

平成18年度

自動車交通局関係
予算概算要求概要

平成17年8月

国土交通省自動車交通局

目 次

○ 平成18年度概算要求主要施策総括表	1
○ 自動車交通行政主要施策	3
○ 主要施策別説明資料	
1. ユニバーサルデザインに基づく誰もが使いやすい公共交通の実現	
① 公共交通移動円滑化事業	8
② バス利用促進等総合対策事業	11
③ 地方バス路線維持対策	12
④ 標準データフォーマットを活用したバス総合情報システムの高度化	13
⑤ NPO等が行うボランティア輸送における運転者に対する人材育成のための教育体制の整備	14
⑥ バス・タクシー事業の活性化方策等に関する調査・検討	15
2. 環境対策の推進	
① 低公害車普及促進対策	16
② 次世代低公害車開発・実用化促進事業	17
③ 燃料電池自動車実用化促進プロジェクト	18
④ バイオマス燃料対応自動車開発促進事業	18
⑤ 自動車分野のCO ₂ 排出量評価プログラムの構築	19
⑥ 自動車排出ガス性能劣化要因分析事業	20
⑦ 重量車排出ガス試験方法に係る国際基準導入調査	20
⑧ 自動車交通分野の省エネ対策に係る経済産業省等との連携	21
3. 安全対策の充実・強化	
① 自動車運送事業者に対する監査システムの強化	23
② 事故を起こした自動車運送事業者に対する指導体制の強化	24
③ トラック事業者と荷主が協働した安全運行の推進	25
④ 車両の安全対策	26
⑤ リコール制度の着実な運用	30
⑥ 自動車検査の高度化	31
4. 自動車ユーザーの利便向上と交通事故被害者対策の充実	
① 自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進	33
② スマートプレートの実用化に向けた調査、普及・啓発	34
③ 自動車事故対策機構による介護料・短期入院助成費の支給	35
④ 日弁連交通事故相談センターによる相談事業	35
⑤ 自賠償保険・共済紛争処理機構による紛争処理事業	35

平成18年度概算要求主要施策総括表

(単位：百万円)

主 要 施 策	18年度 要求額	17年度 予算額	比 較 増減額
1. ユニバーサルデザインに基づく誰もが使いやすい公共交通の実現 ※1	10,923	10,575	348
①公共交通移動円滑化事業	1,886	1,581	305
②バス利用促進等総合対策事業	1,690	1,690	0
③地方バス路線維持対策	7,250	7,203	47
④標準データフォーマットを活用したバス総合情報システムの高度化	67	79	△ 12
⑤NPO等が行うボランティア輸送における運転者に対する人材育成のための教育体制の整備	20	22	△ 2
⑥バス・タクシー事業の活性化方策等に関する調査・検討	10	0	10
2. 環境対策の推進 ※2	3,458	3,219	239
①低公害車普及促進対策	2,465	2,465	0
②次世代低公害車開発・実用化促進事業	457	456	1
③燃料電池自動車実用化促進プロジェクト	216	215	1
④バイオマス燃料対応自動車開発促進事業	83	83	0
⑤自動車分野のCO ₂ 排出量評価プログラムの構築	81	0	81
⑥自動車排出ガス性能劣化要因分析事業	106	0	106
⑦重量車排出ガス試験方法に係る国際基準導入調査	50	0	50
3. 安全対策の充実・強化	2,030	1,264	766
①自動車運送事業者に対する監査システムの強化	167	44	123
②事故を起こした自動車運送事業者に対する指導體制の強化	19	13	6
③トラック事業者と荷主が協働した安全運行の推進	14	0	14
④車両の安全対策	912	759	153
⑤リコール制度の着実な運用	462	448	14
⑥自動車検査の高度化	456	0	456
4. 自動車ユーザーの利便向上と交通事故被害者対策の充実	6,343	5,409	934
①自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進	1,984	1,409	575
②スマートプレートの実用化に向けた調査、普及・啓発	25	15	10
③自動車事故対策機構による介護料・短期入院助成費の支給	3,614	3,280	334
④日弁連交通事故相談センターによる相談事業	580	575	5
⑤自賠償保険・共済紛争処理機構による紛争処理事業	140	130	10
合 計	22,754	20,467	2,287

※ 1. シームレスな公共交通の実現等を促進するため、道路局と連携して、バスの走行空間改善等バスに対する総合的支援を実施。

※ 2. 燃料消費率の低減を図り、CO₂の削減等によるエコドライブの推進、エンジン事業のグリーン化の推進及びタクシーの燃費向上に資する装置の開発促進等を実施（NEDO（独立行政法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構）のエネルギー使用合理化事業者支援事業等について、運送事業者等から36億円程度応募の見込み）

バス関係概算要求概要

(単位:百万円)

事 項	18年度 要求額	17年度 予算額	比 較 増 減 額	備 考
1. ユニバーサルデザインに基づく 誰もが使いやすい公共交通の実現	10,893	10,553	340	
(1)公共交通移動円滑化事業	1,886	1,581	305	
(2)バス利用促進等総合対策事業	1,690	1,690	0	
(3)地方バス路線維持対策	7,250	7,203	47	
(4)標準データフォーマットを活用した バス総合情報システムの高度化	67	79	△ 12	
2. 低公害車普及促進対策	2,465 の内数	2,465 の内数	—	
合 計	10,893	10,553	340	

(参考) 自動車交通局会計別概算要求額

(単位:百万円)

会 計 名	18年度 要求額	17年度 予算額	前年度 比 較 増 減 額	備 考
一 般 会 計	14,060	13,492	568	
自動車損害賠償保障事業特別会計	116,112	261,256	△ 145,144	
自動車検査登録特別会計	51,803	47,896	3,907	

自動車交通行政主要施策

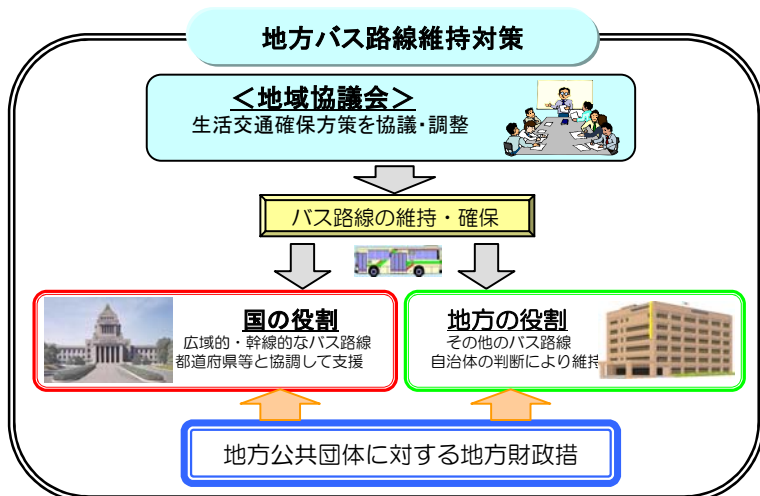
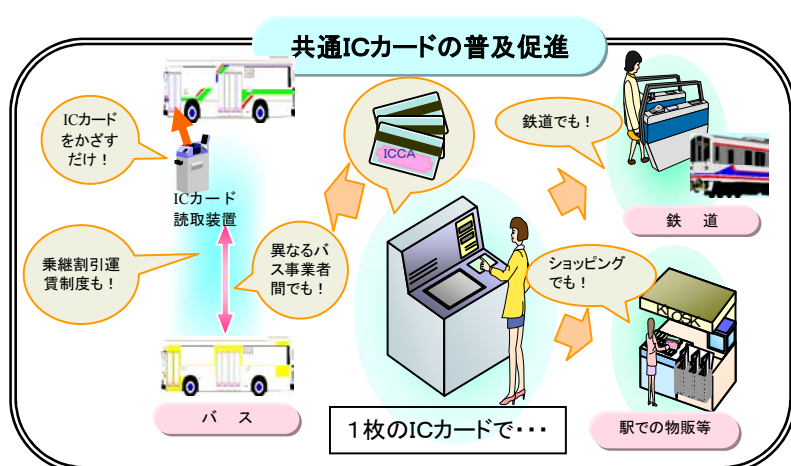
要求額（前年度予算額）

単位：百万円

1. ユニバーサルデザインに基づく誰もが使いやすい公共交通の実現

バスのバリアフリー化、他モード等と連携したICカードの普及、福祉タクシーの普及等のユニバーサルデザイン施策の推進や地域における生活交通の確保等を通じ、誰もが使いやすい公共交通の実現を図る。

① 公共交通移動円滑化事業	1,886 (1,581)
ノンステップバスの導入	1,300 (1,274)
乗継利便向上のための広域的な共通ICカードの普及促進	300 (94)
福祉タクシー普及促進モデル事業	150 (0)
② バス利用促進等総合対策事業	1,690 (1,690)
③ 地方バス路線維持対策	7,250 (7,203)

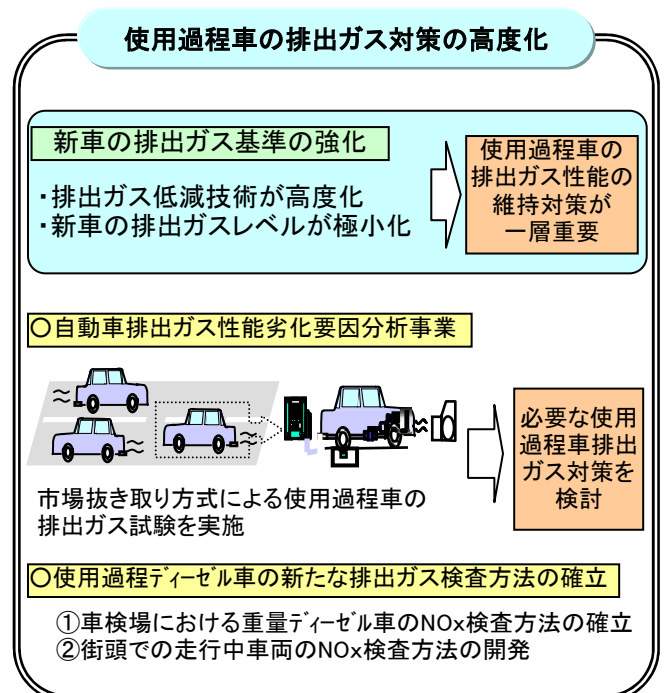
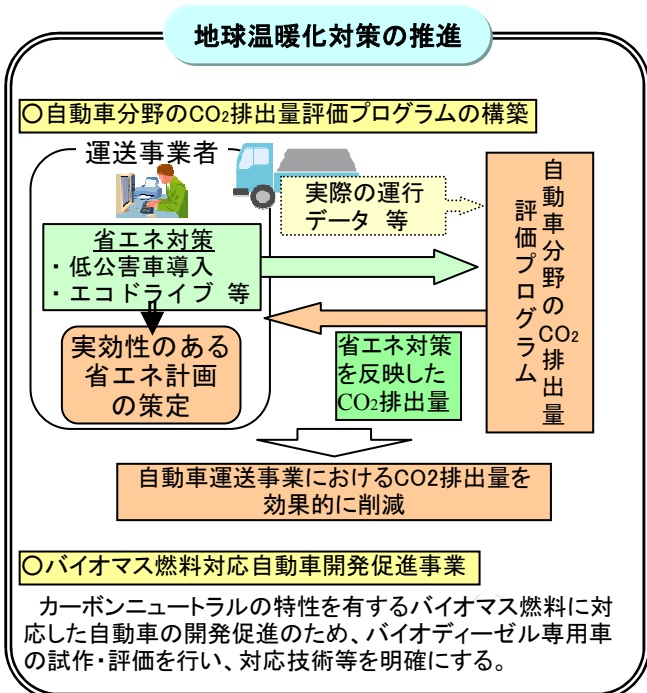
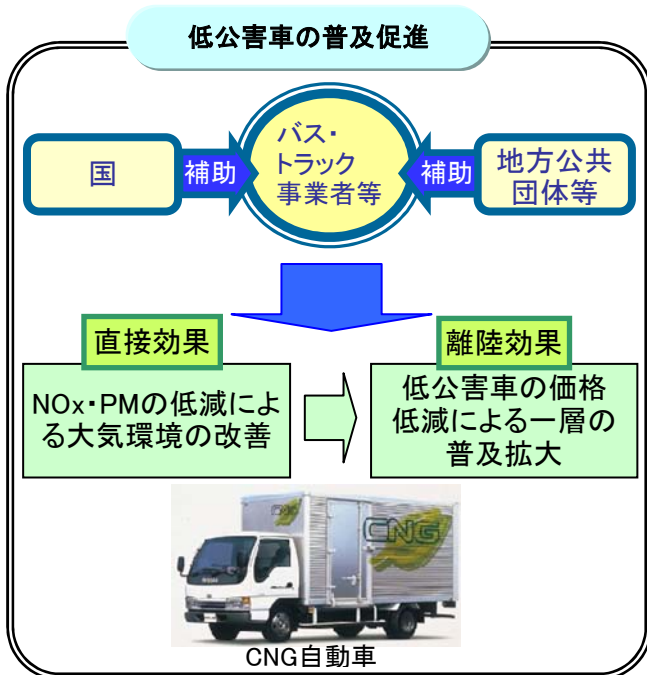


2. 環境対策の推進

地球温暖化や大都市を中心に依然深刻な自動車の排出ガス（NO_x・PM）等の環境問題に対処するため、低公害車の普及・開発の促進等を図る。

なお、経済産業省等と連携して、自動車運送事業者等による省エネ対策の取り組みを一層推進する。

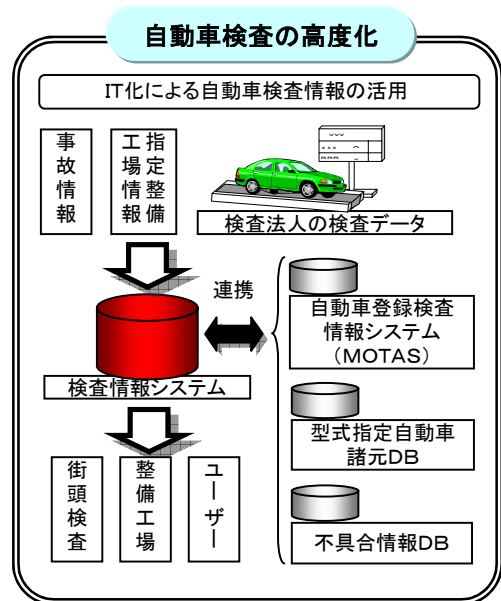
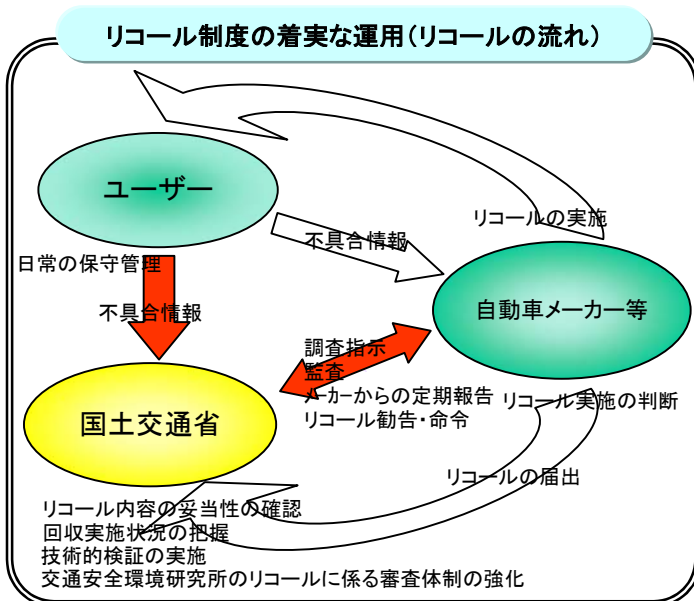
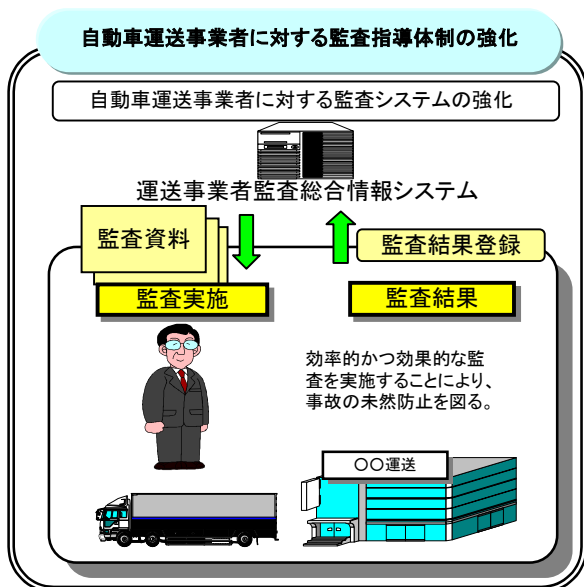
- | | |
|----------------------|----------------|
| ① 低公害車普及促進対策 | 2,465 (2,465) |
| ② 次世代低公害車開発・実用化促進事業 | 457 (456) |
| ③ 燃料電池自動車実用化促進プロジェクト | 216 (215) |
| ④ 地球温暖化対策の推進 | 164 (83) |
| ⑤ 使用過程車の排出ガス対策の高度化 | 157 (0) |



3. 安全対策の充実・強化

自動車交通における交通事故件数及び負傷者数は過去最悪を記録しており、交通事故防止のための安全対策は緊急かつ重要な課題である。このため、自動車運送事業者に対する監査指導体制の強化を図るとともに、自動車全般にわたる安全対策を充実・強化する。

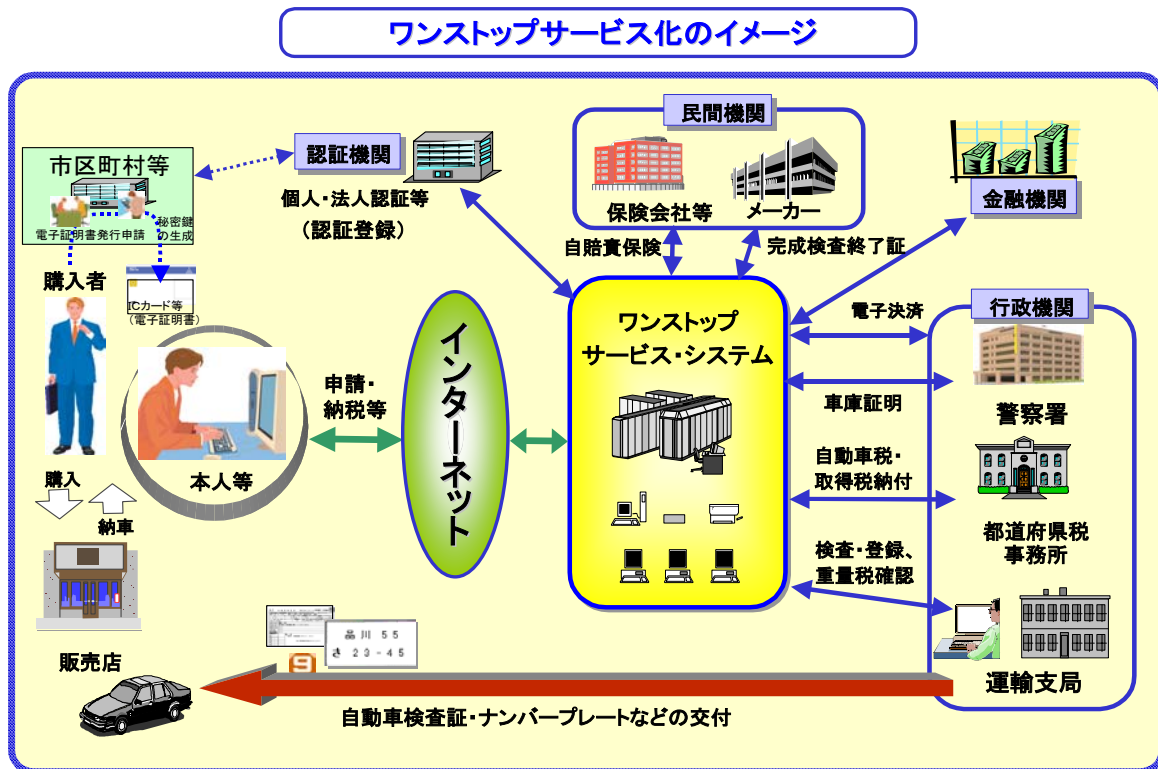
- | | |
|--------------------------|------------|
| ① 自動車運送事業者に対する監査指導体制の強化 | 186 (57) |
| ② トラック事業者と荷主が協働した安全運行の推進 | 14 (0) |
| ③ 車両の安全対策 | 912 (759) |
| ④ リコール制度の着実な運用 | 462 (448) |
| ⑤ 自動車検査の高度化 | 456 (0) |



4. 自動車ユーザーの利便向上と交通事故被害者対策の充実

自動車ユーザーの利便向上を図るため、自動車保有関係手続のワンストップサービス化を推進する。また、交通事故件数及び被害者数の増加に対応するため、被害者救済対策の充実を図る。

- | | |
|------------------------------|----------------|
| ① 自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進 | 1,984 (1,409) |
| ② 自動車事故対策機構による介護料・短期入院助成費の支給 | 3,614 (3,280) |
| ③ 日弁連交通事故相談センターによる相談事業 | 580 (575) |
| ④ 自賠責保険・共済紛争処理機構による紛争処理事業 | 140 (130) |



主要施策別説明資料

1. ユニバーサルデザインに基づく誰もが使いやすい公共交通の実現

公共交通移動円滑化事業

(1) ノンステップバスの導入

要求額：1,886百万円

高齢者、身体障害者等が公共交通機関を利用しやすくするため、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。

標準仕様ノンステップバスの普及の促進

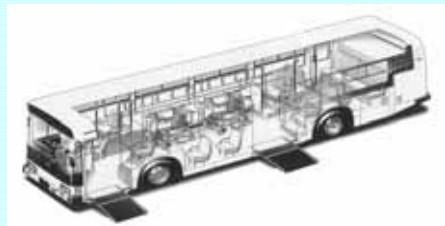
標準仕様採用の効果

- ・ 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

- ・ 通常車両価格と標準仕様ノンステップバス車両価格との差額の1/2を国が地方公共団体と協調して補助することとする
- ・ 標準仕様ノンステップバスに補助を重点化

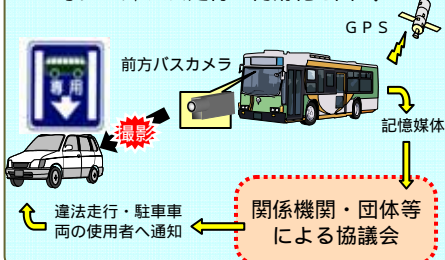
ステップの高さ、車いすスペース等について標準仕様化



ノンステップバスの普及を拡大

バスカメラを活用したバス走行円滑化対策

バスカメラを活用し、バス専用・優先レーンにおける違法走行・駐車車両への警告を行うこと等により、バス走行の円滑化を図る。



マイカー抑制等とセットでのバス交通活性化の推進



駅前広場等におけるマイカー抑制等とバスの利便性向上をセットで行うことによって、バスの走行環境を改善し、バス交通活性化を図る。

外国人観光客が利用しやすいバス交通の実現に向けた実証実験

広域的に観光地を巡る外国人観光客にとって、都市を結ぶ高速バスの利用は極めて困難。

観光推奨バス路線を指定

(実証実験の実施)
・ 車両やバス停等への外国語表記
・ 外国語による車内放送設備等



費用の1/2を国が補助

(2) 乗継利便向上のための広域的な共通ICカードの普及促進

バスと鉄道相互の共通ICカードを広域的に導入し、乗継利便の向上を図り、利用者にとって利便性の高いシームレスな公共交通サービスを提供し、ユニバーサルデザインの実現を図るため、共通ICカードシステムの導入費用の一部を補助する。

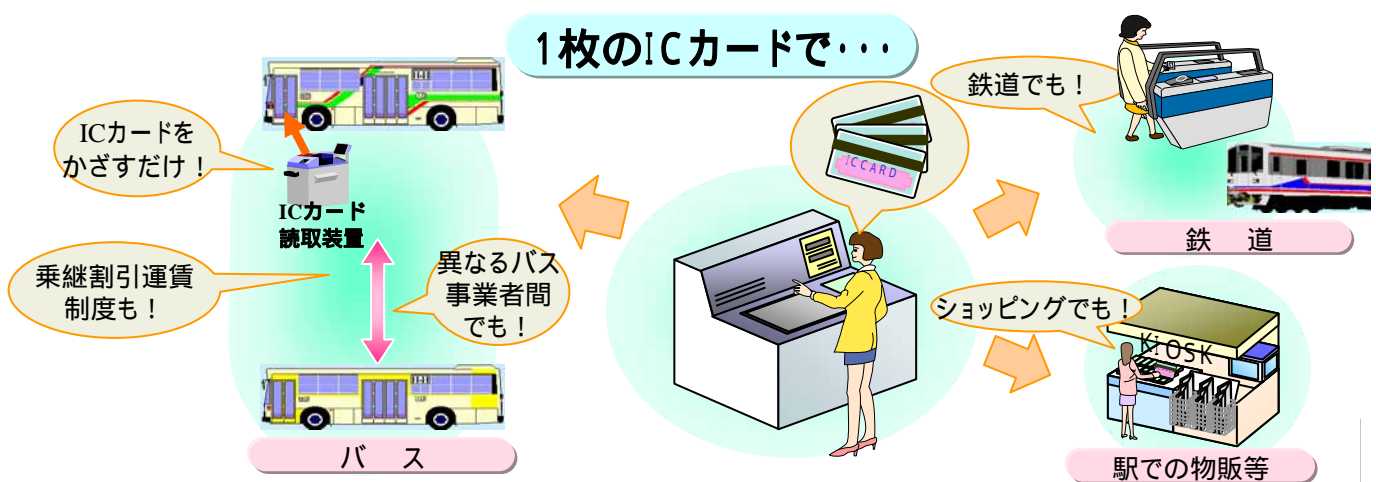
利用者にとって利便性の高いシームレスなサービス

ICカードのメリット

- ・ パスケースからのカードの出し入れが不要であり、迅速かつ楽な乗降が可能
(特に高齢者・外国人観光客)
- ・ ポイント制など利用実績に応じた多様な割引や乗継割引が可能
- ・ 1枚のカードで各種交通機関を利用可能であり、商業施設との連携も可能
- ・ バスの乗降時間の短縮により、交通渋滞の緩和や環境改善に資する

平成22年度までにほぼ全国に導入を目指す

平成18年度に導入を予定している関東(1都6県)をはじめ、平成22年度までに、全国の主要都市において導入を目指す。



ユニバーサルデザインの実現

(3) 福祉タクシー普及促進モデル事業

要介護者や身体障害者等の移動制約者の個別輸送を行う福祉タクシーの需要が急増しているところであるが、福祉タクシーについては車両のコスト負担が大きいことや、輸送効率が悪く収益性も低いことなどから、その普及の伸びが鈍く、急増する需要に充分応えられていない状況にある。このため、地域の関係者の協力の下に実施される集中的かつ計画的な福祉タクシーの導入及び輸送効率の向上に資する共同配車センターの設立等の先進的な取組に対して重点的な支援を行うことにより、福祉タクシーの普及を促進する。

福祉タクシーの一層の普及に障壁・需給のミスマッチの存在

施策

福祉タクシー普及促進モデル事業

要介護者・身体障害者等の移動制約者に対する先進的な交通施策等を行っている地域において、新たに設置する福祉タクシー普及促進モデル地域協議会が福祉車両の導入計画を策定し、関係者の協力の下、集中的かつ計画的に福祉タクシーを導入するとともに共同配車センターを設置し、移動制約者の需要に的確に対応する等の取組みを行う地方公共団体に対して支援を実施。

福祉タクシー普及促進モデル地域協議会

地方公共団体 タクシー事業者 NPO等 運輸局等

国の支援(案)

国が指定した福祉車両の導入計画等に基づく福祉車両等の導入に対する購入支援を実施

- ・福祉タクシーに対する補助（対象：リフト付き・スロープ付きタクシー）
- ・共同配車センターの設立補助（対象：センター設備、車載設備）

- ・福祉タクシーの普及促進
- ・需要と供給のミスマッチの解消



福祉輸送の普及促進・地域ニーズに対応した福祉輸送の確立

バス利用促進等総合対策事業

要求額：1,690百万円

バスの利便性を向上させて、その利用を促進し、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系を確立することにより、都市における自動車交通の安全性を向上させるため、バスを中心としたまちづくりを推進するオムニバスタウンの整備をはじめ、コミュニティバスなどの交通システムの整備やバスの走行環境改善等バスの利用を促進する事業等の実施に要する経費の一部を地方公共団体と協調して支援する。

・ 事業内容（国と地方の協調補助）

事業名	事業内容	補助率
オムニバスタウン整備総合対策事業	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、必要な調査、施設整備等事業全体に対して補助	原則として1/3
交通システム対策事業	コミュニティバス、パークアンドバスライドの導入等に対して補助	1/4
個別対策事業	バスロケーションシステム、PTPS車載機等の施設・設備の導入等に対して補助	原則として1/5
調査、実証実験・実証運行事業	上記事業の一部の調査、実証実験・実証運行事業に対して補助	1/2

【オムニバスタウンの取組み例】



コミュニティバス（静岡市：「こしず」）



ハイグレードバス停（盛岡市）

地方バス路線維持対策

要求額: 7,250百万円

・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、特に自らの交通手段を持たない老人や学童等いわゆる交通弱者にとって必要不可欠な公共交通機関であり、バス路線の維持・確保は地域住民の足として重要な課題。

・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

<地域協議会>

都道府県が主催：都道府県、市町村、運輸局、事業者がメンバー
生活交通確保方策を協議・調整（地域の実情に応じて効率的な輸送形態を選択）

バス路線の維持・確保



国の役割

広域的・幹線的なバス路線について、都道府県と協調して支援

⇒ 地方バス補助(要求額: 7,250百万円)

地方の役割

その他のバス路線について、地方公共団体の判断により維持を図る

・生活交通路線

- ・複数の市町村にまたがり、キロ程が10km以上
 - ・1日の輸送量が15人～150人
 - ・1日の運行回数が3回以上等
- < 路線維持費補助、車両購入費補助 国1/2 都道府県1/2 >

・生活交通再生路線

- ・生活交通路線を地域の実情に即したより効率的な輸送体系に転換する取組
- < 路線維持費補助、施設整備費補助、車両購入費補助 国1/2 都道府県等1/2 >

生活交通確保対策を講じる地方公共団体に対する地方財政措置の大幅な充実

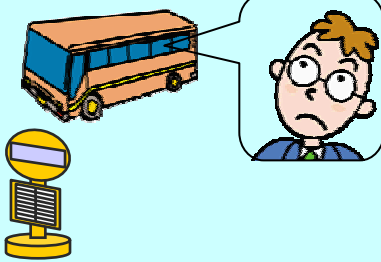
標準データフォーマットを活用したバス総合情報システムの高度化

要求額: 67百万円

バスロケーション情報に関する標準データフォーマットをさらに普及・発展させるため、シームレスなリアルタイム乗換案内情報を提供するシステム構築に向けた課題を整理し、実証を行う。

シームレスなリアルタイム乗換案内情報提供システムの構築

背景

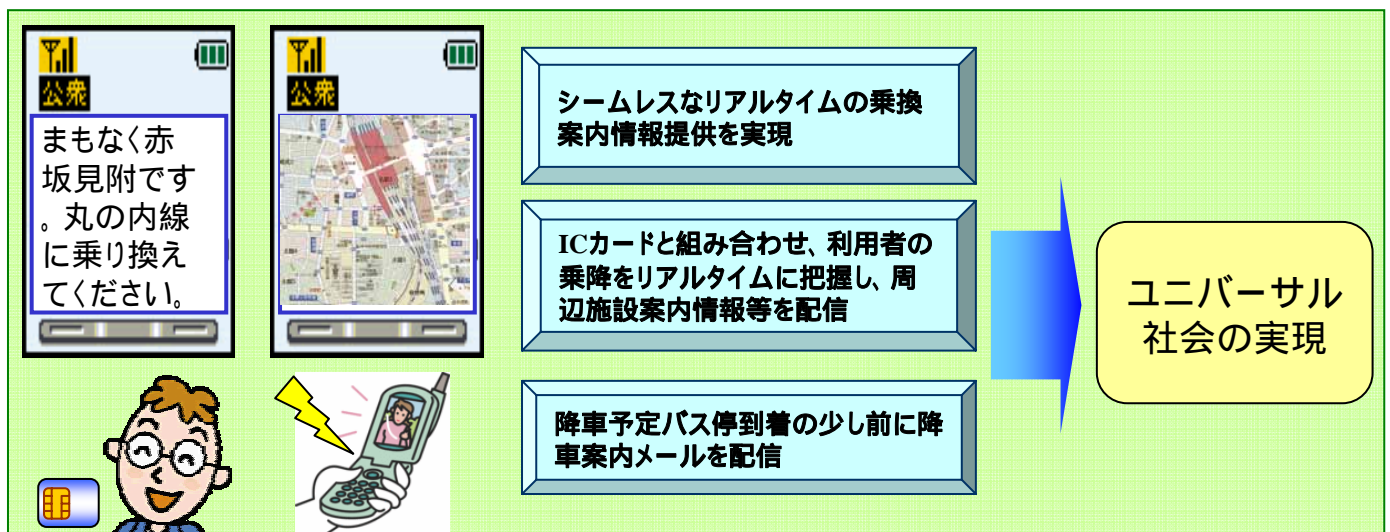


- どのバス停でどの交通機関に乗換えるのがよいのか分からない。
- バス停で降りた後、目的地までどうやって行けばよいのか分からない。
- 降車予定バス停に、あとどれくらいで着くのか分からず、不安になる。

施策内容

標準データフォーマットの採用により、各社のバスロケ情報を一元的に提供することが可能となったが、この標準データフォーマットを以下のとおり発展・活用することにより、下図のようにバスの利便性は飛躍的に向上する。

- リアルタイムの乗換案内情報提供をするための、バスロケに関する標準データフォーマットの拡充
- 上記標準データフォーマットを活用した実証実験の実施



バスの利便性向上

NPO等が行うボランティア輸送における運転者に対する人材育成のための教育体制の整備

要求額: 20百万円

要介護者や身体障害者等の移動制約者の移動手段を確保するためにNPO等が行っているボランティア輸送において、利用者が安心して利用できる安全な福祉輸送サービスの提供が図られるよう、旅客輸送の安全確保を含めた良質な輸送サービスを提供できる人材(運転者)を育成するための教育体制を整備する。

NPO等が行うボランティア輸送にかかる問題点

人材育成の体制が不十分

安全運転に関する知識及び技術が未熟
運転に係る講習を実施している団体がごく少数

運転協力者等に講習をする講師の不足
講習内容がまちまち

対 策

人材育成システムの構築

H16
年度

運転協力者に対する初任研修カリキュラムの策定

済

H17
年度

講師に対する育成プログラムの策定

H18年度

初任研修以後のフラッシュアップ研修カリキュラムの作成

運転協力者の質の向上
サービスの質の向上

NPO等が行う研修及び講師の認証制度の構築

利用者の選択性の向上
サービスの質の向上

交通
エコロジー
モビリティ
財団

安心して利用できる安全な福祉輸送の標準モデルの策定

バス・タクシー事業の活性化方策等に関する調査・検討

要求額: 10百万円

規制緩和後のバス・タクシー事業の構造変化について調査を行い、利用者ニーズに対応したサービス、社会問題への対応、安全管理のあり方等について検討し、バス・タクシー事業のさらなる適正化、活性化を推進する。

ニューサービス

事業者が創意工夫を活かしたニューサービスの提供がされつつある

バス

- ・コミュニティバス
- ・運賃の低廉化
- ・高齢者定期 等

地域のニーズ
に対応した運
行形態、運賃
形態

タクシー

- ・福祉タクシー
- ・観光タクシー
- ・遠距離割引 等

利用者のニ
ーズに対応した
運行形態、運
賃形態

先進事例を調査し、施策
導入の背景、効果等を把
握、公表

事業者の安全に関する取
り組みなどを把握

利用者ニーズ

サービス、安全に関す
る利用者の評価、認識
を把握

社会問題

過疎地等の生活交通の維持、
タクシーの交通渋滞等、社会
問題が発生

バス

交通空白、過疎地等の生活交通の維持・
確保が急務

タクシー

繁华街等の客待ちタクシーによる渋滞問
題が深刻

安全管理体制

最近の公共交通機関の事故
発生により輸送安全確保が求
められている

バス・タクシー

- ・事故分析
- ・運行記録計データの活用方法
- ・乗務員教育の実施状況

今後の事業のあり方について検討

バス・タクシー事業のさらなる適正化、活性化を推進

2. 環境対策の推進

低公害車普及促進対策

要求額: 2,465百万円

大都市地域等における自動車に起因する大気汚染問題は依然として厳しい状況にあることから、バス・トラック事業者を中心に、CNGバス・トラック、新長期規制適合バス・トラック等の導入に対する補助を行うことにより、低公害車の普及を促進し、大気環境の改善を図る。

低公害車の導入に対する補助



CNG(圧縮天然ガス)自動車

- PMは排出せず、NOxは7割以上低減
- トラック、バスを中心に普及
- CNGスタンドが必要



ハイブリッド自動車

- 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
- ディーゼルを内燃機関とするハイブリッドトラック、バスにあってはNOx・PMともに減少
- 乗用車、トラック、バスに普及

補助対象	補助率
新車の導入	
CNGバス・トラック	通常車両価格との差額の1/2
ハイブリッドバス・トラック	
新長期規制適合バス・トラック	通常車両価格との差額の1/3
使用過程車のCNG車への改造	改造費の1/3

CNG車普及促進モデル事業

環境対策に関心の高い先進的な地域において、新たに設置するCNG車普及促進モデル地域協議会がCNG車導入計画を策定し、関係者の協力の下、集中的かつ計画的なCNG車の導入及びCNG車導入に向けた環境整備(ガス料金の引き下げ、CNGスタンドの使い勝手の向上、環境先進地域としてのPR活動等)を実施

CNG車普及促進モデル地域協議会

地方公共団体 ガス事業者 運送事業者 運輸局

国の支援

国が指定したCNG車導入計画に基づくCNG車の導入に対して低公害車補助の特例措置

- ・補助の優先採択
- ・最低導入台数要件(バス:2台、トラック:3台)の緩和 など

モデル地域の環境面での先進性を全国的にPR

次世代低公害車開発・実用化促進事業

要求額：457百万円

大都市を中心とした厳しい大気汚染問題を抜本的に解決し、地球温暖化対策に資するため、排出ガス性能を大幅に改善させ、二酸化炭素の排出量を低減した、大型ディーゼル車に代替する「次世代低公害車」の開発・実用化を促進することを目的として、車両を試作し、公道走行試験を実施する等により技術基準の整備等を行う。

実用化を促進するためには、試作車の実証公道走行試験を行い、技術基準等の整備を図ることが必要。
近い将来実用化が見込まれかつ環境性能に優れた新たな次世代低公害技術の出現。

実用化が
近い次世代
低公害車

新たな
次世代
低公害車

独立行政法人交通安全環境研究所を
中核的研究機関として産学官の連携
により下記の事業を実施

・これまでに開発した
次世代低公害車の実用化促進

試作した次世代低公害車の公道
走行試験等の実施により安全・環
境上の問題点を抽出し、技術基準
の整備等を行う。



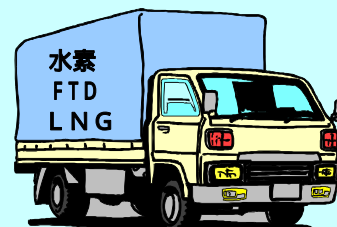
<スーパークリーンディーゼル車>



<次世代ハイブリッド自動車>

・新たな次世代低公害車の開発
促進

近い将来実用化が見込まれ、か
つ環境性能に優れた新たな次世代
低公害車(水素自動車、LNG自動車、
FTD 自動車)の開発を促進する。



<新たな次世代低公害車>



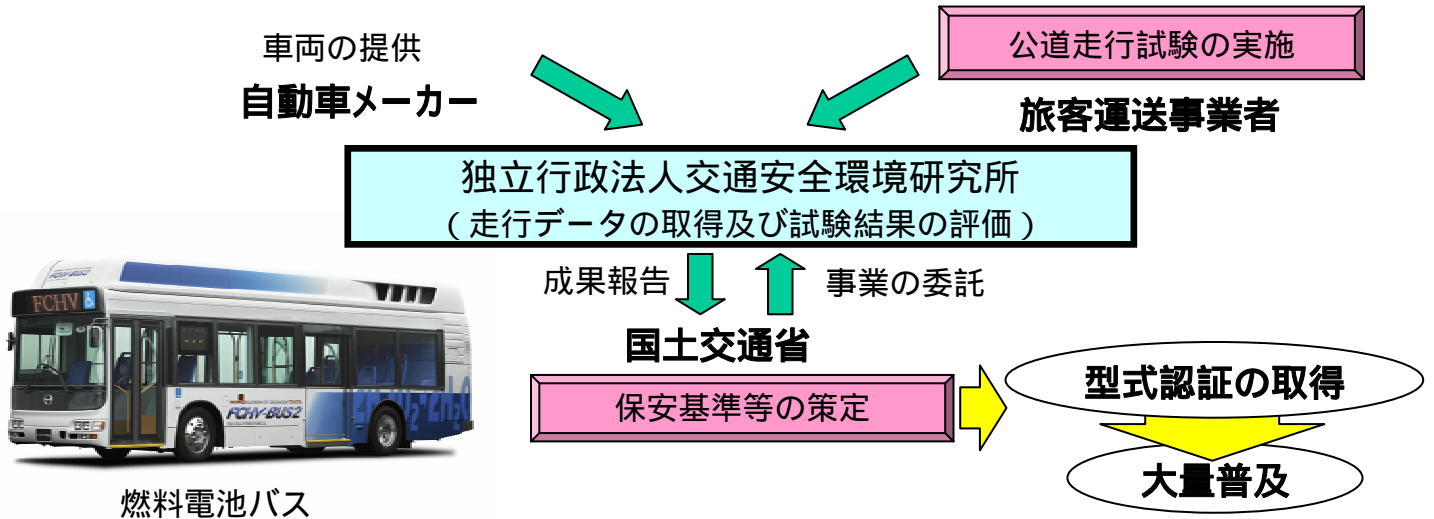
<ジメチルエーテル自動車>

FTD (Fischer-Tropsch Diesel) :
天然ガス、バイオマス等から合成ガス化処理を経て
化学的に合成 (FT合成) される軽油状の新燃料

燃料電池自動車実用化促進プロジェクト (燃料電池バスの実用化促進)

要求額: 216百万円

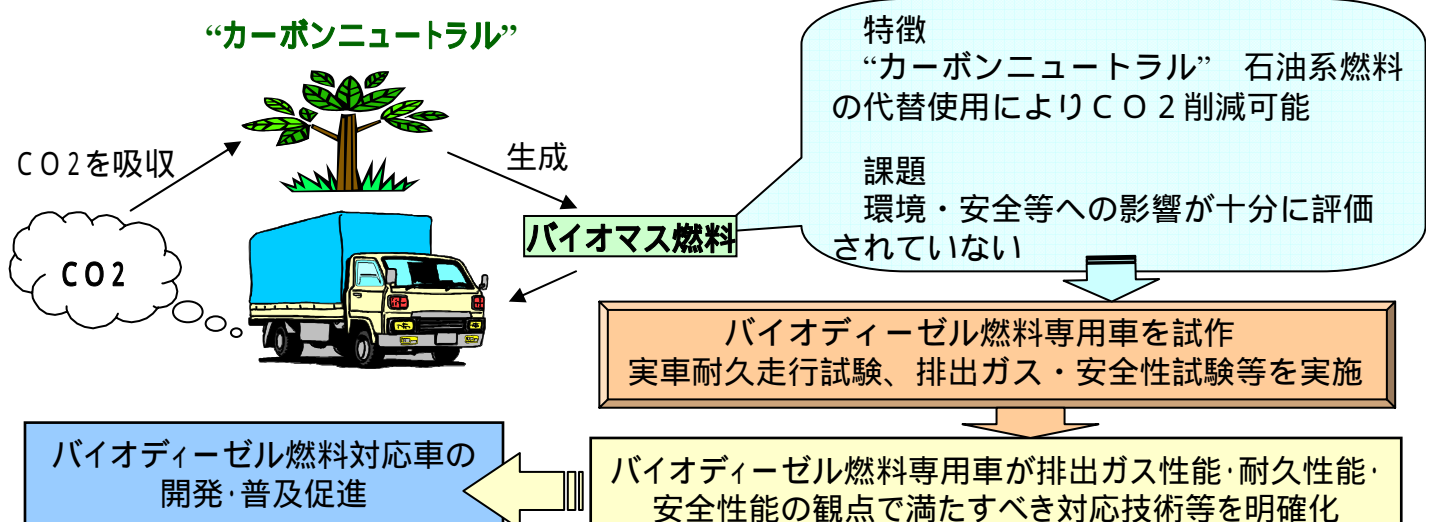
大都市を中心とした厳しい大気汚染問題を抜本的に解決し、地球温暖化対策に資する究極の低公害車である燃料電池バスの早期普及を図るため、独立行政法人交通安全環境研究所を中核研究機関として、産学官の連携により、燃料電池バスを運行させ、種々の安全性能・環境性能に関するデータを取得し、大量普及に向けて燃料電池バスに係る保安基準等を策定する。



バイオマス燃料対応自動車開発促進事業

要求額: 83百万円

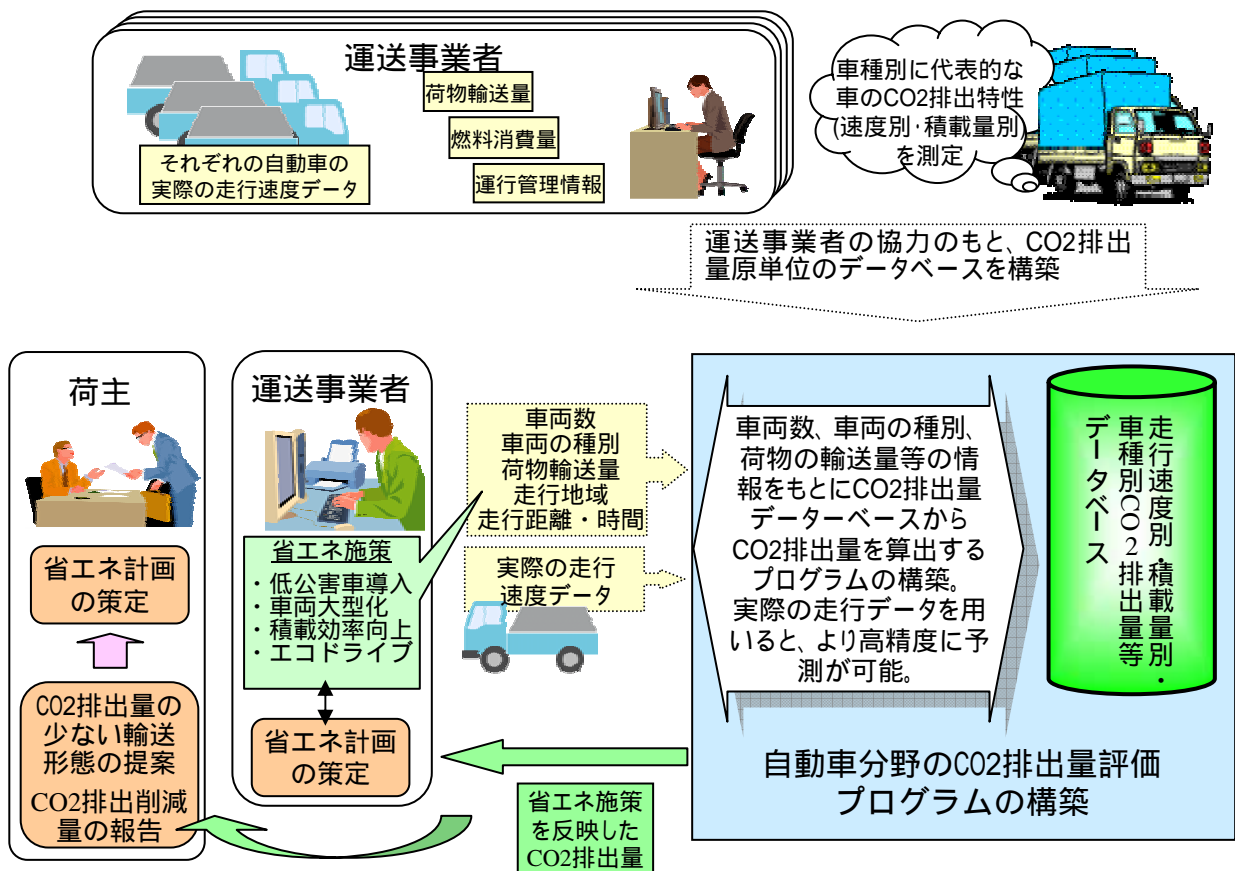
バイオディーゼル燃料等のバイオマス燃料は、「カーボンニュートラル」の特性を有し、有効な地球温暖化対策として自動車燃料への利用・普及が期待されていることから、バイオディーゼル燃料専用車を試作し、排出ガス・安全・耐久性能評価を行うことにより、バイオディーゼル燃料専用車が環境・安全面で満たすべき車両側対応技術等を明確にする。



自動車分野のCO2排出量評価プログラムの構築

要求額：81百万円

自動車運送事業における効果的な省エネ対策の実施を支援するため、車両の種類、走行地域、実走行データ等の情報に基づき、低公害車の導入、エコドライブの推進、車両の大型化等の運送事業者による様々な省エネ取組みによるCO2削減の効果の評価が可能な自動車分野のCO2排出量評価プログラムを構築する。



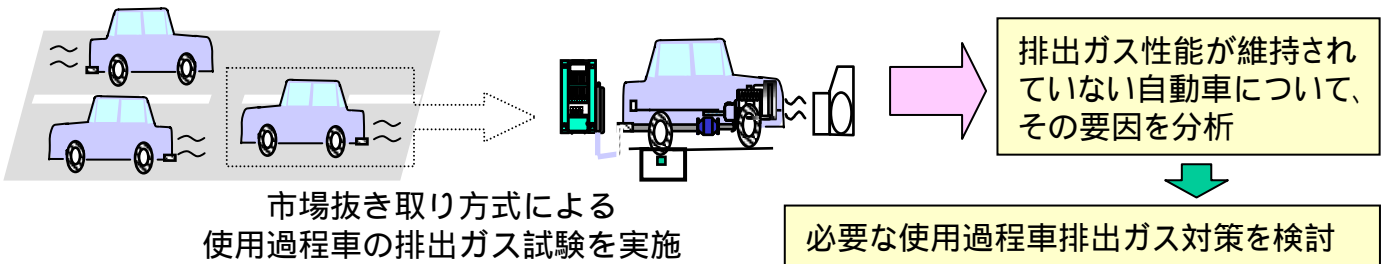
開発したプログラムの活用により、運送事業者による効果的な省エネ計画(CO2低減方策)の策定・実施と、荷主に対するCO2排出量の少ない輸送形態の提案等を可能化。

自動車運送事業における省エネ対策を効果的に実施

自動車排出ガス性能劣化要因分析事業

要求額: 106百万円

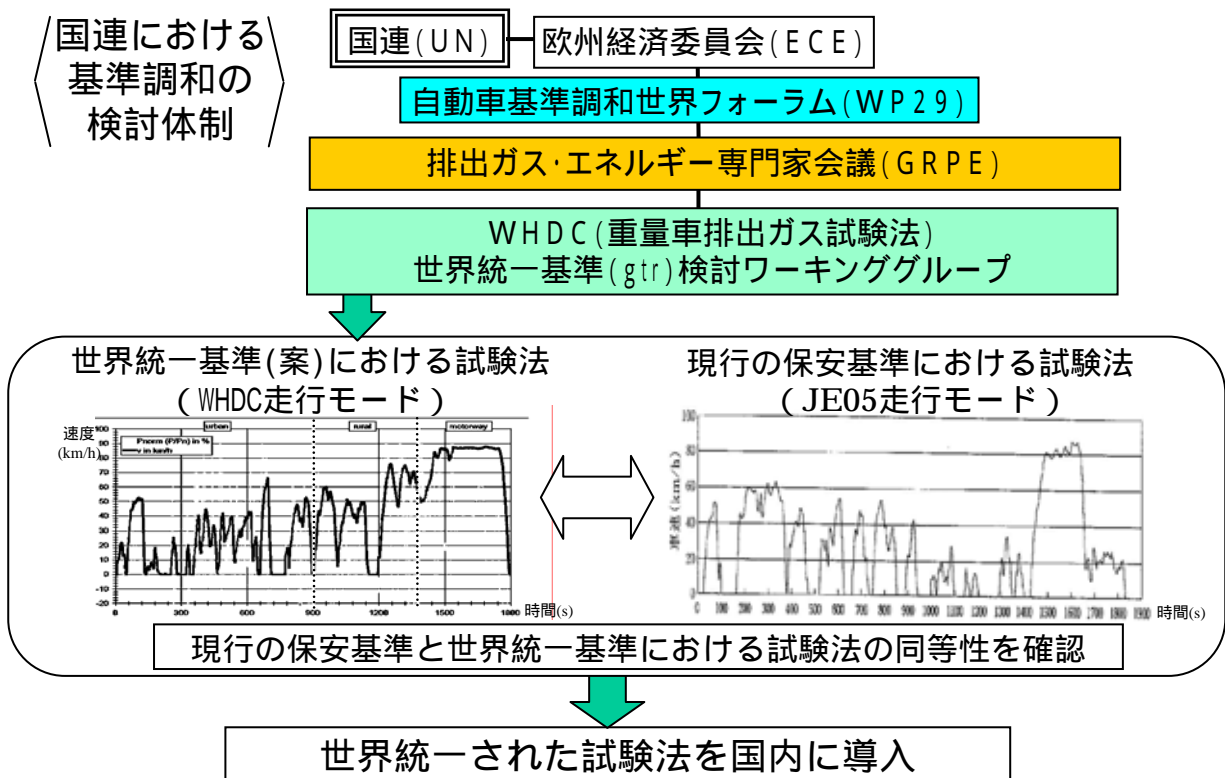
使用過程車の排出ガス性能の劣化防止に必要な対策の検討を行うため、現行の排出ガス規制適合車を中心に、主に大都市地域において市場抜き取り方式による使用過程車の排出ガス試験を実施し、通常の使用状況下で排出ガス性能が維持されていない自動車について、その要因を分析する。



重量車排出ガス試験方法に係る国際基準導入調査

要求額: 50百万円

国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(WP29)において、近く重量車排出ガス試験方法に関する世界統一基準が採択される見込みであることから、採択後速やかに世界統一された試験法を国内に導入するため、現行の国内試験法との同等性についての比較調査等を行う。



自動車交通分野の省エネ対策に係る経済産業省等との連携

自動車交通分野のCO₂排出量は、運輸部門のCO₂排出量の約9割を占めており、京都議定書の目標達成を確実なものとするためには、自動車交通分野の地球温暖化対策を強力に推進していくことが重要であることから、自動車運送事業者等による省エネ対策の取組みを一層促進するため、下記施策について経済産業省等と連携して推進する。

* NEDO(独立行政法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構)のエネルギー使用合理化事業者支援事業(以下、「支援事業」、要求額:262.7億円)又はエネルギー使用合理化技術戦略的開発事業(以下、「開発事業」、要求額:62億円)について、以下のとおり運送事業者等から合計36億円程度応募の見込み。

(1) EMSの全面導入等によるエコドライブの推進

支援事業について、トラック・バス・タクシー事業者等から26億円程度応募見込み

トラック・バス・タクシーにおいて、エコドライブを計画的かつ継続的に実施するとともに、運行状況の指導を一体的に行うため、エコドライブ関連機器の導入費用の一部を補助することにより、EMS(エコドライブ管理システム)の導入を図る。



(2) エコドライブ等に係る講習会等の実施

支援事業について、関係団体等から1億円程度応募見込み

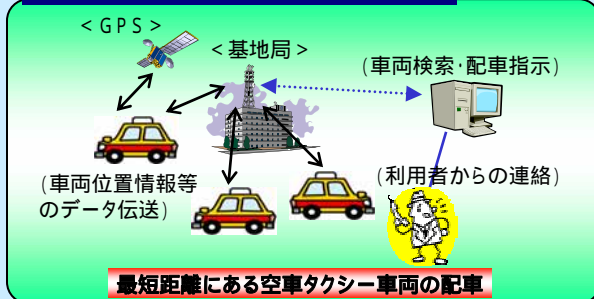
エコドライブについて、以下の取組みを実施する。
事業者団体等と連携して、運送事業者等に対するエコドライブに係る広報
運転手及び運行管理者に対する講習会等
広報、講習会等を踏まえたEMSに係る効果分析

(3) タクシー事業のグリーン化の推進

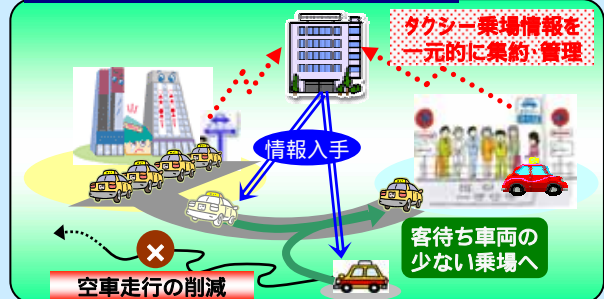
支援事業について、タクシー事業者等から4億円程度応募見込み

タクシー事業者によるエネルギー使用の合理化への取組を促進するため、デジタル式GPS-AVMシステム又はタクシー乗場情報提供システム(TIS)を導入するタクシー事業者等に対し、その費用の一部補助を行う。

デジタル式GPS-AVMシステム



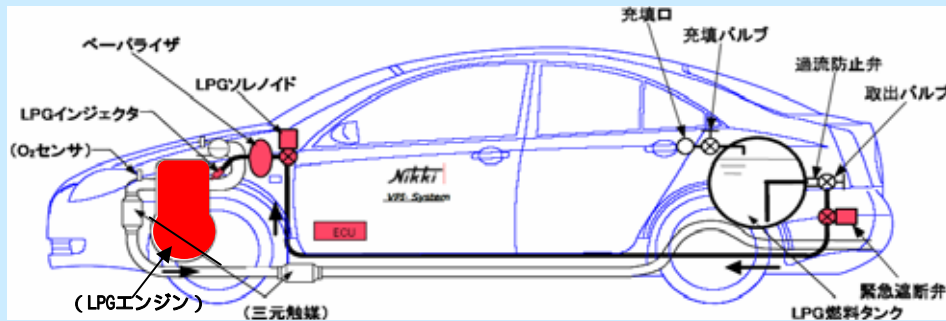
タクシー乗場情報提供システム(TIS)



(4) 自動車燃費の向上に資する装置等の開発促進

開発事業について、関係団体等から3億円程度応募見込み

走行距離や使用頻度の多いタクシーの燃費向上を図るため、タクシーの低燃費化に資する装置等の開発(LPGエンジンの低燃費燃料噴射システムの開発)を促進する。



(5) 省エネに資する輸送関連機器の導入促進事業

支援事業について、トラック事業者から2億円程度応募見込み

トラックに設置することにより一定の燃料削減効果が認められる輸送関連機器の購入費用の一部補助を行い、駐車時のアイドリング等エネルギーの無用な使用・放散を防止し、一層のエネルギーの使用の効率化を図る。



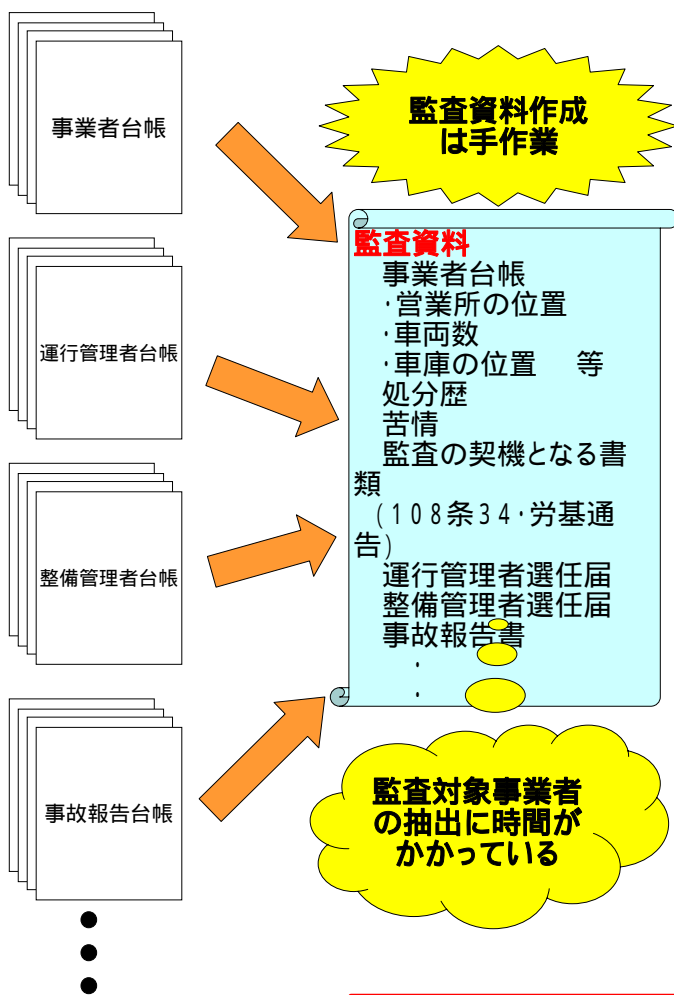
3. 安全対策の充実・強化

自動車運送事業者に対する監査システムの強化

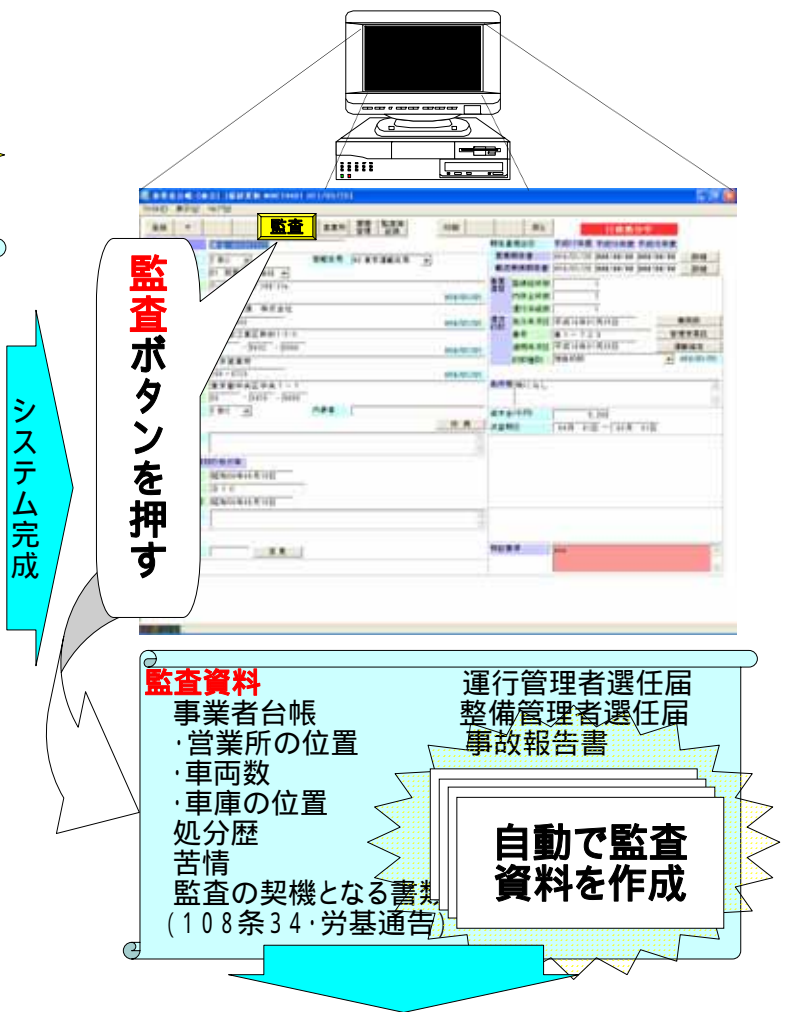
要求額: 167百万円

各々に分離している運送事業者監査に関するデータベースを統合して運送事業者監査総合情報システムを構築することにより、安全対策が不十分な事業者を客観的に抽出するとともに、事業者毎の重点監査項目を選定し、効率的かつ効果的な監査を実施することにより、事故の未然防止を図る。

現 行



運送事業者監査総合情報システム構築後



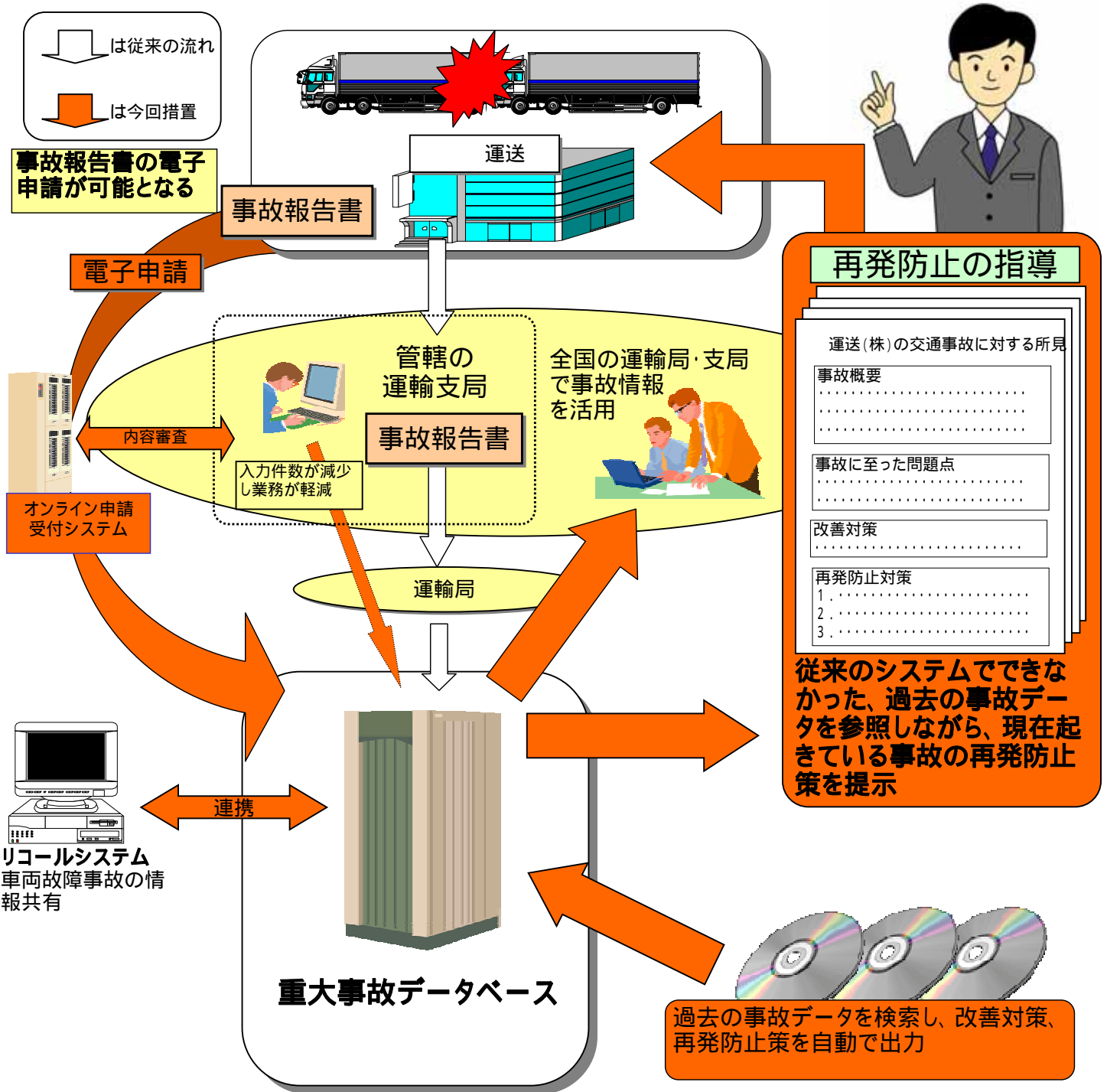
- ・監査に必要な資料が自動で作成可能
監査効率の向上
- ・現在の事業者情報を把握することが短時間に可能
安全対策が不十分な事業者の抽出が可能となり、行政指導が必要な事業者を重点的に監査

安全対策が不十分な事業者の排除を推進

事故を起こした自動車運送事業者に対する指導体制の強化

要求額：19百万円

重大事故データとその再発防止策から構成される重大事故データベースを構築するとともに、事故報告書の電子申請を可能とすることによって、事故情報の迅速な収集と事故を起こした運送事業者に対して再発防止策を効果的に指導する。



トラック事業者と荷主が協働した安全運行の推進 (安全運行パートナーシップの実現)

要求額: 14百万円

トラック輸送に係る安全対策を一層推進するため、荷主や運送事業者による個別の安全施策のみならず、荷主から荷受人に至る物流を一体と捉えた安全輸送を実施するうえでの問題点を調査分析し、改善方策を検討する。

【トラックを取り巻く環境】

事業用トラック事業者数の増加

平成15年度 59,529社 (平成5年度比37%増)

輸送トンキロ数の増加

平成15年度 3,219億トンキロ (平成5年度比17%増)

事業用トラックの交通事故発生件数の増加

平成15年度 32,490件 (平成5年比34%増)

貨物輸送の安全の確保が必要

【事故・違反の原因】

- ・最高速度制限違反
- ・飲酒時の運転
- ・過労運転
- ・過積載
- ・その他の運転者の操作ミス・不注意 等

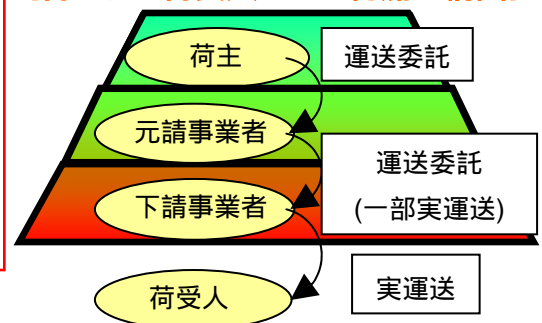
【トラック事業者における安全対策】

- ・適正な運行計画の作成、運行・乗務の指示
- ・乗務員に対する指導・監督、適性診断受診指示
- ・過積載防止等に関する指導・監督 等

【荷主における安全対策】

- ・適正な貨物受渡時間の指定
- ・積載内容・重量の把握
- ・適正で安全なトラック事業者の選択 等

【荷主から荷受人までの物流の構図】



荷主、トラック事業者の関係団体や行政機関により議論するパートナーシップ検討会を開き、荷主(メーカー等)、元請事業者、下請事業者等のパートナーシップを醸成する下記の5要素について問題点等を調査分析し、具体的内容を検討する。

荷主と事業者の現実的に協働可能な取組みの実施

荷主と事業者による先進的な取組みの検討・実施

安全運行に努める荷主のインセンティブ方策の検討

安全運行に関する広報・普及

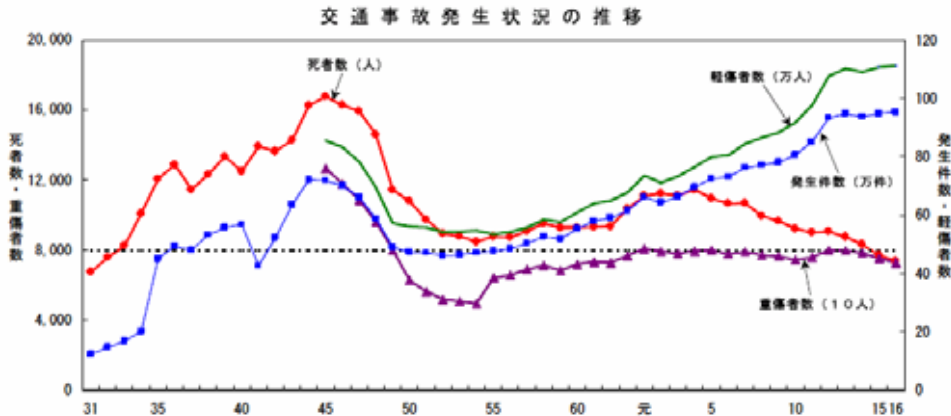
荷主やトラック事業者による から までの取組を奨励するための安全評価システムの構築に向けた検討

車両の安全対策

要求額：912百万円

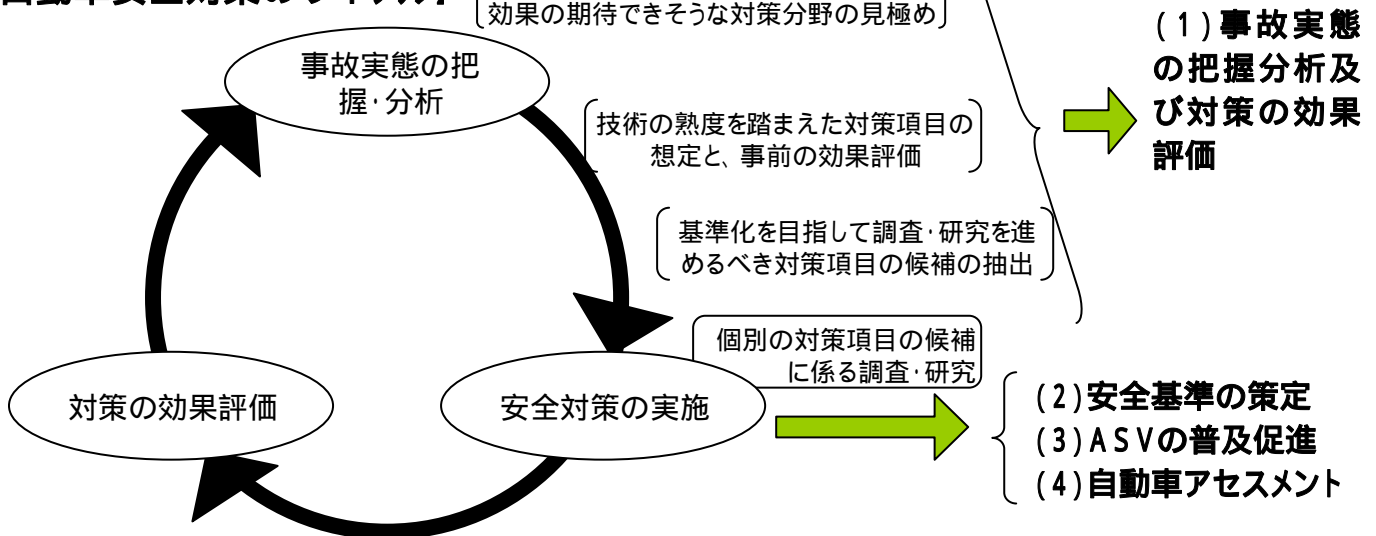
自動車の安全な運行を確保するため、「自動車安全対策のサイクル」によって、横断的・統一的な車両安全対策を推進する。

平成 16 年中の交通事故死者数は、減少傾向にはあるが依然として 7 千人以上。発生件数及び負傷者数は、過去最悪。



「自動車安全対策のサイクル」を着実に回していくことが必要。

【自動車安全対策のサイクル】



(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

要求額：261百万円

「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
- 事故分析及び対策の効果評価を踏まえた車両安全対策のロードマップ策定調査(新規)
- 事故の再現実験による車両安全対策の検討調査

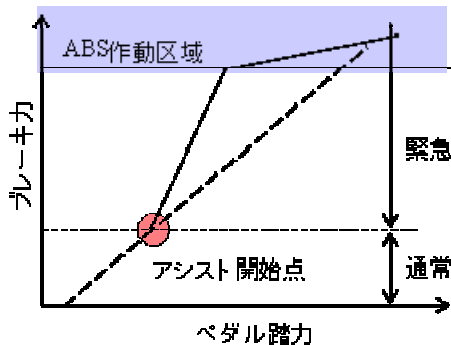
(2) 安全基準の策定のための調査

要求額: 438百万円

事故実態等を踏まえて、今後、対応すべきものとして抽出された新たな安全対策項目について、近年の自動車関連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の策定を行う。

1. 事故を未然に防ぐための「予防安全対策」:

急制動時における倍力装置に係る基準策定のための調査



(ブレーキアシスト)

ペダル踏力が一定の力を超えた場合、これを緊急ブレーキと判断し、当該装置によるペダル踏力のアシストを行う装置。これにより、少ない踏力で、大きなブレーキ力が発生し、制動距離の短縮に資する。

基準化にあたっては、従来の運転に対する違和感がないかなどの安全上のマイナス要因の抽出が不可欠であり、これらマイナス要因を踏まえた、有効な基準の検討を

その他

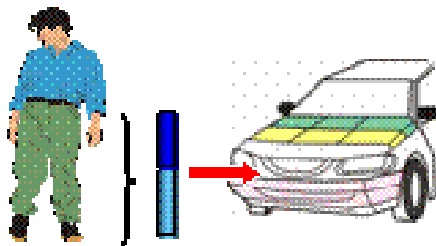
高齢者の知覚低減等に対応した技術に係る基準策定調査

タイヤの安全基準拡充に関する調査(新規)

大型車の安全基準拡充のための調査(新規)

2. 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」:

自動車の歩行者保護性能に係る基準策定のための調査

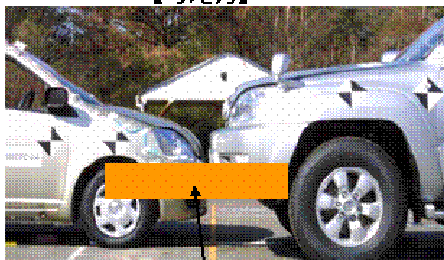


(歩行者の脚部を模擬する試験装置)

脚部への衝撃を測定する機器について、欧州及び日本で開発されたものの比較試験等を行い、より事故による生体影響を反映できる試験方法の検討を行う。

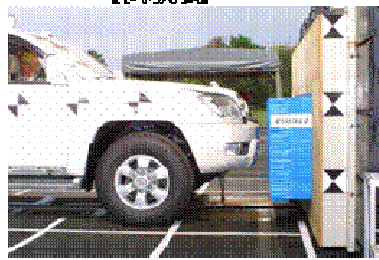
前面衝突時の乗員保護基準拡充のための調査(新規)

【考え方】



コモン・ヘンタラクションゾ

【試験法】



(大型乗用車が小型乗用車と衝突した場合の加害性を低減)

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、基準化を検討する。

その他

自動車の後面衝突時の乗員保護基準拡充のための調査(新規)

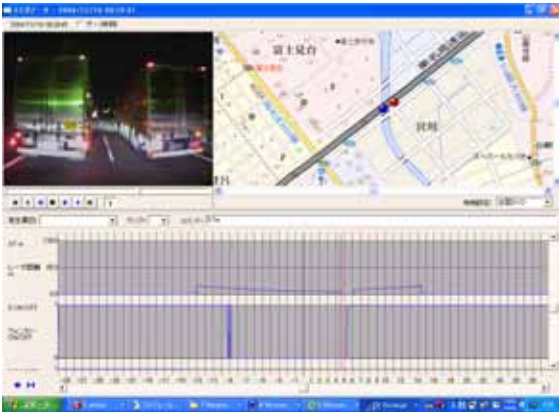
自動車の側面衝突時の乗員保護性能に係る基準策定のための調査

(3) 先進安全自動車(ASV)技術による安全対策

要求額: 201百万円

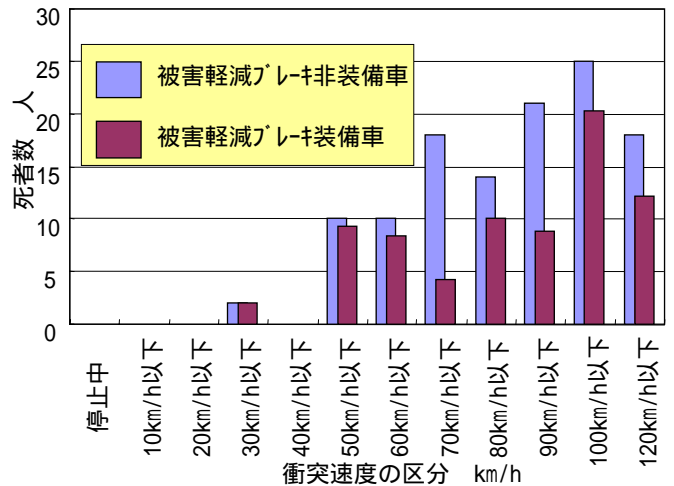
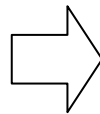
先進安全自動車(ASV)技術の効果についての評価手法を確立し、その手法を用いて効果評価を実施し、交通事故低減に向けたASV技術の普及による安全戦略の策定等を行う。

ASV技術の普及による安全戦略策定事業
ASV技術の評価手法の確立・評価の実施;



(評価手法の例)

ASV車両へドライブレコーダーを搭載した
 車両での公道試験データの取得



ASV車両の効果評価

効果評価を公表することにより、ASV技術の普及促進を図る。

ASV技術の普及による安全戦略の策定;

自律型運転支援システム
 (車載システムのセンサー等により
 自律的に自車周辺の事象を認識し、
 ドライバの運転を支援)

通信技術を利用した運転支援システム
 (通信により情報交換等を行い、ドライバからは
 見えない事象を認識し、ドライバの運転を支援)



各システムの効果評価を行い、各システムの
 交通安全体系における役割を明確化



ASV技術の普及による交通事故低減目標を含んだ安全戦略を策定

その他

ASV技術を活用した大型トラックの車両安全対策に係る調査

(4) 自動車アセスメント事業

要求額： 独立行政法人自動車事故対策機構
運営費交付金 8,735 百万円の内数

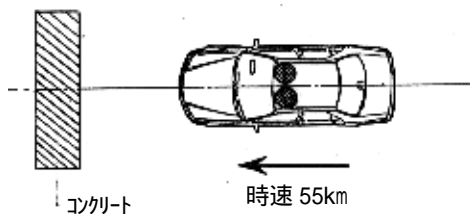
より安全な自動車の普及の促進及び自動車ユーザー等の安全意識の向上を図るため、自動車の車種毎の安全性能等を取りまとめ、「自動車アセスメント」としてユーザーへ情報提供を行う。



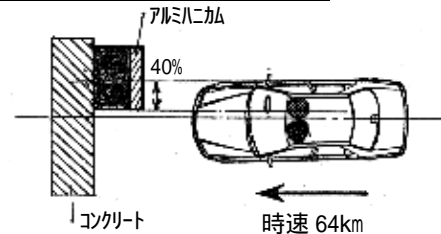
自動車の車種別安全性能評価の実施

3種類 of 衝突試験 (フルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験、側面衝突試験) による衝突安全性能総合評価の実施、高速ブレーキ試験の実施

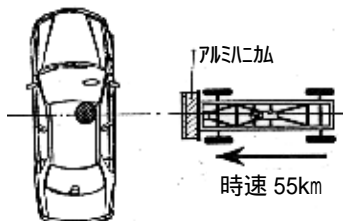
フルラップ前面衝突試験



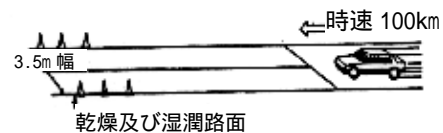
オフセット前面衝突試験



側面衝突試験

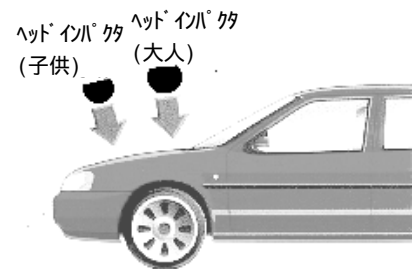


高速ブレーキ試験



歩行者頭部保護性能評価試験

車両のボンネット等に、人体の頭部に模したインパクタを衝突させ、歩行者との衝突時における車両の歩行者保護性能を評価



歩行者頭部保護性能評価試験のイメージ

チャイルドシートの安全性能評価の実施

前面衝突試験

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

使用性評価試験

チャイルドシートの誤使用防止対策の評価



前面衝突試験の方法

アセスメント事業の拡充に向けた調査研究

側面衝突試験に係る調査研究の実施

リコール制度の着実な運用

要求額：462百万円

強化した情報収集、監査及び技術的検証に係る施策を確実に実施するとともに、交通安全環境研究所のリコールに係る審査体制の強化等リコールの迅速かつ着実な実施を図る。

不具合情報の収集

(1)ユーザーからの情報収集

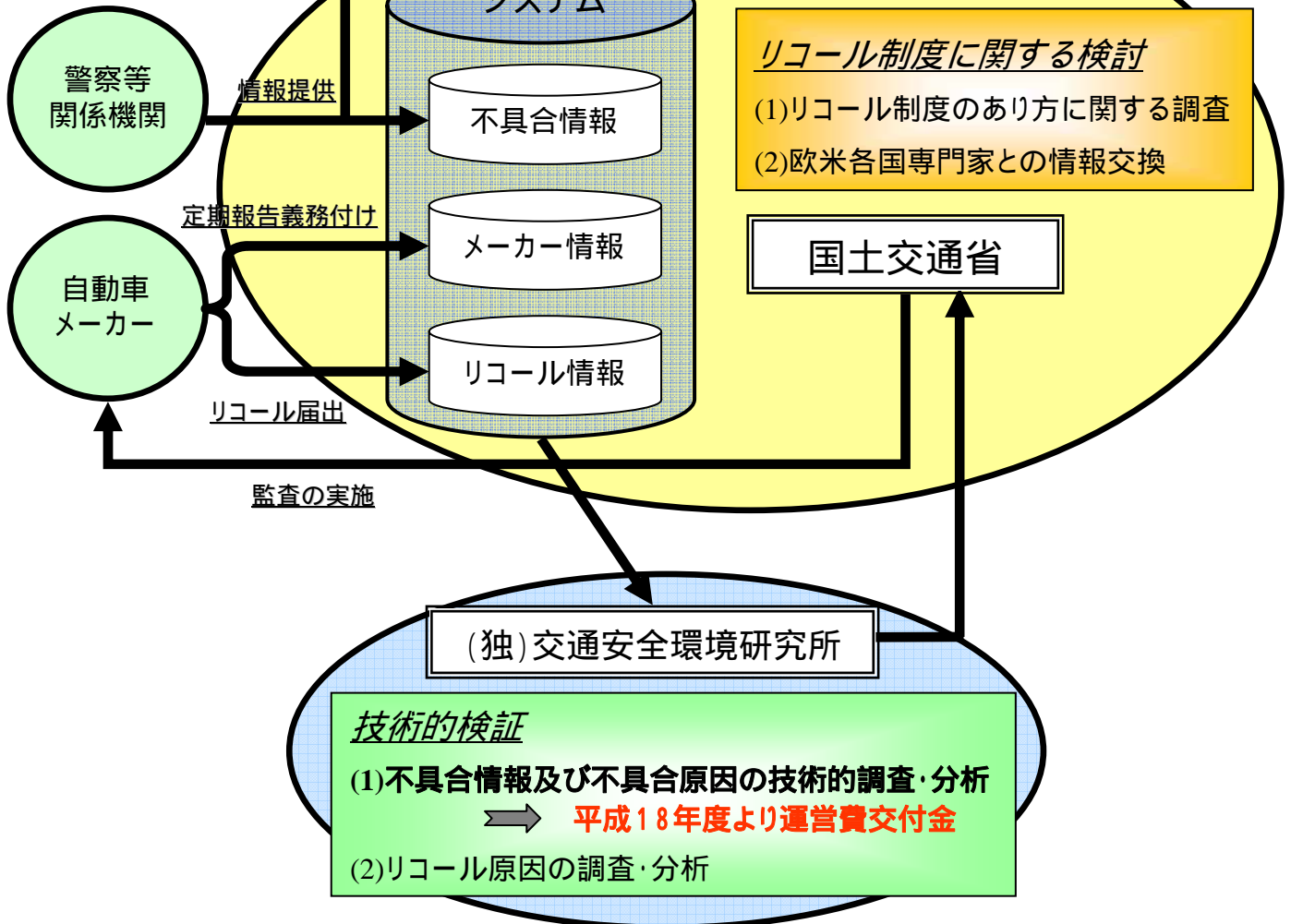
(2)インターネット、自動車雑誌等からの情報収集

【自動車不具合ホットラインの設置】

- ・フリーダイヤル
- ・24時間音声受付

(3)高速道路のJAF調査

新聞、ラジオ等による
広報



自動車検査の高度化

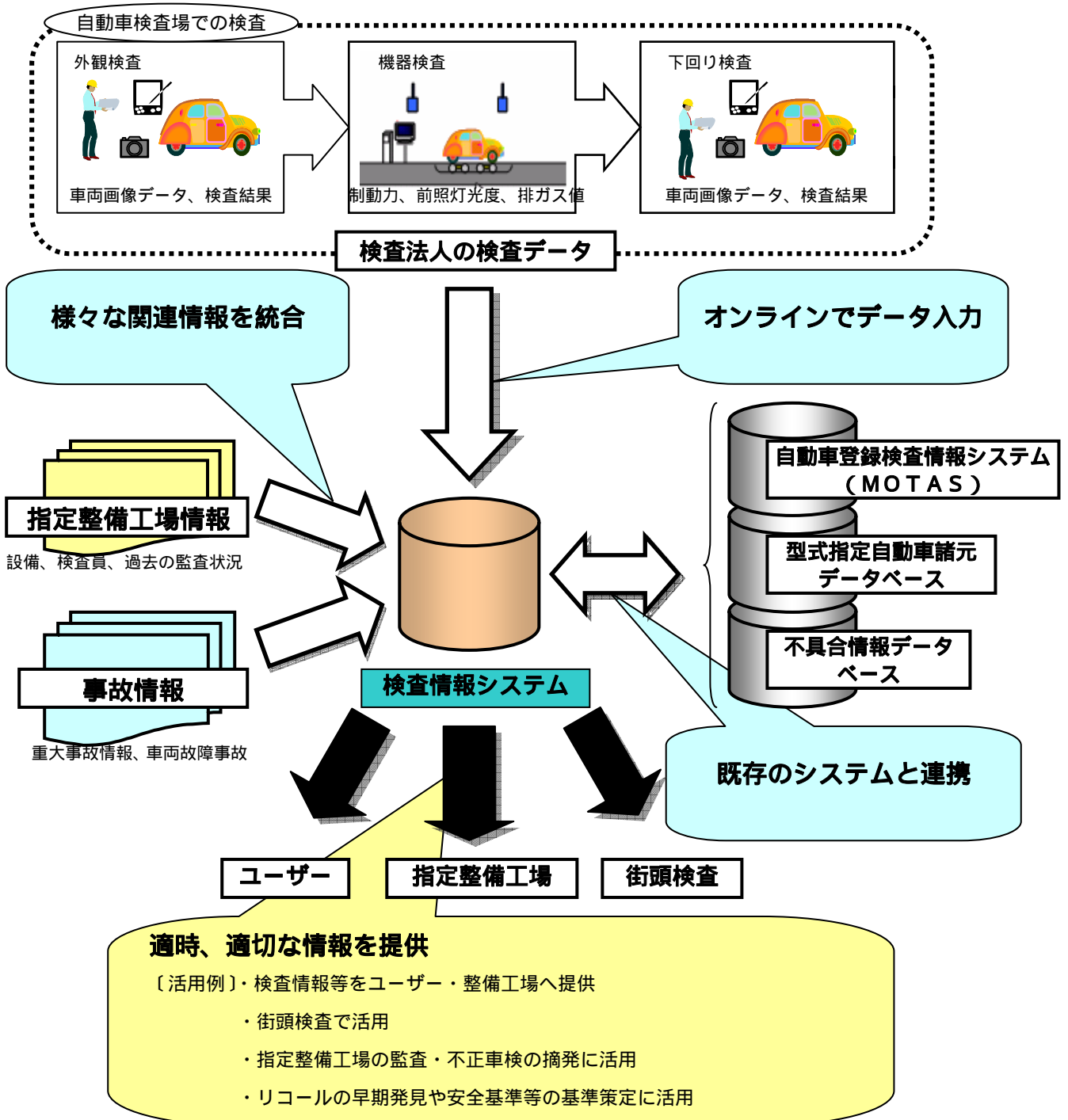
要求額 456百万円

IT等新技术を活用し、自動車検査の高度化を図る。

(1) IT化による自動車検査情報の活用(新規)

要求額 96百万円

新規検査や継続検査でブレーキテスター等の検査結果データや指定整備工場情報をデータベース化し(検査情報システム)自動車登録検査情報システム(MOTAS)や型式指定自動車緒元データベース等の既存システムと連携した種々の活用方策を検討する。



(2) 不正車検防止のための新規検査体制の整備(新規)

要求額 自動車検査独立行政法人運営費交付金の内数 277百万円

不正な自動車検査証取得を防止するため、新規検査の際の荷台の架装状態等画像データを全国の車検場と共有するシステムを構築する。

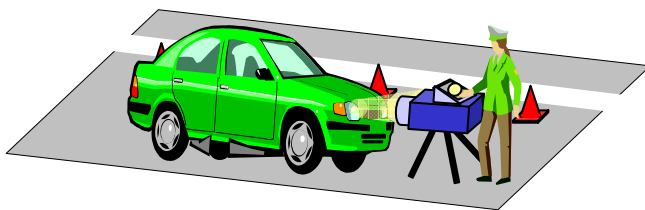


実際に使用する状態と異なる状態で新規検査を受け、不正に車検証を取得する不正行為を防止するため、新規検査の際に、自動車の寸法測定に合わせて荷台の架装状態等の画像データが取得可能な三次元測定器を2カ年計画で全国の自動車検査独立行政法人の事務所に配備する。

(3) 街頭検査用機器の開発・調査(新規)

要求額 32百万円

街頭検査において用いる機器の開発・調査を行う。



路上において使用可能な、携帯性に優れ、より効率的・効果的な検査を実現する街頭検査用機器を開発し、街頭検査項目の拡充を図る。

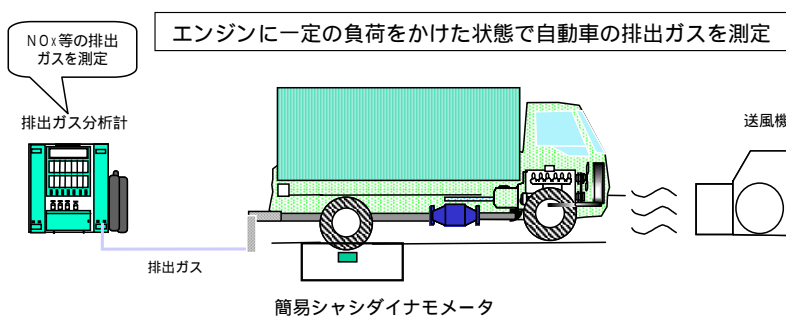
〔主な機器の例〕ヘッドライトテスター、ランプ類の色度測定器 etc

(4) 新たな排出ガス検査方法の確立

要求額 51百万円

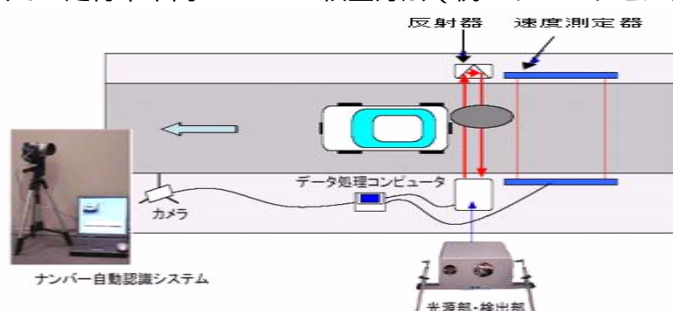
使用過程にあるディーゼル車から排出されるNOxの検査の導入に向けて、検査方法の確立を図る。

車検場におけるNOxの検査方法



簡易シャシダイナモメータを用いた実走行に近い負荷条件の下で、重量ディーゼル車のNOxの排出量を測定する検査システムを試行的に検査場に配備し、実用性等の確認を行いつつ、当該システムによる検査方法の確立を図る。

街頭での走行中車両のNOxの検査方法(例: リモートセンシング手法)



実走行中の自動車から排出されるNOx量を測定し、街頭検査等での使用が可能な排出ガス検査方法を開発する。

4. 自動車ユーザーの利便向上と交通事故被害者対策の充実

自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進

要求額：1,984百万円

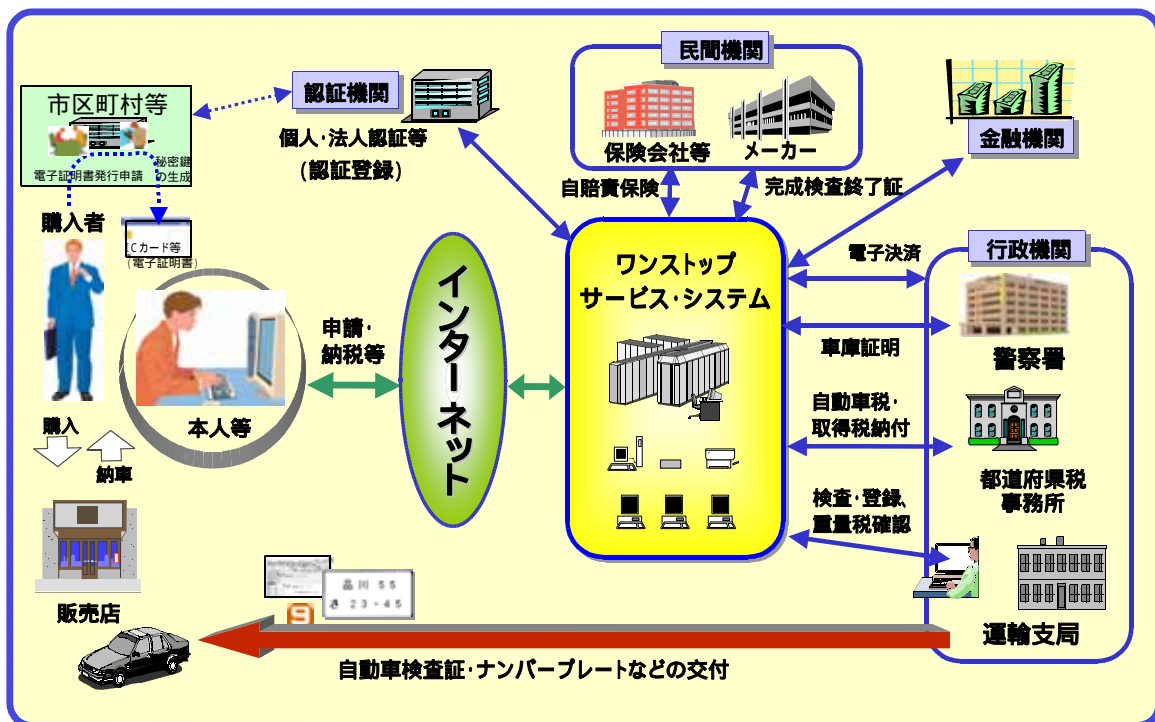
自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続（検査・登録、車庫証明、自動車諸税の納税等）について、国民負担の軽減及び行政事務の効率化等を図る観点から、ワンストップサービス化の実現が求められており、政府のe-Japan重点計画に盛り込まれているところである。

これまで、内閣に設置された「ワンストップサービス推進関係省庁連絡会議」において関係省庁と連携し、実証実験、システム開発等ワンストップサービス化の推進を図るとともに、平成16年第159回通常国会において必要な法整備を行ったところである。

平成17年12月26日から4都府県（東京都、神奈川県、愛知県、大阪府）において新車新規登録手続を対象として、ワンストップサービスシステムを稼動することとしており、今後、全てのシステムを連携させた最終的な総合試験の実施やヘルプデスクの構築等を行うとともに、ユーザーへの広報活動を行うこととしている。

平成18年度においては、稼動したシステムの維持運用を行うとともに、利便性の向上のためのシステム改良・改善を行い、平成20年を目標に、全地域・全手続へワンストップサービスの導入を目指すこととしている。

ワンストップサービス化のイメージ



スマートプレートの実用化に向けた調査、普及・啓発

要求額: 25百万円

ナンバーの偽変造防止、環境対策・交通渋滞対策等の観点からの自動車の運行情報の正確かつ効率的な把握等を目的として、現行ナンバープレートの情報等をナンバープレート上のICチップに記録した電子ナンバープレート（スマートプレート）の実用化を目指す。

スマートプレートの活用を促進するためには、国民に対して広く認知・理解を得るための情報提供等を行うことが必要であることから、その活用方法等についてセミナー等を開催する。

また、実用化に必要なスマートプレートの異常時の対応や情報入力システム、携帯型読取装置等について検討を実施する。

[現行ナンバープレート]



[スマートプレート]



活用方法等の情報提供



流入規制の例

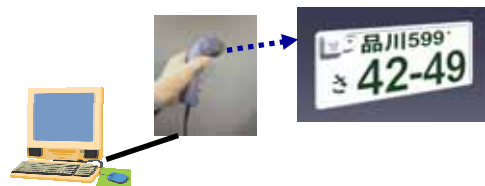


車両・運行情報提供の例



客待ちタクシーによる渋滞緩和の例

実用化のための検討



情報入力システムの検討



携帯型読取装置等の検討

自動車事故対策機構による介護料・短期入院助成費の支給

要求額: 3,614百万円

自動車事故により重度後遺障害となり、常時または随時介護が必要な被害者に対して、独立行政法人自動車事故対策機構を通じて介護料や短期入院助成費を支給し、被害者の保護を図る。

日弁連交通事故相談センターによる相談事業

要求額: 580百万円

自動車事故に関する損害賠償に係る紛争に関し、財団法人日弁連交通事故相談センターが無償による法律相談に応じ、必要な指導及び示談斡旋を行う。

自賠責保険・共済紛争処理機構による紛争処理事業

要求額: 140百万円

自賠責保険金の支払いを巡って当事者間で紛争が生じた場合に、財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構が公正かつ的確な解決を行うことによって、被害者の保護を図る。

