

平成27年度

自動車局関係
予算概算要求概要

平成26年8月

国土交通省自動車局

目 次

● 平成27年度概算要求主要施策総括表	1
● 自動車行政主要施策	2
● 主要施策別説明資料	
1. 個性あふれる地方の創生と成長戦略の具体化	
(1) 自動車運送事業等における人材の確保・育成に向けた取組の推進	8
(2) ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援	9
(3) 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	10
(4) 超小型モビリティの導入促進	11
(5) 観光立国の実現に向けた訪日外国人旅行者の受入環境整備の促進	12
(6) 自動車関連情報の利活用の推進	13
(7) 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	14
2. 安全・安心の確保と環境対策の推進	
(1) 自動車運送事業の安全対策	15
・ 自動車運送事業の安全総合対策事業	15
・ 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	15
・ 事業用自動車総合安全情報の分析機能強化による事故の未然防止	16
・ 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	16
(2) 車両の安全対策	17
(3) 自動車の適切な保守管理の促進	19
(4) 環境対応車普及促進対策	20
(5) 次世代大型車開発・実用化促進事業	21
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	22
(2) 重度後遺障害者に対する介護料の支給	23
(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	24
(4) 一般会計から自動車安全特別会計へ繰戻し【事項要求】	24
(関連事項)	
(1) 地域の公共交通ネットワークの再構築	25
(2) 自動走行システム（SIP（戦略的イノベーション創造プログラム））	27

平成27年度概算要求主要施策総括表

1. 会計別総括表

(単位：百万円)

会計・勘定名	27年度 要求額	26年度 予算額	比較 増減率
一般会計	2,865	2,438	1.18
義務的経費	272	278	0.98
裁量的経費	1,778	1,346	1.32
独立行政法人経費	815	815	1.00
自動車安全特別会計	59,150	53,499	1.11
保障勘定	5,562	5,905	0.94
自動車検査登録勘定	39,828	34,524	1.15
自動車事故対策勘定	13,760	13,070	1.05
合計	62,015	55,937	1.11

(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	27年度 要求額	26年度 予算額	比較 増減率
1. 個性あふれる地方の創生と成長戦略の具体化			
○ 自動車運送事業等における人材の確保・育成に向けた取組の推進	150	-	-
○ ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援 (総合政策局との連携事業)	90	-	-
○ 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	500	311	1.61
○ 超小型モビリティの導入促進	201	201	1.00
○ 観光立国の実現に向けた訪日外国人旅行者の受入環境整備の促進	30	15	2.00
○ 自動車関連情報の利活用の推進	4,967	-	-
○ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	282	276	1.02
2. 安全・安心の確保と環境対策の推進			
○ 自動車運送事業の安全対策	1,322	1,103	1.20
・ 自動車運送事業の安全総合対策事業	(1,107)	(1,008)	1.10
・ 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	(39)	(37)	1.06
・ 事業用自動車総合安全情報の分析機能強化による事故の未然防止	(115)	-	-
・ 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	(60)	(58)	1.03
○ 車両の安全対策	293	221	1.33
○ 自動車の適切な保守管理の促進	232	245	0.95
○ 環境対応車普及促進対策	521	529	0.98
○ 次世代大型車開発・実用化促進事業	248	248	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	71億円 の内数	69億円 の内数	-
○ 重度後遺障害者に対する介護料の支給	3,330	3,199	1.04
○ 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	298	297	1.00
(関連事項)			
○ (総合政策局要求) 地域の公共交通ネットワークの再構築	363億円 の内数	306億円 の内数	-
○ (内閣府要求) 自動走行システム (SIP(戦略的イノベーション創造プログラム))	-	-	-

自動車行政主要施策

要求額（前年度予算額）

1. 個性あふれる地方の創生と成長戦略の具体化（主要施策別説明資料P.8～P.14） 単位：百万円

個性あふれる地方の創生により、経済の好循環の波を全国に広げていくための取り組みを推進していくとともに、我が国の成長実現に向け、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自動車分野における戦略的な取り組みを展開していく。

- 自動車運送事業等における人材の確保・育成に向けた取組の推進 150 (0)
- ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援（総合政策局との連携事業） 90 (0)
- 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 500 (311)
- 超小型モビリティの導入促進 201 (201)
- 観光立国の実現に向けた訪日外国人旅行者の受入環境整備の促進 30 (15)
- 自動車関連情報の利活用の推進 4,967 (0)
- 自動車の技術基準の国際標準化等の推進 282 (276)

個性あふれる地方の創生に向けた自動車運送事業等の取組強化

○ 自動車運送事業等における人材の確保・育成に向けた取組の推進

自動車分野における女性や若年層等の活用や、業界特有の構造的問題の解消に向けた取り組みを推進。

日本再興戦略（日本産業再興プラン）

2. 雇用制度改革・人材力の強化 2-2女性の活躍推進/若者・高齢者等の活躍推進/外国人材の活用



○ ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援

地方の路線バス事業について、新しいビジネスモデルを確立し、全国への導入・普及を促進を図る。

日本再興戦略（戦略市場創造プラン、改訂版 工程表）

ビッグデータ及びICTの活用により、人の移動ニーズを把握・分析し、新たな公共交通サービス事例を創出するため、交通データの利用方法及び分析手法を検討



○ 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

○ 超小型モビリティの導入促進

日本再興戦略（戦略市場創造プラン）

テーマ1 国民の「健康寿命」の延伸

- ③ 病気やけがをしても、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供給の実現

- 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



○ 観光立国の実現に向けた訪日外国人旅行者の受入環境整備の促進

日本再興戦略（戦略市場創造プラン）

テーマ4 世界を惹きつける地域資源で稼ぐ地域社会の実現

- ③ 観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会 ○ 外国人旅行者の滞在環境の改善

成長戦略の実現に向けたIT化の推進及び国際競争力の強化

○ 自動車関連情報の利活用の推進

国の検査登録情報をはじめ、車両の位置・速度情報や事故・整備履歴情報等の自動車関連情報の利活用による新サービスの創出・産業革新を図るとともに、自動車関連手続きの更なる利便向上を推進する。

日本再興戦略（日本産業再興プラン）4. 世界最高水準のIT社会の実現

- 自動車登録等の公共性の高い分野を中心に、マイナンバー利用の在り方等について検討（戦略市場創造プラン）テーマ3 安全・便利で経済的な次世代インフラの構築
- 自動車関連情報の利活用による新サービスの創出等を推進

○ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進

日本再興戦略（国際展開戦略プラン）

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

- 先進的な技術・知見等を活用した国際標準等の獲得及び認証基盤の整備、新たなフロンティアとなる分野への進出支援

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.15～P.21)

本年3月の北陸自動車道バス事故等を踏まえ、公共交通の一層の安全確保及び安全な物資の輸送を推進すべく、事業者における安全対策の取り組みを支援する。

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することで、人に優しい自動車社会の構築を目指す。

○ 自動車運送事業の安全対策	1,322 (1,103)
・ 自動車運送事業の安全総合対策事業	(1,107) (1,008)
・ 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	(39) (37)
・ 事業用自動車総合安全情報の分析機能強化による事故の未然防止	(115) (0)
・ 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	(60) (58)
○ 車両の安全対策	293 (221)
○ 自動車の適切な保守管理の促進	232 (245)
○ 環境対応車普及促進対策	521 (529)
○ 次世代大型車開発・実用化促進事業	248 (248)

自動車運送事業の安全総合対策事業

○ 事業用自動車総合安全プラン2009の目標達成に向け、運転者の健康状態に起因する事故対策等を強化すべく、先進安全自動車(ASV)の補助対象を拡充するとともに、過労運転防止に資する機器等の普及を促進する。

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)

【事業用自動車の事故削減目標】(事業用自動車総合安全プラン2009)

	<平成20年>	<平成25年>	<平成30年>(目標)
事故件数	56,305件	→ 42,425件	→ (30,000件)
死亡者数	517人	→ 434人	→ (250人)



北陸自動車道バス事故(平成26年3月)

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援(拡充)

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(対象車両の拡充等)



2. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

疲労状態を測定する機器及びヘルスケア機器等の導入に対し支援



3. 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



4. 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



3. 被害者救済の充実 (主要施策別説明資料P. 22～P. 24)

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 71億円 (69億円の内数)
- 重度後遺障害者に対する介護料の支給 3,330 (3,199)
- 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 298 (297)
- 一般会計から自動車安全特別会計へ繰戻し(事項要求)

4,848億円及び利子相当額の合計額の全部又は一部

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・ナーシ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、導尿カテーテル等)
- 等
- ※平成27年度より消耗品の支給品目を拡大



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. 個性あふれる地方の創生と成長戦略の具体化

(1) 自動車運送事業等における人材の確保・育成に向けた取組の推進

優先課題推進枠：150百万円

地域住民の生活を支える人流・物流ネットワークを担うとともに、地域の雇用の担い手となっている自動車運送事業等※は、中高年層の男性労働力に依存した就業構造となっており、人口が減少していく中、将来的に深刻な労働力不足に陥る懸念がある。

このため、女性や若年層等の新規就労・定着を促進し、自動車運送事業等における人材の確保・育成に向けた総合的な取組を実施する。

※バス、トラック、自動車整備等

【骨太の方針2014】
第2章

1. (3) 複線的なキャリア形成の実現など若者等の活躍促進
運輸業における人材確保・育成対策を総合的に推進

【日本再興戦略】

第二 3つのアクションプラン

一. 日本産業再興プラン

2. 雇用制度改革・人材力の強化

2-2. 女性の活躍推進/若者・高齢者等の活躍推進/外国人材の活用

(3) 新たに講ずべき具体的施策

交通関連産業等における人材の確保・育成対策を総合的に推進

女性、若年層等の新規就労・定着を促進するための3本柱

採用から定着まで 一貫した取組

女性・若年者雇用の 先駆的モデル事業等

女性・若年層雇用に取り組む先駆的なモデルケースの創出、先進事例等を収集・分析したガイドライン作成、シンポジウム等を通じた普及啓発等を実施。

「働き方」を変える 抜本的な取組

ITを活用した 中継輸送実証実験

官民連携のもと、ITを活用した運行管理・労務管理システムを開発し、当該システムを用いた中継輸送の実証運行を実施。

自動車整備業における 外国人材活用の取組

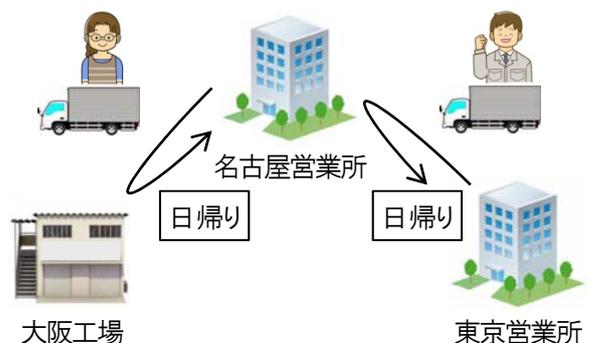
外国人技能実習制度 に係るマニュアル作成等

自動車整備業における外国人技能実習制度について、技能評価システムの構築等の調査や、制度活用時の手続、注意事項等をまとめたマニュアル作成。

中継輸送イメージ

⇒ 複数人で運送を分担する「働き方」

- 中継輸送の導入により、その日のうちに発地まで帰ることができるようになり、不規則な就業形態や長時間労働を解消。
- 多様な労働ニーズを組み合わせることで運送を行うことが可能となり、女性向けの短時間勤務なども可能に。



- 女性、若年層等の新規就労・定着促進などによる人材の確保・育成
- 地域住民の生活を支える人流・物流ネットワークを確保し、地域の活力を維持

(2)ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援

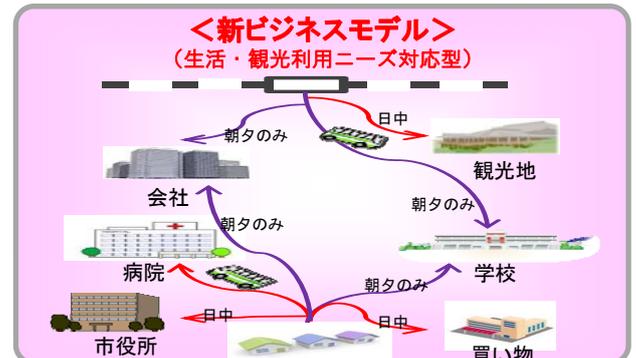
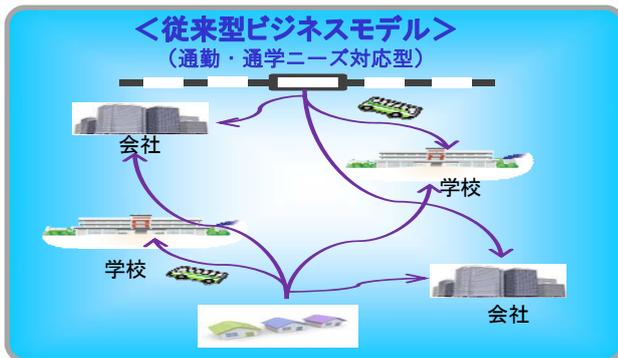
要求額:90百万円(うち総合政策局分10百万円)

厳しい経営状況にある地方の路線バス事業について、自立的な経営の実現を図るため、モデル地域・事業者における取組みを踏まえたビッグデータの活用等による汎用的な新しいビジネスモデルの策定を行い、各地域での導入・普及を促進する。

【日本再興戦略】

第二 3つのアクションプラン

二. 戦略市場創造プラン(改訂版 工程表)
ビッグデータ及びICTの活用により、人の移動ニーズを把握・分析し、新たな公共交通サービス事例を創出するため、交通データの利用方法及び分析手法を検討



モデル地域・事業者における取組みのイメージ

①マーケティングの実施

- 潜在的な利用者ニーズの把握
 - ・情報発信を通じた人の移動情報等の収集 (GPS情報、SNS等)
- バス利用・運行情報の把握
 - ・ICカード、運賃箱、赤外線センサー、バスロケーションシステム情報等の収集

④広報・営業活動

- ターゲットを絞ったきめ細やかな広報・営業活動
 - ・スマートフォン等への情報発信
 - ・バス停周辺住民全戸への分かりやすいバスマップの配布
 - ・バス停周辺住民向けの乗り方教室の開催
 - 小・中学生向け出前講座 等

②ビッグデータの可視化・分析

- 収集したビッグデータ、既存情報 (人口データ、施設情報データ等) の整理
- 各種データの可視化・分析

③最適な路線・ダイヤの設定等

- 路線・ダイヤの見直し、最適化
- 新規路線の設定、新たなサービスの創出

継続的实施

各地域での導入・普及

自立的な経営の実現

(参考)マーケティングの実施方法



(3) 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

優先課題推進枠: 500百万円

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、地域交通のグリーン化、低炭素まちづくり、地域防災への活用等を推進するとともに、電気自動車を活用した新しい街づくり等を通じた地域活力の維持・拡大を図る観点から、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】
第二 3つのアクションプラン
二. 戦略市場創造プラン
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

※走行中にCO2やNOx、粒子状物質等を排出しない自動車。

支援対象

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、災害等の有難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)



住宅地等で頻りに停車する郵便集配業務で、排出ガスが無く、静音性が高い特性を持つ電気トラックによる地域の住民に配慮した運送を実施
(佐賀県唐津市他)



地域環境の取り組みとともに、地場産業であるジーンズをPR
(岡山県倉敷市)

ガンリンスタンド過疎地域で、電気タクシーを運行し、地方の抱えるエネルギー供給問題に対応
(熊本県球磨郡)

運輸部門における省エネ対策の推進及び個性あふれる地方の創生に貢献

(4) 超小型モビリティの導入促進

要求額: 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。

新たな外出・移動のきっかけをつくる超小型モビリティの活用による、地域特性を活かしたにぎわいの創出や魅力あるまちづくりを通じて地域活力の維持を図る観点から、その普及を促進しているところ。

その普及や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】

第二 3つのアクションプラン

二. 戦略市場創造プラン

テーマ1 国民の「健康寿命」の延伸

③病气やけがをしても、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供給の実現

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

【世界最先端IT国家創造宣言】

2. 健康で安心して快適に生活できる、世界一安全で災害に強い社会

(4) 世界で最も安全で環境にやさしく経済的な道路交通社会の実現

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**

※都市局「先導的都市環境形成促進事業」住宅局「環境・ストック活用推進事業」等との連携を予定

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

「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）

④ **新規市場・需要**の創出



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
（民間事業者等にあつては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。



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う。
超小型モビリティの市場を創出。

(5) 観光立国の実現に向けた訪日外国人旅行者の受入環境整備の促進

要求額: 30百万円

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とともに、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、特に地方部で低迷が続くバス・タクシー等における需要の底上げを実現する。

また、今後、訪日外国人旅行者のますますの増加が見込まれ、訪日外国人旅行者が自動車事故に遭う可能性が高まっていることから、万が一の事故の際における体制整備により、訪日外国人旅行者への適切な補償を確実に実施する。

【日本再興戦略】

第二 3つのアクションプラン

二. 戦略市場創造プラン

テーマ4-② 観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会

【観光立国実現に向けたアクションプログラム2014】

5. 外国人旅行者の受入環境整備

(1) 多言語対応の改善・強化

(3) 公共交通機関による快適・円滑な移動のための環境整備

(4) 「クルーズ100万人時代」実現のための受入環境の改善

(7) 外国人旅行者の安全・安心確保

背景

バス・タクシー等における需要の低迷(特に地方部)

・ 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。特に地方部においては、乗合バスの路線廃止など、需要の低迷が著しい。

観光地の拡散の傾向

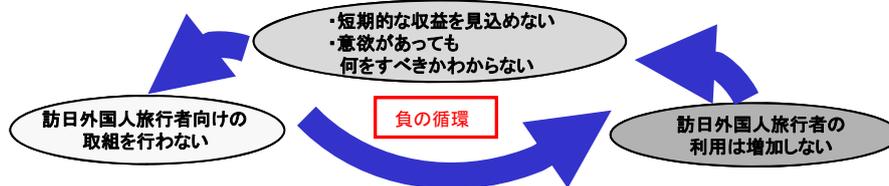
・ 訪日経験が2回以上のリピーターが増加しており、これまでの人気観光ルート以外の地方部にも訪日外国人旅行者が容易に足を運べる環境が必要。

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し、バス・タクシー等の利用環境を改善させていくことが必要不可欠。

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取組は縮小均衡へ



訪日外国人旅行者の利用促進

地域の特性に応じた訪日外国人旅行者の利用環境改善の取組を促進。

1. 各地域で異なる

訪日外国人旅行者の動向把握

・ 地域ごとのバス・タクシー等の利用動向の把握・分析、利用上の問題点の抽出。
・ バス・タクシー事業者等における訪日外国人旅行者の利便増進に向けた取組方策の検討・具体化。

2. 各事業者における取組の普及促進

・ 各地域の事業者における先進的取組事例を収集・発信し、事業者の取組を強化。
・ 訪日外国人旅行者への効果的な情報発信方法を収集・広く普及を図り、利用環境を向上、需要拡大。

訪日外国人旅行者の安心な滞在環境の確保

外国人を含めた自動車事故被害者保護及び訪日外国人旅行者の安心な滞在環境の確保に向けた取組を推進。

1. 現状・ニーズ等の把握

・ 訪日外国人旅行者の自動車事故被害の現状及び支援ニーズや、自動車事故関係者の対応体制に関する課題等の把握。

2. 共通ガイドライン等の作成

・ 訪日外国人旅行者のニーズ等に基づき、関係者が実施すべき事項等を整理・共有。

3. 先行的取組への支援・検証

・ 関係者における共通ガイドラインの導入等に対するフォローを通じ、取組の問題点を把握し、改善策を検討。

【関係者(例)】



訪日外国人旅行者が移動・滞在しやすい環境整備の取組を促進

国の検査登録情報をはじめ、車両の位置・速度情報や事故・整備履歴情報等の自動車関連情報の利活用による新サービスの創出・産業革新を図るとともに、ITの活用による自動車関連手続きの更なる利便向上を推進する。

【日本再興戦略】

第二 3つのアクションプラン

一. 日本産業再興プラン

4. 世界最高水準のIT社会の実現(改訂版(3))

○自動車登録等の公共性の高い分野を中心に、マイナンバー利用の在り方等について検討

二. 戦略市場創造プラン

テーマ3 安全・便利で経済的な次世代インフラの構築(改訂版(3))

○自動車関連情報の利活用による新サービスの創出等を推進【世界最先端IT国家創造宣言】

Ⅲ. 2. (4)

○自動車関連情報の利活用を進める

自動車分野におけるIT利活用の現状と課題

～自動車関連情報の利活用～

<現状>

○自動車のIT化によって、自動車を起点とした情報は膨大かつ多様。



EV、HVや燃料電池車等の増加

<課題>

○欧米では自動車関連情報を利用したサービスが幅広く展開されているが、我が国では各々事業主体が個別に情報を保有・活用する等、利活用が進んでいない。

～ITを活用した自動車関連手続き～

<現状>

○H17年12月より、新車の登録等の手続きを、オンラインでワンストップで行えるサービス(OSS)を開始。現在、11都府県においてサービスを実施。



<課題>

○諸外国ではマイナンバーを利用した行政手続きのワンストップ化が広く展開。我が国は、H28年1月からマイナンバー制度を活用した行政手続きを開始予定。

自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン検討会(中間とりまとめの内容)

有識者からなる検討会において、将来の自動車関連情報の利活用の将来のあり方について議論頂き、6月に中間とりまとめを公表。

自動車関連情報の利活用による新サービスの創出等

○我が国において将来実現すべきサービス等として、4つの重点テーマの実現に向けて取り組む。

<重点テーマ>

- ①テレマティクス※1等を活用した安全運転促進保険
- ②自動車トレーサビリティサービス※2の開発
- ③安全OBD※3に対応したスキャンツールの共通化
- ④検査と整備の相関分析等を通じた検査・整備サービスの高度化・効率化

ITの活用による自動車関連手続きの利用環境の向上

○ OSSの抜本的拡大

- ・OSSの全国稼働及び対象手続きの全手続きへの拡大
- ・OSSを利用した場合の手数料引き下げや審査手続見直し等による一層の利用促進

○ 軽自動車へのOSSの導入(早ければH31年)

○ マイナンバー制度の活用による、更なる手続きの利便向上

新サービスの創出等を実現するための環境整備(27年度は調査等を実施)

- ・利活用する情報についての個人情報保護制度との関係整理
- ・情報の仕様の統一化・共通化、情報のデジタル化を推進するとともに、収集・提供までのスキームの整理
- ・情報の収集・提供にあたっての、適切な運用を行うための管理体制の検討 等

MOTAS・OSSシステムに必要な機能等を追加(27年度・28年度で措置)

- ・OSSの全国拡大・手続き拡大機能の追加・処理能力の確保
- ・システム間の機能統合・新技術の活用等による維持・運営費の抜本的削減 等

自動車分野におけるイノベーションの推進

※1:自動車等の移動体に搭載された通信システムを利用して情報のやりとりを行う技術

※2:車両の履歴情報(過去のオーナー数、事故・整備履歴等)を提供するサービス

※3:安全装置に係る車載式故障診断装置

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。

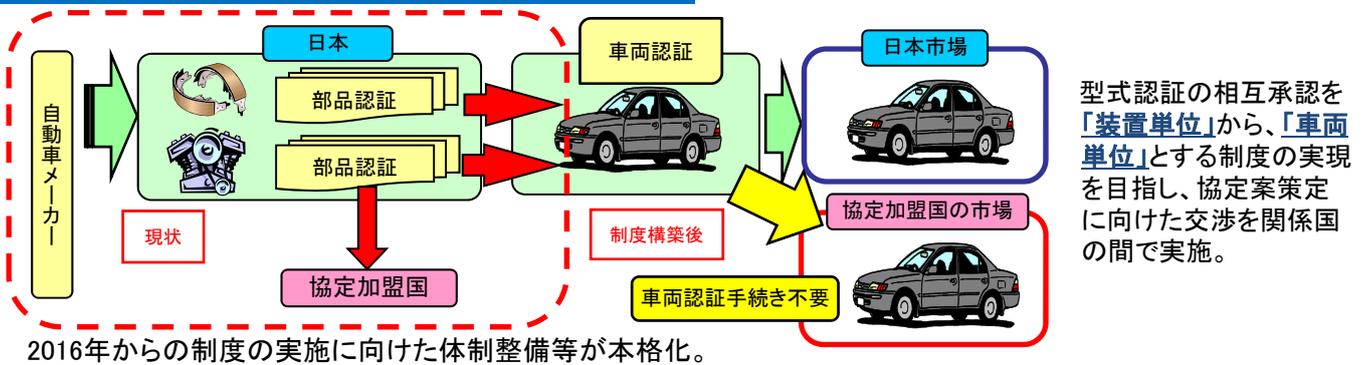
【骨太の方針2014】
第2章
2. (3) オープンな国作り
「インフラシステムの輸出」等を促進

【日本再興戦略】
第二 3つのアクションプラン
三. 国際展開戦略
「インフラシステム輸出戦略」を積極的に実施

① 基準の国際標準化を進めていく技術分野

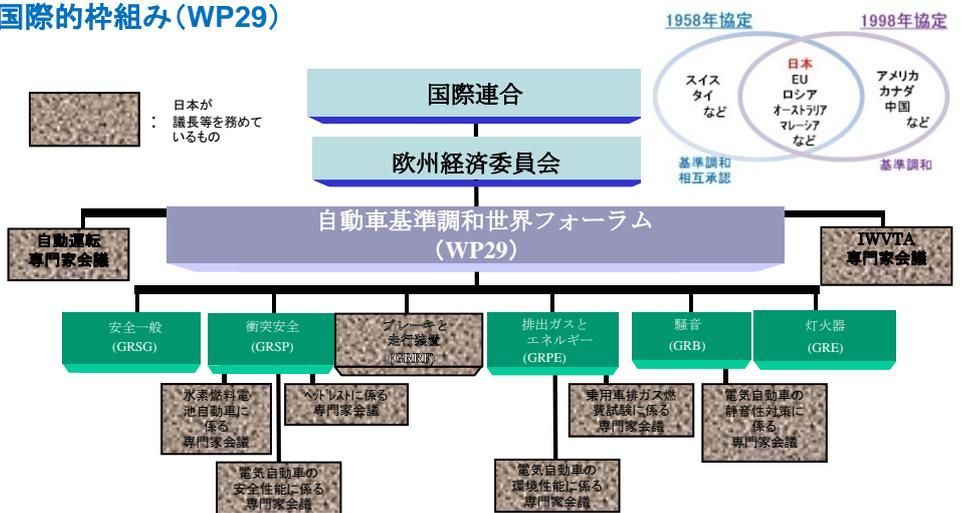
電気自動車技術、自動運転等先進安全技術、ガソリン車低燃費技術、高齢者保護、歩行者保護等の我が国に比較優位性がある技術や将来ニーズが期待される技術について、日本がリーダーシップをとって国際標準化を推進。特に、自動運転については、その実用化に向けた議論が本格化し、議長国日本への役割が増大。

② 国際的な車両型式認証制度 (IWVTA) の実現



自動車基準の国際調和を進める国際的枠組み (WP29)

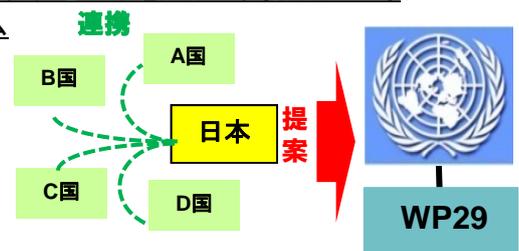
- 自動車の基準の国際調和と認証の相互承認については、「自動車基準調和世界フォーラム (WP29)」にて審議
- 我が国は、基準調和と認証の相互承認を目的とした「1958年協定」、基準調和のみを目的とした「1998年協定」に参加し、基準調和・認証の相互承認のための活動に積極的に参加
- 2014年より、日本議長により、自動運転の議論を開始



③ 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



インフラシステム輸出戦略(平成26年度改訂版) <平成26年6月3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。

2. 安全・安心の確保と環境対策の推進

(1) 自動車運送事業の安全対策

○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)

(要求額: 1, 107百万円)

事業用自動車総合安全プラン2009の目標達成に向け、運転者の健康状態に起因する事故対策等を強化すべく、先進安全自動車(ASV)の補助対象を拡充するとともに、過労運転防止に資する機器等の普及を促進する。

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)

●事業用自動車の事故削減目標

(事業用自動車総合安全プラン2009) →

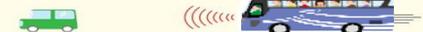
	〈平成20年〉	〈平成25年〉	〈平成30年〉(目標)
事故件数	56,305件	→ 42,425件	→ 30,000件
死亡者数	517人	→ 434人	→ 250人



1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援(拡充)

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
(対象車両の拡充等)

■ミリ波レーダーがつねに前方の状況を検知。



■ドライバーが前方の車両に気付かない場合は、音によりドライバーにブレーキ操作を行うように促す。



■追突する若しくは追突の可能性が高いとコンピュータが判断すると、ブレーキを作動。



2. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

疲労状態を測定する機器及びヘルスケア機器等の導入に対し支援



3. 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



デジタル式
運行記録計



映像記録型
ドライブレコーダー



データを活用したドライ
バーへの安全指導

4. 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



○自動車運送事業者等に対する監査体制の強化

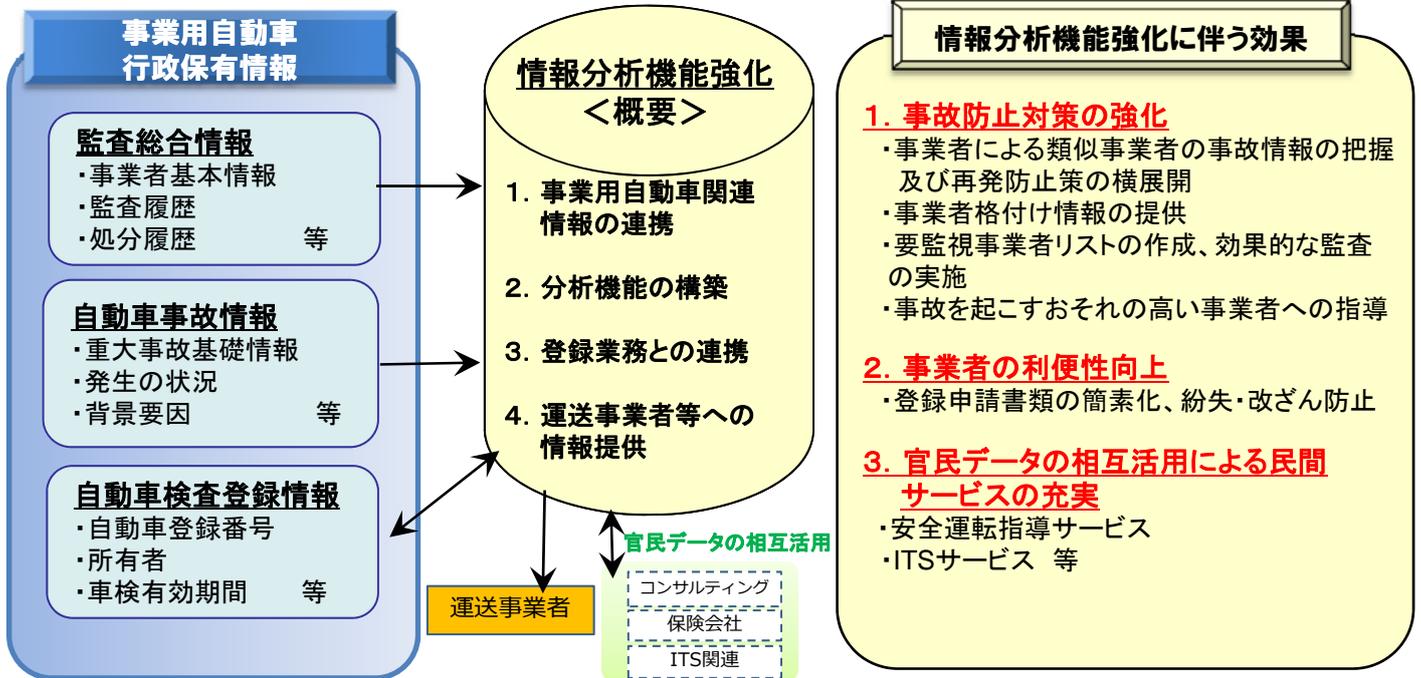
(要求額: 39百万円)

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。

○事業用自動車総合安全情報の分析機能強化による事故の未然防止

(要求額:115百万円)

事業用自動車総合安全プラン2009の目標達成に向け、事業用自動車に係る情報の連携・分析機能の構築等により、事故防止対策の強化、事業者の利便性向上、民間サービスの充実等を推進する。

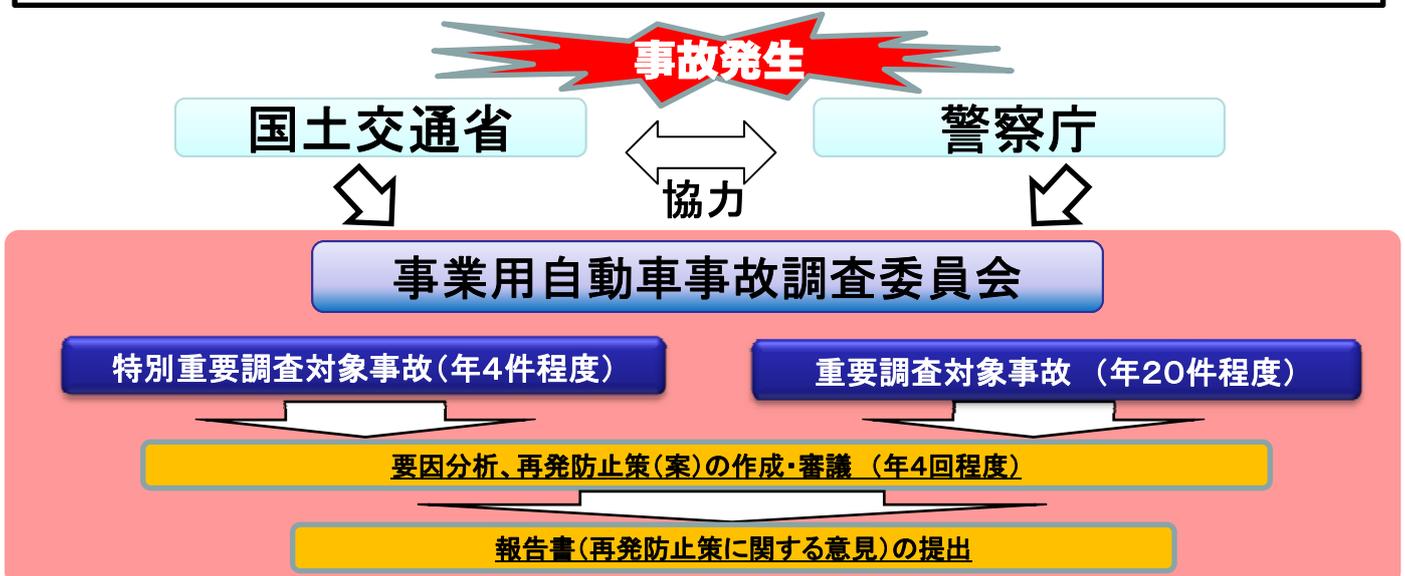


○事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化

(要求額:60百万円)

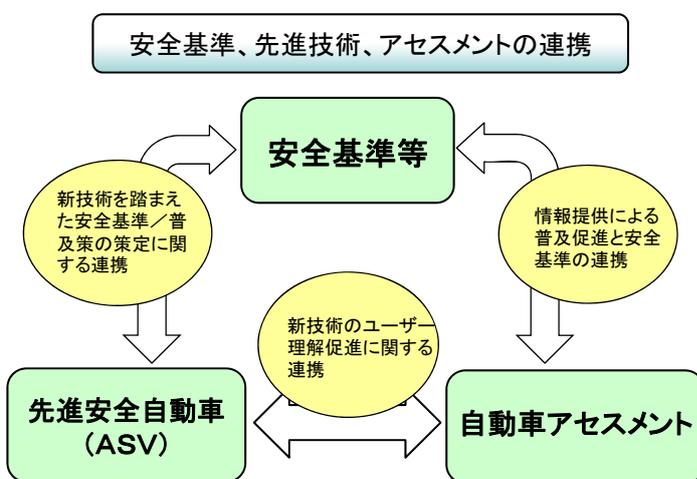
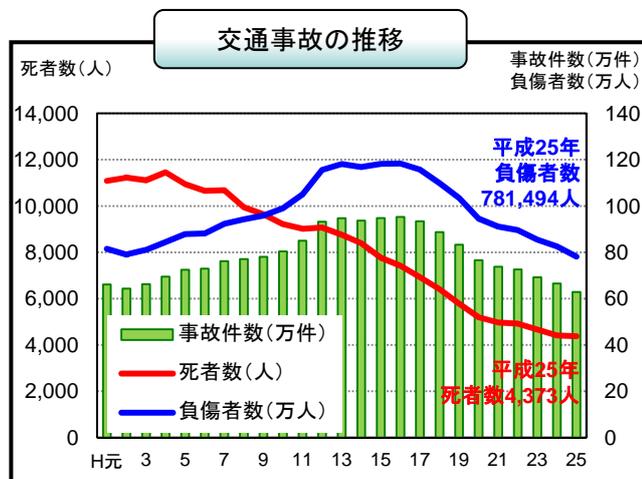
社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性がありより質の高い再発防止策の提言を得ることが求められているところ。

このため、国土交通省及び警察庁の協力の下、外部委託により「事業用自動車事故調査委員会」が平成26年6月に発足したところであり、引き続き、事業用自動車の重大事故の要因分析と再発防止策の提言を行わせる必要がある。



(2) 車両の安全対策

交通事故による死傷者数の一層の低減を目指すため、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する。



○安全基準の策定のための調査

(要求額:183百万円)

交通事故死者数削減の目標※を達成させるため、既存の車両安全対策の強化を図ることに加え、有効と考えられる追加的な車両安全対策の策定に関する検討・調査を行う。

※)交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会 報告書(平成23年6月)

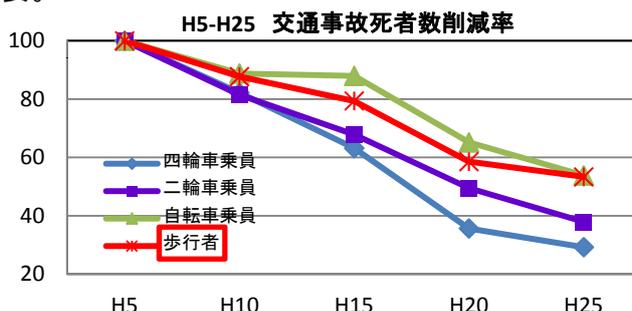
平成32年までに交通事故死者数を車両安全対策で1,000人削減(平成22年比)

●衝突時の歩行者保護基準等の拡充のための調査

自動車乗員に比べ、歩行者の死者数の減少は小幅であることから、更なる交通事故死者数の低減のためには衝突時の歩行者保護基準の強化が必要。



歩行者頭部保護試験



※ H5の死者数を100として算出

●有効な追加的車両安全対策の基準化に関する調査(新規)

交通事故死者数削減の目標を達成するには、追加的な車両安全対策が不可欠。このため、特に効果が高いと考えられる新たな車両安全対策について、その義務化等に関する調査を実施する。

▶安全基準策定に向けた検討・調査

- 助手席・後部座席のシートベルト非装着警報装置
- オートライト(自動点灯装置)
- チャイルドシートの側面衝突基準(対象拡大) など



シートベルト非装着警報装置



オートライト(自動点灯装置)



チャイルドシートの側面衝突試験

○先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進

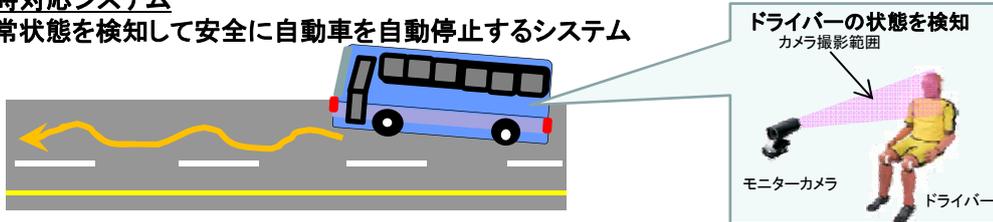
(要求額:110百万円)

産学官の連携を図り、ドライバーの安全運転を支援する先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及を促進。

北陸道のバス事故やドライバーが運転中に失神するなどの事故を受け、ドライバーが運転不能に陥った場合に機能するシステム(ドライバー異常時対応システム)の実用化を目指し、実証実験による技術要件の検証及びガイドラインの策定を行う。

○ドライバー異常時対応システム

ドライバーの異常状態を検知して安全に自動車を自動停止するシステム



検討スケジュール

<平成25年度>
モニタリング可能な項目の抽出
技術的課題の検討

<平成26年度>
システムとしての基本構成の検討
模擬実験と性能評価の実施

<平成27年度>
実証実験による技術要件の検証
ガイドラインの策定

実用化・
本格普及へ

○自動車アセスメント事業

独立行政法人自動車事故対策機構
要求額： 運営費交付金7, 107百万円の内数

自動車ユーザーがより安全な自動車やチャイルドシートを選択しやすくするとともに、自動車メーカー等により安全な製品の開発を促すため、自動車等の安全性能を調査し、公表する。

●自動車の安全性能評価の実施

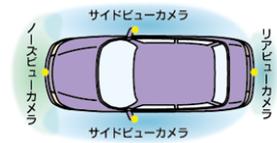
・各種衝突試験等を行い、自動車の安全性を総合的に評価。



・更なる交通事故死者数の削減を図るため、予防安全技術に関する評価を本格的に実施。



車両周辺視界情報提供装置等に関する評価を試行的に導入。



車両周辺視界情報提供装置等性能試験

●チャイルドシートの安全性能評価の実施

前面衝突時のチャイルドシートによる子供の保護性能を評価する試験(前面衝突試験)及びチャイルドシート取付の際、確実に取り付けられるように配慮されているかなどを評価する試験(使用性評価試験)を実施。

●安全性能を分かりやすく、比較しやすい形で公表

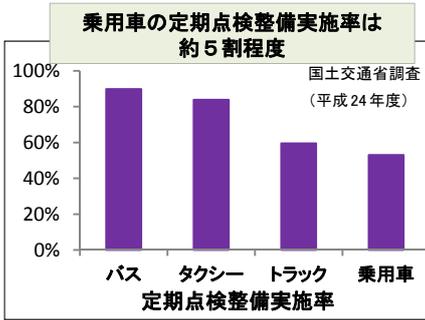
自動車アセスメント

チャイルドシートアセスメント

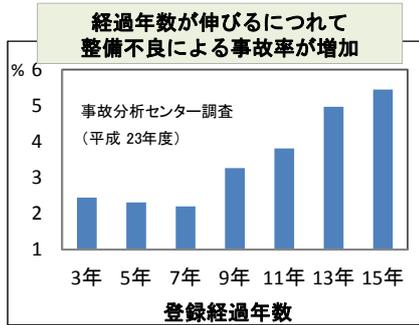
<p>85.61 100点</p> <p>5</p> <p>4</p>	<p>93.17 100点</p> <p>5</p> <p>5</p> <p>4</p> <p>4</p>	<p>5.90 6点</p> <p>3</p>	<p>41.1m</p> <p>43.0m</p>
---	---	-----------------------------	---------------------------

(3) 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。



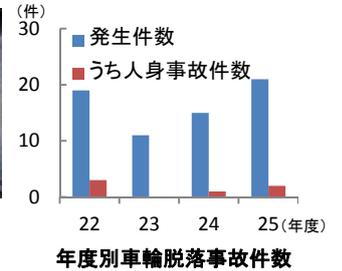
※定期点検整備実施率の算出にあたっては、継続検査時の定期点検整備を含まない。



整備不良による事故の発生



大型自動車の車輪脱落事故



○点検整備の促進

(要求額: 103百万円)

○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

○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

○未認証工場対策

(要求額: 20百万円)

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

情報収集体制の強化

車検代行業者の利用者にハガキを送付し、サービス内容や違法行為等の情報を収集。あわせて、自動車ユーザーを啓発。

立入調査・指導

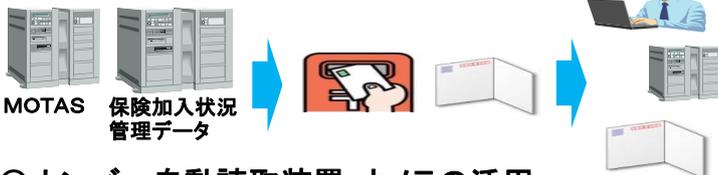
収集情報を活用し、未認証工場への取り締まりを強化する。



○無車検車・無保険車対策の強化

(要求額: 108百万円)

○ハガキ送付による早期是正の促進



- ・MOTAS情報や保険加入状況管理データにより無車検車・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
- ・回答のない者については再度督促状を発送

○ナンバー自動読取装置・カメラの活用



ナンバー自動読取装置・カメラを路上に設置し、読み取ったナンバーをMOTAS情報や保険加入状況管理データと突合し、無車検車・無保険車を捕捉

○警察・指導員等と協力した無車検車・無保険車の把握

- ・駐車監視員・指導員等より報告された無車検・無保険の疑いのある使用者に対し、ハガキによる注意喚起を実施
- ・警察と協力して、街頭で無車検車・無保険車の取締りを実施

(4)環境対応車普及促進対策

要求額:521百万円

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。

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(NOx)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

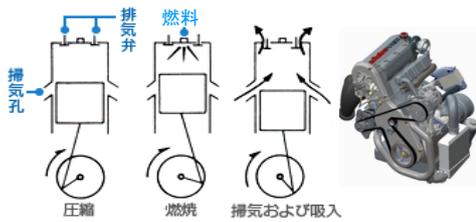
(5)次世代大型車開発・実用化促進事業

要求額: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

高効率次世代ディーゼルエンジン

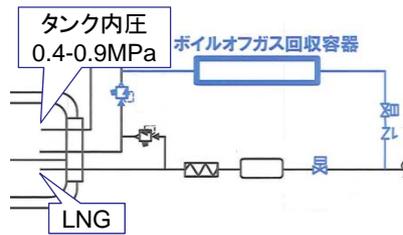


2サイクル機関の作動図

- 超低燃費と低排出ガスを両立する、大型車に適した新たなディーゼルエンジン(2サイクルエンジン※等)の開発

※一般的な4サイクルエンジンは2回転する間に燃焼と吸排気を完結するのに対し、2サイクルエンジンは1回転で完結するため、同一回転数で1サイクルあたり同等のエネルギーを発生させる燃焼の場合には出力が2倍となり、効率的。

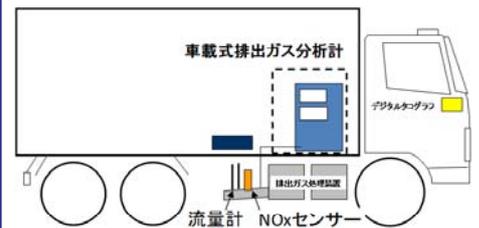
燃料の多様性の確保



- ボイルオフガス※対策を確立することによる、航続距離の長距離化が可能となる大型天然ガス車(LNG車)の実用化促進

※LNGが気化することにより発生する燃料蒸発ガス。メタンが主成分で、温室効果等の環境影響がある。燃料タンクと別の容器に回収する等の対策が考えられる。

実走行時の燃費向上・排出ガス対策



- 実走行時のリアルタイムな環境性能の評価システムの開発及びその活用による燃費向上等の環境改善

平成27年度実施内容

- ディーゼル燃焼制御による高効率化の検討。
- 超低燃費と低排出ガスを両立する新たなエンジン(2サイクルエンジン等)についての構造設計。

- LNG車におけるボイルオフガスの発生実態の把握、実態に基づく対策案の企画・立案。
- 対策案を検討するための試験設備の導入。

- 実走行時の車両の環境性能のリアルタイムな評価を可能とするため、NOxセンサ、流量計、燃料噴射センサー等によるリアルタイム排出ガス計測システムを構築。
- 実走行時における排出ガス性能の評価方法の検討。

本事業の進め方(～H30)

設計・試験設備導入・システム構築

シミュレーション・試験・改良

プロトタイプ構築・実証試験・改良

技術基準案等の策定

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

要求額： 独立行政法人自動車事故対策機構
運営費交付金7,107百万円の内数

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

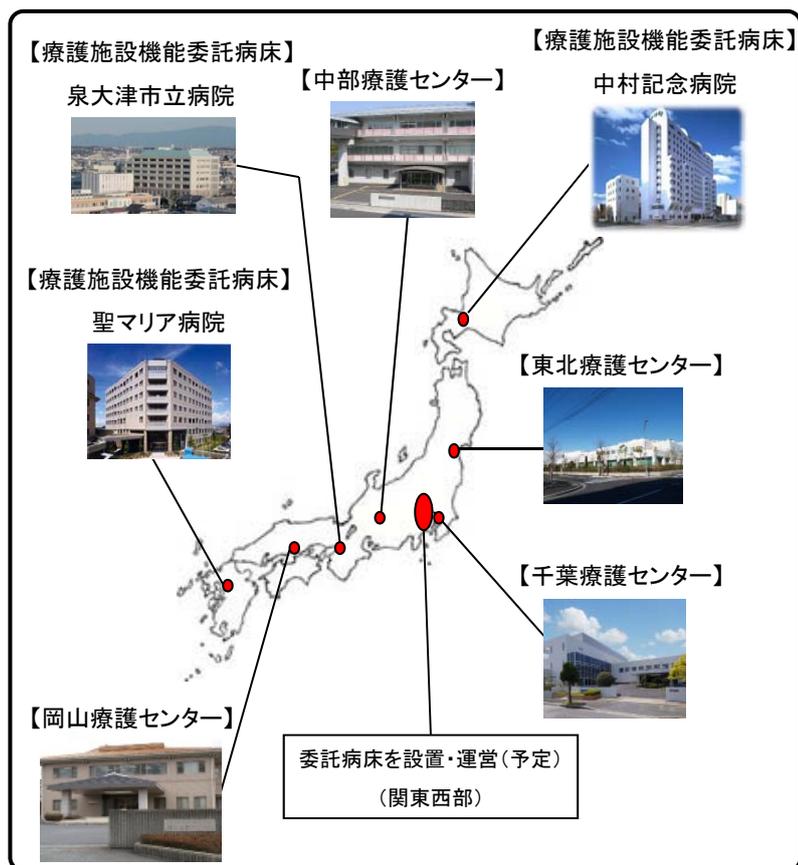
○療養施設を充実する必要性

- ・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

要求額：3,330百万円

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。

平成27年度より消耗品の支給品目を拡大。(導尿カテーテル、バルーンカテーテル、滅菌ガーゼ、使い捨て手袋)

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、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



【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

要求額：298百万円

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)時における移送費のうち自己負担額
- ②室料差額及び食費のうち自己負担額



上記①の自己負担額に、②の自己負担額(1日あたり1万円を上限)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。

(4) 一般会計から自動車安全特別会計へ繰戻し【事項要求】

平成24年度から平成30年度までに一般会計から自動車安全特別会計に繰戻すこととされている大臣間覚書を踏まえ、一般会計への繰入額4,848億円及び利子相当額の合計額の全部又は一部を繰戻すことについて、今後予算編成過程において検討。

【関連事項】地域の公共交通ネットワークの再構築

要求額：36,320百万円の内数

改正地域公共交通活性化再生法を踏まえ、地域の公共交通ネットワークの再構築に向けた取組みを支援する。

<内 容>

1. 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バス、デマンドタクシーの運行
- ・バス車両の更新等
- ・離島航路・航空路の運航

2. 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
- ・L R T ・ B R T (※) の整備、I Cカードの導入・活用等

(※) L R T (Light Rail Transit) : 低床式路面電車による幹線的な交通システム

B R T (Bus Rapid Transit) : 連節バス、バスレーン等を組み合わせた幹線的な交通システム

- ・地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等

3. 地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し

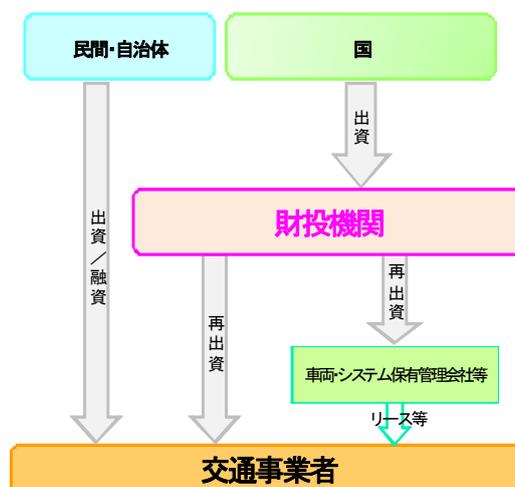
- ・改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査
- ・改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通再編実施計画の策定に係る調査

4. 地域公共交通ネットワーク再編の推進

国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく以下の事業について、まちづくり支援とも連携し、重点的に支援

- ・バス路線の再編
- ・デマンド型等の多様なサービスの導入
- ・L R T ・ B R Tの高度化
- ・地域鉄道の上下分離等

【関連事項】財政投融資による支援制度の創設要求
財政投融資の活用を図ることで、支援策を多様化し、地域の実情に即した地域公共交通ネットワークの再構築の取組みを後押しする仕組みの充実を図る。

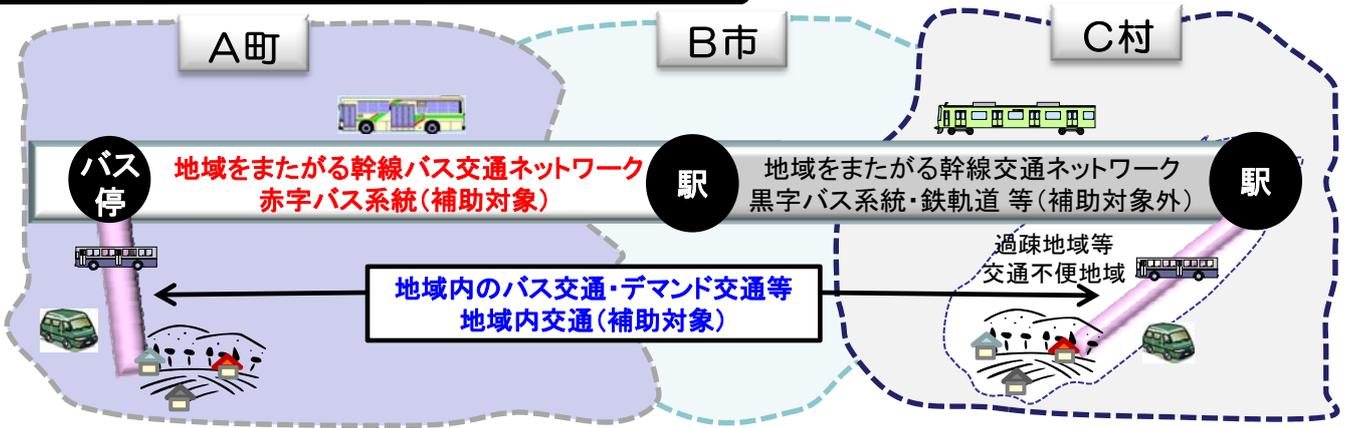


注) 上記のほか、東日本大震災からの復興対策に係る経費（復興庁予算 2,319百万円）がある。

【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（現行）

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: 新たに運行するもの又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(上限:年2.5%)



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



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

バリアフリー化設備等整備事業

- ・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)



- ・既存バスターミナルのバリアフリー化(バリアフリー化設備、待合・乗継設備、情報案内設備、HP制作等)
【補助率】1/3

利用環境改善促進等事業

- ・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



- ・ICカードシステム、バスロケーションシステム等
【補助率】1/3



【関連事項】自動走行システム（SIP（戦略的イノベーション創造プログラム））

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】

第二 3つのアクションプラン

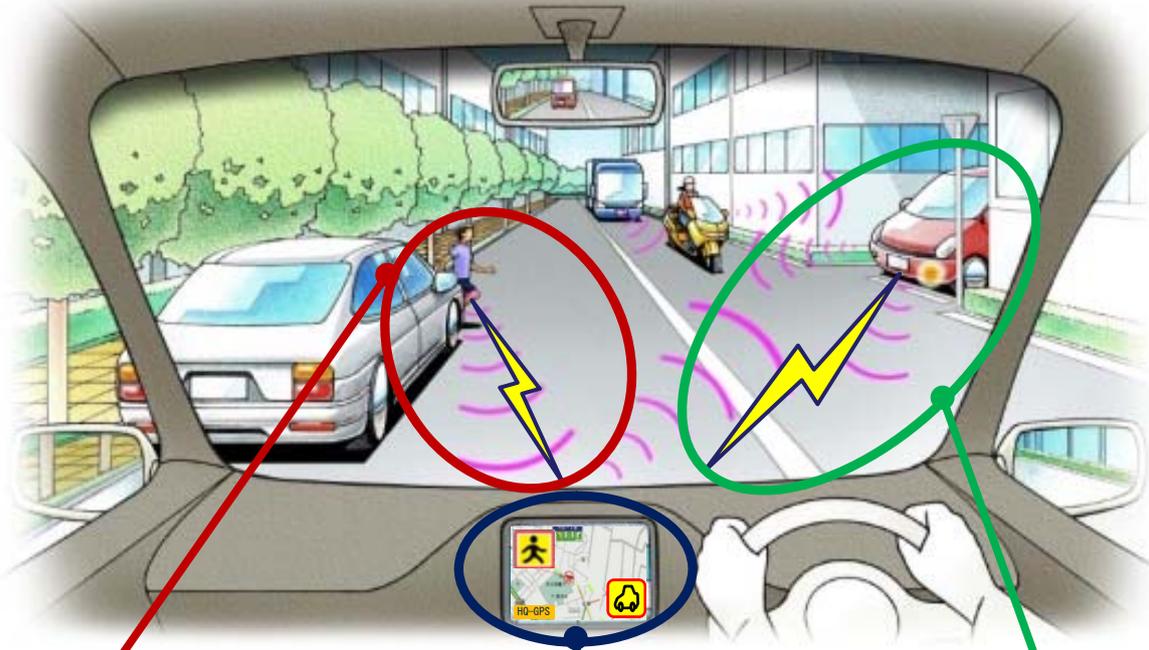
二. 戦略市場創造プラン

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

○安全運転支援システム、自動走行システムの開発・環境整備



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。

総務省等と連携

- 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、車両制御への応用。
- 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・制御等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。

関係省庁と連携

- 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。

総務省等と連携

- 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、車両制御への応用。
- 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・制御等を行うのに最低限必要な情報量等を把握。

先進技術に係る安全性・信頼性の確保のための技術的アプローチの検討

実感できる効果

出会い頭時の注意喚起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

(この冊子は、再生紙を使用しています。)