

平成24年度

自動車局関係  
予算概算要求概要

平成23年9月

国土交通省自動車局

# 目 次

● 平成24年度概算要求主要施策総括表	1
● 自動車行政主要施策	2
● 主要施策別説明資料	
1. 環境に優しい自動車社会の実現	
(1) 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進【特別枠】【復旧・復興枠】	7
(2) 自動車と家庭・業務の省CO <sub>2</sub> ・省エネルギー管理の一体的推進【特別枠】	8
(3) 環境対応車普及促進対策	9
(4) 次世代大型車開発・実用化促進事業	10
2. 世界をリードする安全・安心な自動車社会の構築	
(1) 先進安全自動車（ASV）プロジェクト等の推進	11
(2) 車両の安全対策	12
(3) 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	14
(4) 点検整備の促進、新技術に対応した整備技術の検討	15
3. 交通事故防止対策・被害者救済対策の充実	
(1) 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）	16
(2) 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営	17
(3) 重度後遺障害者に対する介護料の支給	18
(4) 在宅の重度後遺障害者のための短期入院受入体制の充実	18
(関連事項)	
地域公共交通の確保・維持・改善の推進 ～生活交通サバイバル戦略～	19

# 平成24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	24年度 要求額	23年度 予算額	比較 増減率
<b>一般会計</b>	<b>3,421</b>	<b>2,827</b>	<b>1.21</b>
義務的経費	530	535	0.99
裁量的経費	2,029	1,392	1.46
独立行政法人経費	863	900	0.96
<b>自動車安全特別会計</b>	<b>58,656</b>	<b>60,223</b>	<b>0.97</b>
保障勘定	8,511	8,687	0.98
自動車検査登録勘定	36,447	38,237	0.95
自動車事故対策勘定	13,698	13,299	1.03
<b>合計</b>	<b>62,077</b>	<b>63,050</b>	<b>0.98</b>

(注) 本表における計数は、端数処理の関係で、合計した額と一致しない場合がある。

## 2. 主要施策別総括表

主要施策	24年度 要求額	23年度 予算額	比較 増減率	頁
<b>1. 環境に優しい自動車社会の実現</b>				
○ 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進【特別枠】【復旧・復興枠】	777	0	—	7
○ 自動車と家庭・業務の省CO <sub>2</sub> ・省エネルギー管理の一体的推進【特別枠】	120	0	—	8
○ 環境対応車普及促進対策	774	1,038	0.75	9
○ 次世代大型車開発・実用化促進事業	249	249	1.00	10
<b>2. 世界をリードする安全・安心な自動車社会の構築</b>				
○ 先進安全自動車(ASV)プロジェクト等の推進	213	99	2.15	11
○ 車両の安全対策	174	139	1.25	12
○ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	287	234	1.23	14
○ 点検整備の促進、新技術に対応した整備技術の検討	88	65	1.35	15
<b>3. 交通事故防止対策・被害者救済対策の充実</b>				
○ 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)	872	782	1.12	16
○ 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営	73億円 の内数	71億円 の内数	—	17
○ 重度後遺障害者に対する介護料の支給	3,168	3,091	1.02	18
○ 在宅の重度後遺障害者のための短期入院受入体制の充実	281	281	1.00	18
<b>(関連事項) 総合政策局要求</b>				
○ 地域公共交通の確保・維持・改善の推進 ～生活交通サバイバル戦略～	332億円 の内数	305億円 の内数	—	19

# 自動車行政主要施策

要求額 (前年度予算額)

## 1. 環境に優しい自動車社会の実現 (主要施策別説明資料P.7~P.10)

単位:百万円

自動車分野における地球温暖化対策及び大気汚染対策を強力に推進するため、住宅・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。

- 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進【特別枠】【復旧・復興枠】 777 ( 0)
- 自動車と家庭・業務の省CO<sub>2</sub>・省エネルギー管理の一体的推進【特別枠】 120 ( 0)
- 環境対応車普及促進対策 774 ( 1,038)
- 次世代大型車開発・実用化促進事業 249 ( 249)

### 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進

導入コストや充電施設等の制約条件によって地域交通への導入が進みにくい現状

【特別枠】電気自動車等の大量普及を図る上では、未来に向けた成功事例を生み出し、他地域への急速な伝播、普及展開を図ることが効果的

【復旧・復興枠】電気自動車等の大量普及を図る上では、低炭素型まちづくりを目指す被災地域と連携して普及展開を図ることが効果的

上記を満たすEVを活用した事業を行う自動車運送事業者等を重点的に支援

- <電気自動車(プラグインハイブリッド自動車を含む)の導入補助>  
車両本体価格の1/2(タクシー、トラックについては被災地域を除き1/3)
- <充電施設の導入補助>  
導入費用の1/2(タクシー、トラックについては被災地域を除き1/3)

### 自動車と家庭・業務の省CO<sub>2</sub>・省エネルギー管理の一体的推進

EV等の本格普及に伴い、自動車と家庭・業務のエネルギー管理が一体化

車載蓄電池の有効活用、  
効率的利用が必要

新たな視点の省エネ  
対策が可能に

家庭・業務部門との連携による自動車部門のエネルギー管理技術の分野において、特に実現性・効果に優れ、先導性の高い開発・検証事業を外部有識者により評価・選定の上、費用を補助。

<事業選定に当たっての主な視点>

住宅等との連携

車載蓄電池の有効活用、効率的利用

- EV等の蓄電池を、走行以外にも有効活用  
(未使用電力の家庭等での活用、夜間電力の利用等)
- 電力ロスの最小化、蓄電池の耐久性の確保  
(毎日の利用実績に応じた充放電コントロール等)

住宅等との連携による  
EV等の普及促進

- 家庭等における容易な省エネ管理(エコドライブ)の実現
- 複数車種・台数の省エネの一体管理
- EV等の使いやすさ向上 (航続距離の確認等)
- メーカー間の相互利用の実現

※住宅局「住宅・建築物省CO<sub>2</sub>先導事業」と連携して実施。

## 2. 世界をリードする安全・安心な自動車社会の構築 (主要施策別説明資料P.11～P.15)

世界をリードする安全・安心な自動車社会を構築するため、先進技術を含めた技術基準の策定及び国際基準化に向けた取組を行い、安全対策の充実・強化を図る。

- 先進安全自動車（ASV）プロジェクト等の推進 213 ( 99)
- 車両の安全対策 174 ( 139)
- 自動車の技術基準の国際標準化等の推進 287 ( 234)
- 点検整備の促進、新技術に対応した整備技術の検討 88 ( 65)

### 車両の安全対策

#### ハイブリッド車や超小型モビリティ等の安全性に関する検討・調査

○ 近年のハイブリッド車等の急速な普及に伴い、安全性を評価する基準の整備が必要



電気自動車の  
静音性体験の様子



リチウムイオン蓄電池の感電・火災防止や走行音があまりしないこと(静音性)に関する安全基準の検討

○ 多様なニーズに応えるために、超小型モビリティへの期待が高まっている。



超小型モビリティのイメージ



移動支援ロボット

実際に、公道を走行した場合の影響等を考慮し、車両の安全性能や走行性能を確保するための技術基準等を検討

### 自動車の技術基準の国際標準化等の推進

#### 自動車基準認証国際化行動計画

○ 日本の技術・基準の戦略的国際基準化

➢ 基準の国際標準化が必要な新技術

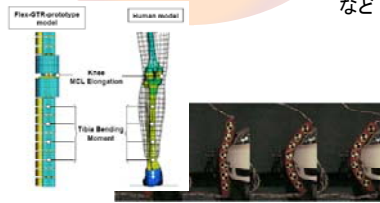
電気自動車技術

先進安全技術

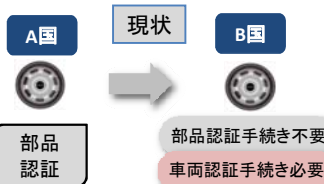
高齢者保護

歩行者保護

など



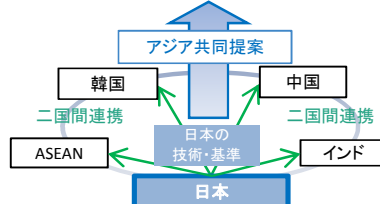
○ 全世界的かつ車両単位の相互承認の実現



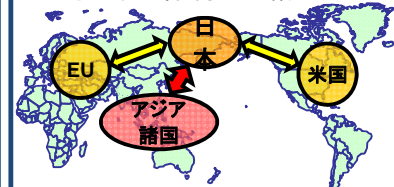
国際的な車両認証相互承認制度 (IWVTA) 構築後



○ アジア諸国との連携



○ 基準認証のグローバル化に対応する体制の整備



### 3. 交通事故防止対策・被害者救済対策の充実 (主要施策別説明資料P. 16～P. 18)

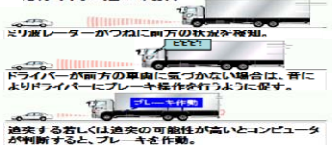
自動車事故防止による安全な自動車交通実現のため、自動車運送事業者が行う安全対策強化の取り組みへの支援を充実させるとともに、被害者救済対策の増進を図るため、重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営や介護料の支給などを行う。

- 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業 872 ( 782)  
(事故防止対策支援推進事業)
- 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営 7.3億円 (7.1億円)  
の内数 (の内数)
- 重度後遺障害者に対する介護料の支給 3,168 ( 3,091)
- 在宅の重度後遺障害者のための短期入院受入体制の充実 281 ( 281)

#### 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)

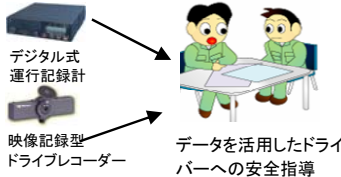
○安全対策に意欲のある事業者を支援し、「事業用自動車総合安全プラン2009」に掲げる事故削減目標(今後10年間における死者数・事故件数を半減、飲酒運転ゼロ)の確実な達成を図る。

○被害軽減ブレーキ等の導入に対する支援  
衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき警報、横滑り防止装置等のASV装置の導入に対し支援



○運行管理の高度化に対する支援

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援



○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に対し支援



#### 療護施設の設置・運営



#### 介護料支給の概要

##### <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



日々の介護経費を支援

##### <介護料支給額>

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



# 主要施策別説明資料



# 1. 環境に優しい自動車社会の実現

## (1) 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進

新成長戦略『第3章7つの戦略分野の基本方針と目標とする成果  
「(1)グリーン・イノベーションによる環境・エネルギー大国戦略」』に該当

【特別枠580】【復旧・復興枠197】

要求額: 777百万円

ゼロエミッション自動車※として環境性能が特に優れた電気自動車の普及を図るため、他の地域や事業者による電気自動車の集中的導入を誘発・促進するような地域・事業者間連携等による先駆的な取り組みや、被災地域における復旧・復興による低炭素型まちづくりとの連携により、バス、タクシー及びトラックの電気自動車の導入事業を行う自動車運送事業者等を重点的に支援。

※走行中にCO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>、粒子状物質等を排出しない自動車。

### 支援対象

**【特別枠】電気自動車等の大量普及を図る上では、未来に向けた成功事例を生み出し、他地域への急速な伝播、普及展開を図ることが効果的**

○ 3大都市圏、観光地、環境未来都市などの地域において、他の地域や事業者による電気自動車の導入を誘発し急速に普及が伝播するような先駆的事業を行う自動車運送事業者又は地方自治体を重点支援。

(例: 事業者連携による電気自動車の集中的投入、地域連携や異業種連携による総合的事業の実施など)

**【復旧・復興枠】電気自動車等の大量普及を図る上では、低炭素型まちづくりを目指す被災地域と連携して普及展開を図ることが効果的**

○ 東日本大震災による被災地域において、復旧・復興に向けた低炭素型まちづくりと連携しながら電気自動車を導入する自動車運送事業者又は地方自治体を支援。

(例: 自治体等による充電施設の計画的設置、電気タクシー専用乗り場の設置など)

事業計画を外部有識者により評価し、優れた計画を選定して支援

### 支援内容

<電気自動車(プラグインハイブリッド自動車を含む)の導入補助>

車両本体価格の1/2(タクシー、トラックについては被災地域を除き1/3)

<充電施設の導入補助>

導入費用の1/2(タクシー、トラックについては被災地域を除き1/3)

事例: 地方公共団体とタクシー事業者との連携によるEVタクシー事業





## (2) 自動車と家庭・業務の省CO2・省エネルギー管理の一体的推進

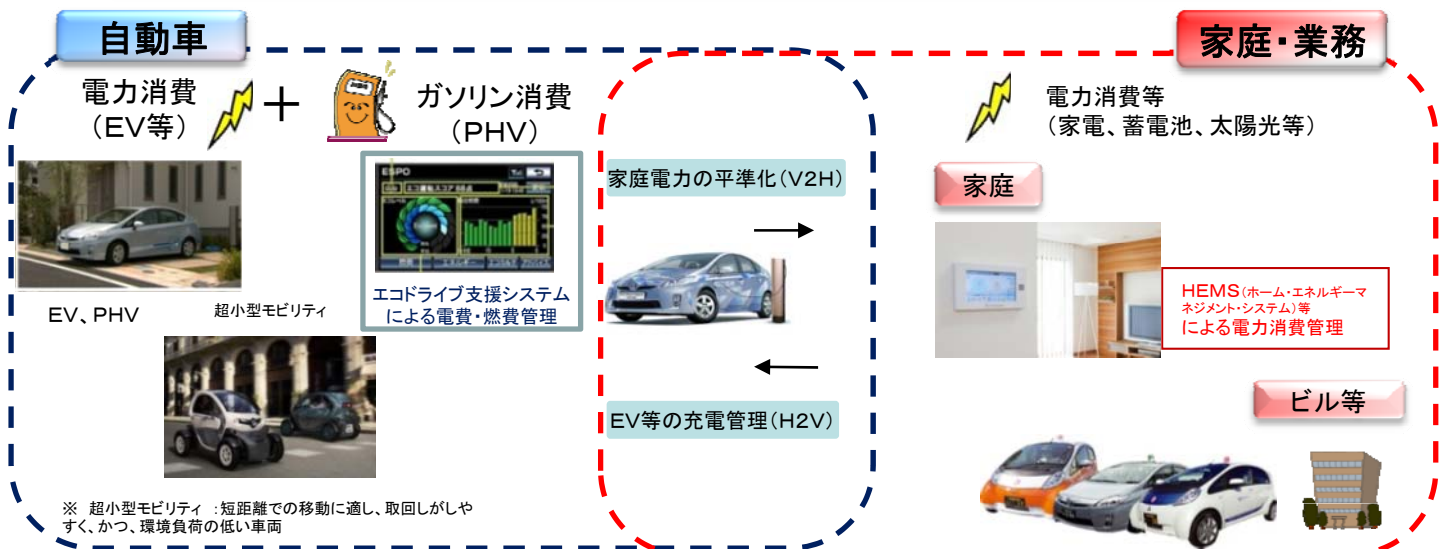
【特別枠】

要求額：120百万円

新成長戦略『<<21世紀日本の復活に向けた21の国家戦略プロジェクト>>強みを活かす成長分野 I. グリーン・イノベーションにおける国家戦略プロジェクト「2. 環境未来都市構想」』に該当

情報通信技術を活用して自動車のエネルギー消費と家庭・業務のエネルギー消費を一体的に管理する省エネシステムの開発等を支援することで、EV等（電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、超小型モビリティ）の普及や自動車と家庭・業務の合理的な省CO2・省エネ対策を一体的に推進する。

### EV等の本格普及に伴い、自動車と家庭・業務のエネルギー管理が一体化



車載蓄電池の有効活用、  
効率的利用が必要

新たな視点の省エネ対策  
が可能に

家庭・業務部門との連携による自動車部門のエネルギー管理技術の分野において、特に実現性・効果に優れ、先導性の高い開発・検証事業を外部有識者により評価・選定の上、費用を補助。

### 住宅等との連携

≪事業選定に当たっての主な視点≫

#### 車載蓄電池の有効活用、 効率的利用

- EV等の蓄電池を、走行以外にも有効活用（未使用電力の家庭等での活用、夜間電力の利用等）
- 電力ロスの最小化、蓄電池の耐久性の確保（毎日の利用実績に応じた充放電コントロール等）

#### 住宅等との連携による EV等の普及促進

- 家庭等における容易な省エネ管理（エコドライブ）の実現
- 複数車種・台数の省エネの一体管理
- EV等の使いやすさ向上（航続距離の確認等）
- メーカー間の相互利用の実現

※ 住宅局「住宅・建築物省CO2先導事業」と連携して実施。

### (3)環境対応車普及促進対策

要求額:774百万円

自動車分野における地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進する観点から、自動車運送事業者等の環境対応車への買い替え・購入を促進することにより、環境対策を強力に推進する。

補助対象	補助率
CNGトラック・バス	○経年車の廃車を伴う新車購入の場合 通常車両価格との差額の1/2以内又は 車両本体価格の1/4以内  ○新車だけの購入の場合 通常車両価格との差額の1/3以内又は 車両本体価格の1/4以内
ハイブリッドトラック・バス	
使用過程車のCNG車 への改造	改造費の1/3以内

#### 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

- 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



※電気自動車の導入は特別枠、復旧・復興枠要望(地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進)へ移行。

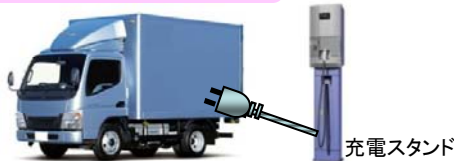
## (4) 次世代大型車開発・実用化促進事業

要求額: 249百万円

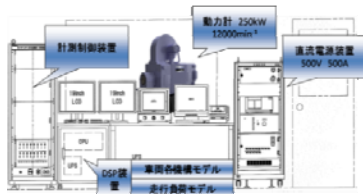
2020年の地球温暖化対策中期目標(1990年比25%削減)の達成に向け、運輸部門のうち多くのCO<sub>2</sub>を排出している大型車分野において、低炭素化、排ガス低減等に資する革新的技術の早期実現を図るため、自動車メーカー等と協働し、技術開発を促進しつつ必要な基準の整備を行う。

### 大型車分野における次世代環境技術

#### 小・中型トラック



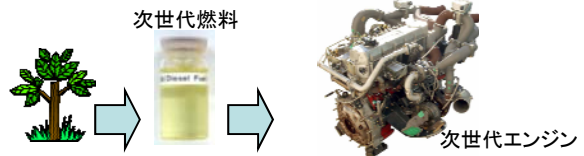
#### 電気・プラグイン ハイブリッドトラック



ハイブリッド台上試験システム

#### 高効率ハイブリッドトラック

#### 大型トラック



#### 次世代バイオディーゼルエンジン

#### 路線バス



#### 高性能電動路線バス

### 平成24年度の主な実施内容

平成23年度の分析結果を踏まえ、車両の試作、実証試験等を行う。また、得られたデータに基づき、試作車両の更なる改善及び基準の整備に向けた課題を抽出する。

#### 電気・プラグインハイブリッドトラック



試作車両を用いて、燃費等に関する実証運行試験、利活用領域の検証等を行う。

#### 次世代バイオディーゼルエンジン



試作エンジンで次世代バイオディーゼル燃料を燃焼させ、排ガス、燃費、その他エンジン性能について測定を行うとともに、バイオ燃料の特性を生かした温室効果ガスの総合的削減効果に関する検証を行う。

### 本事業の進め方(～H26)

車両(エンジン)試作  
・実用性評価

走行試験・改良

地域実証運行・  
改良

技術基準の  
策定

実用化・  
本格普及へ

## 2. 世界をリードする安全・安心な自動車社会の構築

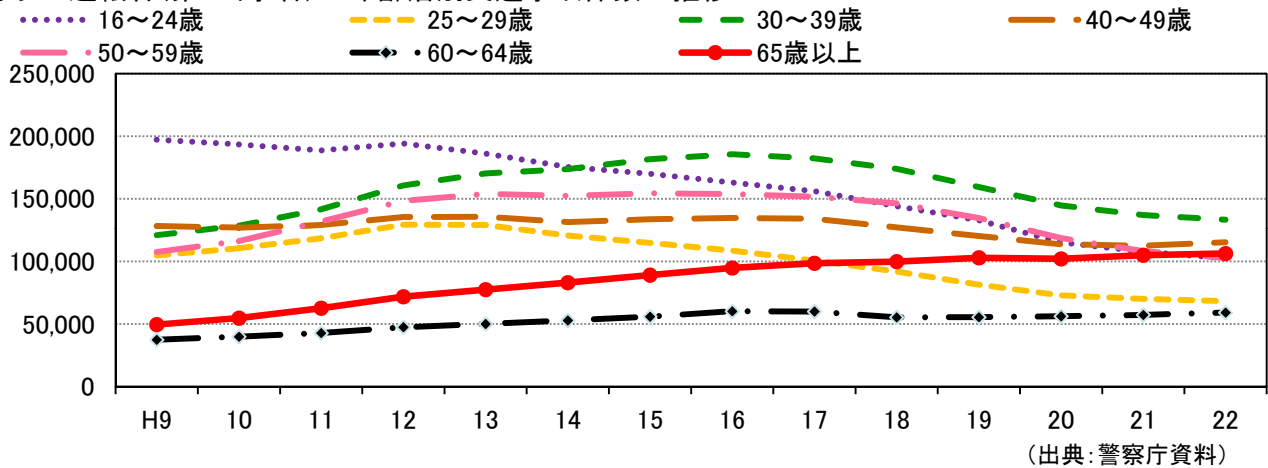
### (1) 先進安全自動車(ASV)プロジェクト等の推進

要求額: 213百万円

#### ドライバー異常時対応システムに関する調査

近年、ドライバーが運転中に失神するなどの健康起因事故が発生しており、今後、ドライバーの高齢化の進展が予想されていることからドライバーの健康起因事故対策は一層重要性を増すものと考えられる。このため、健康起因事故の車両側対策の一つとして、万が一ドライバーが運転不能に陥った場合に安全に自動車を自動停止させるシステム(ドライバー異常時対応システム)の実用化を目指し、詳細な技術課題の検討を行い、当システムの技術的な要件の検討を行うものである。

原付以上運転者(第1当事者)の年齢層別交通事故件数の推移

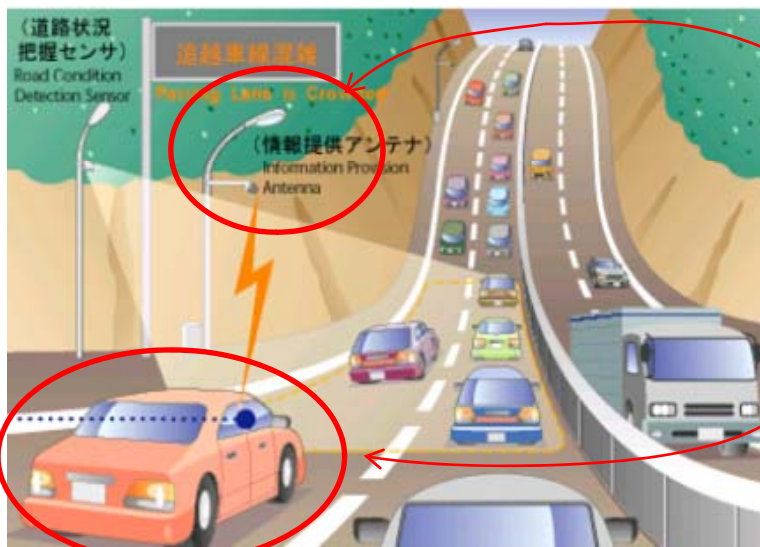


#### 自動車と道路が連携した円滑、安全・安心な次世代ITSに関する検討

近年、自動車分野と道路分野で研究開発・実用化が進んできたITSについて、その本格的な普及によって、交通渋滞や交通事故の削減が期待されているところ。

このため、道路局等と連携し、次世代ITS技術に関するHMI(Human Machine Interface)や車両とインフラの通信方法等の技術的な要件の検討を行うものである。

※道路局との連携による実施



勾配変化部(サグ部)などの道路混雑状況に応じ、道路側の情報提供アンテナから、最適速度・車間距離などの情報を発信。

ACC搭載車両は、受信情報をもとに、走行速度、車間距離等を自動制御。



サグ部などの交通渋滞の解消や交通事故の削減

次世代ITS技術イメージ (出典: 道路局)

(ACC技術と路車間通信システムの融合)



## (2) 車両の安全対策

要求額: 174百万円

### ① 車両安全対策を推進するための事故実態の把握・分析及び対策の効果評価

交通政策審議会報告書において、今後5～10年後を目途にした車両安全対策の方向性が示され、着実に車両安全対策に取り組む必要がある。

- ・社会情勢や事故実態等の変化を把握するための基礎調査
- ・事故分析と対策の効果評価手法の検討

### ② 安全基準の策定のための調査

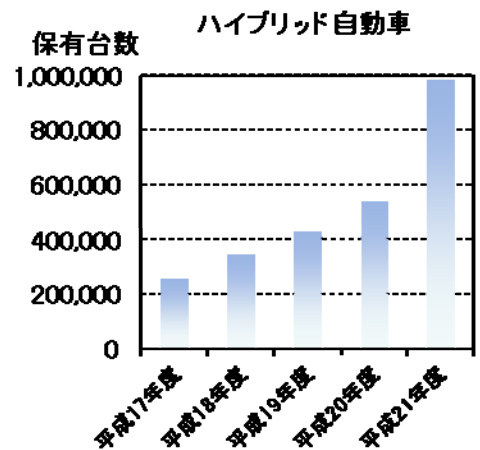
事故実態や近年の自動車技術の大幅な進展等を踏まえ、今後、満たすべき基準のあり方、及びその具体的な試験方法の検討を行う。

#### ○ハイブリッド車や電気自動車の安全性に関する検討・調査

- ・近年、ハイブリッド自動車等が急速に普及しているなかで、車両の安全性を評価する基準の整備が必要とされている。
- ・国際的に、ハイブリッド自動車等の静音性対策、及び搭載されているリチウムイオン蓄電池について国際統一基準を策定することで合意。



- ・基準策定に向け、静音性対策やリチウムイオン蓄電池の安全性に関する検討・調査を行う。



自動車用リチウムイオン蓄電池

#### ○超小型モビリティの安全性に関する検討・調査

- ・高齢化、人口減少、ライフスタイルの変化などの社会環境の変化を受け、より多様なニーズに応える車両として超小型モビリティの利用に対する期待が高まっている。
- ・超小型モビリティの普及促進は、新成長戦略にも盛り込まれているところ。



- ・超小型モビリティの安全確保のための技術基準の検討が必要。



超小型モビリティのイメージ

### ③ 事故分析の拡充・強化

【事故データの例】急停止した先行トラックに追突

- ・効果的な車両安全対策を講じるためには、正確かつ詳細な事故分析に基づき、対策を検討することが必要。
- ・予防安全技術の検証を行うため、詳細な事故データ収集の手法について検討することが必要。



#### ④自動車アセスメント事業

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, 3 4 1 百万円の内数

より安全な自動車の普及促進、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。

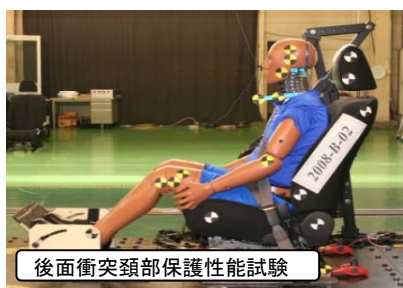
#### ☆ 安全性能の比較情報を提供

自動車及びチャイルドシートの安全性能に係る評価結果を分かりやすく、比較しやすい形で公表。



#### ☆☆ 自動車の安全性能評価試験の実施

衝突試験、歩行者頭部／脚部保護性能試験、後面衝突頸部保護性能試験、ブレーキ性能試験を実施。平成23年度より新たな衝突安全性能評価指標を導入。



#### ☆☆☆ チャイルドシートの安全性能評価試験の実施

前面衝突時の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



#### ☆☆☆☆ アセスメント業務の移管

平成22年度の行政刷新会議における事業仕分けにおいて、「他の法人で実施し、コストを縮減」と評価され、「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」(平成22年12月7日 閣議決定)においても、交通安全環境研究所への業務移管について言及されている。これを踏まえ、交通安全環境研究所へのアセスメント業務移管に向けた準備を進めている。

### (3) 自動車の技術基準の国際標準化等の推進

要求額: 287百万円

#### 新成長戦略 <平成22年6月18日閣議決定>

- ▶ 環境分野や製品安全問題等にかかる**日本の技術や規制・基準・規格を、アジア諸国等とも共同で国際標準化**する作業を行い、**国際社会へ発信・提案**することなどにより、アジア諸国の成長と「安全・安心」の普及を実現しつつ、日本企業がより活動しやすい環境を作り出す。
- ▶ **燃料電池、電気自動車など**日本が技術的優位性を有している分野においては、**特に戦略的な国際標準化作業を早急に進める。**

#### 国土交通省成長戦略 <平成22年5月17日>

- ▶ **日本の革新的自動車技術(電気自動車等)**の国際統一基準策定のための試験研究を実施し、その試験結果に基づき、**国際統一基準案を国連機関(WP29)に提案し、国際統一基準の策定作業を主導**
- ▶ **自動車分野の国際的な車両型式認証制度等の構築**に向けた官民連携による行動計画の策定

#### 自動車基準認証国際化行動計画 <平成23年6月6日>

取りまとめ

#### 自動車基準認証国際化ハイレベル会議

国土交通副大臣

日本自動車工業会会長

学識経験者

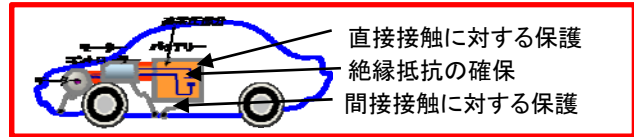
等

#### ① 日本の技術・基準の戦略的国際標準化

##### ▶ 基準の国際標準化が必要な新技術

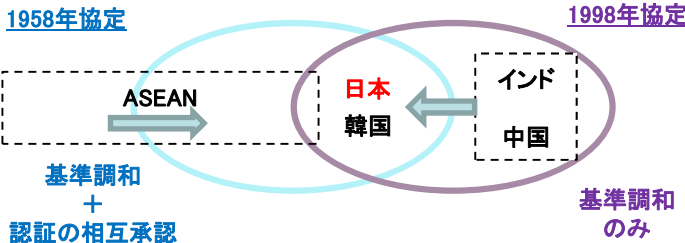
- 電気自動車技術
- 先進安全技術
- 高齢者保護
- 歩行者保護 など

##### <国際標準化された電気自動車等の安全基準>

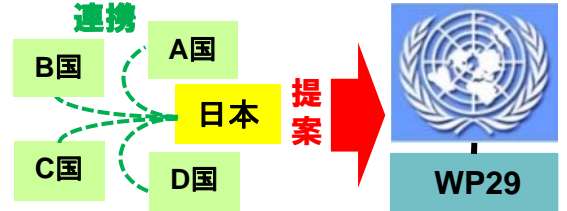


#### ② アジア諸国との連携

##### ▶ 1958年協定・1998年協定への加盟拡大を通じたアジア諸国との連携



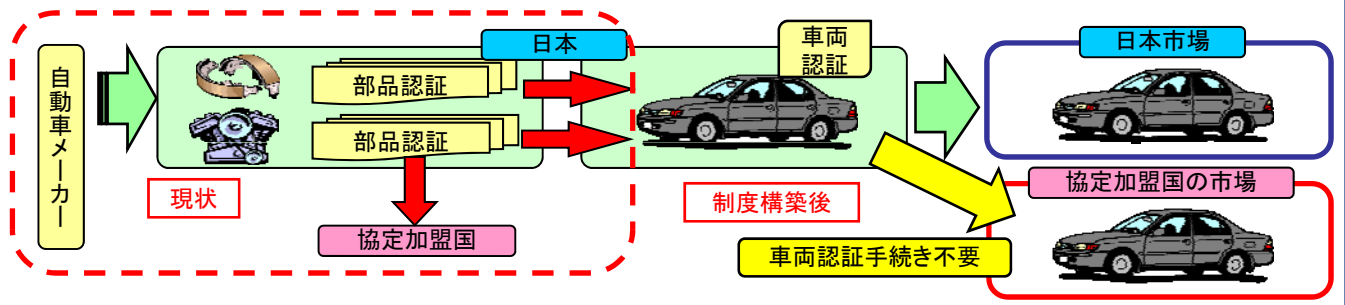
##### ▶ 国際統一基準策定作業をより一層強力に主導



WP29: 自動車に係る国際統一基準の作成を行う国連(UN)下の国際会議体

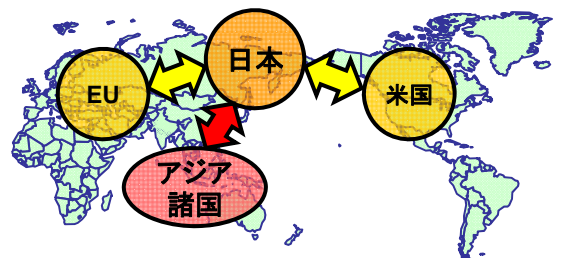
#### ③ 全世界的かつ車両単位の相互承認の実現

##### ▶ 国際的な車両型式認証制度(IWVTA)の実現により安全で環境にやさしい自動車の普及を促進



#### ④ 基準認証のグローバル化に対応する体制の整備

- ▶ 高い技術力と国際性を有する人材の確保
- ▶ 官民協働の会議体の機能強化等を通じた官民連携の深化
- ▶ 官民における体制の整備





#### (4) 点検整備の促進、新技術に対応した整備技術の検討

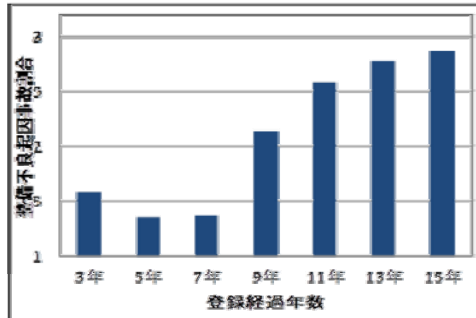
要求額: 88百万円

##### ○点検整備の促進

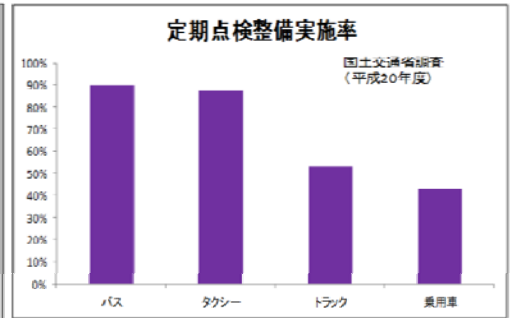
###### 整備不良による事故の発生



経過年数が伸びるにつれて増加する事故率



乗用車の定期点検整備実施率は約4割程度



※定期点検整備実施率の算出にあたっては、継続検査時の定期点検整備を含まない。

- ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の励行を促進することが重要
- 事業用自動車については、輸送のプロとして定期点検整備の確実な実施が必要

##### 点検整備励行の取り組み

自動車点検整備推進運動

自家用自動車への対策

事業用自動車への対策

長期使用車への対策

##### ○新技術に対応した整備技術の検討

### 自動車の新技術の普及

ハイブリッド、電気自動車、ASV等



ハイブリッド車



電気自動車



ASV  
(例: 被害軽減ブレーキ)

環境整備

人材育成

点検整備情報の提供

スキャンツールの普及

研修・講習の充実

資格制度の活用検討

※スキャンツールとは、自動車の装置の状態を外部接続して診断する「外部診断装置」をいいます。

### 3. 交通事故防止対策・被害者救済対策の充実

#### (1) 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)

要求額: 872百万円

自動車交通事故の削減については、官民共通の削減目標を設定し、ソフト、ハード両面から総力を挙げて取り組んでいるところ。

交通事故全体（内閣総理大臣談話（平成21年1月2日））

今後10年間を目途に、さらに交通事故死者数を半減し、世界一安全な道路交通の実現を目指す

事業用自動車（事業用自動車総合安全プラン2009（平成21年3月））

##### 目標

- 10年間で死者数半減（平成20年513人を10年後に250人）
- 10年間で事故件数半減（平成20年56,295件を10年後に3万件）
- 飲酒運転ゼロ

##### 目標達成に向けて当面講ずべき施策

- 衝突被害軽減ブレーキの普及促進
- 新たな予防安全技術(ASV等)の普及促進
- 映像記録型ドライブレコーダ、デジタル式運行記録計等を活用した運行管理の高度化
- 安全マネジメントの浸透等、全ての事業者における安全体質の確立

上記の事故削減目標の確実な達成を図るため、安全対策に意欲のある事業者に対し下記のとおり支援を行う。

#### 1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき警報、横滑り防止装置等のASV装置の導入に対し支援

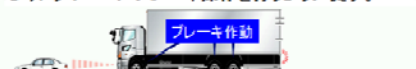
##### ●先行車両に近づく場合



ミリ波レーダーがつね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。

#### 2. 運行管理の高度化に対する支援

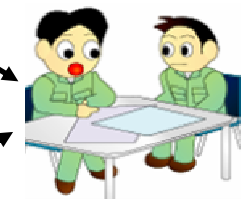
デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援



デジタル式  
運行記録計



映像記録型  
ドライブレコーダー



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



## (2) 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営

要求額： 独立行政法人自動車事故対策機構  
運営費交付金7,341百万円の内数

自動車事故による最重度の後遺障害者(遷延性意識障害者)に対し、適切な治療と看護を行うための専門医療機関である療護施設を設置・運営する。



プライマリー・ナーシングによる看護  
〈最先端の看護手法の導入〉

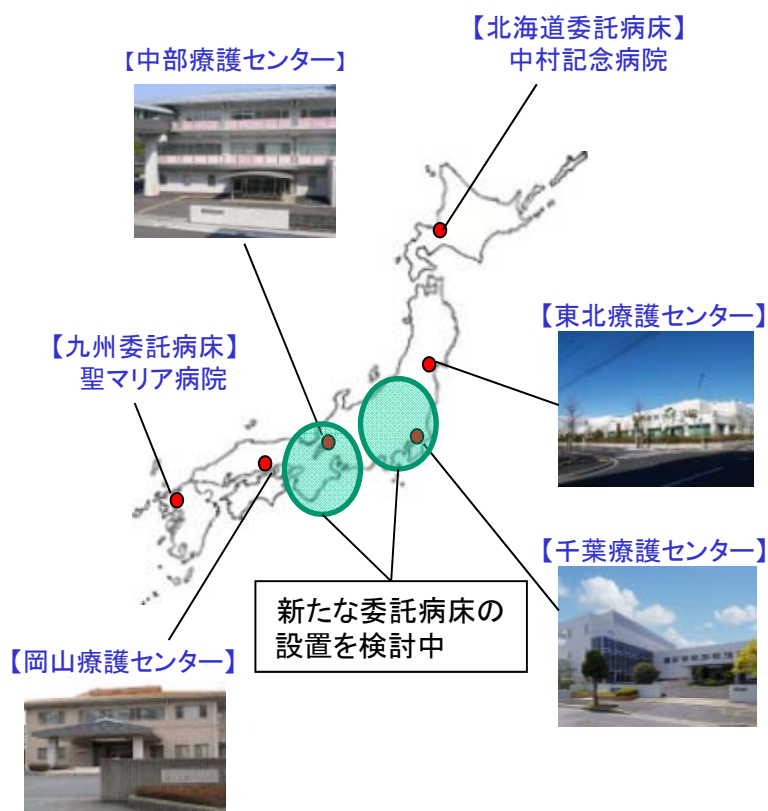


ワンフロア病棟システム



高度先進医療機器による検査・治療

### 療護センター 及び 療護施設機能委託病床



### ○ 遷延性意識障害(最重度後遺障害)

- ・重度の昏睡障害を指す病状。いわゆる「植物状態」
- ・通常とは比較にならない手厚い介護が必要 → 通常の病院の看護体制では受入不可能

### ■ 療護センターへの入院による病状改善事例



(2年後)



自力摂食可能



### (3) 重度後遺障害者に対する介護料の支給

要求額：3,168百万円

自動車事故により、日常生活において常時又は随時の介護が必要となった在宅の重度後遺障害者に対して、介護料を支給する。

#### <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



日々の介護経費を支援

#### <介護料支給額>

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



訪問支援サービス

在宅の重度後遺障害者に対しては、個別に被害者宅を訪問し、介護に関する相談を受けるとともに、様々な支援情報を提供する訪問支援サービスを併せて実施。

### (4) 在宅の重度後遺障害者のための短期入院受入体制の充実

要求額：281百万円

自動車事故被害者の救済を図るため、在宅の重度後遺障害者の短期入院を受け入れる病院に対する受入体制の整備及び強化等のための費用の一部を補助する。

#### ○ 短期入院協力事業

在宅の重度後遺障害者が安心・安全に短期入院することが可能となるよう、受け入れる病院に対して、痰(たん)吸引装置、褥瘡(じよくそう)予防対策用具等の導入費、短期入院プラン作成費等を支援

#### <支援する主な機器・器具の例>



痰(たん)吸引装置



褥瘡(じよくそう)予防対策用具



#### ○ 短期入院助成事業

短期入院等の利用者に対して、短期入院等にかかる費用(差額ベッド代、移送費等)を支援

## 【関連事項】地域公共交通の確保・維持・改善の推進【継続】 ～生活交通サバイバル戦略～

要求額：33,152百万円の内数

- ・生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。

### <内 容>

- ・公共交通が独立採算では確保できない地域等において地域特性に応じ効率的に確保・維持されるために必要な支援を行うとともに、移動に当たってのバリアがより解消されるために必要な支援等を一体的に行う。
- ・この支援にあたっては、国は地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援するとともに、モラルハザードを抑制した効率的・効果的な支援を行う。
- ・東日本大震災の被災地域における、復旧・復興の進捗に応じた生活交通の確保・維持が可能となるよう、柔軟な支援を行う。

## 『地域公共交通確保維持改善事業』 ～生活交通サバイバル戦略～ 24年度概算要求額 332億円

### 地域公共交通確保維持事業

- ・存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通(※)、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援
    - 都道府県を主体とした協議会の取組みを支援
      - ： 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク、離島航路・航空路の確保・維持 等
    - 市町村を主体とした協議会の取組みを支援
      - ： 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等
    - 東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援
- ※ 利用者の個別の需要(デマンド)に応じて、需要を集約した上で、ドア・ツー・ドア型輸送サービスを提供する形態の乗合輸送

### 地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援
- ・地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援
- ・バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援

### 地域公共交通調査事業

- ・地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等
- ・東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援

(この冊子は、再生紙を使用しています。)