

平成22年度  
自動車交通局関係予算概要

平成22年1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	9
【関連事項】地域公共交通活性化・再生総合事業	10
2. 環境に優しい自動車社会の実現	
(1) 低公害車普及促進対策	12
(2) 次世代低公害車開発・実用化促進事業	13
(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	14
(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	15
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	17
(2) 車両の安全対策	18
(3) IT化等による自動車検査の高度化	20
(4) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業	21
(5) 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	23
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	24
(2) 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営	24
(3) 自動車事故被害者のための医療体制整備事業	25
(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	25

# 自動車交通局関係予算総括表

## 1. 会計別総括表

(単位：百万円)

会計・勘定名	22年度 予算額	21年度 予算額	比較 増減率
<b>一般会計</b>	<b>10,553</b>	<b>11,901</b>	<b>0.89</b>
義務的経費	674	791	0.85
裁量的経費	9,040	10,110	0.89
独立行政法人経費	839	1,000	0.84
<b>自動車安全特別会計</b>	<b>64,286</b>	<b>70,871</b>	<b>0.91</b>
保障勘定	10,762	12,664	0.85
自動車検査登録勘定	39,776	43,416	0.92
自動車事故対策勘定	13,748	14,791	0.93
<b>合計</b>	<b>74,839</b>	<b>82,772</b>	<b>0.90</b>

## 2. 主要施策別総括表

主要施策	22年度 予算額	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	6,810	7,551	0.90	7
○ 公共交通移動円滑化事業	769	780	0.99	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	49	52	0.93	9
<b>2. 環境に優しい自動車社会の実現</b>				
○ 低公害車普及促進対策	1,040	1,220	0.85	12
○ 次世代低公害車開発・実用化促進事業	245	360	0.68	13
○ 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	20	0	—	14
○ 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	19	0	—	15
<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（ASV）プロジェクトの推進	95	99	0.96	17
○ 車両の安全対策	143	171	0.84	18
○ IT化等による自動車検査の高度化	953	1,441	0.66	20
○ 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業	1,302	1,669	0.78	21
○ 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	33	0	—	23
<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	3,051	3,043	1.00	24
○ 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営	74億円 の内数	78億円 の内数	—	24
○ 自動車事故被害者のための医療体制整備事業	302	302	1.00	25
○ 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	25

# 自動車交通行政主要施策

予算額（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.10）

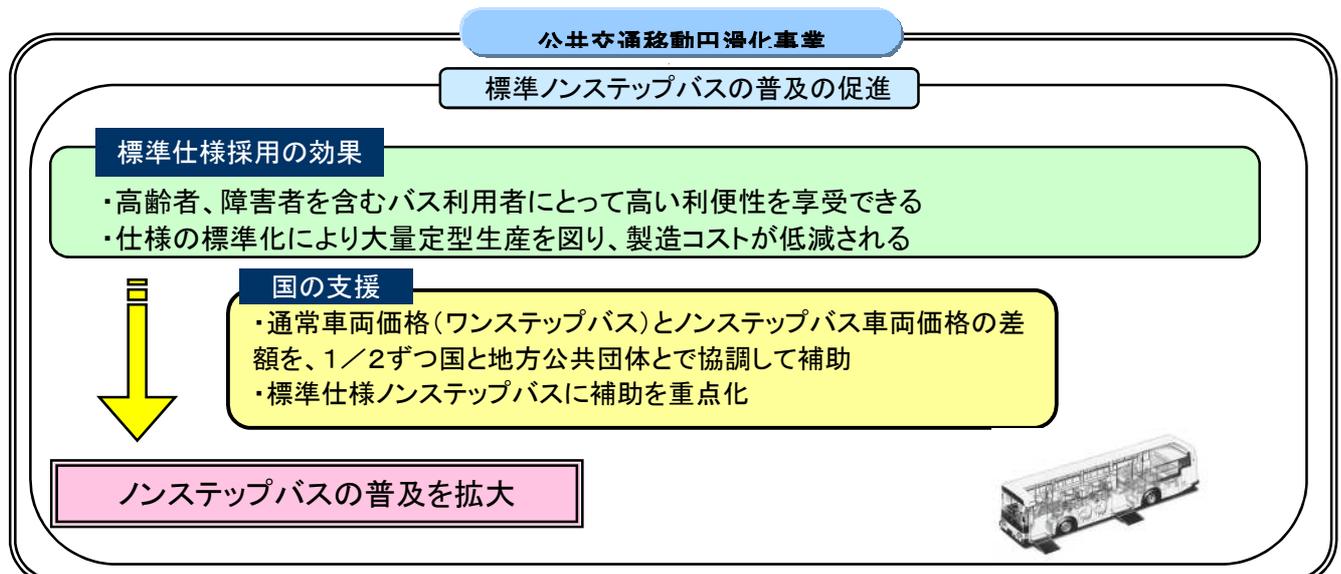
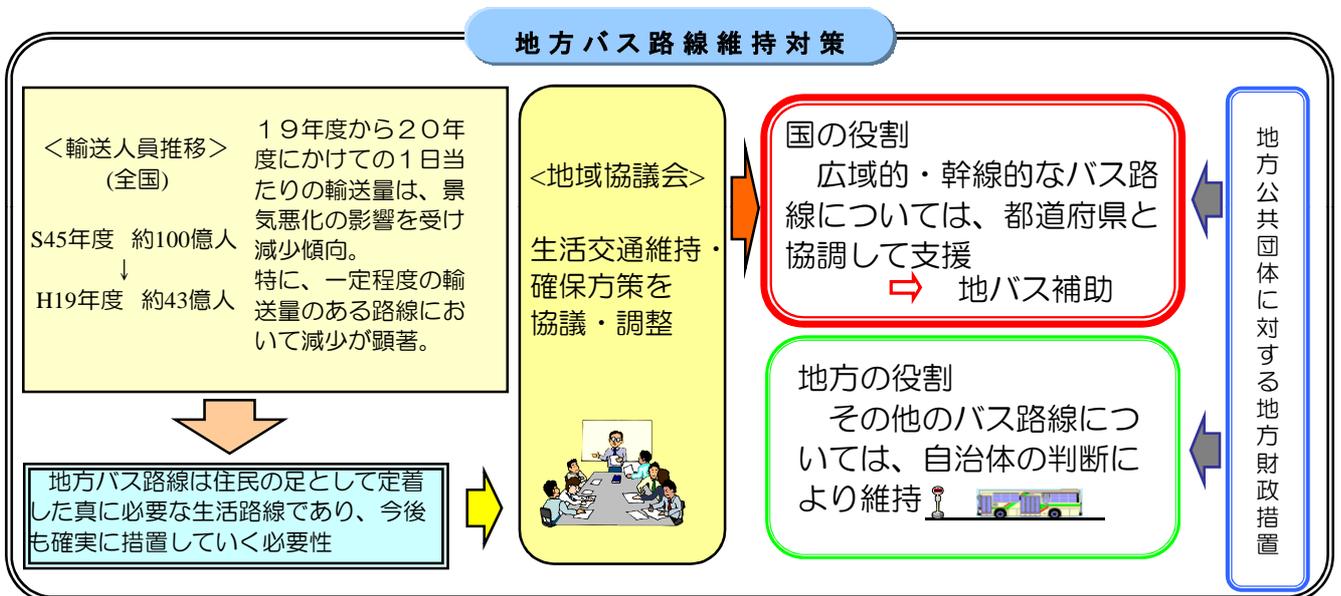
真に必要な生活交通を確保し、誰もが安心して使える地域公共交通を構築するため、地域の実情や多様なニーズに合致した地域交通の取り組みを支援し、地域交通の高度化を促進する。

- 地方バス路線維持対策 6,810（7,551）
- 公共交通移動円滑化事業 769（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 49（52）

### 【関連事項】

地域公共交通活性化・再生総合事業

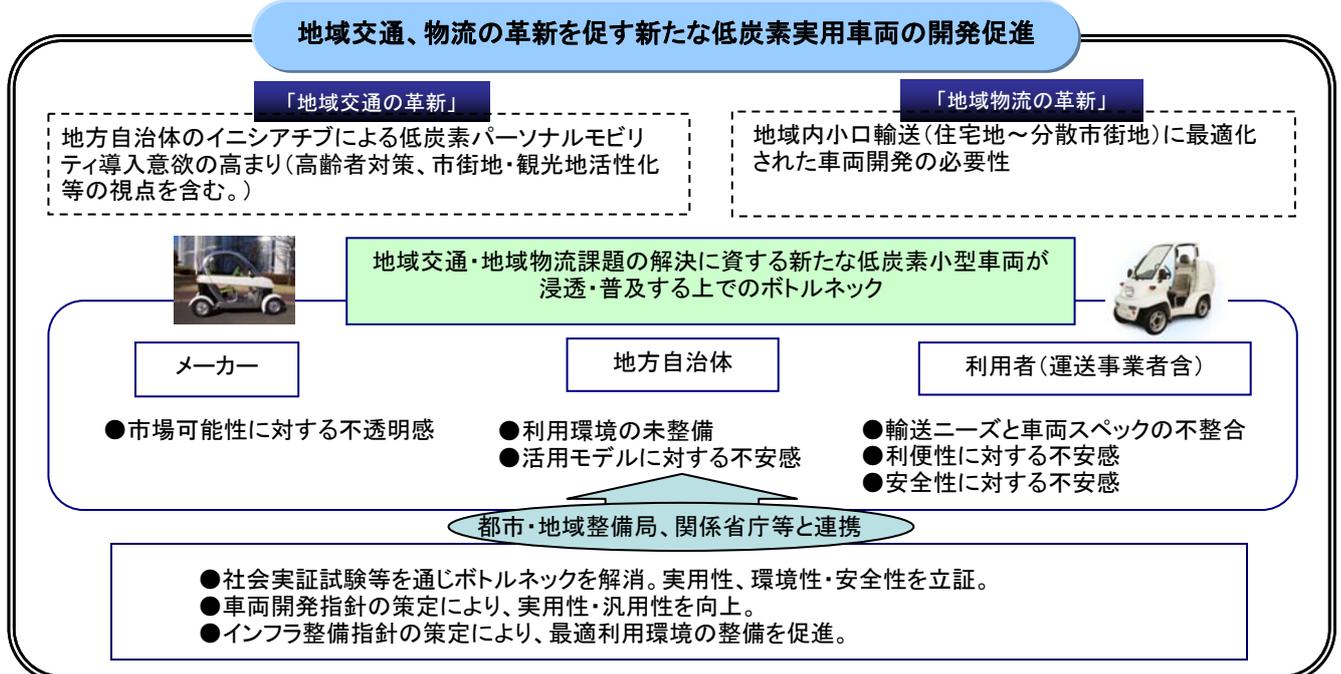
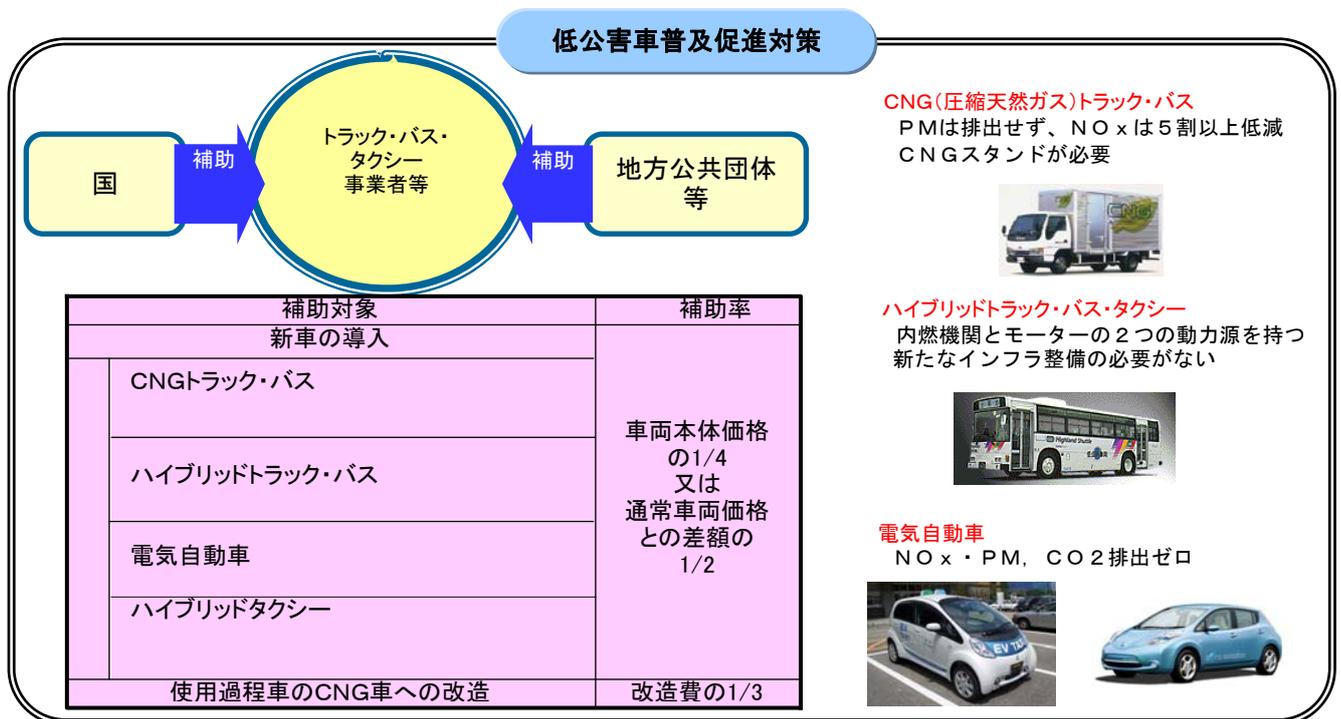
40億円 { 44億円 }  
の内数 { の内数 }



## 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. 11~P. 15)

2020年のCO2達成削減中期目標(90年比25%削減)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。

- 低公害車普及促進対策 1,040 (1,220)
- 次世代低公害車開発・実用化促進事業 245 (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 20 (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 19 (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.16~P.23)

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。

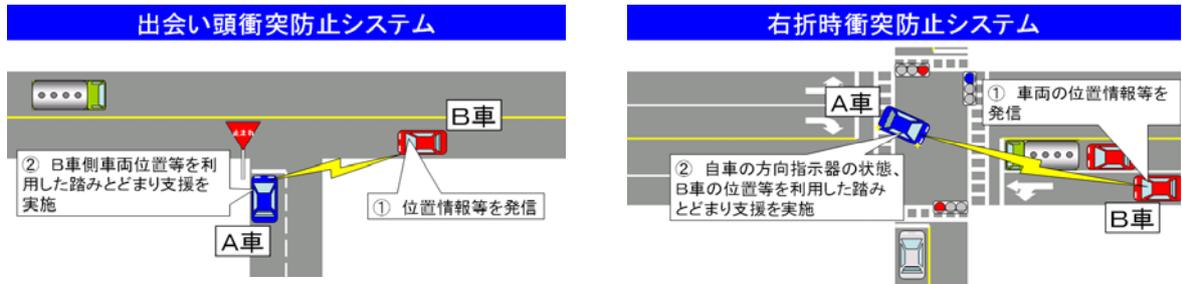
- 先進安全自動車 (ASV) プロジェクトの推進 95 ( 99)
- 車両の安全対策 143 ( 171)
- IT化等による自動車検査の高度化 953 ( 1,441)
- 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業 1,302 ( 1,669)
- 国際海上コンテナトレーラーに係る事故防止対策推進事業 33 ( 0)

#### 先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進

##### ○ASV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、自動車と人の中での通信(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(ASV)普及促進事業」を拡充

##### ○被害軽減ブレーキ等の導入に

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

ミリ波レーダーがつかぬに前方の状況を検知。

ドライバーが前方の車両に気づかない場合は、音によりドライバーにブレーキ操作を行うように促す。

追突する若しくは追突の可能性が高いとコンピュータが判断すると、ブレーキを作動。

##### ○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導入に対し支援



データを活用したドライバーへの安全指導

##### ○社内安全教育の実施

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. 24～P. 25)

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          | 3,051 ( 3,043)                  |
| ○ 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営      | 7.4億円 <small>(7.8億円の内数)</small> |
| ○ 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

予算額: 6,810百万円

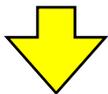
- ・バス事業はモータリゼーションの進展や過疎化の進行により大変厳しい経営状況にある。しかしながら、バスは地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であり、バス路線の維持・確保は重要な課題。
- ・バス事業に係る生活交通確保方策については、国と地方の適切な役割分担のもと、国は広域的・幹線的な輸送サービス類型について都道府県と協調して支援。

### 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  
↓  
H19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

下記に係る経費について、原則として1/2ずつ国と都道府県とで協調して補助

- 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
- ②生活交通路線に使用する車両の取得に係る減価償却費、金融費用(一定額を限度)
- ③生活交通路線を運行する乗合バス事業者が行う費用削減や増収努力等による経営改善効果

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、福祉輸送タクシーの導入を促進することにより、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

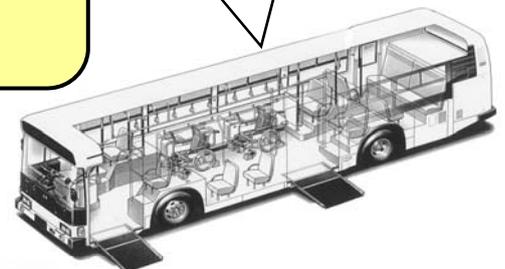
#### 標準仕様採用の効果

- ・ 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

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

予算額:49百万円

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

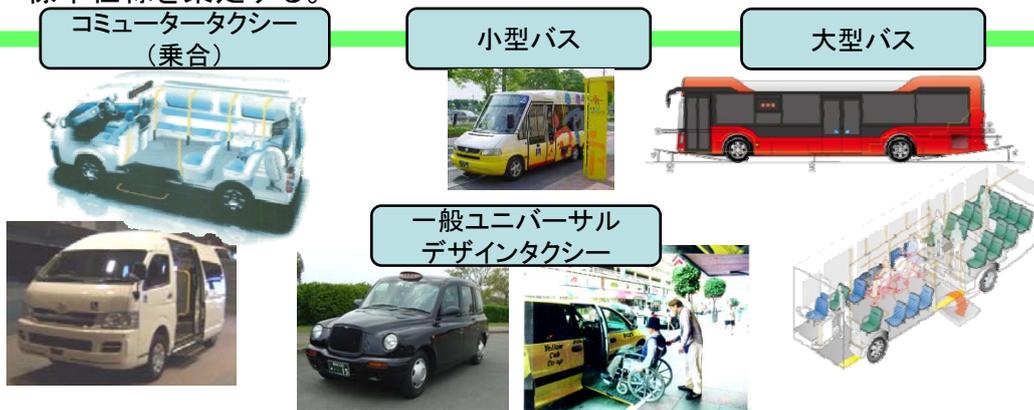
国土交通省が中心となって、利用者、交通事業者、自動車メーカー等関係者が連携して、以下の施策に取り組むことが必要。

#### 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



#### <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)

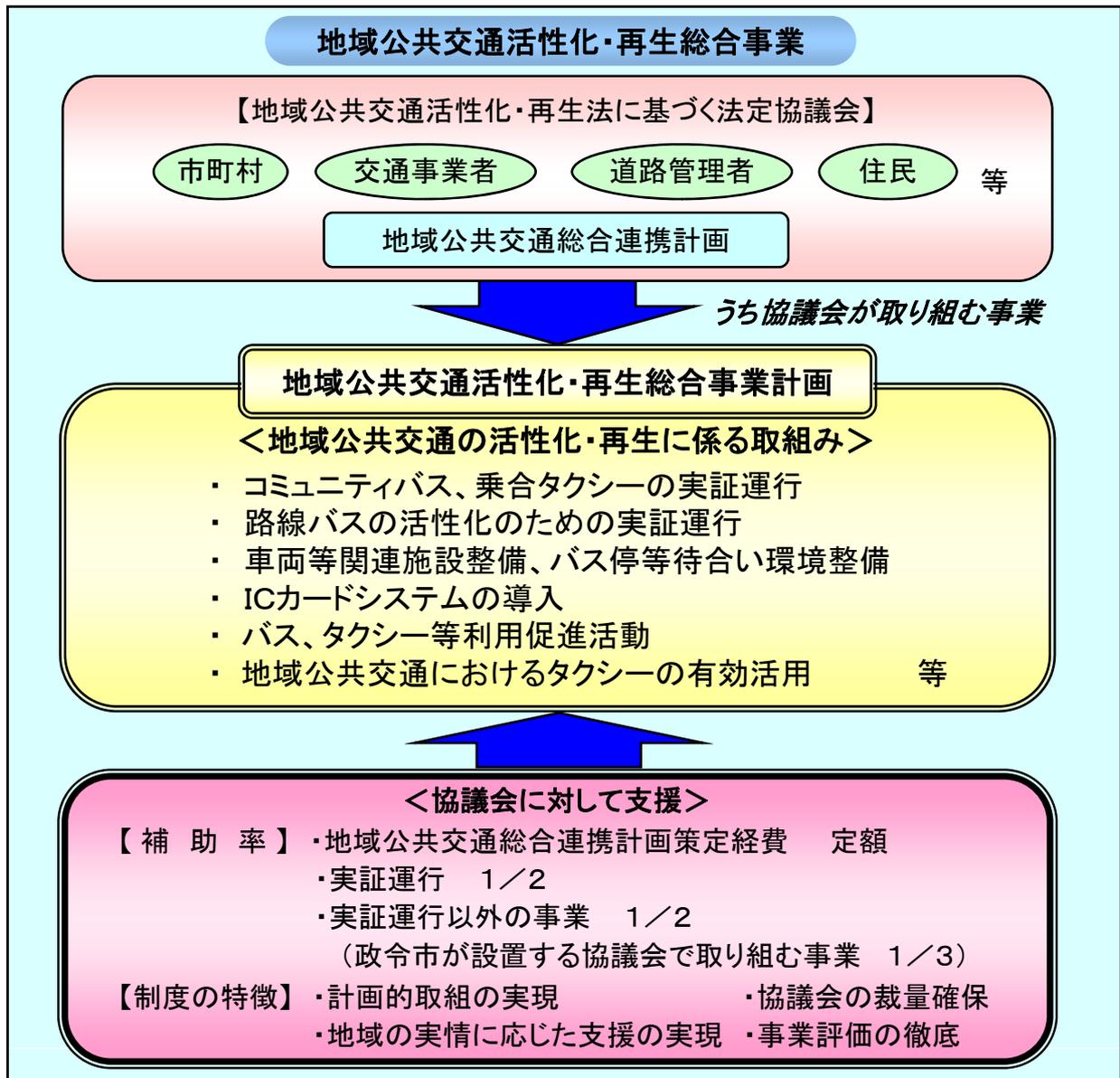
○22年度

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

# 【関連事項】地域公共交通活性化・再生総合事業

予算額: 40億円の内数

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。



コミュニティバス

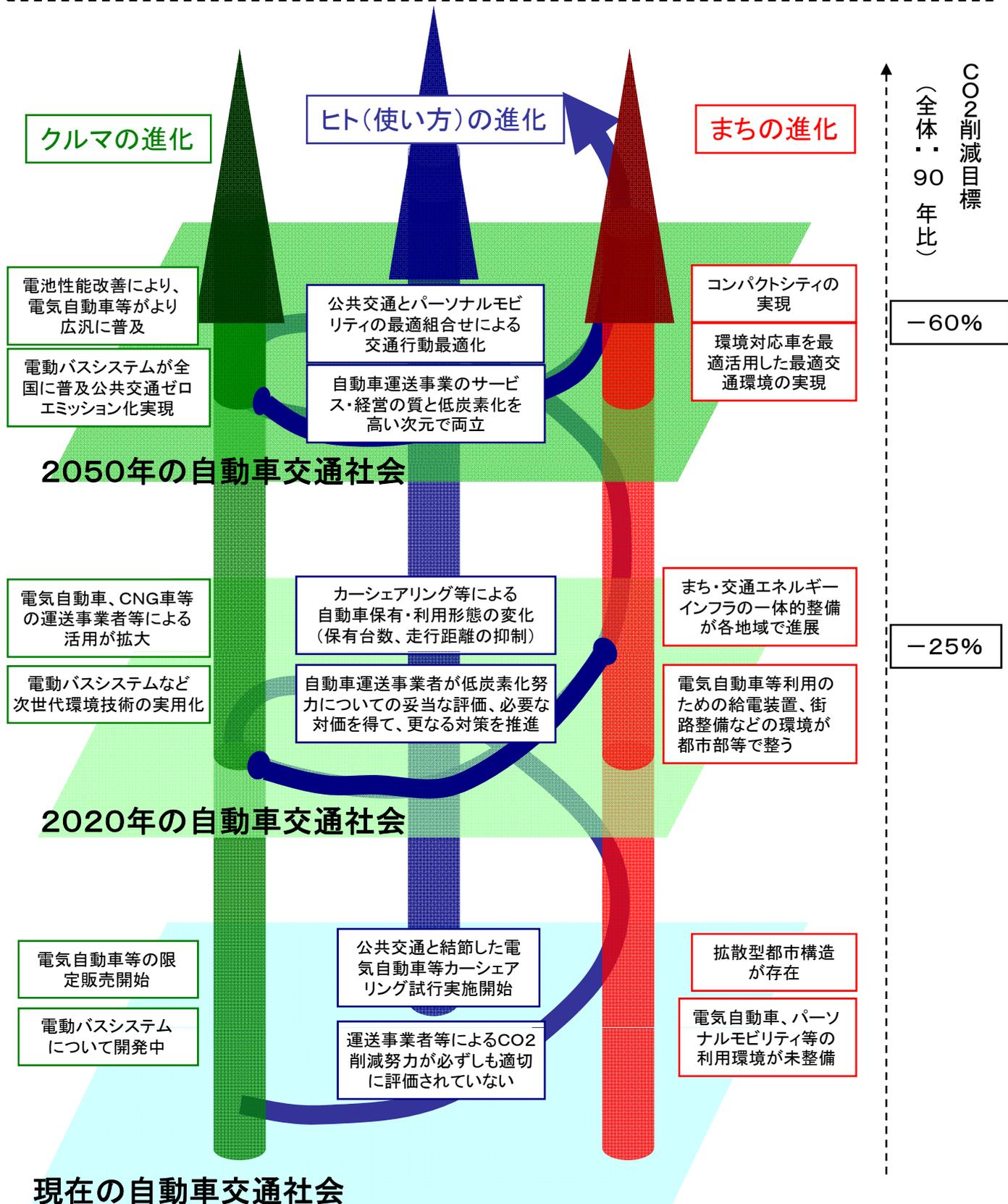


乗合タクシー

## 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)」、「まち」)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つの要素を調和さ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) 低公害車普及促進対策

予算額: 1,040百万円

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トラック・バス、ハイブリッドトラック・バス・タクシー、電気自動車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し、地球温暖化対策、大気環境等の改善等を図る。



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	
ハイブリッドトラック・バス(※2)	
電気自動車	
ハイブリッドタクシー	
使用過程車のCNG車への改造	改造費の1/3

(※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

**CNG(圧縮天然ガス)トラック・バス**  
 >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・タクシー**  
 >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



<参考> 環境対応車購入補助 H21 2次補正:305億円

<乗用車> (登録車・軽)

要件		登録車	軽自動車
①経年車の廃車を伴う新車購入補助 (車齢13年超車から2010年度燃費基準達成車へ)		25万円	12.5万円
②経年車の廃車を伴わない新車購入補助 (排気ガス性能4☆かつ 2010年度燃費基準+15%以上)		10万円	5万円

<重量車> (トラック・バス等)

要件		小型 (3.5tクラス)	中型 (8tクラス)	大型 (12tクラス)
①経年車の廃車を伴う新車購入補助 (車齢13年超車から新長期規制適合車へ)		40万円	80万円	180万円
②経年車の廃車を伴わない新車購入補助 (2015年度燃費基準達成かつ重量車☆)		20万円	40万円	90万円

## (2) 次世代低公害車開発・実用化促進事業

予算額: 245百万円

「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



<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>

※H21年度までに事業完了

(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。

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

総合評価

市販化・本格普及

### <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。

<非接触給電  
ハイブリッド自動車>



より汎用性・信頼性を高めた車両を用いて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

予算額: 20百万円

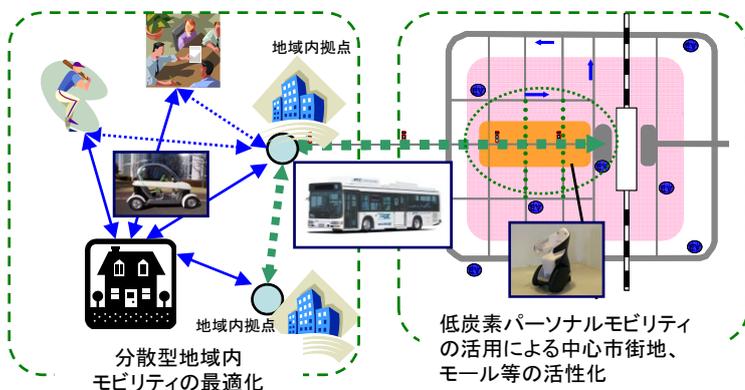
2020年CO2削減中期目標(90年比25%削減)を、他の多くの交通政策課題(高齢化、物流効率化等)と両立しつつ、着実に実現していくためには、地域交通、地域物流の革新を促す新型低炭素実用車両(地域集配向け電動車両、高齢化対応モビリティ等)の開発、導入を加速する必要がある。

「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

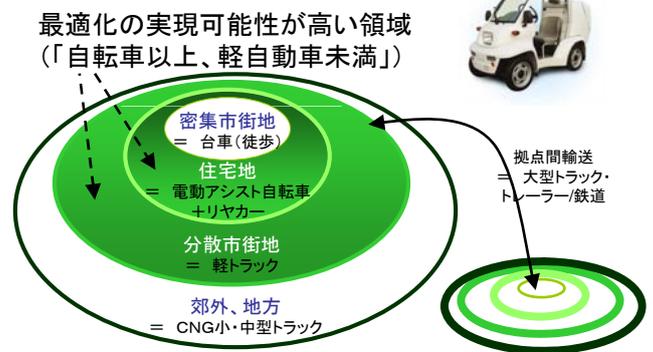
「地域物流の革新」  
地域物流低炭素化のための  
輸送・車両革新

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

● 市場可能性に対する不透明感

地方自治体

● 利用環境の未整備  
● 活用モデルに対する不安感

利用者(運送事業者含)

● 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

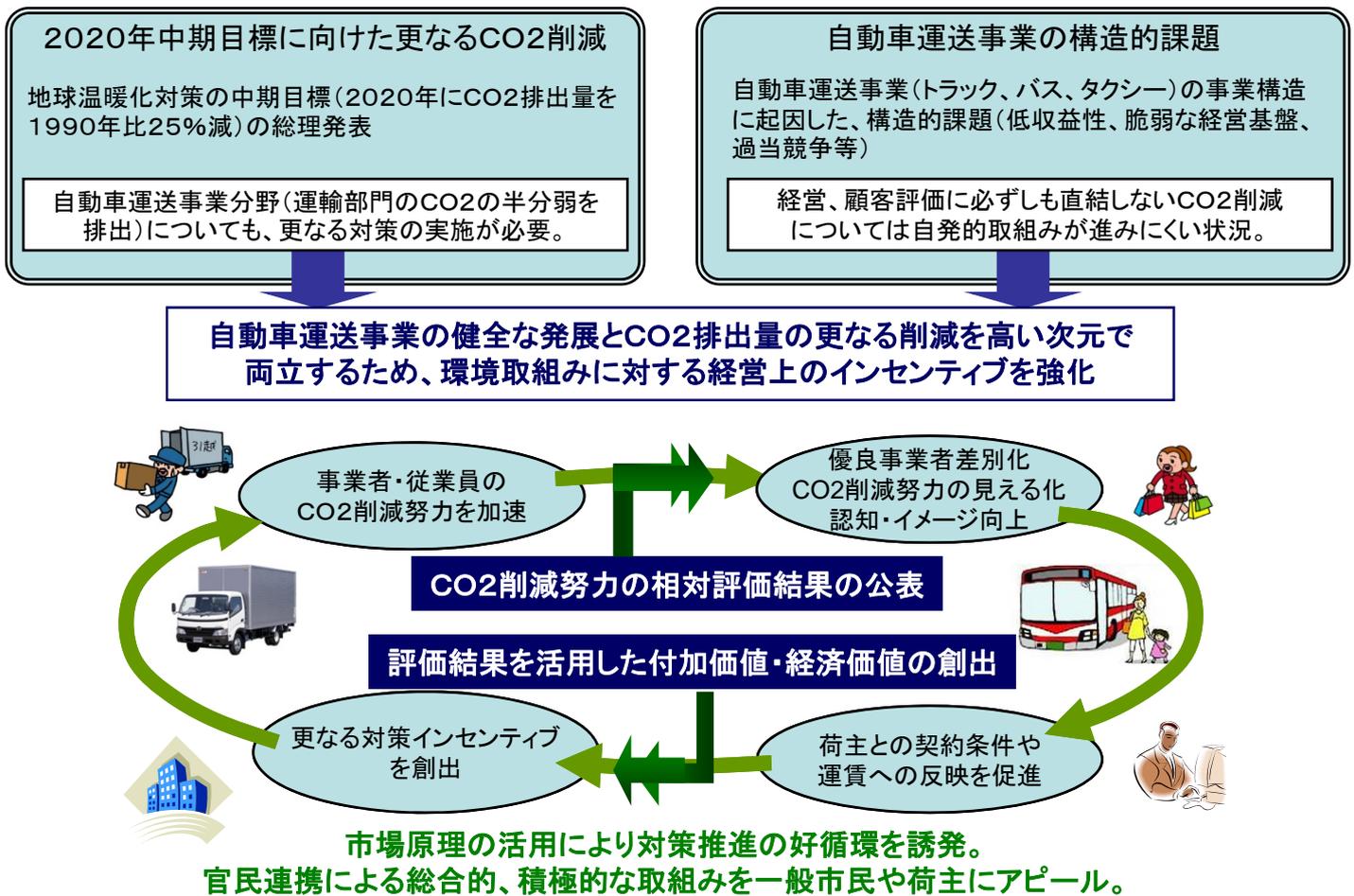
- 社会実証試験等を通じボトルネックを解消。実用性、環境性・安全性を立証。
- 車両開発指針の策定により、実用性・汎用性を向上。
- インフラ整備指針の策定により、最適利用環境の整備を促進。

#### <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

予算額: 19百万円



### 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)

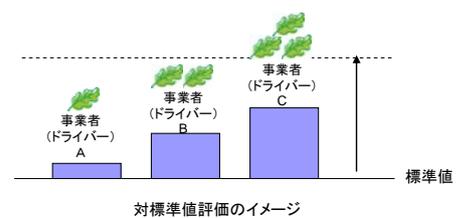
(例: 燃費、輸送量あたりエネルギー消費量(CO2排出量)等)

##### ● 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・経済価値創出方策の検討

#### (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

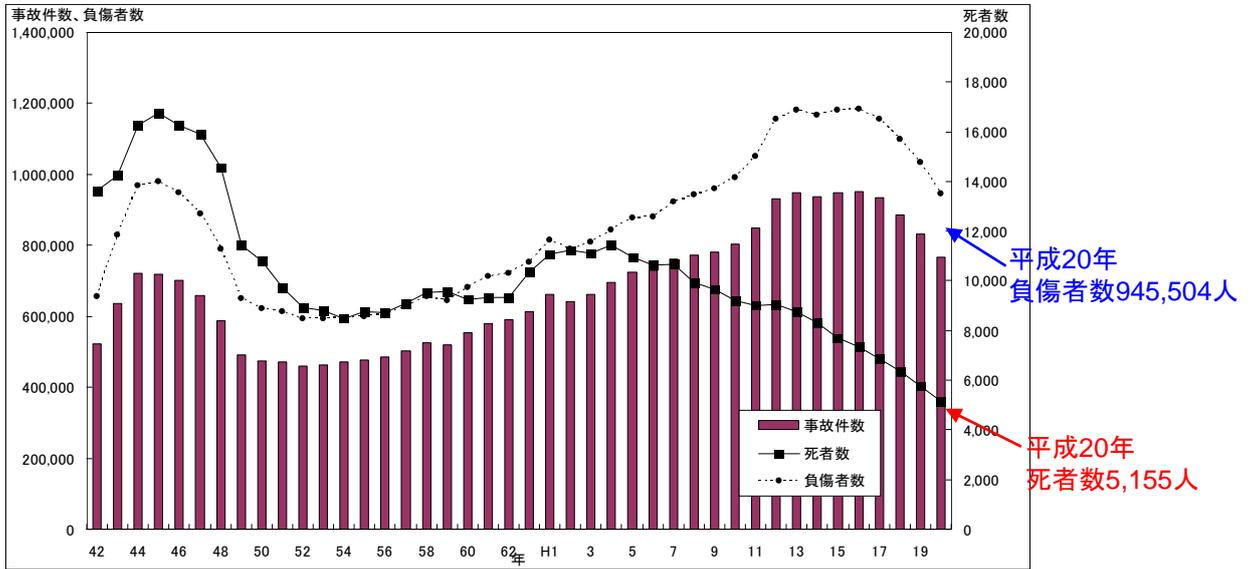
#### (2) 将来制度案構築(制度導入による影響・効果についての計量モデル分析を含む。)

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。

### 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



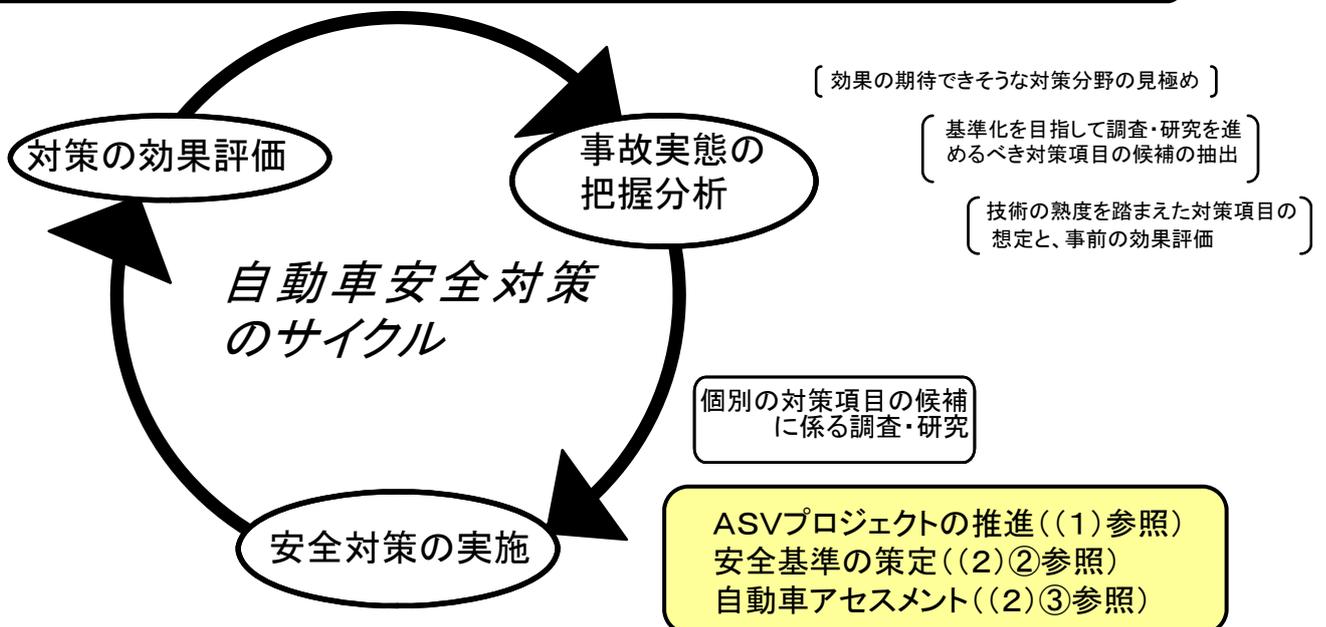
平成20年死者数: **5,155人**  
平成20年負傷者数: **945,504人**

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

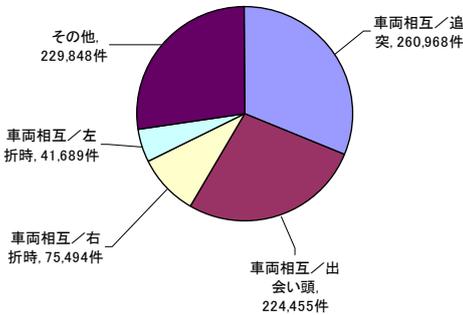
見通しの悪い交差点等における危険事象に対応する通信利用型の安全運転支援システム※の実証実験を実施し、安全上の観点から課すべき技術要件や試験方法の策定等を行う。また、本格普及に向けて運転者の受容性確保等の観点から、運転者への警報等の伝達手段に関する検討、測位精度が十分でないときの情報提供のあり方に関する検討等を実施する。

※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

平成21年度

実用化のための実証実験を行い、システムの具体的な要件の検討を実施

平成19年の事故件数(事故類型別)



平成22年度

本格普及のため、運転者の受容性確保等の観点からの検討を実施

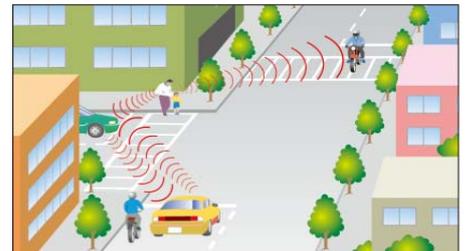
実用化予定候補システム

- ・ 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

平成23年度以降

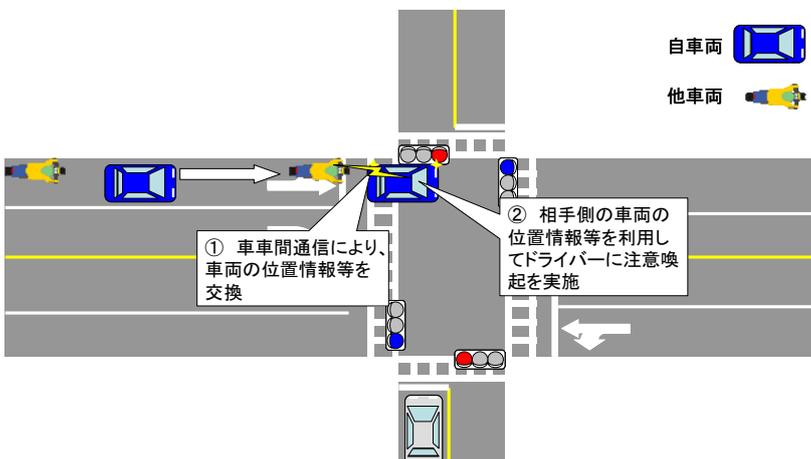
メーカーの技術開発の加速

通信を利用した安全運転支援システムイメージ



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」

## (2) 車両の安全対策

予算額: 143百万円

### ① 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

予算額: 38百万円

「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

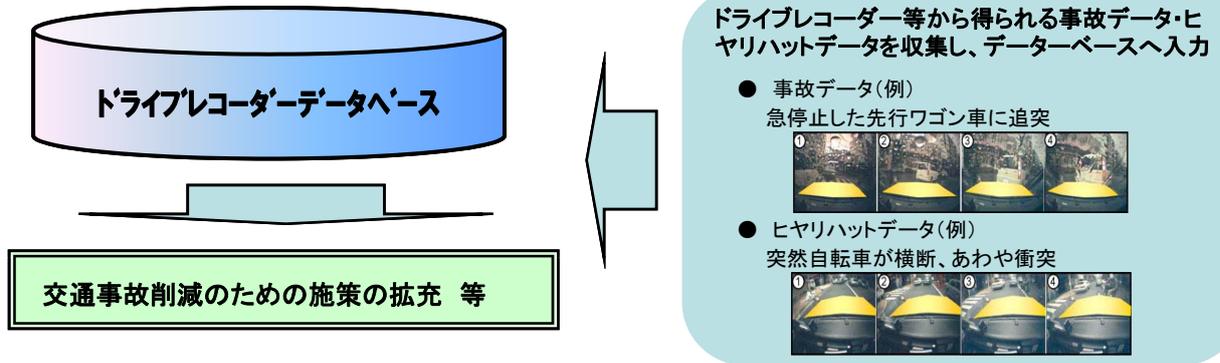
### ② 安全基準の策定のための調査

予算額: 105百万円

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」

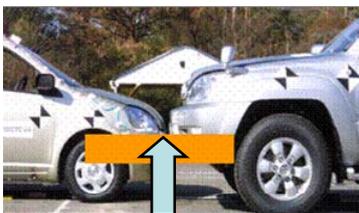
- ・ドライブレコーダー等を活用した事故分析の拡充・強化のためのフィジビリティ調査



#### 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

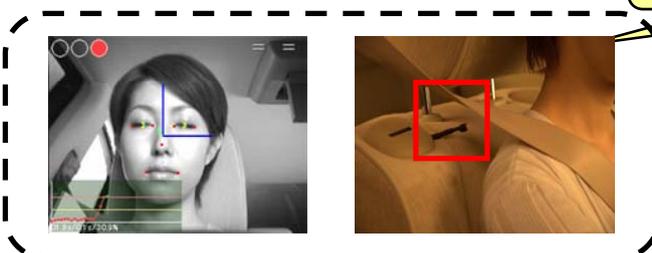
##### 【前面衝突の例】



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. 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

呼気中アルコール濃度以外の飲酒運転を判断する装置の有効性の検討 等

### ③自動車アセスメント事業

予算額： 独立行政法人自動車事故対策機構  
運営費交付金 7,420百万円の内数

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やすく、比較しやすい形にして公表。



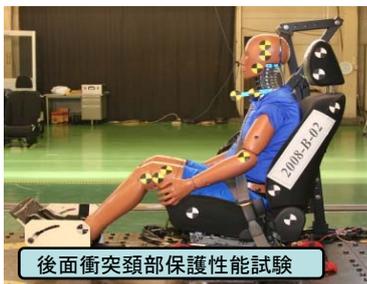
自動車アセスメント



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。



#### チャイルドシートの安全性能評価の実施

#### チャイルドシート安全性能試験

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

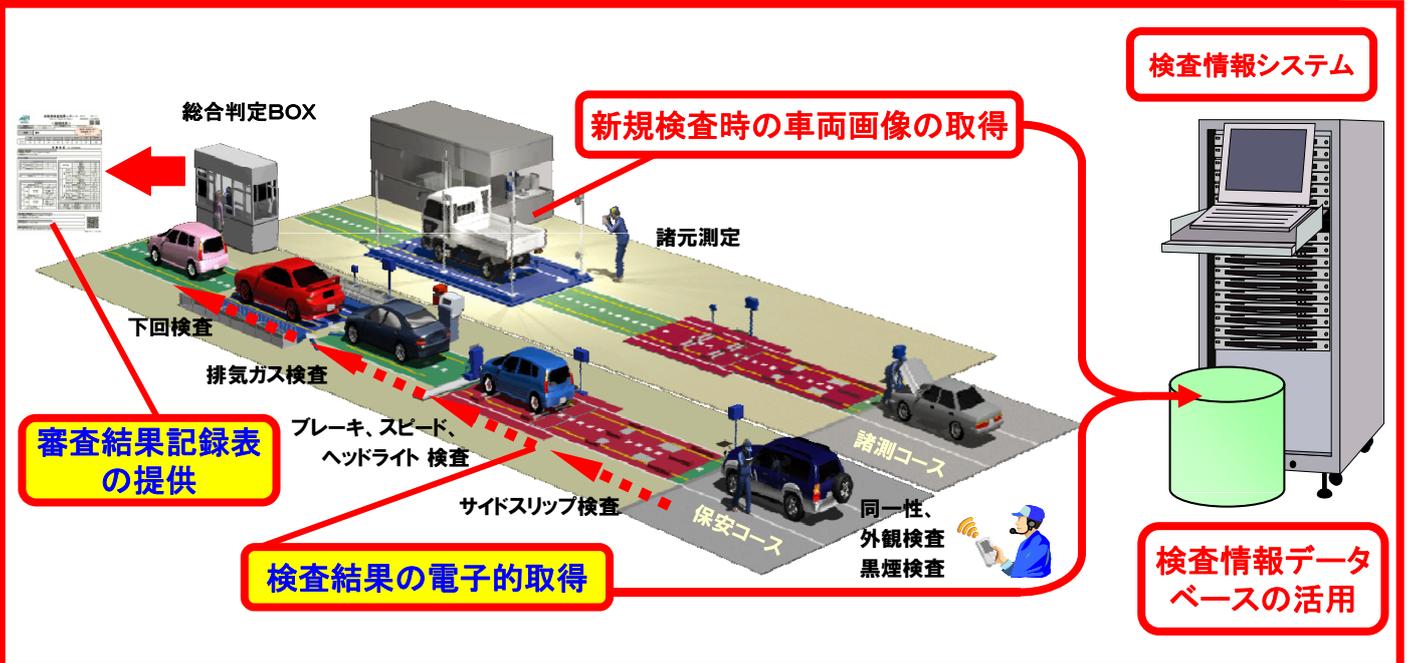
予防安全装置の効果評価のための基礎調査の実施

IT等新技术を活用し、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

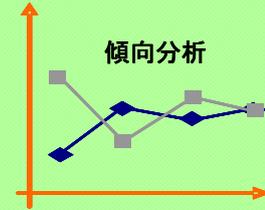
新規検査データを継続検査や街頭検査等において活用することにより、二次架装などの不正改造車を確実に排除する。



(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。



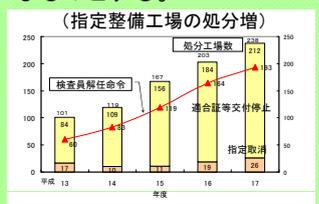
3. 検査データの電子化による不正車検の防止

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。



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

予算額: 1,302百万円

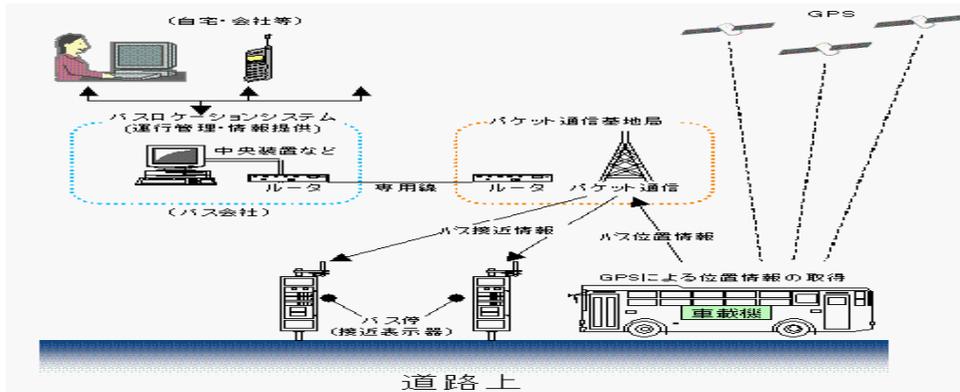
### ○ オムニバスタウン整備総合対策事業

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、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。

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【1/3,1/2】	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施設整備等
交通システム対策事業【1/4】	バスロケーションシステム等交通システムの導入
実証実験・実証運行事業【1/2】	路線再編の実証実験・実証運行事業

#### 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。



#### PTPS(公共車両優先システム)

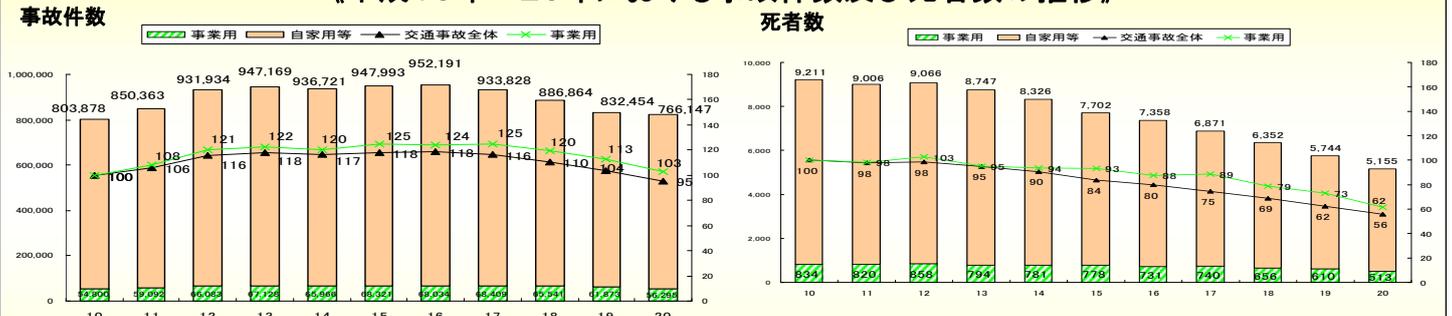
交通管制システムと連携し、バス優先の信号制御を実施。



## ○ 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



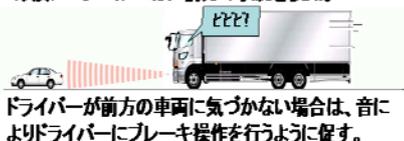
今後10年間で死者数、事故件数半減  
 飲酒運転ゼロ

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導入に対し支援



データを活用したドライバーへの安全指導

### 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に対し支援



## (5) 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

予算額: 33百万円

- 国際海上コンテナトレーラーの横転事故は、依然として年間10件近く発生しており、死亡事故も平成18年以降9件発生しているなど、更なる安全対策が急務

輸出入コンテナ車両の転覆・転落、路外逸脱事故件数(平成21年12月2日現在)		
	輸入コンテナ	輸出コンテナ
平成18年	6	0
平成19年	3	5
平成20年	3	2
平成21年	5	3
合計	17	10

H21. 5. 12 大阪市北区事故現場 H21. 5. 13 名古屋市港区 事故現場 H21. 8. 22 熊本県熊本市 事故現場



引用: 共同通信(H21.5.12)より



引用: 産経ニュース(H21.5.13)より



引用: 西日本新聞(H21.8.23)より

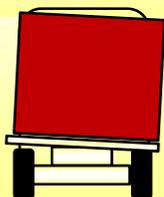
## 国際海上コンテナトレーラーの陸上輸送における安全性の向上を図るため、関係者とともに以下の調査を実施

トレーラー車両の横転実験の実施

車両の横転限界の計算

偏荷重の目安の設定

コンテナ内貨物の偏りが横転事故の一因になっているとの指摘を踏まえ、陸上輸送の安全に支障を及ぼす偏荷重の範囲を明確化



安全運転速度の目安の設定

制限速度内でも事故が発生していることを踏まえ、特に、カーブ、交差点等における安全運転速度の目安を設定



## 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

予算額: 3,051百万円

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Ⅰ種: 月額 68,440円～136,880円
- Ⅰ種: 月額 58,570円～108,000円
- Ⅱ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Ⅰ種。随時介護を要するものをⅡ種としている。Ⅰ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Ⅰ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  
 予算額: 運営費交付金7,420百万円の内数

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

予算額: 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。



	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

予算額: 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。

