

平成22年度

自 予 動 算 車 概 交 算 通 要 局 求 関 概 係 要

平成21年8月

国土交通省自動車交通局

# 目 次

平成22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	7
(2) 公共交通移動円滑化事業	8
(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	10
(4) バス交通における環境整備モデル事業	11
【関連事項】地域公共交通活性化・再生総合事業の拡充	12
2. 環境に優しい自動車社会の実現	
(1) 低公害車普及促進等対策	14
(2) 次世代低公害車開発・実用化促進事業	16
(3) 地域交通、物流の革新を促す新たな低炭素実用車両の開発促進	17
(4) 自動車運送事業者によるCO <sub>2</sub> 削減努力の評価手法、付加価値創出手法の開発	18
【関連事項】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	19
3. 国民に優しく安全・安心な自動車社会の構築	
(1) 先進安全自動車（ASV）プロジェクトの推進	22
(2) 車両の安全対策	23
(3) IT化等による自動車検査の高度化	25
(4) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業	26
(5) 新技術に対応した整備技術の高度化促進方策事業	28
(6) トラック産業将来ビジョン策定等調査	29
(7) 国際海上コンテナトレーラーに係る事故防止対策推進事業	30
4. 交通事故被害者対策の充実	
(1) 重度後遺障害者に対する介護料の支給	31
(2) 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営	31
(3) 自動車事故被害者のための医療体制整備事業	32
(4) 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	32

# 平成22年度概算要求主要施策総括表

## 1. 会計別総括表

(単位：百万円)

会計・勘定名	22年度 要求額	21年度 予算額	比較 増減率
<b>一般会計</b>	<b>13,249</b>	<b>11,901</b>	<b>1.11</b>
義務的経費	847	791	1.07
裁量的経費	11,559	10,110	1.14
独立行政法人経費	843	1,000	0.84
<b>自動車安全特別会計</b>	<b>69,948</b>	<b>70,871</b>	<b>0.99</b>
保障勘定	10,864	12,664	0.86
自動車検査登録勘定	43,511	43,416	1.00
自動車事故対策勘定	15,573	14,791	1.05
<b>合計</b>	<b>83,197</b>	<b>82,772</b>	<b>1.01</b>

## 2. 主要施策別総括表

主要施策	22年度 要求額	21年度 予算額	比較 増減率	項
<b>1. 地域を支え暮らしの安心を守る地域交通の構築</b>				
地方バス路線維持対策	7,745	7,551	1.03	7
公共交通移動円滑化事業	1,499	780	1.92	8
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	53	52	1.01	10
バス交通における環境整備モデル事業	70	0	-	11
<b>2. 環境に優しい自動車社会の実現</b>				
低公害車普及促進等対策	1,620	1,220	1.33	14
次世代低公害車開発・実用化促進事業	375	360	1.04	16
地域交通、物流の革新を促す新たな低炭素実用車両の開発促進	80	0	-	17
自動車運送事業者によるCO2削減努力の評価手法、付加価値創出手法の開発	26	0	-	18
<b>3. 国民に優しく安全・安心な自動車社会の構築</b>				
先進安全自動車(A S V)プロジェクトの推進	150	99	1.52	22
車両の安全対策	275	171	1.61	23
IT化等による自動車検査の高度化	953	1,441	0.66	25
自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業	2,570	1,669	1.54	26
新技術に対応した整備技術の高度化促進方策事業	15	0	-	28
トラック産業将来ビジョン策定等調査	18	0	-	29
国際海上コンテナトレーラーに係る事故防止対策推進事業	62	0	-	30
<b>4. 交通事故被害者対策の充実</b>				
重度後遺障害者に対する介護料の支給	3,053	3,043	1.00	31
重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営	76億円	78億円	-	31
	の内数	の内数		
自動車事故被害者のための医療体制整備事業	302	302	1.00	32
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	150	150	1.00	32

# 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（主要施策別説明資料P.7～P.12）

真に必要な生活交通を確保し、誰もが安心して使える地域公共交通を構築するため、地域の実情や多様なニーズに合致した地域交通の取り組みを支援し、地域交通の高度化を促進する。

地方バス路線維持対策	7,745 ( 7,551)
公共交通移動円滑化事業	1,499 ( 780)
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	53 ( 52)
バス交通における環境整備モデル事業	70 ( 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〔44億円の内数〕  
の内数〔の内数〕

### 地方バス路線維持対策

<輸送人員推移>  
(全国)  
S45年度 約100億人  
H18年度 約43億人

19年度から20年度にかけての1日当たりの輸送量は、景気悪化の影響を受け減少傾向。特に、一定程度の輸送量のある路線において減少が顕著。

#### 路線維持合理化促進補助金（インセンティブ措置）

経営改善を行っても補助金が減少するのみで、コスト削減意欲が生じにくい

インセンティブ措置

一定額の補助金を上乗せすることにより、バス路線運営の効率化の向上を図る

慢性的な赤字体質の改善

地方バス路線は住民の足として定着した真に必要な生活路線であり、今後も確実に措置していく必要性

### 公共交通移動円滑化事業

#### 標準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

ノンステップバスの普及を拡大



#### タクシー適正化・活性化推進事業

多くの地域において発生しているタクシー事業の問題点を改善し、公共交通機関としてのタクシー輸送の適正化・活性化を図る。

協議に基づくタクシー事業者等の取組みで、全国のモデルとなる事例に対して、国として支援を行う

- ・地域ニーズに対応する車両購入費に対する一定額補助
- ・共同配車センター等の設備投資に対する一定額補助 等

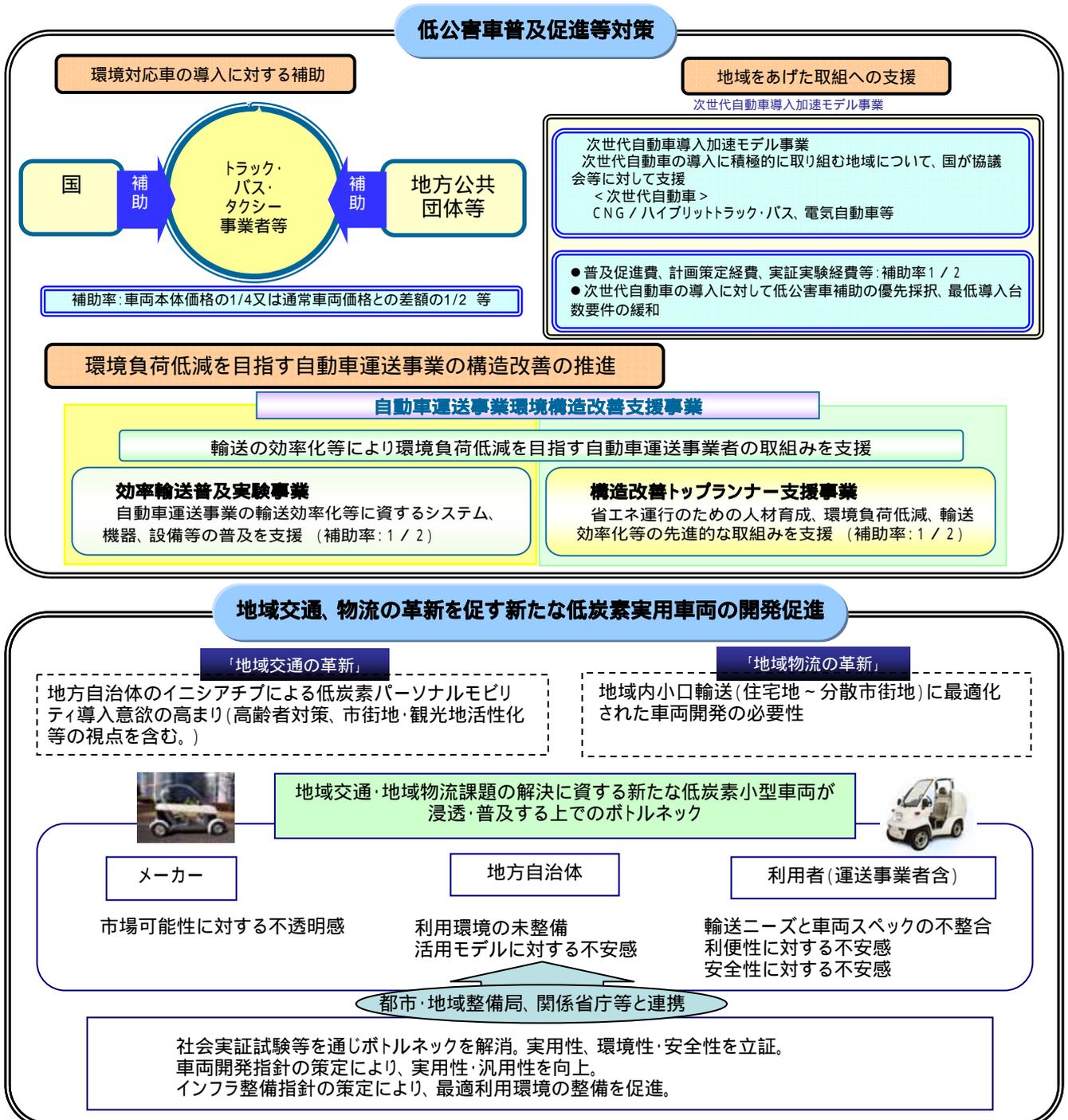
モデル事業で得られた知見について取りまとめ、各地に普及することによって地域の公共交通機関としてのタクシー輸送の活性化を図る

現行の「福祉輸送普及促進モデル事業」を拡充

## 2. 環境に優しい自動車社会の実現 (主要施策別説明資料P.13~P.20)

2020年のCO2達成削減中期目標に向けて、自動車運送分野や地域交通における環境対策を強力に推進するため、都市サイドとも連携しつつ、ハード、ソフト両面から総合的な施策を推進する。

低公害車普及促進等対策	1,620 ( 1,220)
次世代低公害車開発・実用化促進事業	375 ( 360)
地域交通、物流の革新を促す新たな低炭素実用車両の開発促進	80 ( 0)
自動車運送事業者によるCO2削減努力の評価手法、付加価値創出手法の開発	26 ( 0)



### 3. 国民に優しく安全・安心な自動車社会の構築 (主要施策別説明資料P.21～P.30)

国民に優しく安全・安心な自動車社会を構築するため、自動車運送事業者が行う安全対策強化の取り組みに対する支援の充実のほか、自動車運送事業者等に対する監査等、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	150 ( 99)
車両の安全対策	275 ( 171)
I T化等による自動車検査の高度化	953 ( 1,441)
自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業	2,570 ( 1,669)
新技術に対応した整備技術の高度化促進方策事業	15 ( 0)
トラック産業将来ビジョン策定等調査	18 ( 0)
国際海上コンテナトレーラーに係る事故防止対策推進事業	62 ( 0)

#### 先進安全自動車(A S V)プロジェクトの推進

##### 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本格普及に向けて運転者の受容性確保等の観点からの検討を行う。

##### 【車車間通信のイメージ】



車車間通信: 自動車と自動車、自動車と二輪車、自動車と人との間の通信(車車間通信)により、右折事故等の見えない事象に対処する。

#### 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業(事故防止対策支援推進事業)

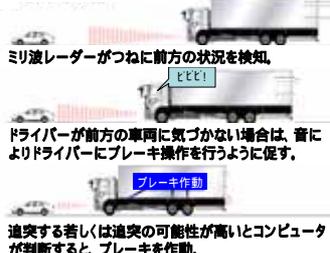
安全対策に意欲のある事業者を支援し、「事業用自動車総合安全プラン2009」に掲げる事故削減目標(今後10年間における死者数・事故件数を半減、飲酒運転ゼロ)の確実な達成を図る。

現行の「先進安全自動車(A S V)普及促進事業」を拡充

##### 被害軽減ブレーキ等の導入に対する支援

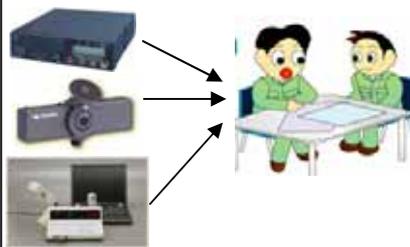
従前の衝突被害軽減ブレーキに加え、ふらつき警報等、補助対象を拡大

##### 先行車両に近づく場合



##### 運行管理の高度化に対する支援

デジタル運行記録計、ドライブレコーダー、アルコールチェッカー等の運行管理の高度化に資する機器の導入等に対し支援



##### 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施、講習会の開催等に対し支援



4. 交通事故被害者対策の充実 (主要施策別説明資料P.31～P.32)

交通事故による重度後遺障害者への支援や自賠責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。

重度後遺障害者に対する介護料の支給	3,053 ( 3,043)
重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営	76億円 (78億円) の内数 (の内数)
自動車事故被害者のための医療体制整備事業	302 ( 302)
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	150 ( 150)

介護料支給の概要



療護施設の設置・運営



# 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：7,745百万円

- ・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。
- ・費用改善、収益改善に効果のあった事業者に対して、効果に見合った支援としてインセンティブ措置を講ずることにより、バス事業者の自立的経営を促す。

### 生活交通確保のための枠組み

#### <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

#### 国の支援

- ①生活交通路線に係る補助対象経常費用と経常収益との差額について、原則として1/2ずつ国と都道府県とで協調して補助
- ②生活交通路線に使用する車両の購入費について、一定額を限度とし、原則として1/2ずつ国と都道府県とで協調して補助

#### 路線維持合理化促進補助金（インセンティブ措置）

経営改善を行っても補助金が減少するのみで、コスト削減意欲が生じにくい

インセンティブ措置

一定額の補助金を上乗せすることにより、バス路線運営の効率化の向上を図る

これまで費用改善、収益改善といった経営改善効果にインセンティブ措置が寄与。

## ノンステップバス等

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

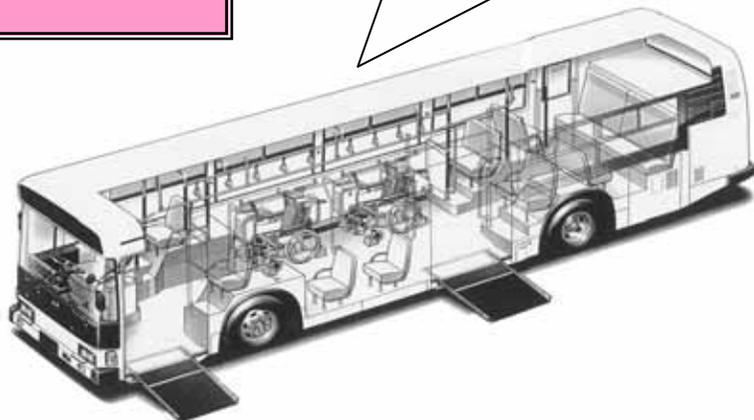
- ・ 高齢者、障害者を含むバス利用者にとって高い利便性を享受できる
- ・ 仕様の標準化により大量定型生産を図り、製造コストが低減される

#### 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

ノンステップバスの普及を拡大

車いすスペース、通路幅等について標準仕様化



## タクシー適正化・活性化推進事業

タクシーは、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関であり、公共交通機関としてのタクシー輸送の適正化・活性化を図ることが、利用者の利便を確保し地域社会を支えていくために極めて重要な課題である。このため、タクシー事業者等が実施する輸送需要に対応した合理的な運営及び法令遵守の確保並びに輸送サービスの質の向上及び輸送需要の開拓を図る取組に対して国が補助を行うことにより、タクシー事業の活性化を推進する。

### 多くの地域において発生しているタクシー事業の問題点

- ・長期的な輸送需要の低迷
- ・供給輸送力の増加や過度な運賃競争
- ・違法、不適切な事業運営の横行
- ・道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題
- ・不十分な利用者サービス

### 地域の関係者による協議に基づくタクシー事業の活性化に関する取組みの推進

～ 地域の多様な関係者によるタクシーの活性化についての協議 ～

タクシー事業者

地域住民

関係事業者

運転者の労働組合

地方運輸局

地方公共団体

学識経験者

等

協議に基づくタクシー事業者等の取組みで、全国のモデルとなる事例に対して、国として支援を行う

【支援措置の内容】

- ・地域ニーズに対応する車両購入費に対する一定額補助
- ・利用者ニーズに的確に対応するための共同配車センター等の設備投資に対する一定額補助
- ・タクシー適正化・活性化推進事業の促進に資する調査に要する経費に対する一定額補助 等

【取り組むべき項目】

・輸送需要への的確な対応

(例:介護タクシー・観光タクシー・子育て支援タクシー等の充実、利用者への情報発信の充実(インフォメーションセンターの設置)など)

・適正な運行の確保

(例:運転者登録制度支援、運転者の資質向上のための研修、ショットガン方式の導入など)

・利便性、快適性の向上

(例:ランク評価制度の導入、優良タクシー乗り場の設置、配車システムの高度化(福祉輸送普及促進モデル事業用共同配車センターの設置、デマンドタクシーの導入)など)

モデル事業で得られた知見について取りまとめ、各地に普及することによって地域の公共交通機関としてのタクシー輸送の活性化を図る

# (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: 53百万円

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。

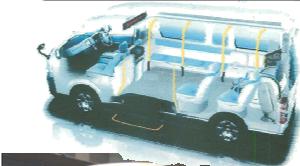
### 地域のニーズに応じたバリアフリー車両の開発

○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

都市部

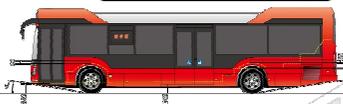
通勤タクシー (乗合)



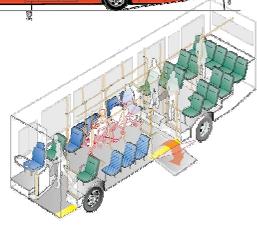
小型バス



大型バス



一般ユニバーサルデザインタクシー



### <スケジュール>

○20年度・21年度

地域のニーズに応じたバリアフリー車両の改良イメージの検討  
改良イメージに基づく車両・モックアップの試作(一部のみ)

○22年度



これまでの結果を踏まえた改良イメージに基づく車両・モックアップの試作  
試作車両等の評価・車両の標準仕様の策定  
普及目標台数の検討

少子高齢化社会の進展、過疎集落の増大など、バスを取り巻く環境が大きく変化し、コミュニティバス、自家用有償運送、ツアーバスなど、様々な輸送形態が出現し、既存のバス交通のあり方は変革を迫られている。

自動車交通局では、道路運送が適正に運営されるために、従来道路運送法による規制、財政支援等を行っているところであるが、今後も引き続く環境の変化に対応するため、既存の枠組みに捉われない先進的な事業運営、自治体からの赤字補填を前提とした事業構造から新たな事業構造への転換等について、国として、そのあり方等について、調査、検討を行う必要がある。

### バス交通環境整備モデル事業

#### 先進的なバス交通のあり方の検討

コスト負担、社会基盤整備のあり方、交通規制のあり方等現状のバス交通を巡る課題を列挙し、これを解決し、将来の先進的なバス交通のあり方として必要な事項について、モデル事業を行うことにより、検討する。

例えば、外国の諸都市(シドニー、ソウル等)で行われているように、

自治体がバス車両、車庫等の事業用資産を全て保有し、ダイヤ・運賃に関与し、運行管理を公募・委託して、低廉な運賃で高度なサービスを提供するようなあり方

BRTのより高度な実現のため、必要な運行管理、車両整備等のあり方

#### 利用者の移動ニーズ・実態調査

大都市、地方(のある程度の規模の)都市、交通不便(空白)地域などにおいて、以下のような項目について調査を行う。

- 利用者の移動ニーズの把握
- 公的主体が負うべきコスト
- 利用者の負担

#### 実証実験

上記の観点について実証実験を行おうとする者に対し、費用を支援する。

運輸局において公募を行い、事業の目的に合致する提案を採択

地域におけるコスト負担、サービスレベル、事業運営のあり方等について成功事例を列挙し、全国的なモデルとし、今後のバス交通を取り巻く環境整備のあり方を検討する。

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」により、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、バス停等待合い環境整備
- ・ 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

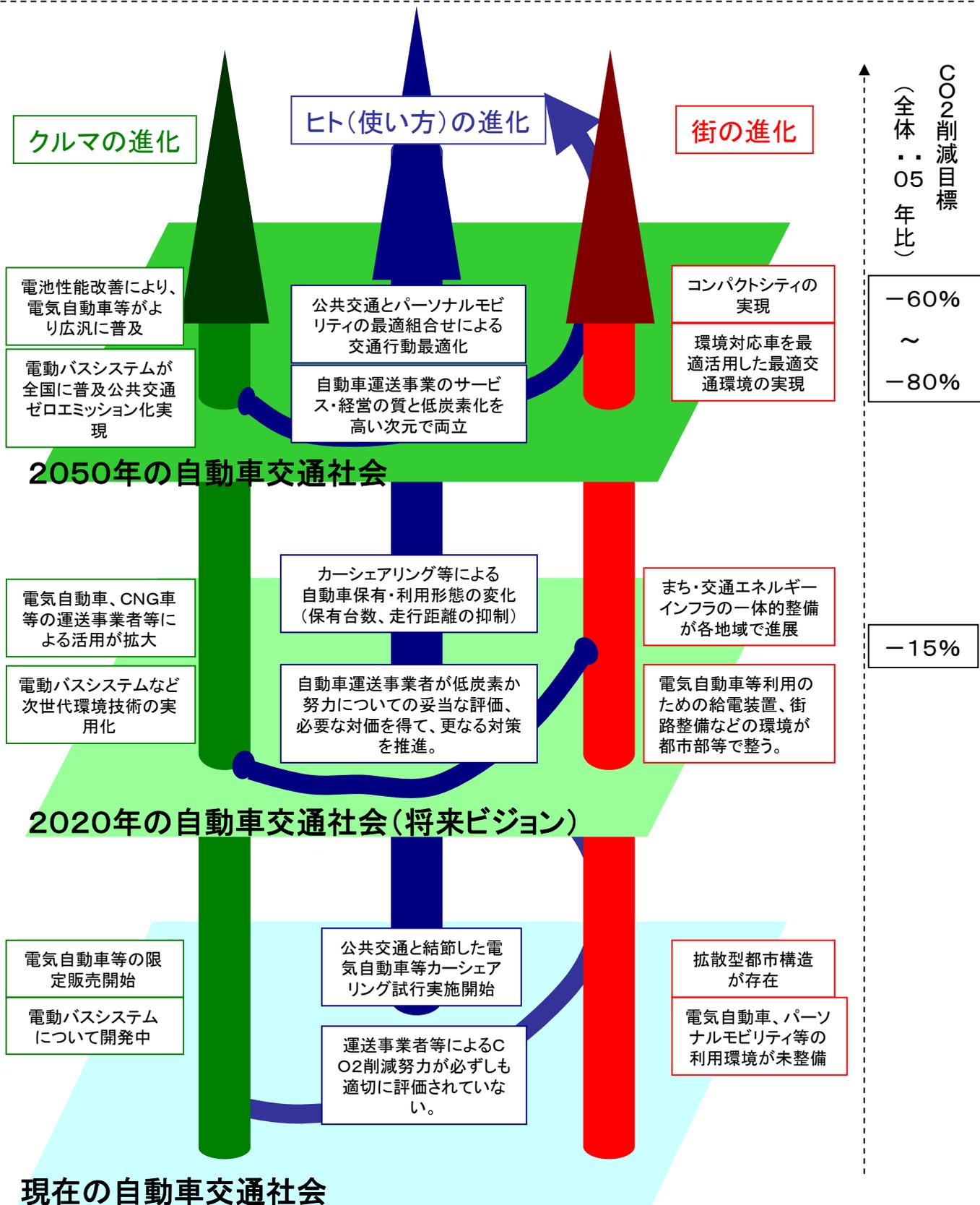


乗合タクシー

# 2. 環境に優しい自動車社会の実現

## 将来の低炭素自動車交通社会実現に向けた基本コンセプト

従来、3つの要素(「クルマ」、「ヒト(使い方)」、「街」)についてそれぞれ独立して対策を実施してきたが、今後、2020年、2050年に向けてこれら3つの要素をちようわせつつ同時平行的に進化させる。そして、地方自治体、運送事業者等の先駆的取組を総合的に支援することにより、自動車交通社会を低炭素型に向けてスパイラル的にアップさせる。



# (1) 低公害車普及促進等対策

要求額: 1,620百万円

地球温暖化対策、大都市地域等における大気汚染対策等の観点から、トラック・バス・タクシー事業者を中心に、CNG・ハイブリッドトラック・バス等の導入に対する支援を行うことにより、環境対応車の普及を促進するとともに、環境に優しい自動車運送事業の構造改善を促進し、地球温暖化対策、大気環境等の改善等を図る。

## 環境対応車の導入に対する補助



補助対象(1)	補助率
新車の導入	車両本体価格の1/4 又は 通常車両価格との差額の1/2
CNGトラック・バス等	
ハイブリッドトラック・バス等(2)	
ディーゼル低燃費トラック・バス等(3)	
LPGトラック・バス	
電気自動車	
LPG低燃費タクシー(4) ハイブリッドタクシー<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

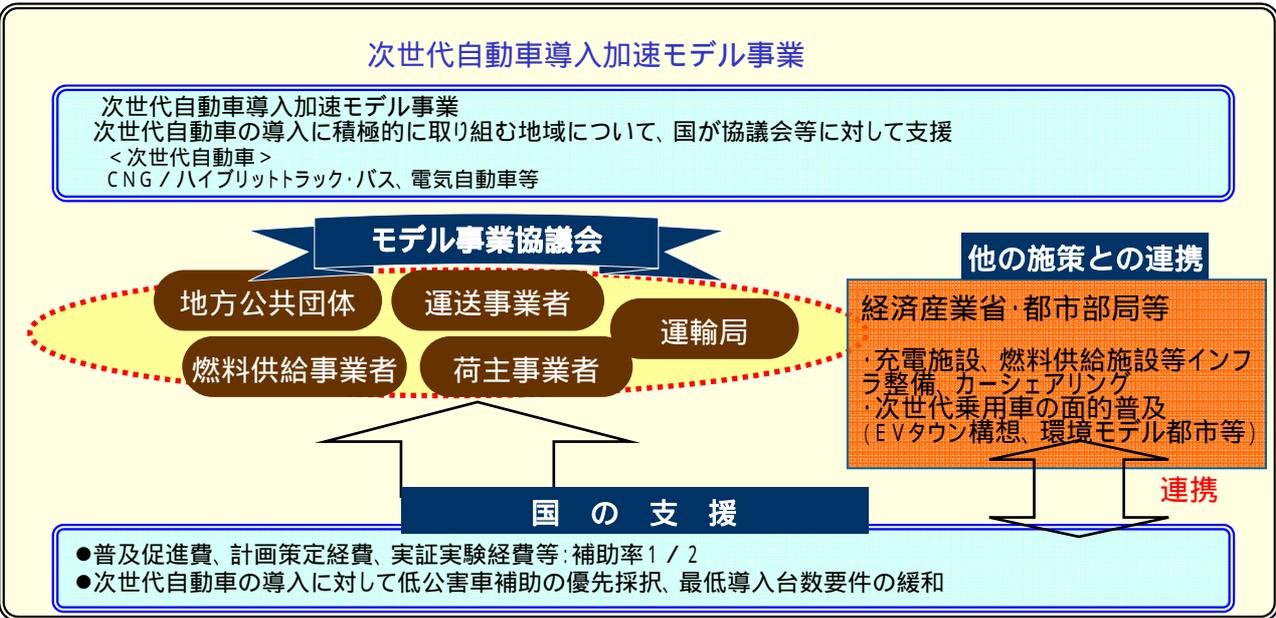
**電気自動車**  
 > NOx・PM, CO2排出ゼロ

- (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) 2015年燃費基準に適合する車両
- (4) 2010年燃費基準に適合する車両



予算執行調査の結果を踏まえ要求額に反映。

## 地域をあげた取組への支援



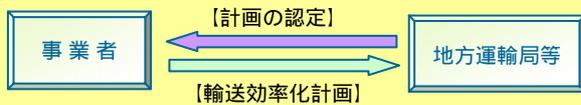
## 環境負荷低減を目指す自動車運送事業の構造改善の推進

地球温暖化対策など環境対策を一層推進する観点から、自動車単体対策だけでなく、輸送の効率化等により環境負荷低減を目指す事業者の取組みを支援することにより、環境にやさしい自動車運送事業への構造改善を図る。

### 自動車運送事業環境構造改善支援事業

#### 効率輸送普及実験事業

自動車運送事業の輸送効率化等に資するシステム、機器、設備等の普及を支援（補助率：1/2）

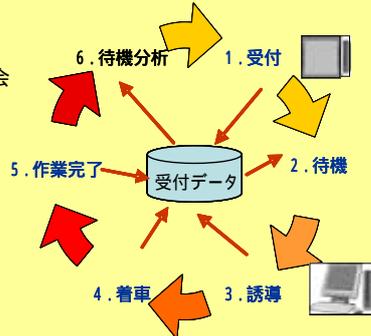


#### トラックの例

配車・入出庫管理システム、共同輸配送支援システム等の導入

車両待機時間改善のためのシステムの導入

1. 着車時刻の把握
2. 作業の進捗状況照会
3. 車輛呼び出し
4. 待機時間分析



#### バスの例

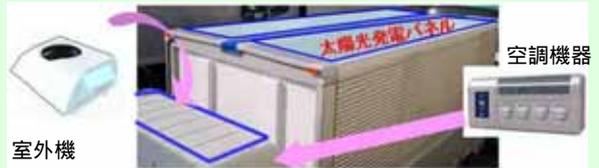
プローブ情報を活用した貸切バスの最適ルート選定システムの導入

#### 構造改善トッランナー支援事業

省エネ運行のための人材育成、環境負荷低減、輸送効率化等の先進的な取組みを支援（補助率：1/2）

#### トラックの例

【ソーラーパネル車両の実証運行】



【車両改造による積載効率の向上】



#### バス・タクシーの例

- ・合理的、効率的な輸送を目指したバス輸送への取り組み
- ・運転者に対するエコドライブ推進の指導、研修への取り組み
- ・乗合タクシー導入による旅客輸送の効率化への取り組み
- ・客待ちなどの駐停車時における省エネ対策に対する取り組み

【エコドライブ研修】



【乗合タクシーの導入】



「低炭素社会づくり行動計画」(平成20年7月)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。

環境性能を格段に向上させた次世代のバス・トラック等を開発・試作し、実際の事業で使用  
する走行試験等を実施する。また、実用性の向上(技術的改良等)及び基準整備に資する。

### 次世代低公害車



(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。

### 試験走行の実施

### 提案型実証運行モデル事業 (平成21年度より)

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、車種、事業、燃料供給態勢、地域、観光振興への活用・寄与などを含め、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。

#### < 主な実証運行モデル事業 >

< DME自動車 >



中型DMEトラックによる、関東・信越圏内での都市間・短中距離営業輸送(試験運行)を継続。

< FTD自動車 >



関東圏内での路線バスとして、バイオマス由来の燃料を用いて営業運行(試験運行)を実施予定。

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

<非接触給電  
ハイブリッド自動車 >



より汎用性・信頼性を高めた新型車両(開発中)を用いた関東圏内での試験運行を計画中。

### (3) 地域交通、物流の革新を促す新たな低炭素実用車両の開発促進

要求額：80百万円

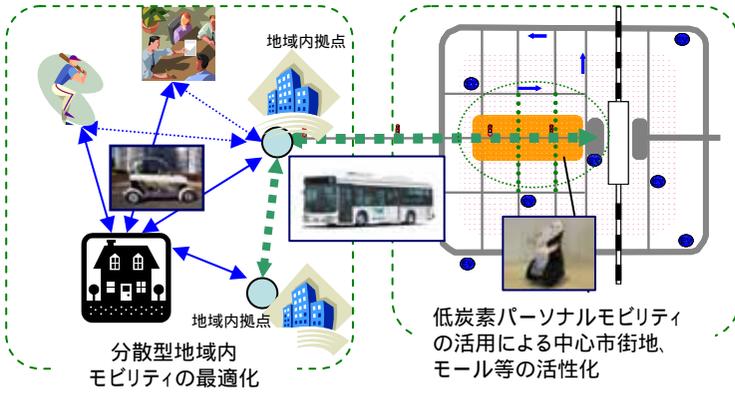
2020年CO2削減中期目標(05年度比15%削減)を、他の多くの交通政策課題(高齢化、物流効率化等)と両立しつつ、着実に実現していくためには、地域交通、地域物流の革新を促す新型低炭素実用車両(地域集配向け電動車両、高齢化対応モビリティ等)の開発、導入を加速する必要がある。

「地域交通の革新」  
公共交通、駐車場等と結節した  
低炭素パーソナルモビリティの導入促進

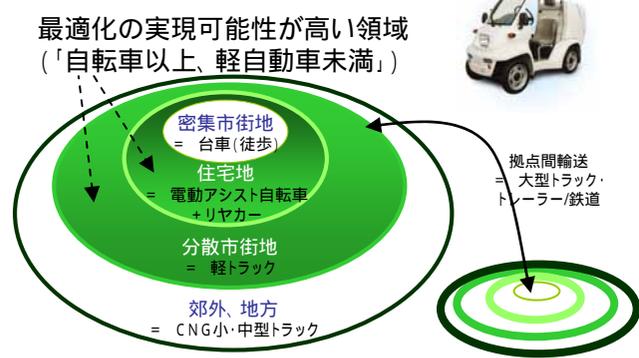
「地域物流の革新」  
地域物流低炭素化のための  
輸送・車両革新

地方自治体のイニシアチブによる低炭素パーソナルモビリティ導入意欲の高まり(高齢者対策、市街地・観光地活性化等の視点を含む。)

地域内小口輸送(住宅地～分散市街地)に最適化された車両開発の必要性



例: 新型モビリティの活用による地域交通の革新  
(カーシェアリングによる環境負荷低減を含む)



例: 宅配便事業者のビジネスモデル

#### 地域交通・地域物流課題の解決に資する新たな低炭素小型車両が浸透・普及する上でのボトルネック

メーカー

地方自治体

利用者(運送事業者含)

市場可能性に対する不透明感

利用環境の未整備  
活用モデルに対する不安感

輸送ニーズと車両スペックの不整合  
利便性に対する不安感  
安全性に対する不安感

#### 都市・地域整備局、関係省庁等と連携し、ボトルネックを解消

社会実証試験等を通じボトルネックを解消。実用性、環境性・安全性を立証。車両開発指針の策定により、実用性・汎用性を向上。インフラ整備指針の策定により、最適利用環境の整備を促進。

#### < 事業計画 >

- 平成22年度 自治体を選定し社会実証実験等を実施。また安全性評価等を実施。
- 平成23年度 社会実証試験を継続。さらに、得られた知見・データを元に開発・実用化指針(案)、利用環境整備指針(案)を策定。
- 平成24年度 新型車両の試作、実用性・汎用性の検証、関連指針の公表。

# 4) 自動車運送事業者によるCO2削減努力の評価手法、付加価値創出手法の開発

要求額: 26百万円

2020年中期目標に向けた更なるCO2削減  
地球温暖化対策の中期目標(2020年にCO2排出量を  
2005年度比15%減)設定(2009年6月総理発表)

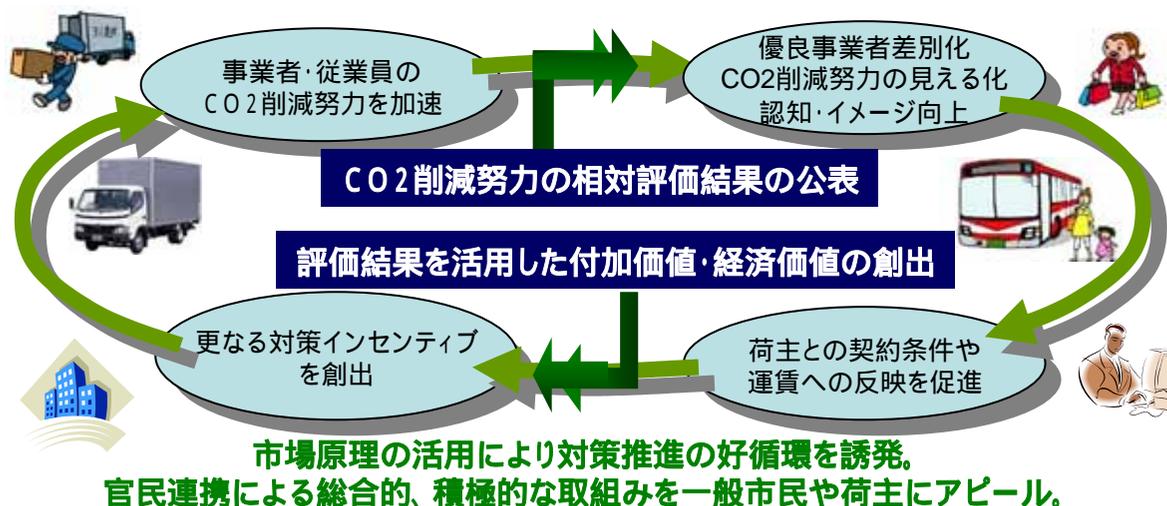
自動車運送事業分野(運輸部門のCO2の半分弱を  
排出)についても、更なる対策の実施が必要。

## 自動車運送事業の構造的課題

自動車運送事業(トラック、バス、タクシー)の事業構造  
に起因した、構造的課題(低収益性、脆弱な経営基盤、  
過当競争等)

経営、顧客評価に必ずしも直結しないCO2削減  
については自発的取組みが進みにくい状況。

**自動車運送事業の健全な発展とCO2排出量の更なる削減を高い次元で  
両立するため、環境取組みに対する経営上のインセンティブを強化**



## 1. 相対評価手法の開発

### (1) 評価手法(案)の策定

(検討事項の例)

評価指標(原単位)

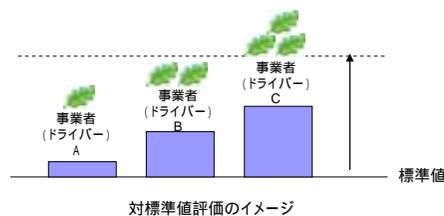
(例:燃費、輸送量あたりエネルギー消費量(CO2排出量)等)

各評価指標の標準値(標準原単位)の設定手法

業態、取扱貨物、営業地域など外的要因の考慮方法

### (2) 評価手法(案)の試験運用

精度、公平性について、複数地域・業態の運送事業者による運用試験で検証



## 2. 相対評価制度を活用した付加価値・経済価値創出手法の検討

### (1) 付加価値・経済価値創出手法についての基礎分析

(想定される手法例)

評価結果の公表・契約条件への反映促進

評価結果に連動した優遇税制/補助等によるインセンティブ強化

排出量取引等市場メカニズムを活用した方策 など

### (2) 将来制度案構築(制度導入による影響・効果についての計量モデル分析を含む。)

運送事業者等による積極的な取組みを後押し、交通関係者(運送事業者、荷主、商品消費者、交通利用者)による経済原則に従った活動が低炭素化の取り組みに。

# 【関連事項】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

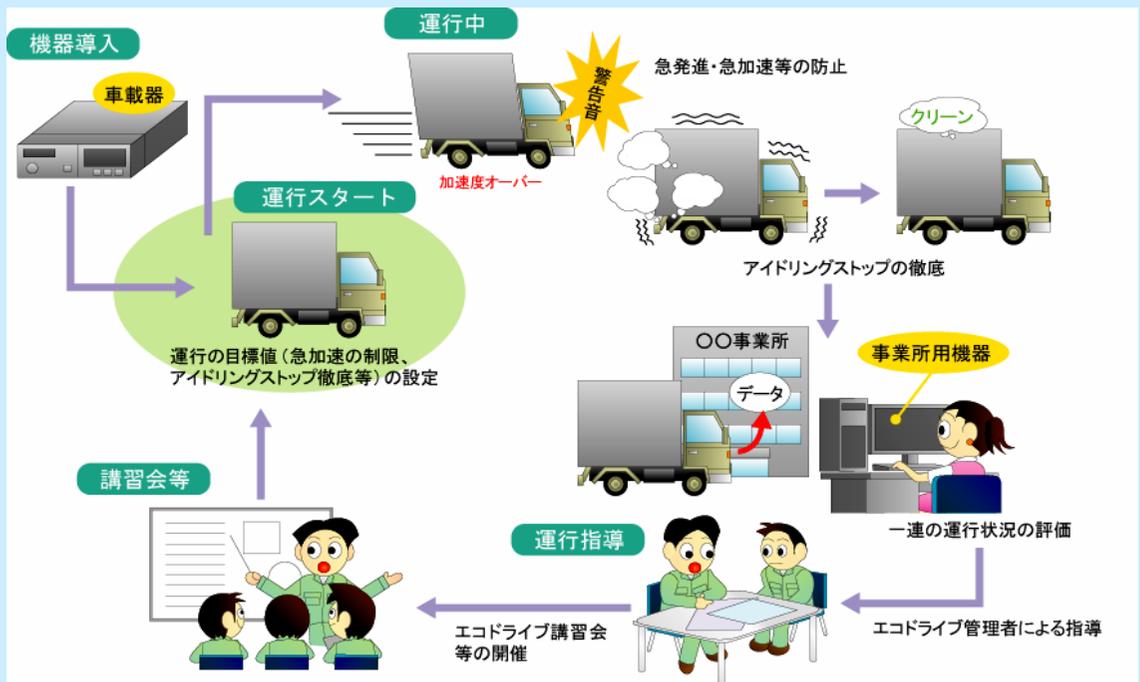
自動車交通分野のCO<sub>2</sub>排出量は、運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量の約9割を占めており、京都議定書の目標達成を確実なものとするためには、自動車交通分野の地球温暖化対策を強力に推進していくことが重要であることから、自動車運送事業者等による省エネ対策の取組みを一層促進するため、下記施策等について経済産業省等と連携して推進する。

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

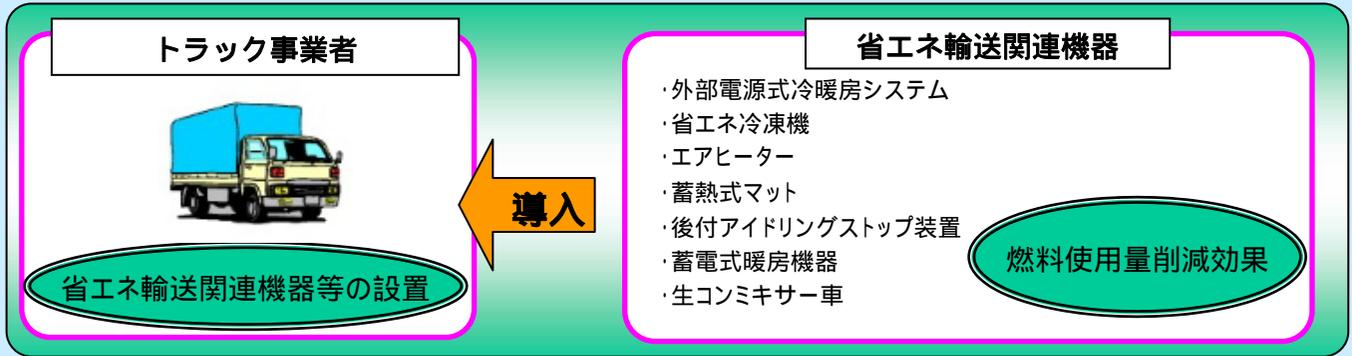
トラック・バス・タクシー等において、エコドライブを計画的かつ継続的に実施するとともに、運行状況の指導を一体的に行うため、EMSの導入に必要なエコドライブ関連機器を購入する自動車運送事業者等に対し、その費用の一部を補助する。



## 省エネに資する輸送関連機器の導入促進事業

トラック事業者からNEDOに対し、2億円程度応募見込み

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事業者に対し、その費用の一部を補助する。

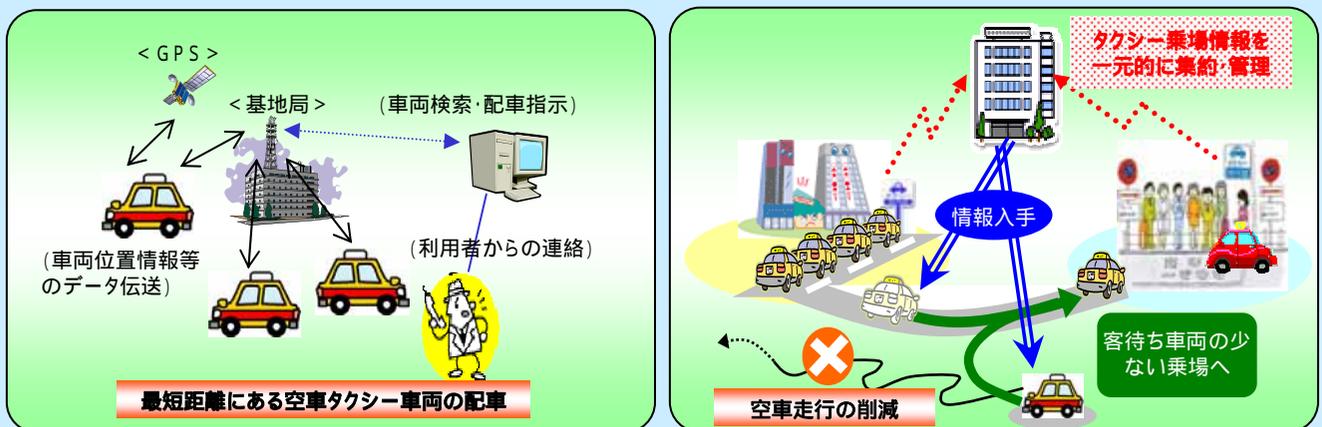


## タクシー事業のグリーン化の推進

タクシー事業者等からNEDOに対し、7億円程度応募見込み

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。

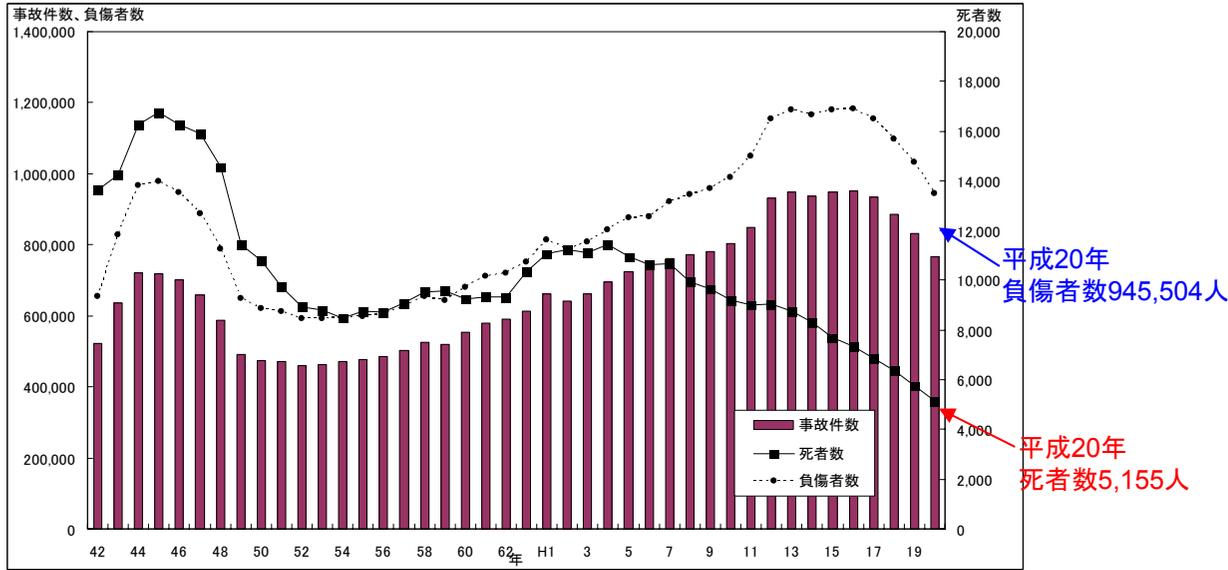
### デジタル式GPS - AVM又はタクシー乗り場情報システム(TIS)の導入



### 3. 国民に優しく安全・安心な自動車社会の構築

#### ○交通事故の現状

平成20年中の死者数は5,155人、負傷者数は945,504人と、交通事故の現状は依然として深刻



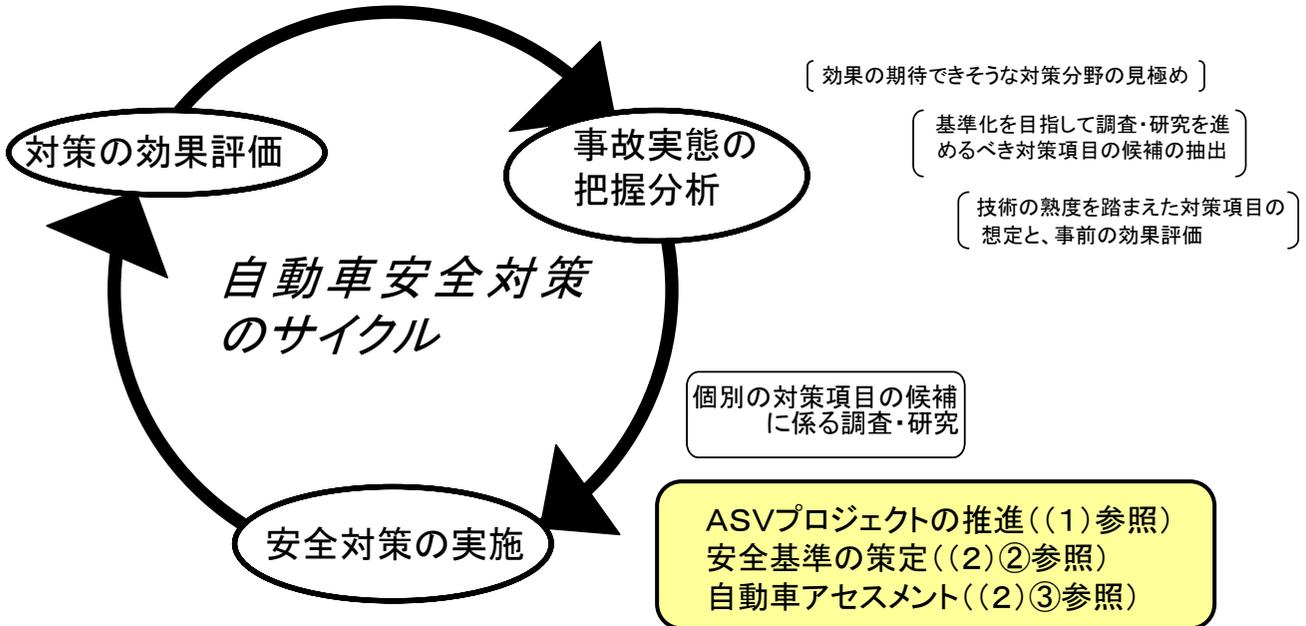
平成20年死者数: **5,155人**  
 平成20年負傷者数: **945,504人**

平成30年までに死者数を**2,500人**以下  
 (平成21年麻生総理の談話等)  
 車両安全対策の推進により、  
 死者数を平成22年に**2,000人削減** (対平成11年比)  
 負傷者数を平成22年に**25,000人削減** (対平成17年比)  
 (平成18年交通政策審議会報告)

#### ○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。

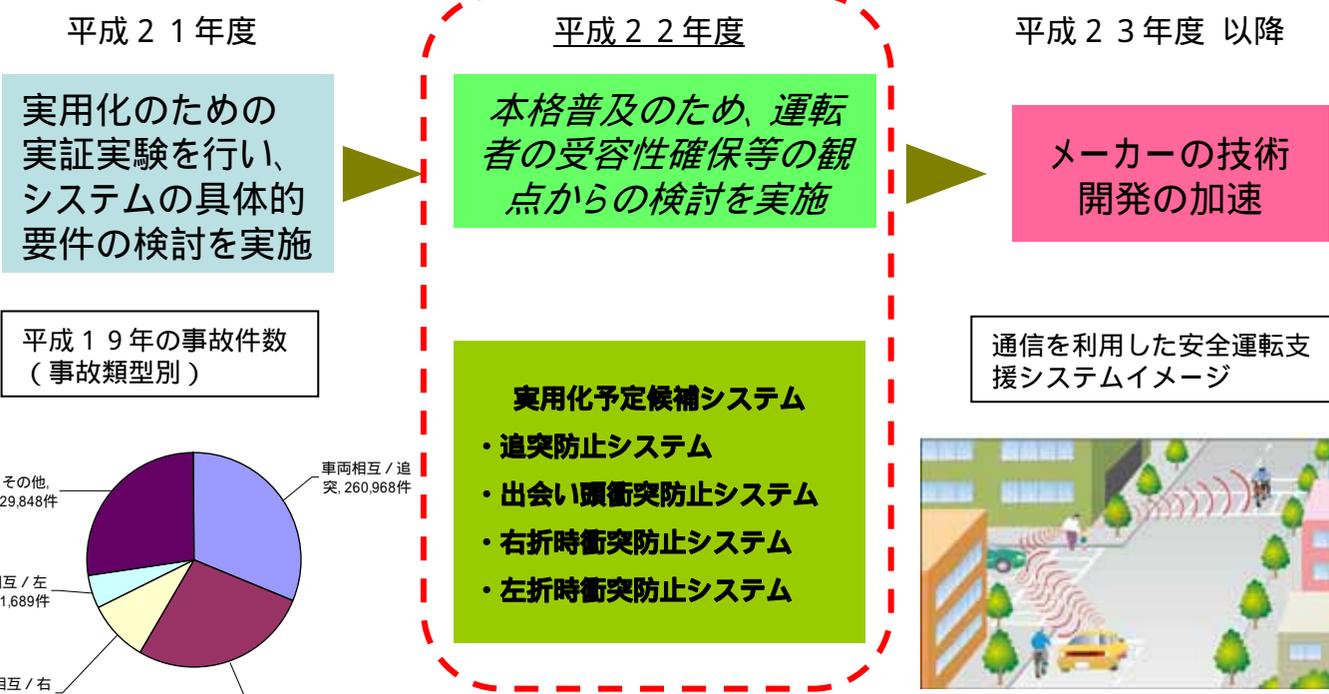
車両安全対策推進のための事故実態の把握・分析及び対策の効果評価((2)①参照)



ASV通信利用型安全運転支援システムの本格的な普及に向けた検討

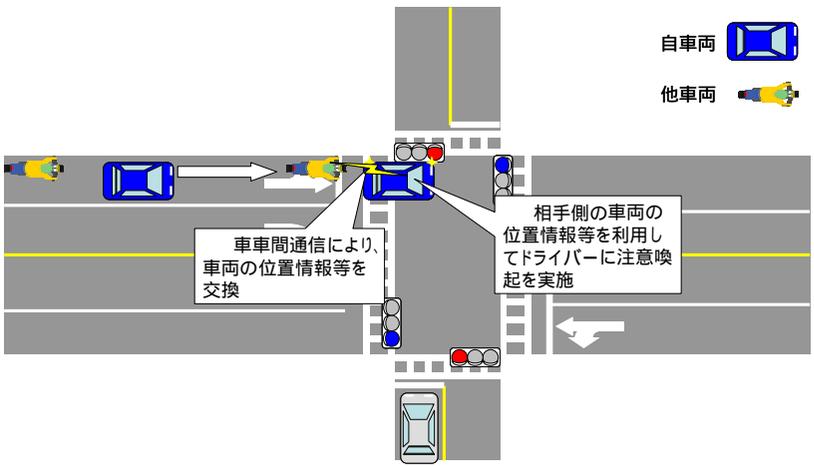
見通しの悪い交差点等における危険事象に対応する通信利用型の安全運転支援システムの実証実験を実施し、安全上の観点から課すべき技術要件や試験方法の策定等を行う。また、本格普及に向けて運転者の受容性確保等の観点から、運転者への警報等の伝達手段に関する検討、測位精度が十分でないときの情報提供のあり方に関する検討等を実施する。

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



システムのイメージ

車載機の画面表示イメージ



(音声)

「ポン(喚起音)、後方 二輪車 注意」

### 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: 75百万円

「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

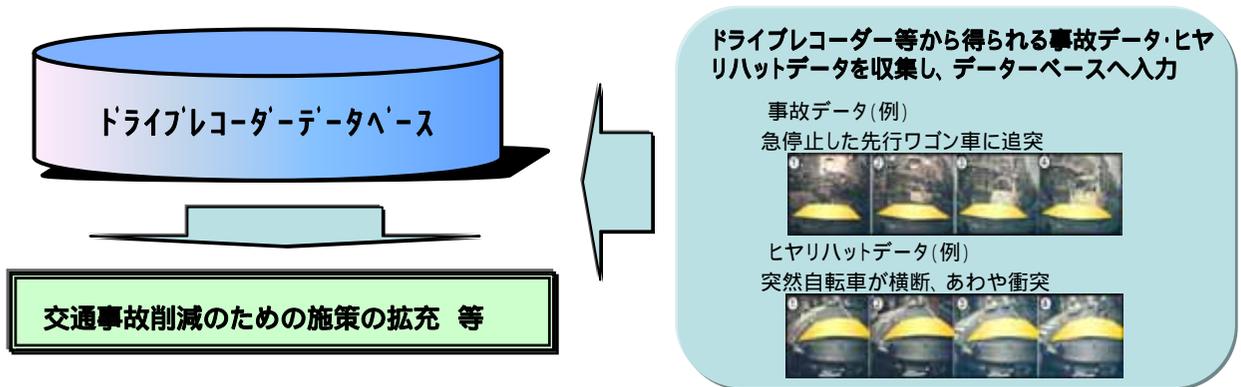
### 安全基準の策定のための調査

要求額: 200百万円

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・強化のためのフィージビリティ調査



#### 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

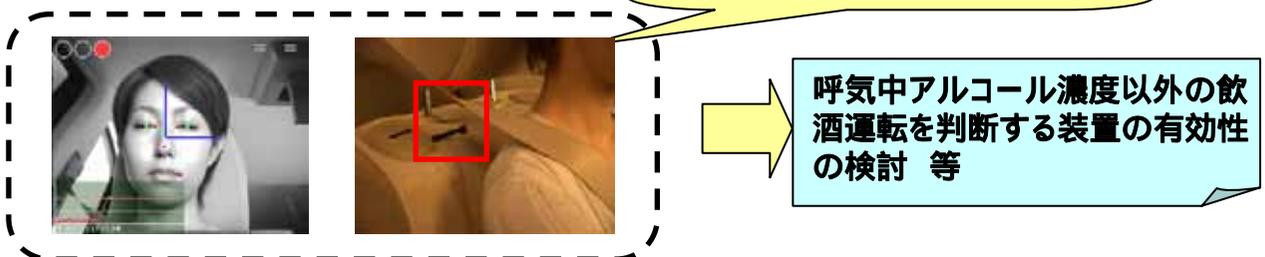
【前面衝突の例】



#### ウ. 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



# 自動車アセスメント事業

要求額： 独立行政法人自動車事故対策機構  
運営費交付金 7,614百万円の内数

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種類の衝突試験及び歩行者頭部保護性能試験、後面衝突頸部保護性能試験等の衝撃試験を実施する他ブレーキ試験等を実施。衝突試験等による安全性能総合評価を行う。



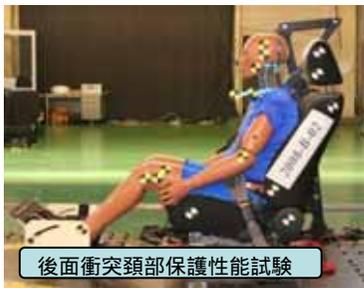
フルラップ前面衝突試験



オフセット前面衝突試験



側面衝突試験



後面衝突頸部保護性能試験



歩行者頭部保護性能試験



ブレーキ性能試験

## 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）及び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

## アセスメント事業の拡充に向けた調査研究

予防安全装置の効果評価のための基礎調査の実施

## チャイルドシート安全性能試験



前面衝突試験



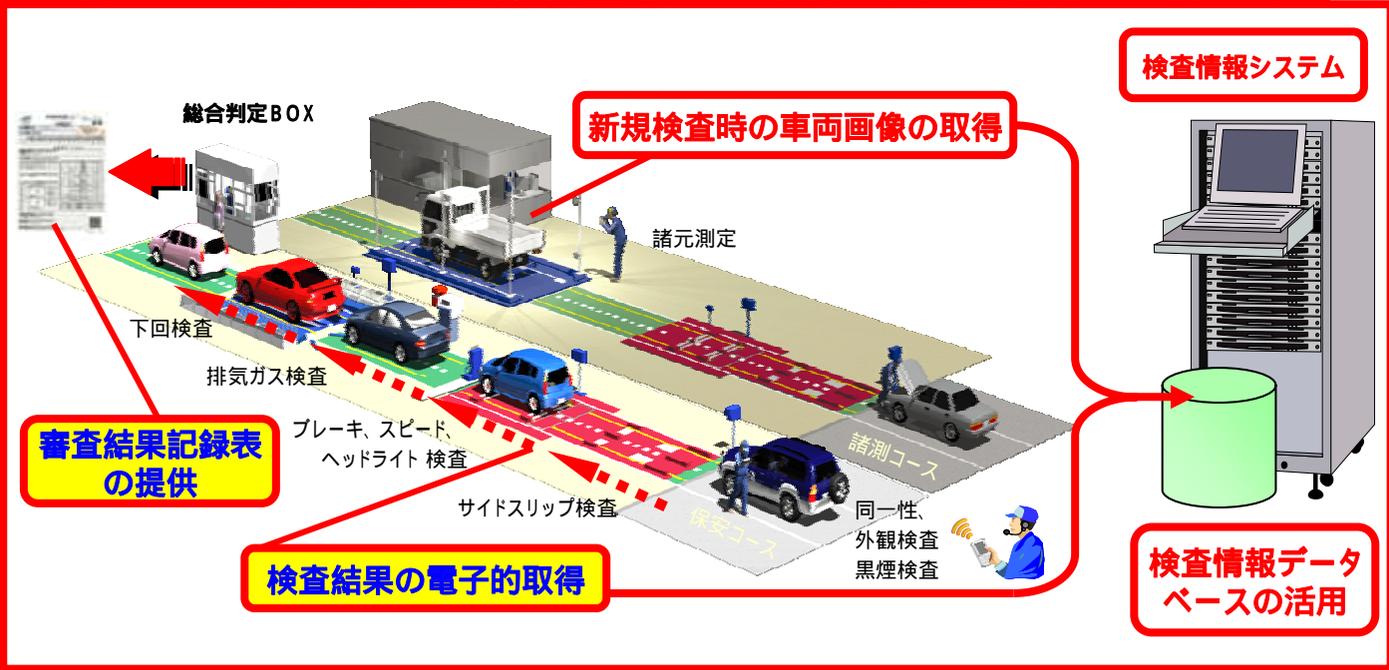
使用性評価

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

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・監督を効果的に実施し、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。

継続検査  
街頭検査

(継続検査や街頭検査時に活用)

### 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。

傾向分析

(検査データの分析)

### 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。

検査票(紙) → 偽造・改ざん → 検査票(電子データ)

(検査票の電子化) → 電子タグ → (不正の防止)

### 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。

(指定整備工場の処分増)

年度	検査員委任命令	処分工場数	適合証等交付停止	指定取消
平成13	84	17	11	17
平成14	100	26	12	26
平成15	156	39	15	39
平成16	184	54	19	54
平成17	211	71	26	71

### 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。

#### (4) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業

要求額: 2,570百万円

事故防止効果を勘案し、一部補助対象事業の縮減を図るとともに、道路交通安全・円滑化促進モデル事業を新設し、市町村、道路管理者、警察、バス事業者等が連携して定時性・速達性にすぐれた交通システムを導入することによって、マイカーからの利用転換を図り、道路交通の安全・円滑化を促進し、自動車事故の防止に資する。

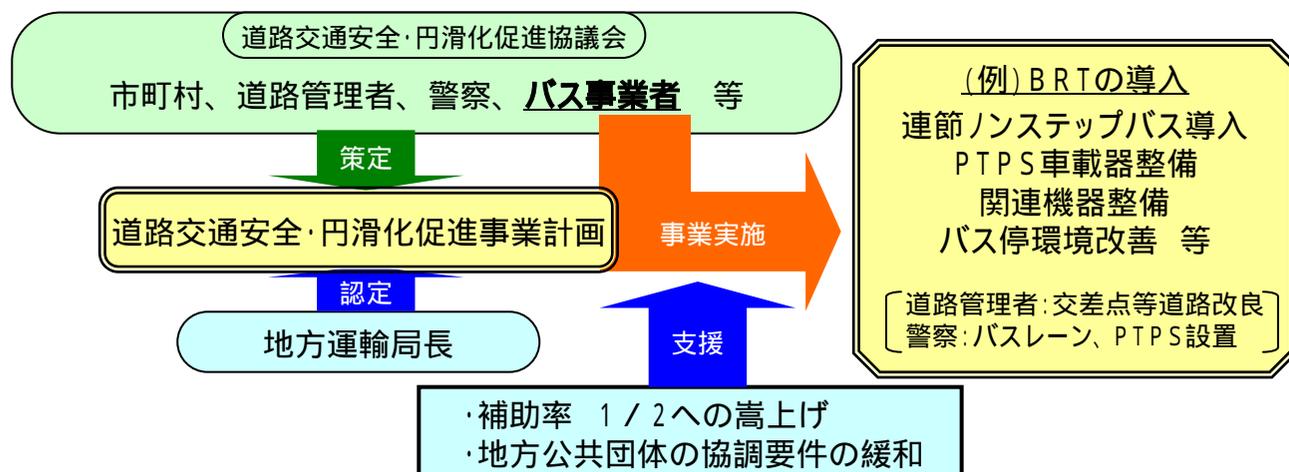
#### オムニバスタウン整備総合対策事業等

事業名・補助率	事業内容
オムニバスタウン整備総合対策事業【1/3(調査1/2)】	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に必要な調査、施設整備等
交通システム対策事業【1/4】	パークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド、トランジットモール(バス路線導入型)、シャトルバス、日本型BRT、バスロケーションシステム等
個別対策事業【1/5】	PTPS(公共車両優先システム)車載器等設備・施設の整備等
調査・実証実験・実証運行事業【1/2】	パークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド、トランジットモール(バス路線導入型)、シャトルバス、日本型BRT、バス路線再編、共同輸配送システム

#### 道路交通安全・円滑化促進モデル事業の新設

市町村、道路管理者、警察、バス事業者等で構成される協議会が策定する道路交通安全・円滑化促進事業計画を地方運輸局長が審査・認定を行い、認定を受けた計画に基づきバス事業者等が実施する交通システムの導入に対して、重点的に支援する。

なお、昨今の経済状況の悪化による事業者の経営環境や地方財政の悪化などを考慮し、補助率の深掘りや補助要件の緩和を行う。



道路交通の安全・円滑化を促進し、自動車事故の防止に資する。

# ○ 事故防止対策支援推進事業

事業用自動車の事故については、事故全体と比べてその減少率が鈍いのが現状。このため、平成21年3月に「**事業用自動車総合安全プラン2009**（以下、安全プラン）」（平成21年3月）が取りまとめられたところ。

《平成10年～20年における事故件数及び死者数の推移》



## 安全プランの目標

平成20年の死者数513人  
 平成20年人身事故件数56,295件  
 平成20年の飲酒運転件数287件

今後10年間で死者数、事故件数半減  
 今後10年間で飲酒運転ゼロ



**安全対策に意欲のある事業者を支援し、安全プランに掲げる事故削減目標の確実な達成を図るため現行の「先進安全自動車(ASV)普及促進対策事業」の補助対象を以下の通り拡充。**

### 1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

従前の衝突被害軽減ブレーキに加え、ふらつき警報等、補助対象を拡大

● 先行車両に近づく場合



### 2. 運行管理の高度化に対する支援

デジタル運行記録計、ドライブレコーダー、アルコールチェッカー等の運行管理の高度化に資する機器の導入等に対し支援



### 3. 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施、講習会の開催等に対し支援



現 状

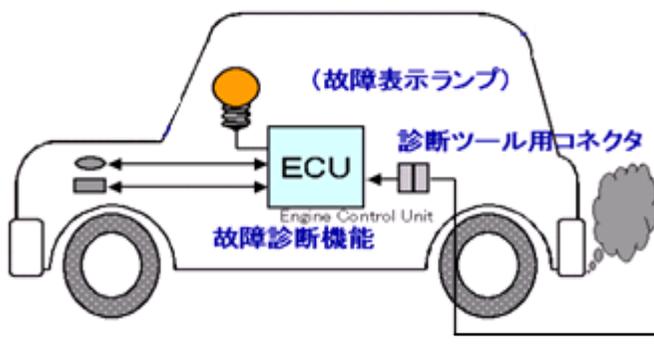
電気自動車、ハイブリッド自動車等の普及、電子部品の増加、OBD（電子技術を活用した車載式故障診断装置）の普及など、新技術を利用した自動車が増加している状況である。整備事業者の多くは専門事業者であるが、自動車メーカーによる教育を受け、専用工具を使用するディーラーとは異なり、専門事業者は自動車技術の進展に対応することが困難な環境下にある。このような環境が継続すると、整備業界の技術力が低下し、ひいては自動車ユーザーの義務である点検整備の確実な実施が担保されず、道路交通の安全が失われることとなる。このため、このような新技術に対応した整備技術の高度化を促進するための施策が必要である。

事業の概要

スキャンツールの普及による整備技術の高度化を図るための調査・検討

調査検討事項

- 事業者における新技術への取組み意向等の実態調査
- 廉価な汎用スキャンツールに関する仕様の検討
- スキャンツールに関する教育ツールの検討
- スキャンツールの活用を前提とした、点検整備関連の基準の検証



故障診断ツール  
( Generic Scan Tool )

故障個所の特定  
故障状況の把握



整備工場



整備技術の高度化、自動車点検基準等の検証

## 背景 / 必要性

トラック輸送は、我が国の経済を支える物流の基幹的な輸送機関である。しかしながら、その担い手は99.9%が中小企業であり、荷主との交渉力も弱いため、事業者間の激しい競争の中で適正運賃の収受が困難となるなど、経営基盤の脆弱化に拍車がかかっている。

また、昨今では世界的な同時不況により急激な荷動きの減少といった影響が出るなど、さらに厳しい経営環境も生じている。

## 事業構造に起因する様々な問題の存在

- ・ 荷主から元請・下請事業者に至るまでの行き過ぎた多層的構造下における不適正取引の存在
- ・ 経営基盤が脆弱なため、安全・環境に対する投資が不十分
- ・ 最低保有車両台数割れ事業者や、社会保険未加入等の不適正事業者の存在
- ・ 長距離・長時間労働等の労働条件の悪化
- ・ 引越し・宅配便等の発展に伴う利用者トラブルの増加

国民生活にとって不可欠なトラック輸送を将来にわたって安全で安定的に提供するとともに利用者利便の向上を図っていくため、行政・事業者等の関係者が今後取り組んでいくべき将来ビジョンを策定するための調査を行っていくことが必要。

## 調査手法



トラック事業のあり方の検討

トラック事業者(元請・下請)、荷主企業への  
ヒアリング・アンケート調査  
(事業規模別、地域別、事業形態別に行う)

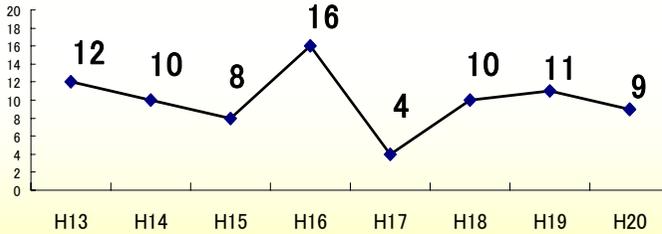
一般消費者へのアンケート調査 等

## 「トラック産業将来ビジョン」の策定

- ・ トラック産業における公正・公平な競争環境の整備
- ・ トラック事業の効率化の推進
- ・ 多層的下請構造下における取引の適正化
- ・ トラック事業の輸送の安全、環境対策の推進
- ・ 利用者対応の適正化・情報提供の推進 等

○国際海上コンテナを積載するトレーラーについては、年間約10件の横転事故が発生○本年5月には乗用車がコンテナの下敷きとなり死者2名、重傷者1名が生じるなど、連続して事故が発生し、コンテナトレーラーの更なる安全対策が急務となっている状況

コンテナ車両の転覆・転落事故件数



引用: 共同通信 (H21.5.12) より

○国土交通省としては、平成17年12月に関係業界等とともに、トラック事業者・運転者をはじめとする関係者が取り組むべき措置を示した「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を策定し、その周知に努めてきたところ

○しかしながら、トラック事業者を取り巻く厳しい経営環境、国外の発荷主も含めた複雑な商慣行、多岐にわたる関係者等の理由から、同ガイドラインで示された取組みが徹底されていないのが現状。

### 同ガイドラインをより実効あるものとするべく、コンテナトレーラーのさらなる安全対策について多角的な観点から検討し、安全性を向上する必要あり

○以下の観点から、実態把握、関係者間での安全対策の検討、効果の検証等を進め、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」の実効性の向上を図る

- ①カーブ・交差点等における安全運転速度の目安の設定
- ②コンテナ緊締装置の確実なロックの徹底
- ③トレーラー運転者へのコンテナ内貨物情報の的確な伝達
- ④新たな安全装置の活用も含む車両面での安全対策 等



コンテナのロック不良

コンテナ緊締装置の確実なロック

## 4. 交通事故被害者対策の充実

### (1) 重度後遺障害者に対する介護料の支給

要求額: 3,053百万円

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

- 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。

**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

### (2) 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営

独立行政法人自動車事故対策機構  
要求額: 運営費交付金7,614百万円の内数

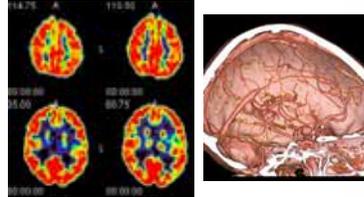
自動車事故による重度後遺障害者に対し、適切な治療と看護を行うための専門病院としての療護施設の設置・運営に対して交付する。



### (3) 自動車事故被害者のための医療体制整備事業

要求額: 302百万円

自動車事故被害者の救済を図るため、救急病院に対する救急医療設備の整備等ための費用の一部を補助する。



主な救急医療機器の例

コンピュータX線断層診断システム

磁気共鳴断層撮影装置

	補助対象経費	補助率	補助限度額	医療機器数
高額医療機器	1品で6千万円以上	1/4	4千万円	1品まで
通常医療機器	合計で6千万円以上	1/4	2千万円	2品まで

### (4) 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。

