

平成29年度

自動車局関係
予算概算要求概要

平成28年8月

国土交通省自動車局

目 次

● 平成29年度概算要求主要施策総括表	1
● 主要施策別説明資料	
1. 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	3
(2) 車両の安全対策	6
(3) 安全・環境基準適合性の確認の強化	8
(4) 地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車の普及促進	9
(5) 次世代大型車開発・実用化促進事業	10
(6) 自動車の適切な保守管理の促進	11
2. 自動車分野の競争力の強化	
(1) 自動車分野の生産性の向上	12
(2) 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	14
(3) 自動車関連情報の利活用の推進	15
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	16
(2) 重度後遺障害者に対する介護料の支給	17
(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	18
(4) 一般会計から自動車安全特別会計へ繰戻し【事項要求】	18
(関連事項)	
(1) 地域の公共交通ネットワークの再構築	19
(2) 訪日外国人旅行者受入基盤整備・加速化事業	20
(3) 高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業	22

平成29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	29年度 要求額	28年度 予算額	比較 増減率
一 般 会 計	2,653	2,225	1.19
義務的経費	255	269	0.95
裁量的経費	2,397	1,956	1.23
自動車安全特別会計	56,036	57,276	0.98
保障勘定	4,233	4,690	0.90
自動車検査登録勘定	38,184	39,372	0.97
自動車事故対策勘定	13,620	13,214	1.03
合 計	58,689	59,501	0.99

(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	29年度 要求額	28年度 予算額	比較 増減率
1. 安全・安心の確保と環境対策の推進			
○ 自動運送事業の安全対策	1,470	1,188	1.24
・ 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	(49)	(38)	1.29
・ ICTの活用及び覆面調査による監査の実効性の向上	(45)	(-)	-
・ 適正化事業の円滑な導入・拡大に向けた調査、人材育成	(63)	(-)	-
・ 自動車運送事業の安全総合対策事業	(1,163)	(1,004)	1.16
・ 貸切バス事業者が行う効果的な指導及び監督並びに運行管理の高度化の推進	(15)	(-)	-
・ 事業用自動車の重大事故に関する事故調査機能の強化	(73)	(60)	1.23
・ ビッグデータ活用による事故防止対策推進事業	(41)	(77)	0.53
・ 健康起因事故防止のための運転者向けスクリーニング検査の普及促進	(20)	(10)	2.00
○ 車両の安全対策	463	298	1.55
○ 安全・環境基準適合性の確認の強化	47	45	1.05
○ 地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車の普及促進	1,019	777	1.31
○ 次世代大型車開発・実用化促進事業	248	248	1.00
○ 自動車の適切な保守管理の促進	266	216	1.23
2. 自動車分野の競争力の強化			
○ 自動車分野の生産性の向上	112	91	1.23
○ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	341	337	1.01
○ 自動車関連情報の利活用の推進	1,575	5,432	0.29
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	77億円 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	3,205	3,240	0.99
○ 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	354	318	1.11
(関連事項)			
○ (総合政策局予算) 地域の公共交通ネットワークの再構築	282億円 の内数	229億円 の内数	-
○ (観光庁予算) 訪日外国人旅行者受入基盤整備・加速化事業	155億円 の内数	-	-
○ (経済産業省予算) 高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業	-	-	-

主要施策別説明資料

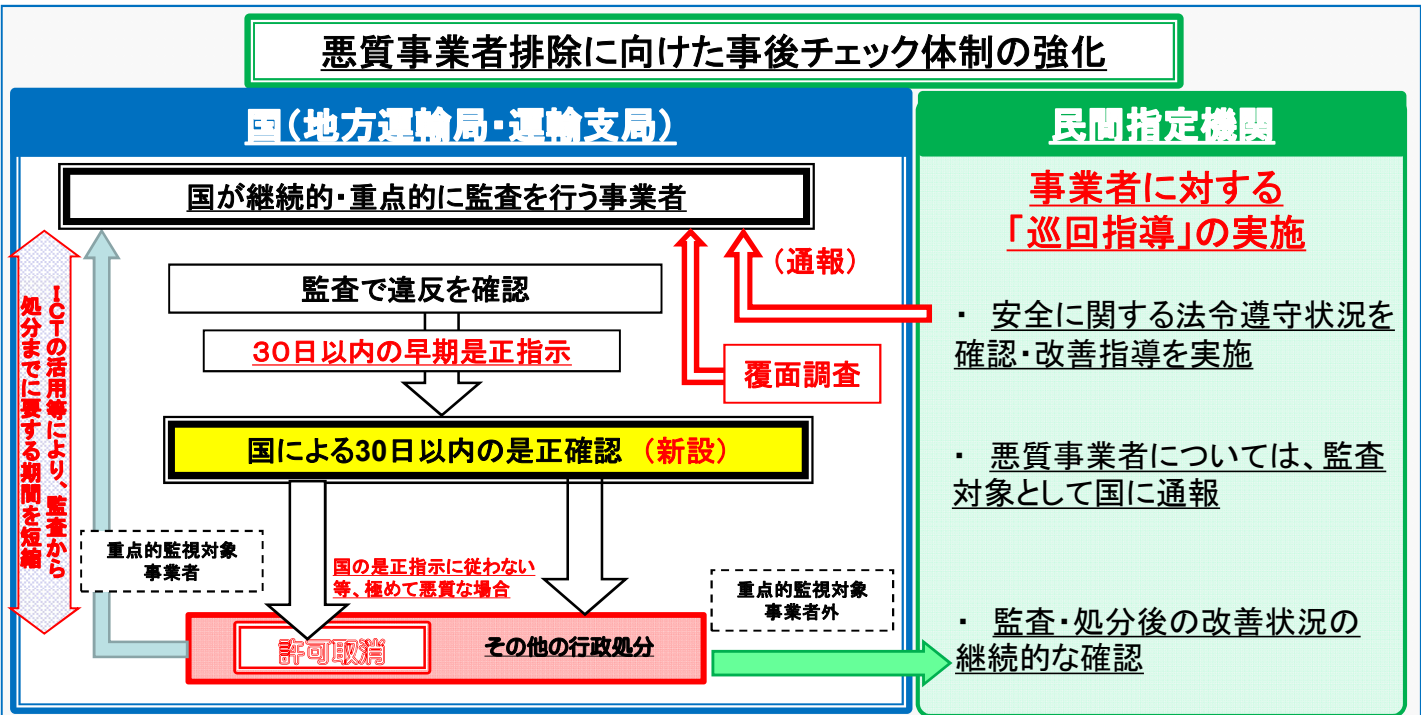
1. 安全・安心の確保と環境対策の推進

(1) 自動車運送事業の安全対策

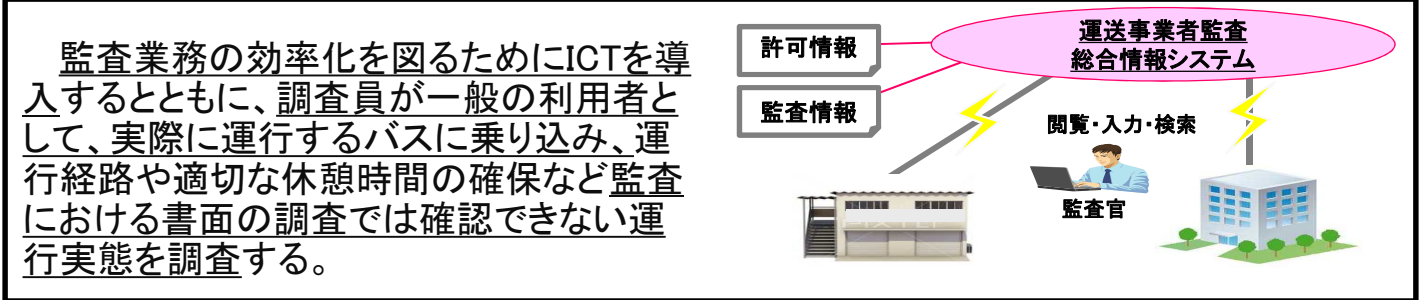
軽井沢スキーバス事故等を踏まえ、安全・安心な貸切バス等の運行を実現するため、以下の施策を実施する。

○自動車運送事業者等に対する監査体制の強化 (要求額: 49百万円)

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。



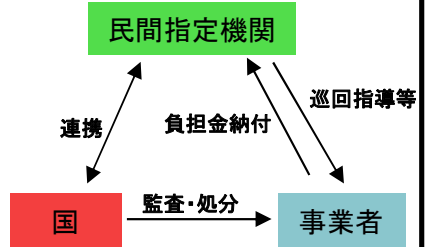
○ICTの活用及び覆面調査による監査の実効性の向上 (要求額: 45百万円)



○適正化事業の円滑な導入・拡大に向けた調査、人材育成 (要求額: 63百万円)

監査機能の強化を図るため、適正化事業(貸切バス事業者への巡回指導)を行う民間指定機関の円滑な導入に向けて以下の調査等を実施する。

1. 民間指定機関の巡回指導の効果的な実施に活用するため、貸切バス事業の運行実態等を現地調査にて把握し、データベース化。
2. 民間指定機関の巡回指導員を早期に育成して円滑な業務の実施を図るため、適切な巡回指導の方法等を検証し、関係法令・調査手法等をまとめた指導教材を作成。



○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: 1,163百万円)

政府目標(第10次交通安全基本計画)の達成に向け、自動車運送事業者に対し、先進安全自動車(ASV)の導入を支援するとともに、ドライブレコーダー等運行管理の高度化に資する機器等の普及を促進する。また、特に貸切バスに対しては一層の普及促進策を講じる。

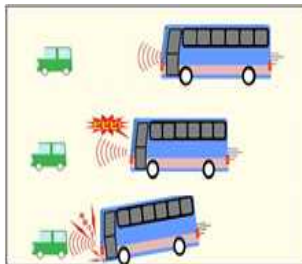
◆先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ

- レーダーが前方を検知。
- ドライバーが車両に気づかない場合は、音によりドライバーにブレーキを促す。
- 追突の可能性が高いと判断するとブレーキを作動。
- 衝突を防止し、あるいは被害を軽減する。

【補助内容】 導入費用の1/2

【限度額】 衝突被害軽減ブレーキ 15万円 等



◆ドライブレコーダー等の導入に対する支援

ドライブレコーダーの活用効果

- 運転者の安全意識が向上
- 事故時の記録映像データによる効果的な安全運転指導が可能
- 記録映像の活用により、事故調査・分析の高度化



【補助内容】 導入費用の1/3

【限度額】 ドライブレコーダー・車載器 2万円
・事業所用機器 3万円 等

<貸切バスへの装着見込み>

- 被害衝突軽減ブレーキ 装着率23% (平成27年度末) → 装着率見込み30% (平成29年度末)
- ドライブレコーダー 装着率20% (平成27年度末) → 装着率見込み50% (平成29年度末)
- デジタル式運行記録計 装着率30% (平成27年度末) → 装着率見込み44% (平成29年度末)

◆過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

【補助内容】 導入費用の1/2

【限度額】 80万円

IT機器を活用し、運行中のドライバーの疲労度合いや運行状況をリアルタイムに把握することで過労運転防止に効果的な取り組みを支援する。

◆社内安全教育の実施に対する支援

【補助内容】 導入費用の1/3

【限度額】 100万円

事故防止対策の専門家からコンサルティング指導を受ける取り組みを支援する。

○貸切バス事業者が行う効果的な指導及び監督並びに運行管理の高度化の推進

(要求額: 15百万円)

貸切バス運転者の技量の維持・向上を図るため、ドライブレコーダーの映像を活用した運転者教育及び初任運転者への実技訓練が適切に実施されるようマニュアルを作成・周知する。さらに、デジタル式運行記録計を活用した運行管理の高度化事例やその具体的なメリット等を取りまとめ、その普及を後押しする。

◆指導監督の実施マニュアルの作成

- <運転者の技量の維持・向上のための新たな義務付け内容>
- ドライブレコーダーの映像を用いた運転者教育
 - 初任運転者等に対する実技訓練 等

⇒これらを事業者が適切に行えるよう実施マニュアルを作成

◆デジタル式運行記録計普及のための教材の作成

- <調査項目>
- 事業者による高度な運行管理の事例
 - 具体的に生じているメリット
 - 事業者規模別の導入のポイント

⇒デジタル式運行記録計を効果的に活用するための教材を作成

セミナー等を活用し、貸切バス事業者に周知徹底を図る。

○事業用自動車の重大事故に関する事故調査機能の強化 (要求額:73百万円)

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、事業用自動車事故調査委員会による調査を活用し、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明や走行実験による事故要因の精緻な究明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性の高い再発防止策を講じる。

テストコース等において車両を用いた走行実験の実施



実験結果を踏まえた要因分析、再発防止策の作成

○ビッグデータ活用による事故防止対策推進事業 (要求額:41百万円)

官民が保有する様々な運行記録や登録情報等について、事故防止対策に活用するビッグデータとして整備することによって、適切な運行管理、効果的な監査、健康起因事故の未然防止等の対策を講じ、自動車事故や死傷者数の大幅な削減を目指す。

事故防止運行モデルの構築による運行管理の高度化と更なる検討

ビッグデータの収集・分析手法の検討 (H28)

自動車情報

- ・速度
- ・走行距離
- ・運転時間
- ・急加速、急ブレーキ回数
- ・燃費、画像 等



運転者情報

- ・運行中の眠気、脈拍
- ・体温
- ・疲労度
- ・睡眠状況
- ・健康診断結果
- ・勤務状況、運行計画 等



事故防止運行モデルの構築 (H29)

(モデルの活用例)

- ・運転者の体調予報
- ・過労運転の防止 (労務管理)
- ・テレマティクス保険※等を活用した運転特性の改善
※運転データに基づき保険料を算定する自動車保険

(効果)

高度な運行管理の実現 (客観的データに基づき、運転者の体調に即した運行経路の設定が可能 等)

運行管理の高度化についての更なる検討 (H29～)

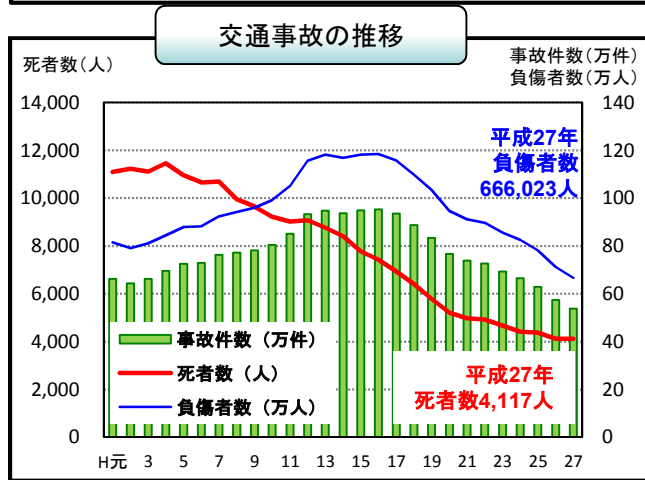
遠隔地等においても次世代型点呼機器を活用した効果的な安全運転指導が可能となるよう同機器の性能要件について検討

○健康起因事故防止のための運転者向けスクリーニング検査の普及促進 (要求額:20百万円)

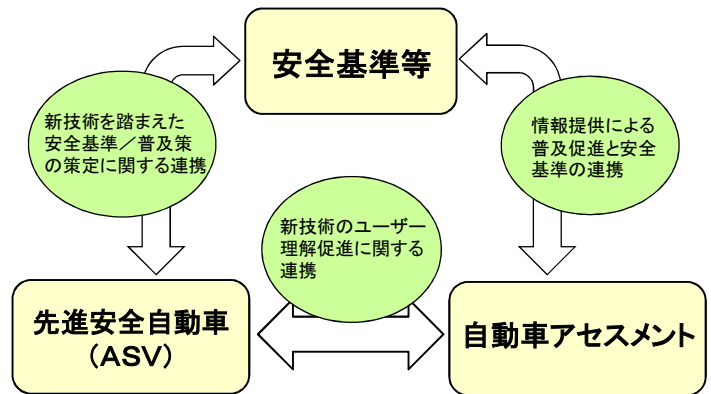
健康起因事故防止の推進を図るため、脳疾患・心疾患等に関するスクリーニング検査を先駆的に実施している事業者を中心に、運転者等に対してアンケート調査を実施するとともに、セミナー等を通じて業態・規模ごとの具体的な取り組み事例の業界内での共有を進めることで、同検査の普及を促進する。

(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プロジェクト及び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、先進技術、アセスメントの連携



第10次交通安全基本計画(平成28年3月)

平成32年までに、交通事故死者数を2,500人以下、死傷者数を50万人以下とする。

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会報告書(平成28年6月)

第10次交通安全基本計画に示された目標の達成に向けて、車両の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

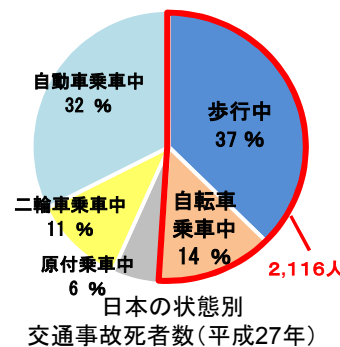
(要求額:303百万円)

交通政策審議会報告書に基づき、交通事故死者数の半数超を占める歩行者・自転車乗員や、自動走行技術に対する安全対策を中心に、自動車の安全基準策定のための検討・調査を行う。

●歩行者及び自転車乗員等の交通弱者対策

【衝突時の被害軽減基準の拡充】

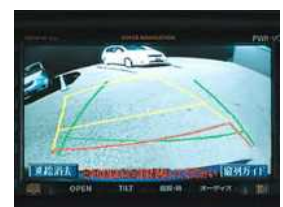
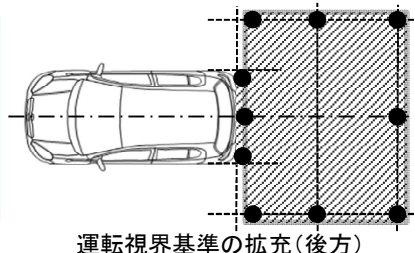
- 自転車乗員保護基準のあり方に関する検討
自転車乗員の頭部保護基準の策定のための調査を実施。



自転車乗員保護基準の策定

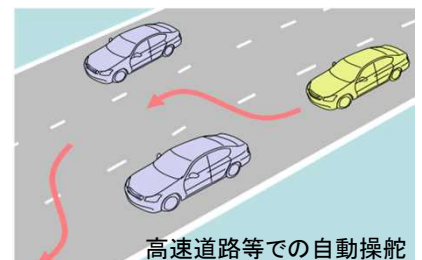
【車両の視界基準等の拡充】

- 車両周辺の近接視界に関する基準の拡充
車両周辺の歩行者の安全確保のため、カメラモニタリングシステム等の活用による運転視界基準の拡充のための調査を実施。



●2020年に向けた自動操舵に係る安全基準の整備(新規)

- 高速道路等における自動操舵基準の策定に向けた調査
2020年の実用化に向けて開発が進められている高速道路等での自動操舵(自動車線変更や自動追い越し等)について、技術要件や試験法に係る検討・検証等を実施。



○先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進

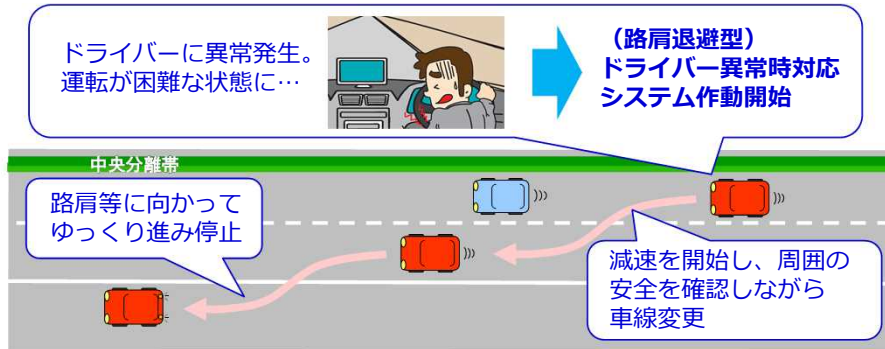
(要求額:160百万円)

産学官の連携を図り、先進安全自動車(ASV:Advanced Safety Vehicle)の開発・実用化・普及を促進。

●主な検討項目

1. ドライバー異常時対応システムに関する検討

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のうち、自動運転技術(自動操舵等)を活用して路肩等へ退避するシステムの実用化を目指し、技術的な課題や要件等に関する検討を行う。



2. ISA※(可変型高度速度抑制装置)に関する検討 (※ Intelligent Speed Adaptation)

道路ごとの制限速度に応じて自動で速度制御を行う技術(ISA)の技術的な課題や要件等に関する検討を行う。



○自動車アセスメント事業

〔 要求額：独立行政法人自動車事故対策機構 運営費交付金7,655百万円の内数 〕

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

①各種衝突安全性能等の評価



フルラップ前面衝突試験



歩行者頭部保護性能試験

②予防安全技術の評価



衝突被害軽減制御装置 [対歩行者] 性能試験



車線維持支援制御装置 性能試験

●チャイルドシートの安全性能評価の実施

<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

発売年月:2015年2月~ (2015年度実施)

188.2点

サイドカーテンエアバッグ(SCA) ○

横滑り防止装置(ESC) ○

衝突被害軽減ブレーキ(AEB) ○

(公表方法)

170.0点以上	★★★★★★
150.0点以上170.0点未満	★★★★★
130.0点以上150.0点未満	★★★★
110.0点以上130.0点未満	★★★
110.0点未満	★★

(3) 安全・環境基準適合性の確認の強化

燃費・排出ガスに関する不正事案を踏まえ、出荷前のみならず、市場で購入、使用されている自動車を抜き取り、事後的に安全・環境基準適合性を確認する体制の構築を図る。

○事後チェック体制の構築

（要求額：独立行政法人自動車技術総合機構
運営費交付金2, 767百万円の内数）

燃費・排出ガスに関する不正事案を踏まえ、既に市場で購入、使用されている自動車を抜き取り、事後的に安全・環境基準適合性を確認する体制を強化する。

【安全・環境基準適合性確認例】

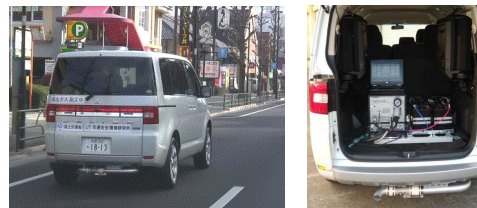
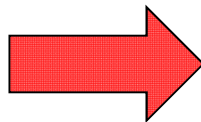


路上走行試験の実施

排出ガスについては、路上走行調査を実施し、台上試験結果との乖離の有無を把握するとともに、今後の路上走行検査の導入を見据え、試験条件を策定するためのデータ収集を行う。



自動車排出ガス試験(台上試験)



路上走行試験

○自動車メーカーに対する監査等体制の強化

（要求額：2百万円）

・自動車メーカーに対する監査等体制の強化

型式指定を受けて製造されている車両を用いて型式指定の申請時において不正がなかったかどうかの確認及び型式指定申請プロセスのチェックをするため、メーカーに対する監査等を定期的実施。

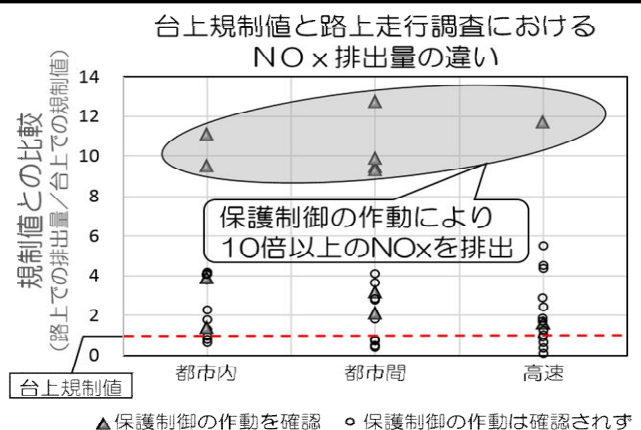
○排出ガス低減装置の機能の低減等に関するガイドラインの策定

（要求額：45百万円）

国内のディーゼル乗用車について路上走行調査を実施したところ、一部車種において、保護制御により、台上試験規制値の10倍以上の窒素酸化物(NOx)を排出。

保護制御について、国内走行環境での出現頻度及び技術レベルを考慮した上で真に必要な作動範囲(低温時の制御の温度範囲等)の指針を策定。

保護制御：低温時等に、エンジンの故障・破損を防止し、安全な運行を確保するため、排出ガス低減装置の機能を低減・停止する制御



(4) 地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車の普及促進

予算要求額: 1, 019百万円(うち優先課題推進枠 659百万円)

政府は、省エネルギー、地球温暖化対策等のため、次世代環境対応車の普及を促進

日本再興戦略 改訂2016 (平成28年6月2日閣議決定)

運輸部門における省エネの推進 → 2030年に新車販売に占める次世代自動車の割合を5~7割とすることを旨とする。

地球温暖化対策計画 (平成28年5月16日閣議決定)



運輸部門におけるエネルギー起源CO2削減 → 2030年度に2013年度比約28%減。

交通政策基本計画 (平成27年2月13日閣議決定)

持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり → さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

地域の計画と連携し環境に優しい自動車の集中的導入・買い替え促進事業を支援。

地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車普及促進事業

概要	【第Ⅰ段階】	【第Ⅱ段階】	【第Ⅲ段階】
	市場に導入された初期段階で、 <u>価格高騰期</u> にあり、 <u>積極的な支援が必要</u>	車種ラインナップが充実し競争が生まれ、 <u>通常車両との価格差が低減</u>	通常車両との価格差がさらに低減し、 <u>本格的普及の初期段階に到達</u> (支援の最終段階)
補助上限	車両・充電設備等価格の1/2~1/3	車両価格の1/4	通常車両との差額の1/2~1/3
対象車両	 <p>燃料電池バス、燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス、電気トラック、超小型モビリティ等</p>	 <p>電気タクシー、プラグインハイブリッドタクシー、LPGハイブリッドタクシー</p>	 <p>ハイブリッドバス、CNGバス、ハイブリッドトラック、CNGトラック</p>

地域の計画と連携した取組みを支援、段階的に次世代環境対応車を普及

【地域の計画と連携した取組みの例】

地域交通再生に向けた次世代環境対応車の導入



環境にやさしい交通手段導入を盛り込んだ地域公共交通網形成計画を策定。
タクシー事業が撤退した公共交通空白地域で公共交通機関再生を目的とし、EV乗合タクシー等を導入。

災害発生時の電源供給・移動手段の確保



避難所の非常用電源や移動手段の確保を規定した地域防災業務計画を策定。

平時は環境にやさしい地域公共交通機関、災害発生時は「動く発電機」、「軽油に頼らず移動が可能」な足としてEVバスを導入。

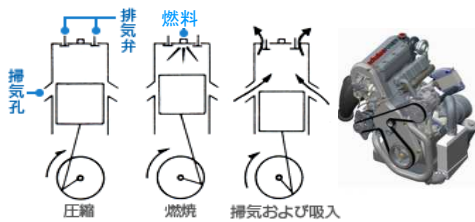
(5) 次世代大型車開発・実用化促進事業

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

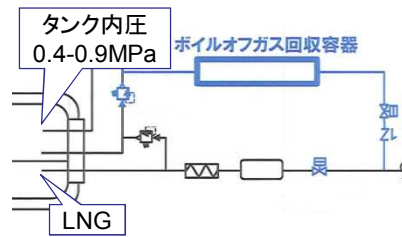


2サイクル機関の作動図

- 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。

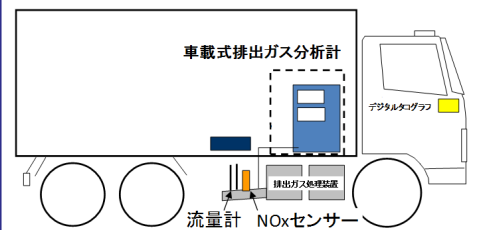
燃料の多様性の確保



- 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29年度実施内容

- 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)についてのシミュレーション・試作設計。
- 技術基準案の策定に向けた検討。

- LNG車におけるボイルオフガス対策案の実車及びシミュレーションによる効果検証。
- ボイルオフガス対策技術の評価方法等の検討。

- NOxセンサー、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の精度検証及び活用方法の検討。
- 通信によるデータ収集、分析、情報提供システムの活用による省燃費運転促進効果の検証実験の実施及びその評価。

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

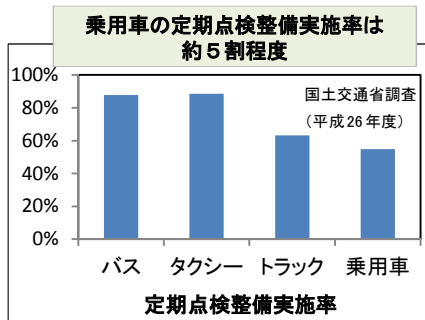
プロトタイプ構築・実証試験・改良

技術基準案等の策定

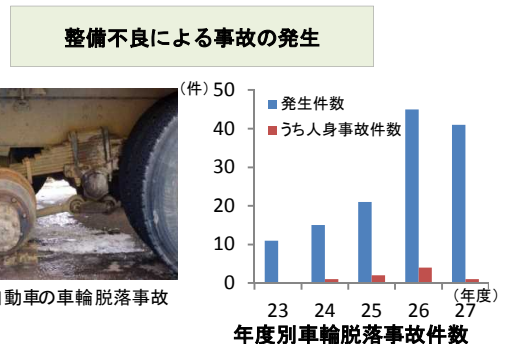
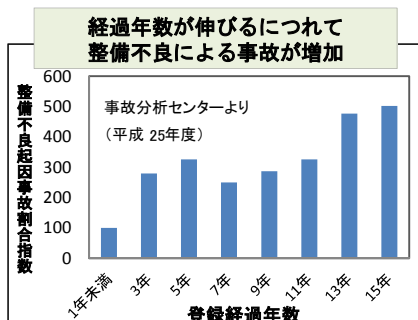
技術基準制定及び実用化・本格普及へ

(6) 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。



○点検整備の促進

(要求額: 89百万円)

- 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ハガキ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指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

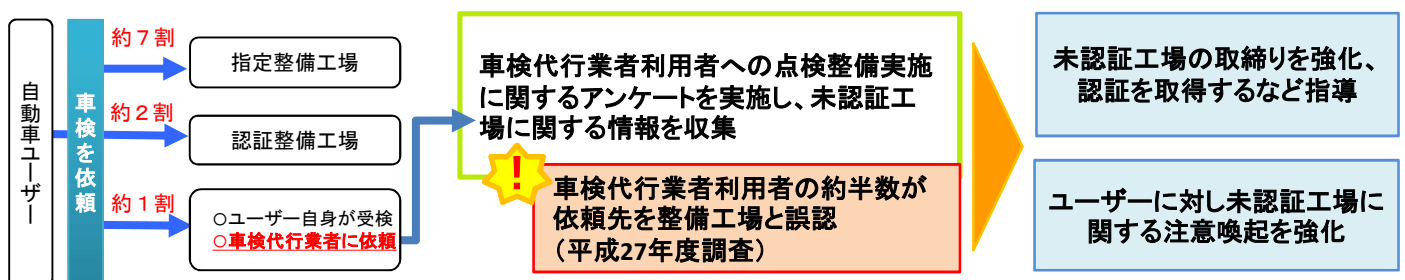


○未認証工場対策

(要求額: 23百万円)

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



○無車検車・無保険車対策の強化

(要求額: 155百万円)

○早期是正の重点化

- 車検切れ・保険切れから一定期間を経過した車両をMOTAS・保険加入状況管理データから抽出し、その使用者に対し集中的にハガキを送付
- ※車検切れ3ヶ月以内の車両は、失念によるものが多数あり、ハガキ送付による是正効果が高い

○警察・指導員等と協力した無車検車・無保険車の把握

- 街頭検査時に可搬式ナンバー読取装置により車検切れ車両を捕捉し、ドライバーに対し車検の受検について直接指導【新規】
- 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
- 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



2. 自動車分野の競争力の強化

(1) 自動車分野の生産性の向上

要求額: 112百万円

トラック、タクシー等の貨物・旅客の運送事業や自動車整備事業は、地域の経済・雇用を支える労働集約型産業である。

これらの事業において、生産年齢人口の減少等による**人材不足の深刻化**が進む中で、**ムダ時間の削減や新規需要の喚起等により生産性を向上させ**、労働環境の改善に取り組むとともに、人材不足の克服を図る。

政府方針

「日本再興戦略」改訂2016（平成28年6月2日閣議決定）

- 長時間労働の削減に向けたトラック事業者・荷主等から成る協議会での取組、下請等中小企業の取引条件改善など適正取引の推進に向けた取組等を推進する。
- 高度外国人材について、より積極的な受入れを図り、我が国経済全体の生産性を向上させることが重要である。

「骨太の方針2016」（平成28年6月2日閣議決定）

- 雇用、GDPの7割超を占め、生産性向上の潜在可能性が高いサービス産業において、生産性革命を推進し、賃金引上げの環境を整備するとともに、労働力不足の克服を図る。

「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年3月30日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定）

- 世界水準のタクシーサービスの充実
- ・プライベートリムジンの全都道府県への導入

自動車運送・整備事業をとりまく環境

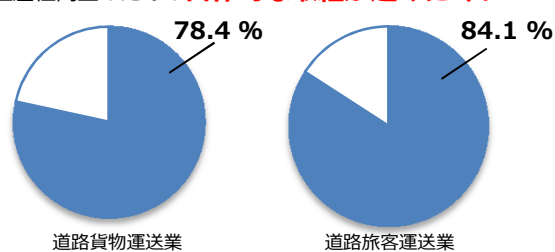
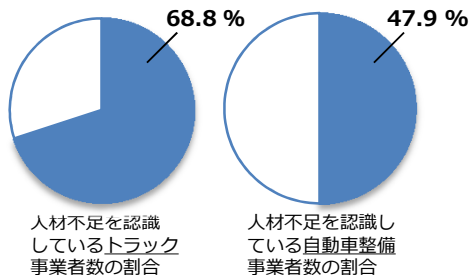
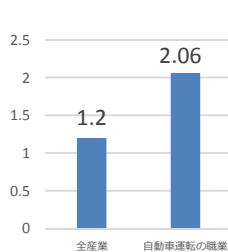
人材不足の深刻化

脆弱な経営基盤

「**自動車運転の職業**」の有効求人倍率は**高水準**

多くの事業者が**人材不足を認識**

中小企業が**圧倒的多数**を占めており、人材の確保や生産性向上のための**自律的な取組が進みにくい**



有効求人倍率の比較

出典:トラック輸送状況の実態調査

出典:日整連平成26年度実態調査

従業員数30人以下の企業数の割合

①～③の取組により、**自動車運送・整備事業の生産性の向上**を図る。

① トラック輸送における長時間労働の抑制及び生産性向上に向けた取組

事業概要

トラック運転者の長時間労働等の改善に向け、各都道府県において発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする団体がパイロット事業（実証実験）を実施。

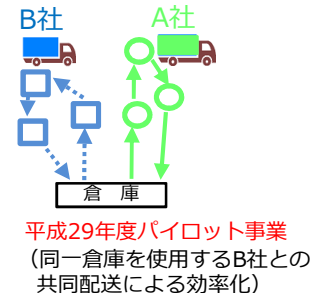
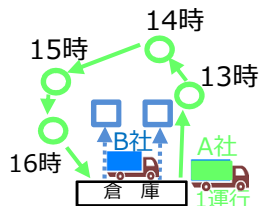
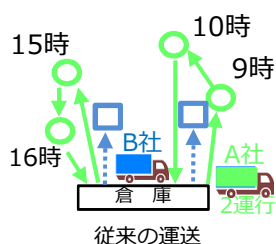
背景・必要性

- トラック運転者の労働環境は、他産業に比べて長時間労働・低賃金の傾向。
 - 中長期的には深刻な運転者不足の懸念がある。
- ⇒ 荷主と協同した待機時間の削減等による長時間労働の抑制・生産性向上が必要

■ トラック業界の労働環境（平成27年賃金構造基本統計調査）

	道路貨物運送業	全産業
所得額	388 万円	489 万円
労働時間	2580 時間	2124 時間

実証実験イメージ



※平成29年度は、平成28年度の取組を深化・発展させ、更なる生産性向上等を促進

効果

トラック運転者不足の要因である労働時間の削減及び生産性向上

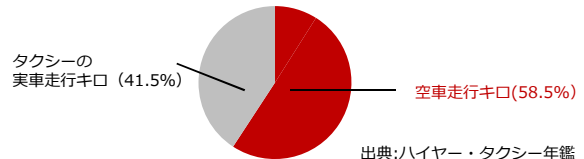
② タクシーサービスの革新

i) ICTを活用した新しいタクシーサービスに係る実証実験等

事業概要 ICTを活用した新サービスの実現に向け、**制度設計のための実証実験等**を実施

背景・必要性

- タクシーの実車率を向上させ、低迷するタクシー需要を喚起するためには、利便性の高い配車アプリの普及が不可欠。



実証実験・調査等の概要

- 配車アプリを活用し、
 - **運賃事前確定サービス**を導入
 - **需要増時**（悪天候、他の公共交通機関のトラブル等）等の運送を効率化



効果

- 利用者の運賃に関する不安の払しょく・**利便性の向上**
- 運送の効率化による**生産性の向上**・利用者の選択肢の増加・割安な運賃でのサービス提供

ii) インバウンド需要等に対応するための富裕層向けサービスの向上

事業概要 訪日外国人等をターゲットにした『**プライベートリムジン**』の**全国展開**に向け、**認定基準策定のための調査等**を実施

背景・必要性

- 訪日外国人数の増加・消費額の拡大を実現するため、特に富裕層向けサービスを充実させることが必要。
- 現在のリムジンサービスは都市部の法人向けが主であり、全国で個人が利用できるサービスが必要。

認定基準（イメージ）

- サービス基準（ICTを活用した配車・運転手評価、Wi-Fi、語学・接客等）
- 安全評価基準（安全性、事故防止の取組等）



『プライベートリムジン』（イメージ）

効果

訪日外国人の日本滞在期間の**快適度・満足度の向上**。国内における**消費額の拡大**。

③ 新たな外国人技能実習制度導入を捉えた産業の振興や人材の育成

事業概要

整備業界における外国人技能実習生の実習状況等の調査を行い、適正な作業内容等のガイドラインを策定することにより、外国人をはじめとする整備士の技能の向上を図る。



背景・必要性

自動車整備を技能実習対象職種に追加（平成28年4月）

技能実習制度の見直し（国会継続審議中）

- 技能実習計画の認定制の導入
- 事業所管大臣による事業協議会の組織 等



事業協議会の適正な運営（国土交通大臣が組織）

- 整備業界における**実習状況等の調査**
- **適正な作業内容等のガイドラインの策定**

技能実習制度の適正運用の強化に向けて、関係省庁と連携して、**ガイドラインの周知・徹底**とともに、実習計画認定の際に活用し、**技能の適正な修得を確保**する。

効果

高水準の整備技能習得のための実習体制の整備を通じ、外国人材をはじめとする整備士の技能向上を図り、産業の生産性向上にもつなげる。

(2) 自動車の技術基準の国際標準化等の推進

要求額: 341百万円

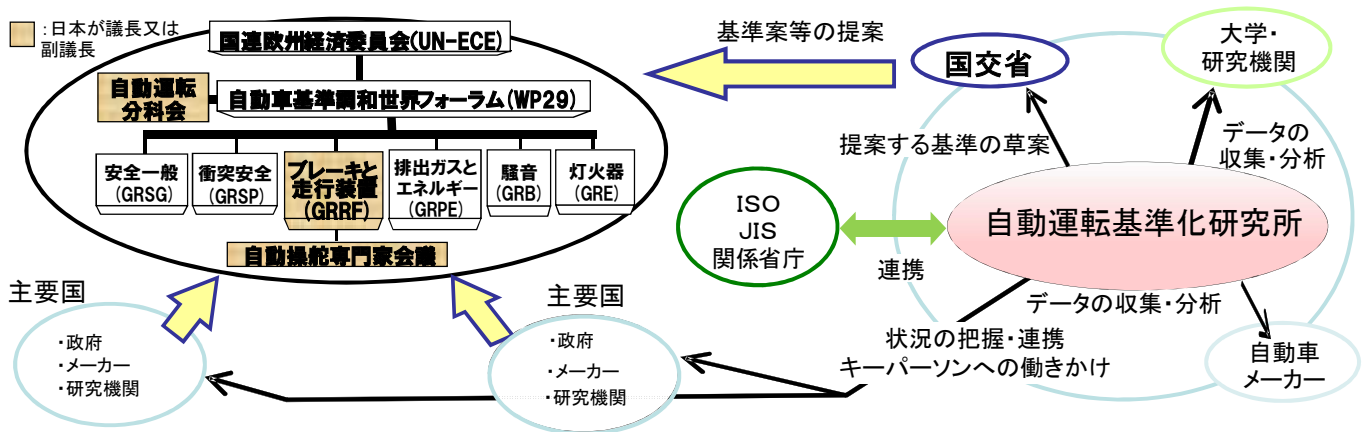
日本の技術・基準の国際標準化等を推進することにより、グローバル化が進展する国際自動車市場における安全・環境性能に優れた自動車の普及を促進するとともに、技術力を有する我が国自動車メーカー等が活躍できる環境を整備。

① 日本の自動運転技術の戦略的国際標準化の推進

今後、大きな成長が見込まれる自動運転の分野において、我が国自動車メーカー等の国際競争力の強化を図るため、官民一体となって日本の技術・基準の国際標準獲得を進める。

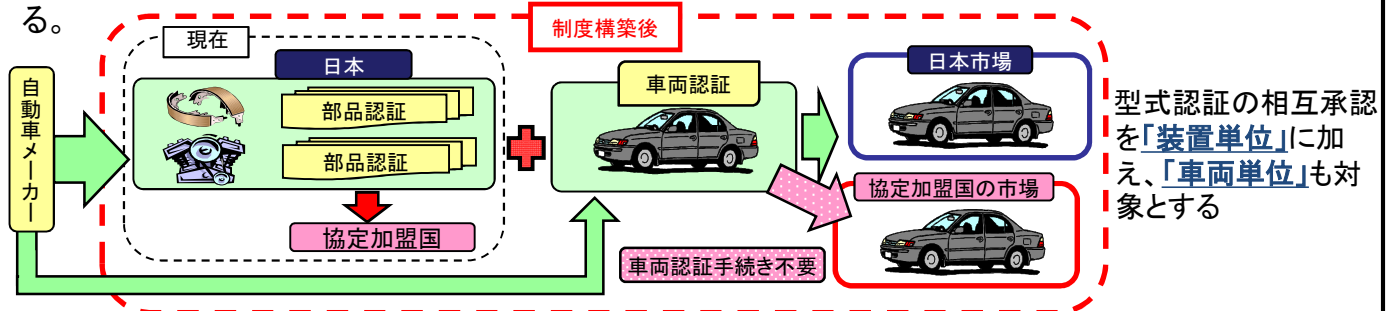
自動運転の国際基準策定に関する中核的官民連携の強化

国交省、研究機関、メーカー等が連携して、①基礎データの収集、②海外のメーカーや研究機関等の状況の把握、③提案する基準の草案作り、④キーパーソンへの働きかけ等を戦略的に実施するため、これらを会議体において一体的に行う。



② 国際的な車両型式認証制度 (IWVTA) の推進

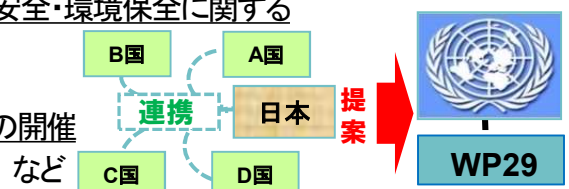
道路運送車両法の改正 (平成27年6月成立) により、創設された車両単位の相互承認制度の対象装置の拡大など一層の充実を図るため、関連規則策定に向けた交渉を関係国の間で実施する。



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、自動車の基準・認証制度はじめとした包括的な交通安全・環境保全に関する日ASEAN新協力プログラムに基づく次の支援を実施。

- ・アジア各国との個別の会議開催
- ・ASEAN及び中・韓・印・豪等が参加するアジア官民フォーラムの開催など



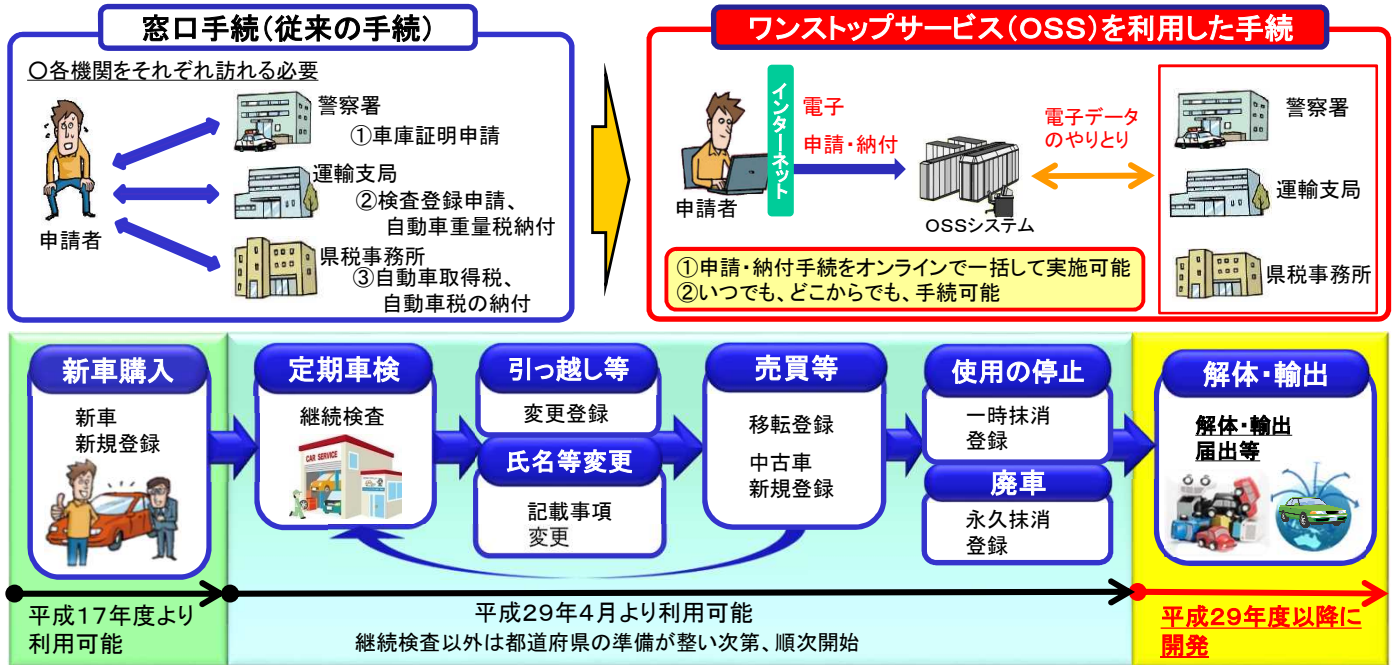
(3) 自動車関連情報の利活用の推進

要求額: 1, 575百万円

自動車関連情報の利活用推進のための環境整備に取り組み、新サービスの創出等を図るとともに、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 改訂2015】
第二 3つのアクションプラン
一. 日本産業再興プラン4. (3) ii)
② 個人番号カードの普及・利活用の促進
二. 戦略市場創造プランテーマ3 (3)
③ 世界一のITS構築に向けた戦略の展開

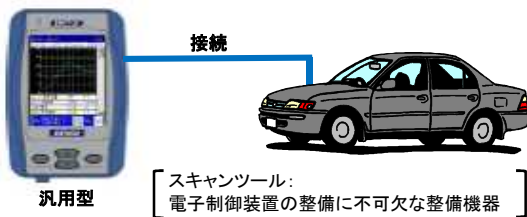
自動車保有手続きのワンストップサービスの拡大のための機能追加等



マイナンバーカードの活用によるOSSの更なる利便性の向上 等

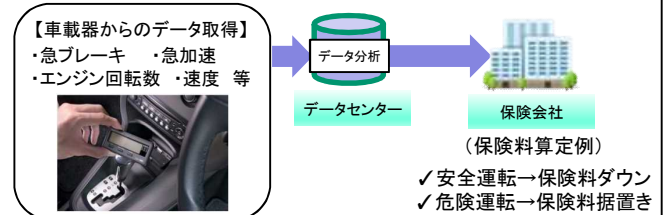
新サービスの創出等に向けた調査

① 先進安全装置に対応した整備スキャンツールの共通化推進



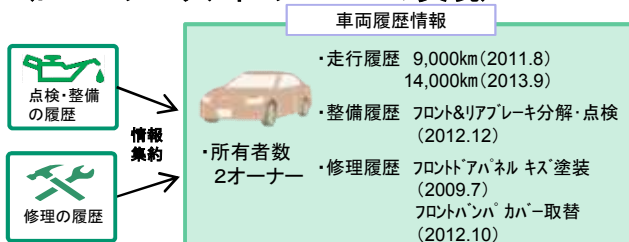
⇒ 自動車の安全使用の推進

② 運転特性の保険料への反映の普及促進等 (テレマティクス保険の普及)



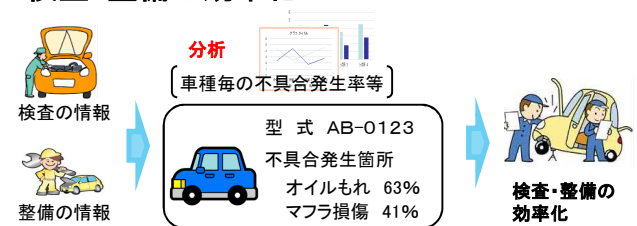
⇒ 安全運転の促進・事故の削減

③ 車両履歴情報の見える化 (トレーサビリティ・サービスの実現)



⇒ 自動車流通市場の活性化

④ 検査と整備の相関分析等を通じた検査・整備の効率化



⇒ 検査・整備の効率化の推進

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7,655百万円の内数

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

○療護施設の充実

・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。

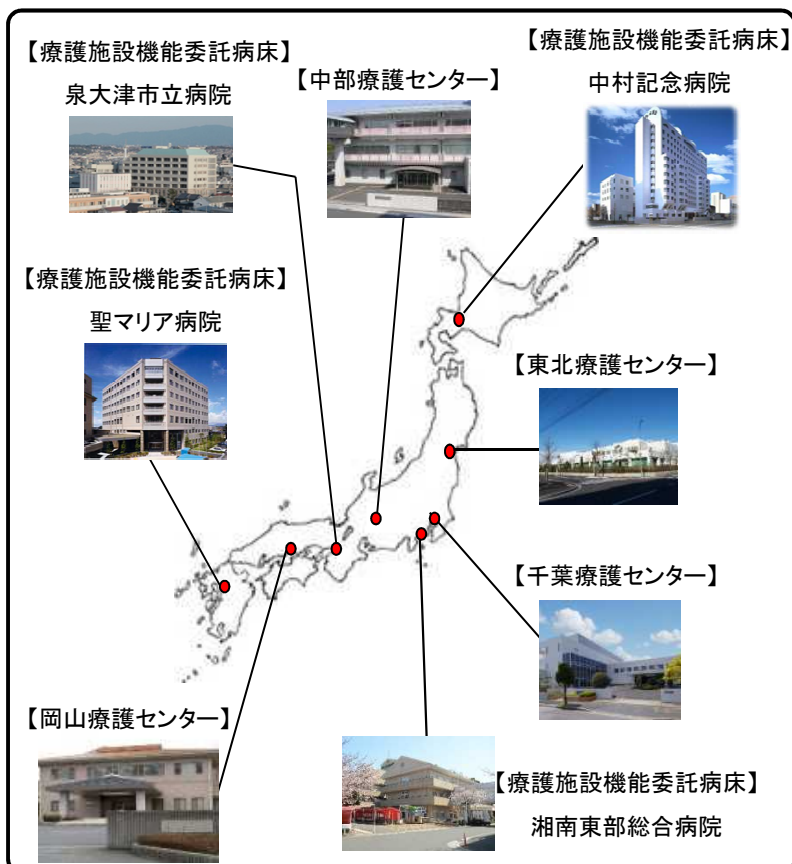
第3期中期目標期間(H24～28年度)において、委託病床の立地等のあり方について、地理的要因や既存病床の利用状況等を踏まえて検討。

新たな役割・機能を持った一貫症例研究型委託病床を設置。

一貫症例研究型委託病床の設置

- ①急性期～亜急性期～慢性期において連続した治療・リハビリの臨床研究を行い、ガイドライン、プログラム等を策定。
→自動車事故による遷延性意識障害者のための治療・リハビリの検討、改善及び成果の普及
- ②研究及び人材育成をするために必要な態勢を確保し、自動車事故による遷延性意識障害者に精通する脳外科医等の育成に努める。

○4カ所の療護センター及び4カ所の療護施設機能委託病床



プライマリー・ナーシング方式

同じ看護師が一人の患者を継続して受け持つことにより、きめ細やかな看護体制を整備。



ワンフロア病棟システム

患者のわずかな意識の回復の兆しをとらえることが可能となり、集中的に観察。



高度先進医療機器

治療効果の判定や、効果的な治療・リハビリ・看護方法の策定などが可能。



療護看護プログラム

温浴刺激療法、用手微振動等により、日常生活行動の再獲得(定期的排便、夜間睡眠、経口摂食など)を目指す。

(2) 重度後遺障害者に対する介護料の支給

要求額：3,205百万円

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、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：354百万円

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・安全に短期入院や短期入所を利用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、研修費等を国が補助

※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(NASVA介護料受給者)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)時における移送費等の自己負担額
- ②室料差額及び食費の自己負担額



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よう、今後予算編成過程において要求。

【関連事項】地域の公共交通ネットワークの再構築

要求額 28,188百万円の内数

- ・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

- ・ノンステップバスの導入、鉄道駅の内方線付点状ブロックの整備等
- ・BRT(※)の整備

(※) BRT (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

- ・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
- ・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促進

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

- ・地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編やデマンド型等の多様なサービスの導入
- ・BRTの高度化
- ・地域鉄道の上下分離等

【関連事項】財政投融资による支援制度

財政投融资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。(産業投資12億円)

注) 上記のほか、東日本大震災からの復興加速に係る経費(復興庁予算 1,363百万円)がある。また、エレベーター整備や交通系ICカードの導入など交通サービスのインバウンド対応は、訪日外国人旅行者受入基盤整備・加速化事業(観光庁予算 15,500百万円の内数)において、地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等の一部は、鉄道施設総合安全対策事業(鉄道局予算 6,054百万円の内数)において、それぞれ引き続き支援。

【関連事項】 訪日外国人旅行者受入基盤整備・加速化事業 【新規】

要求額 15,500百万円の内数

- 訪日外国人旅行者数4,000万人、6,000万人の実現に向けて、訪日外国人旅行者の受入環境の整備が急務
- ハード・ソフト両面からの受入環境整備を通じた訪問時・滞在時の利便性向上を図り、世界最高水準の観光拠点の整備を加速化

※観光拠点を中心として面的に受入基盤を整備していくもの

訪日外国人旅行者受入基盤整備事業<ハード系事業>

<支援メニュー例>

- ・観光案内所その他観光拠点情報・交流施設の整備・改良
- ・案内標識、可変式情報表示装置の多言語表記等
(設備が公共性のある施設と一体不可分の関係にあるもの)



- ・交通施設のバリアフリー化
(鉄軌道駅等のエレベーター、スロープ等)
- ・ホームドア



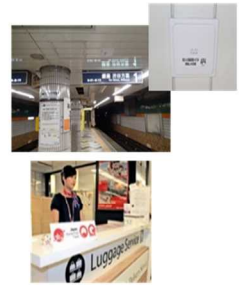
訪日外国人旅行者受入加速化事業<ソフト系事業>

<支援メニュー例>

- ・宿泊施設(無料公衆無線LAN環境の整備、トイレの洋式化等)
- ・案内標識、可変式情報表示装置の多言語表記等
(訪日外国人旅行者受入基盤整備事業以外のもの)
- ・ホームページ・案内放送の多言語化
- ・交通系ICカード



- ・企画乗車船券の発行
- ・無料公衆無線LAN環境の整備
- ・手ぶら観光カウンター



広域観光周遊ルート内の観光拠点等において、訪日外国人旅行者の受入環境整備を面的に整備

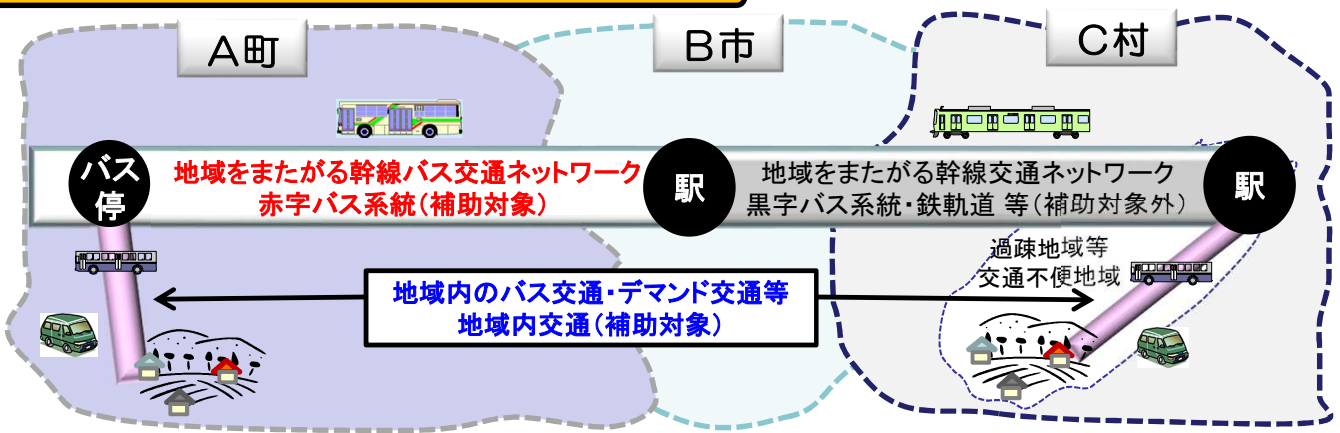
※ソフト系事業

- 公共交通機関のユニバーサルデザイン化(ノンステップバス、リフト付きバス、UDタクシーの導入)も対象。

【参考】「地域公共交通確保維持改善事業」等におけるバス等への支援

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、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

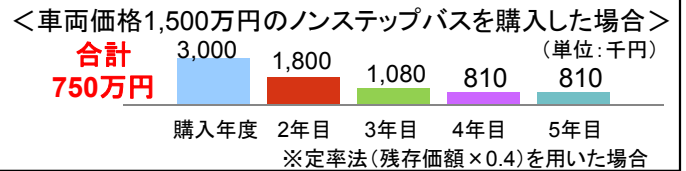
国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

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(購入価格の2.5%限度)



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及び訪日外国人旅行者受入基盤整備・加速化事業

バリアフリー化等に対する支援

- ・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)



- ・福祉タクシー・UDタクシーの導入
【補助率】1/3
(上限80万円(リフト付)、60万円(スロープ付))



- ・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



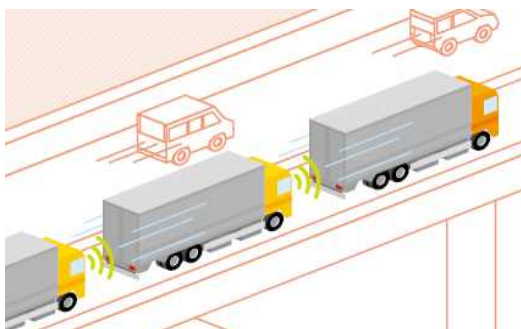
【関連事項】高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業

事業概要

- 高度な自動走行の社会実装に向けては、産学官の協調が不可欠な技術や事業環境等の課題が存在
- 本事業では、安全性・社会受容性・経済性の観点や、国際動向等を踏まえつつ、技術の開発を進める
- 公道を含む実証事業等を通じ、高度な自動走行の社会実装に必要な技術の開発や事業環境等の整備を行う

高度な自動走行システムの実証のイメージ(例)

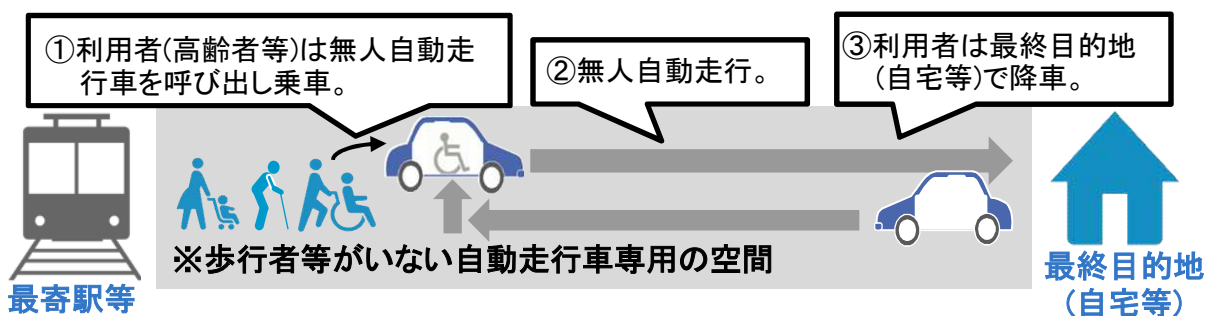
隊列走行



必要な取組(例)

- 電子連結技術(ブレーキを含む)の開発
- 社会受容性醸成(後続車両有人の2台から実証開始) 等

ラストワンマイル自動走行



必要な取組(例)

- 導入する専用区間の選定
- 運営負担等を最小化するシステムの確立 等

(この冊子は、再生紙を使用しています。)