

平成26年度
自動車局関係予算決定概要

平成25年12月
国土交通省自動車局

目 次

● 平成26年度予算主要施策総括表	1
● 自動車行政主要施策	2
● 主要施策別説明資料	
1. 「日本再興戦略」の迅速かつ強力な実行	
(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	7
(2) 超小型モビリティの導入促進	8
(3) 快適で安全な運転支援システムに関する検討	9
(4) 旅客自動車運送事業等における訪日外国人旅行者の利用促進	10
(5) 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	11
2. 安全・安心の確保と環境対策の推進	
(1) 事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化	12
(2) 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	13
(3) 自動車運送事業の安全総合対策事業	13
(4) 車両の安全対策	14
(5) 自動車の適切な保守管理の促進	16
・ 点検整備の促進	16
・ 未認証工場対策	16
・ 無車検車・無保険車対策の強化	17
(6) 環境対応車普及促進対策	18
(7) 次世代大型車開発・実用化促進事業	19
3. 被害者救済の充実	
(1) 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営	20
(2) 重度後遺障害者に対する介護料の支給	21
(3) 在宅重度後遺障害者のための短期入院（入所）受入体制の充実	22
(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～	23
(関連予算) 平成25年度補正予算（第1号）	
トラック輸送の省エネ対策の推進（燃料費高騰対策）	25

平成26年度予算主要施策総括表

1. 会計別総括表

(単位：百万円)

会計・勘定名	26年度 概算決定額 (A)	前年度 予算額 (B)	対前年度 倍率 (A/B)
一般会計	2,438	2,465	0.99
義務的経費	278	317	0.88
裁量的経費	1,346	1,397	0.96
独立行政法人経費	815	751	1.09
自動車安全特別会計	53,499	53,849	0.99
保障勘定	5,905	6,542	0.90
自動車検査登録勘定	34,524	34,334	1.01
自動車事故対策勘定	13,070	12,973	1.01
合計	55,937	56,314	0.99

(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	26年度 概算決定額 (A)	前年度 予算額 (B)	対前年度 倍率 (A/B)
1. 「日本再興戦略」の迅速かつ強力な実行			
○ 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	311	271	1.15
○ 超小型モビリティの導入促進	201	201	1.00
○ 旅客自動車運送事業等における訪日外国人旅行者の利用促進	15	-	-
○ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	276	282	0.98
2. 安全・安心の確保と環境対策の推進			
○ 事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化	58	-	-
○ 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	37	32	1.16
○ 自動車運送事業の安全総合対策事業	1,008	1,077	0.94
○ 車両の安全対策	221	261	0.85
○ 自動車の適切な保守管理の促進	245	169	1.45
・点検整備の促進	(136)	(84)	1.62
・未認証工場対策	(20)	(11)	1.82
・無車検車・無保険車対策の強化	(89)	(74)	1.20
○ 環境対応車普及促進対策	529	600	0.88
○ 次世代大型車開発・実用化促進事業	248	249	1.00
3. 被害者救済の充実			
○ 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営	69億円の内数	68億円の内数	-
○ 重度後遺障害者に対する介護料の支給	3,199	3,186	1.00
○ 在宅重度後遺障害者のための短期入院(入所)受入体制の充実	297	297	1.00
(関連事項) 総合政策局要求			
○ 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～	306億円の内数	306億円の内数	-
(注) 上記のほか、東日本大震災からの復興対策に係る経費(復興予算2,494百万円)がある。			

自動車行政主要施策

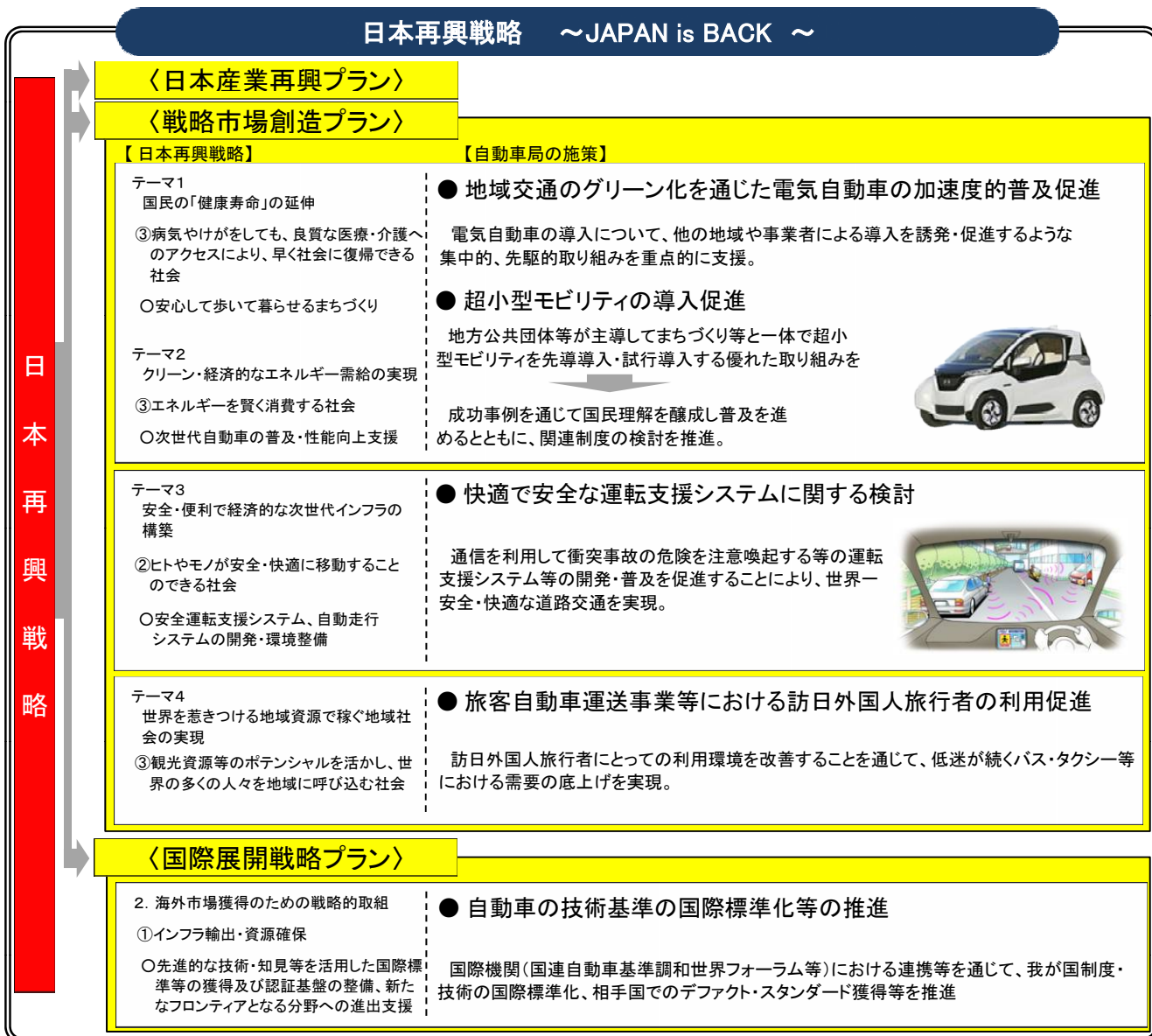
概算決定額（前年度予算額）

1. 「日本再興戦略」の迅速かつ強力な実行（主要施策別説明資料P.7～P.11）

単位：百万円

景気回復に向けた動きを確実な成長軌道につなげていくため、国際競争力を強化し、時代の変化に対応・先取りした、新たな経済発展の基盤となる戦略的な取り組みを展開していく。

- 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 311（ 271）
進
- 超小型モビリティの導入促進 201（ 201）
- 快適で安全な運転支援システムに関する検討
- 旅客自動車運送事業等における訪日外国人旅行者の利用促進 15（ 0）
- 自動車の技術基準の国際標準化等の推進 276（ 282）



2. 安全・安心の確保と環境対策の推進 (主要施策別説明資料P.12～P.19)

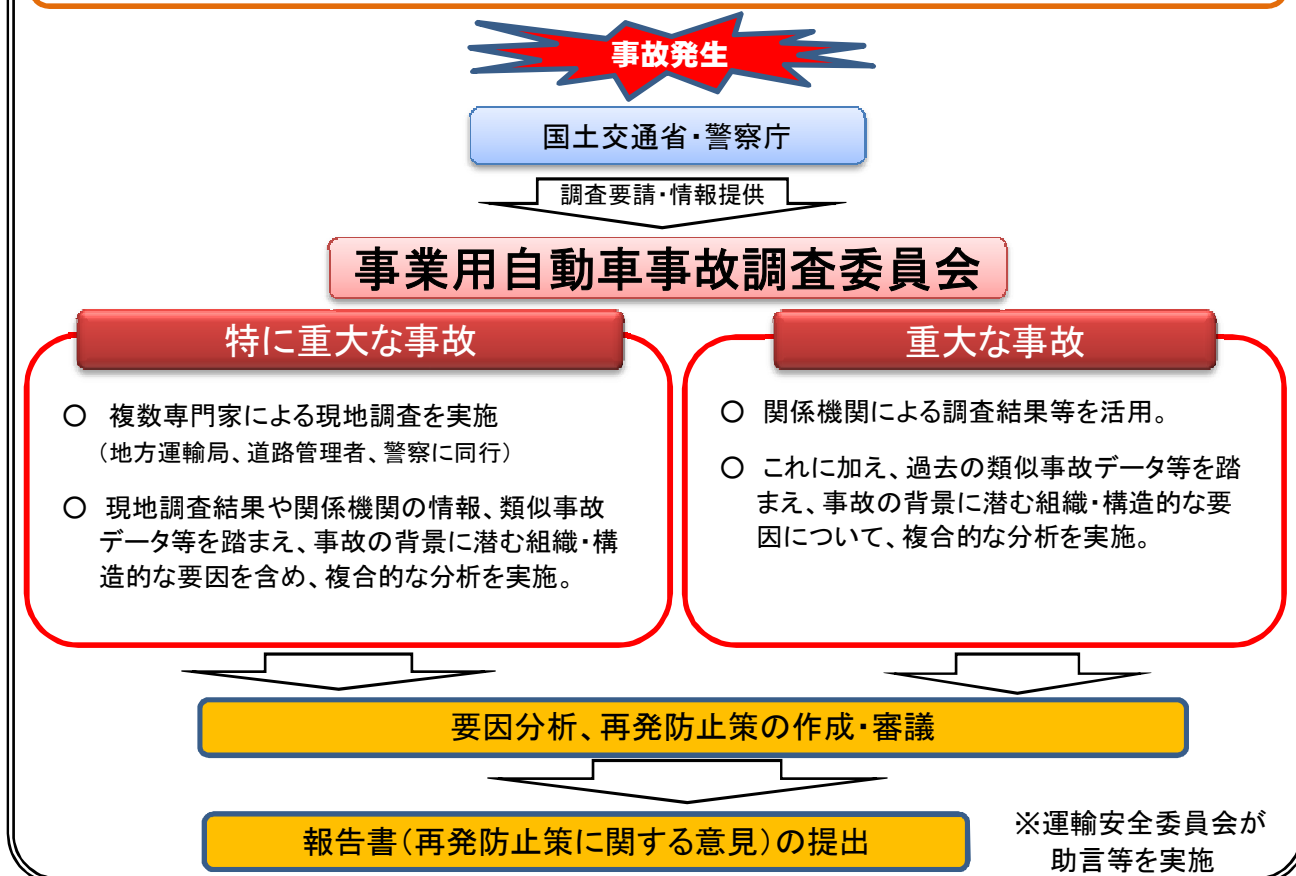
平成24年4月の関越道高速ツアーバス事故等を踏まえ、重大事故の防止対策を引き続き強化する。

また、車両の安全対策や保守管理の適正化を推進するとともに、地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進し、人に優しい自動車社会の構築を目指す。

○ 事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化	58 (0)
○ 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	37 (32)
○ 自動車運送事業の安全総合対策事業	1,008 (1,077)
○ 車両の安全対策	221 (261)
○ 自動車の適切な保守管理の促進	245 (169)
・ 点検整備の促進	(136) (84)
・ 未認証工場対策	(20) (11)
・ 無車検車・無保険車対策の強化	(89) (74)
○ 環境対応車普及促進対策	529 (600)
○ 次世代大型車開発・実用化促進事業	248 (249)

事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化

- 事業用自動車の重大事故については、その背景にある組織的・構造的問題の解明など、高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、有効な再発防止策が求められている。
- このため、国土交通省自動車局、道路局及び警察庁交通局の協力の下、外部委託により「事業用自動車事故調査委員会」を設け、事故要因の調査分析と再発防止策の提言を行わせることとする。



3. 被害者救済の充実 (主要施策別説明資料P. 20～P. 22)

自動車事故被害者の救済を図るため、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。

- 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営 6.9億円 (6.8億円の内数)
- 重度後遺障害者に対する介護料の支給 3,199 (3,186)
- 在宅重度後遺障害者のための短期入院(入所)受入体制の充実 297 (297)

療護施設の設置・運営

○4カ所の療護センター及び3カ所の療護施設機能委託

○自動車事故による重度後遺障害者に対して、きめ細やかな治療・看護等を提供



プライマリー・ナースィングによる看護体制



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

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. 「日本再興戦略」の迅速かつ強力な実行

(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

概算決定額: 311百万円

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効果的に加速し、低炭素まちづくり、地域交通のグリーン化、地域防災への活用等を推進する観点から、地域や事業者による電気自動車の集中的導入等について、他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的取組を重点的に支援する。

【日本再興戦略】

テーマ2

クリーン・経済的なエネルギー需給の実現

③エネルギーを賢く消費する社会

○次世代自動車の普及・性能向上支援

【国土強靱化】

支援対象

※走行中にCO2やNOx、粒子状物質等を排出しない自動車。

電気自動車の普及を加速する上では、**未来に向けた成功事例を生み出し、ニーズ・関心を急速に高めることが効果的。**

地域主導や事業者間連携による集中的導入等

地域や自動車運送事業者による電気自動車の集中的導入等であって、他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的取組み

ゼロエミッション性など固有の価値に着目しこれを活かした導入

非常給電機能に着目し、地域防災等の計画と連携した導入

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や燃料電池車を含む)の導入補助>

バス: 車両本体価格の1/2 トラック等: 車両本体価格の1/3

※燃料電池車: 車両本体価格の1/2

<充電施設の導入補助>

バス: 導入費用の1/2 トラック等: 導入費用の1/3

実感できる効果

「優れた取組み」の創出による全国各地への普及・伝播



自然保護のためのマイカー規制を実施する観光地における電気バスの導入(岩手県宮古市)



通常期は新幹線駅と港を結ぶシャトルバスとして運行し、災害等の有事の際に非常電源として電気バスを活用(鹿児島県薩摩川内市)



地域と密着した郵便事業において電気トラックを導入し、地域の環境保全活動を推進(埼玉県さいたま市)

運輸部門における省エネ対策の推進に貢献

関連予算: 平成25年度補正予算(第1号)

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 予算額: 200百万円

(2) 超小型モビリティの導入促進

概算決定額: 201百万円

超小型モビリティは、交通の省エネルギー化とともに、高齢者を含むあらゆる世代に新たな地域の手軽な足を提供し生活・移動の質の向上をもたらす、少子高齢化時代の「新たなカテゴリー」の乗り物。

その普及の前提となる関連制度の検討に向け、成功事例の創出、国民理解の醸成を促す観点から、地方公共団体等の主導によるまちづくり等と一体となった先導導入や試行導入の優れた取組みを重点的に支援。

【日本再興戦略】

テーマ1

国民の「健康寿命」の延伸

③病気やケガをしても、良質な医療・介護へのアクセスにより、早く社会に復帰できる社会
○安心して歩いて暮らせるまちづくり

テーマ2

クリーン・経済的なエネルギー需給の実現

③エネルギーを賢く消費する社会
○次世代自動車の普及・性能向上支援

人口減少・少子高齢化時代に向けた創造的イノベーションの提案 ～超小型モビリティの導入の意義～

- ① **子育て世代や高齢者の移動支援**に寄与するような生活交通における**新たな交通手段**の提供
→**超小型モビリティを活用した低炭素・集約型まちづくりを推進**
- ② 観光地や地域活動の活性化を通じた**観光・地域振興**
- ③ **省エネ・低炭素化**への寄与
- ④ **新規市場・需要**の創出

「超小型モビリティ」とは？

自動車よりコンパクトで、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両(エネルギー消費量は、通常の自動車に比べ1/6 (電気自動車の1/2)程度)



超小型モビリティのイメージ

地方公共団体等の主導による まちづくり等と一体となった先導・試行導入を重点的に支援

＜車両導入、事業計画立案及び効果評価費等の1/2又は1/3を補助＞

※事業計画を公募、外部有識者により評価。優れた計画を選定して、重点的に支援。

取組みの加速

国内外の超小型モビリティの活用方法や地域課題への対応手法等を調査・整理し、関心のある地域に広く発信。

実感できる効果

幅広い市民の方々に実際に車両を見て、乗っていただく中で

「新たな移動スタイルへの気づき」、
「暮らしや観光でエコを実践する喜び」

を実感していただけるような、

超小型モビリティの特性を最大限活かした

「成功事例の創出」を進め、「国民理解の醸成」を図る。



目 標

幅広い普及に向け社会受容性を高めたのち、車両区分等関連制度の整備を行い、超小型モビリティの市場を創出。

(3) 快適で安全な運転支援システムに関する検討

通信を利用した運転支援システムの開発・普及を促進することにより、交通事故死傷者数を低減し、世界一安全・快適な道路交通を実現する。

日本再興戦略
II. 二. テーマ3:安全・便利で経済的な次世代インフラの構築
②ヒトやモノが安全・快適に移動することのできる社会



歩車間通信を利用した 実証実験の実施と評価

○歩車間の通信により人身事故等の危険を警告する等の運転支援システムを開発するため、通信する情報内容(位置、進行方向等)や歩行者端末の規格を確定する。

総務省と連携

- 注意喚起すべき事象(歩行者の飛び出し等)、注意喚起するタイミングを特定。
- 歩者間通信の実証実験を通じてデータ量や外乱等を勘案し、注意喚起を行うのに最低限必要な情報量等を把握。

路車連携型システムの開発・ 実用化に向けた車両とインフラの 通信方法等の技術的要件の検討

○道路構造データ(車線情報や勾配情報等)を車両で取得し、位置情報を高度化することにより、車両制御の高度化(レーンキープアシストの高度化等)を目指す。

道路局と連携

- 車両の位置情報を高精度に把握するため、道路構造データをナビに組み込み。
- 位置精度向上に関する分析を行い、車両制御等への情報活用方法について検討。

車車間通信を利用した 実証実験の実施と評価

○車車間の通信により衝突事故等の危険を警告する等の運転支援システムを開発するため、通信する情報内容(位置や速度情報等)や車載機の規格を確定する。

総務省と連携

- 注意喚起すべき事象(出会い頭、右左折等)、注意喚起するタイミングを特定。
- 車車間通信の実証実験を通じてデータ量や外乱等を勘案し、注意喚起を行うのに最低限必要な情報量等を把握。

実感できる効果

通信を利用することで、人や車両の動きに関する確実な情報を得ることが可能となり、出会い頭時や飛び出し時の注意喚起により事故防止が実現

将来的に自動運転につながる

(4) 旅客自動車運送事業等における訪日外国人旅行者の利用促進

概算決定額: 15百万円

訪日外国人旅行者がバス・タクシー等を利用して国内の様々な観光地に容易にアクセスできるようになれば、旅行の満足度が増すのみならず、旅客の利便の増進が図られ、バス・タクシー等における需要の掘り起こしが可能となる。

このため、バス・タクシー等において、訪日外国人旅行者にとっての利用環境の改善を通じて旅客の利便を増進し、低迷が続くバス・タクシー等における需要の底上げを実現する。

背景

<個人旅行の比重の増大>

・ひとり歩きの際の二次交通としてのバス・タクシー等の役割が増大。

<観光地の拡散の傾向>

・訪日経験が2回以上のリピーターが増加しており、これまでの人気観光ルート以外にも訪日外国人旅行者が容易に足を運べる環境が必要。

<政府全体を挙げての観光立国の実現>

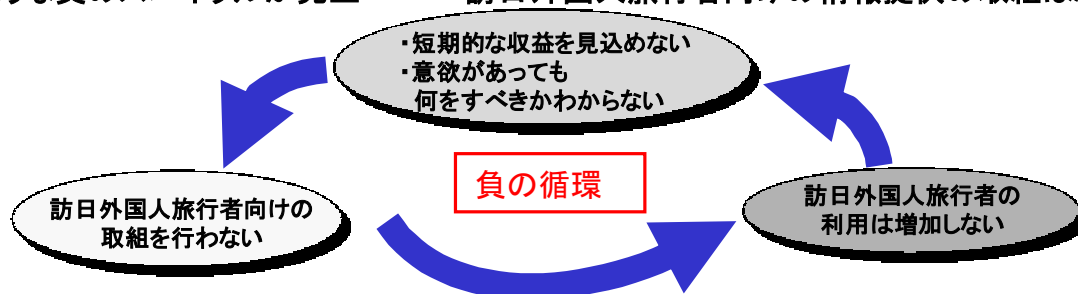
・「日本再興戦略」 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」に基づき、訪日外国人旅行者の利用環境の改善が必要。

<バス・タクシー等における需要の低迷>

・景気の低迷、人口減少等により、バス・タクシー事業等における需要が長期的に低迷。

訪日外国人旅行者向けの利用環境改善の取組の現状

以下のような負のスパイラルが発生 → 訪日外国人旅行者向けの情報提供の取組は縮小均衡へ



これを打破するため

対策

訪日外国人旅行者の利用環境改善の取組を促進するための以下の調査を実施。

■ 訪日外国人旅行者の真のニーズ把握

・訪日外国人旅行者向けの取組の現状やその障害、訪日外国人旅行者が実際に利用したバス・タクシー等に関する問題点・要望等を詳細に把握。

■ 事業者向けガイドラインの作成

・事業者が自主的に導入できる程度に費用の掛からない情報提供の方策を提示。

■ 事業者へのインセンティブ付与

・多くの事業者の手本となるような事業者の認定制度を検討。

訪日外国人旅行者の増加を通じて、旅客自動車運送事業等の活性化を促進

(5) 自動車の技術基準の国際標準化等の推進

概算決定額: 276百万円

日本の技術・基準の国際標準化等を推進することにより、グローバル化が進展する国際自動車市場における安全・環境性能に優れた自動車の普及を促進するとともに、技術力を有する我が国自動車メーカー等が活躍できる環境を整備。

日本再興戦略
Ⅲ.2 海外市場獲得のための戦略的取組
① インフラ輸出・資源確保
「インフラシステム輸出戦略※」を迅速かつ着実に実施する。

※インフラ輸出戦略<平成25年5月17日決定>
国際機関(国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)等)における連携等を通じて、我が国制度・技術の国際標準化、相手国でのデファクト・スタンダード獲得等を推進。

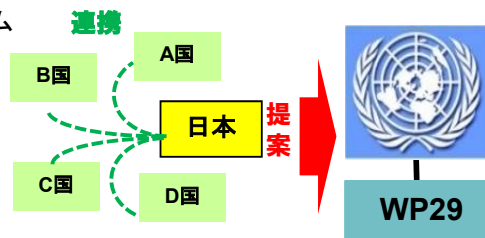
① 基準の国際標準化を進めていく技術分野

電気自動車技術、先進安全技術、ガソリン車低燃費技術、高齢者保護、歩行者保護等の我が国に比較優位性がある技術や将来ニーズが期待される技術について、日本がリーダーシップをとって国際標準化を推進。

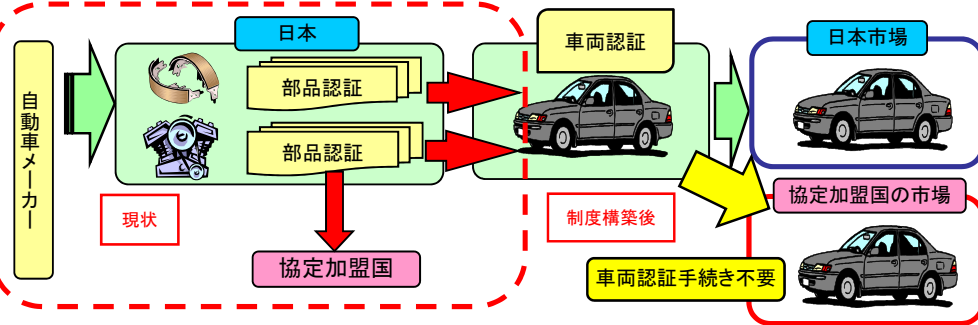
② アジア諸国との連携の促進

アジア諸国と連携を図り、日本がリーダーシップをとって国際統一基準策定作業をより一層強力に主導。そのため、日ASEAN自動車基準・認証制度に関する協力プログラムに基づく次の支援を実施。

- ・自動車安全・環境行政を進めていくための人材育成・制度構築
- ・アジア各国との個別の会議開催
- ・自動車基準の調和と認証の相互承認を促進するためのアジア官民フォーラムの開催 など



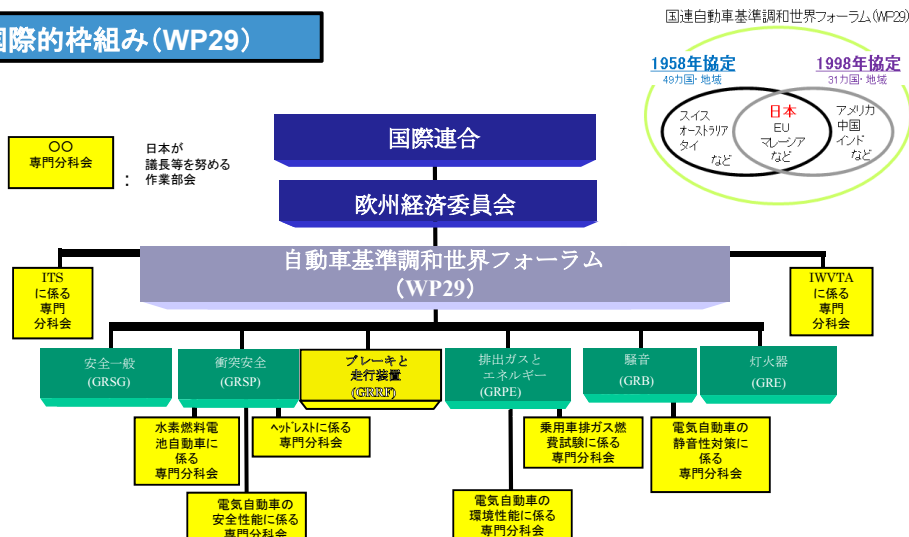
③ 国際的な車両型式認証制度(IWVTA)の実現



型式認証の相互承認を「装置単位」から、「車両単位」とする制度の実現を目指し、協定案策定に向けた交渉を関係国の間で実施。

自動車基準の国際調和を進める国際的枠組み(WP29)

- 自動車の基準の国際調和と認証の相互承認については、「自動車基準調和世界フォーラム(WP29)」にて審議
- 我が国は、基準調和と認証の相互承認を目的とした「1958年協定」、基準調和のみを目的とした「1998年協定」に参加し、基準調和・認証の相互承認のための活動に積極的に参加



2. 安全・安心の確保と環境対策の推進

(1) 事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化

概算決定額: 58百万円

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故は、背景にある組織的・構造的課題の解明など、高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、これに基づく有効な再発防止策の提言が求められる。

このため、国土交通省自動車局、道路局及び警察庁交通局の協力の下、外部委託により「事業用自動車事故調査委員会」を設け、事故要因の調査分析と再発防止策の提言を行わせる。

これまでの事故要因分析の課題

- 事故背景の解明が不十分
- 高度かつ複合的な調査・分析体制の不足
- 関係機関の更なる連携強化の必要
- より客観的で質の高い提言の必要

今後の事故要因分析の方向性

事故の背景にある組織的・構造的課題の更なる解明

表面的な事故原因に止まらず、事故の背景に潜む**業界構造**や**企業構造**に起因する要因を検証

高度かつ複合的な分析の実現

各分野の専門的知見を集結し、複合的要因による事案に対処できる、高い専門性をもった調査体制を整備

事業用自動車事故の総合的かつ高度な分析体制の確立

高度な分析体制を確立するためのプラットフォームを、3局が協力して整備し、あらゆる関連情報を最大限活用

再発防止策の提言機能強化

行政が定めた安全基準や規制の問題をも洗い出し、**客観的立場**から、規制の問題点や改善点を含む、質の高い提言

事業用自動車事故調査委員会の設置

事故発生

国土交通省・警察庁

調査要請・情報提供

事業用自動車事故調査委員会

特に重大な事故

- 複数専門家による現地調査を実施（地方運輸局、道路管理者、警察に同行）
- 現地調査結果や関係機関の情報、類似事故データ等を踏まえ、事故の背景に潜む組織・構造的な要因を含め、複合的な分析を実施

重大な事故

- 関係機関による調査結果等を活用
- これに加え、過去の類似事故データ等を踏まえ、事故の背景に潜む組織・構造的な要因について、複合的な分析を実施

要因分析、再発防止策の作成・審議

報告書(再発防止策に関する意見)の提出

※運輸安全委員会が助言等を実施

(2) 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化

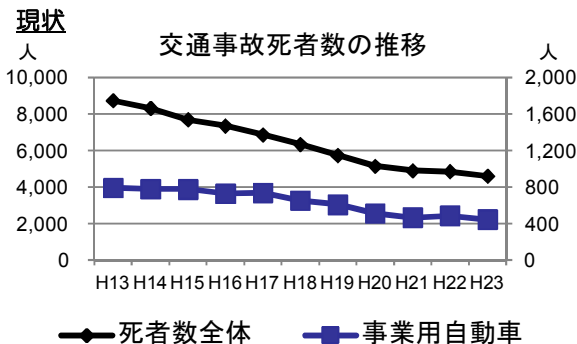
概算決定額: 37百万円

ITを活用して、自動車運送事業者への監査を実施することで、効率的かつ効果的に法令等の遵守状況を確認し、事業用自動車に係る事故の未然防止及び削減を図る。

(3) 自動車運送事業の安全総合対策事業 (事故防止対策支援推進事業)

概算決定額: 1,008百万円

事業用自動車は、運送のプロとして、より高度な安全性を求められることから、様々な安全対策に取り組んできたが、未だに事故の減少の歩みが遅い現状を踏まえ、事業者における安全対策を強化するため、以下の支援を行う。

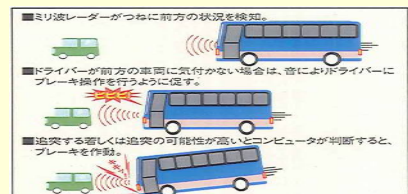


政府目標

- 平成27年までに交通事故死者数を、3,000人以下。
(平成23年3月 第9次交通安全基本計画)
- 平成32年までに、車両安全対策により交通事故死者数を、平成22年度比で約1,000人削減。
(平成23年6月 「交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部報告書」)

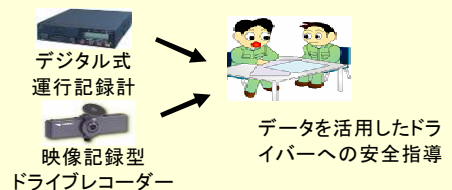
1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

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



2. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援

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



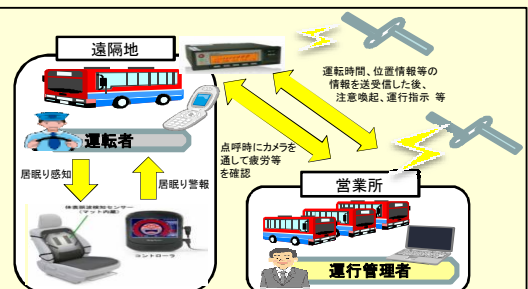
3. 社内安全教育の実施に対する支援

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



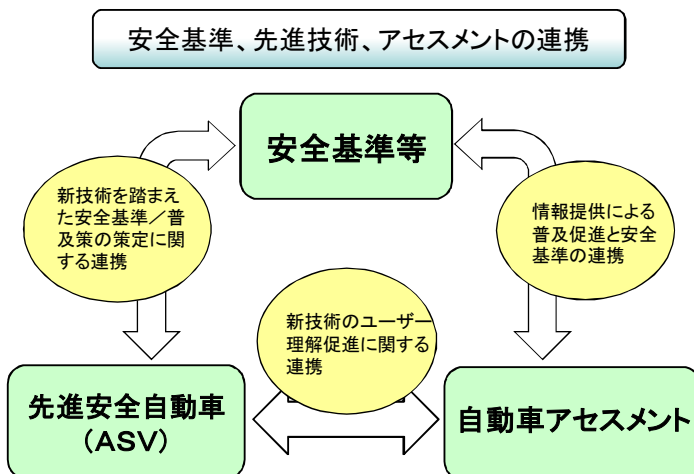
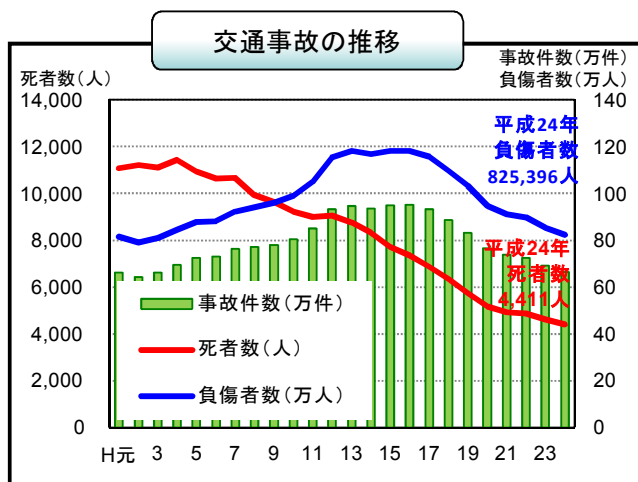
4. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

過労運転防止等のため、営業所を離れた遠隔地でのリアルタイムの運行管理等を行う機器を導入する等、貸切バス事業者等の先進的な取り組みを支援



(4) 車両の安全対策

交通事故による死傷者数は依然として深刻な状況にあることから、事故分析及び対策の効果評価を踏まえ、安全基準の拡充・強化、ASVプロジェクト、自動車アセスメントの連携を図りながら、車両安全対策を着実に実施。



○安全基準の策定のための調査

(概算決定額: 131百万円)

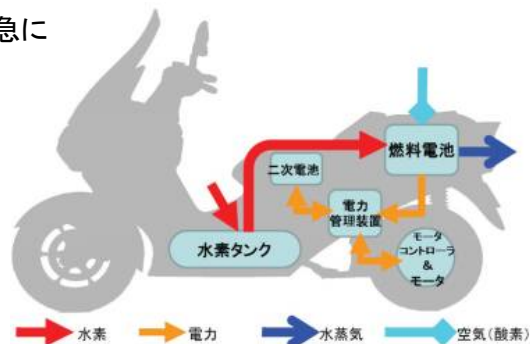
事故実態や近年の自動車技術の進展等を踏まえ、自動車の安全基準及びその具体的な試験方法の整備に向けた検討を行う。

●燃料電池自動車の安全性に関する検討・調査

今後急速に普及が見込まれる燃料電池二輪自動車について、早急に安全基準を整備するべく調査を実施。

▶燃料電池二輪自動車の安全基準策定に向けた検討

衝突、転倒時に、水素漏れが発生しない等、ユーザーの安全が確保されるよう、安全基準や試験方法の検討を行う。



●超小型モビリティの安全性に関する検討・調査

都市や地域の新たな交通手段として期待される超小型モビリティは、認定を受けて公道を走行できる制度が平成25年1月に創設され、各地で走行開始されているところ。その本格的な導入・普及に向けて、超小型モビリティの安全基準の整備を行うべく調査を実施。

▶安全基準策定に向けた検討

超小型モビリティの乗員保護のあり方等、最適な安全基準について検討を行う。



超小型モビリティ

(5) 自動車の適切な保守管理の促進

自動車の点検整備が適切に行われ、車検が確実に受検されるよう「点検整備の促進」、「未認証工場対策」、「無車検車・無保険車対策の強化」を総合的に実施する。

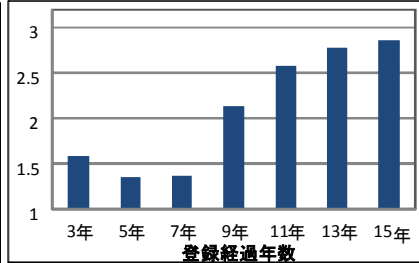
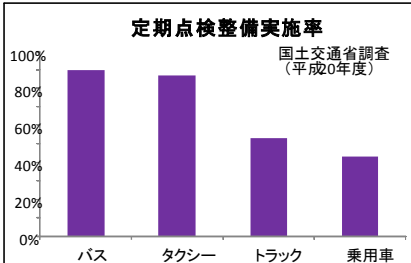
○点検整備の促進

(概算決定額: 136百万円)

乗用車の定期点検整備実施率は約4割程度

経過年数が伸びるにつれて整備不良による事故率が増加

整備不良による事故の発生



大型自動車の車輪脱落事故



バスの車両火災事故

点検整備の重要性を周知、点検整備を促すための環境を整備

○点検整備に係る指導の履歴を自動車検査証に記載

自動車検査証

○年○月○日指導
△年△月△日指導



繰り返し指導



中古車価値に影響

○自動車点検整備推進運動

○点検整備前に検査を受検したユーザーにははがき等で点検整備を啓発

○定期点検の実施前に検査を受検した事業者には点検実施状況の立入調査

○整備不良に起因する事故・故障についての分析

○特徴的な事例に関する効果的な点検整備や保守管理の啓発

○点検整備実施率を更に向上するための手法を調査検討



現行の検査標章

例: 検査標章の活用等

・点検整備実施の有無で様式を分ける等の検査標章のあり方について調査検討

○未認証工場対策

(概算決定額: 20百万円)

○分解整備事業の認証を受けていない悪質な車検代行業者(未認証工場)が次のような問題を起している。

- ・認証を受けずに安全上重要なエンジン、ブレーキ等を取り外して分解整備を行うため、安全の確保に重大な支障
- ・実際には分解整備を行っていないのにユーザーに分解整備を実施したと誤認させ、悪質な場合はその料金を請求
- ・広告等において、整備項目が不明なものや、車検基本料金が無料になる等、ユーザーに誤解を与える恐れのある料金表示等を行っている場合がある

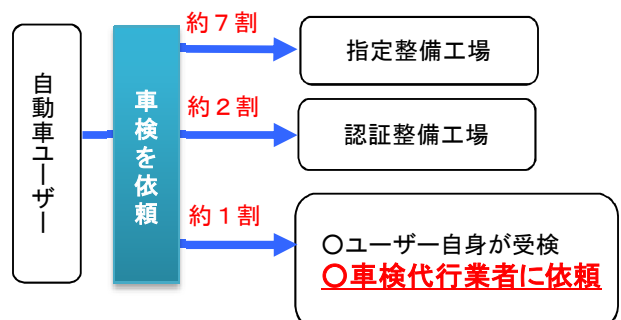
対策

情報収集体制の強化

車検代行業者に依頼したユーザーにハガキを送付し、サービス内容や違法行為等の情報を収集。あわせて、ユーザーを啓発。

立入調査・指導

情報に基づき、積極的な調査・指導を行うことにより、未認証工場への取り締まりを強化する。



○無車検車・無保険車対策の強化

(概算決定額:89百万円)

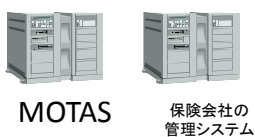
現状

- MOTASデータ上、300万台以上(※)が車検切れ車両とされ、うち5年以上のものも180万台以上。
一方、街頭検査で発見されるのは年間約160台程度。
(※多くは廃棄された車両とみられる)
- 責任保険等についても、街頭取締り及び監視活動により毎年約2万台程度の違反車を発見。

必要性

- 無車検車の実態が明らかでなく、現在の取締り方法では限界があり、新たな対策が必要。
- 国による無保険事故への支払額は年間約10億円に上り、無保険車の実態把握・対策が急務。
- 責任保険等の加入状況は車検時に確認していることから、一体的に取り組むことが効果的。

1. ハガキ送付による早期是正の促進



MOTAS

保険会社の
管理システム



- 車両の運行違反
- 罰則あり



MOTAS等により無車検車・無保険車を抽出

無車検車・無保険車の使用者に対し、ハガキを送付し、車両の使用状況等についての説明を回答するよう要求

- 回答内容により、無車検車・無保険車の実態を把握・分析
- 失念による無車検・無保険を防止
- 回答のない者には再度ハガキで警告

2. 無車検車・無保険車の把握の強化



検査標章・保険標章により確認

無車検車・無保険車であった場合…

通報



国土交通省

- ガソリンスタンドに加え、カー用品店、整備工場にも監視を依頼するほか、駐車監視員・指導員の監視回数を増加
- 検査標章の視認性についても向上策を検討

3. ナンバー自動読取装置・カメラの活用

通過車両を讀取

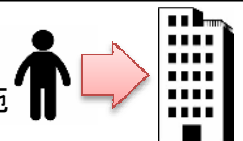


MOTAS

ナンバー自動読取装置・カメラを街頭検査の際等に設置し、読み取ったナンバーとMOTASの情報を突合し、無車検車・無保険車を捕捉

4. 国土交通省による立入検査・指導

悪質な無車検車には、国土交通省による立入検査・指導・警察への告発を実施



5. 警察と協力した街頭取締り

警察と協力して、街頭で無車検車・無保険車の取締りを引き続き実施。



(6) 環境対応車普及促進対策

概算決定額: 529百万円

自動車分野における地球温暖化対策、大気汚染対策、燃料多様化などのエネルギーセキュリティ対策を推進する観点から、自動車運送事業者による環境対応車への買い替え・購入を促進し、環境対策を強力に推進する。

国土強靱化

環境対応車のメリット

CNG(圧縮天然ガス)トラック・バス

- 燃料の多様化への対応が可能
- 粒子状物質(PM)を殆ど排出せず、窒素酸化物(NO_x)の排出も少ない
- CO₂排出量が軽油より約3割少ない



ハイブリッドトラック・バス

- 内燃機関とモーターの2つの動力源を持ち、排出ガス及びCO₂排出量がディーゼル車に比べて少ない



支援内容

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
ハイブリッドトラック・バス	○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
使用過程車のCNG車 への改造	改造費の1/3以内

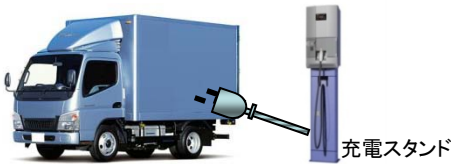
(7)次世代大型車開発・実用化促進事業

概算決定額:248百万円

運輸部門のCO2排出の多くを占め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を早期に実現するため、自動車メーカー等と協働し、技術開発を促進するとともに、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

路線バス



高性能電動路線バス

平成26年度の主な実施内容

平成25年度に行う実証走行により得られたデータに基づき、試作車両の改良及び実証走行を行い、それらにより得られたデータを踏まえ、所要の基準案等を検討する。

- 実証走行した試験車両を改良し、バッテリー等の充電システムの耐久性等を検証するための実証走行を行う。
- 排出ガス試験方法等について検討を行う。

- 試作した高効率ハイブリッドシステムについて、燃費等の評価試験を行う。
- 台上試験システムを用いた試験方法について課題整理等を行う。

- 実証走行の結果等を踏まえ、高性能電動路線バスの走行性能の評価方法等について検討を行う。

本事業の進め方

車両(エンジン)試作
・実用性評価

走行試験・改良

地域実証走行・改良

技術基準案の策定

技術基準制定
及び
実用化・本格普及へ

3. 被害者救済の充実

(1) 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営

概算決定額： 独立行政法人自動車事故対策機構
運営費交付金6,893百万円の内数

自動車事故対策機構は、全国に療護施設(療護センター、療護施設機能委託病床)を設置・運営し、自動車事故による遷延性意識障害者*に対して適切かつ質の高い治療・看護を実施。

* 脳損傷により自力移動・摂食が不可能であるなどの最重度の後遺障害者

○療養施設を充実する必要性

- ・通常とは比較にならない手厚い治療・看護が必要 → 通常の病院の看護体制では受入不可能
- ・地理的に遠いことなどにより、適切な治療・看護が受けられない遷延性意識障害者が存在

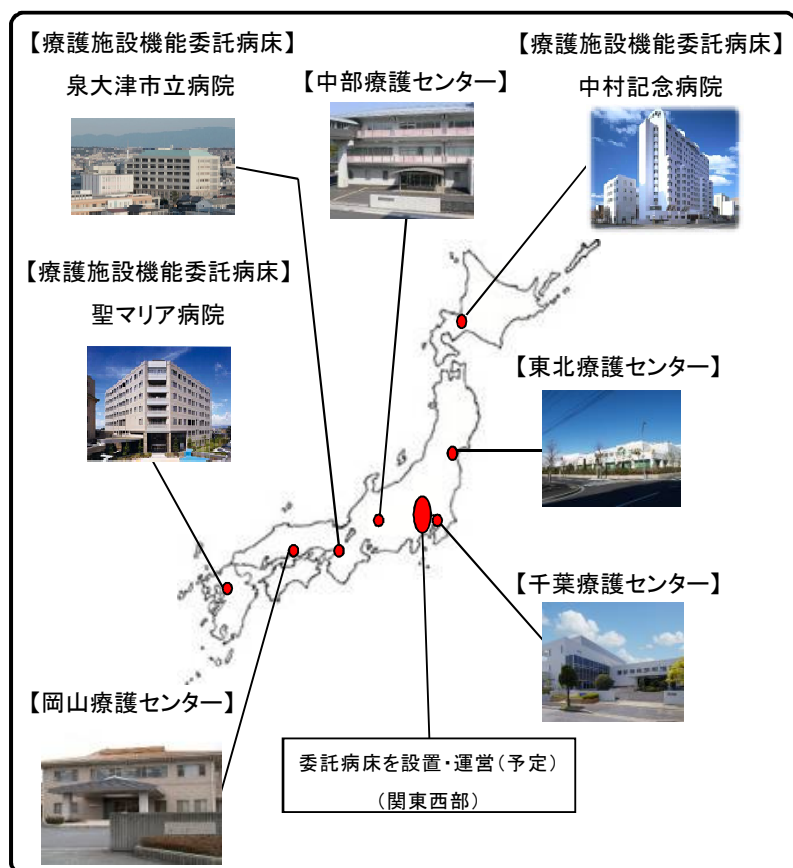


- ・遷延性意識障害者に対する公平な治療機会の確保
- ・効果的な治療の提供が更に必要



第3期中期目標期間(H24~28年度)において近畿、関東西部に委託病床を拡充し、運用

○4カ所の療護センター 及び3カ所の療護施設機能委託病床



同じ看護師が一人の患者を継続して受け持つプライマリー・ナーシング方式を導入するなど、きめ細やかな看護体制を整備



- ・患者のわずかな意識の回復の兆しをとらえることができるよう、ワンフロア病棟システムを取り入れ、集中的に観察
- ・患者の日常生活行動や動作訓練がスムーズに行われるよう、スペースを確保



高度先進医療機器による検査・治療

○療護センターへの入院による病状改善事例



重度の昏睡状態



(2年後)



自力摂食可能

(2) 重度後遺障害者に対する介護料の支給

概算決定額：3,199百万円

自動車事故により、移動、食事、排泄など日常生活において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、自動車事故対策機構が介護料を支給する。

制度概要

【趣旨】

重度後遺障害者やその家族の方々が日常生活において抱える経済的負担は大きく、その負担を軽減するため、障害の程度に応じて日々の介護経費を支援。

【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



【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

※ 特I種：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。
I種：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。
II種： // 随時介護を要するもの。

訪問支援の実施

自動車事故対策機構の職員が介護料受給者の家庭を訪問し、様々な支援情報を提供するとともに、介護に関する相談や日常の悩みを聞くことなどで、精神的支援を強化。



訪問支援の様子

(3) 在宅重度後遺障害者のための短期入院(入所)受入体制の充実

概算決定額：297百万円

短期入院(入所)の利用は、自動車事故による重度後遺障害者にとって、安定的な在宅介護生活を送る上で非常に重要。より多くの被害者が利用できるよう、短期入院(入所)を受け入れる協力病院や協力施設に対する受入体制の整備、強化等のための費用を補助。

○ 短期入院(入所)協力事業

在宅重度後遺障害者が安心・安全に短期入院(入所)することが可能となるよう、協力病院や協力施設に対して、機器・用具の導入費、広報活動費等を国が補助

※協力病院の短期入院では、在宅重度後遺障害者の健康状態の把握(メディカルチェック)、リハビリ、介護者への介護技術のアドバイス等を実施

※協力施設の短期入所では、介護者の一時的な休息や不在時に、夜間を含めて短期間、施設において食事、入浴、排泄等の介護を実施

< 補助する機器・用具の例 >



痰(たん)吸引装置



褥瘡(じょくそう)予防対策用具(マットレス等)

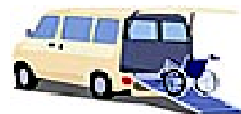


○ 短期入院(入所)助成事業

在宅重度後遺障害者が病院や施設に短期入院(入所)した場合に、入院(入所)に要した費用を自動車事故対策機構が補助

< 補助の対象となる費用 >

- ①入退院(所)時における移送費としての自己負担額
- ②室料差額及び食事負担額としての自己負担額



上記①の自己負担額に、②の自己負担額(1日あたり1万円として換算した合計額が上限)を加えた額について、年間45日かつ年間45万円の範囲内で補助

在宅重度後遺障害者の安定的な療養生活の維持や介護者の肉体的・精神的な負担の軽減を図る。

【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～

概算決定額 30,560百万円の内数

地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組みを支援する。

<内 容>

地域の特性に応じた生活交通の確保維持

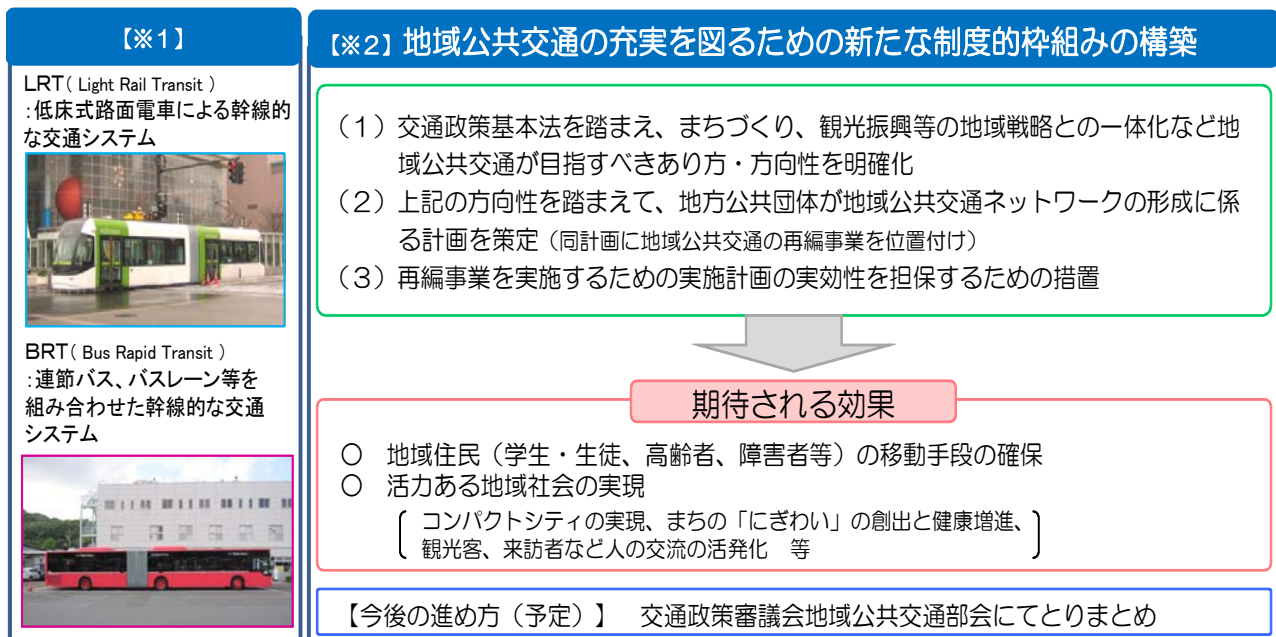
- ・ 過疎地域等における幹線バス、デマンドタクシー等の運行
- ・ 離島航路・航空路の運航
- ・ バス車両の更新等

快適で安全な公共交通の構築

- ・ 鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備、ノンステップバスの導入等
- ・ LRT・BRT(※1)の整備、ICカードの導入・活用等
- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等

公共交通の充実を図るための計画策定等の後押し

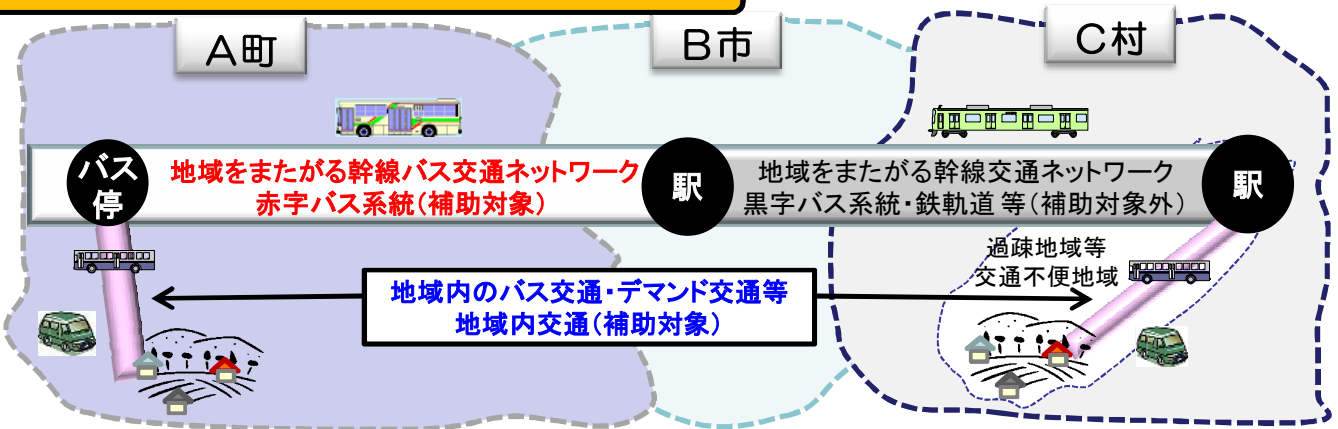
- ・ 地域公共交通網の形成のための計画の策定に資する調査(※2)
- ・ バスからデマンドタクシーへの転換等の生活交通の確保等に係る地域の合意形成に資する調査
- ・ 公共交通マップの作成等を通じた地域ぐるみでの利用促進



注) 上記のほか、東日本大震災からの復興対策に係る経費(復興庁予算 2,494百万円)がある。

【参考】「生活交通サバイバル戦略」におけるバス交通への支援

住民の生活に必要なバス交通への支援のイメージ



幹線バス交通に対する補助の主な要件

- ・複数市町村にまたがる系統であること。(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。
- ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること。
- ・経常赤字が見込まれること。等

地域内フィーダーバス交通に対する補助の主な要件

- ・「補助対象となる幹線バス交通ネットワークに係る地域内交通」または「補助対象外となる幹線交通ネットワークに係る地域内交通」
- ・幹線アクセス性：幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであること。
- ・サービス充実性：新たに運行、または、公的支援を受けるものであること。
- ・経常赤字が見込まれること。等

国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

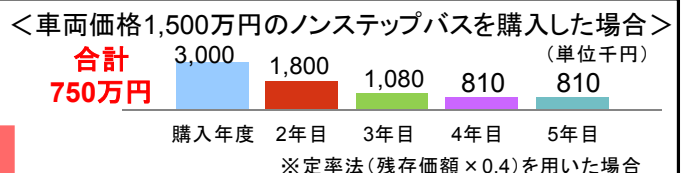
バス車両の更新対策の強化 ～公有民営補助の創設～

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担を軽減することや老朽車両の減少による安全確保及び利用者利便の向上を図る観点から、バス車両の更新について国及び地方公共団体による支援の強化が必要。

現行(車両減価償却費等補助金)

・車両購入に係る減価償却費及び金融費用について5年間かけて補助。補助率は1/2。

【金融費用】
購入に係る借入について、その金利を補助(購入価格の2.5%限度)



現行制度に追加

新規(公有民営補助の創設)

補助のスキーム

協議会

老朽車両の代替を含む「収支改善計画」の策定

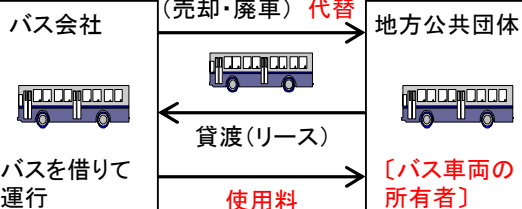
公有民営補助

地方公共団体がバス車両を購入しバス事業者へ貸与

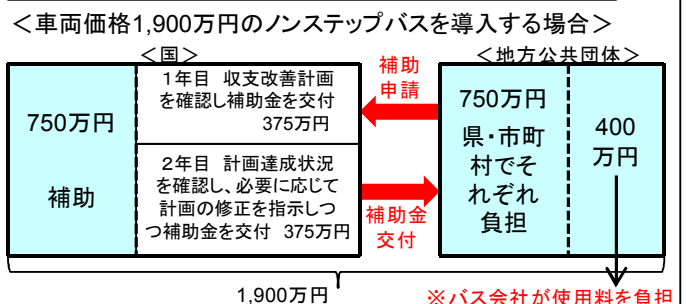
バス事業者による補助対象系統の運行

- ・生活交通ネットワーク計画の中に位置付け
- ・老朽車両の代替による費用削減計画
- ・代替車両を活用した利用促進策(運行ダイヤ、路線の再編等) 等

公有民営補助のスキーム



負担割合等<収支改善計画に応じて補助金を交付>



地方公共団体の資金調達に伴う各種負担を軽減するため、可能な限り早期に補助金を交付。

【関連予算】平成25年度補正予算(第1号)

トラック輸送の省エネ対策の推進(燃料費高騰対策) 予算額：5,020百万円

燃料価格が継続的に上昇する中、燃料費の増大が中小企業の経営を圧迫しており、経営の構造的な改善が必要。

このため、トラック事業者のコスト構造の改善に資するよう、特に経営改善のための投資余力が少ないと考えられる事業者を対象に、環境対応車及びエコタイヤの導入による6%の燃費改善を支援する。

環境対応車

環境対応車（先進環境対応型ディーゼルトラック等）の導入を支援

※ 30両以下事業者のうち燃料価格上昇による赤字転落事業者相当数が導入すると見込まれる車両数（約3,400両）



先進環境対応型ディーゼルトラック

・ 2015年燃費基準達成車両（2010年基準から約7%向上）を対象。

○補助額（1台あたり）

大型	中型	小型
100万円	70万円	40万円

エコタイヤ

大型車へのエコタイヤの導入を支援

※ 30両以下事業者のうち燃料価格上昇による赤字転落事業者相当数の保有する大型車両数（約2.8万両）



エコタイヤ

- ・ 転がり抵抗値を約30%以上低減しているタイヤを対象。
- ・ 転がり抵抗削減による効果を最大限発揮できる大型車（幹線輸送）を対象。

○補助額

導入費用の1/4

* トラック協会との協調補助により、補助額は1台あたり最大18万円。

6%以上の燃費改善が見込まれ、中小トラック事業者の赤字転落・倒産の増加を回避することにより、国民生活・経済を支える物流の停滞を防止する。

(この冊子は、再生紙を使用しています。)