

平成20年度

自 予 動 算 車 概 交 算 通 要 局 求 関 概 係 要

平成19年8月

国土交通省自動車交通局

目 次

平成20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	2
主要施策別説明資料	
1. 地域の活性化・再生のための地域公共交通の実現	
(1) 公共交通移動円滑化事業	7
(2) 地方バス路線維持対策	9
(3) 地域のニーズに応じたバリアフリー車両の開発及び標準仕様の策定	10
(4) 地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方調査	11
2. 安全対策の充実・強化	
(1) IT化等による自動車検査の高度化	12
(2) 先進安全自動車（ASV）プロジェクトの推進	14
(3) 車両の安全対策	15
(4) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業	17
(5) 自動車運送事業者等に対する効果的な監査の推進	18
(6) 貸切バス事業者の安全性等評価・公表制度の構築	19
(7) トラック事業の安全対策リーディングモデル創出事業	20
3. 環境対策の推進	
(1) 低公害車普及促進対策	21
(2) 次世代低公害車開発・実用化促進事業	22
(3) 燃料電池自動車実用化促進プロジェクト	23
(4) 新燃料の安全性・低公害性評価事業	24
(5) トラック事業者の運行効率化支援による都市圏の環境改善	25
(6) 自動車分野のCO ₂ 排出量評価プログラムの構築	26
(7) 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	27
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	29
(2) 重度後遺障害者に対する介護料の支給	30
(3) 自賠償保険の支払いに係る紛争処理機関の業務体制の強化	30

平成20年度概算要求主要施策総括表

(単位：百万円)

主 要 施 策	20年度 要 求 額	19年度 予 算 額	比 較 増 減 額	頁
1. 地域の活性化・再生のための地域公共交通の実現	9,301	8,680	621	
公共交通移動円滑化事業	1,761	1,547	214	7
地方バス路線維持対策	7,419	7,133	286	9
地域のニーズに応じたバリアフリー車両の開発及び標準仕様の策定	100	0	100	10
地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方調査	21	0	21	11
2. 安全対策の充実・強化	6,031	3,076	2,955	
IT化等による自動車検査の高度化	3,301	762	2,539	12
先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進	752	505	247	14
車両の安全対策	382	358	24	15
自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業(一部再掲)	1,905	1,768	137	17
自動車運送事業者等に対する効果的な監査の推進	160	96	64	18
貸切バス事業者の安全性等評価・公表制度の構築	31	0	31	19
トラック事業の安全対策リーディングモデル創出事業	50	0	50	20
3. 環境対策の推進	3,307	2,796	511	
低公害車普及促進対策	2,500	2,237	263	21
次世代低公害車開発・実用化促進事業	600	413	187	24
燃料電池自動車実用化促進プロジェクト	67	66	1	24
新燃料の安全性・低公害性評価事業	35	31	4	24
トラック事業者の運行効率化支援による都市圏の環境改善	55	0	55	25
自動車分野のCO2排出量評価プログラムの構築	50	49	1	26
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	5,573	4,939	634	
自動車保有関係手続きのワンストップサービスの推進	2,253	1,749	504	29
重度後遺障害者に対する介護料の支給	3,160	3,050	110	30
自賠償保険の支払いに係る紛争処理機関の業務体制の強化	160	140	20	30
合 計	24,212	19,491	4,721	

道路局との連携により、一部道路特定財源を活用。

自動車交通行政主要施策

要求額（前年度予算額）

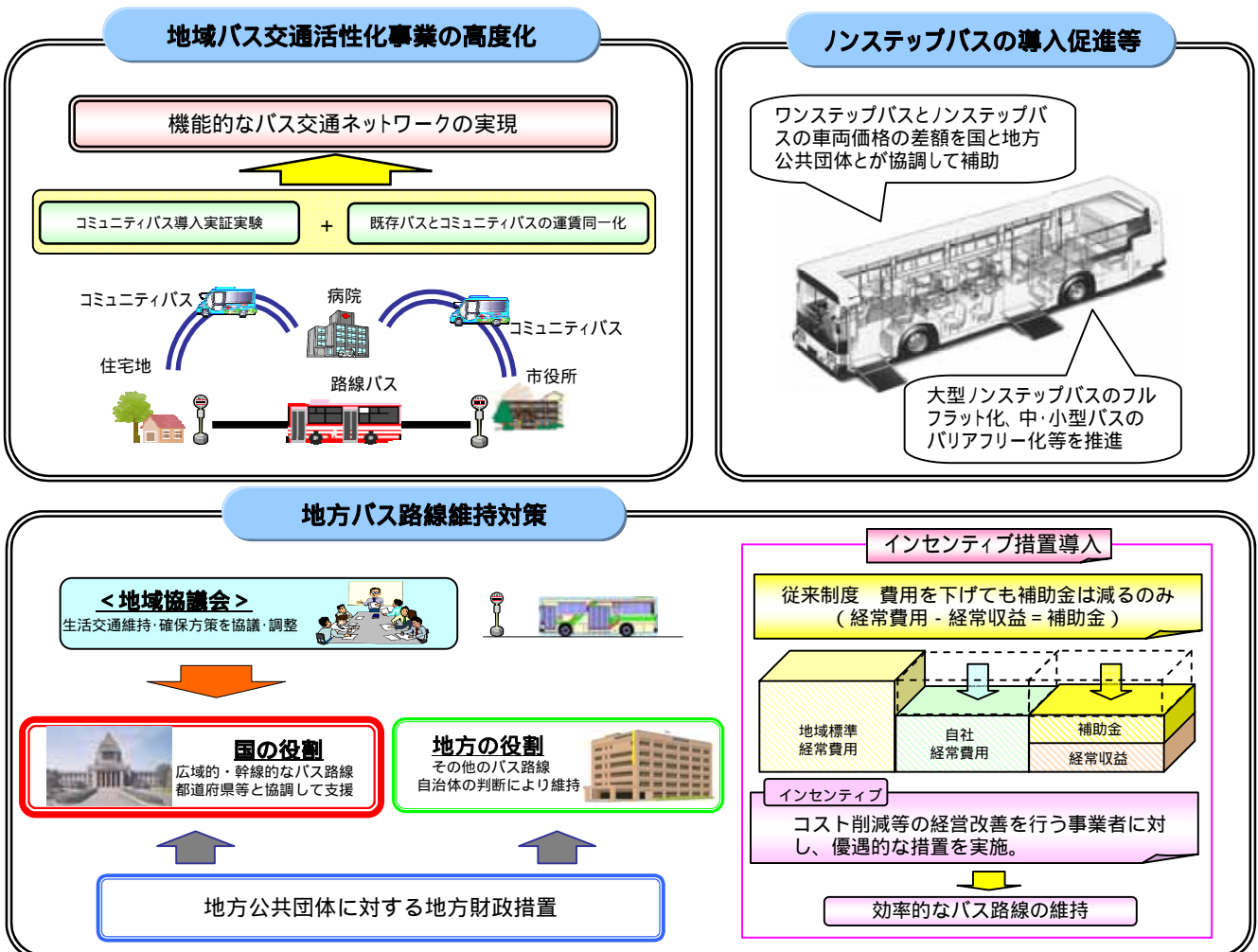
単位：百万円

1. 地域の活性化・再生のための地域公共交通の実現 9,301 (8,680)

地域の活性化・再生に向けて、地域における生活交通を確保するとともに、安心して誰もが使える地域公共交通を実現するため、地方バス路線の維持対策、コミュニティバスの導入等地域バス交通の活性化、バス車両のバリアフリー化、ICカードシステムの導入、福祉タクシーの普及等を推進する。

公共交通移動円滑化事業	1,761 (1,547)
地域バス交通活性化事業	280 (180)
ノンステップバスの導入	1,155 (1,041)
ICカードシステム	213 (213)
福祉輸送普及促進モデル事業	100 (100)
地方バス路線維持対策	7,419 (7,133)
地域のニーズに応じたバリアフリー車両の開発及び標準仕様の策定	100 (0)
地域における福祉タクシー等を利用した福祉輸送のあり方調査	21 (0)

【関連事項】地域公共交通活性化・再生のための新たな支援制度の創設

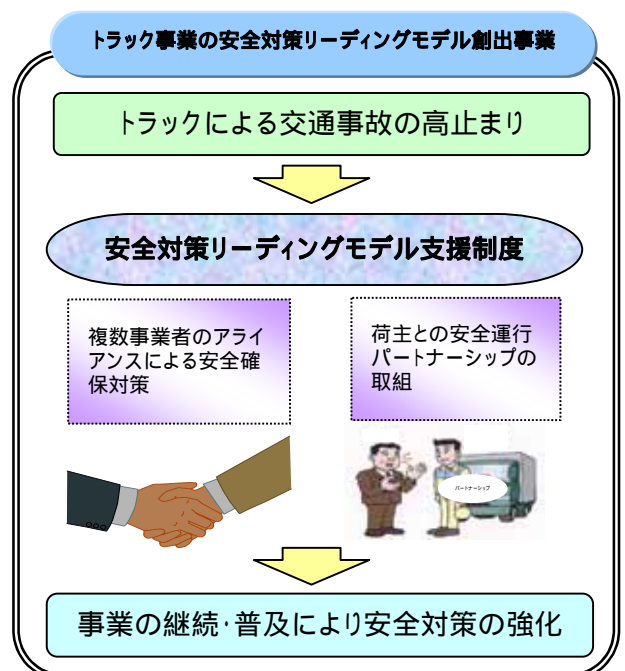
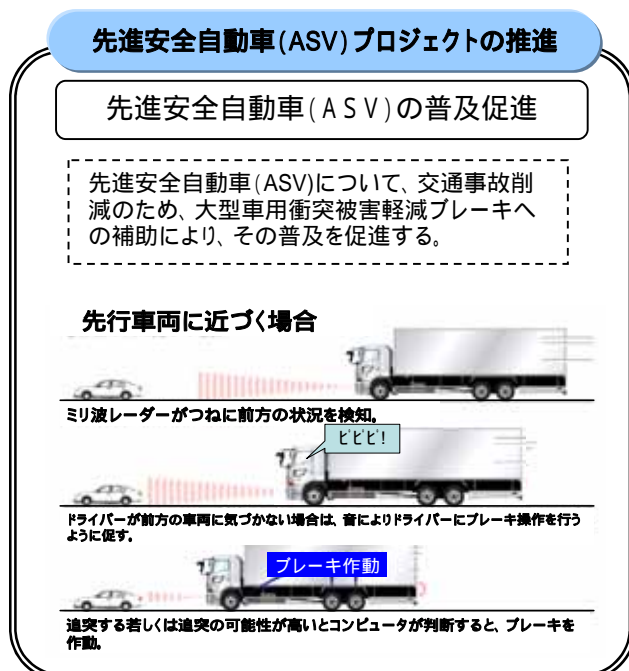
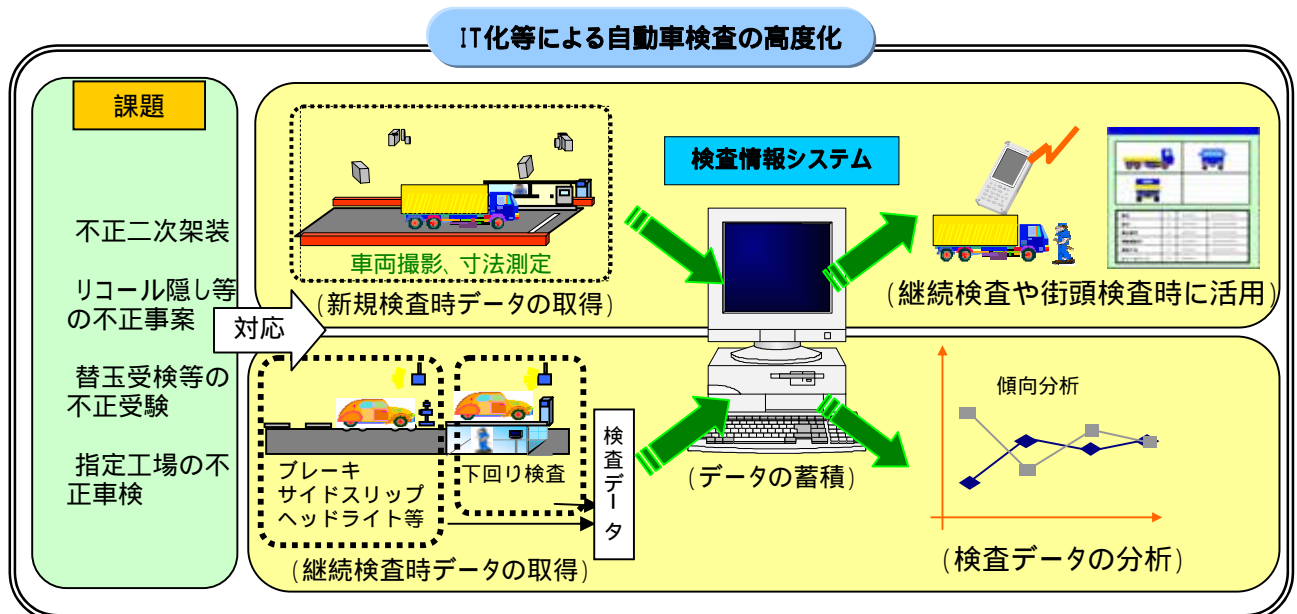


2. 安全対策の充実・強化

6,031 (3,076)

平成24年までに交通事故死者数を5,000人以下にするという政府目標の達成に向け、自動車検査の高度化、先進安全自動車（ASV）の普及、自動車運送事業者等に対する監査の充実等、ハード・ソフト一体となった安全対策の充実・強化を図る。

IT化等による自動車検査の高度化	3,301 (762)
先進安全自動車（ASV）プロジェクトの推進	752 (505)
車両の安全対策	382 (358)
自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業 (一部再掲)	1,905 (1,768)
自動車運送事業者等に対する効果的な監査の推進	160 (96)
貸切バス事業者の安全性等評価・公表制度の構築	31 (0)
トラック事業の安全対策リーディングモデル創出事業	50 (0)

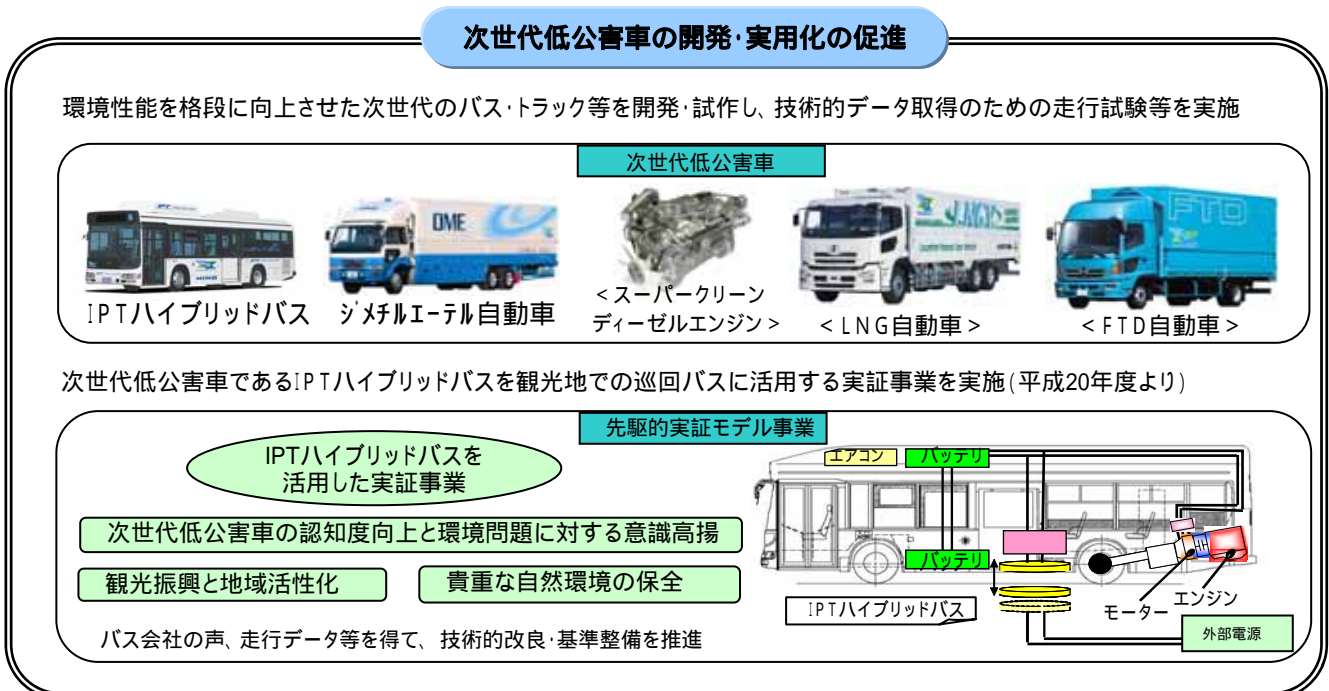
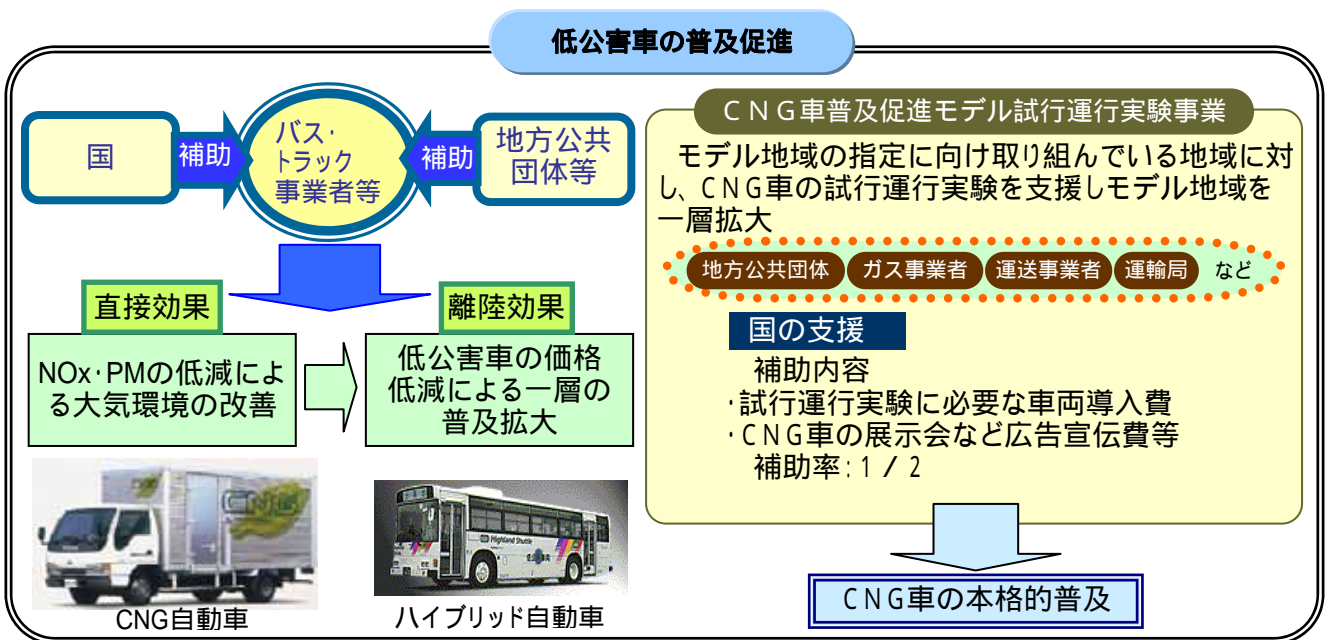


3. 環境対策の推進

3,307 (2,796)

京都議定書に定められた温室効果ガス6%削減の目標を達成するため、また、大都市を中心に依然として厳しい状況にある大気汚染問題（NOx・PM）に対応するため、低公害車の普及・開発の促進等を図る。

低公害車普及促進対策	2,500 (2,237)
次世代低公害車開発・実用化促進事業	600 (413)
燃料電池自動車実用化促進プロジェクト	67 (66)
新燃料の安全性・低公害性評価事業	35 (31)
トラック事業者の運行効率化支援による都市圏の環境改善	55 (0)
自動車分野のCO ₂ 排出量評価プログラムの構築	50 (49)

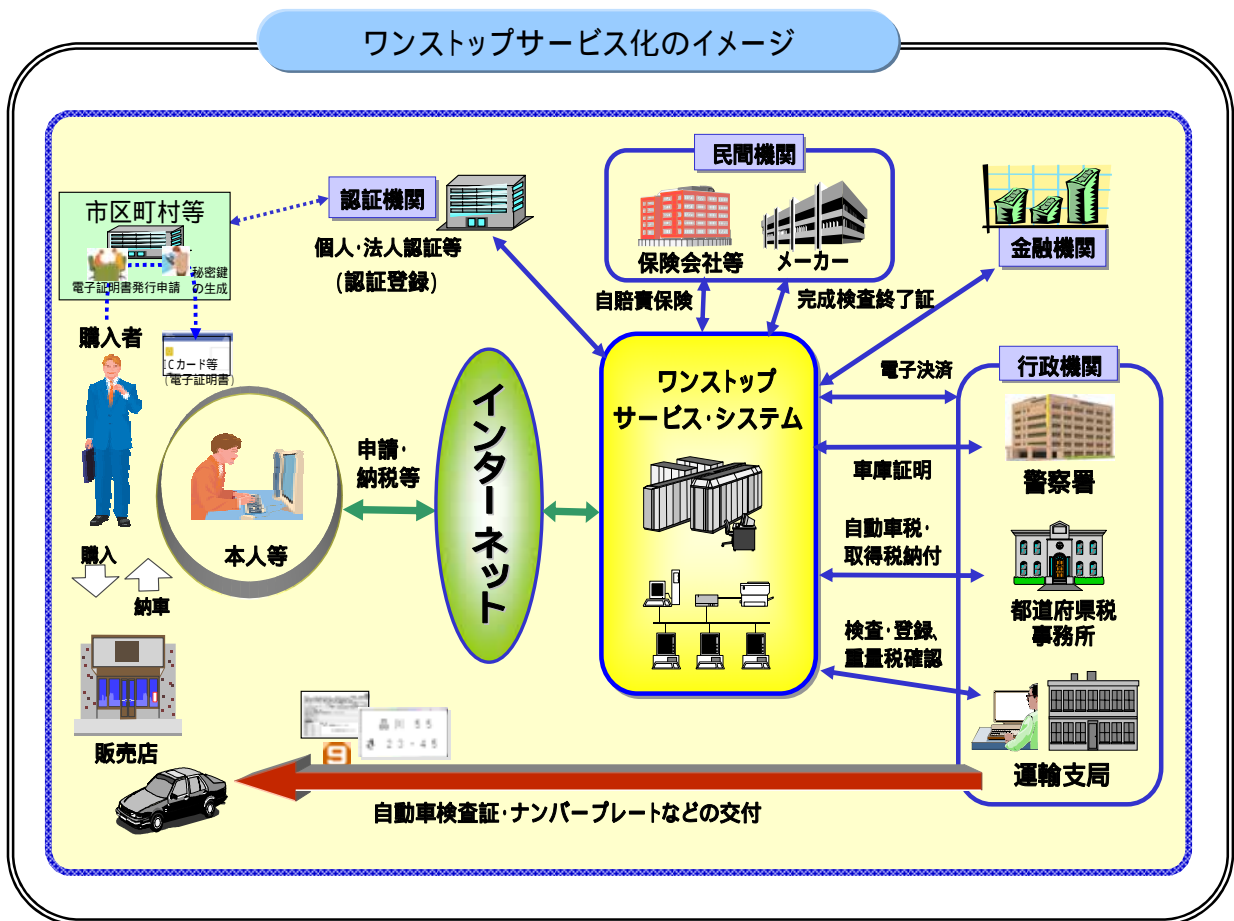


4 . 自動車ユーザーの利便向上と交通事故被害者対策の充実 5,573 (4,939)

自動車ユーザーの利便性向上を図るため、自動車保有関係手続きのワンストップサービス化を推進する。

また、交通事故による重度後遺障害者への支援や自賠責保険の支払いに係る紛争を公正かつ的確に処理するための体制の強化を行い、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	2,253 (1,749)
重度後遺障害者に対する介護料の支給	3,160 (3,050)
自賠責保険の支払いに係る紛争処理機関の業務体制の強化	160 (140)



主要施策別説明資料

1. 地域の活性化・再生のための地域公共交通の実現

(1) 公共交通移動円滑化事業

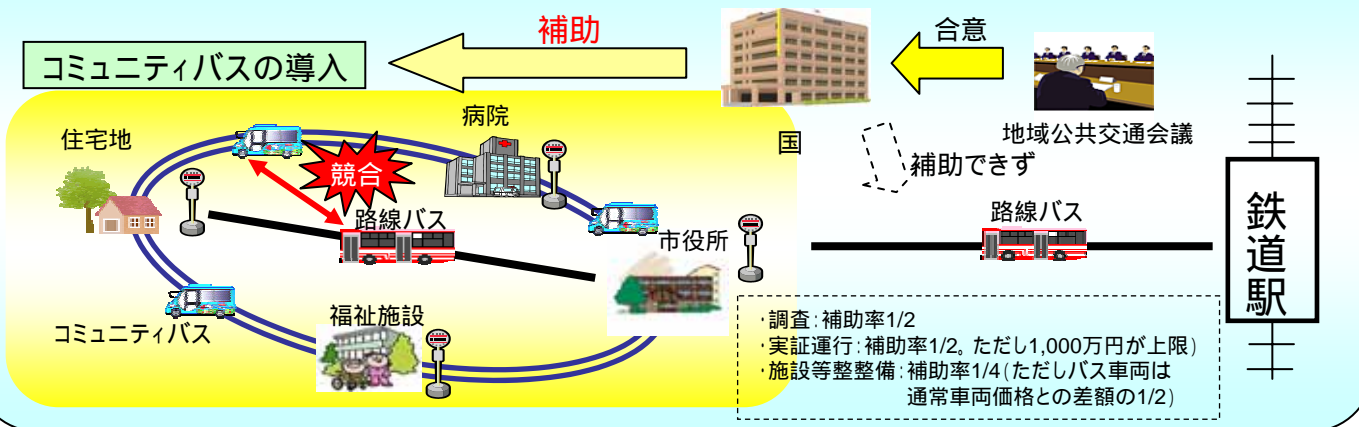
要求額: 1,761百万円

地域バス交通活性化事業

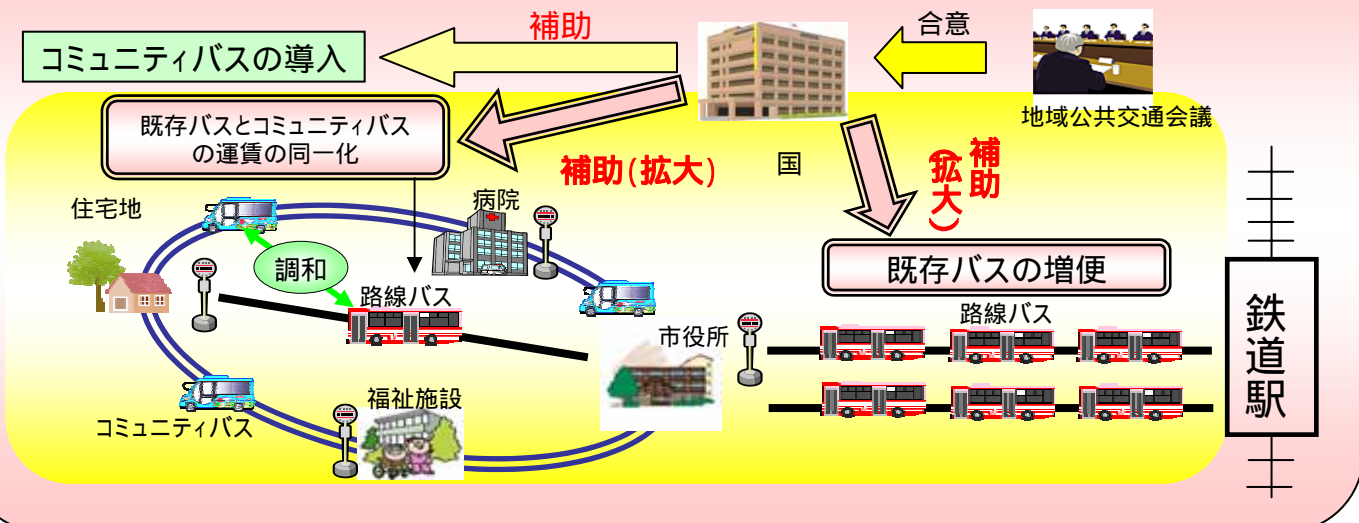
要求額: 280百万円

現行制度においては、コミュニティバス導入事業等について補助を行っているところであるが、ネットワークの機能性向上を図るためにコミュニティバスの導入と一体的に行われる既存バス路線の改善に必要な実証運行についても、補助対象とするよう制度を改正する。

< 現行制度 >



< 制度の拡充によるバス交通の見直し >



機能的なバス交通ネットワークの実現・地域の活性化

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、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ほか、福祉輸送共同配車センターの実現、バスと鉄道相互の共通ICカードシステムの整備等を図る。

標準仕様ノンステップバスの普及の促進

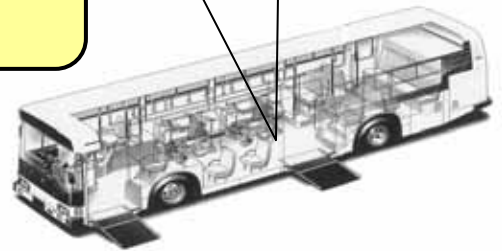
標準仕様採用の効果

- ・ 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(ワンステップバス)とノンステップバス車両価格の差額を、1/2ずつ国と地方公共団体とで協調して補助
- ・ 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

福祉輸送普及促進モデル事業

関係者の協力の下、福祉車両の導入、共同配車センターの設立等先進的な取組みに対して国が地方公共団体と協調して補助。

福祉輸送普及促進モデル地域協議会

地方公共団体

NPO等

タクシー事業者

運輸局等

福祉車両の導入

共同配車センター



バス・鉄道相互の共通ICカードシステムの整備

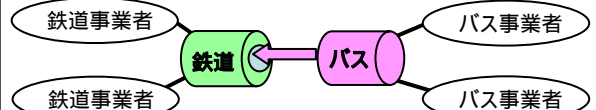
乗り継ぎ利便の向上に資する、バス・鉄道相互のICカードの導入について、センターシステムの構築及び車載機の導入に対して、国が地方公共団体と協調して補助。

【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】



(2) 地方バス路線維持対策

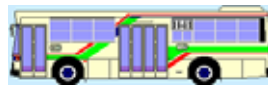
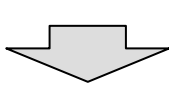
要求額: 7,419百万円

- ・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。また、最近、軽油価格が高騰しており、収支圧迫要因に。
- ・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。
- ・現行の補助制度は、収支が改善されると補助金が削減される仕組みとなっており、事業者のコスト削減意欲が働きにくいことから、効率的なバス路線の維持を図るためのインセンティブ措置を導入。

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（地域の实情に応じて効率的な輸送形態を選択）



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

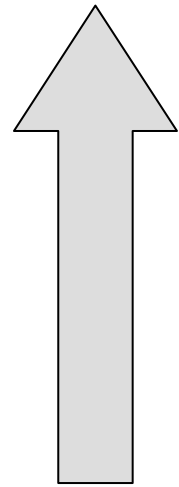
その他のバス路線について、地方公共団体の判断により維持を図る

・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 >

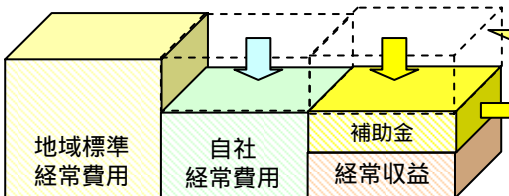
・生活交通再生路線

- ・生活交通路線についてコミュニティバス等を活用し、地域の实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

インセンティブ措置導入



従来の制度では、いくら費用を下げても補助金は減るのみ

(経常費用 - 経常収益 = 補助金)

効率的なバス路線の維持

インセンティブ

コスト削減等の経営改善を行う事業者に対し、優遇的な措置を実施。

(3) 地域のニーズに応じたバリアフリー車両の開発及び標準仕様の策定

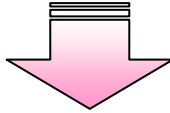
要求額: 100百万円

本格的な高齢化社会を迎え、高齢者等交通弱者の円滑な移動手段としてバス・乗合タクシーの重要性が高まっており、地域のニーズに応じた高齢者等に優しいバス・乗合タクシー車両の開発・普及が喫緊の課題となっている。

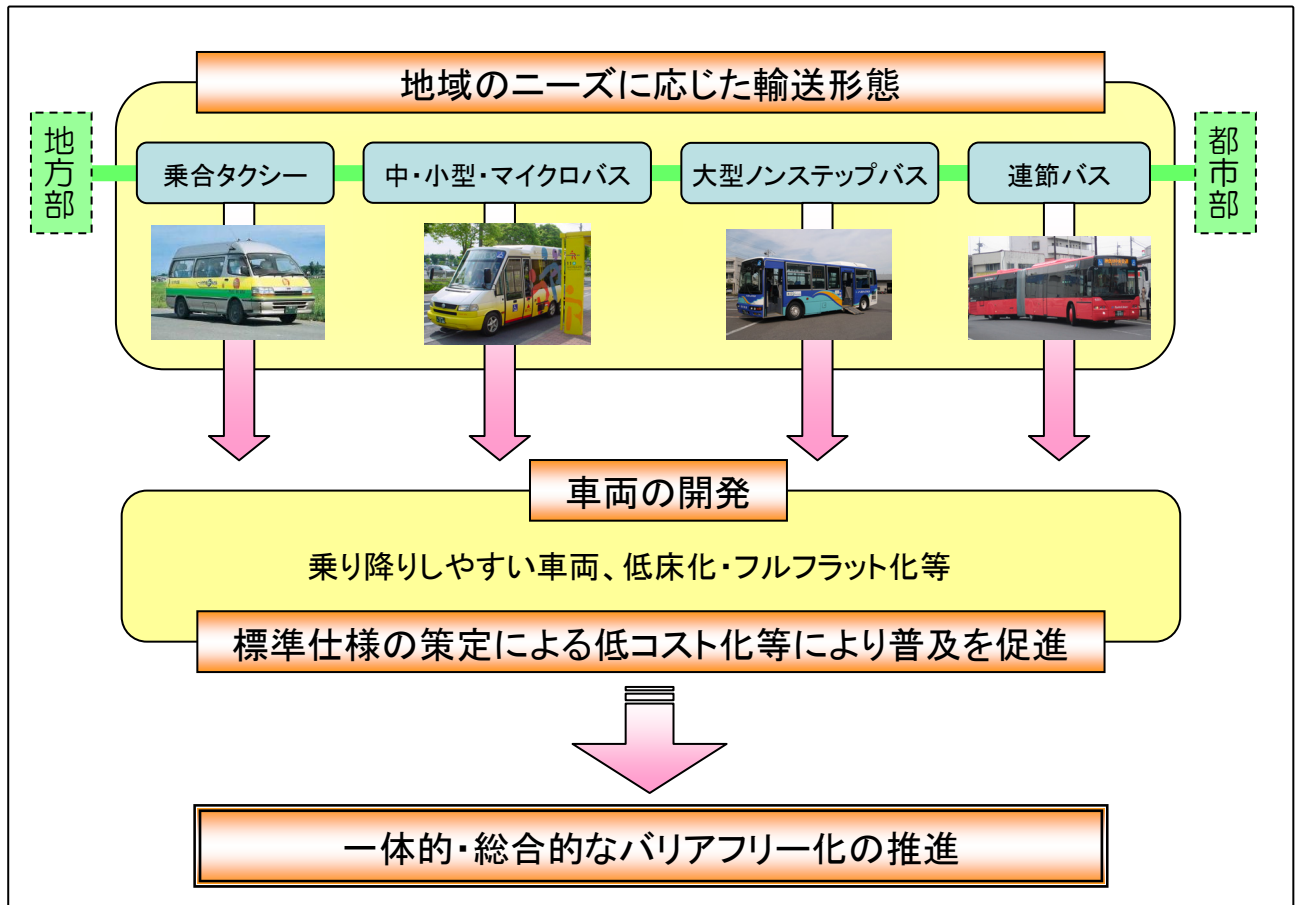
このため、自動車メーカー、交通事業者等と連携し、車両の開発及び新たな標準仕様の策定等による低コスト化を図り、高齢者等に優しく地域のニーズに応じたバリアフリー車両の普及を促進する。

背景

- 地方部、都市部とも本格的な高齢化が進む中、高齢者等に優しい車両の開発・普及は、乗合バス等公共交通機関の使命を果たす上で必要不可欠。
- わが国の乗合バス車両は、販売市場の規模が小さい(大中小合わせて58,000台)ため、市場原理に委ねるだけでは開発が進まない。
- バスの輸送需要の低迷により、各バスメーカーの開発意欲が減退している。



国土交通省が中心となって、自動車メーカー、交通事業者等関係者が連携して実現に向け取り組むことが必要。



(4) 地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方調査

要求額: 21百万円

福祉有償運送については、その必要性について運営協議会において検討し合意を得ることとなっているが、潜在的な需要者を含めた真に輸送サービスを必要とする者を把握することが困難な状況にある。

したがって、福祉有償運送の先進地域を中心として、福祉輸送のニーズ把握方策の開発、運営協議会のあり方等の検討を行い、地域の望ましい福祉輸送の整備手法について調査する。

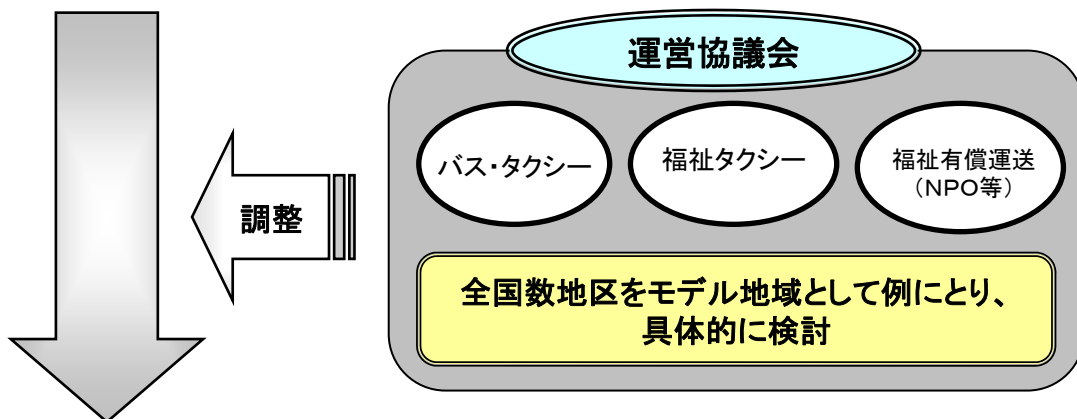
背景

- 要介護者、身体障害者等の移動制約者に対する個別輸送(STS:スペシャルトランスポートサービス)の需要が急増。
- 地域のニーズに適確に対応した福祉輸送サービスの確実な提供が求められている。

現状

- 要介護者、要支援者等だけでなく、潜在的な移動制約者を含めた地域全体における福祉輸送のニーズの適確な把握が困難。
- 地域によっては、運営協議会開催の経験が乏しく、協議会運営のノウハウが不十分であるため、運営協議会で地域の実情を十分に踏まえた議論がなされていない。

地域における福祉輸送のニーズの適確な把握



地域の実状を十分に踏まえた上での議論が実現

真に必要な福祉輸送のあり方の検討

地域に真に必要な福祉輸送サービスの確保

2. 安全対策の充実・強化

(1) IT化等による自動車検査の高度化

要求額: 3,301百万円

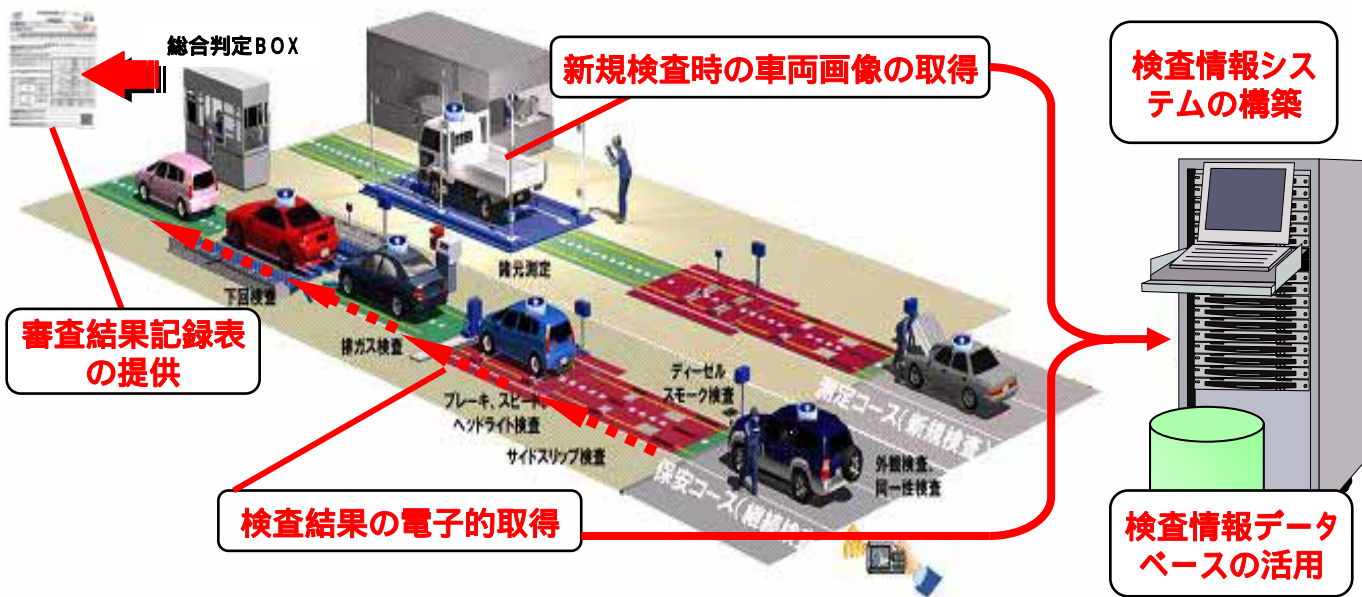
IT等新技術を活用し、自動車検査の高度化を図るとともに、指定整備工場の指導・監督を強化する。

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

要求額 3,108百万円

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。

IT化による自動車検査体制整備及び自動車検査情報の活用等



期待される効果

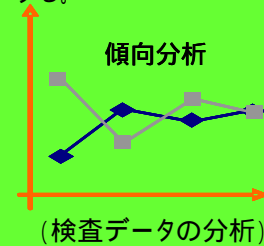
1. 二次架装などの不正改造車の排除

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。



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。



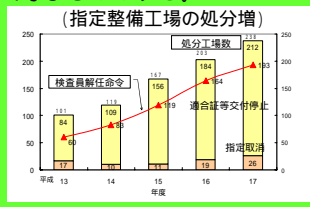
3. 検査データの電子化による不正車検の防止

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。



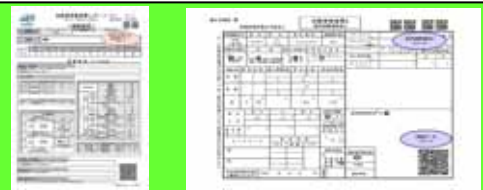
4. 指定整備工場に対する指導・監督の強化

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。



5. ユーザーの点検・整備の励行

ユーザーへの審査結果記録表の提供等により、点検・整備の励行を図る。



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。

街頭検査のイメージ



色度測定器の導入



定量的な判定



オパシメータを使用したPM検査の導入

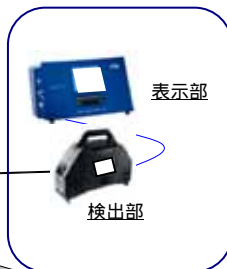
要求額 : 117百万円

全国の車検場にオパシメータを追加導入する。

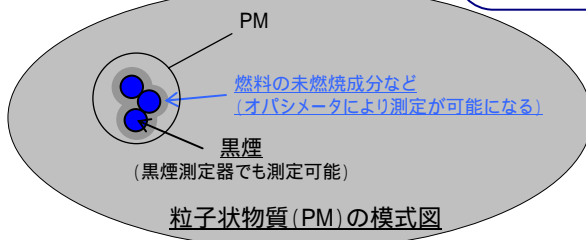


排出ガス

オパシメータ



黒煙だけでなく、燃料の未燃焼成分等も高い精度で計測が可能であるオパシメータについて、車検場への導入を進め、PM検査の高度化を図る。



(2) 先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進

要求額: 752百万円

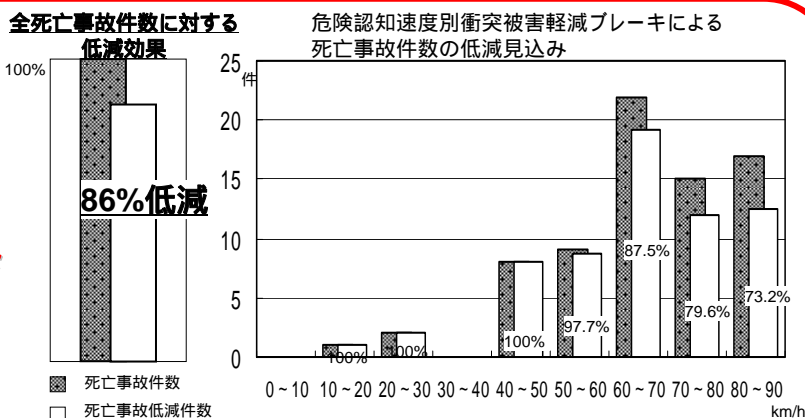
先進安全自動車(ASV)の普及促進を図るとともに、IT新改革戦略に基づき、通信利用型安全運転支援システムの一部実用化を目指し、大規模実証実験への参画を行う。

先進安全自動車(ASV)普及促進対策事業

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**

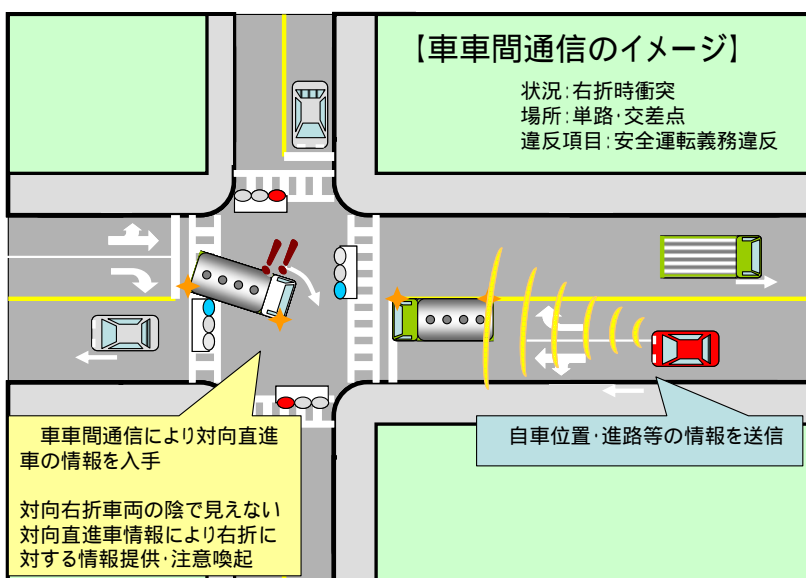


IT新改革戦略における大規模実証実験への参画

通信利用型安全運転支援システムの基本設計

通信利用型安全運転支援システムの実証実験

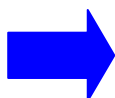
大規模実証実験を通じて、通信利用型安全運転支援システムの一部実用化を目指す。



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;

ASV技術の事故削減の効果評価手法の確立と各技術の評価の実施



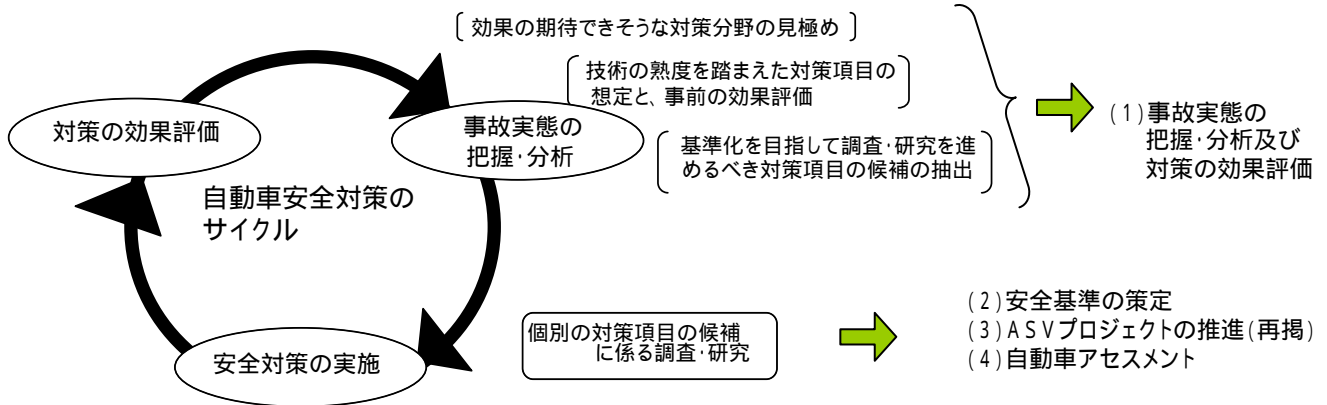
安全戦略を策定

- ・事故類型に応じた各技術の役割の明確化
- ・各技術の普及の優先度・普及方策の策定等

(3) 車両の安全対策

要求額: 382百万円

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数を低減させるための車両安全対策に取り組む。



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

「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。

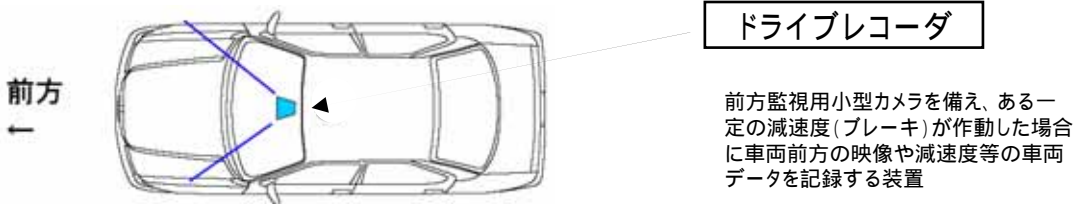
- ・車両安全に係る審査・検査基準策定等のための事故実態把握
- ・事故分析と対策の効果評価を踏まえた車両安全対策のロードマップ策定調査

安全基準の策定のための調査

事故実態等を踏まえ、今後優先的に対応すべき新たな安全対策項目について、近年の自動車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。

ア. 事故を未然に防ぐための「予防安全対策」

- ・ドライブレコーダの情報を元にした事故解析調査と将来のドライブレコーダー規格策定調査
高機能・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。



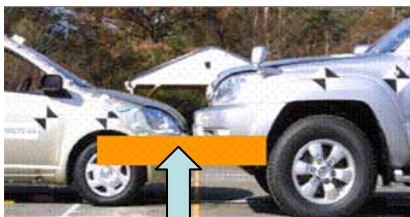
その他

- ・車線逸脱事故等防止に係る操縦安定性向上に関する基準策定調査

イ. 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】



【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。

コモンインタラクションゾーン

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提供

自動車及びチャイルドシートの安全性能に係る試験データ等を一般の方にもわかり易く、比較しやすい形にして公表。



自動車の車種別安全性能評価の実施

3種類の衝突試験による衝突安全性能総合評価並びにブレーキ性能試験、歩行者頭部保護性能試験を実施



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

歩行者脚部保護性能試験に係る調査研究の実施

(4) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業

要求額：1,905百万円
(一部再掲)

自動車交通の安全性の向上を図るため、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系の確立に資するオムニバスタウンの整備をはじめ、日本型BRTの導入、バスロケーションシステムの整備等について地方公共団体と協調して支援する。
また、大型貨物自動車による追突事故の被害軽減に有効な衝突被害軽減ブレーキの導入を支援し、その普及を促進する。

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	1/3
交通システム対策事業	日本型BRT、乗継施設、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	1/5
調査、実証実験・実証運行事業	上記事業の一部及び路線再編、バスレーンの設置の調査、実証実験・実証運行事業に対して補助	1/2
先進安全自動車(ASV)普及促進対策事業	事業用大型貨物自動車に係る衝突被害軽減ブレーキの取得に対して補助	1/2

日本型BRTの導入促進 (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。



バスロケーションシステム

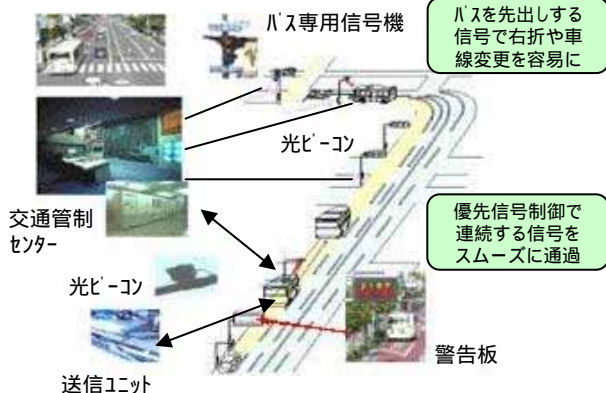


(バス停表示板での表示例)



8時30分到着予定のバスはあと3分で来るんだな。あともう少しだ。

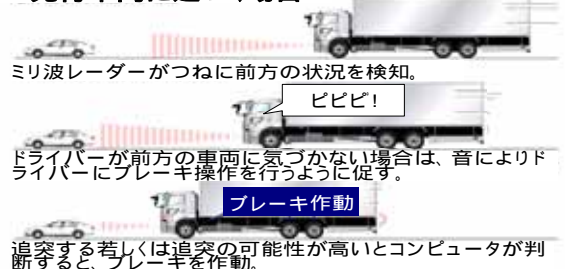
PTPS (公共車両優先システム)



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への補助により、その普及を促進する。

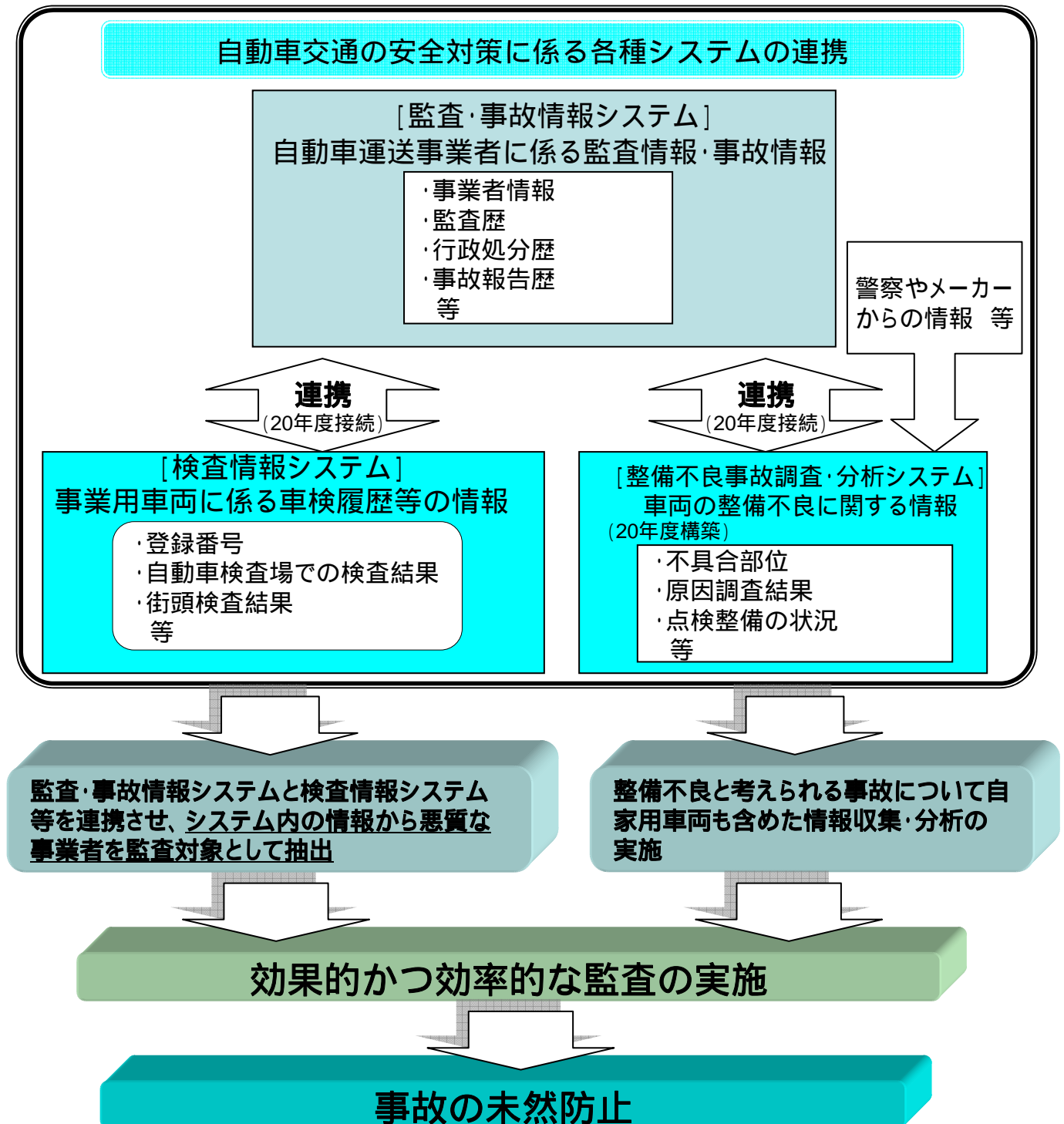
先行車両に近づく場合



(5) 自動車運送事業者等に対する効果的な監査の推進

要求額: 160百万円

依然として深刻な状況にある交通事故を防止するため、自動車運送事業者に係る監査・事故情報等を管理する『監査・事故情報システム』と事業用車両に係る車検履歴等の情報を管理する『検査情報システム』及び車両の整備不良情報を管理する『整備不良事故調査・分析システム』を連携させ、事業者に対する効果的かつ効率的な監査を実施する。



(6) 貸切バス事業者の安全性等評価・公表制度の構築

要求額：31百万円

貸切バスについて、利用者が安心して利用できるよう、貸切バス事業者の安全や、環境に対する取組みに係る評価・認定制度の創設に向けて、評価基準の策定等を行うとともに、利用者に対する効果的な情報提供のあり方等について調査を行う。

今年2月に大阪府吹田市で発生した貸切バスによる重大事故等、貸切バスの安全性の確保等への対応について、早急な対応が求められている

利用者が安心して利用できるよう、輸送の安全の確保・向上、環境負荷の軽減を図るため、事業者を正当に評価・認定、公表することが必要

国・有識者からなる委員会

情報提供に関するニーズ、実態等の把握
・利用者、貸切バス事業者

評価・認定、公表システムの検証
・希望事業者による評価項目等の検証

結果

検証

評価・認定、公表システムの検討

- ・ニーズ実態等の把握調査を踏まえた評価項目、評価方法等の検討
- ・評価・認定、公表システムの検証で得られた内容の反映
- ・評価・認定、公表主体の検討

安全性等評価システムの構築

輸送の安全等の確保・向上

(7)トラック事業の安全対策リーディングモデル創出事業

要求額： 50百万円

トラック事業については、交通事故件数は高止まりとなっており、トラックによる死亡事故が社会的にも大きく取り上げられている状況のなか、より効率的な安全対策の充実を図ることが喫緊の課題となっている。

このことから、トラックの安全の一層の裾野拡大・普及を図るため、複数事業者によるアライアンス、荷主とのパートナーシップ等による先進的な安全対策の取り組みに対して支援を行う。

- ・交通事故件数高止まり(約3万件)
 - ・トラックによる死亡事故の社会的関心の高さ
- トラックの安全対策の充実が社会的要請

H18.7.25

東名高速大型トラックが停車中の乗用車に追突、計4台の玉突き、4人が死傷。

H19.5.9

大型トラックがマイクロバスに追突、1名死亡、20人重軽傷。

安全マネジメントによる個別事業者の取り組みに加え、**事業者間や荷主との連携**による安全対策の充実を行うことにより相乗効果

安全対策リーディングモデル支援制度

実証実験について事業費の1/2を補助

複数事業者のアライアンスによる安全確保対策

・他社運転手間のヒヤリハット情報の共有によりヒヤリハットマップのシステムを構築



荷主との安全運行パートナーシップの取組

・荷主・元請と実運送事業者による計画配車システムの開発及び共同運行管理
・事故分析及び対処策の共有

中小事業者の安全対策を大手事業者並みに底上げ

計画的な配車、運行により過労運転、速度超過等の防止

実証実験終了後、継続的取組

広く一般の事業者に普及

トラック事業の安全対策の強化による事故減少

3. 環境対策の推進

(1) 低公害車普及促進対策

要求額: 2,500百万円

(道路特定財源、重点施策推進特別枠を含む。)

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



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

補助対象(1)		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
	認定ハイブリッドバス・トラック(2)	
使用過程車のCNG車への改造		改造費の1/3

- (1) 最低台数要件 バス:2台 トラック:3台
ただしグリーン経営認証制度の認証等を取得した中小企業(資本金3億円以下又は従業員300人以下)は1台でも可
- (2) 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

試行運行実験事業

- ・国は、モデル地域の指定に向け取り組んでいる地域に対し、CNG車の試行運行実験を支援
- ・モデル地域の指定に向けた取組を促進

モデル地域拡大

CNG車普及促進モデル事業

- ・国はモデル地域を指定し、地域の取組を支援
- ・モデル地域では関係者の協力の下、CNG車を集中的かつ計画的に導入等
- ・CNG車の更なる普及を促進

地方公共団体

ガス事業者

運送事業者

荷主事業者

運輸局

国の支援(予算措置)

補助内容

- ・試行運行実験に必要な車両導入費
- ・CNG車の展示会など広告宣伝費等

補助率: 1/2

国の支援

- CNG車普及促進計画策定の支援
- CNG車の導入に対して低公害車補助の優先採択、最低導入台数要件の緩和(1台でも可)
- モデル地域の環境面での先進性を全国的にPR
- モデル事業参加企業名のPR

(2) 次世代低公害車開発・実用化促進事業

要求額：600百万円
(重点施策推進特別枠を含む)

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、地球温暖化対策として、「革新的技術の開発」とそれを中核とする「低炭素社会づくり」の実現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、試作車両の実使用条件下における走行評価を実施し、実用性の向上を図る。

環境性能を格段に向上させた次世代のバス・トラック等を開発・試作し、技術的データ取得のための走行試験等を実施中。

次世代低公害車



<IPT ハイブリッド自動車>



<DME 自動車>



<大型CNG 自動車>



<LNG 自動車>



<FTD 自動車>



<水素エンジン>



<スーパークリーン
ディーゼルエンジン>

IPT:非接触式給電システム

DME:ジメチルエーテル

CNG:圧縮天然ガス

LNG:液化天然ガス

FTD(Fischer-Tropsch Diesel):天然ガス、バイオマス等から化学的に合成される軽油状の新燃料

先駆的実証モデル事業の実施(平成20年度より)

次世代低公害車であるIPTハイブリッドバスを観光地での巡回バスに活用する実証事業を行い:

- ・走行評価の実施のみならず、
- ・革新的技術の認知度を高めることで、環境問題に対する意識の向上を図り、併せて観光振興、地域活性化、自然環境の保全を推進。

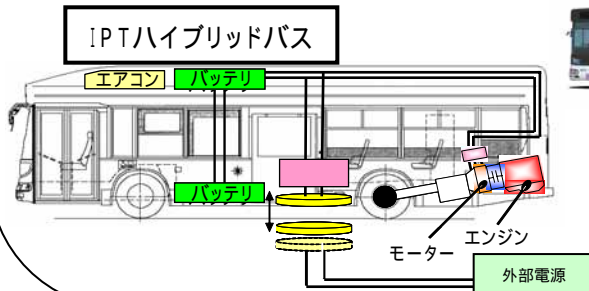
バス会社の声、走行データ等を得て、技術的改良・基準整備を推進。

IPTハイブリッドバス
を活用した実証事業

次世代低公害車の認知度向上
と環境問題に対する意識高揚

観光振興と地域活性化

貴重な自然環境の保全



外部電源からの電気を車両側のバッテリーに充電することで電気走行の割合を大幅に増加することのできるハイブリッドバス

(3) 燃料電池自動車実用化促進プロジェクト

要求額： 67百万円

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を構築を目指す。

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基準の検討(平成18年3月取りまとめ)



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

(平成19年3月 世界統一基準(gtr)作成に関する計画を合意)

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



世界に先駆けて策定したわが国の保安基準をベースに、世界統一基準を早期に策定することにより、燃料電池自動車の開発・普及を促進

地球温暖化防止や資源の有効活用による循環型社会の形成等に資するバイオマス燃料が、自動車燃料として安全・環境を満足した形で利用されるために、公道走行試験を実施し、基準の策定に向けて必要なデータを取得する。

高濃度エタノール車の課題とこれまでの対応

高濃度アルコール燃料の使用については、過去、部品腐食による燃料漏れをおこし車両火災が多発



【腐食によりネジ山がなくなった】

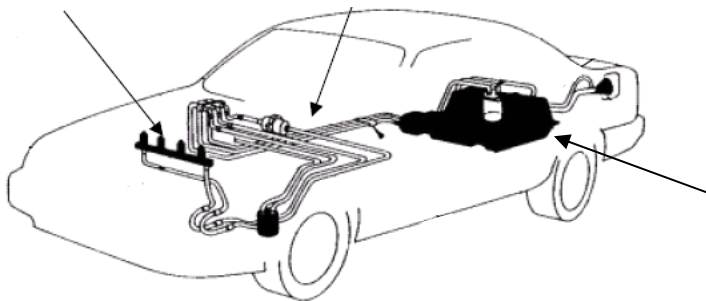


【燃料が漏れ、引火】

高濃度アルコールではアルミデリバリパイプが腐食(左写真)し、燃料が漏れ、火災に至った(右写真)。(自工会資料より)

燃料配管などの耐腐食対策

アルコールの影響により燃料配管などの部品が腐食する場合があるため、その対策が必要



【E10対応車の技術指針のポイント】

- ・燃料配管などがE10燃料対応となっているか
- ・排出ガス性能が問題ないか
- ・燃料蒸発ガス対策が問題ないか
- ・誤給油防止対策

燃料性状を踏まえた排出ガス対策

燃料の性状が変わることによる排出ガス、燃料タンクなどから蒸発するガスに関する対策が必要

バイオエタノール10%混合ガソリン(E10)など、3%を超える高濃度エタノール車を使用するためには、車両に所要の対策を施すことが必要。このため、E10対応車が大臣認定を取得して公道試験を実施できるよう、技術指針を策定。



今後公道走行試験を行い、その結果を踏まえ、今後、量産車に適用する保安基準を整備

(5)トラック事業者の運行効率化支援による都市圏の環境改善

要求額: 55百万円

バス事業者、タクシー事業者が保有するプローブ情報(車両を通じて収集される車両位置、速度等の情報)を活用し、トラック事業者の運行計画に反映させることにより、トラック事業者の運行効率化を支援し、都市圏におけるトラックに起因する環境負荷の軽減を図る。

トラック事業者の現状

- ▶ トラック事業者数は増加の傾向にあり、特に都心部でこれまで以上に環境負荷軽減に取り組む必要がある
- ▶ 荷主のニーズとして、トラック事業者はジャストインタイムの物流管理・輸配送が求められている
- ▶ トラック事業者は中小企業が圧倒的多数であり、運行管理に関する情報化が進んでおらず、運行経路はドライバーに任されていることが多い

プローブ情報収集システム

【バスロケーションシステム】

車載器を積んだバスから、移動体通信を使用し、車両ID、時刻、位置情報などをセンタに送信し、車両の現在位置や到着時間等の情報を利用者に提供するシステム

【GPS - AVMシステム】

タクシーの位置、実・空車状況を配車センターでリアルタイムに把握し、リクエスト地に最も近いタクシーを配車するシステム

施策内容

バスロケーションシステム、GPS-AVMシステムで管理しているプローブ情報をセンタで収集し、詳細な交通情報を実証実験においてトラック事業者を提供し、効率的な運行管理を行う。情報活用によるトラック事業者の運行効率化と、NO_x・PMやCO₂の削減効果の評価を行い、トラックに起因する環境負荷の軽減に資することを確認する。また、ドライバーの経験に依らず、混雑状況や所要時間を把握でき、常に最適経路が示されることによる安全運転への効果も期待できる。

【タクシー事業者】
デジタル式GPS - AVMシステム



収集

プローブセンター

情報提供

【バス事業者】
バスロケーションシステム



収集

【トラック事業者】

- ◆ 運行効率化評価
- ◆ NO_x・PM、CO₂削減効果評価
- ◆ 安全運転評価

【運行前】

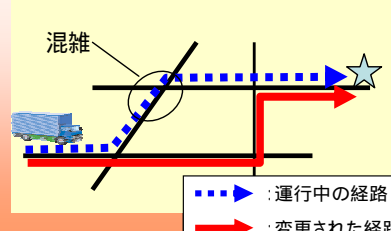
・過去の交通情報の統計から
運行計画に最適経路を反映

【運行中】

・リアルタイムの交通情報を
元に経路変更を指示

運行ルート指示

経路変更指示



● : 出発拠点
☆ : 運送箇所
--- : 運行中の経路
— : 変更された経路

都市圏の大気環境・交通環境の改善

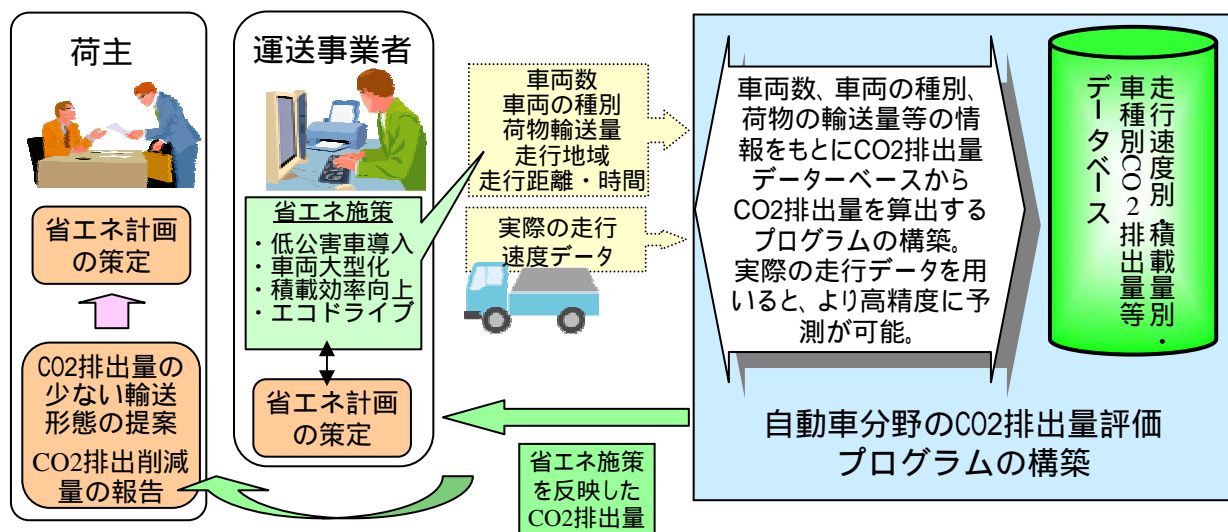
(6) 自動車分野のCO2排出量評価プログラムの構築

要求額: 50百万円

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

(7) 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

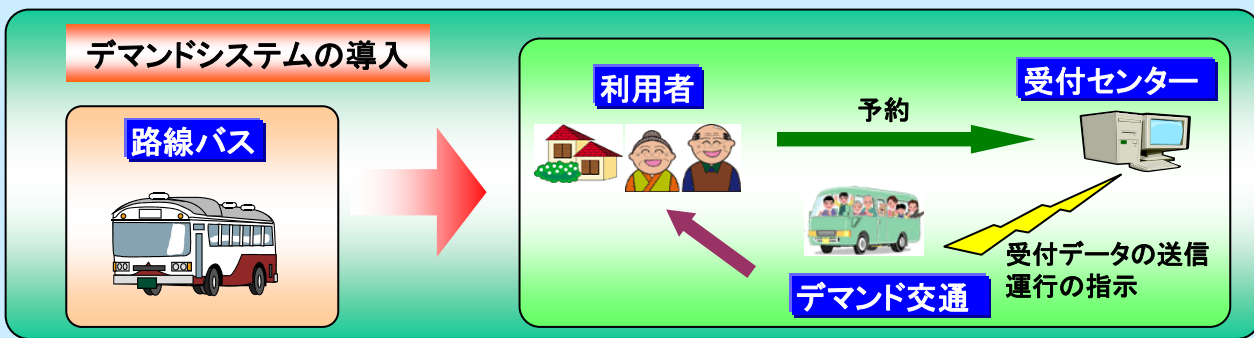
自動車交通分野のCO2排出量は、運輸部門のCO2排出量の約9割を占めており、京都議定書の目標達成を確実なものとするためには、自動車交通分野の地球温暖化対策を強力に推進していくことが重要であることから、自動車運送事業者等による省エネ対策の取組みを一層促進するため、下記施策について経済産業省等と連携して推進する。

・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。

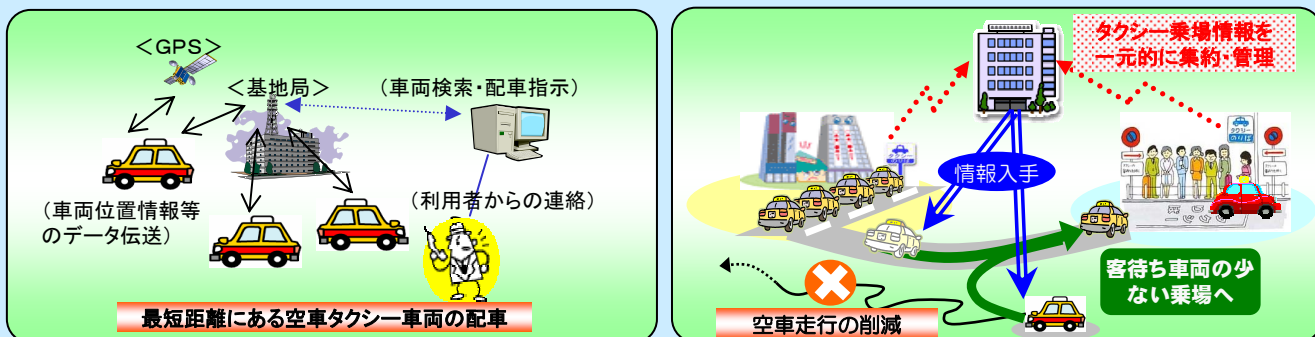


② タクシー事業のグリーン化の推進

タクシー事業者等から4億円程度応募見込み

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。

デジタル式GPS-AVM又はタクシー乗り場情報システム(TIS)の導入



また、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。

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2億円程度応募見込み

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、輸送関連機器を導入するトラック・バス事業者等、また、トラックの休息、待機時間中のアイドリングストップの促進を図るため、外部電源用冷暖房装置を導入するトラック事業者に対し、その費用の一部を補助する。



EMSの全面導入等によるエコドライブの推進

トラック・バス・タクシー事業者等から27億円程度応募見込み

トラック・バス・タクシー等において、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自動車運送事業者等に対し、その費用の一部を補助する。



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2億円程度応募見込み

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。

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

(1) 自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進

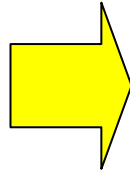
要求額: 2, 253百万円

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20年度において、大量所有者の利便性向上等のために導入が予定されている登録識別情報に対応するための改修を行うとともに、稼動したシステムの維持運用等を行う。

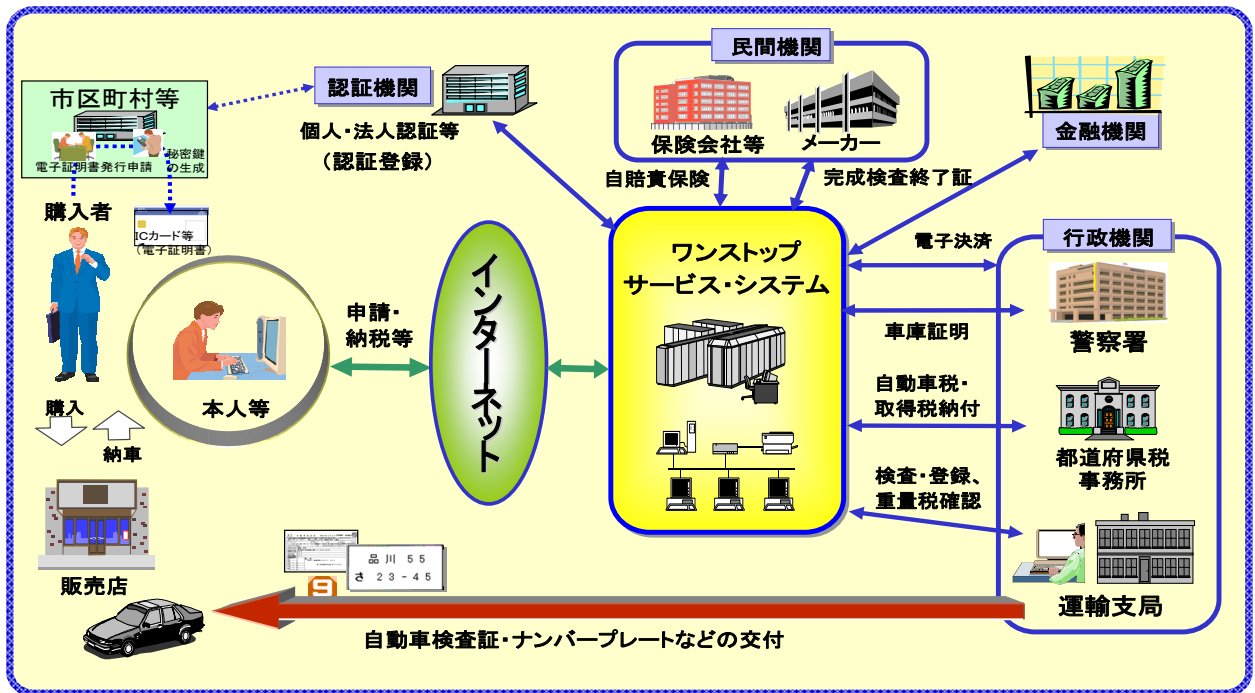
また、関係省庁・団体と連携して広報活動等の利用促進策を図るとともに、対象手続を拡大するための調査、利用者の意見を踏まえたシステムの見直し等を行う。

ワンストップサービス・システムの概要

警察署で行う「自動車保管場所証明の申請」
 運輸支局等で行う「自動車の検査・登録の申請」
 自動車税事務所で「自動車諸税の申告・納付」



オンラインで一括手続
 (24時間365日受付)



※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

(2) 重度後遺障害者に対する介護料の支給

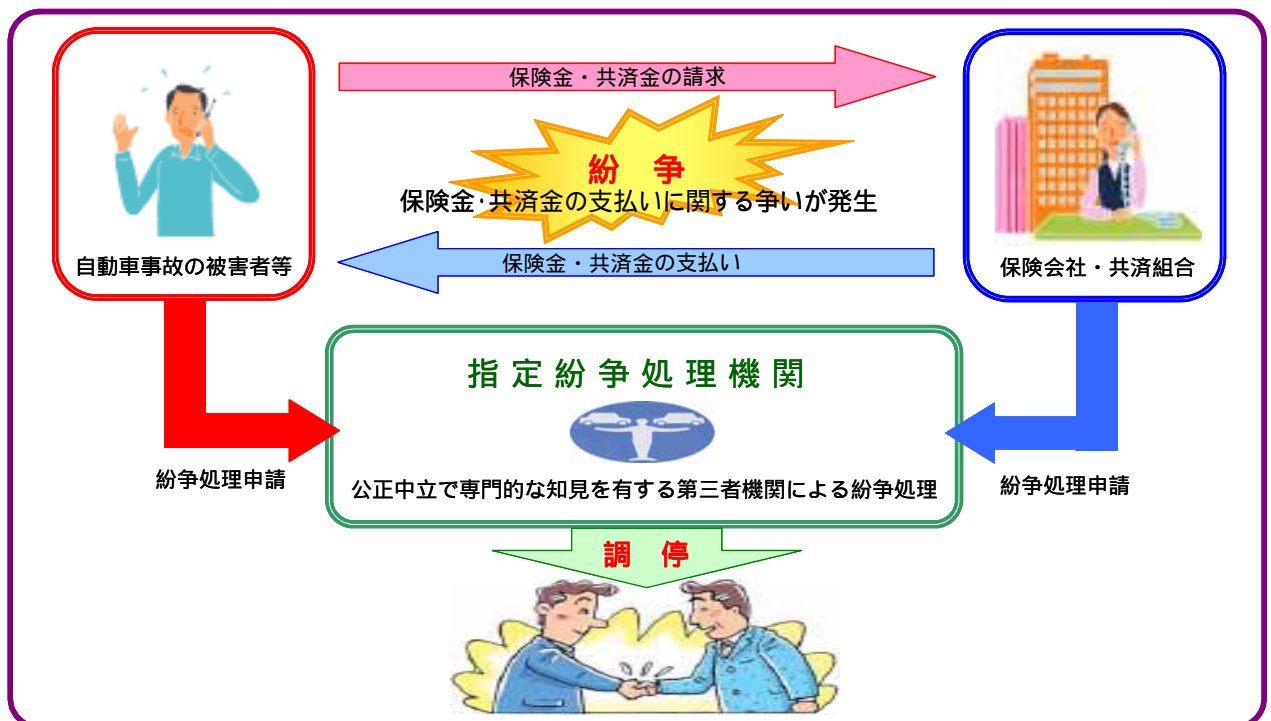
要求額: 3,160百万円

自動車事故により、常時または随時介護が必要となった重度後遺障害者に対して、介護料を支給する。

(3) 自賠責保険の支払いに係る紛争処理機関の業務体制の強化

要求額: 160百万円

自賠責保険の支払いに係る指定紛争処理機関の業務体制を強化することにより、公正かつ的確な紛争処理を行い、被害者保護の増進を図る。



(この冊子は、再生紙を使用しています。)