

平成26年度

自動車局関係
予算概算要求概要

平成25年8月

国土交通省自動車局

目 次

● 平成26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. 「日本再興戦略」の迅速かつ強力な実行	
(1) 超小型モビリティの導入促進	7
(2) 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	8
(3) 快適で安全な運転支援システムに関する検討	9
(4) 旅客自動車運送事業等における訪日外国人旅行者の利用促進	10
(5) 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	11
2. 安全・安心の確保と環境対策の推進	
(1) 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	12
(2) 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	13
(3) 自動車運送事業の安全総合対策事業	13
(4) 車両の安全対策	14
(5) 自動車の適切な保守管理の促進	16
・ 点検整備の促進	16
・ 未認証工場対策	16
・ 無車検車・無保険車対策の強化	17
(6) 環境対応車普及促進対策	18
(7) 次世代大型車開発・実用化促進事業	19
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	20
(2) 重度後遺障害者に対する介護料の支給	21
(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	22
(4) 一般会計から自動車安全特別会計へ繰戻し【事項要求】	22
(関連事項)	
地域公共交通の確保・維持・改善の推進	23
～生活交通サバイバル戦略～	

平成26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	26年度 要求額	25年度 予算額	比較 増減率
一般会計	3,104	2,465	1.26
義務的経費	326	317	1.03
裁量的経費	1,961	1,397	1.40
独立行政法人経費	817	751	1.09
自動車安全特別会計	55,503	53,849	1.03
保障勘定	5,895	6,542	0.90
自動車検査登録勘定	36,344	34,334	1.06
自動車事故対策勘定	13,264	12,973	1.02
合計	58,606	56,314	1.04

(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	26年度 要求額	25年度 予算額	比較 増減率
1. 「日本再興戦略」の迅速かつ強力な実行			
○ 超小型モビリティの導入促進	415	201	2.06
○ 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	604	271	2.23
○ 旅客自動車運送事業等における訪日外国人旅行者の利用促進	27	-	-
○ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	280	282	0.99
2. 安全・安心の確保と環境対策の推進			
○ 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	70	-	-
○ 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	39	32	1.22
○ 自動車運送事業の安全総合対策事業	1,016	1,077	0.94
○ 車両の安全対策	292	261	1.12
○ 自動車の適切な保守管理の促進	420	169	2.49
・点検整備の促進	(218)	(84)	2.60
・未認証工場対策	(50)	(11)	4.55
・無車検車・無保険車対策の強化	(152)	(74)	2.05
○ 環境対応車普及促進対策	601	600	1.00
○ 次世代大型車開発・実用化促進事業	249	249	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	70億円 の内数	68億円 の内数	-
○ 重度後遺障害者に対する介護料の支給	3,199	3,186	1.00
○ 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	297	297	1.00
(関連事項) 総合政策局要求			
○ 地域公共交通の確保・維持・改善の推進 ～生活交通サバイバル戦略～	372億円 の内数	333億円 の内数	-

自動車行政主要施策

要求額（前年度予算額）

1. 「日本再興戦略」の迅速かつ強力な実行（主要施策別説明資料P.7～P.11） 単位：百万円

我が国が「停滞の20年」から「再生の10年」へと転換するため、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戦略的な取り組みを展開していく。

- 超小型モビリティの導入促進 415（ 201）
- 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 604（ 271）
- 快適で安全な運転支援システムに関する検討
- 旅客自動車運送事業等における訪日外国人旅行者の利用促進 27（ 0）
- 自動車の技術基準の国際標準化等の推進 280（ 282）



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.12～P.19)

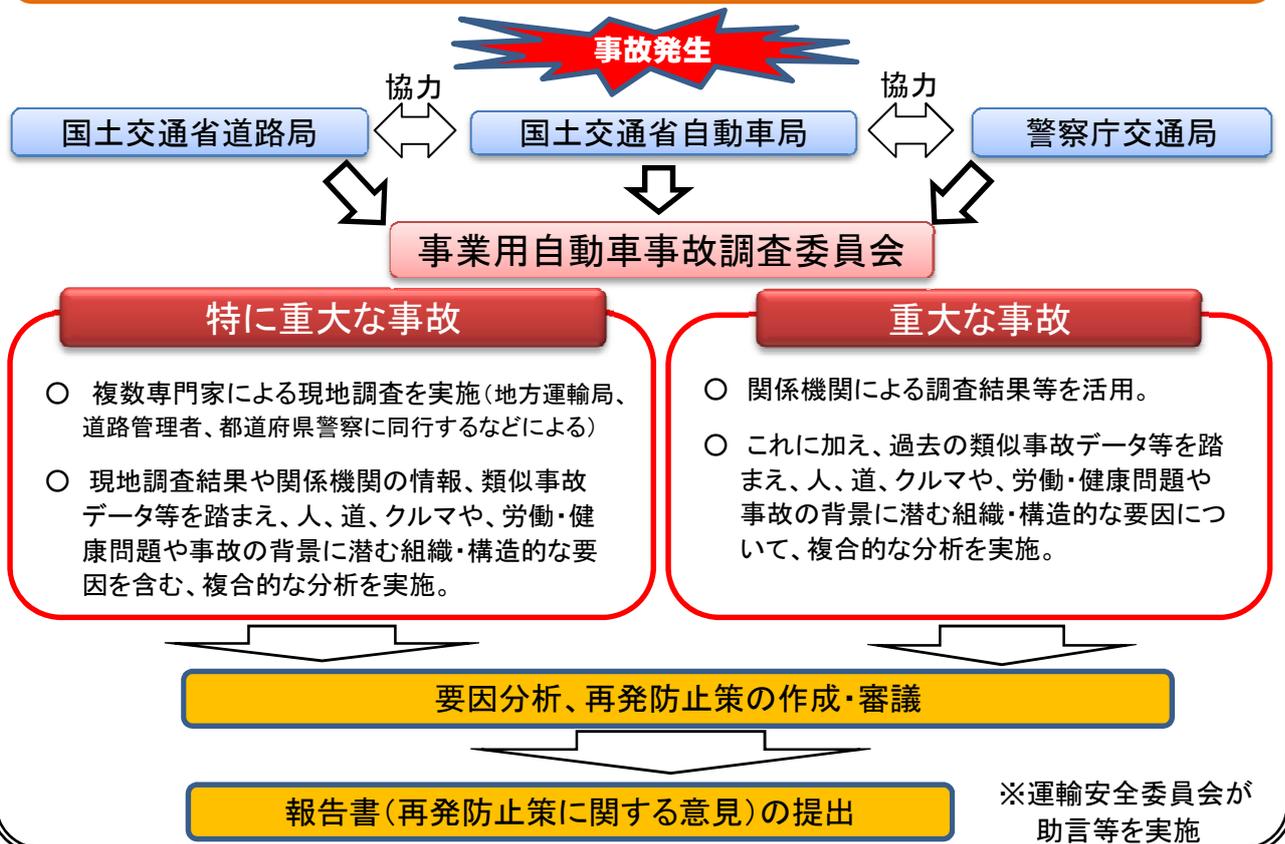
昨年4月の関越道高速ツアーバス事故等を踏まえ、公共交通の安全・安心を一層確保するため、重大事故の防止対策を引き続き強化する。

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。

○ 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	70 (0)
○ 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	39 (32)
○ 自動車運送事業の安全総合対策事業	1,016 (1,077)
○ 車両の安全対策	292 (261)
○ 自動車の適切な保守管理の促進	420 (169)
・ 点検整備の促進	(218) (84)
・ 未認証工場対策	(50) (11)
・ 無車検車・無保険車対策の強化	(152) (74)
○ 環境対応車普及促進対策	601 (600)
○ 次世代大型車開発・実用化促進事業	249 (249)

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

- 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・構造的な問題の解明を図るなど、高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、これに基づく有効な再発防止策の提言を得ることが求められている。
- このため、国土交通省自動車局、道路局及び警察庁交通局の協力の下、外部委託により「事業用自動車事故調査委員会」を設け、事業用自動車の重大事故の事故要因の調査分析と再発防止策の提言を行わせることとする。



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次の3つの施策を総合的に実施する。

点検整備の促進

自動車ユーザーの保守管理意識を高め、点検整備の確実な実施を促すための環境を整備する。

○点検整備に係る指導履歴を自動車検査証に記載

項目	内容
点検整備実施の有無	○年○月○日指導 △年△月△日指導

○点検整備の実施率を更に向上するための手法を調査検討

例：検査標章の活用等

(イメージ)



点検整備実施(青)



点検整備未実施(赤)

- ・実施の有無で色分け
- ・検査標章のサイズ 等を検討

未認証工場対策

分解整備事業の認証を受けない一部の悪質な車検代行業者(未認証工場)により次の問題が発生

- ・エンジン、ブレーキ等の分解整備を行い、安全確保に重大な支障が発生。
- ・分解整備を行っていないにもかかわらず行ったように誤認させ、料金を請求。
- ・整備項目が不明であったり、無料と誤認させるような表示。

対策

情報収集体制の強化

車検代行業者に依頼したユーザーに対しハガキを送付し、点検整備の実施状況や違法行為等の情報を収集すると共に、ユーザーへの啓発を行う。

立入調査・指導

情報に基づき、積極的な調査・指導を行うことにより、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

ナンバー自動読取装置等の活用により、無車検車・無保険車の運行実態の把握を強化し、対象車両の使用者に対し警告文を送付。警告文に従わない使用者に対しては立入検査を実施。

あらゆる手段で無車検車・無保険車を把握



3. 被害者救済の充実 (主要施策別説明資料P. 20～P. 22)

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 70億円〔68億円〕
の内数〔の内数〕
- 重度後遺障害者に対する介護料の支給 3,199 (3,186)
- 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 297 (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(紙おむつ等) 等



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. 「日本再興戦略」の迅速かつ強力な実行

要求額: 415百万円

(1) 超小型モビリティの導入促進

(うち優先課題推進枠202百万円)

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。

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】

テーマ1

国民の「健康寿命」の延伸

③病気やケガをしても、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

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)



超小型モビリティのイメージ

④ 新規市場・需要の創出

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。

(2) 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 604百万円

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、低炭素まちづくり、地域交通のグリーン化、地域防災への活用等を推進する観点から、地域や事業者による電気自動車(バス、タクシー及びトラック)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】

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

【国土強靱化】

※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・タクシー・トラック: 車両本体価格の1/2・1/3

<充電施設の導入補助>

バス・タクシー・トラック: 導入費用の1/2・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、災害等の有事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)



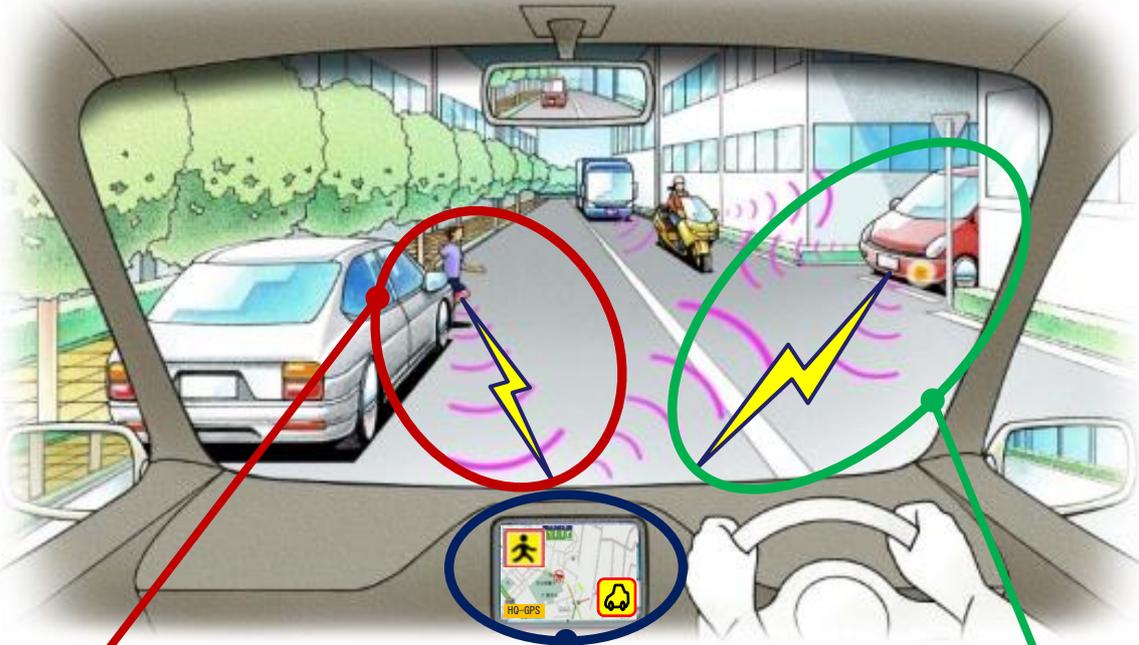
地域と密着した郵便事業において電気トラックを導入し、地域の環境保全活動を推進(埼玉県さいたま市)

運輸部門における省エネ対策の推進に貢献

(3) 快適で安全な運転支援システムに関する検討

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
Ⅱ. 二. 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



歩者間通信を利用した 実証実験の実施と評価

○歩者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。
- 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。

道路局と連携

- 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、注意喚起を行うのに最低限必要な情報量等を把握。

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

(4) 旅客自動車運送事業等における訪日外国人旅行者の利用促進

要求額: 27百万円

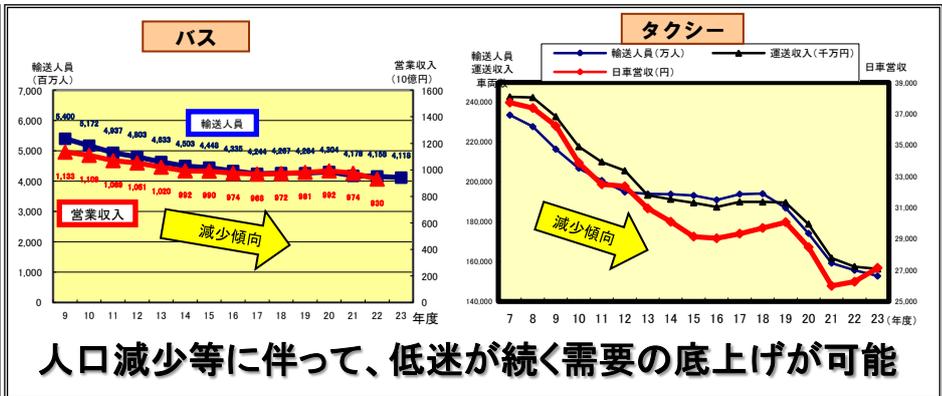
外国人旅行者がバス・タクシー・レンタカーを利用して国内の様々な観光地に容易にアクセスできれば、旅行の満足度が増すのみならず、インバウンドによる経済効果が全国各地に波及し、地域のバス、タクシー等の活性化にもつながる。このため、バス・タクシー等における外国人旅行者向け利用環境を改善し、地域の活性化を図る。

外国人旅行者によるバス・タクシー等の利用環境の改善

利便性向上によるバス・タクシー等の利用拡大

リピーター層を中心に有名観光地にとどまらない幅広い観光資源へのアクセスが改善

インバウンドによる経済効果の全国各地への波及を促進



人口減少等に伴って、低迷が続く需要の底上げが可能

地域の活性化

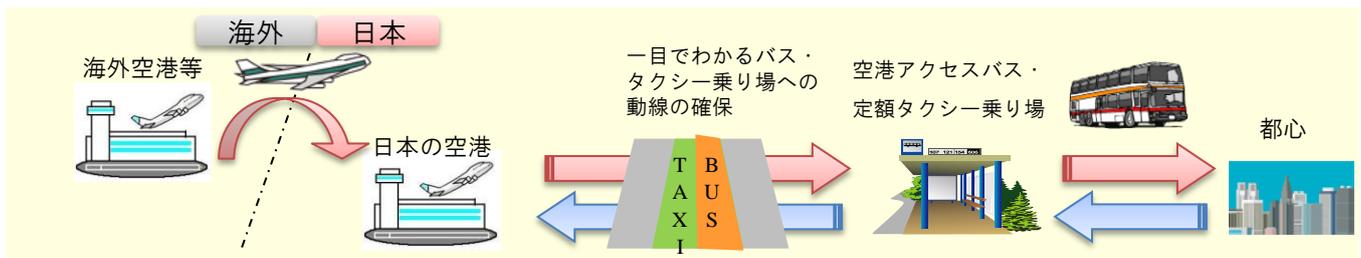
バス・タクシー・レンタカー事業の活性化

バス・タクシー・レンタカーにおける外国人旅行者向け利用環境の改善

調査メニューの例

○空港リムジンバスの利用環境改善に向けた実証実験

不測の事態が生じた場合の外国人乗客への情報提供 等



〈その他〉

○外国人用乗り場の確保と連動した外国人旅行者にわかりやすいタクシー車体表示方法等の検討

○外国人旅行者のレンタカー利用時における受付時間の短縮及び日本の交通ルールの周知方策の検討

(5) 自動車の技術基準の国際標準化等の推進

要求額: 280百万円

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。

日本再興戦略
Ⅲ.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
「インフラシステム輸出戦略※」を迅速かつ着実に実施する。

※インフラ輸出戦略<平成25年5月17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。

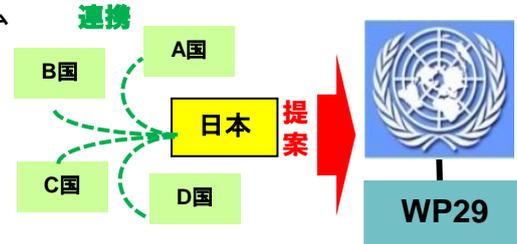
① 基準の国際標準化を進めていく技術分野

電気自動車技術、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。

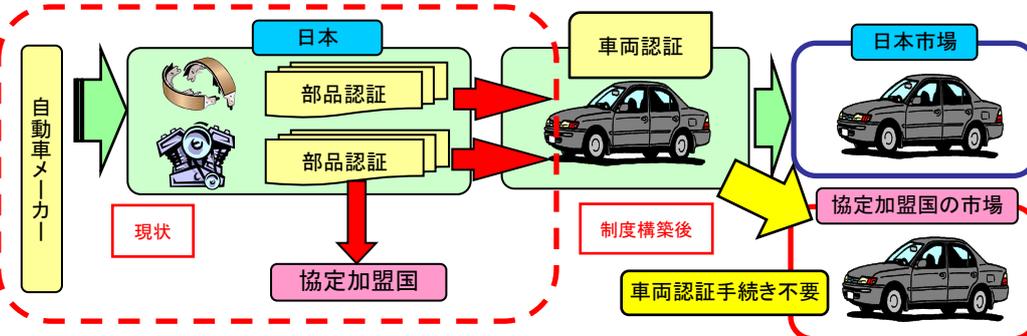
② アジア諸国との連携の促進

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力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



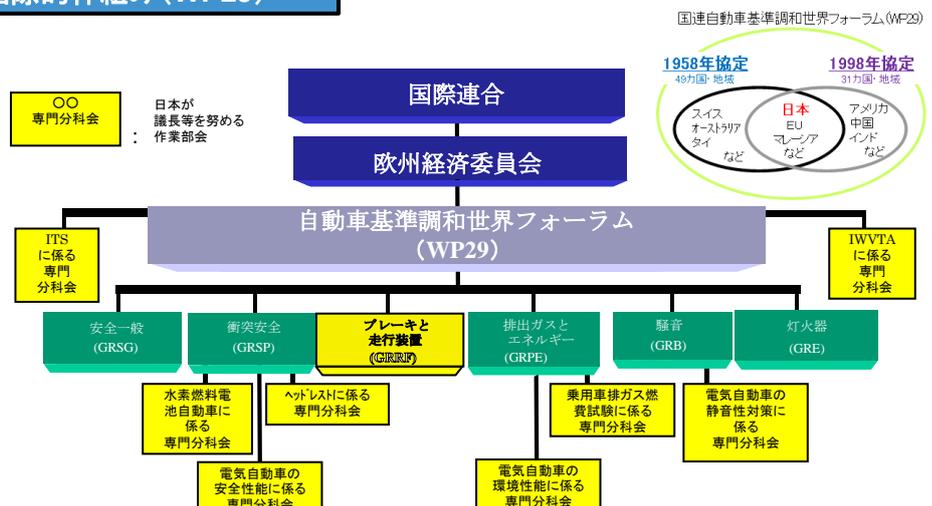
③ 国際的な車両型式認証制度(IWVTA)の実現



型式認証の相互承認を「装置単位」から、「車両単位」とする制度の実現を目指し、協定案策定に向けた交渉を関係国の間で実施。

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



2. 安全・安心の確保と環境対策の推進

(1) 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：70百万円

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故は、背景にある組織的・構造的課題の解明など、高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、これに基づく有効な再発防止策の提言が求められる。

このため、国土交通省自動車局、道路局及び警察庁交通局の協力の下、外部委託により「事業用自動車事故調査委員会」を設け、事故要因の調査分析と再発防止策の提言を行わせる。

これまでの事故要因分析の課題

- 事故背景の解明が不十分
- 高度かつ複合的な調査・分析体制の不足
- 関係機関の更なる連携強化の必要
- より客観的で質の高い提言の必要

今後の事故要因分析の方向性

事故の背景にある組織的・構造的課題の更なる解明

表面的な事故原因に止まらず、事故の背景に潜む**業界構造**や**企業構造**に起因する要因を検証

高度かつ複合的な分析の実現

各分野の専門的知見を集結し、複合的要因による**事案**に対処できる、高い専門性をもった調査体制を整備

事業用自動車事故の総合的かつ高度な分析体制の確立

高度な分析体制を確立するためのプラットフォームを、3局が協力して整備し、あらゆる関連情報を最大限活用

再発防止策の提言機能強化

行政が定めた安全基準や規制の問題をも洗い出し、**客観的立場**から、規制の問題点や改善点を含む、質の高い提言

事業用自動車事故調査委員会の設置



(2) 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化

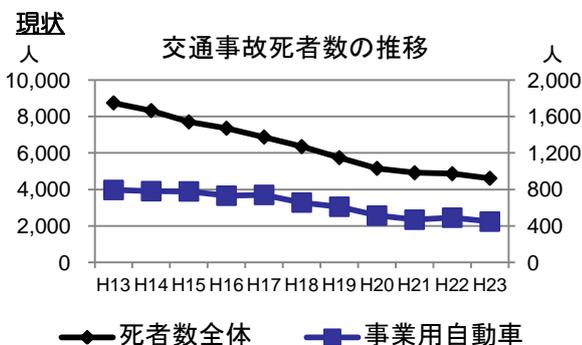
要求額: 39百万円

法令等の遵守状況を確認するという役割を担う監査について、ITを活用して、自動車運送事業者への効率的かつ効果的な監査を実施し、事業用自動車に係る事故の未然防止及び削減を図る。

(3) 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: 1,016百万円

事業用自動車については、運送のプロとして乗客の生命、顧客の財産を預かり、より高度な安全性を求められ、また様々な安全対策に取り組んできたが、未だに事故の減少の歩みが遅いのが現状であることから、事業者における安全対策強化のため、以下の支援を行う。

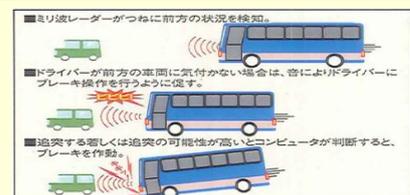


政府目標

- 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)
- 平成32年までに、車両安全対策により交通事故死者数を、平成22年度比で約1,000人削減。
(平成23年6月 「交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告書」)

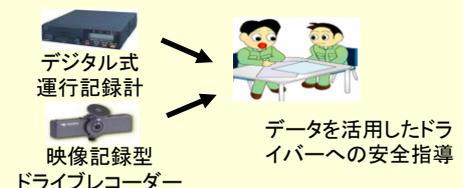
1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

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



2. 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



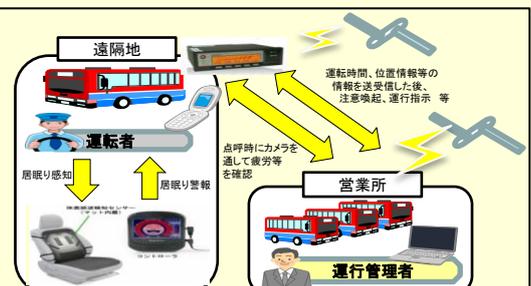
3. 社内安全教育の実施に対する支援

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



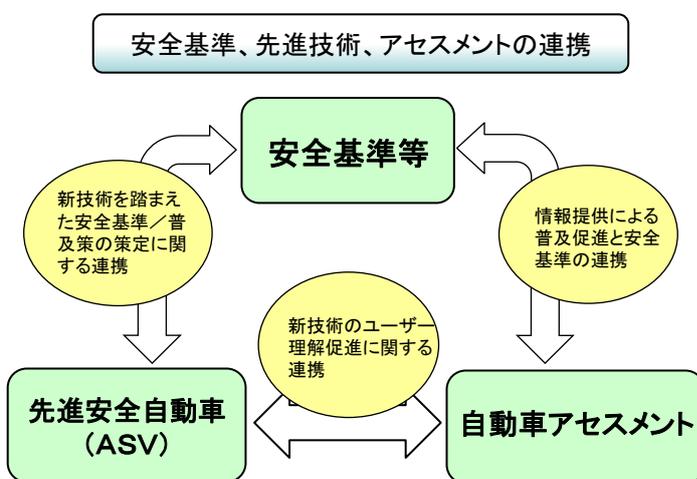
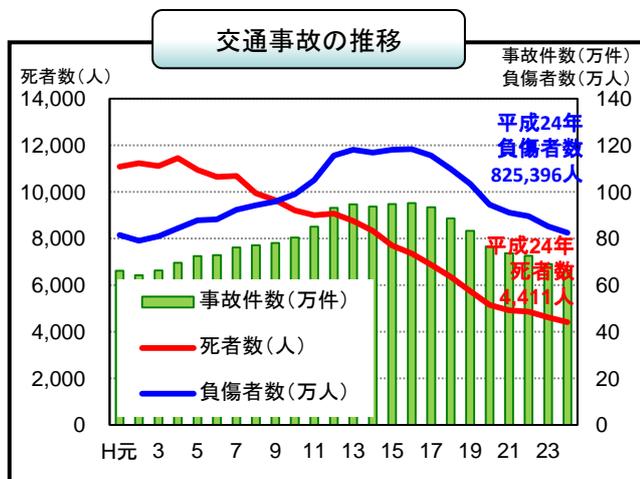
4. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

過労運転防止等のため、営業所を離れた遠隔地でのリアルタイムの運行管理等を行う機器を導入する等、貸切バス事業者等の先進的な取り組みを支援



(4) 車両の安全対策

交通事故による死傷者数は依然として深刻な状況にあることから、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。



○安全基準の策定のための調査

(要求額:173百万円)

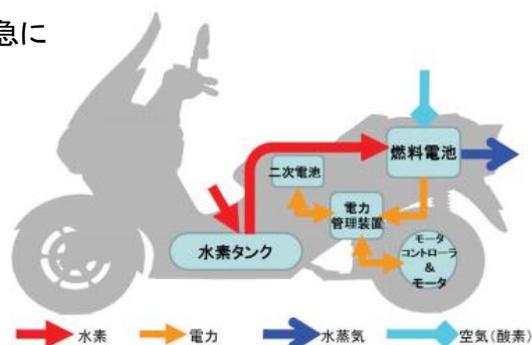
事故実態や近年の自動車技術の進展等を踏まえ、自動車の安全基準及びその具体的な試験方法の整備に向けた検討を行う。

●燃料電池自動車の安全性に関する検討・調査

今後急速に普及が見込まれる燃料電池二輪自動車について、早急に安全基準を整備するべく調査を実施。

▶燃料電池二輪自動車の安全基準策定に向けた検討

衝突、転倒時に、水素漏れが発生しない等、ユーザーの安全が確保されるよう、安全基準や試験方法の検討を行う。



●超小型モビリティの安全性に関する検討・調査

都市や地域の新たな交通手段として期待される超小型モビリティは、認定を受けて公道を走行できる制度が平成25年1月に創設され、各地で走行開始されているところ。その本格的な導入・普及に向けて、安全基準の整備を行うべく調査を実施。

▶安全基準策定に向けた検討

使用実態を踏まえ、求められる安全基準について検討を行う。

▶車両区分(規格)の設定に向けた検討

新たな車両区分(規格)を設定するための検討を行う。



超小型モビリティ

(5) 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。

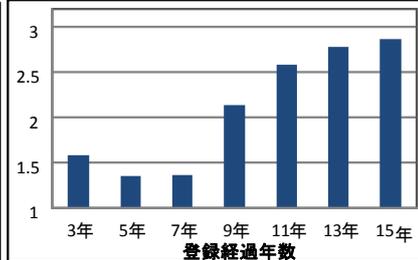
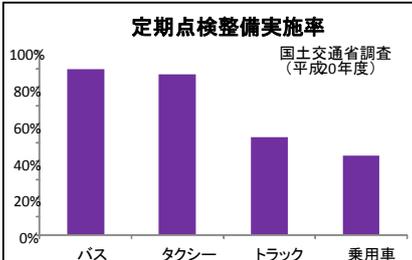
○点検整備の促進

(要求額: 218百万円)

乗用車の定期点検整備実施率は約4割程度

経過年数が伸びるにつれて整備不良による事故率が増加

整備不良による事故の発生



大型自動車の車輪脱落事故



バスの車両火災事故

※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。

点検整備の重要性を周知、点検整備を促すための環境を整備

○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

車種	登録年月日	検査年月日	検査結果
乗用車	2018年10月	2019年10月	合格
乗用車	2017年10月	2018年10月	合格
乗用車	2016年10月	2017年10月	合格
乗用車	2015年10月	2016年10月	合格
乗用車	2014年10月	2015年10月	合格
乗用車	2013年10月	2014年10月	合格
乗用車	2012年10月	2013年10月	合格
乗用車	2011年10月	2012年10月	合格
乗用車	2010年10月	2011年10月	合格
乗用車	2009年10月	2010年10月	合格
乗用車	2008年10月	2009年10月	合格
乗用車	2007年10月	2008年10月	合格
乗用車	2006年10月	2007年10月	合格
乗用車	2005年10月	2006年10月	合格
乗用車	2004年10月	2005年10月	合格
乗用車	2003年10月	2004年10月	合格
乗用車	2002年10月	2003年10月	合格
乗用車	2001年10月	2002年10月	合格
乗用車	2000年10月	2001年10月	合格
乗用車	1999年10月	2000年10月	合格
乗用車	1998年10月	1999年10月	合格
乗用車	1997年10月	1998年10月	合格
乗用車	1996年10月	1997年10月	合格
乗用車	1995年10月	1996年10月	合格
乗用車	1994年10月	1995年10月	合格
乗用車	1993年10月	1994年10月	合格
乗用車	1992年10月	1993年10月	合格
乗用車	1991年10月	1992年10月	合格
乗用車	1990年10月	1991年10月	合格
乗用車	1989年10月	1990年10月	合格
乗用車	1988年10月	1989年10月	合格
乗用車	1987年10月	1988年10月	合格
乗用車	1986年10月	1987年10月	合格
乗用車	1985年10月	1986年10月	合格
乗用車	1984年10月	1985年10月	合格
乗用車	1983年10月	1984年10月	合格
乗用車	1982年10月	1983年10月	合格
乗用車	1981年10月	1982年10月	合格
乗用車	1980年10月	1981年10月	合格
乗用車	1979年10月	1980年10月	合格
乗用車	1978年10月	1979年10月	合格
乗用車	1977年10月	1978年10月	合格
乗用車	1976年10月	1977年10月	合格
乗用車	1975年10月	1976年10月	合格
乗用車	1974年10月	1975年10月	合格
乗用車	1973年10月	1974年10月	合格
乗用車	1972年10月	1973年10月	合格
乗用車	1971年10月	1972年10月	合格
乗用車	1970年10月	1971年10月	合格
乗用車	1969年10月	1970年10月	合格
乗用車	1968年10月	1969年10月	合格
乗用車	1967年10月	1968年10月	合格
乗用車	1966年10月	1967年10月	合格
乗用車	1965年10月	1966年10月	合格
乗用車	1964年10月	1965年10月	合格
乗用車	1963年10月	1964年10月	合格
乗用車	1962年10月	1963年10月	合格
乗用車	1961年10月	1962年10月	合格
乗用車	1960年10月	1961年10月	合格
乗用車	1959年10月	1960年10月	合格
乗用車	1958年10月	1959年10月	合格
乗用車	1957年10月	1958年10月	合格
乗用車	1956年10月	1957年10月	合格
乗用車	1955年10月	1956年10月	合格
乗用車	1954年10月	1955年10月	合格
乗用車	1953年10月	1954年10月	合格
乗用車	1952年10月	1953年10月	合格
乗用車	1951年10月	1952年10月	合格
乗用車	1950年10月	1951年10月	合格
乗用車	1949年10月	1950年10月	合格
乗用車	1948年10月	1949年10月	合格
乗用車	1947年10月	1948年10月	合格
乗用車	1946年10月	1947年10月	合格
乗用車	1945年10月	1946年10月	合格
乗用車	1944年10月	1945年10月	合格
乗用車	1943年10月	1944年10月	合格
乗用車	1942年10月	1943年10月	合格
乗用車	1941年10月	1942年10月	合格
乗用車	1940年10月	1941年10月	合格
乗用車	1939年10月	1940年10月	合格
乗用車	1938年10月	1939年10月	合格
乗用車	1937年10月	1938年10月	合格
乗用車	1936年10月	1937年10月	合格
乗用車	1935年10月	1936年10月	合格
乗用車	1934年10月	1935年10月	合格
乗用車	1933年10月	1934年10月	合格
乗用車	1932年10月	1933年10月	合格
乗用車	1931年10月	1932年10月	合格
乗用車	1930年10月	1931年10月	合格
乗用車	1929年10月	1930年10月	合格
乗用車	1928年10月	1929年10月	合格
乗用車	1927年10月	1928年10月	合格
乗用車	1926年10月	1927年10月	合格
乗用車	1925年10月	1926年10月	合格
乗用車	1924年10月	1925年10月	合格
乗用車	1923年10月	1924年10月	合格
乗用車	1922年10月	1923年10月	合格
乗用車	1921年10月	1922年10月	合格
乗用車	1920年10月	1921年10月	合格
乗用車	1919年10月	1920年10月	合格
乗用車	1918年10月	1919年10月	合格
乗用車	1917年10月	1918年10月	合格
乗用車	1916年10月	1917年10月	合格
乗用車	1915年10月	1916年10月	合格
乗用車	1914年10月	1915年10月	合格
乗用車	1913年10月	1914年10月	合格
乗用車	1912年10月	1913年10月	合格
乗用車	1911年10月	1912年10月	合格
乗用車	1910年10月	1911年10月	合格
乗用車	1909年10月	1910年10月	合格
乗用車	1908年10月	1909年10月	合格
乗用車	1907年10月	1908年10月	合格
乗用車	1906年10月	1907年10月	合格
乗用車	1905年10月	1906年10月	合格
乗用車	1904年10月	1905年10月	合格
乗用車	1903年10月	1904年10月	合格
乗用車	1902年10月	1903年10月	合格
乗用車	1901年10月	1902年10月	合格
乗用車	1900年10月	1901年10月	合格
乗用車	1899年10月	1900年10月	合格
乗用車	1898年10月	1899年10月	合格
乗用車	1897年10月	1898年10月	合格
乗用車	1896年10月	1897年10月	合格
乗用車	1895年10月	1896年10月	合格
乗用車	1894年10月	1895年10月	合格
乗用車	1893年10月	1894年10月	合格
乗用車	1892年10月	1893年10月	合格
乗用車	1891年10月	1892年10月	合格
乗用車	1890年10月	1891年10月	合格
乗用車	1889年10月	1890年10月	合格
乗用車	1888年10月	1889年10月	合格
乗用車	1887年10月	1888年10月	合格
乗用車	1886年10月	1887年10月	合格
乗用車	1885年10月	1886年10月	合格
乗用車	1884年10月	1885年10月	合格
乗用車	1883年10月	1884年10月	合格
乗用車	1882年10月	1883年10月	合格
乗用車	1881年10月	1882年10月	合格
乗用車	1880年10月	1881年10月	合格
乗用車	1879年10月	1880年10月	合格
乗用車	1878年10月	1879年10月	合格
乗用車	1877年10月	1878年10月	合格
乗用車	1876年10月	1877年10月	合格
乗用車	1875年10月	1876年10月	合格
乗用車	1874年10月	1875年10月	合格
乗用車	1873年10月	1874年10月	合格
乗用車	1872年10月	1873年10月	合格
乗用車	1871年10月	1872年10月	合格
乗用車	1870年10月	1871年10月	合格
乗用車	1869年10月	1870年10月	合格
乗用車	1868年10月	1869年10月	合格
乗用車	1867年10月	1868年10月	合格
乗用車	1866年10月	1867年10月	合格
乗用車	1865年10月	1866年10月	合格
乗用車	1864年10月	1865年10月	合格
乗用車	1863年10月	1864年10月	合格
乗用車	1862年10月	1863年10月	合格
乗用車	1861年10月	1862年10月	合格
乗用車	1860年10月	1861年10月	合格
乗用車	1859年10月	1860年10月	合格
乗用車	1858年10月	1859年10月	合格
乗用車	1857年10月	1858年10月	合格
乗用車	1856年10月	1857年10月	合格
乗用車	1855年10月	1856年10月	合格
乗用車	1854年10月	1855年10月	合格
乗用車	1853年10月	1854年10月	合格
乗用車	1852年10月	1853年10月	合格
乗用車	1851年10月	1852年10月	合格
乗用車	1850年10月	1851年10月	合格
乗用車	1849年10月	1850年10月	合格
乗用車	1848年10月	1849年10月	合格
乗用車	1847年10月	1848年10月	合格
乗用車	1846年10月	1847年10月	合格
乗用車	1845年10月	1846年10月	合格
乗用車	1844年10月	1845年10月	合格
乗用車	1843年10月	1844年10月	合格
乗用車	1842年10月	1843年10月	合格
乗用車	1841年10月	1842年10月	合格
乗用車	1840年10月	1841年10月	合格
乗用車	1839年10月	1840年10月	合格
乗用車	1838年10月	1839年10月	合格
乗用車	1837年10月	1838年10月	合格
乗用車	1836年10月	1837年10月	合格
乗用車	1835年10月	1836年10月	合格
乗用車	1834年10月	1835年10月	合格
乗用車	1833年10月	1834年10月	合格
乗用車	1832年10月	1833年10月	合格
乗用車	1831年10月	1832年10月	合格
乗用車	1830年10月	1831年10月	合格
乗用車	1829年10月	1830年10月	合格
乗用車	1828年10月	1829年10月	合格
乗用車	1827年10月	1828年10月	合格
乗用車	1826年10月	1827年10月	合格
乗用車	1825年10月	1826年10月	合格
乗用車	1824年10月	1825年10月	合格
乗用車	1823年10月	1824年10月	合格
乗用車	1822年10月	1823年10月	合格
乗用車	1821年10月	1822年10月	合格
乗用車	1820年10月	1821年10月	合格
乗用車	1819年10月	1820年10月	合格
乗用車	1818年10月	1819年10月	合格
乗用車	1817年10月	1818年10月	合格
乗用車	1816年10月	1817年10月	合格
乗用車	1815年10月	1816年10月	合格
乗用車	1814年10月	1815年10月	合格
乗用車	1813年10月	1814年10月	合格
乗用車	1812年10月	1813年10月	合格
乗用車	1811年10月	1812年10月	合格
乗用車	1810年10月	1811年10月	合格
乗用車	1809年10月	1810年10月	合格
乗用車	1808年10月	1809年10月	合格
乗用車	1807年10月	1808年10月	合格
乗用車	1806年10月	1807年10月	合格
乗用車	1805年10月	1806年10月	合格
乗用車	1804年10月	1805年10月	合格

○無車検車・無保険車対策の強化

(要求額: 152百万円)

現状

- MOTASデータ上、300万台以上(※)が車検切れ車両とされ、うち5年以上のものも180万台以上。
一方、街頭検査で発見されるのは年間約160台程度。
(※多くは廃棄された車両とみられる)
- 責任保険等についても、街頭取締り及び監視活動により毎年約2万台程度の違反車を発見。

必要性

- 無車検車の実態が明らかでなく、現在の取締り方法では限界があり、新たな対策が必要。
- 国による無保険事故への支払額は年間約10億円に上り、無保険車の実態把握・対策が急務。
- 責任保険等の加入状況は車検時に確認していることから、一体的に取り組むことが効果的。

1. ハガキ送付による早期是正の促進



MOTAS

保険会社の管理システム



- 車両の運行違反
- 罰則あり



MOTAS等により無車検車・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

- 回答内容により、無車検車・無保険車の実態を把握・分析
- 失念による無車検・無保険を防止
- 回答のない者には再度ハガキで警告

2. 無車検車・無保険車の把握の強化



検査標章・保険標章により確認

無車検車・無保険車であった場合…

通報



国土交通省

- ガソリンスタンドに加え、カー用品店、整備工場にも監視を依頼するほか、駐車監視員・指導員の監視回数を増加
- 検査標章の視認性についても向上策を検討

3. ナンバー自動読取装置・カメラの活用

公共施設の駐車場等



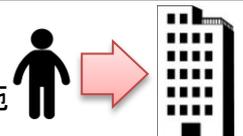
突合

MOTAS

ナンバー自動読取装置・カメラを公共施設の駐車場等に設置し、読み取ったナンバーとMOTASの情報を突合し、無車検車・無保険車を捕捉

4. 国土交通省による立入検査・指導

悪質な無車検車には、国土交通省による立入検査・指導・警察への告発を実施



5. 警察と協力した街頭取締り

警察と協力して、街頭で無車検車・無保険車の取締りを引き続き実施。



(6)環境対応車普及促進対策

要求額:601百万円

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。

国土強靱化

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

(7)次世代大型車開発・実用化促進事業

要求額:249百万円

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、排ガス低減等に資する革新的技術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

小・中型トラック



**電気・プラグイン
ハイブリッドトラック**



ハイブリッド台上試験システム
高効率ハイブリッドトラック

路線バス



電気バス用超高速充電器
高性能電動路線バス

平成26年度の主な実施内容

平成25年度に行う実証走行により得られたデータに基づき、試作車両の改良及び実証走行を行い、それらにより得られたデータを踏まえ、所要の基準案等を検討する。

- 実証走行した試験車両を改良し、バッテリー等の充電システムの耐久性等を検証するための実証走行を行う。
- 排出ガス試験方法等について検討を行う。

- 試作した高効率ハイブリッドシステムについて、燃費等の評価試験を行う。
- 台上試験システムを用いた試験方法について課題整理等を行う。

- 実証走行の結果等を踏まえ、高性能電動路線バスの走行性能の評価方法等について検討を行う。

本事業の進め方(～H26)

車両(エンジン)試作
・実用性評価

走行試験・改良

地域実証走行・改良

技術基準案の策定

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6,983百万円の内数

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：3,199百万円

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。

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：297百万円

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)時における移送費としての自己負担額
- ②室料差額及び食事負担額としての自己負担額



上記①の自己負担額に、②の自己負担額(1日あたり1万円として換算した合計額が上限)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】 地域公共交通の確保・維持・改善の推進【継続】 ～生活交通サバイバル戦略～

要求額：37,203百万円の内数

地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組みを支援する。

<内 容>

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幹線バス、デマンドタクシー等の運行
- ・ 離島航路・航空路の運航
- ・ バス車両の更新等

快適で安全な公共交通の構築

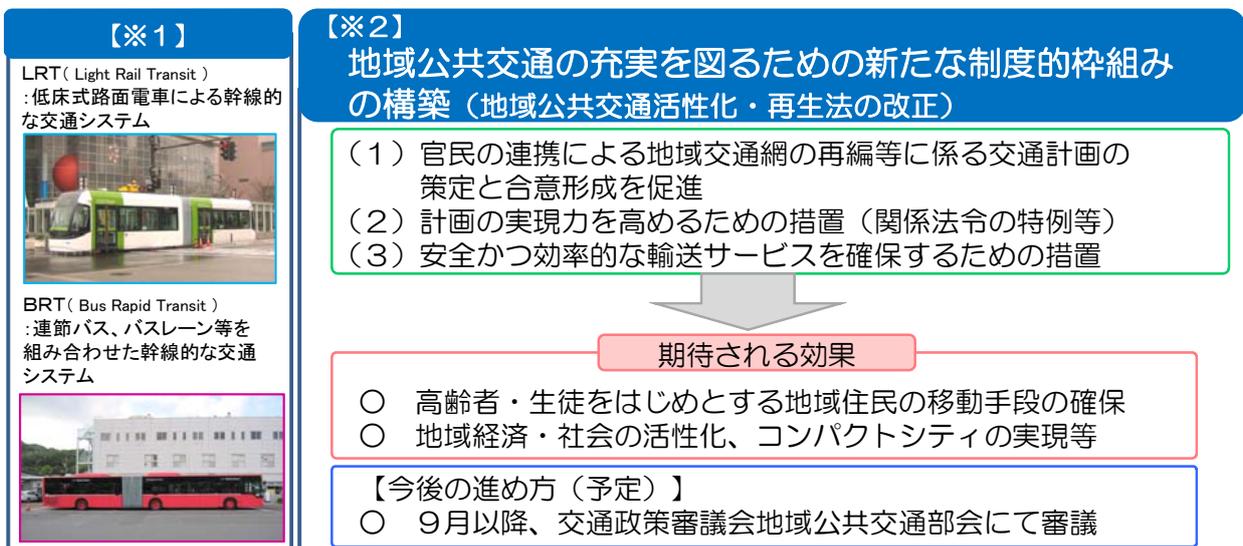
- ・ 鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備、ノンステップバスの導入等
- ・ LRT・BRT(※1)の整備、ICカードの導入・活用等
- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備等

公共交通の充実を図るための計画策定等の後押し

- ・ 地域の関係者間の適切な役割分担と合意の下で地域公共交通の充実を図るための新たな計画の策定に資する調査等(※2)
- ・ バスからデマンドタクシーへの転換等の生活交通の確保等に係る地域の合意形成に資する調査
- ・ 公共交通マップの作成等を通じた地域ぐるみでの利用促進

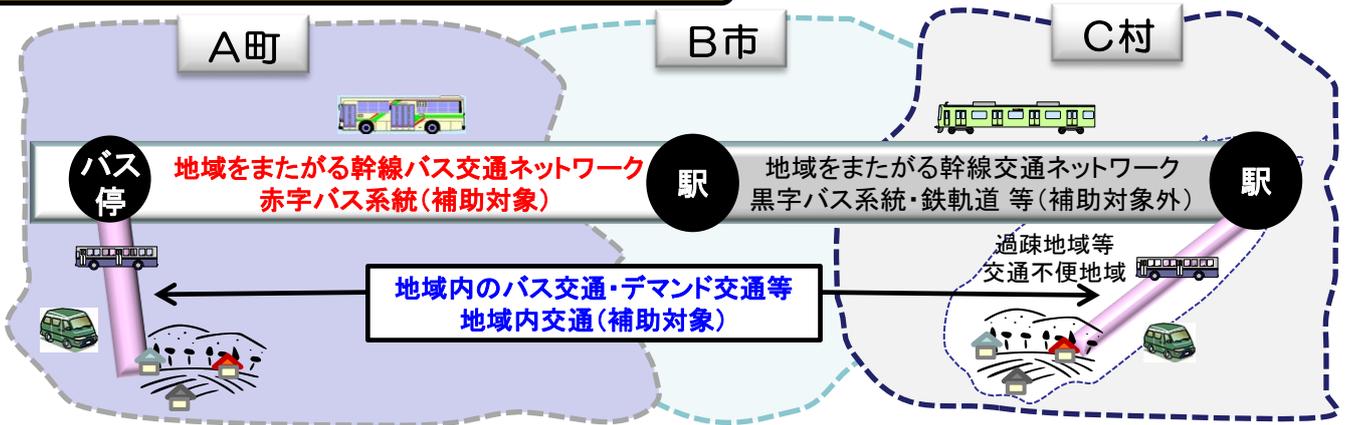
被災地のバス交通等に対する柔軟な支援の継続(復興庁一括計上分)

- ・ 東日本大震災の被災地の幹線バス、地域内バス等の運行



【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

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」または「補助対象外となる幹線交通ネットワークに係る地域内交通」
- ・幹線アクセス性：幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであること。
- ・サービス充実性：新たに運行、または、公的支援を受けるものであること。
- ・経常赤字が見込まれること。等

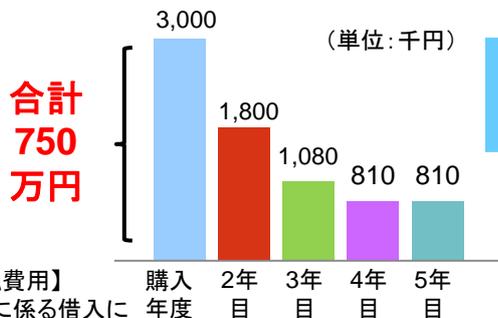
国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

バス車両の更新対策の強化

現行(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補助。補助率は1/2。

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合>



【金融費用】
購入に係る借入について、その金利を補助(購入価格の2.5%限度)

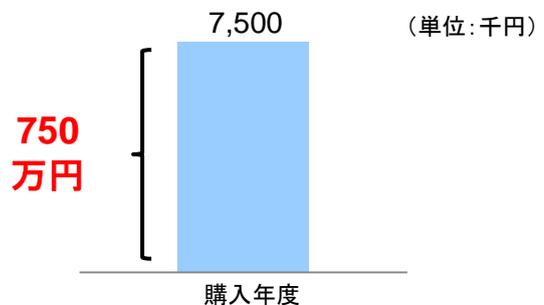
※定率法(残存価額×0.4)を用いた場合

5年間かけて補助する制度のため、バス会社の資金繰りが厳しい。

新規(車両購入費補助金)

車両の購入に係る費用について、購入年度に一括して補助。補助率は1/2。

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合>



購入年度に一括して補助する制度のため、バス会社の資金繰りに有利。

効果

- ★老朽車両の代替促進による安全性や利用者利便の向上
- ★バス車両等に係る設備投資の促進

(この冊子は、再生紙を使用しています。)