

令和2年度
自動車局関係予算決定概要

令和元年12月
国土交通省自動車局

目 次

● 令和2年度予算主要施策総括表	1
● 自動車局における主要な課題	2
● 主要施策別説明資料	
1. 安全・安心の確保及び環境対策の推進	
(1) 高齢運転者等の事故防止対策の推進	5
(令和元年度補正) 安全運転サポート車普及促進事業	
(2) 自動車運送事業における安全対策の推進	8
(3) 環境対策の推進	11
(4) 自動車の適切な生産・保守・管理の促進	13
2. 自動運転技術の開発・実用化促進	16
3. 安心で利便性の高い自動車運送事業・自動車整備業の実現に向けた取組	
(1) トラック事業における働き方改革の推進	20
(令和元年度補正) 中小トラック運送事業者向けテールゲートリフター等導入支援事業	
(2) 地域の足を支える自動車旅客運送サービスの維持・確保・活性化	21
(3) 自動車整備業の生産性向上と事業基盤強化	23
4. 事故被害者救済の充実	24

令和2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	2年度 予算額	元年度 予算額	比較 増減率
一 般 会 計	1,944	2,054	0.95
義務的経費	239	247	0.97
裁量的経費	1,705	1,807	0.94
自動車安全特別会計	54,507	54,131	1.01
保障勘定	2,509	2,876	0.87
自動車検査登録勘定	37,646	36,938	1.02
自動車事故対策勘定	14,352	14,317	1.00
合 計	56,451	56,185	1.00

(備考) 1. 一般会計について、上記のほか「一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し」として4,030百万円を計上。
2. 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

(単位：百万円)

主 要 施 策	2年度 予算額	元年度 予算額	比較 増減率
1. 安全・安心の確保及び環境対策の推進			
(1) 高齢運転者等の事故防止対策の推進			
① 安全運転サポート車（サポカーS）及び安全運転支援装置の普及	73	39	1.86
② 自動車アセスメント	74億円の内数	73億円の内数	—
③ 先進安全自動車（ASV）プロジェクトの推進	124	126	0.98
(2) 自動車運送事業における安全対策の推進			
① 自動車運送事業者に対する監査体制の強化	58	57	1.01
② 先進安全自動車（ASV）やドライブレコーダー等の導入支援	874	990	0.88
③ 事業用自動車の重大事故に関する事故調査機能の強化	57	64	0.89
④ 健康起因事故防止のための運転者向けスクリーニング検査の普及促進	40	46	0.87
(3) 環境対策の推進			
① 地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進	512	530	0.97
② 産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業	259	277	0.93
③ 大型車の低炭素化に向けた長期的な対策の推進	26	—	皆増
(4) 自動車の適切な生産・保守・管理の促進			
① 型式自動車の完成検査における不適切な取扱いの防止に向けた取組	12	16	0.76
② 点検整備の促進	64	64	1.00
③ 未認証工場対策	16	18	0.90
④ 無車検車・無保険車対策の強化	114	121	0.94
⑤ 自動車保有関係手続と行政機関間の情報連携に向けた検討	15	—	皆増
2. 自動運転技術の開発・実用化促進			
① 自動運転技術等の実用化に向けた技術基準の整備・国際標準化の推進	633	615	1.03
② 自動車運送事業への自動運転技術の導入に向けた取組	142	163	0.87
③ 自動運転技術に対応する関連諸制度（整備・検査・型式認証）の高度化	63	69	0.91
④ 自動運転車等事故分析事業	40	—	皆増
(関連事項) 高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業（経済産業省予算）	—	—	—
3. 安心で利便性の高い自動車運送事業・自動車整備業の実現に向けた取組			
(1) トラック事業における働き方改革の推進	95	155	0.61
(2) 地域の足を支える自動車旅客運送サービスの維持・確保・活性化	38	41	0.93
(関連事項) 「地域公共交通確保維持改善事業」におけるバス等への支援（総合政策局予算）	204億円の内数	220億円の内数	—
(3) 自動車整備業の生産性向上と事業基盤強化	0.9億円の内数	0.5億円の内数	—
4. 事故被害者救済の充実			
① 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営	74億円の内数	73億円の内数	—
② 重度後遺障害者に対する介護料の支給等	3,929	3,801	※
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	155	316	※
④ 介護者なき後を見すえた日常生活支援の充実	313	300	1.04
⑤ 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し	4,030	3,720	1.08

※ 2年度予算額は、計上方法を変更しているため、前年度予算額に対する比較増減率を掲記していない。

自動車局における主要な課題

1. 安全・安心の確保等

- ◎ 高齢者運転者による交通死亡事故を踏まえ、**総理指示**を踏まえた**交通安全緊急対策**が本年6/18に関係閣僚会議決定
- ◎ 軽井沢スキーバス転落事故を踏まえた**再発防止策の徹底**
- ◎ 自動車メーカーにおける**不適切な完成検査事案**の発生 等

安全・安心の実現

<具体的な施策>

- ・安全運転サポート車（サポカーS）の普及促進
- ・自動車運送事業者に対する監査体制の強化等安全対策の推進
- ・自動車の適切な生産・保守・管理
- ・環境に優しい自動車の普及促進 等

ヒューマンエラーの防止

2. 安心して利便性の高い自動車運送事業・整備業の実現

- ◎ 需要の減少や担い手不足※により**交通の維持が困難**
※自動車運送事業の有効求人倍率は約3倍
整備業は約4.5倍
- ◎ 関係省庁連絡会議（議長：野上内閣官房副長官）で策定された**政府行動計画**を踏まえ、**働き方改革関連法**で**上限規制**が導入される**時間外労働を減らしていく必要**

<具体的な施策>

- ・自動車運送事業における働き方改革の推進
- ・旅客運送サービスの維持・確保・活性化
- ・自動車整備業の生産性向上と事業基盤強化 等

省人化

3. 自動車技術の開発・実用化の促進

- ◎ 欧米中で技術開発競争が激化する中、海外自動車メーカーとの自動運転車の開発競争に打ち勝つ必要
- ◎ **2020年目途**に高速道路における**自動運転（レベル3）の実用化**、**2020年までに限定地域における無人自動運転移動サービス（レベル4）の実用化**

※平成30年6月IT総合戦略本部（本部長：内閣総理大臣）決定

<具体的な施策>

- ・自動運転の技術基準の整備・国際標準化の推進
- ・自動車運送事業への自動運転技術の導入に向けた取組 等

4. 事故被害者救済の充実

被害者救済

- ◎ 交通事故死者数は減少しているが、**重度後遺障害者数（約2千人）**と**介護料受給資格者数（約5千人）**は横ばい

<具体的な施策>

- ・重度後遺障害者の療護施設の設置、介護料の支給
- ・自動車安全特別会計への繰戻し 等

主要施策別説明資料

1. 安全・安心の確保及び環境対策の推進

(1) 高齢運転者等の事故防止対策の推進

- 高齢運転者による死亡事故が相次いで発生していることを踏まえ、高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進が必要。
- このため、安全運転サポート車の普及を一層推進するとともに、先進安全技術向上の加速に取り組む。

【背景】

「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議中間とりまとめ
(平成29年3月31日)



衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進安全技術を搭載した「安全運転サポート車(サポカー)」の普及啓発を推進。

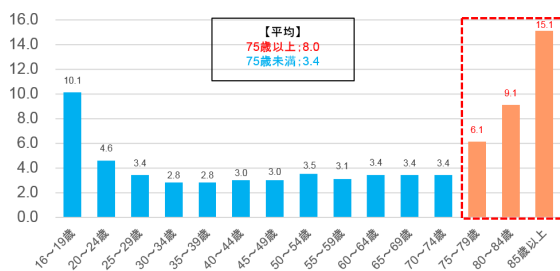


「未就学児等及び高齢運転車の交通安全緊急対策」 (令和元年6月18日関係閣僚会議*決定)

※昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議
高齢者の安全運転を支える対策として以下の取組を推進。

- 衝突被害軽減ブレーキの国内基準化及び新車を対象とした義務付けの検討
- ペダル踏み間違い時加速抑制装置等への性能認定制度の導入
- 後付けの安全運転支援装置の開発の性能認定制度の創設 等

年齢層別免許人口10万人当たり死亡事故件数



出典: 警察庁資料「平成29年中における高齢運転者による死亡事故に係る分析について」

① 安全運転サポート車(サポカーS)及び安全運転支援装置の普及 **拡充** 【予算額: 73百万円】

- 高齢運転者による交通事故防止に資する「安全運転サポート車(サポカーS)」の普及を促進するため、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等や後付けの安全運転支援装置の性能認定制度実施に向けた調査を実施するとともに、ペダル踏み間違い事故の事故特性分析及び総合的な対策の検討を行う。

● ペダル踏み間違い時加速抑制装置等の性能認定制度実施に向けた調査

- ・ 新車に搭載されるペダル踏み間違い時加速抑制装置等の安全性能に関する認定基準及び試験方法確立のための調査を実施。



● 後付けの安全運転支援装置の性能認定制度実施に向けた調査

- ・ 後付けの安全運転支援装置について、性能に関する基準が存在していないため、安全性能認定制度実施に向けて安全性能に関する認定基準及び試験方法確立のための調査を実施。



● 高齢運転者による交通事故防止のための事故特性分析及び総合的対策の検討調査

- ・ 高齢運転者のペダル踏み間違いによる交通事故について、事故の発生に至るメカニズムについて、身体能力等の人的特性、運転特性及び車両特性等との関連性を考慮し分析を行うとともに、分析結果を踏まえ、人間工学的な視点も勘案した総合的な対策を検討。

② 自動車アセスメント **拡充**

【予算額： 独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金 7,350百万円の内数】

- 自動車ユーザーが安全性の高い自動車等を選択しやすい環境を整備するとともに、メーカーに対しより安全な製品の開発を促すため、自動車等の安全性能評価を公表し、安全な自動車等の普及を促進する。

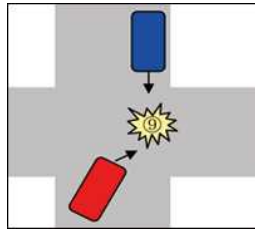
● 自動車アセスメント(安全性能の評価制度)の拡充に向けた調査

- ・ 交通事故死者数の一層の削減を図るため、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援し、事故を未然に防止するシステムの性能評価の対象に、「被害軽減ブレーキ(対自転車)」及び「被害軽減ブレーキ(交差点)」を追加するため、評価方法の調査研究等を実施。



被害軽減ブレーキ(対自転車)

(Euro NCAP HPより)



被害軽減ブレーキ(交差点)(イメージ)

(日本損害保険協会HPより)



③ 先進安全自動車(ASV※)プロジェクトの推進 **拡充**

【予算額： 124百万円】

- 産学官が連携し、最先端の先進安全技術の開発・実用化を促進する。

※ Advanced Safety Vehicleの略

● 大型車両の運転支援技術等に関する更なる検討

- ・ バス・トラックの大型車両について、車両の安全性の更なる向上に資するASV技術の要件を検討。

大型車両のASV技術に関する検討



(報道より)

● ラストマイル自動運転車両システムに関する検討

- ・ 最寄り駅やバス停と自宅あるいは目的地の間の短距離や、特定の敷地内、区域内等の比較的狭い範囲内を低速度で移動するための新たな交通システム実用化を目指し、技術的な課題や要件等を検討。(「2. 自動運転技術の開発・実用化促進」に再掲)

ラストマイル自動運転車両システムに関する検討



● トラックの隊列走行に関する検討

- ・ 車両を電子連結技術により一体に制御し、複数台のトラックが隊列車群を構成して走行するためのシステム実用化を目指し、技術的な課題や要件等を検討。(「2. 自動運転技術の開発・実用化促進」に再掲)

正しい使用法の周知等による既存技術の普及

● 実現されたASV技術を含む自動運転技術の普及

- ・ 自動車ユーザーが先進安全技術や自動運転技術について正しく理解し適切に使用できるよう、これらの技術の正しい使用法の周知や普及のための方策について検討を行う。



ASV技術体験会等の実施・イベントへの出席



ASV技術のパンフレットの作成

【関連事項】令和元年度補正予算(特第1号)

安全運転サポート車普及促進事業

【予算額: 1,249百万円】

- 高齢運転者の交通安全対策のため、タクシー等の自動車運送事業者について、65歳以上の運転者を対象に、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載する安全運転サポート車等の購入補助を実施する。

【事業概要】

- Society5.0時代の高齢運転者事故対策として自動車運送事業者(タクシー等)^(注)における65歳以上の運転者を対象として衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置を備える車両を購入する際の支援。
(注) 経済産業省においては自家用自動車を補助の対象とし、国土交通省においては事業用自動車(タクシー等)を補助の対象とする。
- 後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の設置の支援。

●衝突被害軽減ブレーキ

車載のレーダーやカメラにより前方の車両や歩行者を検知し、衝突の可能性がある場合には、運転者に対して警報。さらに衝突の可能性が高い場合には、自動でブレーキを作動。



●ペダル踏み間違い急発進抑制装置

停止時や低速走行時において発生しやすい、アクセルペダルとブレーキペダルの踏み間違いによる急発進を抑制。



【事業スキーム】



(2) 自動車運送事業における安全対策の推進

- 軽井沢スキーバス事故を踏まえ、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための取組を着実に実施する。
- 「事業用自動車総合安全プラン2020」に基づき、事業用自動車(バス・タクシー・トラック)における死者数・事故件数の削減目標の達成に向けた安全対策を推進する。

【背景】

軽井沢スキーバス事故を踏まえた貸切バスの安全確保策の実施

平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故(乗客乗員15名死亡、乗客26名重軽傷)を踏まえ、再発防止策としてとりまとめた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を着実に実施する必要がある。

総合的な対策の内容

- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| (1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化 | (4) 旅行者、利用者等との関係強化 |
| (2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等 | (5) ハード面の安全対策による事故防止の促進 |
| (3) 監査等の実効性の向上 | |

事業用自動車の総合的な安全対策の推進

「事業用自動車総合安全プラン2020(計画期間:2017~2020年)」に基づき、バス・タクシー・トラックにおける死者数・事故件数の削減目標の達成に向けて、関係者が連携して総合的な安全対策を推進する必要がある。

目標 2020年までに**死者数235人以下**(2016年:363人)、2020年までに**事故件数23,100件以下**(2016年:33,336件)、**飲酒運転ゼロ**

重点施策

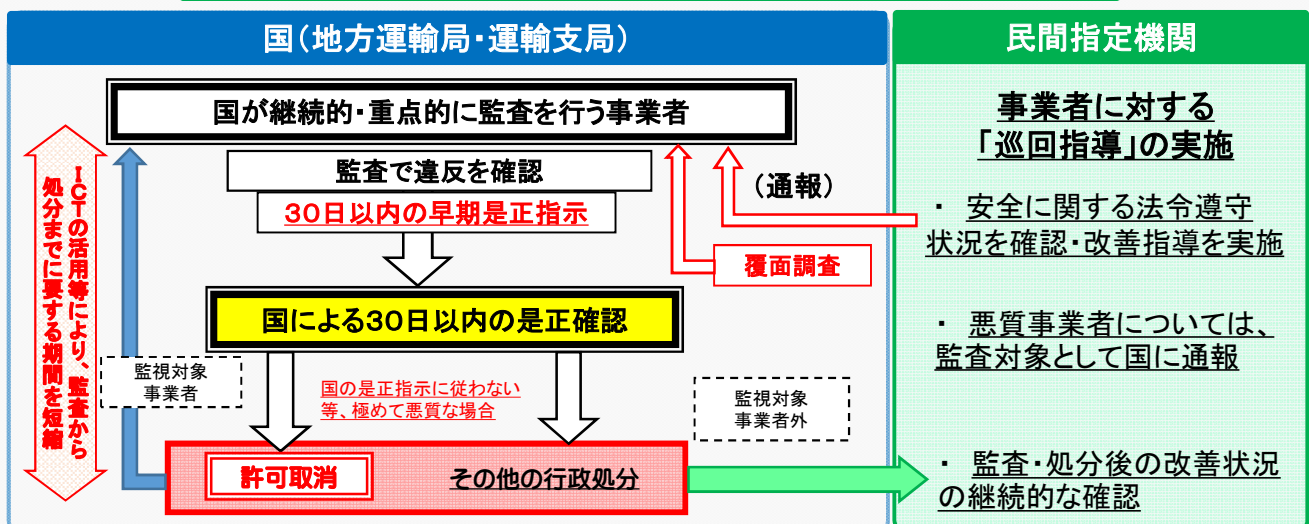
- | | |
|---|------------------------------|
| 1. 行政・事業者の安全対策の一層の推進と利用者を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築 | 4. 超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策 |
| 2. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶 | 5. 事故関連情報の分析等に基づく特徴的な事故等への対応 |
| 3. 自動運転、ICT技術等新技術の開発・利用・普及の促進 | 6. 道路交通環境の改善 |

① 自動車運送事業者に対する監査体制の強化 **継続**

【予算額: 58百万円】

- 優先的に監査を実施する必要がある事業者、継続的な監視が必要な事業者の情報を把握しつつ、自動車運送事業者への監査を実施し、効率的かつ効果的に法令等の遵守状況を確認することにより、事業用自動車に係る事故の未然防止及び削減を図る。

悪質事業者排除に向けた事後チェック体制の強化



覆面調査等の実施

・民間の調査員が、実際に運行するバスに乗り込み、「適切な休憩時間の確保」「運転者の交替」等、監査における書面では確認できない運行実態を調査



調査表
運輸局等に提供

ICTの活用

・監査業務の効率化を図るためにICT(タブレット)を導入



本省・地方運輸局
タブレット
監査実施場所(営業所)

② 先進安全自動車(ASV)やドライブレコーダー等の導入支援 **拡充** 【予算額: 874百万円】

■ 政府目標(第10次交通安全基本計画)の達成に向け、自動車運送事業者に対し、先進安全自動車(ASV)の導入を支援するとともに、ドライブレコーダー等運行管理の高度化に資する機器等の普及を促進する。

○先進安全自動車(ASV)導入支援

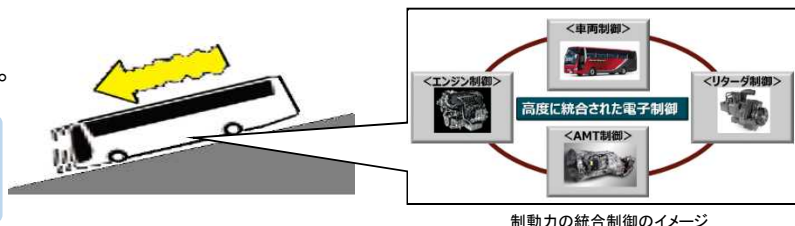
【補助率】導入費用の1/2

【対象装置】衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置、車両安定性制御装置、ドライバー異常時対応システム、先進ライト、側方衝突警報装置

＜対象装置等の拡充等＞

・対象装置に可変式速度超過防止装置を追加。

峠などの下り坂でのスピード超過による事故を防止するため、制動力を統合的に制御することにより自動的に予め設定した速度に制限する装置



○過労運転防止のための先進機器の導入支援

【補助率】導入費用の1/2

【対象装置】ITを活用した遠隔地における点呼機器
運転者の疲労状態を測定する機器
運転者の睡眠状態等を測定する機器等



運転者の拘束時間の把握や、体調・疲労度をリアルタイムに把握し、過労運転による事故防止を図る

○デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入支援

【補助率】導入費用の1/3

【対象装置】デジタル式運行記録計
ドライブレコーダー



運転者の運転傾向の把握や、事故時の映像データを活用することにより、運転者の安全意識の向上及び事故調査等の高度化により事故防止を図る

○社内安全教育の実施支援

【補助率】導入費用の1/3

【対象メニュー】ドライブレコーダー等を活用した安全運転教育 等

専門的な知見を有する外部の専門家のコンサルティングを通じて、事業者の安全意識の向上を図る



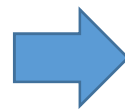
③ 事業用自動車の重大事故に関する事故調査機能の強化 継続

【予算額： 57百万円】

- 社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故について、事業用自動車事故調査委員会による調査を活用し、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明や走行実験による事故要因の精緻な究明を図る等、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性の高い再発防止策を講じる。

○走行実験等の実施による、より高度な事故要因の調査分析

事故直前の運転操作（ハンドルやブレーキ操作、変速ギヤの位置等）や車両の挙動を再現し、事故当時の状況を把握することで、より高度な要因分析と原因究明が可能となる。



実験結果を踏まえた
要因分析、
再発防止策の作成

④健康起因事故防止のための運転者向けスクリーニング検査の普及促進 継続

【予算額： 40百万円】

- 健康起因事故防止のため、国土交通省で策定したガイドラインに沿って自動車運送事業者の運転者に実際にスクリーニング検査を受診していただき、受診後の運転者に対する自動車運送事業者の対応等を調査するモデル事業を行う。また、自動車運送事業者におけるガイドラインの普及状況、同検査の導入に当たっての課題等に関するアンケート調査を実施するとともに、健康起因事故防止に関するセミナー等を実施することで同検査の普及促進を図る。

○スクリーニング検査普及に向けたモデル事業

- ・健康起因事故防止のため、主要疾病の早期発見に有効とされるスクリーニング検査について、モニター事業者を選定。
- ・ガイドラインに沿って、モニター事業者の運転者が実際にスクリーニング検査を受診。
- ・受診結果やその後の運転者に対する事業者の対応、事業者に対する影響等について調査を実施。
- ・その結果を、同検査の業界全体の普及拡大に向けた方策の検討に活用。

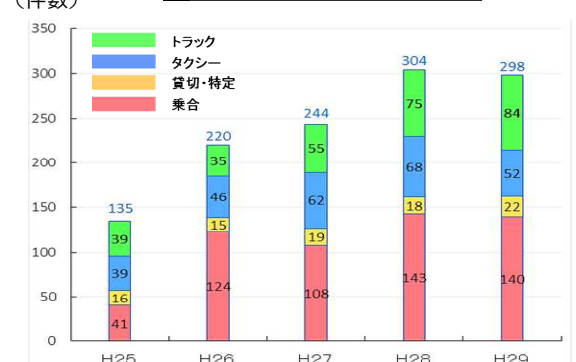
○スクリーニング検査普及状況調査

主要疾病の早期発見に有効と考えられるスクリーニング検査を普及させるための検討に必要となる、事業者における同検査の普及状況や課題等を把握するため、同検査の実施状況等についてアンケートを実施する。

○健康起因事故防止セミナーの開催

国土交通省で行っている健康起因事故防止対策、事業者による健康起因事故防止のためのスクリーニング検査の受診に関する取組等について、有識者、関係企業、国土交通省等が紹介する形式のセミナーを事業者を対象として開催する。

◆健康起因事故の報告件数



◆主要疾病に関する取組

○脳健診

(H30ガイドライン策定。モデル事業実施)



○健康起因事故防止セミナーの開催



○OSASに関する検査

(H15マニュアル策定・H27改訂)



○心臓疾患に関する検査

(R1.7ガイドライン策定)



(3) 環境対策の推進

- 我が国のCO2排出量の約2割を占める自動車分野において、自動車の環境性能の向上はCO2排出量削減のための主要な対策であるとともに、大気汚染対策としても重要。また、次世代自動車の普及促進は、成長戦略の観点からも重要な課題。このため、普及段階に応じた補助制度の実施等を通じ、次世代自動車のさらなる開発・普及を促進する。

【背景】

成長戦略フォローアップ（令和元年6月21日閣議決定）

運輸部門における省エネの推進

- 2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とすることを旨とする。
(平成30年度：38.4%)

地球温暖化対策計画（平成28年5月13日閣議決定）

運輸部門におけるエネルギー起源CO2削減

- 2030年度に2013年度比約28%減。

交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）




持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

- さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める。

① 地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進 継続 【予算額： 512百万円】

- 政府を挙げて省エネルギー、地球温暖化対策等のために次世代自動車の普及を促進している中、地域の計画と連携し、環境に優しい自動車の集中的導入・買い替え促進を支援する。

地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業

【 第 I 段 階 】	【 第 II 段 階 】	【 第 III 段 階 】
<p>市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> 車両・充電設備等価格の 1/3を補助 </div>  <p>燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス、超小型モビリティ</p>	<p>車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> 車両・充電設備等価格の 1/4～1/5を補助 </div>  <p>電気タクシー、電気トラック（バン）、プラグインハイブリッドタクシー</p>	<p>通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px 0;"> 通常車両との差額の 1/3を補助 </div>  <p>ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック</p>

地域の計画と連携した取組を支援するとともに、段階的に次世代自動車の本格的普及を実現

② 産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業 **継続**

【予算額： 259百万円】

- 運輸部門においてCO2排出量の約4割を占める大型車分野に関し、産学官の連携のもと、電動化技術や内燃機関分野等の開発促進の強化を図り、高効率次世代大型車両の開発・実用化を促進する。

● 大型車の高効率化技術

大型車両の電動化

- ✓ バッテリー搭載スペース確保に貢献するリアアクスルとモーターが一体化した次世代駆動系の開発及び技術指針の整理
- ✓ 道路データ(緯度・経度・高度等)を活用し、燃費・排出ガスの観点から最適走行を可能とする次世代大型車の評価法整備

ディーゼルエンジンの高効率化

- ✓ Well to Wheelで電動車と同等のCO2排出レベル達成に向けた、燃焼・排出ガス生成メカニズムの解明及び技術指針の整理

空力性能の向上

- ✓ 空力性能改善に資する新たな車両形状の提案及び重量車燃費基準で使用される空気抵抗係数の算出手法の高度化

● 本事業の実施体制



● 本事業の進め方(～令和5年度)



③ 大型車の低炭素化に向けた長期的な対策の推進 **新規**

【予算額： 26百万円】

- 長期的なCO2排出削減に向けて使用性、経済性、構造等の大型車特有の課題を踏まえた排出削減対策を推進する。

<p>政府の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地球温暖化対策は喫緊の重要な課題。 ・我が国は「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」を本年6月に閣議決定。 ・2020年以降「地球温暖化対策計画」の見直しが行われる予定。 	<p>現状・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型車は貨物・旅客輸送分野の大部分を占め、運輸部門におけるCO2排出量の約4割(日本全体の約1割)を占める。 ・商用利用が主であるため、「従前車と同等の使い勝手」、「経済優位性の確保」が強く求められており、電動化等の環境技術の導入にあたっては車両構造も含め大型車特有の課題が存在していることから、「脱炭素社会」の実現に向けて、技術開発の動向を踏まえつつ、大型車分野におけるCO2排出量削減方策を長期的かつ総合的な観点から検討する必要がある。 <div data-bbox="1197 1254 1484 1657"> <p>運輸部門におけるCO2排出量割合(%) (2017年度)</p> <table border="1"> <caption>運輸部門におけるCO2排出量割合(%) (2017年度)</caption> <tr><th>車種</th><th>割合(%)</th></tr> <tr><td>乗用車</td><td>46.2</td></tr> <tr><td>トラックバス</td><td>38.5</td></tr> <tr><td>その他</td><td>14.0</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>1.3</td></tr> </table> </div>	車種	割合(%)	乗用車	46.2	トラックバス	38.5	その他	14.0	タクシー	1.3
車種	割合(%)										
乗用車	46.2										
トラックバス	38.5										
その他	14.0										
タクシー	1.3										

- 「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」を踏まえた大型車におけるCO2削減のポテンシャルについて、車両単体対策のみならず、ICT技術活用によるソフト対策、その他エネルギー消費効率向上の可能性について調査・検討する。

【検討例】

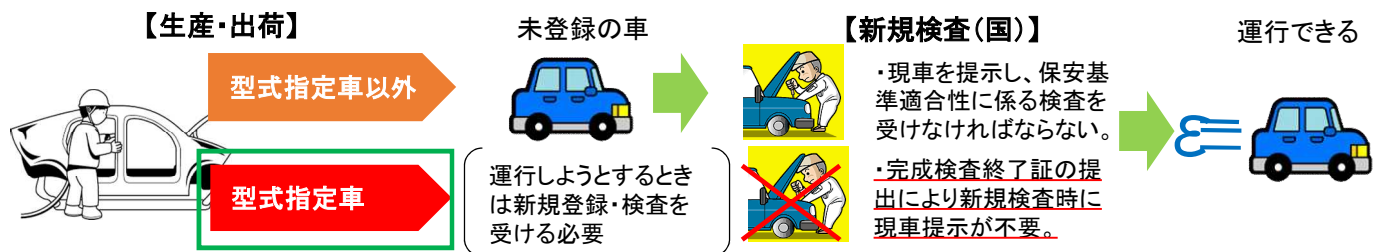
- －電動化大型車の最適な活用方法や車両構造の最適化の調査・検討
 - －道路状況を読み取ったハイブリッド車のエンジン/モーター駆動の最適な切替制御の調査・検討
- 上記の調査等を踏まえ、車両側の基準化やCO2排出量削減に資する技術の評価等に必要環境整備を長期的かつ総合的な観点から検討し、推進。

(4) 自動車の適切な生産・保守・管理の促進

- 型式自動車の適切な完成検査を確保するための措置を確実に実施。
- 自動車の安全・環境性能の確保のため、適切な点検整備を促進し、未認証工場対策、無車検車・無保険車対策の強化を図る。
- 自動車保有関係手続においても、行政機関間の情報連携による電子化を促進する。

① 型式自動車の完成検査における不適切な取扱いの防止に向けた取組 **【継続】**【予算額：12百万円】

- 平成29年9月以降、国の立入検査により、複数の自動車メーカーにおいて、不適切な完成検査の実施が判明したことから、「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」を設置。
- 平成30年3月に公表されたタスクフォース中間とりまとめにおいて、立入検査の強化、技術進展に対応した完成検査の改善・合理化の促進等を内容とする提言がなされたことから、それを踏まえ、適切な完成検査を確保するための取組を推進。



【完成検査(自動車メーカー)】

＜完成検査で確認すべき要件＞

- ①指定を受けた型式として構造、装置及び性能を有すること、②保安基準に適合していること 等

完成検査における不適切な取扱いの防止に向けた取組

完成検査の確実な実施

- ・規範性向上
- ・経営層等による取組の実施
- ・完成検査の改善・合理化の促進

効果的なチェック

- ・無通告監査等チェック手法の強化
- ・経営層等による取組状況の確認

不正の防止

- ・効力停止、勧告
- ・罰則、重点監視

● 自動車メーカーに対する立入検査等の強化

- ・ 立入検査等の強化
 - 無通告による立入検査
 - 経営層、作業員へのヒアリング
 - 不適切な完成検査を行った社に対する重点的な立入検査
- ・ 立入検査職員に対する研修の充実
 - ロールプレイ等を通じた立入検査に必要な知識・技能の習得
 - 弁護士や監査機関等による講義を通じた専門知識の習得

● 完成検査手法の改善・合理化の促進に向けた調査

- ・ 国内外の自動車技術の進展や製造・組立における品質管理の進歩に関し、必要な調査を実施し、① 完成検査手法の事前審査方法、② 完成検査に関する監査方法、 に随時反映。
- ・ 国による判断が明確化されることにより、自動車メーカーにおける製造・組立工程内での検査及び検査の自動化の採用を促し、完成検査の方法の改善・合理化を促進。

高い専門性を有する職員による機動的かつメリハリの効いた立入検査等を通じ、完成検査の適切な実施を確保するとともに、自動車技術や生産技術の高度化に対応した完成検査の改善・合理化を促進。

② 点検整備の促進 継続

【予算額： 64百万円】

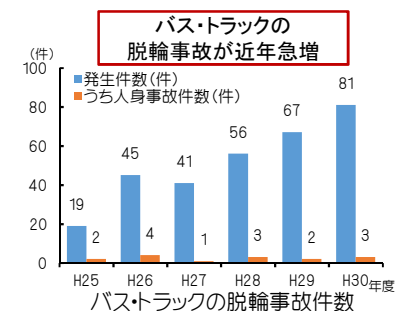
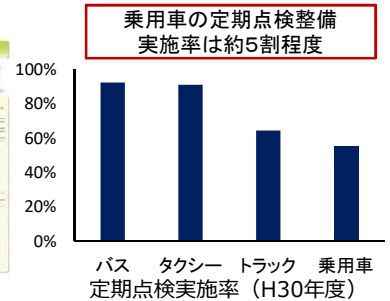
- 点検整備の実施状況、整備不良事故の発生状況等を踏まえ、ユーザーに対する適切な点検整備実施の啓発等を行う。

● 点検整備の周知・啓発

- 自動車ユーザーの保守管理意識を高揚させ、適切な点検・整備の実施と推進を図るために以下の施策を実施。
 - 自動車点検整備推進運動
 - 特徴的事案に係る効果的な点検整備の周知・啓発
 - 点検整備前に検査を受検したユーザーに対する点検整備実施の啓発
 - 大型車の脱輪事故防止のための抜本的対策の推進 など



自動車点検整備推進運動啓発リーフレット



● 整備不良事故の分析

- 整備不良や腐食が原因と思われる脱輪・火災等の事故が発生していることから、事故に関する分析・検討を実施。
 - 整備不良に起因する事故・故障についての分析
 - 整備不良に起因するトラック・バスの火災事故の分析・対策の検討
 - 大型車の脱輪事故の分析

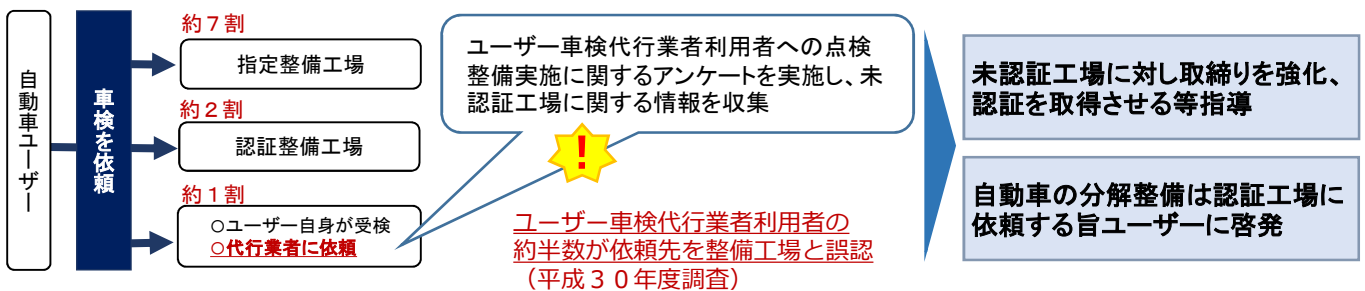
③ 未認証工場対策 継続

【予算額： 16百万円】

- 国の認証を受けず自動車の分解整備を違法に行う「未認証工場」に対する取締りを強化するとともにユーザーへの注意喚起を行う。

悪質な未認証工場が起こす問題

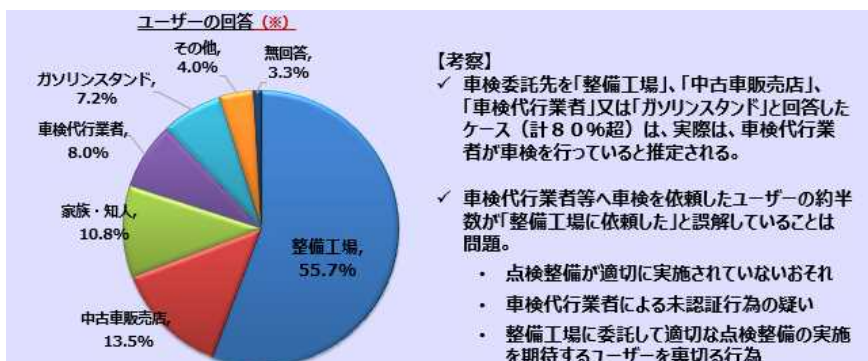
- ・ 認証を受けずに安全上重要なエンジン、ブレーキ等を取り外して分解整備を行うため、安全の確保に重大な支障
- ・ 実際には分解整備を行っていないのにユーザーに分解整備を実施したと誤認させ、悪質な場合はその料金を請求



〈アンケートの実施内容〉

Q あなたはどこに車検を依頼しましたか？ (※)

※アンケート対象者（ユーザー）は実際は車検代行業者等に車検を依頼しているが、その旨を明かさずに調査している。



未認証行為に関する自動車ユーザーへの注意喚起リーフレット

④ 無車検車・無保険車対策の強化 **継続**

【予算額： 114百万円】

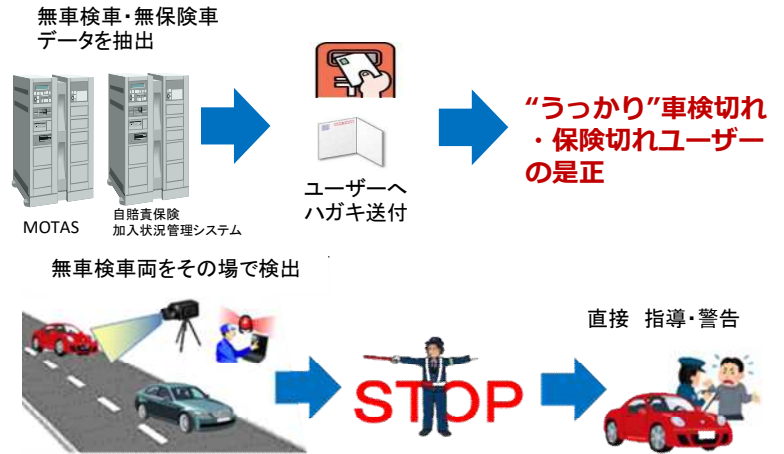
- 車検切れ・自賠責保険切れの車両を特定し、是正させるため、ユーザーへのハガキ送付による注意喚起を行うとともに、可搬式ナンバー自動読取装置を導入することにより街頭検査を強化し、警察との連携の下、車検切れのまま走行する車両に対する指導・警告を行う。

● ハガキ送付による是正

- ・ 車検切れ・保険切れ車両を抽出し、ユーザーに対しハガキを送付

● 街頭検査における無車検車・無保険車に対する指導・警告

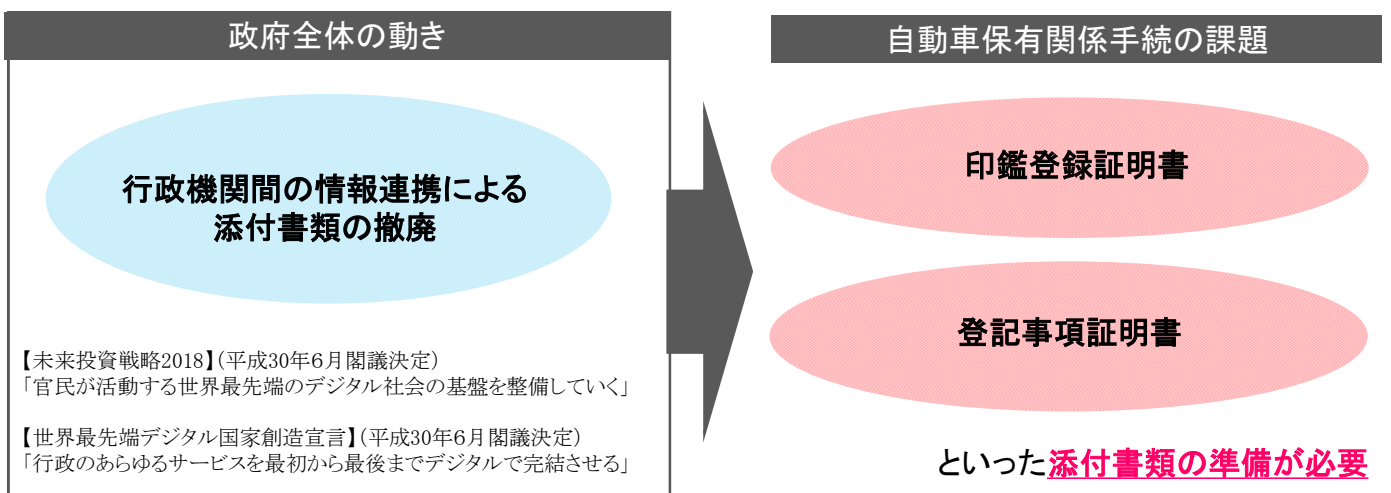
- ・ 警察と協力し、街頭検査において可搬式ナンバー自動読取装置により車検切れ車両を捕捉、ドライバーへ直接指導・警告
- ・ 自賠責の無保険車指導員等による監視活動の結果、無保険の疑いのある車両のユーザーに対し、ハガキによる注意喚起



⑤ 自動車保有関係手続と行政機関間の情報連携に向けた検討 **新規**

【予算額： 15百万円】

- 未来投資戦略2018(平成30年6月閣議決定)において、「官民が活動する世界最先端のデジタル社会の基盤を整備していくこと」とされ、世界最先端デジタル国家創造宣言(平成30年6月閣議決定)においても、「行政のあらゆるサービスを最初から最後までデジタルで完結させる」ため、添付書類の撤廃等に取り組むこととされていることを踏まえ、新規登録をはじめとした自動車保有関係手続におけるマイナンバー制度との連携など行政機関間の情報連携のための調査研究を行う。



マイナンバー制度をはじめとした各種制度との連携による添付書類の撤廃などの申請負担の軽減

2. 自動運転技術の開発・実用化促進

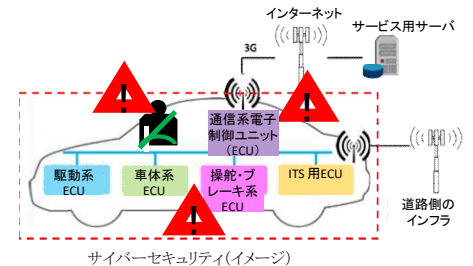
① 自動運転技術等の実用化に向けた技術基準の整備・国際標準化の推進 拡充

【予算額： 633百万円】

- 自動運転技術や、交通事故死者数の半数超を占める歩行者・自転車乗員に対する安全対策を中心に、自動車の安全基準策定のための調査・検討等を行う。
- 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する。

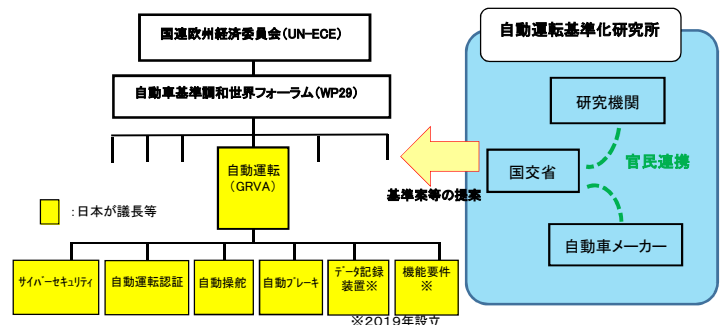
● 自動運転の実現等に向けた安全基準の整備

- ・ 自動運転車が安全に走行するための安全基準を策定するに当たり、国際基準策定に向けた国際的議論を踏まえ、データ記録装置、自動運転中における車外の交通参加者への表示、ハッキング対策等のサイバーセキュリティ等の技術要件や試験法に係る調査・検討等を実施。



● 自動車の技術基準の国際標準化等の推進

- ・ 日本の自動運転技術の戦略的国際標準化の推進
自動運転の分野において、我が国自動車メーカー等の国際競争力の強化を図るため、官民一体となって日本の技術・基準の国際標準獲得を進める。
- ・ 米国・EU等との協力強化
基準調和に係る米国への働きかけ、日・EUの協力を強化。
- ・ 国際的な車両型式認証制度 (IWVTA) の推進
新たに創設された国際的な車両単位の相互承認制度について対象装置の拡大等一層の充実を図る。
- ・ アジア諸国との連携の促進



自動運転の国際基準策定に関する中核的官民連携の強化

アジア諸国との連携を強化し、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する。

② 自動車運送事業への自動運転技術の導入に向けた取組 継続

【予算額： 142百万円】

- 高度な自動運転のバス車両の開発・実用化に向け、大型自動車メーカー等と協働し、必要な技術開発を促進する。
- 旅客自動車運送事業者等が自動運転車両を導入する際に、新たに必要となる輸送の安全性等を確保するための要件の検証を行う。

● 自動運転バス車両の開発促進

- ・ 政府目標を踏まえ、特に大型の自動運転車両の開発を促進するため、LKAS※及びACC※の高度化、車内外の安全を確保する車両制御等について安全性要件の検証。
- ・ 隊列走行を含む自動運転バス車両の仕様を検討。
- ・ 検討・調査、検証結果を踏まえ、必要に応じて、車両の設計及び製作を実施。

※LKAS: Lane Keep Assist System
ACC: Adaptive Cruise Control



(車両イメージ)

(日野自動車HPより)



(トヨタ自動車HPより)

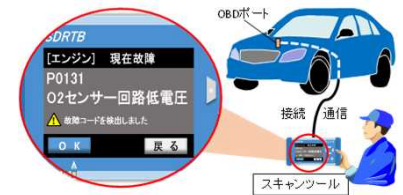
③ 自動運転技術に対応する関連諸制度(整備・検査・型式認証)の高度化 **継続**

【予算額： 63百万円】

- 自動運転技術等の高度化する自動車技術に対応した点検整備・検査・整備士資格制度を整備するための調査等を実施する。
- 自動運転技術、無線通信によるソフトウェアアップデート技術(OTA技術)など、自動車の新技術に対応した新たな審査手法の確立のため、必要な調査を実施する。

● 自動運転技術の点検整備・検査・整備士資格制度を整備するための調査

- ・ 自動運転技術等の高度化する自動車技術に対応した点検整備・検査・整備士資格制度を整備するために以下の施策に関する調査を実施。
 - 「車載式故障診断装置」を活用した検査手法の詳細検討
 - 自動車メーカーによる整備マニュアル等の提供ルールの整備
 - 汎用整備用機器(スキャンツール等)の機能拡大の促進
 - 自動運転技術等に対応した整備士資格・試験制度の見直し



● 自動運転技術、ソフトウェアアップデートの審査手法に関する調査

- ・ 自動運転技術の審査において想定すべき走行環境(道路、天候、速度、他の車両の挙動等)を整理し、審査手法を策定。
- ・ 無線通信によるソフトウェアアップデートの許可(特定改造許可)における配信事業者の審査・監査手法を策定。



④ 自動運転車等事故分析事業 **新規**

【予算額： 40百万円】

- 自動運転車の事故が発生した場合、その原因は事故発生時の自動運転システムや走行環境の状況、ドライバーの対応状況など様々な要因が考えられることから、総合的な事故調査・分析を客観性、真正性を確保した形で実施する体制を確立するため、自動運転車の事故の調査分析を行う仕組みを創設し、速やかな事故原因の究明に取り組む。

● 自動運転車の事故原因究明に向けた体制整備

- ・ これまで予測し得なかった自動運転技術に起因する新たな事故の原因究明及び再発防止を迅速かつ的確に行うため、自動運転の事故に関する車両データの集約・分析、自動運行装置の不具合や走行環境等からの分析、不具合等と事故発生との解明等、自動運転車の事故調査・分析の体制確立・実施。



自動運転車事故例

(報道より)

【再掲】先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進

【予算額： 124百万円の内数】

- 産学官が連携し、最先端の先進安全技術の開発・実用化を促進する。

● ラストマイル自動運転車両システムに関する検討

- ・ 最寄り駅やバス停と自宅あるいは目的地の間の短距離や、特定の敷地内、区域内等の比較的狭い範囲内を低速度で移動するための新たな交通システム実用化を目指し、技術的な課題や要件等を検討。

● トラックの隊列走行に関する検討

- ・ 車両を電子連結技術により一体に制御し、複数台のトラックが隊列車群を構成して走行するためのシステム実用化を目指し、技術的な課題や要件等を検討。

【関連事項】高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業

事業概要

- 高度な自動走行の社会実装に向けては、産学官の協調が不可欠な技術や事業環境等の課題が存在
- 本事業では、安全性・社会受容性・経済性の観点や、国際動向等を踏まえつつ、技術の開発を進める
- 公道を含む実証事業等を通じ、高度な自動走行の社会実装に必要な技術の開発や事業環境等の整備を行う

高度な自動走行システムの実証のイメージ(例)

隊列走行

政府目標:2020年度に高速道路(新東名)での後続車無人隊列走行システムを技術的に実現

必要な取組(例)

- 電子連結技術(ブレーキを含む)の開発
- 社会受容性醸成(後続車両有人の2台から実証開始) 等

2018年より実証実験を開始。2020年度も引き続き技術的な検証等実施。



※2019年1月に実施している公道実証の主な走行条件について

- ・最大3台で隊列を形成
- ・すべての車両にドライバーが乗車してドライバー責任で運転
- ・運転支援技術(CACC)により、アクセル・ブレーキの自動制御可能
- ・先行車トラッキングシステムにより、追従走行・車線維持・車線変更の自動制御可能



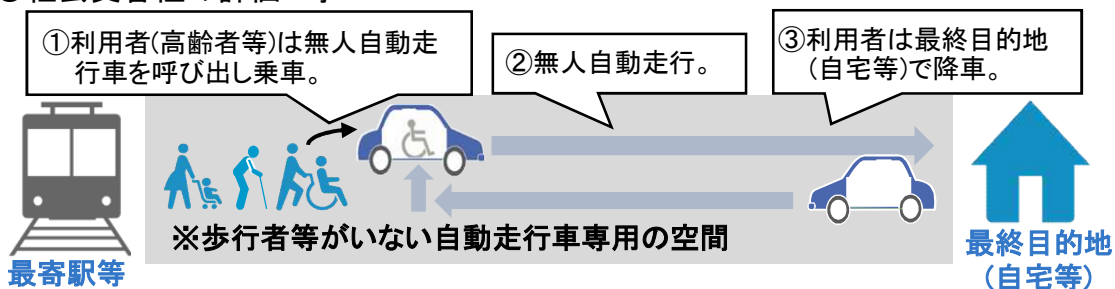
CACC (Cooperative Adaptive Cruise Control) : 協調型車間距離維持支援システム
通信で先行車の車両制御情報を受信し、加減速調整や車間距離を一定に保つ機能

ラストマイル自動走行

政府目標:2020年までに、限定地域の公共交通等における無人自動運転移動サービスを実現

必要な取組(例)

- 車両の安全性の検証
- 社会受容性の評価 等



2017年より実証実験を開始。2020年度も引き続き技術的な検証等実施。



【過疎地モデル】 福井県永平寺町
(小型カート利用) 2018.4 ~



【観光地モデル】 沖縄県北谷町
(小型カート利用) 2018.2 ~



中型自動運転バスによる実証評価
2019.6より公募開始

【関連事項】令和元年度補正予算(第1号)

規制の精緻化に向けたデジタル技術の開発事業

【予算額： 2,830百万円の内数】

- AIやセンシング技術等、デジタル技術が進歩する中、これらを活用した事業活動を念頭に規制の見直しを進めることで、既存の事業の合理化や新事業の創出を進めることが重要。
- モビリティ分野では、自動車のソフトウェア化やコネクテッド化が進む中、中長期的な観点から、将来の規制等の在り方に係る問題点や課題を洗い出すことが必要。
- これらの観点から、①AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る技術開発、②無人自動運転車における運行時に取得するデータの活用と安全性評価のための基礎システムの技術開発に取り組む。

●事業イメージ

① AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る技術開発

- ・ 自動車の完成検査や型式指定監査を合理化するため、AIを活用した常時監視手法の開発等を実施。

② 無人自動運転車における運行時に取得するデータの活用と安全性評価のための基礎システムの技術開発

- ・ 将来的な無人自動運転車に関する合理的な型式認証制度のあり方の検討に向けて、走行データの収集・分析を行うとともに、無人自動運転車の安全性評価のためのシステムの開発等を実施。

●事業の実施体制



【関連事項】令和元年度補正予算(第1号)

中小トラック運送事業者向けテールゲートリフター等導入支援事業

【予算額： 100百万円】

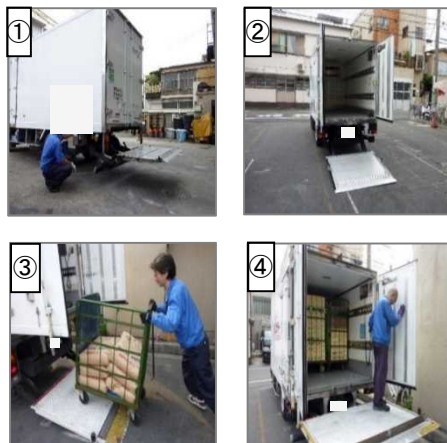
- 約99%が中小事業者であるトラック運送事業者の労働生産性向上を図るため、荷役作業等の効率化に資するテールゲートリフター等の導入支援を実施し、経営環境改善への取組を推進。

事業概要

補助事業：中小トラック運送事業者に対するテールゲートリフター等の導入補助(補助率:通常価格の1/6を補助)

○対象機器の例

・テールゲートリフター



- カゴ台車による荷役が可能となるため、**荷役時間が1/3程度に短縮**。

- 手荷役による重労働が軽減され、女性等の**多様な人材の確保に繋がる**。

・クレーン車(ユニック車)



- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1/3程度に短縮可能**。

・フォールド・デッキ



- フォールド・デッキ等の機器を導入することで、荷物を2段積みすることが可能となる。



- その結果、**約2倍の積載量**が実現され、**生産性向上に繋がる**。

3. 安心で利便性の高い自動車運送事業・自動車整備業の実現に向けた取組

(1)トラック事業における働き方改革の推進

【拡充】

【予算額： 95百万円】

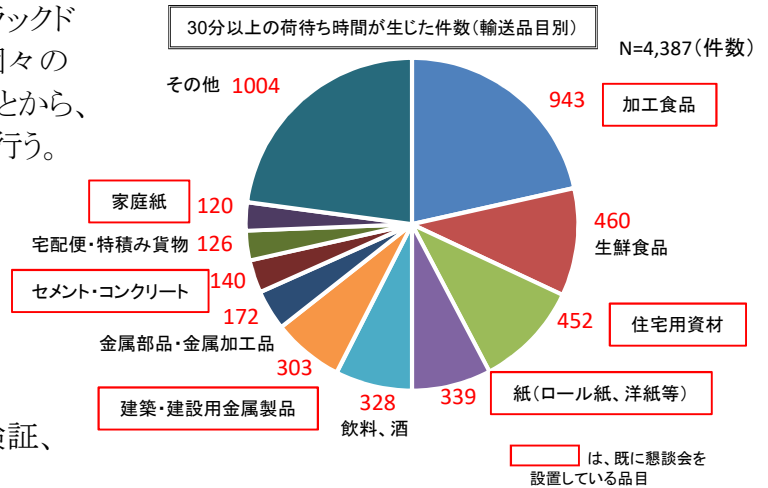
- トラック運送事業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な課題。
- このため、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化等に資する事業を実施し、働き方改革による労働条件改善を推進する。

①輸送品目別の取組の強化

- トラック輸送における物流の生産性向上やトラックドライバーの長時間労働の改善のためには、個々の輸送品目ごとに抱える課題等に違いがあることから、輸送品目ごとの課題把握や改善策の検証を行う。

(具体的な取組内容)

- 荷待ち件数が特に多い加工食品、建設資材、紙・パルプについて、課題解決のための検討・検証や改善策等の全国展開
- その他の輸送品目の課題把握や改善策の検討・検証
- 各地方の実態を踏まえた改善策の検討・検証、改善策や好事例の普及・浸透

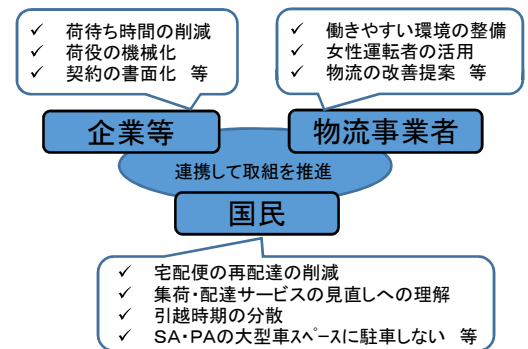


②「ホワイト物流」推進運動の展開

- 深刻化する運転者不足に対応し、産業活動等に必要な物流を安定的に確保するため、荷主、物流事業者等関係者が連携して強力に推進する。

(具体的な取組内容)

- 荷主・物流事業者の取組事例の集約及びセミナー等による展開
- 荷主等に対する「「ホワイト物流」推進運動」の参加に向けた呼びかけ
- ポータルサイトの運営 等



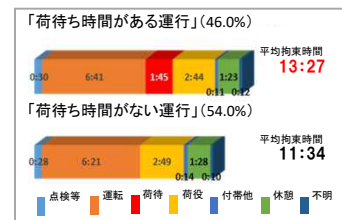
③長時間労働の是正に向けた調査事業

- ドライバーの働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにするためには、長時間の荷待ち等を発生させないことが重要であることから、トラック運送事業の実態調査(荷待ち・荷役・労働時間など)を行う。

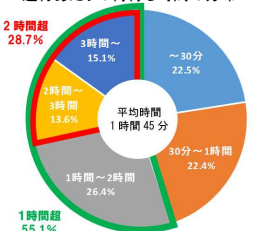
(具体的な取組内容)

- デジタルタコグラフの荷待ち記録のプロープデータを用いて荷待ちが多く発生している地域を推定
- 令和元年6月から乗務記録への記載が義務付けられた荷役作業時間等の状況を把握するための調査を実施

- 生産性向上に向けたIT機器に関する調査事業



1運行あたりの荷待ち時間の分布



(2)地域の足を支える自動車旅客運送サービスの維持・確保・活性化 **拡充**

【予算額： 38百万円】

- 少子高齢化や運転者不足等が進展する中、地域の限られた資源を活用して、多様なニーズに応える効率的な輸送の提供を図るため、自家用有償旅客運送等による運送モデルを構築・周知。
- バス事業において人手不足が深刻化する中、必要な運転者を確保するため、多様な人材の確保に向けた調査・検討等を実施。

●地域の足を支える自動車旅客運送モデル構築事業

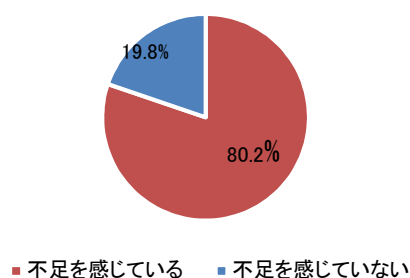
地域の関係者による協議会を主体として、利用者の効率的な移動を可能とするICTを活用した自家用有償旅客運送等による輸送モデルを構築するため、各地域における自主的な旅客運送サービスの立ち上げを支援。また、構築されたモデルを含め地域の優良事例を他地域にも横展開できるよう周知。

- ・ 過疎地におけるデマンド型運送
 - 通院や買物等を目的とする地域住民のみならず、観光を目的とする観光客も含めた効率的な運送モデルの構築
 - 割勘運賃の計算方法も含めた効率的な運送モデルの構築
- ・ 福祉輸送
 - 福祉輸送(自家用有償旅客運送)とタクシー事業者が連携し、輸送ニーズに合った車両を配車する運送モデルの構築

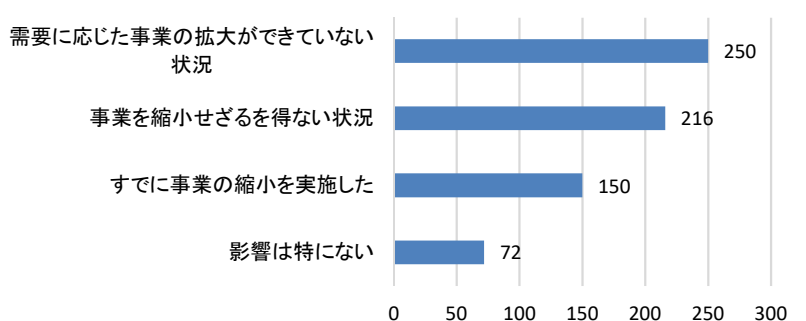


●多様な人材確保・環境整備事業

運転者不足を感じているか



運転者不足の影響



出典:「乗合バス運転者の不足感に関するアンケート調査」
平成31年2月国土交通省自動車局調べ

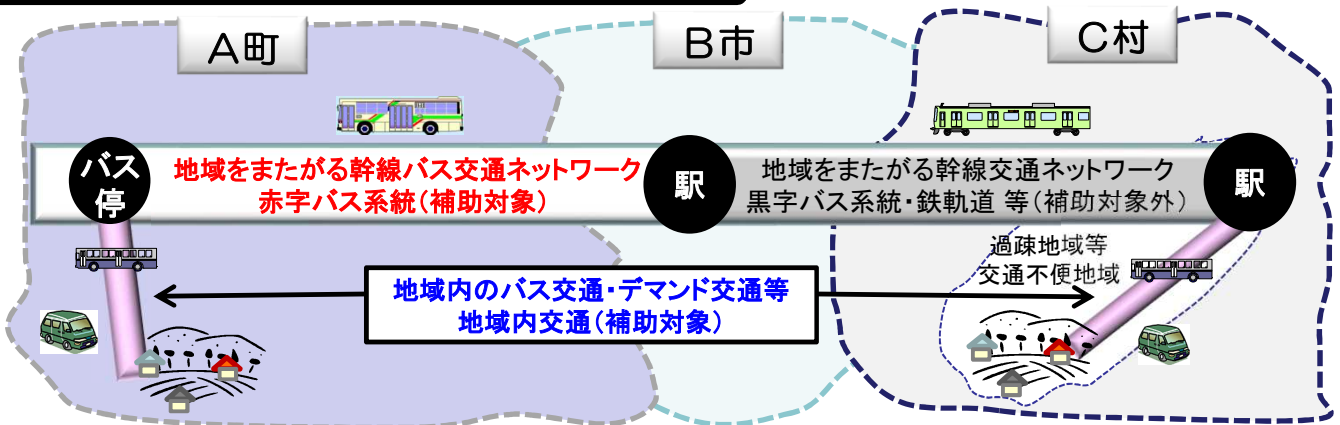
働き方改革関連法による時間外労働の上限規制の適用に向け、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」等を踏まえ、バス運転者の確保のための環境を整備。特に、多様な人材を確保するため、課題整理、事例収集、ガイドライン作成を実施し、全国のバス事業者へ普及、改善の取組を促進。

- ・ 雇用確保のための処遇改善・給与・運賃のあり方の検討
- ・ 女性運転者等の雇用の確保・活用の検討

【関連事項】「地域公共交通確保維持改善事業」におけるバス等への支援

地域公共交通確保維持事業(陸上交通)

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」又は「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

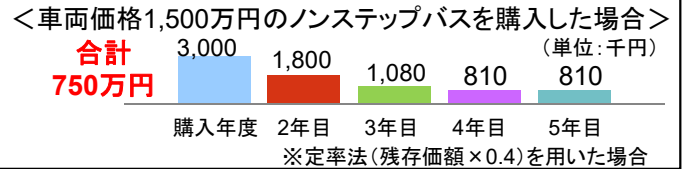
経常収支差の1/2を補助

バス車両の更新に対する支援

車両減価償却費等補助金

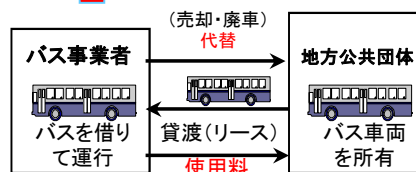
- ・車両購入に係る減価償却費及び金融費用について5年間かけて補助【補助率】1/2

【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)



公有民営方式車両購入費補助金

- ・地方公共団体がバス車両を購入して事業者へ貸与する「公有民営方式」に対して補助
【補助対象者】地方公共団体
【補助率】1/2(上限:750万円)
【補助方式】2年間で均等に分割して交付



協議会で、老朽車両の代替を含む「収支改善計画」を策定

地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化等に対する支援

- ・ノンステップバス、リフト付バスの導入
【補助率】通常車両価格との差額の1/2等(上限140万円)

- ・福祉タクシー・UDタクシーの導入
【補助率】1/3(上限80万円(リフト付)、60万円(スロープ付))



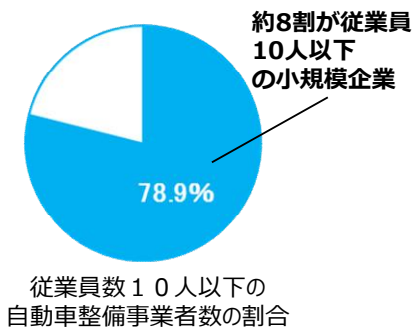
- ・BRTシステム(連節ノンステップバス及びそれと一体的に整備する停留所施設等)
【補助率】1/3



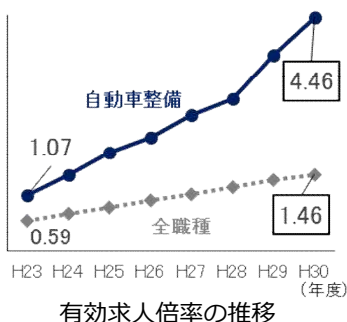
(3) 自動車整備業の生産性向上と事業基盤強化 拡充 【予算額：87百万円の内数】

- 自動車整備業は、新技術への対応、人材の不足等の課題に直面。事業継続が困難な事業者が増えると、自動車整備工場のネットワークが失われ、「自動車整備難民」が生じるおそれ。
- 自動車整備業の生産性向上を図りつつ、人材確保を推進するとともに、地域における事業者間の連携を強化し、将来に渡り持続可能な自動車整備のネットワークを全国で維持する。

多数の小規模企業



人材不足の深刻化



自動車技術の高度化への対応



● 自動車整備業の生産性向上・適正な市場環境の整備に関する調査

- 作業時間短縮、作業環境改善、新技術に対応した整備機器の導入事例調査
- 他業種との連携による付加価値創造の事例調査
- 契約内容の実態把握(工賃、部品価格・流通 等)
- 自動車整備業界における事業承継の好事例調査
- 「特定整備」制度導入に伴う市場影響のフォローアップ調査



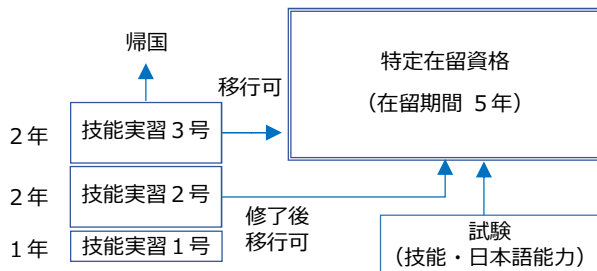
機器・設備導入による事業効率化

● 自動車整備人材の確保

- ・ 若者・女性に対する自動車整備士のPR強化
 - ポスターの作成、運輸支局長等による高校訪問
 - 若者や女性の志向を汲んだ「攻めのPR」
- ・ 外国人材の適正な受入環境の確保
 - 外国人技能実習制度の実態調査・事業協議会の運営等
 - 特定技能制度の国外試験調査・分野別協議会の運営等

外国人技能実習制度

特定技能制度



技能を備えた外国人材の育成・確保

● 地域における事業者間連携による自律的取組の発掘・支援

- 中核整備工場を講師とした整備技術の講習会・体験会
- 地域の自動車整備に関する諸課題に関する勉強会
- 人材確保のための地域取組
- 外国人材の受入のための研究・準備・取組



自動ブレーキ整備体験会(広島)



経営者向け人材確保セミナー(大阪)



外国人材の受入の研究(京都・滋賀)

各地域の事業者間連携による自律的取組の好事例を発掘・支援

地域における事業者間連携を強化し、好事例を全国に展開

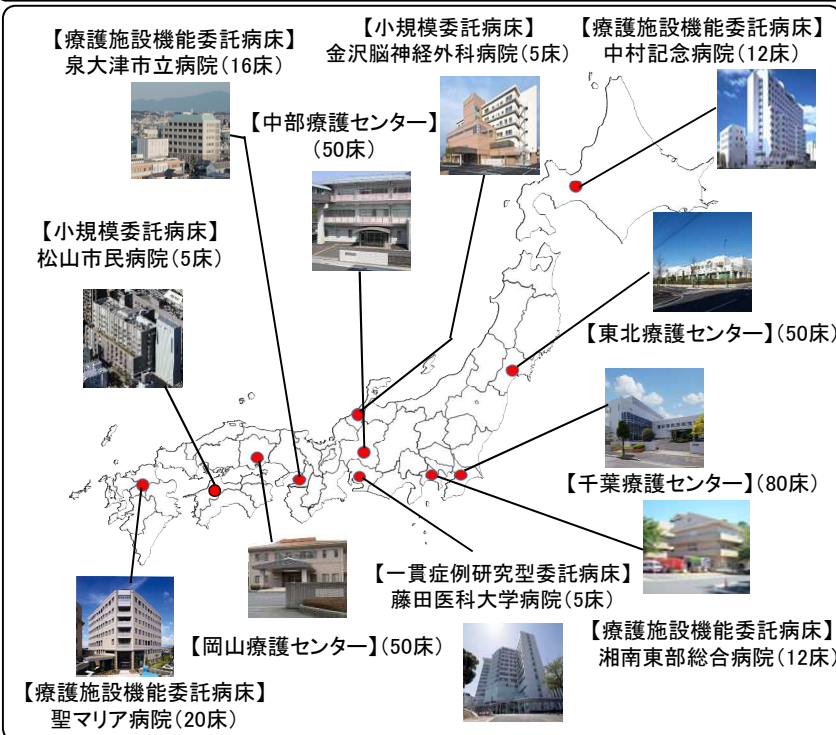
4. 事故被害者救済の充実

- 自動車事故による被害者の保護の増進に取り組むことは、自動車行政における重要な使命。
- 交通事故死者数は着実に減少してきているものの、事故による重度後遺障害者数は横ばいであり、引き続き、着実に対策を講じることが必要。
- 療護施設の治療・看護効果の向上や重度後遺障害者の介護者(親族等)の高齢化が大きな課題。
- 被害者救済対策事業として、療護施設の設置・運営、介護料の支給、介護者なき後を見すえた日常生活支援等に加え、事故直後から慢性期までの連続した治療・リハビリ等を行う一貫症例研究型委託病床の拡充等施策の充実を図る。

① 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営(一貫症例研究型委託病床の拡充) [拡充] 【予算額: 独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金 7,350百万円の内数】

- 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・看護を実施する。
* 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
- 平成29年度に、自動車事故による遷延性意識障害者に対して、事故直後から慢性期までの連続した治療・リハビリ等を行う「一貫症例研究型委託病床」を試行的に5床設置したところ。
- これまでの効果を踏まえ、一貫症例研究型委託病床を拡充し、症例研究をさらに推し進める。

現在設置されている4カ所の療護センター及び7カ所の療護施設機能委託病床 (令和元年度予算において、小規模委託病床を松山市民病院(愛媛県松山市)に設置)



プライマリー・ナーシング方式
 同じ看護師が一人の患者を継続して受け持つことにより、きめ細やかな看護体制を整備。

ワンフロア病棟システム
 患者のわずかな意識の回復の兆しをとらえることが可能となり、集中的に観察。

高度先進医療機器
 治療効果の判定や、効果的な治療・リハビリ・看護方法の策定などが可能。

療護看護プログラム
 温浴刺激療法、用手微振動等により、日常生活行動の再獲得(定期的排便、夜間睡眠、経口摂食など)を目指す。

一貫症例研究型委託病床の拡充

- ① 事故直後から慢性期まで連続した治療・リハビリの臨床研究を行い、ガイドライン、プログラム等を策定。
 ⇒ 自動車事故による遷延性意識障害者のための治療・リハビリの検討、改善及び成果の普及。
- ② 研究及び人材育成をするために必要な体制を確保し、遷延性意識障害者に精通する脳外科医等を育成。

平成29年度以降の臨床研究における、事故直後の早期の治療・リハビリによる治療改善効果を踏まえ、一貫症例研究型委託病床を拡充し、症例研究をさらに推し進める。

【平成29年度から令和元年10月までの実績】

- ・ 入院患者延べ8名、脱却状態*になった患者数4名(うち3名が退院済み)
- ・ 従来の療護施設の脱却率は約26% *意思疎通・運動機能等が一定程度改善した状態。

② 重度後遺障害者に対する介護料の支給等(支給対象の拡充) **拡充**

【予算額： 3,929百万円】

- 自動車事故により、移動、食事、排泄等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する介護料の支給等を行う。

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。

令和2年度において、日々の介護経費の支援を充実させる観点で、支給額の見直しを実施。
さらに、支給対象について、介護料受給者から特に強い要望のあったパルスオキシメーター、スライディングボード等の品目を追加するよう拡充を実施。

【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、導尿カテーテル等) 等



介護サービス

- ・ホームヘルプ
- ・訪問入浴
- ・訪問看護 等



支給対象に追加



パルスオキシメーター
(サチュレーションモニター)

血中酸素飽和度、脈拍数等を測定し、介護者へ通知



・スライディングボード
(スライディングシート)

ベッドから車いす等への移乗時の介護者の負担を軽減

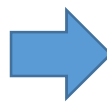


その他消耗品等

【介護料支給額】

< 現行 >

- ・ 特Ⅰ種：月額 82,810円～209,430円
- ・ Ⅰ種：月額 70,790円～165,150円
- ・ Ⅱ種：月額 35,400円～ 82,580円



< 見直し予定額 >

- ・ 特Ⅰ種：月額 85,310円～211,530円
- ・ Ⅰ種：月額 72,990円～166,950円
- ・ Ⅱ種：月額 36,500円～ 83,480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：脳損傷、脊髄損傷及び胸腹部臓器損傷で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等で、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 **継続**

【予算額： 155百万円】

- 短期入院・入所の利用は、自動車事故による在宅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。より多くの在宅重度後遺障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して、受入体制の整備、強化等のための費用を補助する。

● 短期入院・入所協力事業

制度概要

- ・ 在宅重度後遺障害者が安心・安全に短期入院・入所を利用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、研修費等を補助

短期入院・入所での実施内容

- ・ 協力病院の短期入院では、重度後遺障害者の健康状態の把握、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、施設において食事、入浴、排泄等の介護を夜間を含めて実施



(医用テレメーター)



(特殊浴槽)

④ 介護者なき後を見すえた日常生活支援の充実 **拡充**

【予算額： 313百万円】

- 自動車事故による在宅重度後遺障害者の介護者なき後に備えた受入環境を整備するため、障害者支援施設等に対して、設備導入や介護人材確保等に係る経費を補助する。

【現状】 介護者となる家族の高齢化の進展等により介護が困難になった後(「介護者なき後」)には、障害者支援施設等が受け皿となり得るが、**受入可能な施設等が不十分**

【課題】 ・介護器具等の未導入・老朽化により、安全・安心な介護が困難
・喀痰吸引等の医療行為を行える介護職員が少ない(特に夜間体制が不十分)

➡ **介護器具等の導入・介護職員の人材確保等に支援が必要**



(介護リフト)

平成30年度に「在宅生活支援環境整備事業」を創設し、以下の補助を実施。

〈補助対象〉 ①障害者支援施設 ②グループホーム

〈補助内容〉 ①介護器具等の導入に係る経費 ②介護職員の人材確保等に係る経費

➡ **器具導入や職員の増員により、受入定員の拡大、持続的・安定的な受入環境の整備を通じた受入体制の強化を図る。**



(介護ベッド)

令和元年度に引き続き、在宅重度後遺障害者の積極的な受入が可能な施設等を拡大し、日常生活支援に関する将来の不安解消を図る。

⑤ 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し

【予算額： 4,030百万円】

- 平成6年度及び7年度に、財政事情の悪化を理由として自動車安全特別会計から一般会計に繰り入れられた1兆1,200億円について、約6,000億円が繰り戻されていない状況。
- 令和2年度予算において、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しを3年連続で実施することとし、積立金の取崩額を前年度より縮減する水準等を勘案し、40.3億円を繰り戻すこととする。

(この冊子は、再生紙を使用しています。)