

自動車使用・運転の低燃費化促進

自動車排出のCO2の削減

(6) 自動車交通分野の省エネ対策に係る経済産業省等との連携

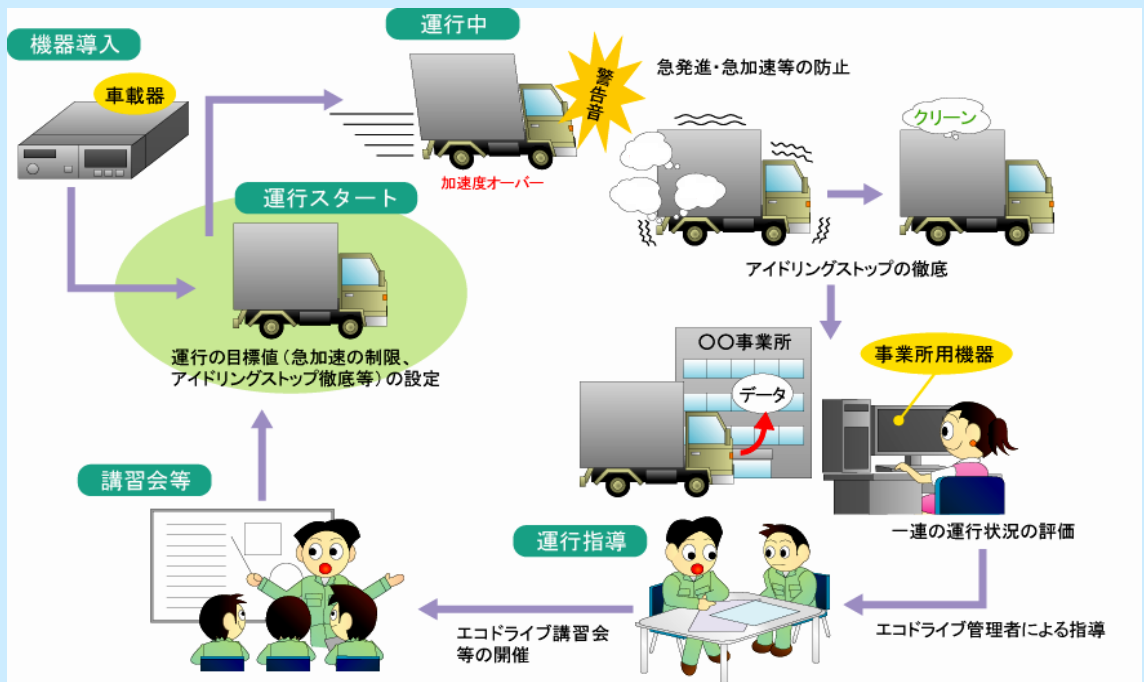
自動車交通分野のCO₂排出量は、運輸部門のCO₂排出量の約9割を占めており、京都議定書の目標達成を確実なものとするためには、自動車交通分野の地球温暖化対策を強力に推進していくことが重要であることから、自動車運送事業者等による省エネ対策の取組みを一層促進するため、下記施策等について経済産業省等と連携して推進する。

以下の施策は、NEDO(独立行政法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構)のエネルギー使用合理化事業者支援事業を通じて実施

EMS(エコドライブ管理システム)の全面導入等によるエコドライブの推進

トラック・バス・タクシー事業者等からNEDOに対し、30億円程度応募見込み

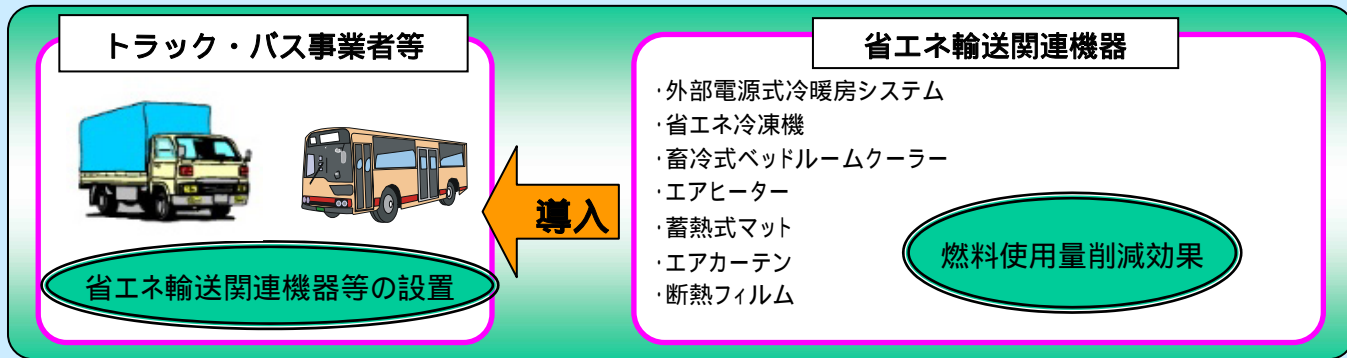
トラック・バス・タクシー等において、エコドライブを計画的かつ継続的に実施するとともに、運行状況の指導を一体的に行うため、EMSの導入に必要なエコドライブ関連機器を購入する自動車運送事業者等に対し、その費用の一部を補助する。



省エネに資する輸送関連機器の導入促進事業

トラック・バス事業者等からNEDOに対し、1億円程度応募見込み

駐車時のアイドリング等エネルギーの無用な使用・放散を防止し、一層のエネルギーの使用の効率化を図るため、外部電源式冷暖房システム、省エネ冷凍機等の省エネ輸送関連機器を導入するトラック・バス事業者等に対し、その費用の一部を補助する。

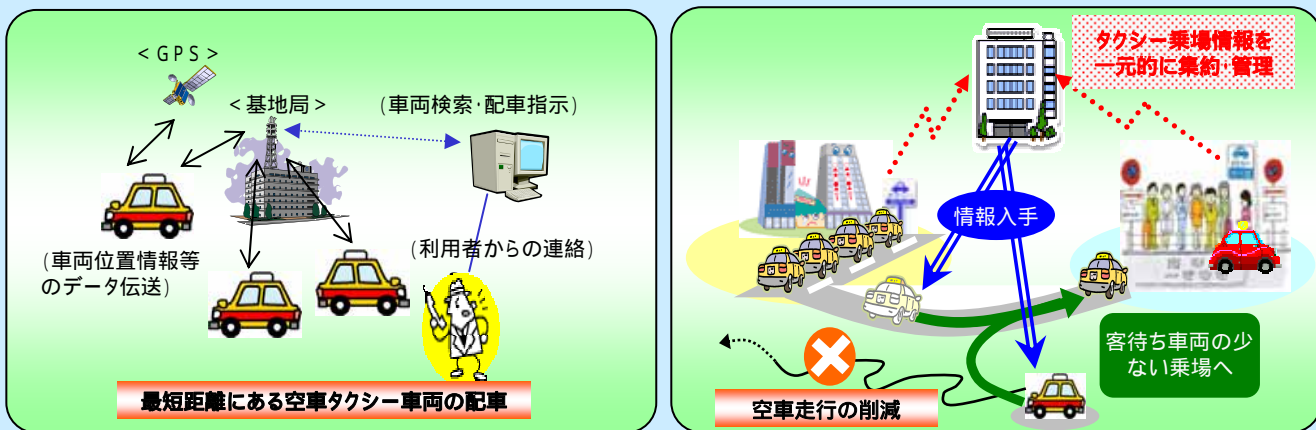


タクシー事業のグリーン化の推進

タクシー事業者等からNEDOに対し、5億円程度応募見込み

タクシー事業者によるエネルギー使用の合理化への取組を促進するため、デジタル式GPS - AVMシステム又はタクシー乗場情報提供システム(TIS)を導入するタクシー事業者等に対し、その費用の一部を補助する。

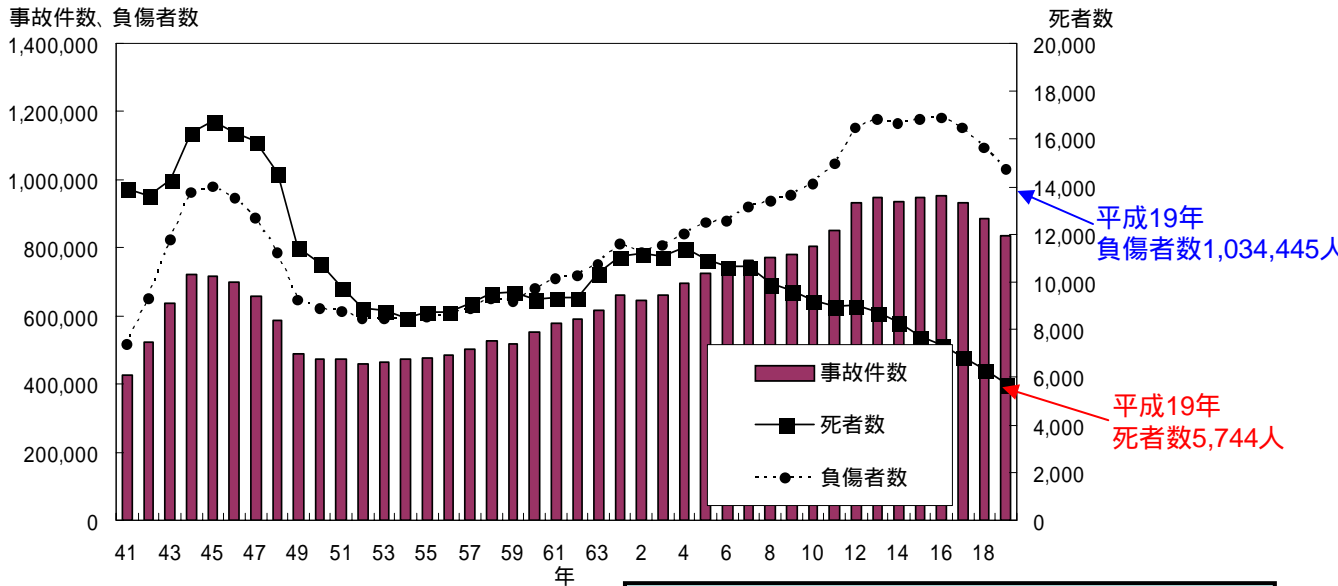
デジタル式GPS - AVM又はタクシー乗り場情報システム(TIS)の導入



3. 国民に優しく安全・安心な自動車社会、輸送サービスの構築

交通事故の現状

平成19年中の死者数は5,744人、負傷者数は9年連続で100万人と、交通事故の現状は依然として深刻



平成19年死者数: **5,744人**
平成19年負傷者数: **1,034,445人**

平成22年までに**5500人以下**
平成22年までに死傷者数を**100万人以下**
(平成18年3月第8次交通安全基本計画)

自動車安全対策サイクルの推進

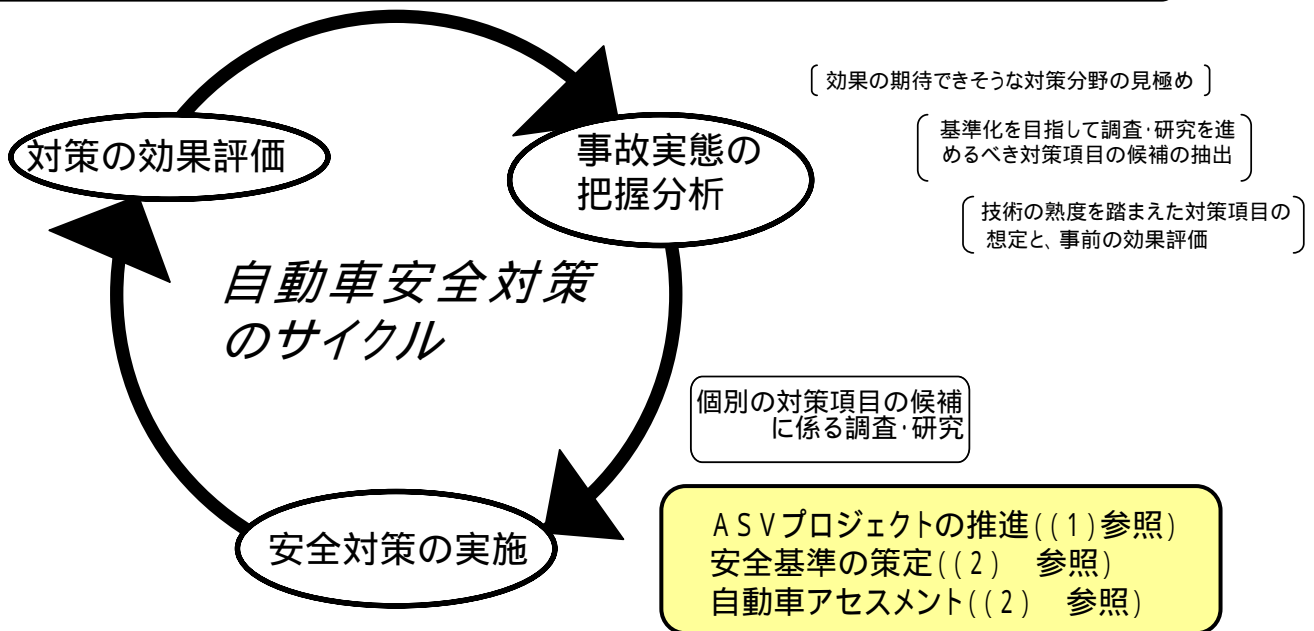
更なる交通事故による死傷者数の低減のため、事故実態の把握・分析、安全対策の実施、対策の効果評価からなる「自動車安全対策サイクル」を推進する。

車両安全対策推進のための事故実態の把握・分析及び対策の効果評価((2) 参照)

〔効果の期待できそうな対策分野の見極め〕

〔基準化を目指して調査・研究を進めるべき対策項目の候補の抽出〕

〔技術の熟度を踏まえた対策項目の想定と、事前の効果評価〕



個別の対策項目の候補に係る調査・研究

ASVプロジェクトの推進((1)参照)
安全基準の策定((2) 参照)
自動車アセスメント((2) 参照)

先進安全自動車 (ASV) 普及促進対策事業

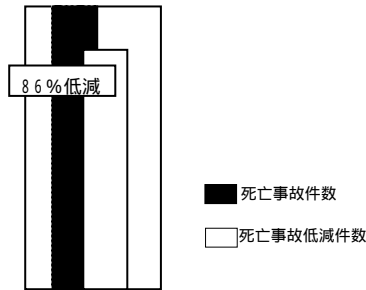
事故による被害が大きい大型車の追突事故へ対応するため、大型車用の衝突被害軽減ブレーキの導入への補助を実施し、その普及を促進する。
(衝突被害軽減ブレーキの取得に対し装置価格の1/2補助)

衝突被害軽減ブレーキの効果

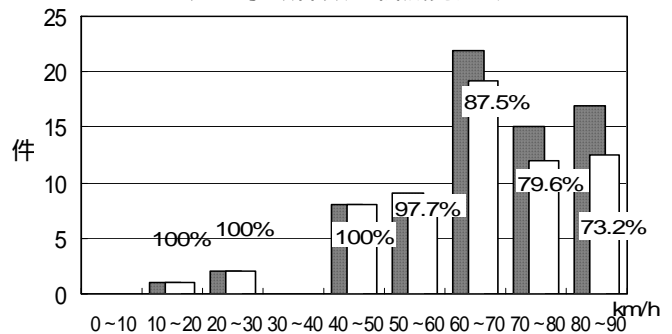
大型トラックに衝突被害軽減ブレーキを装備し、衝突速度を20km/h下げることにより、**被追突車両の乗員の死亡件数を約9割減らす**ことが可能と推計

危険認知速度別衝突被害軽減ブレーキによる死亡事故件数の低減見込み

全死亡事故件数に対する低減効果



危険認知速度別衝突被害軽減ブレーキによる死亡事故件数の低減見込み



ASV通信利用型安全運転支援システムの基準策定のための実証実験

見通しの悪い交差点等における危険事象に対応する通信利用型の安全運転支援システムの実証実験を実施し、安全上の観点から課すべき技術要件や試験方法の策定等を行い当該技術の実用化のための環境整備を行う。

通信を利用して他車両等と位置情報等を交換し、運転者に注意喚起等を行うシステム

平成20年度

大規模実証実験により機能確認・効果評価予測を実施

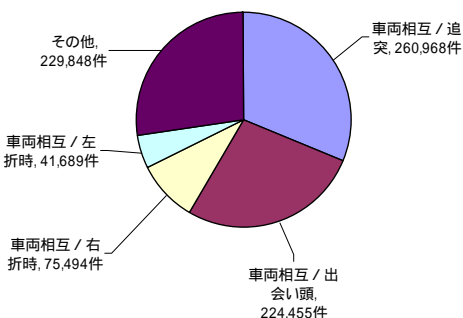
平成21年度

実証実験を通じ、実用化のためのシステムに係る具体的要件や試験方法等を検討

平成22年度

システムの一部実用化

平成19年の事故件数 (事故類型別)



実用化予定候補システム

- ・ 追突防止システム
- ・ 出会い頭衝突防止システム
- ・ 右折時衝突防止システム
- ・ 左折時衝突防止システム

通信を利用した安全運転支援システムイメージ



(2) 車両の安全対策

要求額: 581百万円

車両安全対策の推進のための事故実態の把握・分析及び対策の効果評価

要求額: 105百万円

「自動車安全対策のサイクル」を実現するために必要となる基礎的な調査を実施する。

- ・車両安全に係る審査・検査基準策定等のための事故実態把握
- ・事故分析と対策の効果評価のためのシミュレーション手法の開発

安全基準の策定のための調査

要求額: 476百万円

事故実態等を踏まえ、今後優先的に対応すべき新たな安全対策項目について、近年の自動車技術の大幅な進展を踏まえ、具体的な試験方法の開発と基準策定を行う。

ア. 事故を未然に防ぐための「予防安全対策」

- ・ドライブレコーダー等を活用した事故分析の拡充・強化のためのフィジビリティ調査
- ・車線逸脱事故等防止に係る操縦安全性向上に関する基準策定調査

イ. 事故が発生した場合においても乗員、歩行者等の保護を行うための「被害軽減対策」

- ・前面衝突時等の乗員保護・歩行者保護基準拡充のための調査
- ・次世代ダミーの開発調査

[前面衝突の例]



コモンインタラクションゾーン



(大型乗用車が小型乗用車と衝突した場合の加害性を低減)
これまでの前面衝突試験方法では評価が困難であった車両の大きさや形状の違いによる相手車両の乗員への加害性を把握し、基準化を検討

ウ. 大型車事故防止対策

- ・スピードリミッタの不正改造防止に係る調査・検討

エ. 飲酒運転防止対策

- ・飲酒運転防止対策に係る調査・検討

メーカーでは煩わしさの少ない呼気吹込式以外の飲酒運転防止技術を開発中



呼気中濃度以外の飲酒運転を判断する指標の検討、官民共同実証実験等

より安全な自動車の普及の促進及び自動車ユーザー等の安全意識の向上を図るため、自動車の車種毎の安全性能等を取りまとめ、「自動車アセスメント」としてユーザーへ情報提供を行う。

安全性能の比較情報を提供

自動車及びチャイルドシートの安全性能に係る試験データ等を一般の方にもわかり易く、比較し易い形にして公表。



自動車アセスメント



チャイルドシートアセスメント

自動車の車種別安全性能評価の実施

3種類の衝突試験による衝突安全性能総合評価並びにブレーキ性能試験、歩行者頭部保護性能試験を実施



フルラップ前面衝突試験



オフセット前面衝突試験



側面衝突試験



ブレーキ性能試験

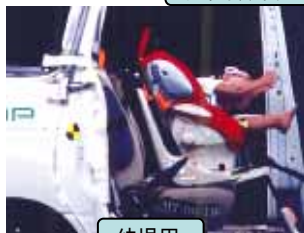


歩行者頭部保護性能試験

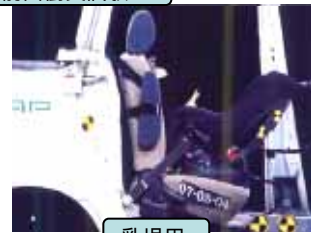
チャイルドシートの安全性能評価の実施

前面衝突時におけるチャイルドシートによる子供の保護性能の評価（前面衝突試験）チャイルドシートの誤使用防止対策の評価（使用性評価試験）の実施

チャイルドシート前面衝突試験



幼児用



乳児用

アセスメント事業の拡充に向けた調査研究

歩行者脚部保護性能試験に係る調査研究の実施

(3) IT化等による自動車検査の高度化

要求額: 1,643百万円

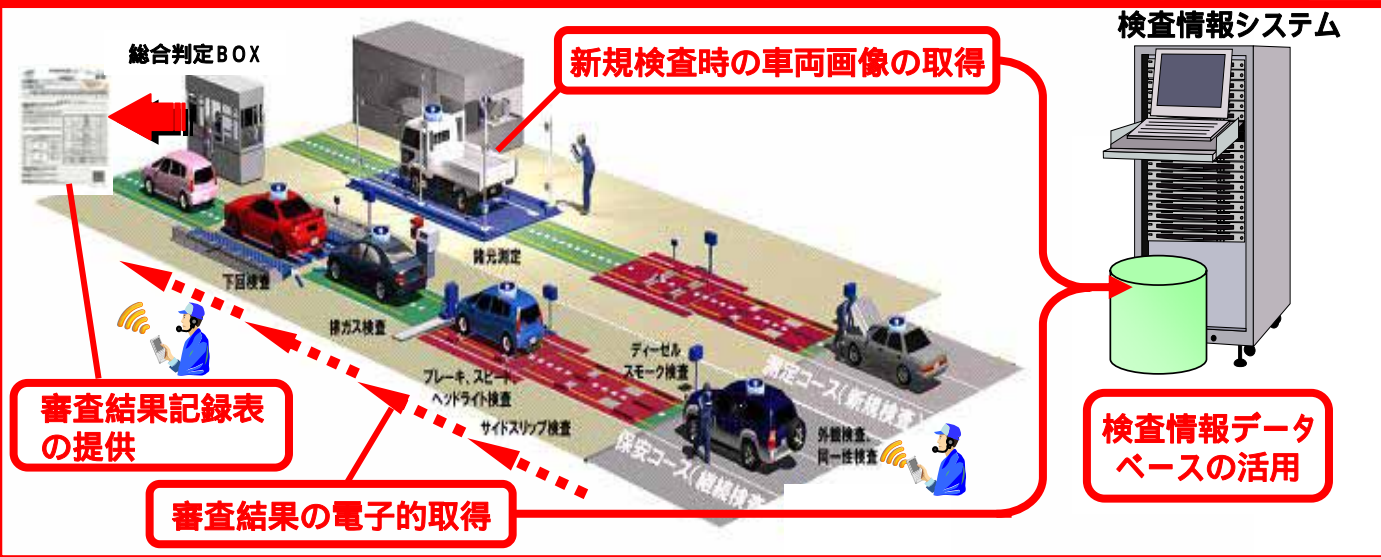
IT等新技術を活用し、自動車検査の高度化を図るとともに、指定整備工場の指導・監督を効果的に実施。

IT化による不正車検防止のための自動車検査体制の整備及び自動車検査情報の活用等

要求額 自動車検査独立行政法人施設整備費の内数 1,527百万円

検査時の検査データを電子的に取得し、荷台架装メーカーによるトラックの二次架装などの不正改造車の排除、リコールにつながる車両不具合の抽出に活用する等検査の高度化を図るとともに、IT技術の利用により指定整備工場に対する指導・監督を強化し、自動車の安全確保・環境保全を促進する。

IT化による自動車検査体制整備及び自動車検査情報の活用等



期待される効果

1. 二次架装などの不正改造車の排除

新規検査データを継続検査や街頭検査等において活用することにより、二次架装などの不正改造車を確実に排除する。

2. リコールにつながる車両不具合の抽出

検査データの収集・分析により、リコールにつながる車両不具合を抽出する。

3. 検査データの電子化による不正車検の防止

検査データを電子的に取得することにより、受検者による検査票の偽造・改ざんなどの不正車検を防止する。

4. 指定整備工場に対する効果的・効率的な指導・監督

受検車両情報等を監査工場選定に活用する等、IT技術の利用により、指導・監督を効果的・効率的なものとする。

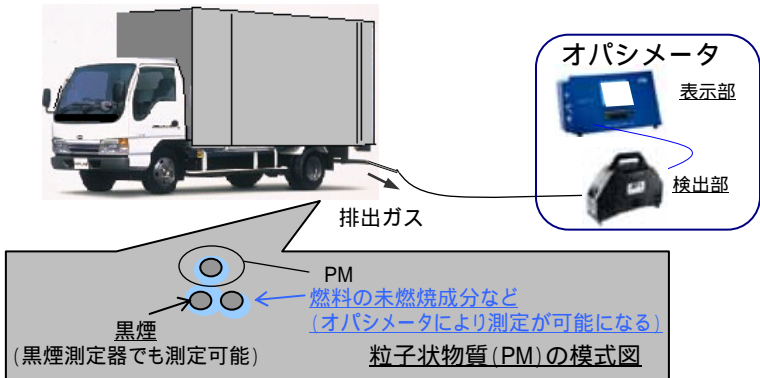
5. ユーザーの点検・整備の励行

ユーザーへの審査結果記録表の提供等により、点検・整備の励行を図る。

オパシメータを使用したPM検査の導入

要求額 自動車検査独立行政法人運営費交付金の内数 116百万円

全国の車検場にオパシメータを追加導入する。



黒煙だけでなく、燃料の未燃焼成分等も高い精度で計測が可能であるオパシメータについて、車検場への導入を進め、PM検査の高度化を図る。

(4) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業

要求額: 1,715百万円
(一部再掲)

自動車交通の安全性の向上を図るため、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系の確立に資するオムニバスタウンの整備をはじめ、日本型BRTの導入、バスロケーションシステムの整備等について地方公共団体と協調して支援する。
また、大型貨物自動車による追突事故の被害軽減に有効な衝突被害軽減ブレーキの導入を支援し、その普及を促進する。

事業名	事業内容	補助率
オムニバスタウン整備総合対策事業	オムニバスタウン計画を策定し、これに基づいて事業を実施する場合、必要な調査、施設整備等事業全体に対して補助	1 / 3
交通システム対策事業	日本型BRT、パークアンドバスライド、バスロケーションシステム等交通システムの導入に対して補助	1 / 4
個別対策事業	PTPS(公共車両優先システム)の車載機等設備・施設の整備に対して補助	1 / 5
調査、実証実験・実証運行事業	上記事業の一部及び路線再編、バスレーンの設置の調査、実証実験・実証運行事業に対して補助	1 / 2
先進安全自動車(ASV)普及促進対策事業	事業用大型貨物自動車に係る衝突被害軽減ブレーキの取得に対して補助	1 / 2

日本型BRTの導入促進 (バスの高速性・定時性の確保等)

連節ノンステップバスとPTPS、乗継施設等の一体導入を促進。(BRT:Bus Rapid Transit)



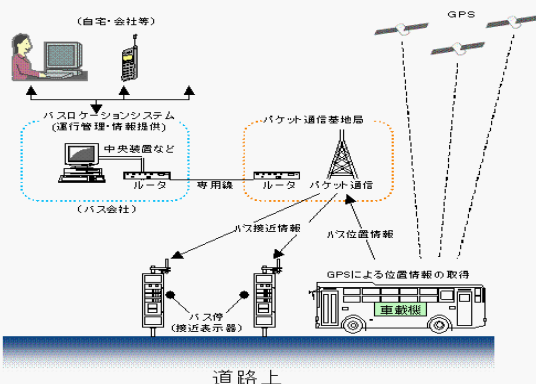
PTPS(公共車両優先システム)

交通管制システムと連携し、バス優先の信号制御を実施。



バスロケーションシステムの整備

GPSにより、リアルタイムにバスの運行状況を把握し、適時適切な運行管理を実施。



先進安全自動車(ASV)の普及促進

先進安全自動車(ASV)について、交通事故削減のため、大型車用衝突被害軽減ブレーキへの補助により、その普及を促進。

先行車両に近づく場合



4. 原油価格高騰対策

- (1) 地方バス路線維持対策の拡充 (再掲) 要求額: 7,731百万円
事業概要については9頁を参照
- (2) 低公害車等普及促進対策の拡充 (再掲) 要求額: 3,250百万円
事業概要については16頁を参照
- (3) 次世代低公害車開発・実用化促進事業 (再掲)
要求額: 551百万円
事業概要については17頁を参照
- (4) ITを活用したトラック事業者の低燃費運転・配送の効率化支援
(再掲) 要求額: 30百万円
事業概要については18頁を参照
- (5) 低炭素型超小型モビリティ開発・実用化事業 (再掲)
要求額: 30百万円
事業概要については19頁を参照
- (6) 自家用自動車の低燃費運転支援技術に関する総合調査 (再掲)
要求額: 55百万円
事業概要については20頁を参照
- (7) トラック運送業におけるパートナーシップ環境整備事業
要求額: 80百万円
事業概要については30頁を参照

(7)トラック運送業におけるパートナーシップ環境整備事業

要求額: 80百万円

概要

燃料費高騰を背景とした適正運賃転嫁、輸送効率の向上、騒音・排気ガスの抑制、交通事故の防止等、トラック輸送をめぐる様々な課題を解決するため、運輸局が中心となって、荷主とトラック事業者等の関係者が協働で検討する場を設置し、トラック運送に係る関係者の望ましいパートナーシップを構築するための環境を整備する。

背景

- ・トラック輸送はわが国の物流を支える基幹的輸送機関。
- ・しかしながら、規制緩和以後、新規参入事業者が増加し、中小零細化が進行。
- ・激しい事業者間競争の中で、運賃も一貫して低下するなど脆弱な経営体質に拍車。
- ・さらに下請構造が多層化し、不適正な取引も顕在化。
- ・こうした状況下、燃油価格の高騰が業界全体に大打撃を与えている。

パートナーシップ調査

パートナーシップ協議会(中央)

- ・荷主、トラック事業者の模範的な協働の取組みの抽出(実態調査と選考)とその普及方策の検討
- ・不適正取引の実態調査と適切な改善方策の検討

パートナーシップ協議会(各地方ブロック)

- ・各地方における好ましい取引事例の発掘と普及策の検討
- ・燃料高騰等諸問題に対する荷主、元請事業者、下請事業者の協働を確認する機会の提供
- ・トラック輸送適正取引相談窓口を活用した具体的事例の把握と対処策の検討
- ・荷主、トラック事業者による自主的規制等の行動規範作り

パートナーシップモデル事業調査

喫緊の課題である燃油価格高騰、省エネルギー等の課題に対応するため、パートナーシップ協議会の議論を踏まえ、荷主を含めたトラック輸送をめぐる関係者が連携して燃油消費量の減少、荷主との関係改善等のトラック事業の構造改善に資する取組みに関するモデル別調査を行う。

(想定される調査事例)

荷主 - 荷主モデル … 発注荷主共同化実験
(複数荷主を連携させ、個別輸送から巡回輸送に転換)

荷主 - 事業者モデル … 営自転換促進実験
(自家輸送から外注輸送への転換を促す)

事業者 - 事業者モデル … 下請輸送共同化実験
(複数事業者間の帰り荷需要のマッチングを図る)

ベストプラクティスの実践によるトラック事業の構造改善の推進

5. 交通事故被害者対策の充実と自動車ユーザーの利便向上

(1) 重度後遺障害者に対する介護料の支給

要求額: 3,098百万円

自動車事故により、常時又は随時の介護が必要となった重度後遺障害者に対して、介護料を支給する。



自動車事故発生

在宅介護

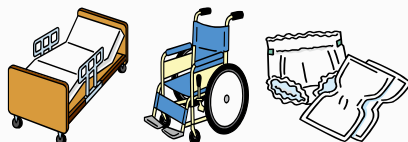


自動車事故により、移動、食事、排泄など日常生活に常時又は随時の介護が必要となった重度後遺障害者を対象に介護料を支給

【介護料支給対象】

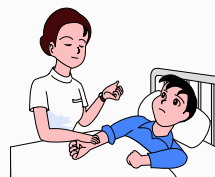
介護用品

- ・介護用ベッド
- ・介護用いす
- ・消耗品（紙おむつ等） 等



介護サービス

- ・ホームヘルプ
- ・訪問入浴
- ・訪問看護 等



特 種:月額 68,440円 ~ 136,880円

種:月額 58,570円 ~ 108,000円

種:月額 29,290円 ~ 54,000円

脳損傷、脊髄損傷及び胸腹部臓器損傷で常時介護を要するものを 種。随時介護を要するものを 種としている。 種のうち、自力による移動や摂食ができない等の症状があるものを特 種(最重度)としている。

(2) 自賠責保険の支払いに係る紛争処理機関の審査体制の充実

要求額: 150百万円

自賠責保険の支払いに係る指定紛争処理機関の審査体制を充実することにより、的確・迅速な紛争処理を行い、被害者保護の増進を図る。

(3) 自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進

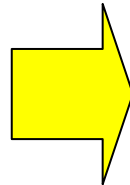
要求額：1,683百万円

自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続(新車新規登録、車庫証明、自動車諸税の納税等)のワンストップサービス化(各種行政サービスを1箇所又は1回の手続で提供)を推進している。平成21年度においては、利用者からの改善要望の多い、申請内容修正機能の拡充など、使い勝手を大幅に向上させる改修を行うとともに、稼動したシステムの維持運用等を行う。

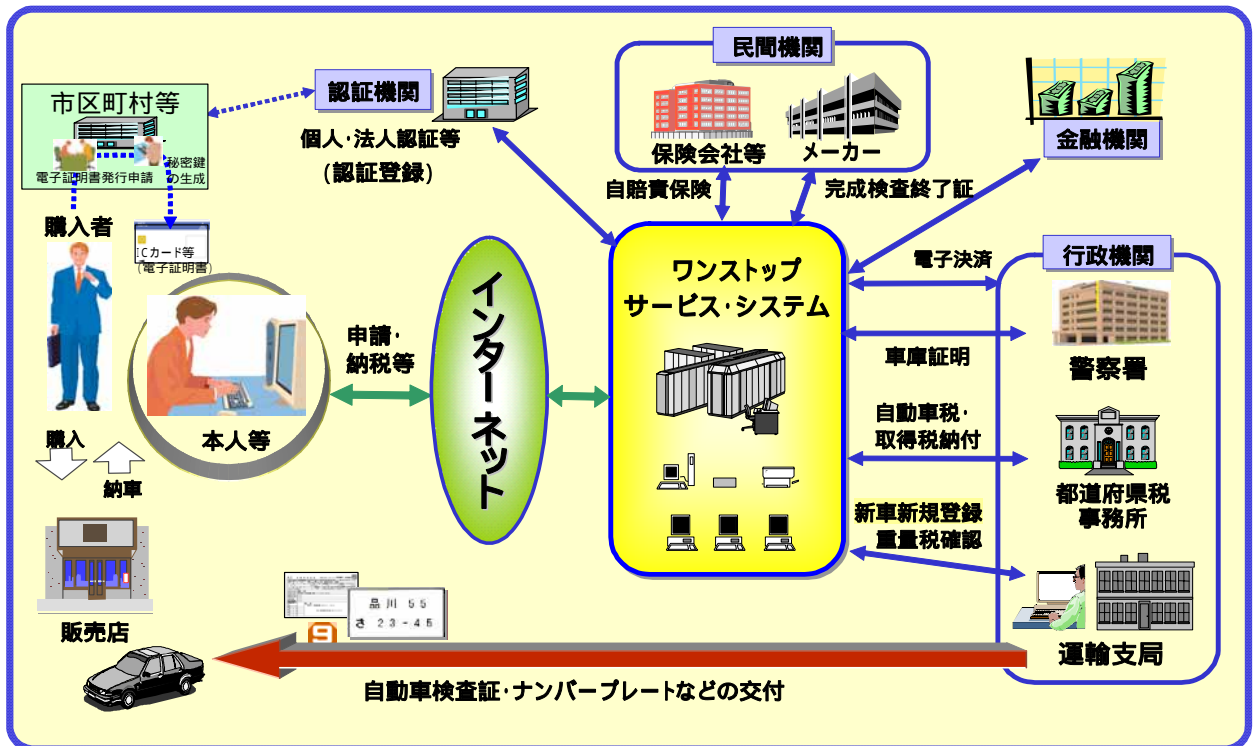
また、関係省庁・団体と連携して広報活動等による利用促進を図るとともに、対象手続を拡大するための調査、利用者の意見を踏まえたシステムの見直し等を行う。

ワンストップサービス・システムの概要

警察署で行う「自動車保管場所証明の申請」
運輸支局等で行う「自動車の新車新規登録の申請」
自動車税事務所等で行う「自動車諸税の申告・納付」



オンラインで一括手続



ワンストップサービス稼動地域(新車新規登録手続を対象)

平成17年12月26日～ 東京都、神奈川県、愛知県、大阪府

平成18年 4月24日～ 埼玉県、静岡県

平成19年 1月29日～ 岩手県、群馬県、茨城県、兵庫県