

平成19年度
自動車交通局関係予算概要

平成19年1月
国土交通省自動車交通局

目 次

平成19年度予算主要施策総括表	1
自動車交通行政主要施策	2
主要施策別説明資料	
1. 安心して誰もが使いやすい公共交通サービスの実現	
公共交通移動円滑化事業	7
自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業	10
地方バス路線維持対策	11
運転者登録制度の導入等タクシーの安全と質の確保・向上対策	12
標準データフォーマットを活用したバス総合情報の電子化推進	13
福祉輸送に係るセダン型の乗降介助等における運転者の教育体制の整備	14
2. 環境対策の推進	
低公害車普及促進対策	15
次世代低公害車開発・実用化促進事業	16
燃料電池自動車実用化促進プロジェクト	17
自動車排出のNOxの低減を目的とした啓発・指導等事業	18
自動車分野のCO2排出量評価プログラムの構築	19
自動車排出ガス性能劣化要因分析事業	20
自動車排出ガス対策に係る世界統一基準導入調査	20
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	
IT化等による自動車検査の高度化	23
先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進	25
車両の安全対策	26
リコール制度の着実な運用	29
自動車運送事業者に対する監査システムの強化	29
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	29
輸送の安全向上のための優良な労働力(トラックドライバー)確保対策	30
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	31
スマートプレートの実用化に向けた実証実験・調査研究	32
自動車事故対策機構による交通事故被害者対策の充実	33
重度後遺障害者に対する短期入院支援の拡充	33

平成19年度予算主要施策総括表

(単位：百万円)

主 要 施 策	19年度 予算額	18年度 予算額	比 較 増減額	頁
1. 安心して誰もが使いやすい公共交通サービスの実現	10,553	10,393	160	
公共交通移動円滑化事業	1,547	1,570	23	7
自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業	1,768	1,600	168	10
地方バス路線維持対策	7,133	7,169	36	11
運転者登録制度の導入等タクシーの安全と質の確保・向上対策	50	0	50	12
標準データフォーマットを活用したバス総合情報の電子化推進	47	54	7	13
福祉輸送に係るセダン型の乗降介助等における運転者の教育体制の整備	8	0	8	14
2. 環境対策の推進	1 2,849	3,123	274	
低公害車普及促進対策	2 2,237	2,412	175	15
次世代低公害車開発・実用化促進事業	413	395	18	16
燃料電池自動車実用化促進プロジェクト	66	166	100	17
自動車排出のNOxの低減を目的とした啓発・指導等事業	12	0	12	18
自動車分野のCO2排出量評価プログラムの構築	49	62	13	19
自動車排出ガス性能劣化要因分析事業	50	62	12	20
自動車排出ガス対策に係る世界統一基準導入調査	22	26	4	20
3. 安全対策の充実・強化	2,104	1,432	672	
IT化等による自動車検査の高度化	816	248	568	23
先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進	3 505	150	355	25
車両の安全対策	358	508	150	26
リコール制度の着実な運用	322	357	35	29
自動車運送事業者に対する監査システムの強化	76	153	77	29
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	20	16	4	29
輸送の安全向上のための優良な労働力(トラックライバー)確保対策	7	0	7	30
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	5,039	5,449	410	
自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進	1,749	1,959	210	31
スマートプレートの実用化に向けた実証実験・調査研究	15	20	5	32
自動車事故対策機構による介護料の支給	3,050	3,287	237	33
重度後遺障害者に対する短期入院支援の拡充	225	183	42	33
合 計	20,132	20,397	265	

1. 経済産業省と連携して上記以外に、デマンドシステムの導入促進、タクシー事業のグリーン化の推進、EMSの全面導入によるIoTドライブの推進等について、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又はエネルギー使用合理化技術戦略的開発事業について、運送事業者等から合計35億円程度応募の見込み。
2. 道路局との連携により、道路特定財源を活用。
3. 一部予算について再掲を含む。

自動車交通行政主要施策

予算額（前年度予算額）

単位：百万円

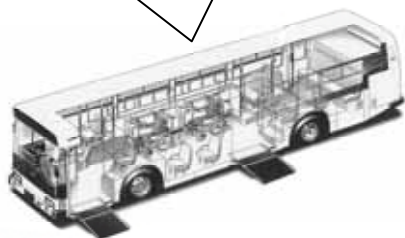
1. 安心して誰もが使いやすい公共交通サービスの実現

バスのバリアフリー化、他モードと連携したICカードの普及、福祉タクシーの普及、地域における生活交通の確保及び活性化等を図るとともに、タクシー運転者の登録制度を導入し、安心して誰もが使いやすい公共交通サービスの実現を図る。

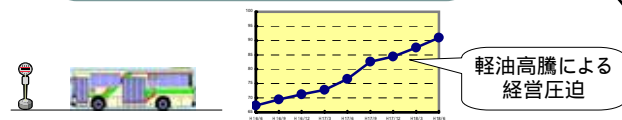
公共交通移動円滑化事業	1,547 (1,570)
ノンステップバスの導入等	1,041 (1,170)
ICカードシステム	213 (250)
福祉輸送普及促進モデル事業	100 (124)
地域バス交通活性化事業	180 (0)
自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業	1,768 (1,600)
地方バス路線維持対策	7,133 (7,169)
運転者登録制度の導入等タクシーの安全と質の確保・向上対策	50 (0)

ノンステップバスの導入促進

ワンステップバスとノンステップバスの車両価格の差額を国と地方公共団体が協調して補助



地方バス路線維持対策



<地域協議会>

生活交通維持・確保方を協議・調整



国の役割

広域的・幹線的なバス路線
都道府県等と協調して支援

地方の役割

その他のバス路線
自治体の判断により維持



地方公共団体に対する地方財政措置

福祉輸送の普及促進

車椅子等をそのまま乗せて輸送できるリフト付き車両



タクシーの安全と質の確保・向上対策

タクシー運転者登録制度の実施地域の拡大



センターサーバの整備
(ネットワーク化)

東京・大阪タクシーセンターは、既に運転者登録を実施

大阪

東京

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($\text{NO}_x \cdot \text{PM}$)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。

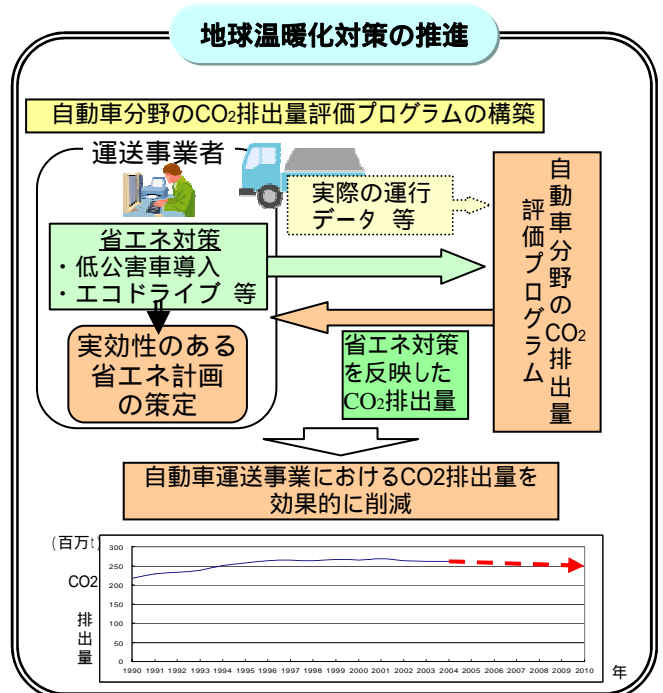
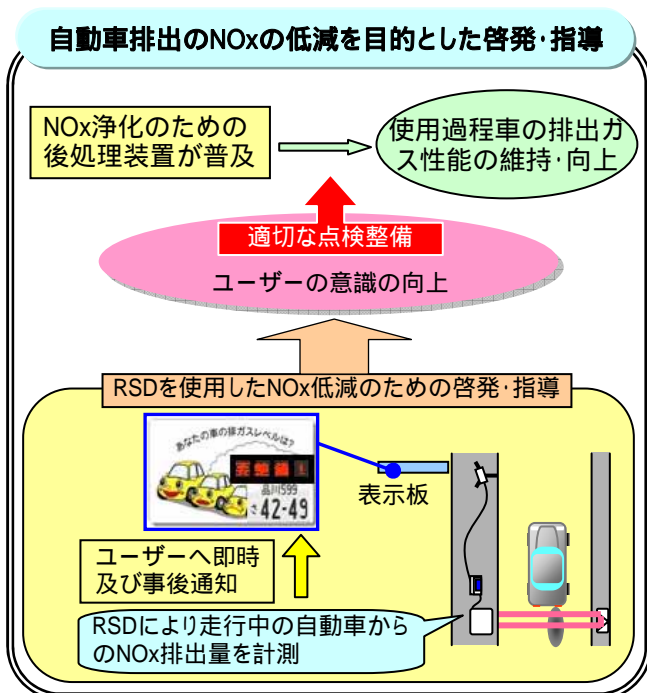
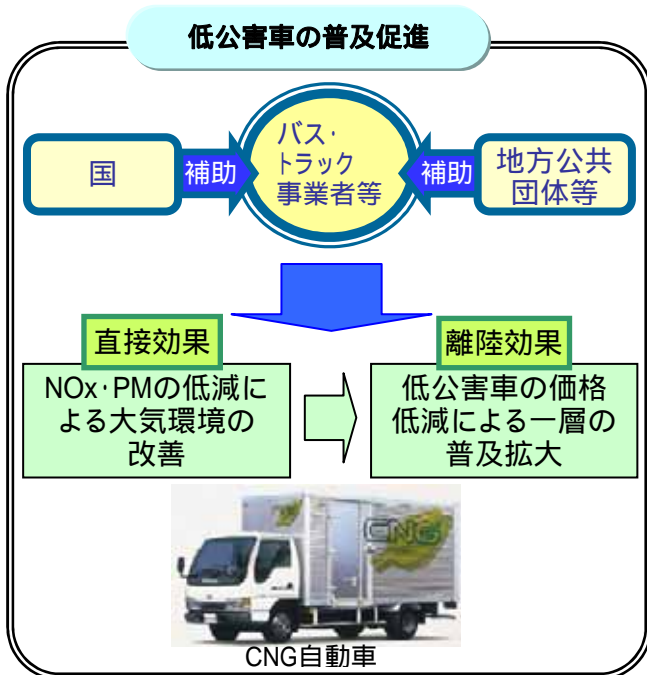
低公害車普及促進対策 2,237 (2,412)

次世代低公害車開発・実用化促進事業 413 (395)

燃料電池自動車実用化促進プロジェクト 66 (166)

自動車排出の NO_x の低減を目的とした啓発・指導等事業 12 (0)

自動車分野の CO_2 排出量評価プログラムの構築 49 (62)

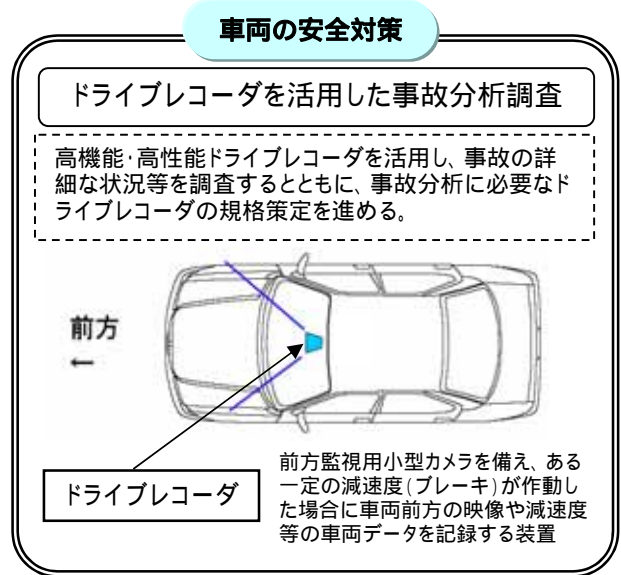
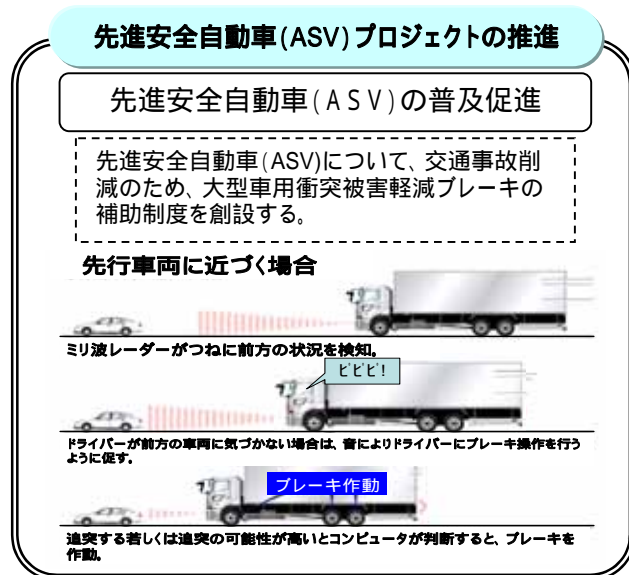
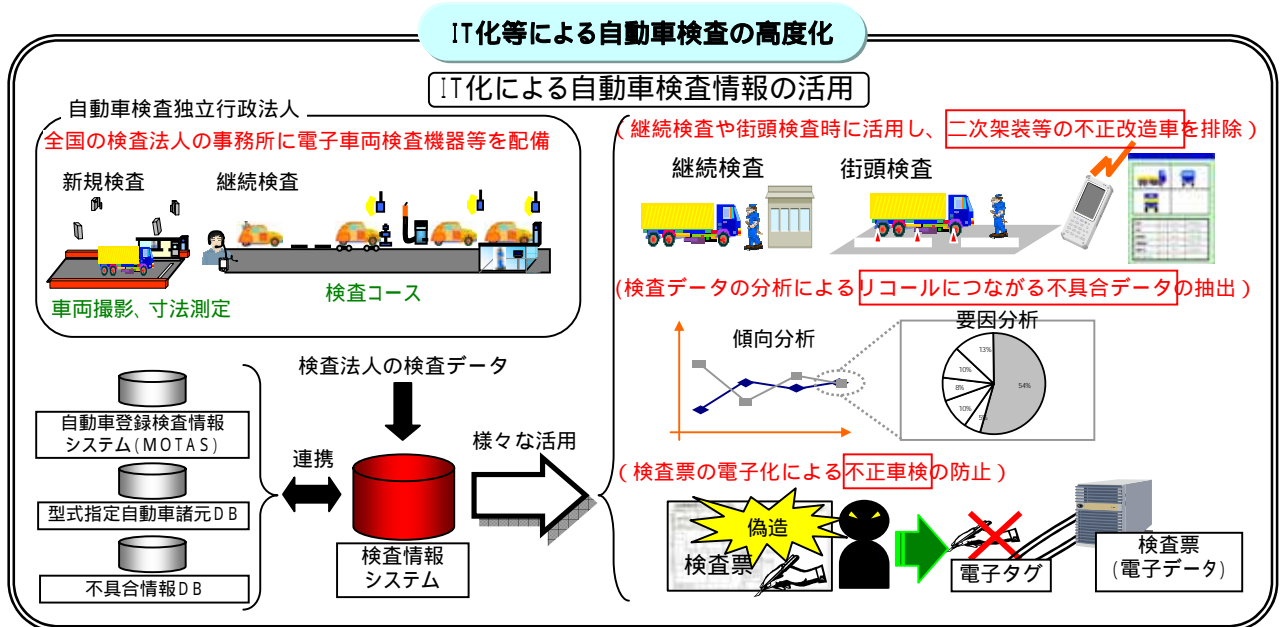


3. 安全対策の充実・強化

自動車交通事故の件数は6年連続で90万件を超え、負傷者数も7年連続で100万人を超えるなど、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、二次架装やリコール問題に対応した自動車検査の高度化の推進や先進安全自動車（ASV）の導入促進など安全対策を充実・強化する。

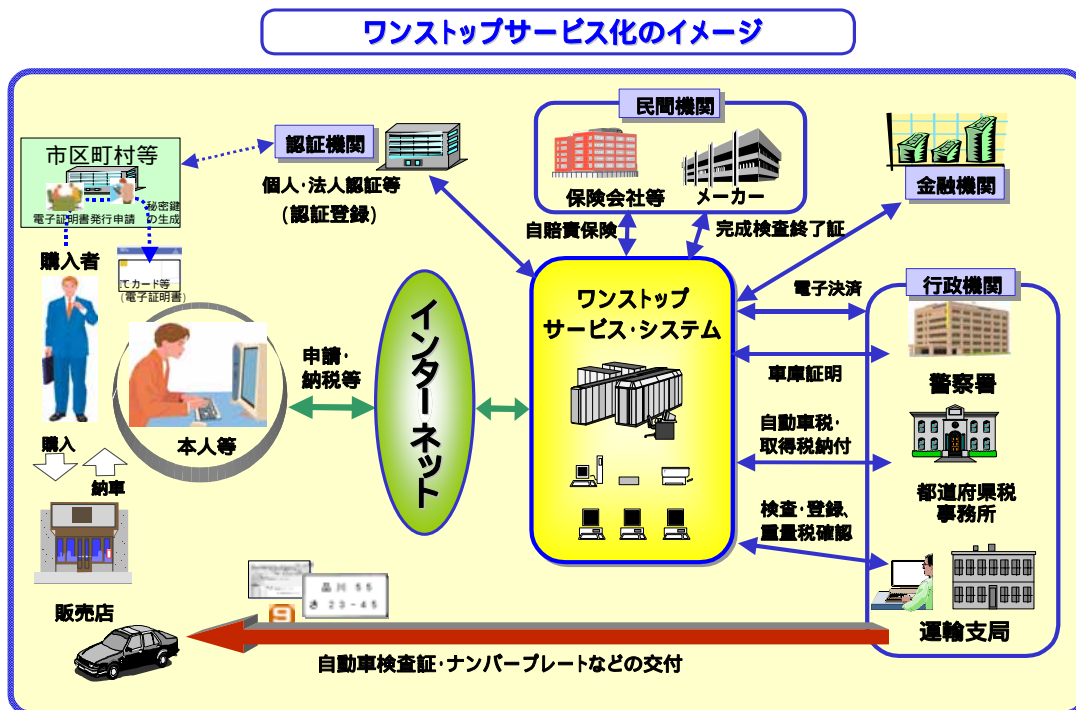
IT化等による自動車検査の高度化	816 (248)
先進安全自動車（ASV）プロジェクトの推進（一部再掲）	505 (150)
車両の安全対策	358 (508)
リコール制度の着実な運用	322 (357)
自動車運送事業者に対する監査システムの強化	76 (153)



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とともに、電子ナンバープレート（スマートプレート）の実用化に向けた取組みを行う。また、交通事故による重度後遺障害者への支援を拡充し、被害者救済対策の充実を図る。

自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進	1,749 (1,959)
スマートプレートの実用化に向けた実証実験・調査研究	15 (20)
自動車事故対策機構による介護料の支給	3,050 (3,287)
重度後遺障害者に対する短期入院支援の拡充	225 (183)



ワンストップサービス稼働地域 (新車新規登録手続を対象)

- 平成17年12月26日～
東京都、神奈川県、愛知県、大阪府
- 平成18年 4月24日～
埼玉県、静岡県
- 平成19年 1月29日～
岩手県、群馬県、茨城県、兵庫県

主要施策別説明資料

1. 安心して誰もが使いやすい公共交通サービスの実現

公共交通移動円滑化事業

予算額: 1,547百万円

(1) ノンステップバスの導入等

予算額: 1,041百万円

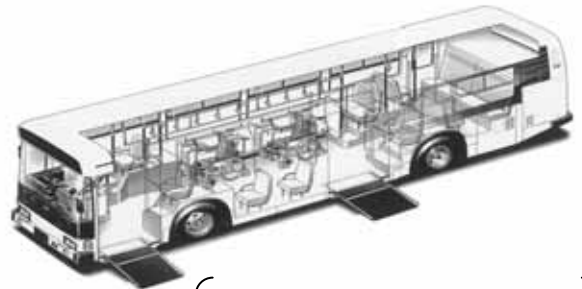
高齢者、障害者等が公共交通機関を利用しやすくするため、ノンステップバスとワンステップバスの価格差を補助することで、ノンステップバスの普及促進を推進する。

ノンステップバスの普及の促進

国の支援

ワンステップバスとノンステップバスの車両価格の差額を国と地方公共団体とが協調して補助

ノンステップバスの普及を拡大



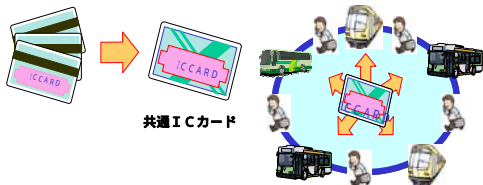
補助対象経費上限額
民営事業者: 380万円(税抜きで補助)
公営事業者: 399万円(税込みで補助)

バス・鉄道相互の共通ICカードシステムの整備

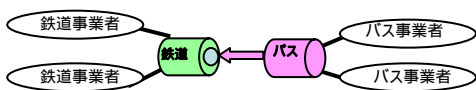
バスと鉄道相互に利用可能な共通ICカードシステムの導入費用の一部を補助する。

【ICカード共通化のイメージ】

共通化・相互利用化

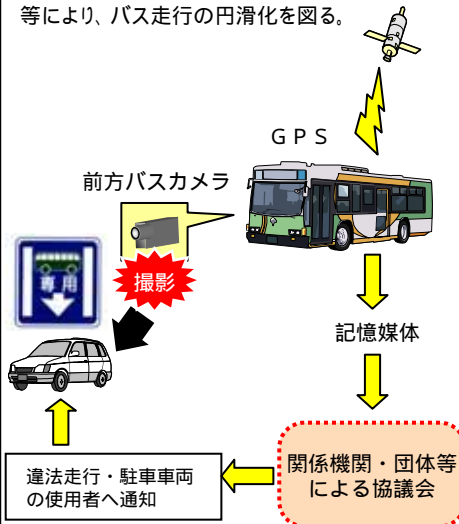


【バス・鉄道相互のICカードセンターシステムのイメージ】



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。



鉄道駅周辺等のバスターミナルのバリアフリー化

ユニバーサルルーフを追加(拡充)

バスターミナルにおいて、鉄道駅の出入口とバス停との間の経路及びバス停に一体的に設けられる上屋(ユニバーサルルーフ)の設置を推進する。



(2) 福祉輸送普及促進モデル事業

予算額: 100百万円

本格的な高齢化社会に対応し、福祉輸送のニーズに的確に対応するため、一定の地域において計画的な福祉車両の導入、輸送効率の向上に資する共同配車センターの設立の他、的確な配車を行うコーディネーターの育成に対して重点的な支援を行い、福祉輸送の普及を促進する。

福祉輸送の一層の普及に障壁・需給のミスマッチの存在

施策

福祉輸送普及促進モデル事業

地方公共団体、タクシー事業者、福祉有償運送を行うNPO等、その他の関係者からなる協議会を設置して、計画的な福祉車両の導入や共同配車センターの設置等、福祉輸送の普及を促進する等の先進的な取り組みに対して国が必要な支援を行う。

福祉輸送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

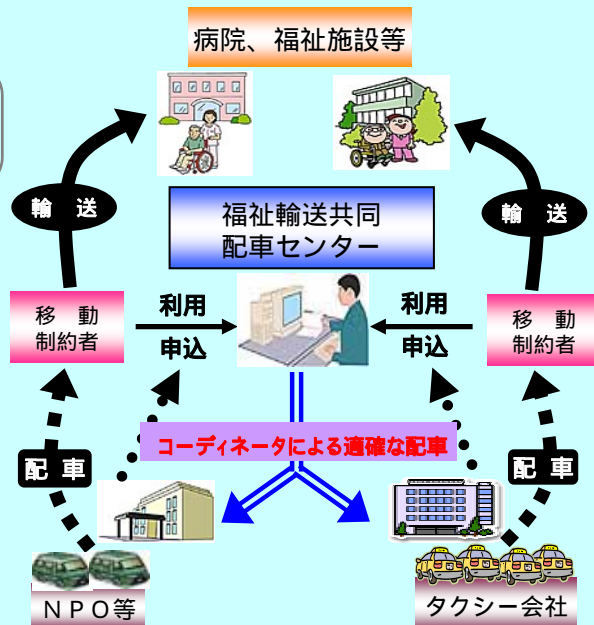
運輸局等

国の支援

地方公共団体が作成したモデル計画を国が認定した場合において、以下の支援措置を地方公共団体と協調して実施

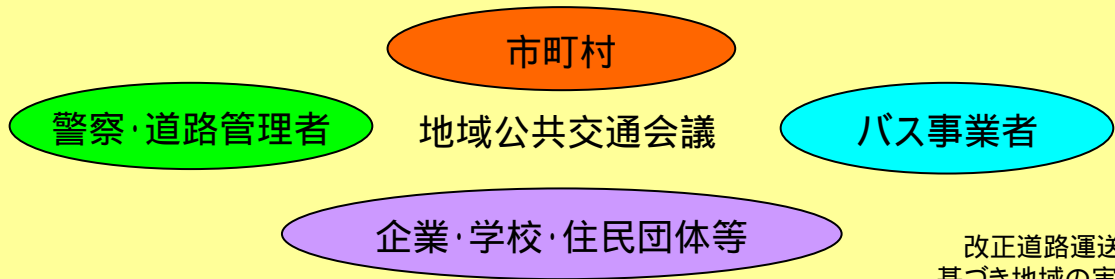
- ・福祉車両の購入に対する補助（対象：リフト付き・スロープ付き車両）
- ・共同配車センターの設立補助（対象：センター設備、車載設備）
- ・【拡充】コーディネーターの育成補助（対象：的確な配車を行う人材育成費用）

- ・福祉輸送の普及促進
- ・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

交通空白地域や交通不便地域等において地域の多様なニーズに応じたバス交通を実現し、地域住民の移動の機会を確保することにより、地域の活性化を促す。



改正道路運送法に基づき地域の実情に応じたバス交通を調整する場

調査

- ・地域住民、企業、学校等から日常の移動実態・ニーズの把握
- ・最適なバス交通の選択(コミュニティバス、プティバス等)
- ・導入車両、運行系統、運行ダイヤ、運賃の設定

実証運行

- ・実証運行(地域住民への周知、利用促進を含む)
- ・より最適な運行系統、運行ダイヤ等への見直し

設備整備

- ・バス車両、車載機(運賃表示機)等の導入

国の支援

地域公共交通会議等において地域の実情に即したバス交通のあり方を協議し、その導入に必要な以下の事業に対し補助。

- ・調査(補助対象経費の1/2)
- ・実証運行(1件あたり1千万円(補助対象経費の1/2を上限))
- ・設備等整備
 - バス停等(補助対象経費の1/4)
 - バス車両(通常車両価格との差額の1/2)



地域活力再生のため、地域の実情に応じたバス交通を実現

自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業

予算額: 1,768百万円

バスの利用を促進し、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、オムニバスタウンの整備を引き続き推進するとともに、日本型BRT、乗継施設、などの交通システム対策事業の支援を強化する。

さらに、大型車による追突事故の被害を軽減すべく、衝突被害軽減ブレーキの普及を図る。

オムニバスタウン整備総合対策事業

【補助率 1 / 3】

バス交通を中心としたまちづくりを推進する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。

交通システム対策事業【補助率 1 / 4】

連節バスシステム(日本型BRT)、パークアンドバスライド等の導入、乗継施設の整備等に対して補助。

個別対策事業【補助率 1 / 5】

バスロケーションシステム、PTPS車載器等の施設・整備の導入等に対して補助。

調査事業、実証実験・実証運行事業【補助率 1 / 2】

上記事業の一部及び路線再編、バスレーン設置の調査、実証実験・実証運行に対して補助。

先進安全自動車(ASV)普及促進対策事業【補助率 1 / 2】

大型車への衝突被害軽減ブレーキの取得に対して補助。

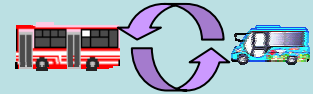
連節バスシステム(日本型BRT)の推進 (バスの高速性・定時性の確保等)

連節ノンステップバスやPTPSの一体導入や乗継施設の整備を促進する。



幹線バスとフィーダーバス等の乗継施設の整備

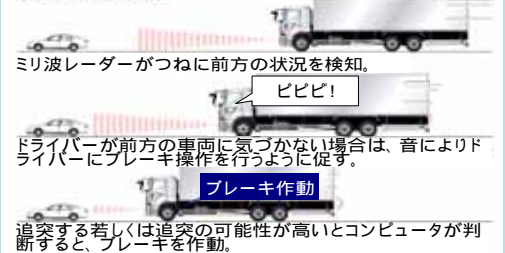
幹線バスと地域内を運行するフィーダーバス等との乗継施設を整備することにより、安全かつスムーズな乗り継ぎを確保する。



先進安全自動車(ASV)の普及促進

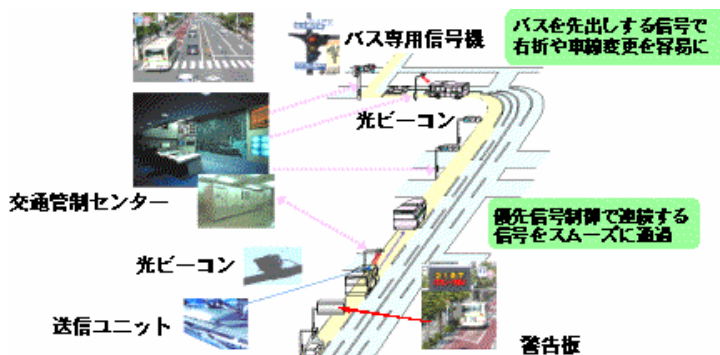
先進安全自動車(ASV)について、交通事故削減のため、大型車用衝突被害軽減ブレーキの補助制度を創設する。

先行車両に近づく場合



BRT: Bus Rapid Transitの略

PTPS(公共車両優先システム)



バスロケーションシステム



地方バス路線維持対策

予算額: 7,133百万円

- ・バス事業はモータリゼーションの進展や過疎化の進行により大変厳しい経営状況にある。しかしながら、バスは地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であり、バス路線の維持・確保は重要な課題。
- ・最近の軽油価格高騰が収支圧迫要因。
- ・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

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

- ・生活交通路線についてコミュニティバス等を活用し、地域の実情に即した効率的な輸送体系にする取組
- < 路線維持費補助、設備整備費補助、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

タクシーについては、実際の安全性やサービス水準が、個々のドライバーの瞬時の判断や対応に任されているという特性を有している。

このため、運転者登録制度の実施地域の拡大、運転者の要件の見直し等により、運転者の質の確保・向上を図り、安全・安心なタクシーサービスの提供を促進する。

タクシー運転者登録制度の実施地域の拡大

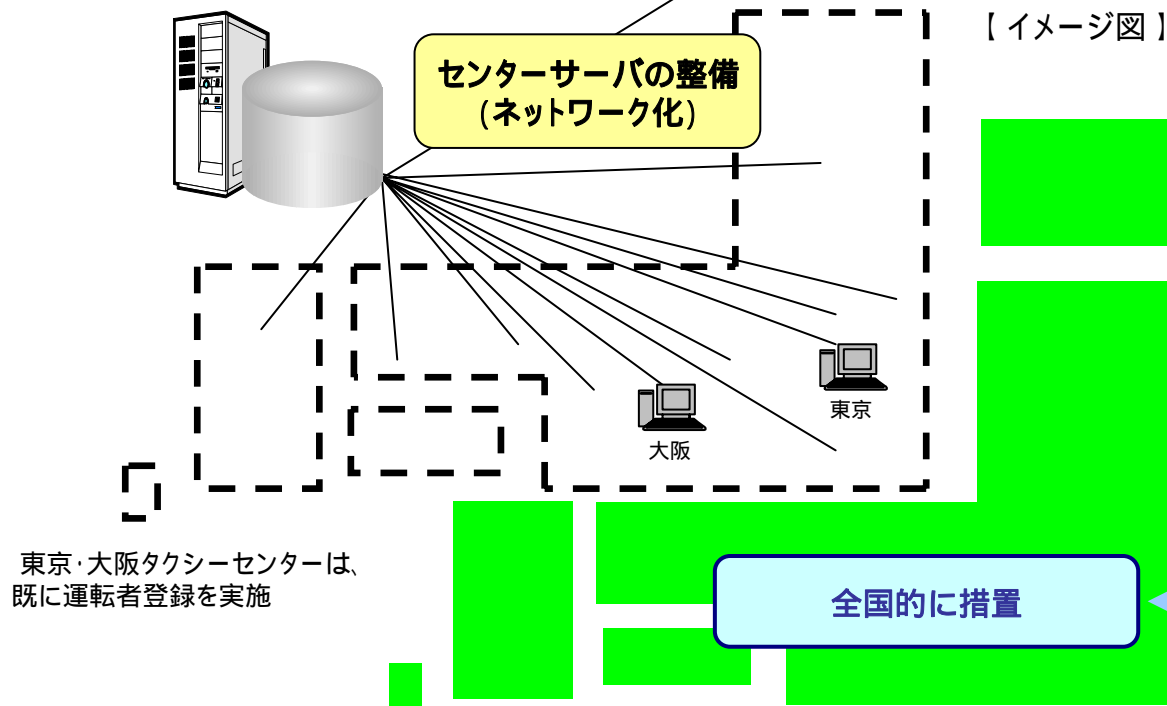
タクシー業務適正化特別措置法に基づき、現在、東京・大阪のみで実施している運転者登録制度について、所要の見直しを行った上で、政令指定都市等流し営業中心の都市まで拡大して実施。

さらに、センターサーバを設置し、指定都市間のネットワーク化を図ることにより、他の都市で登録の取り消しを受けている運転者についても登録を受けられなくすることで悪質な運転者を排除し、タクシーの安全性と質の確保・向上を図る。

新たなタクシー運転者要件の整備

タクシー運転者全体の質の確保・向上を図るための新たな運転者要件整備の一環として、運転者に受講させる講習の実施要領を定めるとともに、法令知識、接客、交通事故防止等の講習カリキュラムを作成する。

政令指定都市等流し営業中心の都市まで拡大



バスロケーションシステムのより一層の導入拡大を促進すべく、標準データフォーマット化を容易に行える支援ツールとバス総合情報を自動送信するツールを作成し、実証実験を通じて課題の整理と効果の確認を行う。

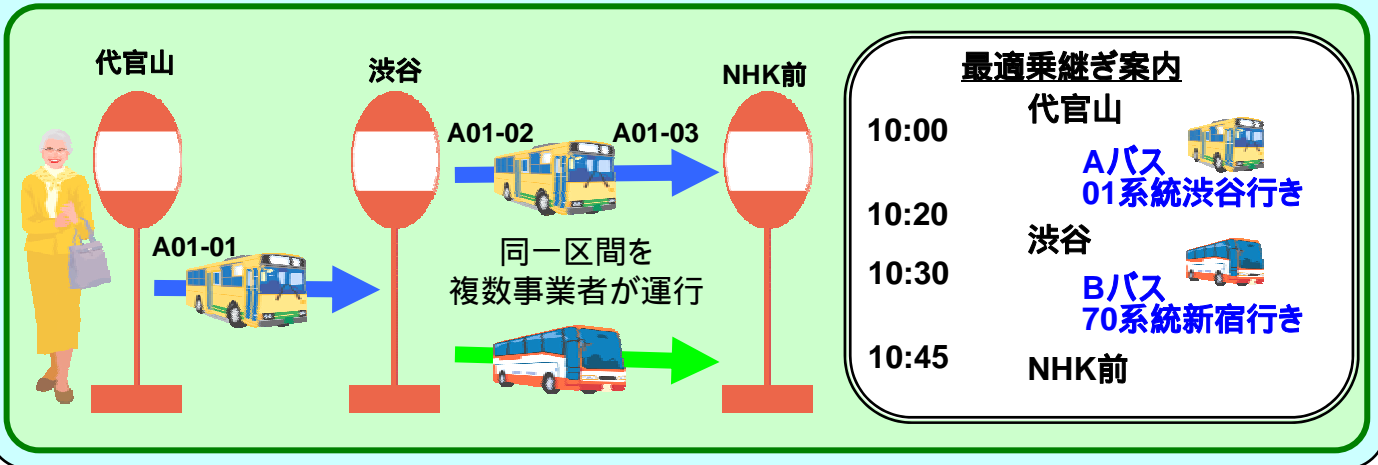
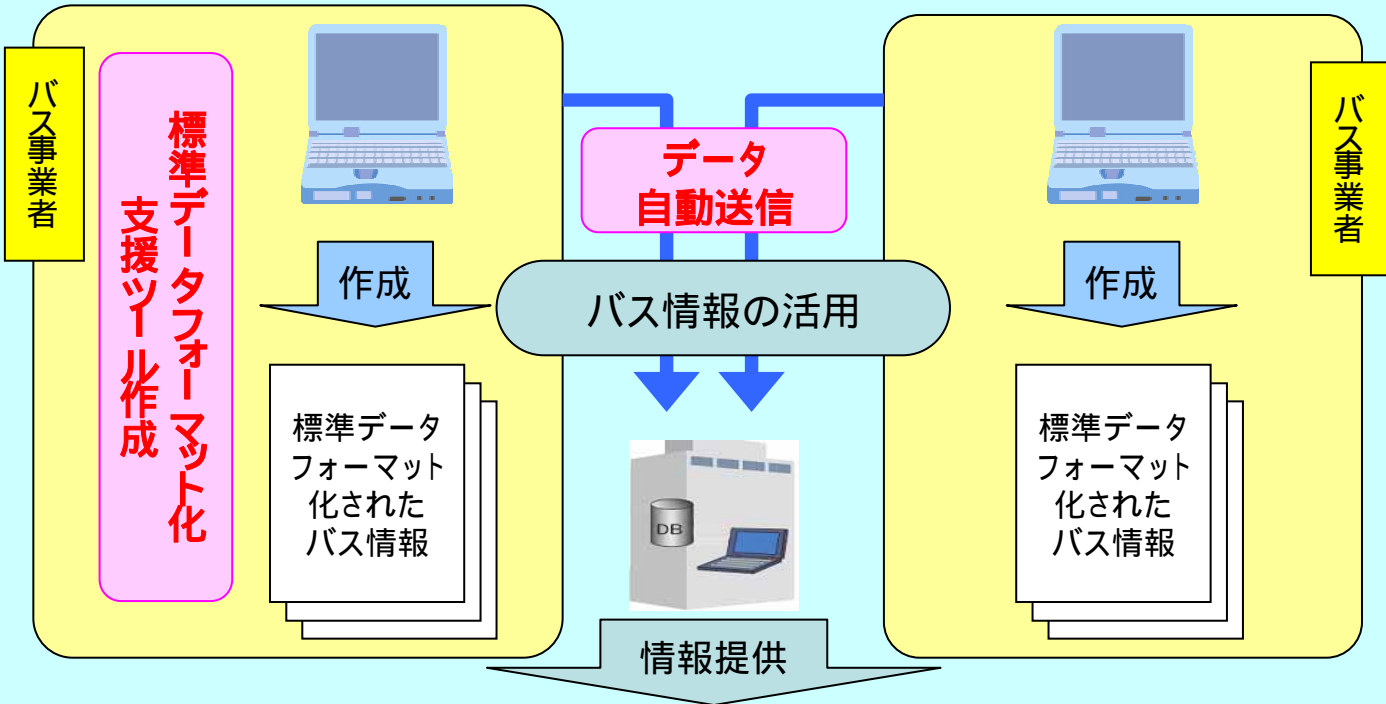
標準データフォーマット化支援ツール作成・データ自動送信

背景

- 目的地までバスルートがあることが分かって、その時刻や乗り継ぐ場所が分からない
- どのバスに乗ればいいのか、どのバス停で降りればいいのか分からない

施策内容

- 標準データフォーマット支援ツール及びデータ自動送信ツールをバス事業者に提供し、バス情報の電子化を推進
- ツールを使用して構築したバス総合情報提供システムによる実証実験の実施



福祉輸送に係るセダン型の乗降介助等における運転者の教育体制の整備

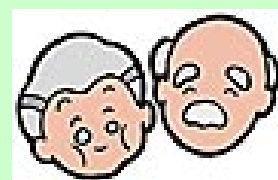
予算額: 8百万円

少子高齢化が進展する中で、高齢者や身体障害者といった単独では公共交通機関を利用できない者の移動サービスへの需要が増加しているところである。

このため、これらの福祉輸送サービスを行うタクシーやNPO等による福祉有償運送に係る運転者に対する一定の講習カリキュラムの策定等により、こうした利用者のニーズに適切に対応した安全で安心な輸送サービスの普及定着を図る。

タクシー等による福祉輸送の社会的重要性の高まり

- ・少子高齢化の進展により要介護者、身体障害者、幼児等に対する個別輸送(STS:スペシャルトランスポートサービス)の需要が急増。
- ・利用者の利便を増進するため、特区において使用可能であったセダン型車両の全国展開等を盛り込んだ道路運送法の一部改正(H18.10.1施行)



セダン型の乗降介助等教育体制整備委員会

- ・セダン型車両による福祉輸送の更なる運転技術の向上や移送に伴う乗降時の人的介助、幼児の急な病気や怪我に対する応急処置等の知識を習得するためのカリキュラムを策定する。
- ・また、タクシーによる育児支援輸送サービスの普及に向け、課題の抽出と対応策についての検討及びマニュアル策定を行う。



セダン型車両の乗降介助等における運転者の教育体制の確立

少子高齢化に対応した安全で安心な輸送サービスの提供

2. 環境対策の推進

低公害車普及促進対策

予算額: 2,237百万円

(道路特定財源、経済成長戦略特別枠を含む。)

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



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(1)	
使用過程車のCNG車への改造		改造費の1/3

CNG(圧縮天然ガス)自動車

- 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

(1)新長期基準よりNOx・PMともに10%低減した車両として、低排出ガス車認定制度における認定を取得した車両に限る



補助制度拡充のポイント

- ・中小企業については最低導入台数要件を緩和(2)
- ・CNGトラックについて、車両総重量2.5トン超から3.5トン以下の車両にまで補助対象を拡大

(2) グリーン経営認証制度の認証等を取得した資本金3億円以下又は従業員300人以下の事業者に限る

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(地方公共団体、ガス事業者、運送事業者、運輸局により構成)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(CNGスタンドの運用の効率化、環境先進地域としてのPR活動等)を実施

国の支援

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

予算額：413百万円
(経済成長戦略特別枠を含む。)

運輸エネルギーの次世代化を図りつつ、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するとともに、地球温暖化対策に資することを目的として、新燃料を利用するなど石油代替性に優れた次世代低公害車の開発・実用化を促進するため、試作車両の実証走行試験等を行うことにより、実用性を検証し技術基準等の整備を行う。

DME自動車等の次世代低公害車の実用化促進のため、その実用性の検証が必要。
他方、水素エンジン等の環境性能に優れた「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

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

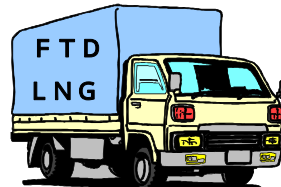
DME 自動車などの次世代低公害車について、運送事業者の実使用条件下での走行評価を行う実証モデル事業を実施し、課題の抽出・対応を行うことにより実用性の向上を図る。

・新たな次世代低公害車の開発促進

水素自動車、LNG 自動車、FTD 自動車等の環境性能に優れた「新たな次世代低公害車」について、開発を促進するため、技術基準の策定等を推進する。



< DME自動車 >



< 新たな次世代低公害車 >



< 水素エンジン >



< IPT ハイブリッド自動車 >



< 大型CNG 自動車 >

DME: ジメチルエーテル

IPT: 非接触式給電システム

CNG: 圧縮天然ガス

LNG: 液化天然ガス

FTD (Fischer-Tropsch Diesel):

天然ガス、バイオマス等から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 (燃料電池自動車の世界統一基準の策定に向けて)

予算額: 66百万円

深刻な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自動車の早期普及を図るため、燃料電池自動車の世界統一基準の策定に向けて必要なデータを取得する。

大都市を中心とした深刻な大気汚染問題

世界規模の環境問題である地球温暖化

大気汚染物質等の排出がゼロである燃料電池自動車の実用化・普及を通じて環境負荷の小さい自動車社会の構築を目指す。

燃料電池自動車実用化促進プロジェクト (産学官の連携)

これまでの成果(燃料電池自動車の普及のために必要な国内基準等を整備)

世界初

- ・ 燃料電池自動車の安全・環境性能に係る保安基準の策定(平成17年3月)
- ・ 燃料電池自動車の型式認証(平成17年6月)
- ・ バスなどの大型燃料電池自動車に係る保安基準の策定(平成18年度予定)



国連の自動車基準調和フォーラム(WP29)において、
燃料電池自動車の世界統一基準の検討が開始

燃料電池自動車の世界統一基準の策定に向けた取り組み

- ・ わが国の保安基準が世界統一基準(gtr)に採用されることを目指し、国連の自動車基準調和フォーラム(WP29)における検討作業に積極的に貢献
- ・ gtr検討に資する燃料電池自動車の安全性能・環境性能等に関するデータを取得・提供することにより、WP29の基準策定作業を進捗



わが国の基準を採用して世界統一基準が早期に策定されることにより、燃料電池自動車の開発・普及が促進

自動車排出のNOxの低減を目的とした啓発・指導等事業

予算額：12百万円

使用過程車の排出ガス性能の維持管理の向上を図るため、非接触式のNOx測定機器による測定結果を活用した啓発・指導事業を実施するとともに、運送事業者に対する監査への活用方策等について調査・検討する。

使用過程車のNOxの排出レベルの維持・向上

- ・新車の排出ガス規制の強化に伴い、使用過程車の排出ガス性能の維持管理の重要性が増大
- ・特に、今後、普及が予想されるNOx浄化のための後処理装置について、適切な点検整備により、排出ガス性能の維持を図ることが重要

非接触式のNOx測定機器を使用したNOx低減のための啓発・指導等を行い、使用者等の意識の向上を図る。

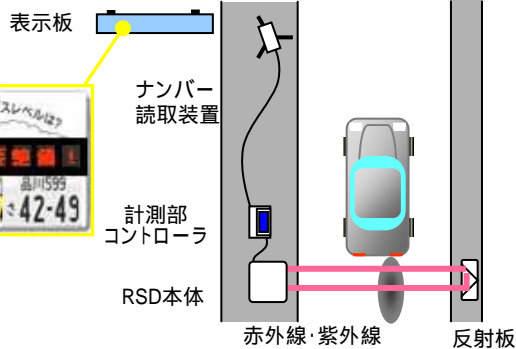
RSD：リモート・センシング・デバイス

RSDを路上に設置し(常設又は移動式)、実走行車のNOx排出量を測定

- ・ユーザーに対し、排出ガスレベルを路側表示板により即時に表示するとともに、NOx排出量が多い者には記録したナンバー情報により点検整備を促す通知を送付し、自動車環境意識の向上と自発的整備を促す啓発・指導事業を試行的に実施。
- ・事業用自動車の測定結果について、監査対象の重点化のための情報としての活用を検討。

使用過程車からのNOx排出量を低減し、大気環境の改善に寄与

RSD装置概略



排出ガス中を通過する赤外線・紫外線の減衰量を計測し、排出ガスに含まれるNOx等の濃度を算出

RSDの設置例



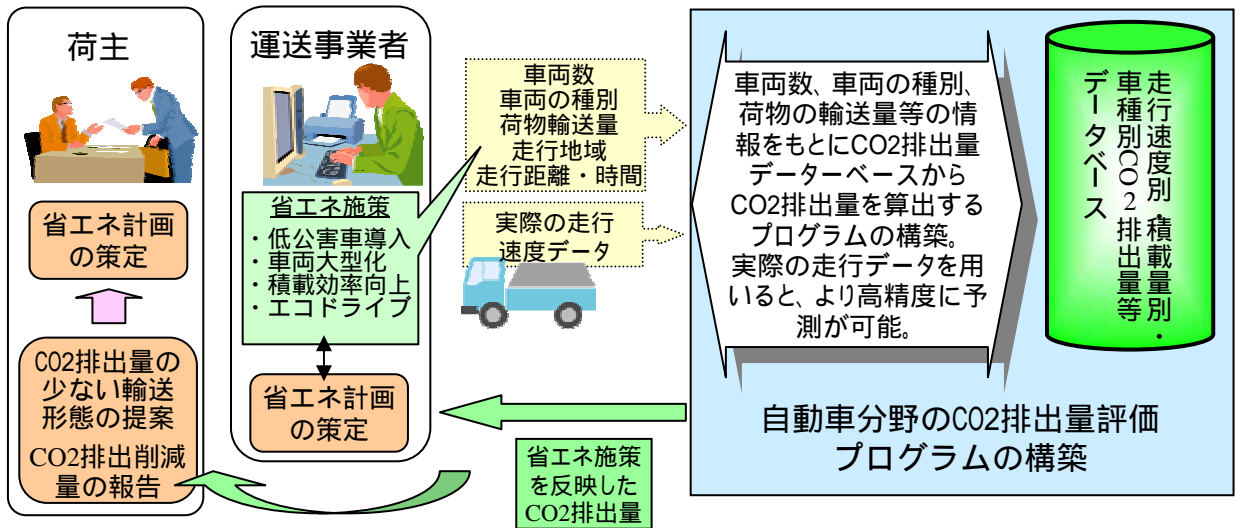
自動車分野のCO2排出量評価プログラムの構築

予算額: 49百万円

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、低公害車の導入、エコドライブの推進、車両の大型化等の様々な省エネ対策によるCO2削減効果の予測を可能とするCO2排出量評価プログラムを構築する。



運送事業者の協力のもと、CO2排出量原単位のデータベースを構築



開発したプログラムの活用により、運送事業者による効率的な省エネ計画(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。

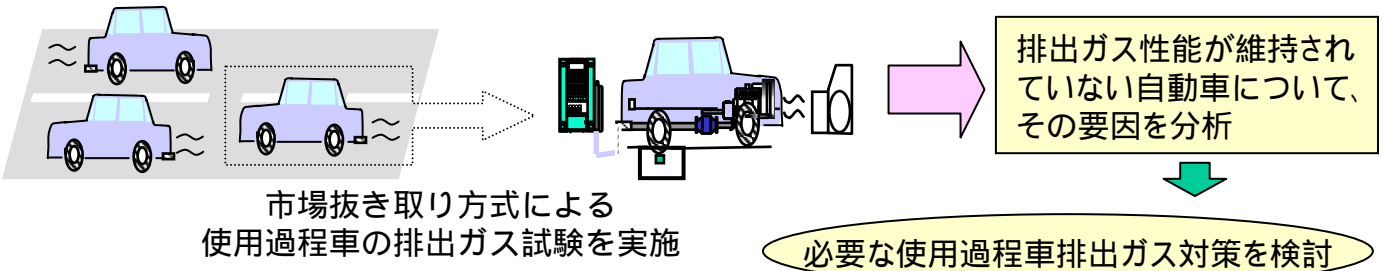


自動車運送事業における省エネ対策を効果的に実施

自動車排出ガス性能劣化要因分析事業

予算額：50百万円

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。



自動車排出ガス対策に係る世界統一基準導入調査

予算額：22百万円

国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(WP29)において策定・採択する重量車排出ガス試験方法等の自動車排出ガス対策に関する世界統一基準について、採択後速やかに世界統一基準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の必要な技術的調査を行う。

国連における
基準調和の検討体制

(重量車排出ガス試験法の例)

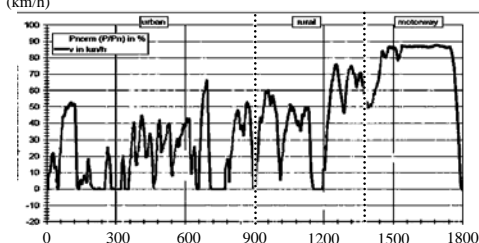
国連(UN) — 欧州経済委員会(ECE)

自動車基準調和世界フォーラム(WP29)

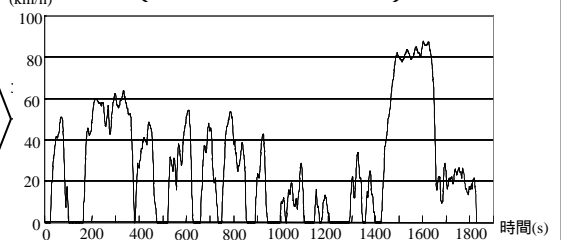
排出ガス・エネルギー専門家会議(GRPE)

WHDC(重量車排出ガス試験法)
世界統一基準(gtr)検討ワーキンググループ

世界統一基準(案)における試験法
(WHDC走行モード)



現行の保安基準における試験法
(JE05走行モード)



現行の保安基準と世界統一基準(案)における試験法の同等性を確認

世界統一基準が採択された後、速やかにその試験法を国内に導入

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

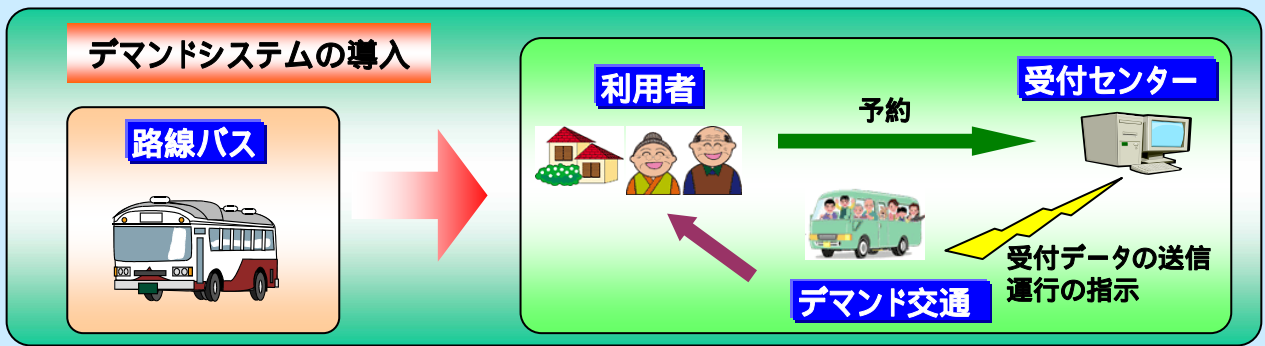
自動車交通分野のCO₂排出量は、運輸部門のCO₂排出量の約9割を占めており、京都議定書の目標達成を確実なものとするためには、自動車交通分野の地球温暖化対策を強力に推進していくことが重要であることから、自動車運送事業者等による省エネ対策の取組みを一層促進するため、下記施策について経済産業省等と連携して推進する。

・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又はエネルギー使用合理化技術戦略的開発事業について、運送事業者等から合計35億円程度応募の見込み。

(1) デマンドシステムの導入促進

バス事業者等から0.5億円程度応募見込み

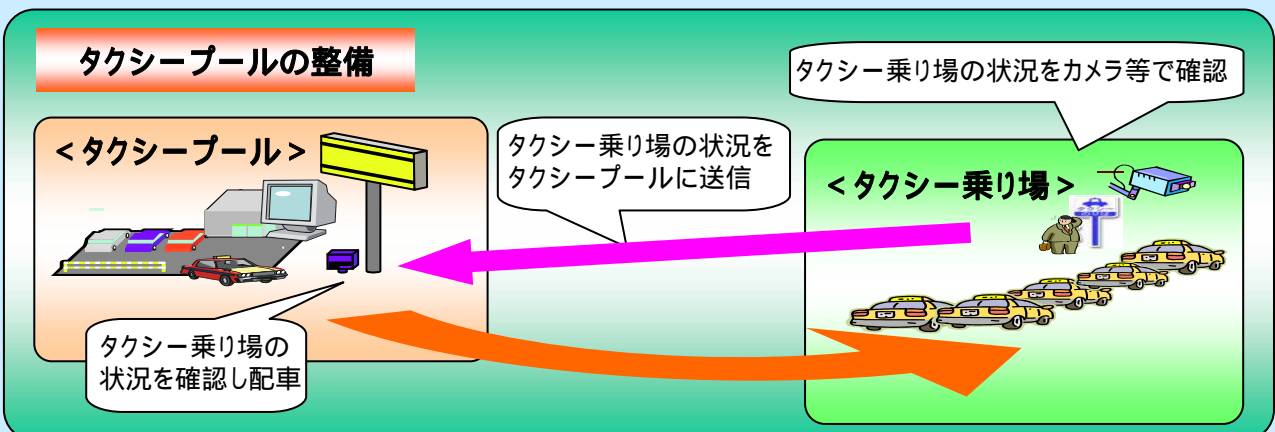
利用者のニーズに応じた最適規模の車両や最短のルートを選択等効率的な運行による燃料消費量の削減を図るため、デマンドシステムを導入するバス事業者等に対し、その費用の一部を補助する。



(2) タクシー事業のグリーン化の推進

タクシー事業者等から4億円程度応募見込み

エンジンをかけながら路上に長時間駐停車している客待ちタクシーのアイドリングストップを促進するため、カメラ等によりタクシー乗り場の車両待機状況を確認することのできるタクシープールを設置するタクシー事業者等に対し、その費用の一部を補助する。

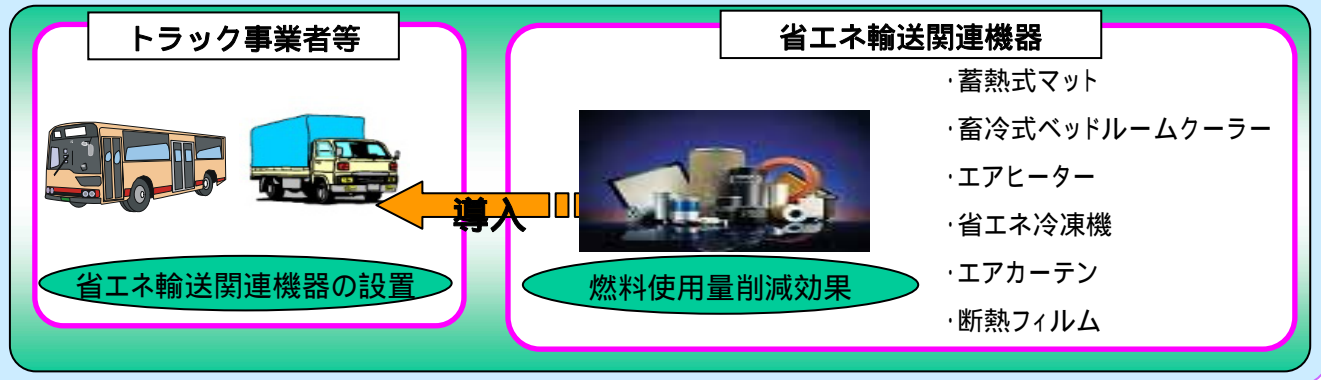


また、タクシー事業者によるエネルギー使用の合理化への取組を促進するため、デジタル式GPS-AVMシステム又はタクシー乗場情報提供システム(TIS)を導入するタクシー事業者等に対し、その費用の一部を補助する。

(3) 省エネに資する輸送関連機器の導入促進事業

トラック・バス事業者等から1.3億円程度応募見込み

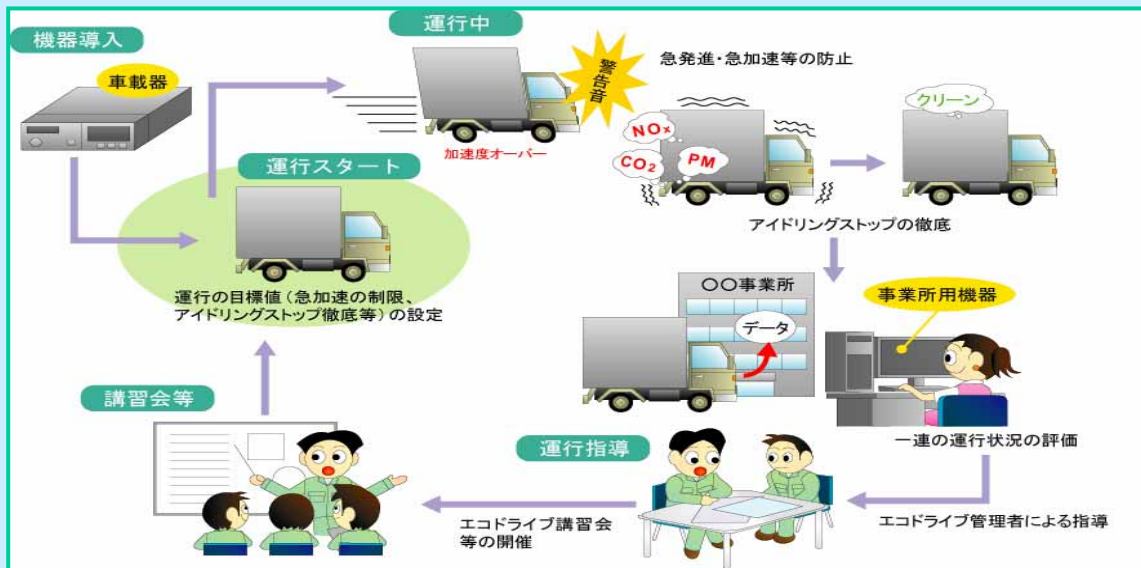
駐車時のアイドリング等エネルギーの無用な使用・放散を防止し、一層のエネルギーの使用の効率化を図るため、貨物自動車等に設置することにより一定の燃料削減効果が認められる輸送関連機器を購入するトラック・バス事業者等に対し、その費用の一部を補助する。



(4) EMSの全面導入等によるエコドライブの推進

自動車運送事業者等から27億円程度応募見込み

自動車運送事業者等において、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、EMS(エコドライブ管理システム)の導入に必要なエコドライブ関連機器を購入する事業者等に対し、その費用の一部を補助する。



(5) 自動車燃費の向上に資する装置等の開発促進

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を開発(LPGエンジンの低燃費燃料噴射システムの開発)する関係団体等に対し、その費用の一部を補助する。

3. 安全対策の充実・強化

IT化等による自動車検査の高度化

予算額：816百万円

IT等新技術を活用し、自動車検査の高度化を図るとともに、指定整備工場の指導・監督を強化する。

(1) IT化による不正車検防止のための自動車検査体制の整備及び自動車検査情報の活用等

予算額 397百万円

自動車検査独立行政法人運営費交付金の内数 134百万円

自動車検査独立行政法人施設整備費の内数 81百万円

検査時の検査データを電子的に取得し、荷台架装メーカーによるトラックの二次架装などの不正改造車の排除、リコールにつながる車両不具合の抽出に活用する等検査の高度化を図るとともに、IT技術の利用により指定整備工場に対する指導・監督を強化し、自動車の安全確保・環境保全を促進する。

自動車検査場での検査



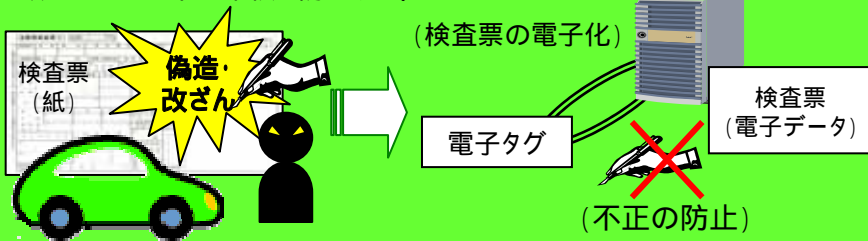
1. 二次架装などの不正改造車の排除

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



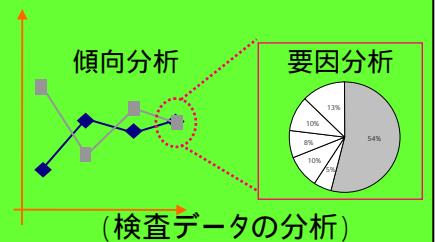
3. 検査データの電子化による不正車検の防止

検査データを電子的に取得することにより、受検者による検査票の偽造・改ざんなどの不正車検を防止する。



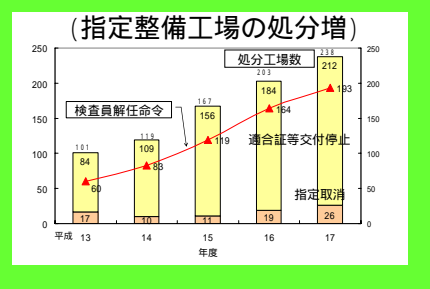
2. リコールにつながる車両不具合の抽出

検査データの収集・分析により、リコールにつながる車両不具合を抽出する。



4. 指定整備工場に対する指導・監督の強化

受検車両情報等を監査工場選定に活用する等、IT技術の利用により、指導・監督を効果的・効率的なものとする。



(2) 新たな街頭検査用機器の導入

予算額：76百万円

ランプ類の色度や光度を測定できる新たな機器を街頭検査に導入する。



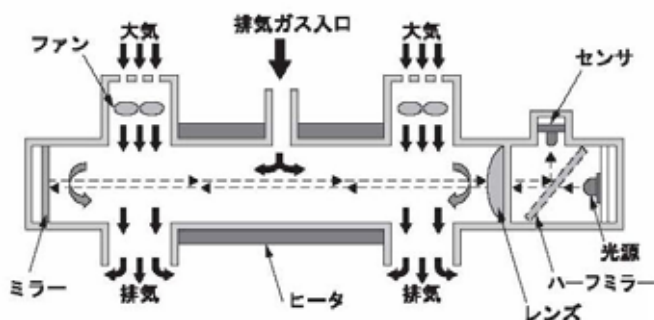
携帯性に優れ、路上において使用可能な、ランプ類の色度測定器及び光度計を導入し、街頭検査の高度化を図る。

(3) オパシメータを使用したPM検査の導入

予算額 自動車検査独立行政法人運営費交付金の内数：98百万円

全国の車検場にオパシメータを導入する。

オパシメータ



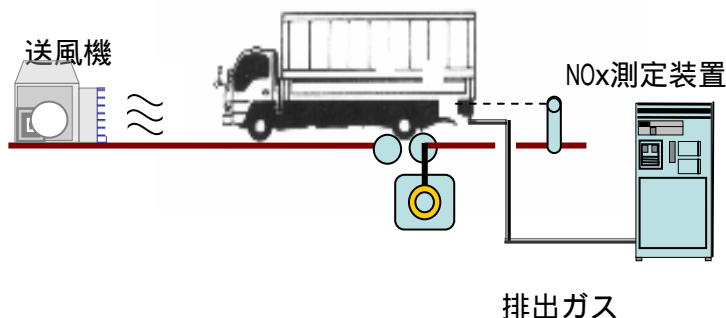
黒煙だけでなく青煙等も計測が可能であるオパシメータを全国の車検場に導入し、PM検査の高度化を図る。

(4) 新たな排出ガス検査方法の確立

予算額：30百万円

継続検査におけるNOx検査の導入に向けて、検査方法を開発する。

エンジンに一定の負荷をかけた状態で自動車の排出ガスを測定



継続検査において、実走行に近い負荷条件の下で、ディーゼル重量車のNOxの排出量を測定するNOx検査システムを開発し、実用性等の確認を行いつつ、当該システムによるNOx検査の導入について検討する。

先進安全自動車(ASV)について、交通事故削減のため、大型車用衝突被害軽減ブレーキの補助制度を創設する。あわせてASV技術についての評価手法の確立、効果評価の実施を通じて、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。

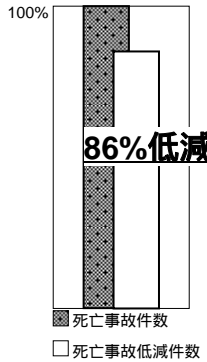
(1) 先進安全自動車(ASV)普及促進対策事業(再掲)

大型車への衝突被害軽減ブレーキの取得に対して、装置価格の1/2補助を行う。

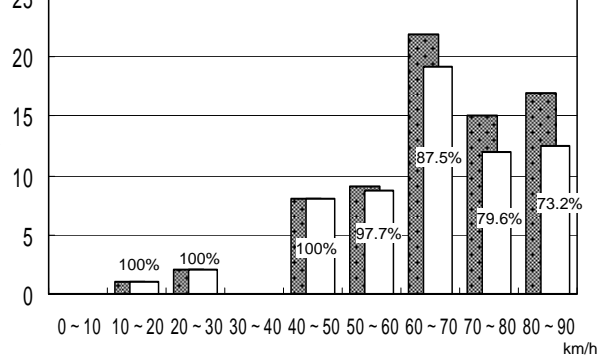
施策の効果

大型車の衝突被害軽減ブレーキを装備し、衝突速度を20km/h下げることにより、**被追突車両の乗員の死亡件数を約9割減らすことが可能**と推計

全死亡事故件数に対する低減効果



危険認知速度別衝突被害軽減ブレーキによる死亡事故件数の低減見込み



(2) 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;

ドライビングシミュレーションを用いた効果評価イメージ

ドライビングシミュレーションによる交通環境を模擬した効果評価手法の確立



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動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

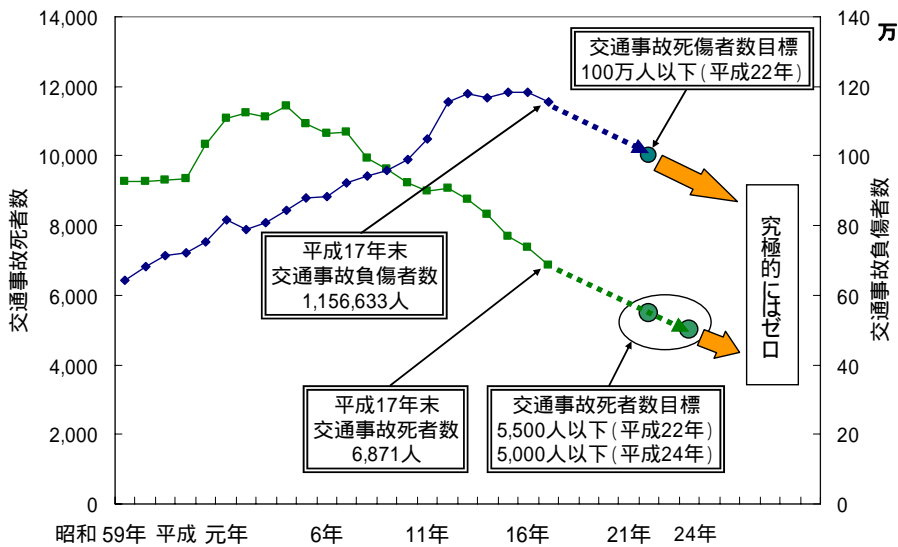
(3) ASV技術を活用した大型トラックの車両安全対策に係る調査

車両の安全対策

予算額: 358百万円

依然として深刻な交通事故の現状にあることを踏まえ、交通事故による死傷者を削減していくための車両安全対策に取り組む。

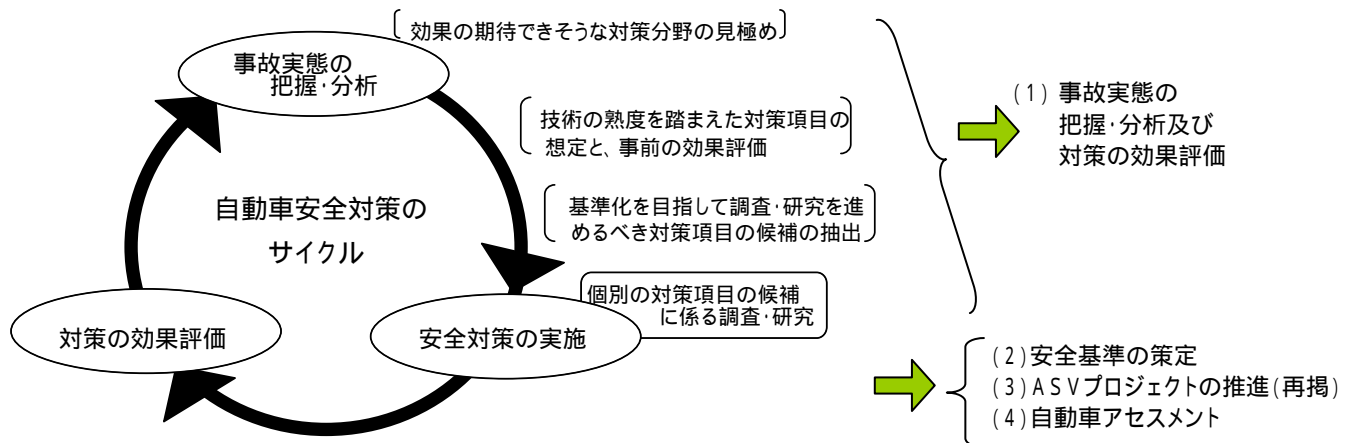
政府の方針として「究極的には交通事故のない社会を目指す」が掲げられ、平成22年(2010年)には死者数を5,500人以下、死傷者数を100万人以下とすることが目標として掲げられている。



交通事故死者数・負傷者数推移

これを受け、交通政策審議会報告書(平成18年6月)においては、2010年までに車両安全対策で死者数を2000人削減(対平成11年比)、負傷者数を25,000人削減(対平成17年比)することを新たな車両安全対策の目標とすることが提言された。

この実現のため、「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

予算額: 178百万円

「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
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

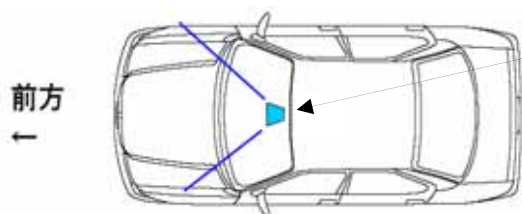
予算額: 180百万円

事故実態等を踏まえ、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策定を行う。

1. 事故を未然に防ぐための「予防安全対策」

ドライブレコーダによる事故分析の充実

高性能・高性能ドライブレコーダを活用し、事故の詳細な状況等を調査するとともに、事故分析及び予防安全対策の評価に必要なドライブレコーダの規格策定を進める。



ドライブレコーダ

前方監視用小型カメラを備え、ある一定の減速度(ブレーキ)が作動した場合に車両前方の映像や減速度等の車両データを記録する装置

その他

安全 OBD(車載診断装置)基準策定に向けた調査
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

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」

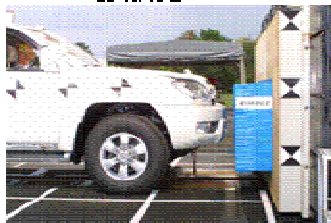
前面衝突時の乗員保護基準拡充のための調査

【考え方】



コモンインタラクションゾーン

【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

自動車の歩行者保護性能に係る基準策定のための調査
自動車の後面衝突時の乗員保護基準拡充のための調査

(3) 自動車アセスメント事業

予算額： 独立行政法人自動車事故対策機構
運営費交付金 8,429 百万円の内数

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

安全性能の比較情報を分かりやすく提供



自動車の車種別安全性能評価の実施

3種類の衝突試験（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



高速ブレーキ試験



オフセット前面衝突試験



歩行者頭部保護性能評価試験



側面衝突試験



チャイルドシートの安全性能評価の実施

前面衝突時におけるチャイルドシートによる子供の保護性能の評価（前面衝突試験）、チャイルドシートの誤使用防止対策の評価（使用性評価試験）の実施



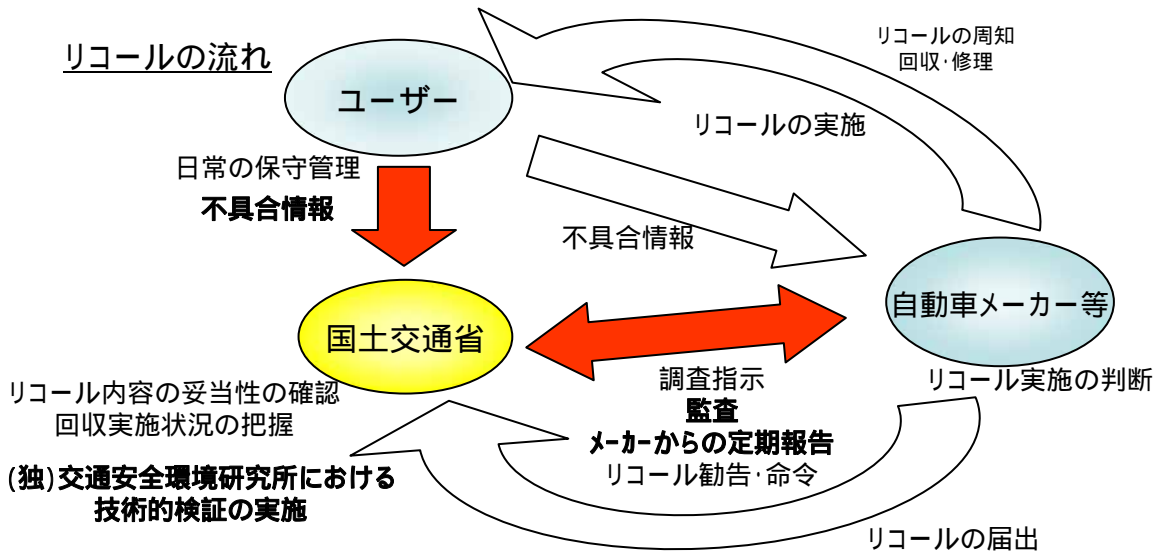
アセスメント事業の拡充に向けた調査研究

むち打ち保護性能試験に係る調査研究の実施

リコール制度の着実な運用

予算額：322百万円

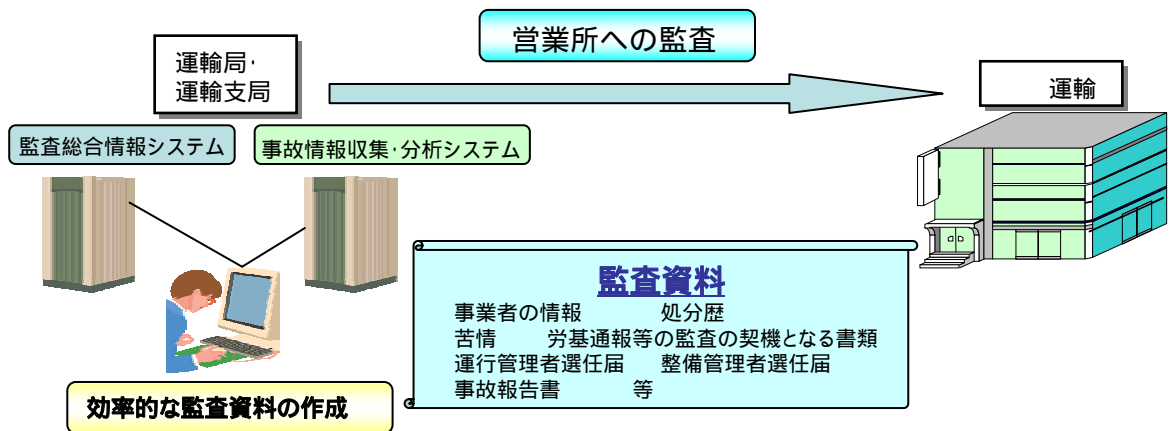
リコールに係る不正行為に対する再発防止策を確実に実施することにより、リコールの迅速かつ着実な実施を図る。



自動車運送事業者に対する監査システムの強化

予算額：76百万円

運送事業者監査総合情報システムに自動車事故情報収集・分析システムを連携させ、さらに運送事業者に関する情報の取込機能等を追加することにより、効率的かつ効果的な監査を実施し、事故の未然防止を図る。



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

予算額：20百万円

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。

輸送の安全向上のための優良な労働力(トラックドライバー)確保対策

予算額: 7百万円

概要

- ・交通事故件数は高止まりの状況にあり、輸送の安全確保策の強化が急務。他方、トラック業界は極めて厳しい経営状況にある中、トラックドライバーが減少傾向。近い将来、構造的な労働力不足による物流への悪影響が懸念。
- ・このため、悪質ドライバーの排除方策、優良な労働力確保方策等を検討。

トラックドライバーの現状

- ・交通事故は高止まり傾向
- ・トラック事業者の厳しい経営条件が労働条件に悪影響
- ・従来イメージ(3K)による採用応募不足
等によるドライバー不足

業界の構造と課題

- ・軽油価格の高騰は深刻な影響を及ぼしており、自助努力の限界を超えている
- ・労働力確保の検討は、さらなるコストアップ要因となるため、事業者は消極的になりがち

- ・輸送の安全確保策の強化が急務
- ・中長期的なドライバー育成・確保策の立案が不可欠

優良な労働力確保対策検討委員会

飲酒運転防止等輸送の安全確保のための悪質トラックドライバー排除方策や有効なトラックドライバー育成・確保策、優良トラックドライバーへのインセンティブのあり方等について検討

実態把握等

- ・景気動向、トラック物流量・労働力等の定量的な将来予測・分析
- ・飲酒運転防止、交通事故防止のための効果的な取組み事例
- ・優良ドライバー育成・確保のための効果的な取組み事例

悪質トラックドライバー排除方策の検討

- ・飲酒運転防止対策の強化
- ・運転者の選任規定等の見直し
- ・運転者登録制度の導入

インセンティブ方策の検討

- ・優良トラックドライバー評価制度の導入

優良トラックドライバーの育成・確保策の検討

- ・輸送の安全やサービス向上のための研修制度の導入
- ・トラック事業者と荷主の共同によるベストプラクティス事例の普及策

さらに、荷主、トラック事業者の共同の取り組みによるベストプラクティスの事例を広く産業界、トラック業界に紹介し、モデル事業の実施等により、有効なトラックドライバーの育成・確保策を実践

優良なトラックドライバーの中長期的な確保が可能

中長期的な物流の安定的確保が可能

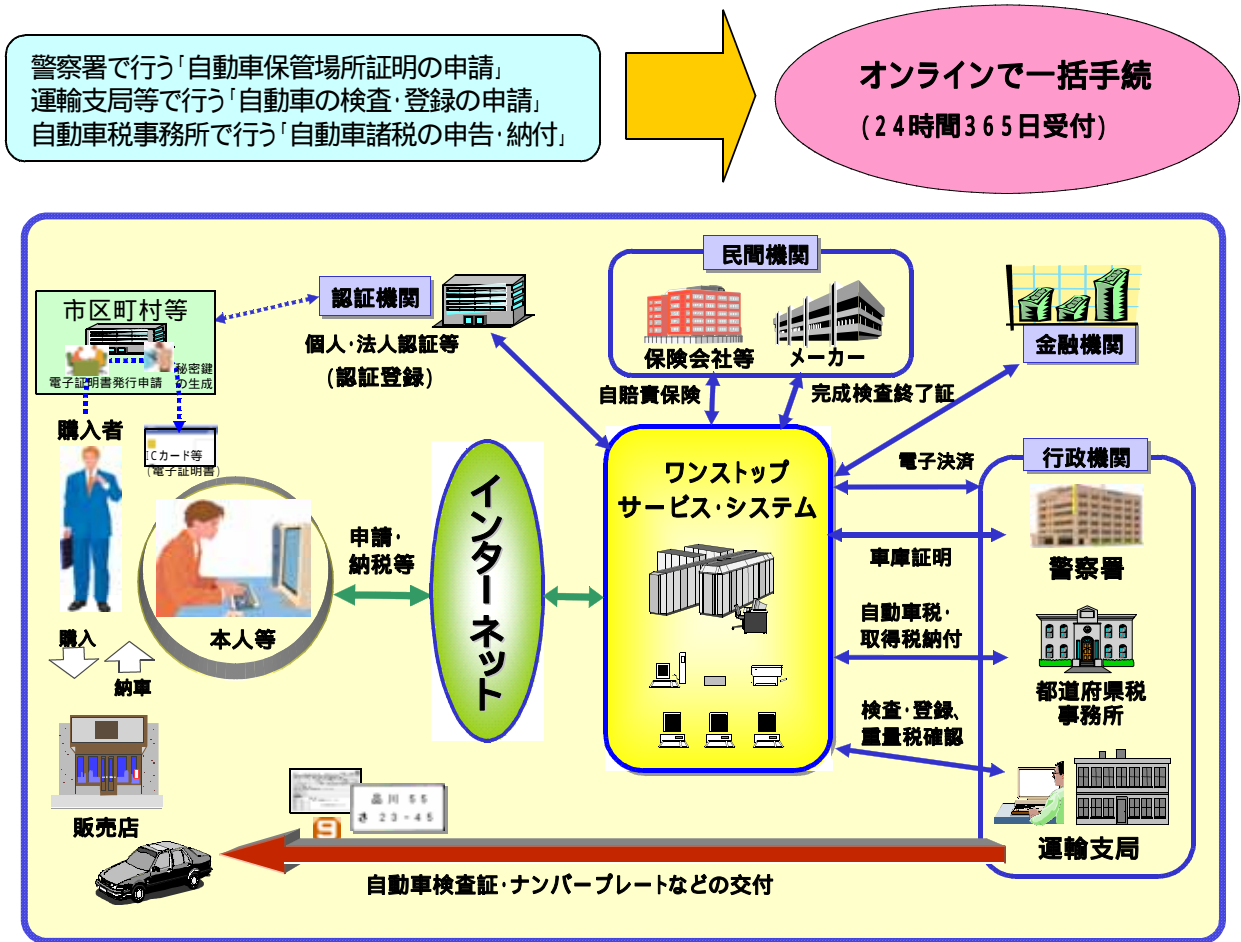
4 . 自動車ユーザーの利便向上と交通事故被害者対策の充実

自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進

予算額：1,749百万円

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）のワンストップサービス化（各種行政サービスを1箇所又は1回の手続で提供）については、平成19年度において、稼動したシステムの維持運用を行うとともに、対象手続を拡大するための調査等を行う。また、利用者の意見を踏まえたシステムの見直し、広報活動等を行うとともに関係省庁・団体と連携して利用促進策を図る。

ワンストップサービス・システムの概要



ワンストップサービス稼動地域（新車新規登録手続を対象）

平成17年12月26日～	東京都、神奈川県、愛知県、大阪府
平成18年4月24日～	埼玉県、静岡県
平成19年1月29日～	岩手県、群馬県、茨城県、兵庫県

スマートプレートの実用化に向けた実証実験・調査研究

予算額：15百万円

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。

ICタグの方式には、電池を内蔵し自ら電波を発する「アクティブ型」と外部のアンテナからの電波をエネルギー源とする「パッシブ型」があるが、予想される活用方法を踏まえた性能比較を行う。

また、スマートプレートの普及には、電子的に記録された情報の簡便な読取り書込みが不可欠であり、携帯型読取装置の汎用性等について検討を行う。

スマートプレート



ICチップ
(ナンバープレートの情報等を記録)

活用方法のイメージ



ナンバーの偽変造防止の例



流入規制の例



客待ちタクシーによる
渋滞緩和の例



車検場での活用の例

実用化のための検討



携帯型読取装置等の検討



情報入力システムの検討

自動車事故対策機構による交通事故被害者対策の充実

(1)「療護センター」の空白地域解消

独立行政法人自動車事故対策機構
予算額： 運営費交付金8,429百万円の内数

現在、全国4箇所(千葉、東北、岡山、中部)に設置されている療護センターの空白地域解消のため、その機能を一般病院への委託形式により展開し、療護センターに入院できない地域の遷延性意識障害者の専門的治療、介護の機会を確保する。

(2)介護料の支給

予算額：3,050百万円

自動車事故により、常時または随時介護が必要な重度後遺障害者に対して、独立行政法人自動車事故対策機構を通じて介護料を支給する。(支給対象品目等の見直し)

重度後遺障害者に対する短期入院支援の拡充

予算額：225百万円

自動車事故により、常時または随時介護が必要な重度後遺障害者に対して、短期入院における経費の一部を助成するとともに、短期入院協力病院の環境整備に対しても助成を行う。