

令和5年度

自動車局関係  
予算概算要求概要

令和4年8月

国土交通省自動車局



# 目 次

● 令和5年度予算概算要求概要	1
● 令和5年度予算概算要求主要施策総括表	2
● 主要施策別説明資料	
1. 持続可能な自動車運送事業・整備業の確立に向けたデジタルトランス フォーメーション(DX)や働き方改革等の推進	3
2. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野におけるグリーントランス フォーメーション(GX)等の推進	12
3. 自動車の技術開発等の促進・適切な保守管理の徹底等	
(1) 自動運転をはじめとした自動車技術の開発・実用化促進	21
(2) 自動車の適切な保守・管理の徹底等	25
4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進	31

## 令和5年度予算概算要求額：646億円＋事項要求（令和4年度予算額：613億円）

うち一般会計： 34億円 ※1 （令和4年度予算額： 18億円）

うち自動車安全特別会計

自動車事故対策勘定： 170億円＋事項要求 ※2 （令和4年度予算額：171億円）

自動車検査登録勘定： 442億円 （令和4年度予算額：424億円）

※1 「一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し」として54億円を計上し、さらなる増額分については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

※2 自動車事故被害者救済や自動車事故発生防止に係る事業等に必要な経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

### 1. 持続可能な自動車運送事業・整備業の確立に向けたデジタルトランスフォーメーション(DX)や働き方改革等の推進【46億円】

- コロナ禍や人口減少など厳しい経営環境にある自動車運送事業及び整備業について、ポストコロナを見据え、デジタル技術の積極的な活用による生産性向上や働き方改革等を通じて事業基盤の強化を図る。あわせて、自動車関連の行政手続等の更なるデジタル化により、利用者の利便性向上を図る。



検査用スキャンツール

タクシー配車センターの  
集約化・業務効率化

### 2. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野におけるグリーントランスフォーメーション(GX)等の推進【20億円】

- 令和3年6月に公表された「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を着実に進めるため、野心的な燃費・排ガス基準の策定による自動車燃費・排ガス性能の向上、税制優遇措置・補助制度や基準の国際調和等にも引き続き取り組み、次世代自動車の普及促進に係る対策等を着実に実施する。



EVバス

### 3. 自動車の技術開発等の促進・適切な保守管理の徹底等【14億円】

- 交通事故の大幅な低減、地方における移動手段の確保、生産性の向上等に資すると期待されている自動運転の実現等に向けた環境整備を引き続き実施する。また、自動車の安全・環境性能の確保のため、適切な点検整備を促進するとともに、メーカーによる排出ガス・燃費等の不正事案の再発防止徹底、未認証工場対策の強化を図る。



先進安全自動車(ASV)

イベントでの点検整備実技講習

### 4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進【事項要求】

- 交通事故死者数は着実に減少してきているものの、事故による重度後遺障害者数は横ばいであり、引き続き、着実に対策を講じることが必要である。
- このため、令和3年7月にとりまとめられた「今後の自動車事故被害者救済対策のあり方に関する検討会」報告書を踏まえ、療護施設の機能強化をはじめとした自動車事故被害者救済対策の更なる充実を図るとともに、自動車アセスメント事業の拡充等による先進安全技術の向上の加速を進める。



グループホーム施設利用の状況



自動車アセスメント事業

令和5年度予算概算要求主要施策総括表

(単位:百万円)

主要施策名	令和5年度				令和4年度				比較増減率
	概算要求額	一般会計	自動車安全特別会計		予算額	一般会計	自動車安全特別会計		
			自動車事故対策	自動車検査登録			自動車事故対策	自動車検査登録	
1. 持続可能な自動車運送事業・整備業の確立に向けたデジタルトランスフォーメーション(DX)や働き方改革等の推進	4,641	716	—	3,925	3,374	104	—	3,270	1.38
① バス・タクシー産業デジタル経営支援事業	200	200	—	—	—	—	—	—	皆増
② トラック運送業における働き方改革の推進	105	105	—	—	92	92	—	—	1.14
③ 自動車整備業における人手不足対策の推進	478	311	—	167	117	11	—	105	4.09
④ 電子的な検査(OBD検査)の実施に必要な環境整備	430	—	—	430	—	—	—	—	皆増
⑤ 自動車運送事業の各種申請手続のオンライン化に伴う申請手続の最適化・効率化のための調査	100	100	—	—	—	—	—	—	皆増
⑥ 自動車整備業に係る各種申請手続のデジタル化	16	—	—	16	24	—	—	24	0.68
⑦ 自動車登録検査関係手続のデジタル化	3,312	—	—	3,312	3,141	—	—	3,141	1.05
2. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野におけるグリーントランスフォーメーション(GX)等の推進	2,005	1,321	—	684	792	414	—	378	2.53
① 地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業	1,201	1,201	—	—	392	392	—	—	3.07
② 旅客自動車運送事業のカーボンニュートラルに向けた調査	50	50	—	—	—	—	—	—	皆増
③ トラック輸送の脱炭素化・効率化に向けた取組の推進	70	70	—	—	22	22	—	—	3.18
④ 産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業	593	—	—	593	378	—	—	378	1.57
⑤ 高圧水素タンクを搭載する自動車の安全確保に関する検討・調査	91	—	—	91	—	—	—	—	皆増
3. 自動車の技術開発等の促進・適切な保守管理の徹底等	1,406	—	—	1,406	1,047	—	—	1,047	1.34
(1) 自動運転をはじめとした自動車技術の開発・実用化促進	1,159	—	—	1,159	921	—	—	921	1.26
① 先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進	158	—	—	158	119	—	—	119	1.33
② 自動運転(レベル4)法規要件の策定	200	—	—	200	179	—	—	179	1.12
③ 自動車の技術・基準の国際標準化等の推進	801	—	—	801	623	—	—	623	1.29
(2) 自動車の適切な保守・管理の徹底等	246	—	—	246	126	—	—	126	1.95
① 点検整備の促進	81	—	—	81	62	—	—	62	1.31
② 未認証工場対策	14	—	—	14	14	—	—	14	1.00
③ 大型車の排出ガス・燃費不正に対応した厳格かつ合理的な認証審査手法等への見直しに向けた調査	32	—	—	32	—	—	—	—	皆増
④ 「特定小型原動機付自転車」(電動キックボード等)の車両安全対策の推進(基準不適合品排除、安全性確認手法)	119	—	—	119	50	—	—	50	2.39
4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等	164 +事項要求※3	61	事項要求※3	103	13,574	53	13,424	97	—
5. その他(自動車の検査・登録等の業務に係る経費、会計・勘定間の繰入(いわゆる繰戻しを除く)等)、その他行政経費)	39,358 +事項要求※3	1,317	事項要求※3	38,041	42,496	1,245	3,692	37,559	—
合計	64,607 +事項要求※3	3,415	17,034 +事項要求※3	44,158	61,285	1,816	17,115	42,353	—

※1 一般会計について、上記のほか「一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し」として5,400百万円を計上し、さらなる増額分については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

※2 一般会計について、本表における計数は、政府情報システムに係る経費(デジタル庁一括計上分)を含む。

※3 自動車事故被害者救済や自動車事故発生防止に係る事業等に必要な経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

※4 自動車安全特別会計自動車事故対策勘定の令和4年度予算額は、保障勘定と自動車事故対策勘定の合算値である。

# 持続可能な自動車運送事業・整備業の確立に向けた デジタルトランスフォーメーション(DX)や働き方改革等の推進

---

# バス・タクシー産業デジタル経営支援事業

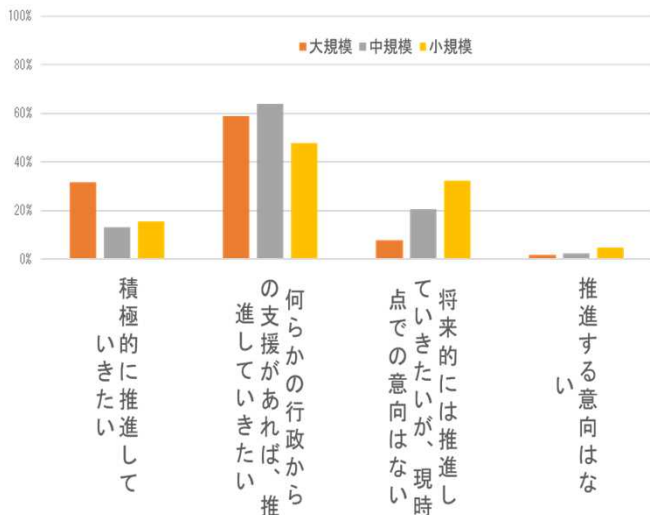
## 背景・概要

- 交通分野においてAIなどの最新技術の活用により、需要に合わせたきめ細かなサービスの提供を行うことが可能となり、それにより新たな旅客の獲得につなげている業態が出てきている。
- 一方で、バス・タクシー事業者は、デジタル機器の導入による経営の効率化・省力化の重要性を認識しているものの、コロナ禍もあり投資の余力が不足している状況。
- デジタル田園都市国家構想基本方針も踏まえ、ICTの活用による持続可能性と利便性の高い公共交通ネットワークの整備を図るため、生産性の向上と新たな旅客の獲得、サービスの向上に資するデジタル機器の導入を重点的に支援する。

## 現状

デジタル化の重要性は各社認識しているものの、コロナもあり投資の余力が不足している状況。

### 事業者規模別・デジタル機器等の活用意向

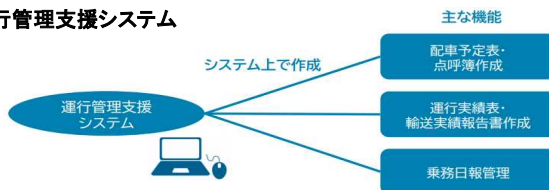


## 支援の内容

令和3年度に行った実証調査を踏まえ、バス・タクシー事業者に対してデジタル機器の導入を支援する。

### 導入するデジタル機器の例

#### ・運行管理支援システム



運行管理者が行う運行実績表の作成や乗務日報の管理等、各種運行管理業務の負担軽減や効率化を図る

#### ・クラウド型タクシー配車センターシステム

##### 配車センター集約後の業務フロー



GPSを活用し、配車依頼の受付から配車までの業務を効率化する。

## 導入支援の効果

デジタル機器の導入により、事業者の経営効率化や働き方改革により労働生産性の向上を実現する。

### デジタル機器導入効果の例

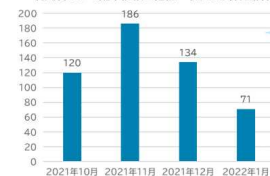
#### ・運行管理支援システム



運送引受書や運行指示書等の資料作成時間が短縮されたことに加え、システムの導入によりリモートワークの環境が整備され働き方改革を実現する。

#### ・クラウド型タクシー配車センターシステム

##### 利用者からの配車依頼を他社へ取次した件数(件)



【集約後の配車センター内の業務風景】



同業他社間での配車調整が可能となり実車率が向上することに加え、配車センターの集約により少人数での業務遂行が可能となり、業務の合理化・効率化を実現する。

出典: 旅客自動車運送事業におけるICT活用によるデジタル化の推進調査に係る業務実証調査計画書(国土交通省)

# トラック運送業における働き方改革の推進

## 背景・概要

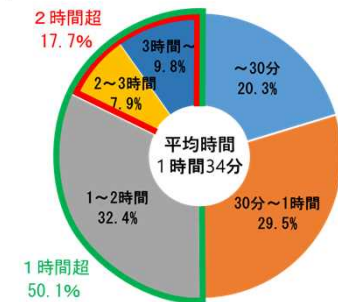
- トラック運送業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な状況にある。
- 特に、令和6年度に自動車運転業務に適用される時間外労働規制に対応するため、働き方改革は喫緊の課題。
- 働き方改革による労働条件改善を推進するため、(1)労働生産性の向上、(2)多様な人材の確保・育成、(3)取引環境の適正化等に資する事業を実施する。

### ①トラック運送業の実態把握等【継続】

#### <事業概要>

平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づく「標準的な運賃」の導入状況・施策効果、労働実態等を調査・分析し、令和6年度からトラック運送業に適用される時間外労働規制に向けて、今後の取引環境適正化や労働条件改善の施策展開等に活用する。

1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査(R2)

### ② DXを通じた働き方改革に関する調査【継続】

#### <事業概要>

時間外労働規制への対応、ドライバー不足の改善を図るためには長時間労働を是正する取組が重要であり、その実効性を高めるためには発着荷主の理解・協力が不可欠となる。については、AI・IoT技術を活用したドライバーの長時間労働の是正とともに荷主側の課題解決にもつながる革新的な取組を調査・検証し、その効果等をまとめて、運送事業者と荷主側双方にメリットがあるDXの普及・促進を図る。

#### イメージ

〔現状〕集荷から幹線輸送まで一気通貫で実施  
(1日 15~16時間の労働)



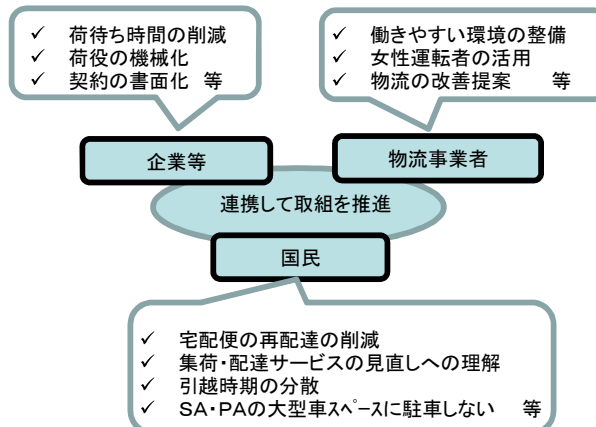
### ③「ホワイト物流」推進運動【継続】

#### <事業概要>

深刻化する運転者不足に対応し、産業活動等に必要な物流の安定的な確保を図るため、令和4年度事業において実施した効果分析の結果も踏まえ、「ホワイト物流」の更なる推進を図る。

#### (具体的な取組内容)

- ✓ 荷主・物流事業者の取組事例の集約及びセミナー等の展開
- ✓ 荷主等に対する「ホワイト物流」推進運動の参加に向けた呼びかけ
- ✓ ポータルサイトの運営
- ✓ 求職者、消費者、生活者に対するPR等
- ✓ 分析結果の活用等





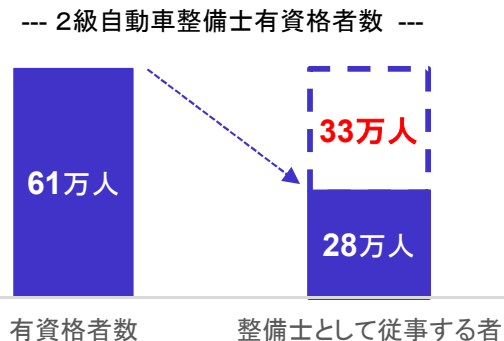
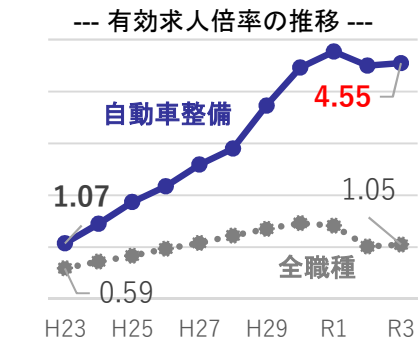
# 自動車整備業における人手不足対策の推進

## 概要

### ■ 自動車整備業における人手不足解消のため、人材確保、人材育成及び生産性向上を推進

## 現 状

- ・自動車整備学校の入学者が減少し、自動車整備の有効求人倍率は全職種平均を大幅に上回っている。
- ・自動車整備士の有資格者は約61万人存在するが、現に自動車整備士として働いている者は約28万人にとどまる。
- ・近年、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術が急速に普及しており、故障した場合、誤作動による重大事故につながるおそれがあるため、先進技術を適切に整備できる人材の育成が重要。

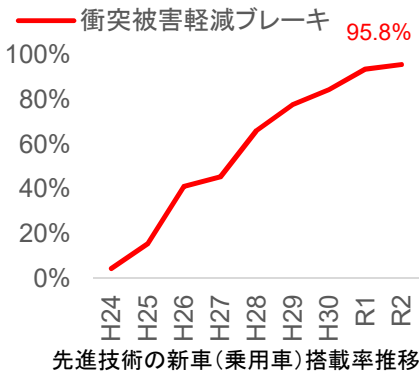


### 先進安全装置の不具合も発生

- 上り坂を走行中、衝突被害軽減ブレーキが誤作動し、急減速した。



(原因)  
衝突被害軽減ブレーキのレーダセンサの取付角度が設計値より下向きになっていた。



## 対 策

### 人材確保の推進

- ・働き方改革の推進
- ・地域における採用の推進
- ・若年層への自動車整備士のPR強化(一級自動車整備士資格の取得促進等)

### 人材育成の推進

- ・先進技術や電動車等の整備に対応した新たな教育の実証調査
- ・デジタル教材等を活用した教育の実証調査
- ・事業者間連携による人材育成の推進

### 生産性向上の推進

- ・生産性向上や整備士の待遇改善に係る先駆的な取組の実証調査

自動車整備業における人手不足対策を推進

# 電子的な検査(OBD検査)の実施に必要な環境整備

## 概要

- 令和6年10月から開始する車検時の電子的な検査（OBD検査）を確実に実施する環境を整備するため、検査用スキャンツールを使用を通じて、OBD検査における通信機能やアプリの作動状況等を検証し、必要な改善策を講じる。

OBD : On-board diagnosis (車載式故障診断装置)

## OBD検査

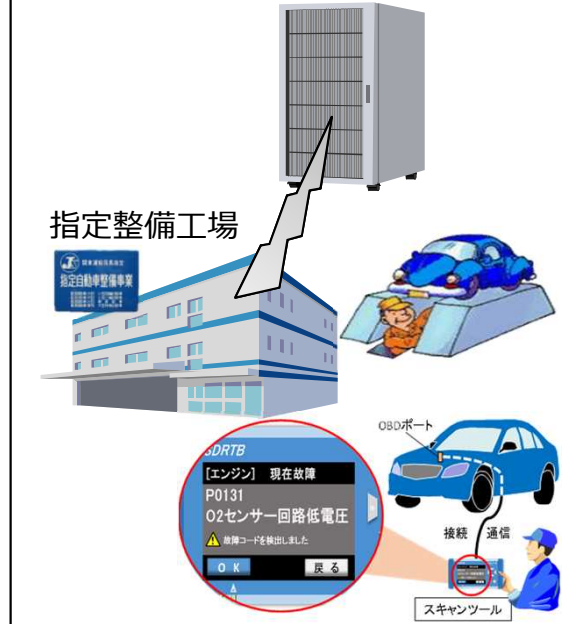
### 概要

指定自動車整備事業者は検査用スキャンツールを車両に接続し、自動車技術総合機構から提供される専用アプリを通じて、電子制御装置等の保安基準適合性を判定

### 主な対象装置

- 運転支援装置
  - ・ 自動ブレーキ
  - ・ 車両接近通報装置
  - ・ アンチロックブレーキシステム (ABS)
  - ・ 横滑り防止装置 (ESC)
  - ・ ブレーキアシスト
- 自動運行装置
  - ・ 自動車線維持システム
- 排ガス関係装置 等

(独)自動車技術総合機構サーバー



### 開始時期

令和6年10月※  
※ 輸入車は令和7年10月

## OBD検査に必要な機器



※画像はイメージ

### 【検査用スキャンツール】

自動車のコンピューターに記録された故障コード（※）を読み出した上で、自動車技術総合機構のサーバーと接続し保安基準不適合のコードと照合することで、保安基準適合性を判定する機器

（※）「故障コード」とは、自動車の電子制御装置等に異常が発生した場合、自動車のコンピュータに記録されるコード（例：P0131）

## 事業内容

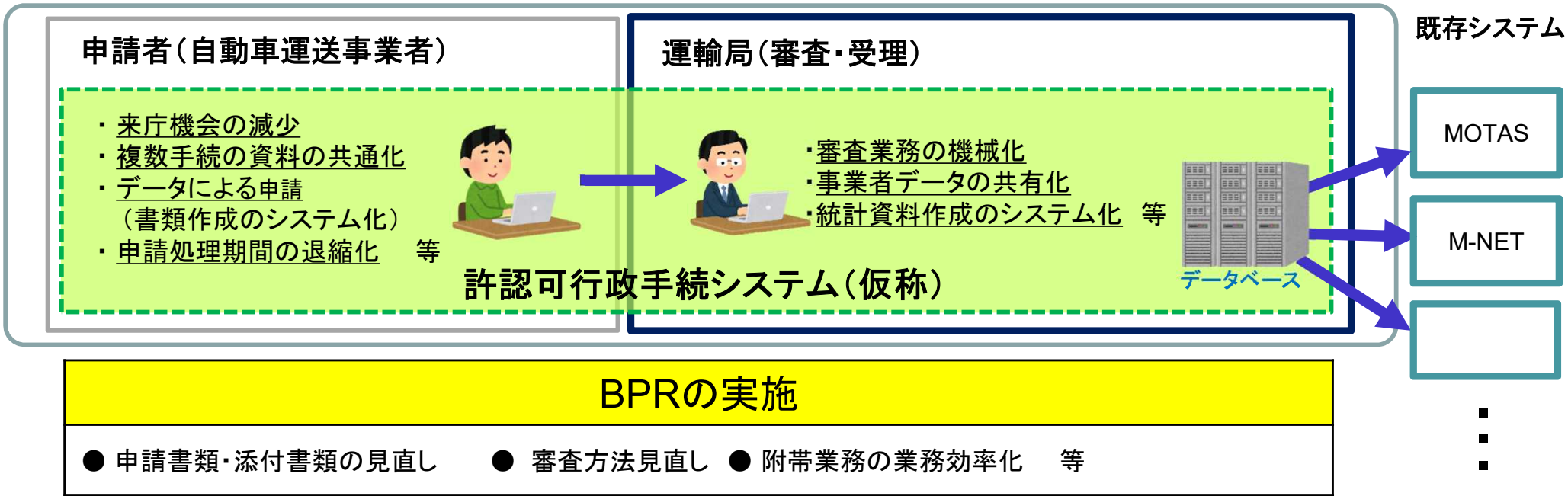
- ・ 指定自動車整備事業者から、OBD検査における機構サーバーと検査用スキャンツールとの通信やアプリの仕様の改善に必要な情報を国に報告。
- ・ 報告された情報に基づいて必要な改善策を講じ、OBD検査を確実に実施する体制を構築する。

**新規**

要求額: 100百万円

## 概要

- 政府全体の申請手続等のオンライン化の動向に合わせて、自動車運送事業分野においてデジタルトランスフォーメーション(DX)・デジタルガバメントに取り組み、運送事業者における生産性の向上・経営効率化を推進する。
- 令和5年度においては、令和4年度に実施する運輸局におけるBPR(※)調査の結果を踏まえ、オンラインでの具体的な申請形式・方法等について、地方運輸局や日本バス協会等の関係者と協議し、仕様を検討する。



令和7年までに実施される国土交通省に係る行政手続のオンライン化に向け、令和4年度に実施する運輸局におけるBPR調査の結果を踏まえ、具体的な申請形式・方法等を検討する。その際には、地方運輸局や日本バス協会等の関係者と協議を行う。

※BPR: Business Process Reengineering (ビジネス・プロセス・リエンジニアリング)  
 既存の業務プロセスを詳細に分析して課題を把握し、ゼロベースで全体的な解決策を導き出すことにより、国民・事業者及び職員の双方の負担を軽減するとともに、業務処理の迅速化・正確性の向上を通じた利便性の向上を図る

## 概要

- 自動車整備業におけるデジタルトランスフォーメーション(DX)による生産性向上・経営効率化を推進するため、運輸支局等における「紙処理」を中心とした自動車整備事業に関する手続きのデジタル化を進める。

### 申請者(自動車整備事業者等)

- 申請ごとに出頭する
- 窓口の業務時間内であれば申請できない
- 移動時間や待ち時間が発生する



### 国土交通省

- 紙からシステムへの入力作業が必要
- 申請書類等を紙で管理・保存する
- 問合せ等に対して、膨大な書類の中から情報を探さなければならない



- 添付書類・審査方法の見直し
- 申請・審査手続のオンライン化



- 出頭が不要になる
- いつでも申請ができる
- 移動時間や待ち時間を他の業務に活用できる



- 入力作業が不要になり、審査業務に専念できる
- システムによるチェックでミスを防止できる
- 問合せ等に対して、迅速に情報を検索して対応できる



## 事業者の生産性向上

## 業務の効率化

R4年度

R5年度

R6年度以降

実施内容

● 添付書類や審査方法等の最適化・効率化のための調査

● 電子申請システムの申請画面作成・テスト

● システムの更改  
● システム間の連携テスト  
● 電子申請の運用開始

拡充

要求額: 3,312百万円

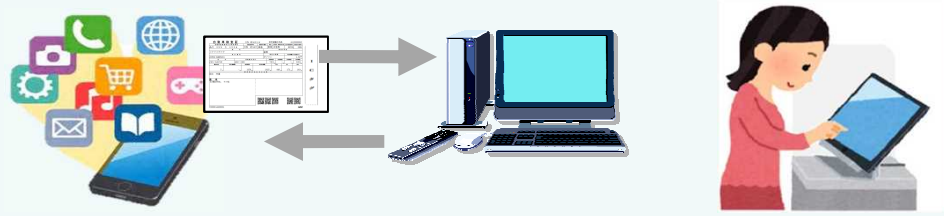
■ 自動車検査証の電子化を踏まえ、自動車検査登録関係手続のデジタル化の取組を更に進めることにより、申請者や関係事業者の利便の向上を図るとともに、自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)の利用促進に向けた取組を実施する。



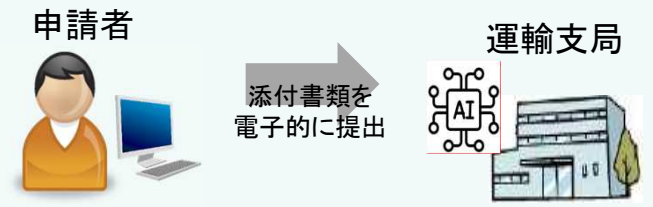
## さらなる利便性の向上のため取組むDX化施策

- 「車検証情報閲覧システム」の更なる機能向上  
⇒ 保有自動車に関わる情報について、民間システムとの連携

- 車検証ICタグ情報のさらなる利活用に向けた環境整備



- 画像認識技術を活用したOSSの推進  
⇒ 画像認識技術を用いて書類(電子データ)の整合性を確認することにより、OSS申請時に紙で提出している添付書類を電子データで提出することを可能とする



- 小型の二輪自動車をOSS申請の対象手続に追加



# (関連事項)地域公共交通確保維持改善事業

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援  
(上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みを強化(令和2年11月27日施行))

令和5年度概算要求額  
26,324百万円(前年度比1.27倍)

## 地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

### <支援の内容>

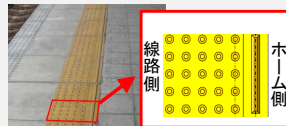
- 幹線バス交通や地域内交通の運行
  - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入等を支援
  - ・過疎地域等のコミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
  - ・旅客運送サービス継続のためのダウンサイジング等の取組を支援
- 離島航路・航空路の運航
  - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



## 地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

### <支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域の鉄道の安全性向上に資する設備の更新
- 障害者用ICカードシステムの導入 等



## 地域公共交通調査等事業

(持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)

### <支援の内容>

- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本構想の策定に係る調査

- その他、新型コロナウイルス感染症の影響等により危機に瀕する地域の公共交通事業者に対する持続可能な運行の確保及び官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークへの再構築等に向けた支援について事項要求を行っている。

# 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野における グリーントランスフォーメーション(GX)等の推進

---

## 概要

- 自動車分野のカーボンニュートラルの実現に向けて、**電気自動車、燃料電池自動車など次世代の事業用自動車の普及促進**のため、地域の計画と連携して、**環境に優しい自動車の集中的導入や買い替えの促進を支援**する。

- ・ 事業用自動車(バス、タクシー、トラック等)は、自家用車に比べて1台当たりの走行距離が大きく使用年数も長いことから、次世代自動車への積極的な代替が重要。
- ・ 事業用自動車は、それぞれの使用方法に適した次世代自動車の開発と普及の促進が重要。

- ✓ 地域の計画と連携した次世代の事業用自動車の導入を支援
- ✓ 普及と車両価格の低減に応じて、補助額を段階的に設定

	【 第 I 段階 】	【 第 II 段階 】	【 第 III 段階 】
概要	市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要	車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減	通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達
補助上限	車両・充電設備等価格の1/3 又は通常車両との差額の2/3	車両・充電設備等価格の1/4~1/6	通常車両との差額の1/3
対象車両	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 	電気タクシー、電気トラック(バン)、プラグインハイブリッドタクシー 	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック 

**地域・事業ごとに最適な次世代自動車の導入**
**自動車メーカーによる開発の促進**



# 旅客自動車運送事業のカーボンニュートラルに向けた調査

## 背景・概要

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、旅客自動車運送事業者は電動車の導入を検討。
- 他方、旅客自動車運送事業者はコロナ禍により車両の更新計画の変更を余儀なくされたところ、事業者の経営状況の改善と、カーボンニュートラル実現を両立するための車両更新のあり方を検討する必要がある。
- 事業者の経営状況を把握するとともに、電動車を導入するにあたっての費用や車両更新のスケジュール等を把握し、カーボンニュートラルに向けたロードマップ作成のための調査を行う。

## 基礎調査

- 事業規模毎の財務状況
- 今後の経営状況の見込みと経営方針
- 事業規模毎の保有車両台数と電動車の割合

### 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(抜粋)

商用車については、8t以下の小型の車について、2030年までに、新車販売で電動車20~30%、2040年までに、新車販売で、電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進などの包括的措置を講じる。8t超の大型の車については、~略~ 2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定する。

## カーボンニュートラルに向けた調査

- 事業者が保有する車両の更新サイクルの把握
- 旅客需要に適合した車体サイズ毎の電動車の導入費用及び維持費
- 電気や水素スタンドの整備状況等、地域毎の課題の洗い出し
- 電動車の導入実例をもとにした課題の洗い出し



従来バス・タクシー(イメージ)



電動バス・タクシー(イメージ)

電動化目標の実現から逆算し、中間年度で取組むべき内容・課題の見える化

# トラック輸送の脱炭素化・効率化に向けた取組の推進

## 概要

- 物流を支える重要な社会基盤であるトラック運送事業について、CO2排出量の削減等カーボンニュートラルに資する取組を強化するための事業を実施する。

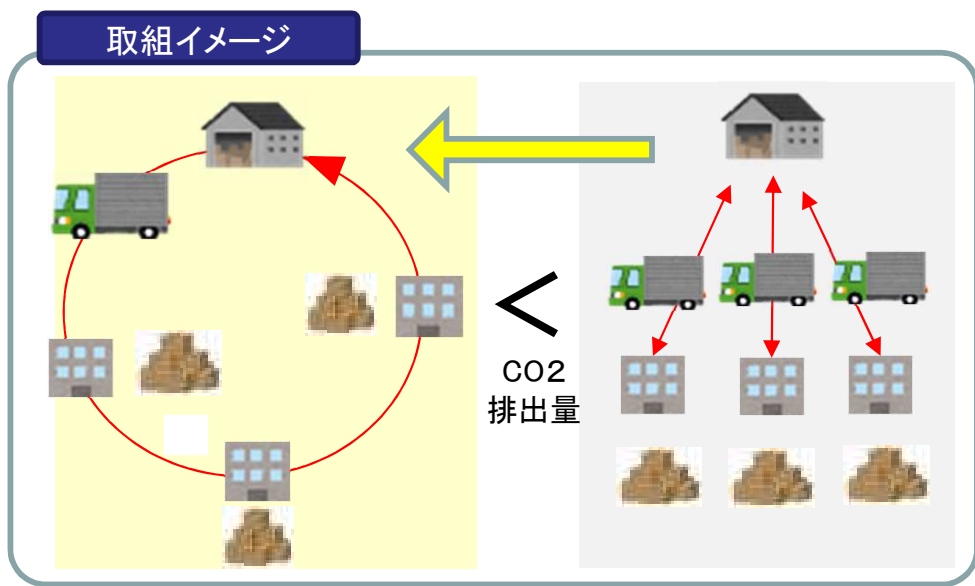
### I トラック輸送におけるCO2排出量削減効果の見える化【新規】

#### <事業概要>

トラック輸送効率化によるCO2排出量削減効果を定量的に示し、トラック運送事業者や荷主に対して周知することにより、CO2排出量削減に資する効率的な輸送形態への転換を促進する。

#### (具体的な取組内容)

- トラック輸送効率化に先行して取り組んでいる4つの品目別分野(①紙・パルプ(洋紙・板紙)、②紙・パルプ(家庭紙)、③建設資材、④加工食品、飲料・酒))を対象として、CO2排出削減量の算定・削減効果等の事例集を作成し、トラック運送業界及び荷主に展開することにより、カーボンニュートラルの実現に資する輸送形態への移行を促進する。



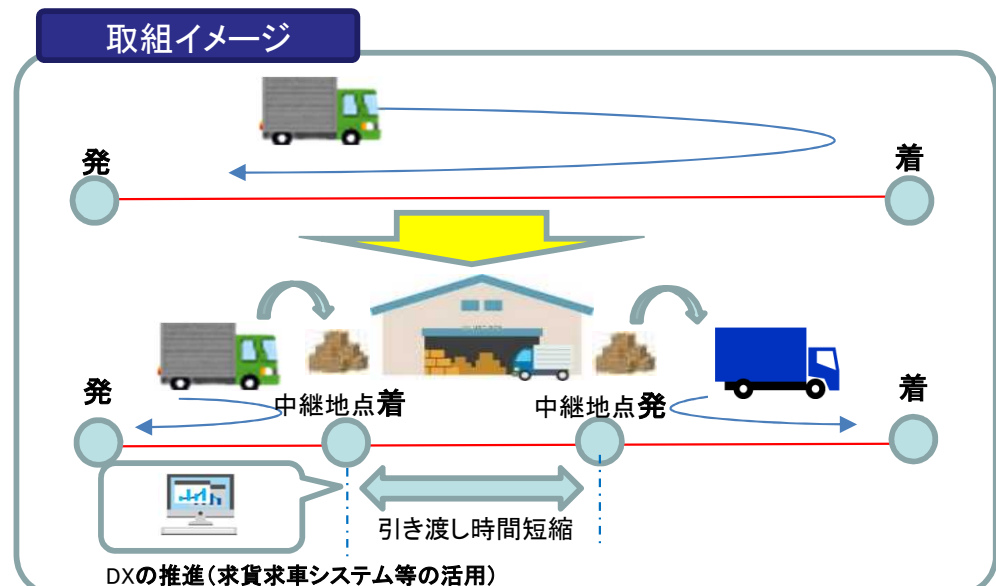
### II カーボンニュートラルに向けた輸送形態の構築【継続】

#### <事業概要>

トラック輸送効率化及びCO2排出量削減に資する輸送形態について実証実験等を行い、より効果的・効率的な輸送形態を構築することにより、トラック輸送におけるカーボンニュートラルを推進する。

#### (具体的な取組内容)

- 令和4年度事業における机上検証結果を踏まえ、複数事業者間での中継輸送に係る実証実験を行い、中継輸送の実施による効果(CO2排出量の削減、引き渡し時間の短縮等)を検証するとともに、最も効率的な中継輸送のあり方(適切な中継地等の設定、積載物の引き渡し方法、物流DXに資するシステムの導入、事業者のマッチング方法等)を検証する。



# 産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業

## 概要

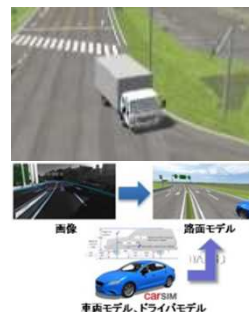
運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量の約4割を占める大型車分野に関し、産学官連携のもと、電動化技術や内燃機関分野等の開発促進の強化を図り、2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する。

- 乗用車分野を中心に電動化等が活発化している一方、未だ多くの課題が残されている大型車分野における電動化や内燃機関の高効率化等の一層の技術開発を促進する。
- ハブとなる研究機関のもと、産学官が連携し、大学による基盤技術の研究、メーカーによる応用技術の研究から評価法・技術基準の策定に向けた取組を一体的に行う。

### 大型車両の電動化

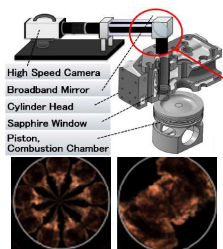


バッテリー搭載スペース確保に貢献するリアアクスルとモーターが一体化した次世代駆動系の開発、水素燃料電池自動車の重量車燃費試験法の確立、走行中ワイヤレス給電に関する車両要件の構築



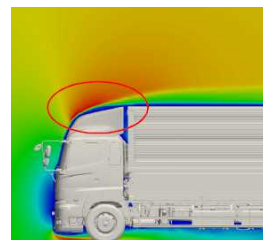
道路データ(カーブ、勾配等)を活用し、燃費・排出ガスの観点から最適走行を可能とする次世代大型車の新たな評価法の整備

### e-fuel、水素燃焼の高効率化への対応



効率的な燃焼達成に向けた、水素燃焼メカニズムの解明、次世代燃料であるe-fuel使用時の排出ガス性能・車両影響の検証、それらの技術指針等の策定

### 空力性能の向上



大型車の空力性能改善に資する新たな車両形状の調査及び燃費基準で使用する空気抵抗係数の算出手法の高度化

### 本事業の実施体制



国土交通省

委託

中核的研究機関

新技術の評価法策定

大学・研究機関

基盤技術研究

メーカー

応用技術研究

### 本事業の進め方(～令和5年度)

研究・開発  
実施者の選定

基盤技術研究  
応用技術研究

実証試験・改良

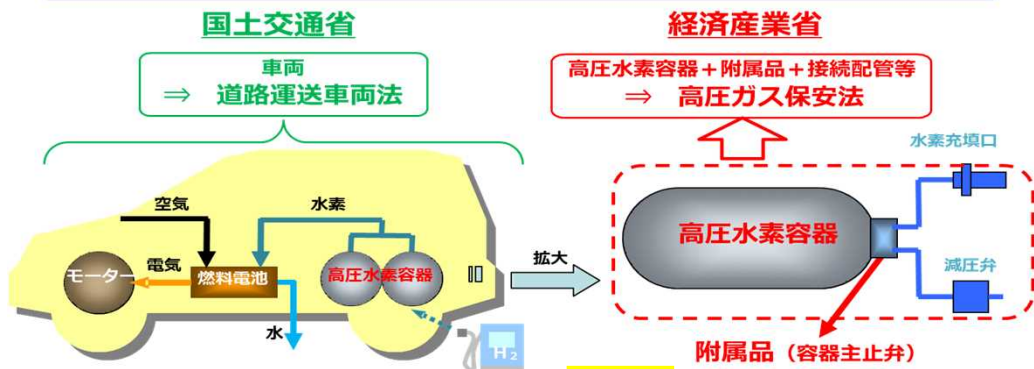
評価手法・技術基準案等の策定

技術基準制定及び  
実用化・本格普及へ

## 背景・必要性

- 高圧ガス保安法と道路運送車両法の両法が適用される燃料電池自動車等について、第208回通常国会に経済産業省から「高圧ガス保安法等の一部を改正する法律案」が提出され、2022年6月15日に成立。公布から1年半以内(2023年11月頃)に施行予定。これにより、公道を走行する燃料電池自動車等に関し、現在、高圧ガス保安法で実施されている容器等の「型式承認」や「検査」が、今後、道路運送車両法における「型式指定」や「検査」に一元化。それに伴い、「基準整備」等の業務も国土交通省へ移管。
- カーボンニュートラルに向けては、実用性の高い大型車の燃料電池自動車の実現が世界的課題となっており、国連WP29においては、それらの安全性評価手法等についての国際基準の検討が行われる見込み。燃料自動車の普及に向け、これら国際基準の策定を日本が主導することが、我が国の成長戦略の観点からも極めて重要。

### 日本の燃料電池自動車に関する規制について



現在、高圧ガス保安法で実施されている容器等の「型式承認」や「検査」が、今後、道路運送車両法における「型式指定」や「検査」に一元化。

### 国際



国連傘下の自動車基準調和世界フォーラム (WP29)において日欧米中を中心として議論が行われている。

## 衝突・火災安全性の検討

- 車両の側面衝突及び横転衝撃時の水素貯蔵部品の安全性検証と評価手法を策定する必要性の有無について検討
- 水素タンクの容器搭載数、位置等の要件違いに対する安全性検証、適切かつ合理的な試験法開発
- これらの国際基準化の提案



## 自動車関係団体等への周知

- 一元化により新たに検査対象となる高圧水素タンクに係る技術基準等について、自動車関係団体等へ関連する情報の周知を実施
- これらの自動車関係団体等への周知の実施に向けて、関連する既存の法規制等も含めて周知する情報を整理



# 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業（国土交通省・経済産業省連携事業）



【令和5年度要求額 1,000百万円（1,000百万円）】

## EV/HV/天然ガストラック・バスの導入及び充電インフラの整備を支援します。

### 1. 事業目的

- ① 現状で高コストのEV/HVトラック・バスおよび充電インフラへ補助を行い、普及初期の導入加速を支援。
- ② 将来カーボンニュートラル化の期待される天然ガス自動車への導入支援を実施し、長距離配送車の低炭素化を支援。
- ③ 実証用電動トラック/バスモデル実証事業を実施し、国内商用車メーカーの市場参入を支援。

### 2. 事業内容

- ①EVトラック・バス、HVトラックバス導入支援事業  
EVトラック・バスや、一定の燃費性能を満たすHVトラック・バスの購入に対して、標準的な車両との差額分を支援するとともに、セットで充電インフラ整備への補助を行う。
- ②天然ガストラック導入支援事業  
将来カーボンニュートラルな燃料への代替が期待される長距離配送用天然ガストラックに対して、標準的な車両との差額分を支援する。
- ③EVトラック・バスにおける性能評価実証事業  
ユースケース分析結果を踏まえ、EVトラックおよびバスにおける性能評価実証事業を実施、電動車両市場拡大を図る。

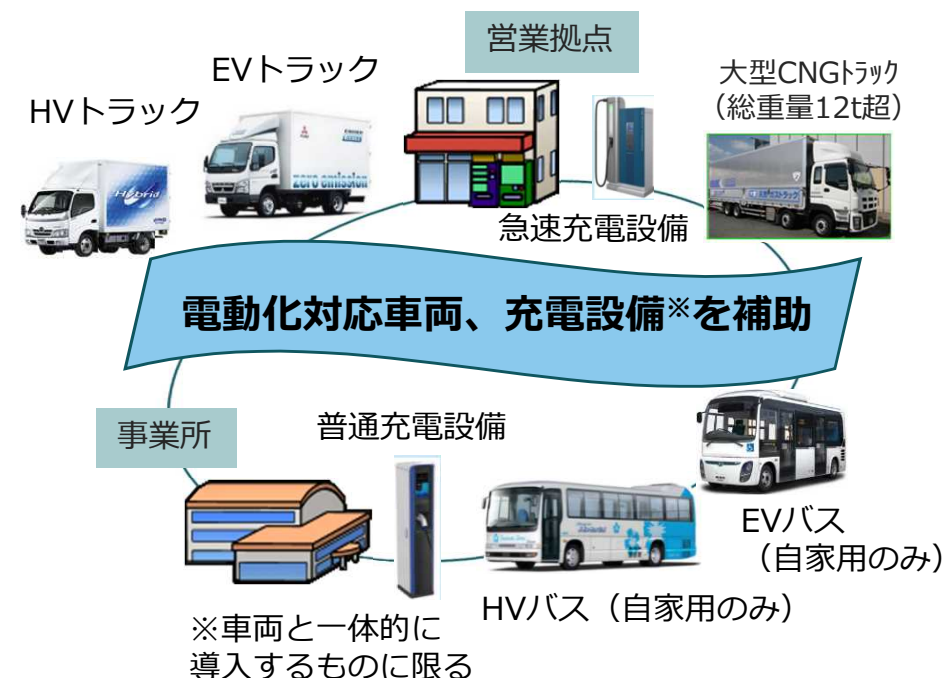
補助対象の充電設備：事業者の敷地等に設置された、普通・急速充電設備

### 3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（補助率 1/2、2/3）、委託事業
- 委託先及び補助対象 地方公共団体、民間団体等（所有事業者に限る）
- 実施期間 令和元年度～令和5年度

### 4. 事業イメージ

補助額：標準的燃費水準車両との差額の1/2（HV・PHV・NGV）又は2/3(EV)  
電気自動車用充電設備の導入費用の1/2



お問合せ先： 環境省 水・大気環境局 自動車環境対策課 電話：03-5521-8302

# (1) 再エネ×電動車を活用した地域交通等脱炭素化促進事業



【令和5年度要求額 3,400百万円の内数】

再エネと同時にカーシェアや地域交通にEV等を導入し、シェアリングエコノミーや地域住民の移動手段確保、地域のレジリエンス強化を同時に促進します。

## 1. 事業目的

- カーシェアやレンタカー等の多数でシェアリングする車両や、地域交通や物流網を担っている車両を電動化するとともに、再エネ設備をセットで導入することによって、移動の脱炭素化を図るとともに、所有から共有の移行を促進し循環経済の実現を目指す。
- 電動車は再エネ設備の発電電力量の需給調整としての機能などの「動く蓄電池」としての活用や、災害時の非常用電源としての役割が期待される。

## 2. 事業内容

### ①地域交通等のグリーン化に向けたEV等普及促進事業

カーシェアやレンタカー等の多数でシェアリングする車両、地域交通や物流網を担っている車両等（※）について、EV等を新規導入し、同時に再エネを活用する取組を支援。また、公共施設等の災害拠点化による地域のレジリエンス強化を目指し、充放電設備/外部給電器の導入についても同時に支援。加えて、地域の充電インフラ拡充を目的にオプションにて急速充電器等の導入も支援。

（※）トラック、バス、タクシー

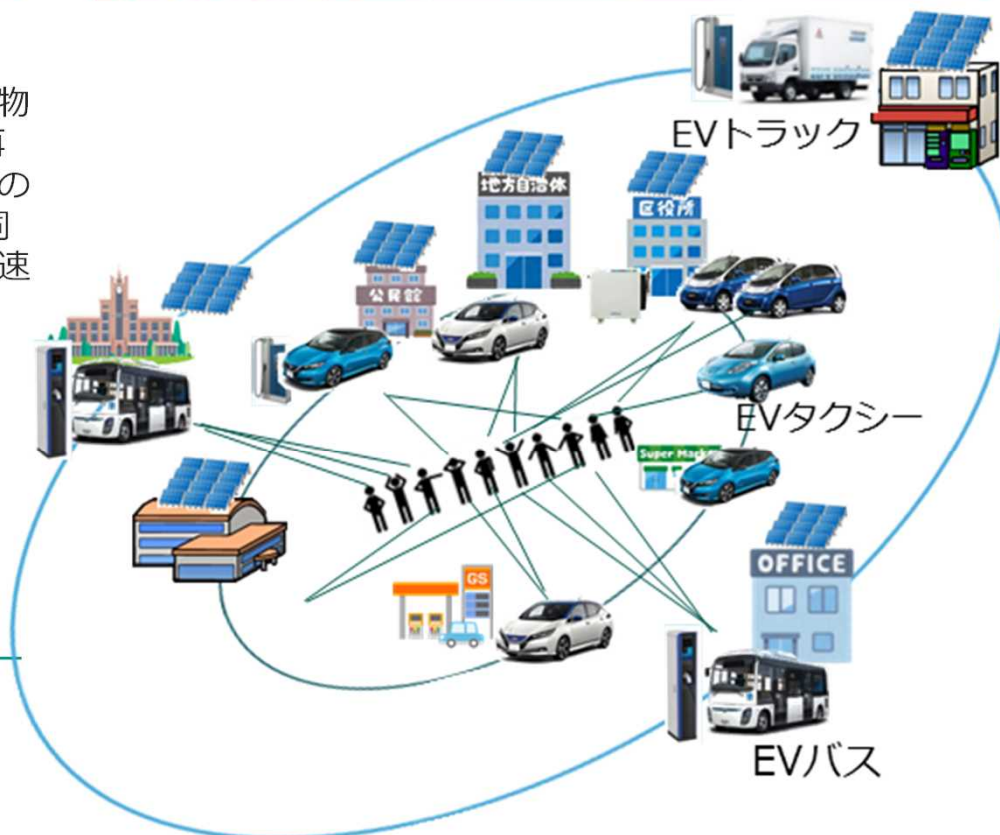
### ②EV等活用マスタープラン策定支援事業

①のメニュー活用を前提としたマスタープランの策定を支援。

## 3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（1/2、1/3、1/4、定額等 ※一部上限あり）
- 補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等
- 実施期間 令和5年度～令和9年度

## 4. 事業イメージ



## （２）水素活用による運輸部門等の脱炭素化支援事業



【令和5年度要求額 7,000百万円の内数（6,580百万円の内数）】

### 運輸部門等の脱炭素化に向けた再エネ等由来水素の活用を推進します。

#### 1. 事業目的

- 水素内燃機関を活用した重量車両等の開発、実証を行う。
- 水素社会の実現に向けて産業車両等の燃料電池化を促進する。
- 再エネ由来電力を活用した水素ステーションの保守点検や、設備の高効率化改修を支援する。

#### 2. 事業内容

##### ①水素内燃機関活用による重量車等脱炭素化実証事業

水素活用の選択肢を増やすため、重量車両・重機・農機等における水素内燃機関を活用した車両の開発、実証を行います。

##### ②水素社会実現に向けた産業車両等における燃料電池化促進事業

水素社会実現に向け、燃料電池バス等の導入を支援します。

##### ③地域再エネ水素ステーション保守点検等支援事業

燃料電池車両等の活用促進に向け、再エネ由来電力による水素ステーションの保守点検や、設備の高効率化改修を支援します。

#### 3. 事業スキーム

##### ■ 事業形態

- ①の一部 委託事業 ①の一部 補助事業（補助率：1/2）
- ②補助事業（燃料電池バス…補助率：1/2（ただし、平成30年度までに導入した実績がある場合：1/3）、燃料電池フォークリフト…補助率：エンジン車両との差額の1/2（ただし、導入実績がある場合：エンジン車両との差額の1/3）
- ③補助事業（保守点検支援…補助率：2/3、設備の高効率化改修支援（再エネ由来の設備改修等）…政令指定都市以外の市町村、資本金1000万円未満の民間企業：補助率2/3、上記以外の都道府県、政令指定都市、特別区、資本金1000万円以上の民間企業等：補助率1/2

##### ■ 委託先等

地方公共団体、民間事業者・団体等

##### ■ 実施期間

- ①～② 令和3年度～令和6年度
- ③ 令和3年度～令和7年度

#### 4. 事業対象

##### 【水素内燃機関活用による重量車等脱炭素化実証事業】

重量車両・重機・農機等の電動化が困難な車両について、水素内燃機関によるカーボンニュートラル化を検証する。



##### 【水素社会実現に向けた産業車両等における燃料電池化促進事業】



# 自動車の技術開発等の促進・適切な保守管理の徹底等 (自動運転をはじめとした自動車技術の開発・実用化促進)

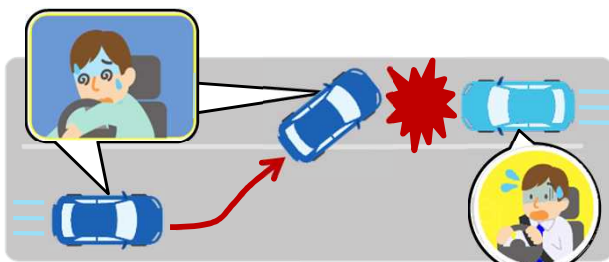
---



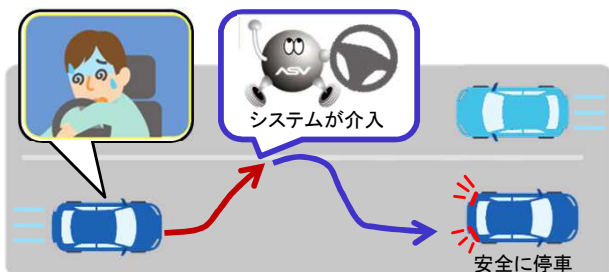
- ドライバーが明らかに誤った操作を行った場合等、自動制御システムが介入する方が明らかに安全である場合に、システムが安全運転に積極的に関与する設計のあり方について、実用化に向けた課題を整理・検討（※令和4年度から継続）
- 交通死亡事故の過半を占める「歩行者・自転車等が被害者となる事故」のリスクが高まる場面の情報を収集・分析し、ドライバーに注意喚起する技術の共通仕様を検討

システムが安全運転に積極的に関与する技術

歩行者・自転車が被害者となる事故防止の注意喚起技術



ドライバーの操作を優先する場合



システムが介入する場合

課題例: 事故時の責任の所在、ドライバーからの受容性等

システムが安全運転に積極的に関与する技術の実用化に向けた課題を整理・検討



対歩行者・自転車の事故リスクに関する情報の収集

AIによる分析・予測



対歩行者・自転車の事故リスクが高まる場面の特定



事故リスクが高まる場面でドライバーへ注意喚起する技術への活用



課題例: メーカーを超えた技術の協調領域化、注意喚起の精度

歩行者・自転車等が被害者となる事故リスクの高い場面の特定と注意喚起の技術の共通仕様を検討

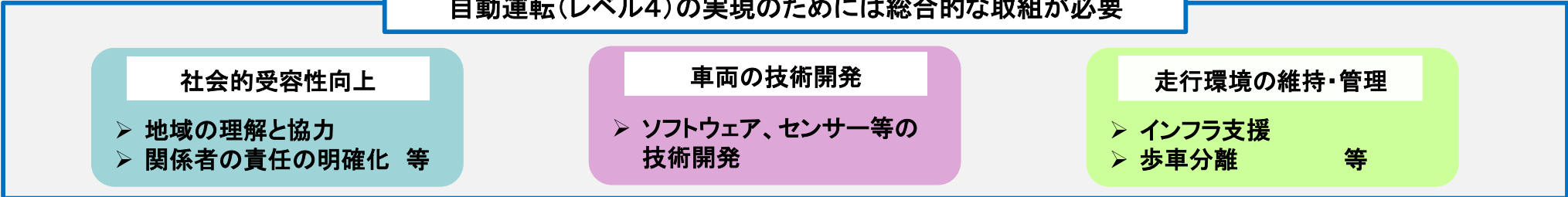
ASV推進プロジェクトにおいて、産官学の連携により設計のあり方の検討、ガイドラインの策定等を行う

継続

要求額:200百万円

- 自動運転の実用化のためには、車両の技術開発のほか、走行環境の整備、社会受容性向上など、総合的な取組が必要
- このため、社会的受容性の観点から、自動制御システムによる「判断」のあり方に関する調査を行うとともに、特別な走行環境(例:自動運転の専用道)における関係者の役割と技術要件のあり方を調査

自動運転(レベル4)の実現のためには総合的な取組が必要



**社会的受容性向上**

- 地域の理解と協力
- 関係者の責任の明確化 等

**車両の技術開発**

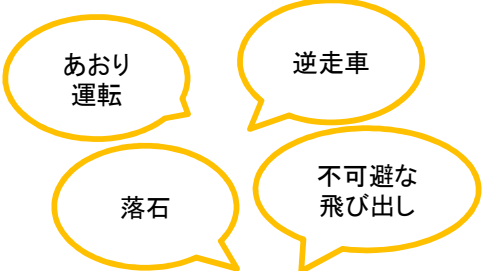
- ソフトウェア、センサー等の技術開発

**走行環境の維持・管理**

- インフラ支援
- 歩車分離 等

システム責任の範囲

道路上で生じ得る様々な事象に対して、システムが安全を保証しなければならない範囲の検討



↓  
ドライビングシミュレータを活用して運転者のデータを取得・分析

システム判断の社会的受容性

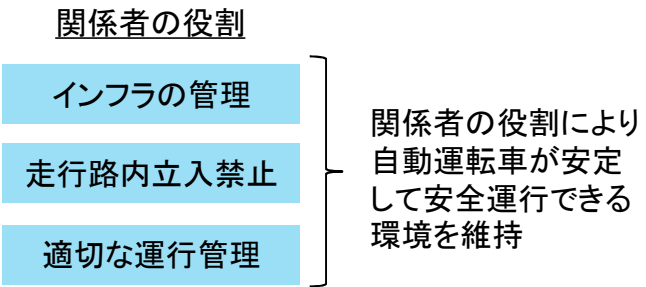
どちらの判断をしても被害が生じる場合等におけるシステムの判断のあり方の検討



↓  
有識者、自動車メーカー等の関係者を交えて調査検討

廃線跡など特別な走行環境における関係者の役割と技術要件のあり方

鉄道の廃線跡など専用道における自動運転について、インフラの管理、走行路内への立入禁止などの使用条件を前提とした場合の車両の技術要件を検討



↓  
一般道よりも理想的な走行条件を前提に専用道の自動運転車の技術要件を検討

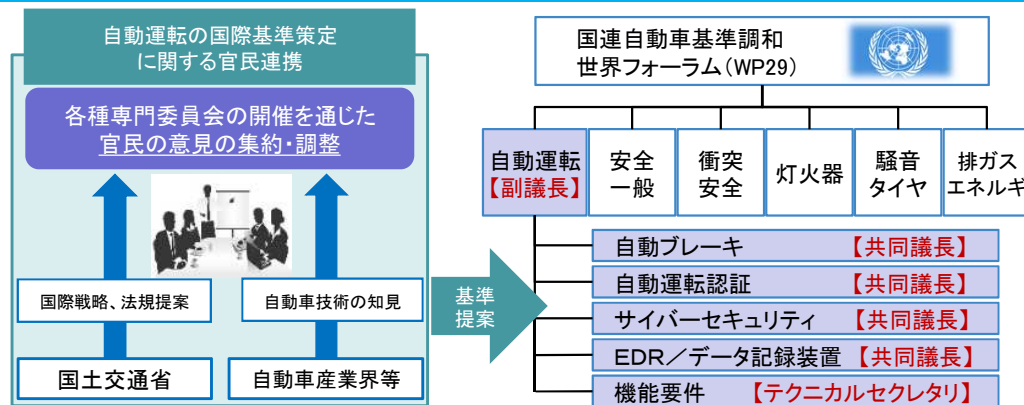
背景・必要性・概要

- グローバル化が進展する国際自動車市場において、技術力を有する我が国の自動車メーカー等が活躍できる環境を整備するため、日本の技術・基準の国際標準化等を推進する。

日本の自動運転技術等の戦略的国際標準化の推進

自動車の国際基準を策定する国連の会議体(WP29)において、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。

- ・ 官民連携による国際標準化の推進
- ・ 自動運転等に関する国際基準案の提案
- ・ 主要な専門家会合の議長職獲得



ライフサイクル全体のCO2排出評価手法の構築

- カーボンニュートラルの実現には、自動車の製造・廃棄段階など、ライフサイクル全体でCO2排出量を評価(LCA)することが必要
- WP29においてLCAに関する議論を開始。公平で国際的に整合されたLCA手法の構築に向けて日本がリード

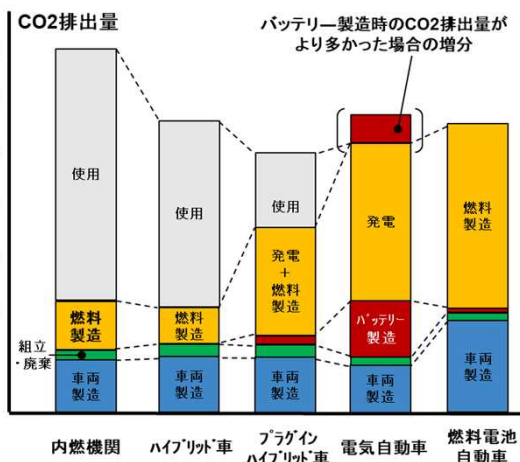


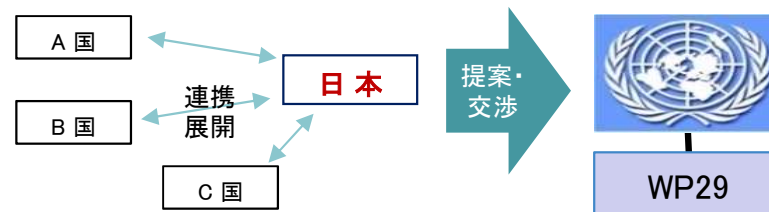
図. パワートレーン毎のCO2排出量の比較(IEA\*試算)

\* IEA: 国際エネルギー機関

- 電気自動車は、充電・製造時のCO2は多い。
- プラグインハイブリッド車は、使用時のCO2は少ない。

欧米・アジア諸国との連携の推進

- 米国・欧州と、定期的な当局間会合等を実施。自動車技術分野における両国の課題解決や国際連携の体制を整備
- アジア諸国等との二国間会合やPPフォーラムを通じて連携体制を構築。日本がリーダーシップをとって国際基準を策定するとともにアジア諸国へ展開



# 自動車の技術開発等の促進・適切な保守管理の徹底等 (自動車の適切な保守・管理の徹底等)

---

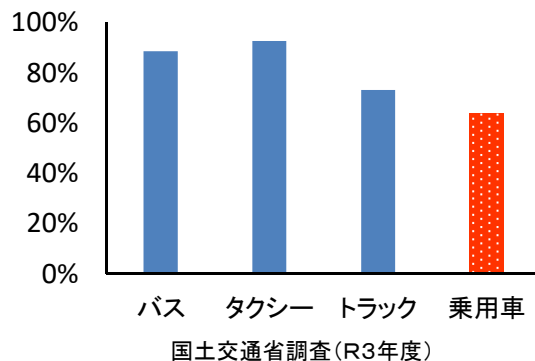
概要

- 点検整備の実施状況、整備不良事故の発生状況及び新技術搭載車の普及状況等を踏まえ、ユーザーに対する適切な点検整備実施の啓発等を行う。
- 大型車の車輪脱落事故が近年急増していることを踏まえ、事故原因の究明と対策の検討を行う。

点検整備の周知・啓発

- ・ 自動車ユーザーの保守管理意識を高揚させ、適切な点検・整備の実施を推進するために以下の施策を実施
  - 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対する点検整備の啓発
  - 点検項目及び点検方法の改正内容の周知 等

乗用車の定期点検整備実施率は6割程度



イベントでの点検整備実技講習

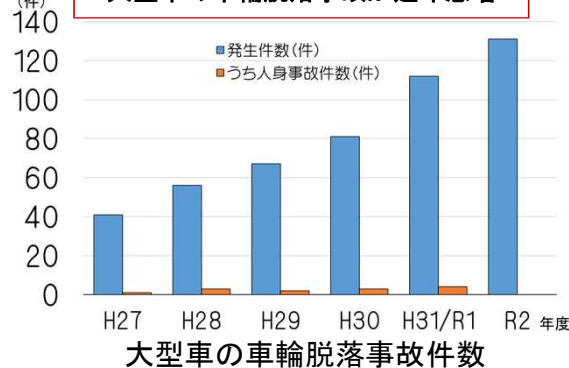


自動車点検整備啓発リーフレット

大型車の車輪脱落事故等の分析

- ・ R3年度に設置した「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」での検討内容を踏まえ、事故防止対策を講じる
- ・ その他整備不良や腐食が原因と思われる事故・故障についても、分析・対策に係る検討を実施

大型車の車輪脱落事故が近年急増



適切な保守管理方法を示す動画の作成・周知 (写真は街頭検査のものであり、参考)



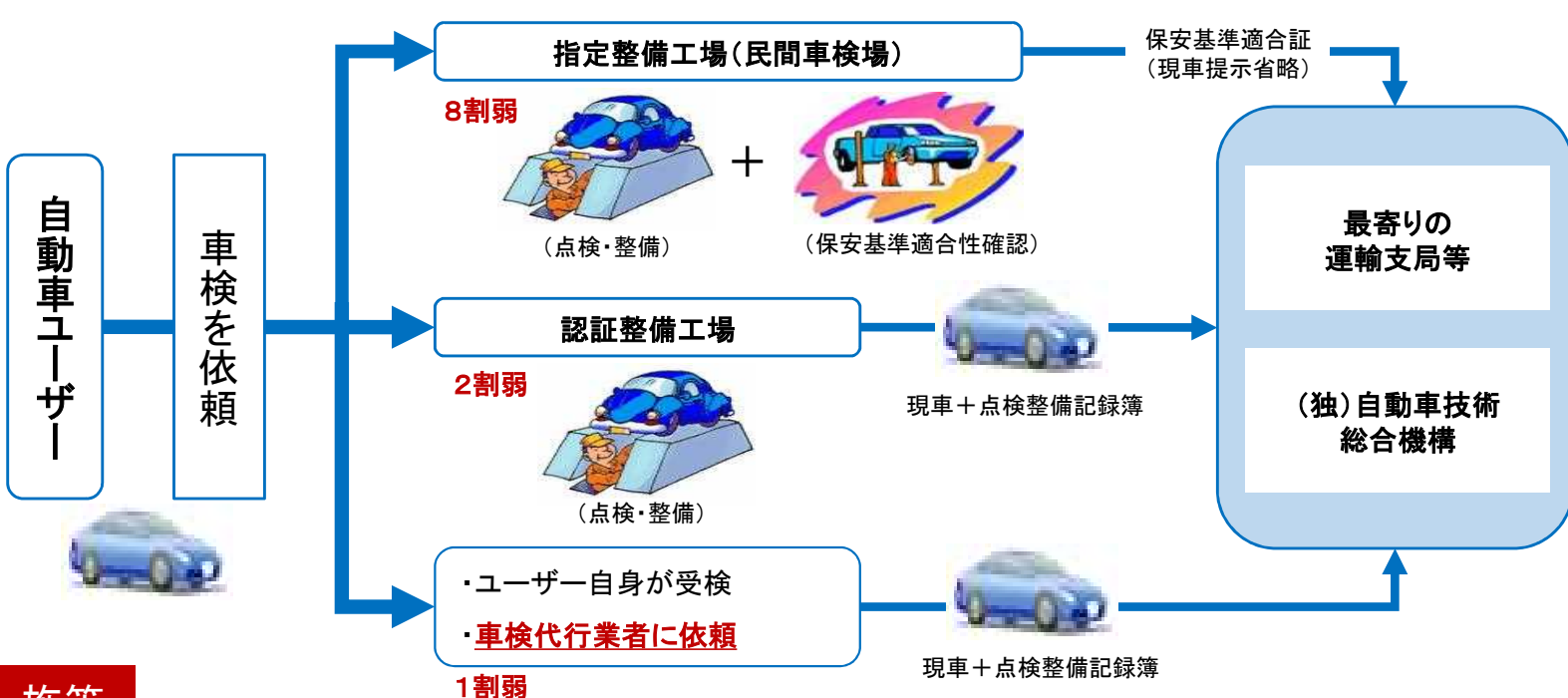
大型車使用者向け啓発チラシ

概要

- 国の認証を受けずに自動車の特定整備※を違法に行う「未認証工場」に対する取締りを強化するとともに、ユーザーへの注意喚起を行う。  
 ※ エンジン等の重要装置・部品の取り外し、衝突被害軽減ブレーキのカメラ調整等を伴う整備。

悪質な未認証工場が起こす問題

- ・ 特定整備を行う資格がないのに特定整備を行った場合、安全の確保に重大な支障がある。
- ・ 実際には特定整備を行っていないのにユーザーに実施したと誤認させ、その料金を請求している場合がある。



自動車ユーザーへの啓発リーフレット



施策

- 未認証工場に対し警察と協力して立入調査を行うなど取締りを強化※、認証を取得させる等指導
- 自動車の特定整備は認証工場に依頼するようユーザーに啓発
- ユーザー車検代行業者の利用者に対するアンケートを通じて未認証工場に関する情報を収集 (ユーザー車検代行業者の利用者の約半数が依頼先を整備工場と誤認していることが判明)

※悪質な場合には、送検等の措置

# 大型車の排出ガス・燃費不正に対応した 厳格かつ合理的な認証審査手法等への見直しに向けた調査

## 概要

- 令和4年3月、日野自動車における大型車の排出ガス・燃費の不正事案が発生し、国土交通省は認証審査時に不正のあったエンジン搭載車両に係る型式指定の取消処分を実施。
- 当面の間、同種の不正の根絶・再発防止のため厳格な審査を実施していくことになるが、一方で、審査を厳しくするだけでは必要以上に審査期間が長期化し、申請者及び当局の負担も大きくなることから、今般の不正事案を踏まえつつ効率性も考慮した審査手法等への見直しを検討する必要がある。

## 日野自動車の不正問題の概要

3/4	(日野)国交省にエンジンの排出ガス及び燃費に係る不正事案を報告 (国交省)日野自動車に対し、詳細調査と再発防止策の検討を指示
3/7-10	(国交省)日野自動車へ立入検査
3/29	(国交省)該当エンジンの搭載車両に関する型式指定の取消処分
8/2	(日野)追加調査によりさらに不正が発覚した旨や、再発防止策の検討結果を国交省に報告 (国交省)不正があった製品の出荷を停止するよう指導
8/3~	(国交省)日野自動車へ立入検査

### 【長距離耐久試験】

- ◆ 排出ガス性能が容易に劣化しないことを確認するための試験(※)の途中で、浄化装置の一部を新品に交換

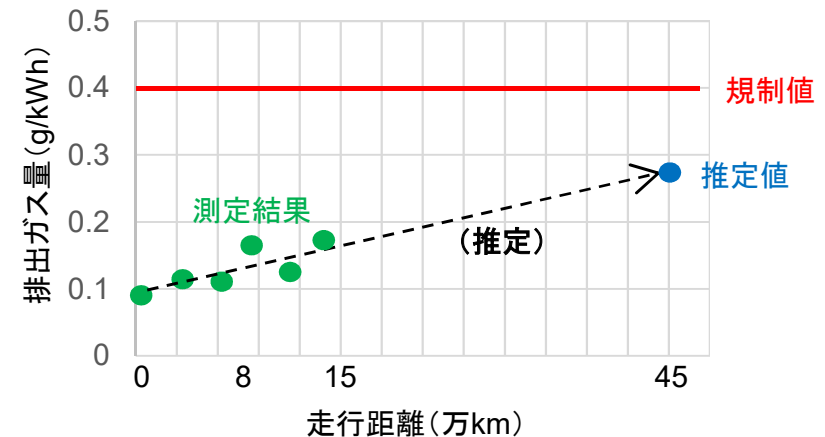
### 【燃費試験】

- ◆ 燃料消費量の測定時に、不適切な手順で複数回測定し、最良のデータを採用
- ◆ 燃費測定試験において、不適切な機器設定により、データを取得 など

## ※排出ガス性能の長距離耐久試験

1. 新品のエンジンを、一定の距離まで運転
2. その間に、走行距離ごとに排出ガス性能を測定
3. **測定結果**から、長距離走行後の(劣化した)排出ガス性能を推定

➡ **推定値**が**規制値**を超えてはならない。



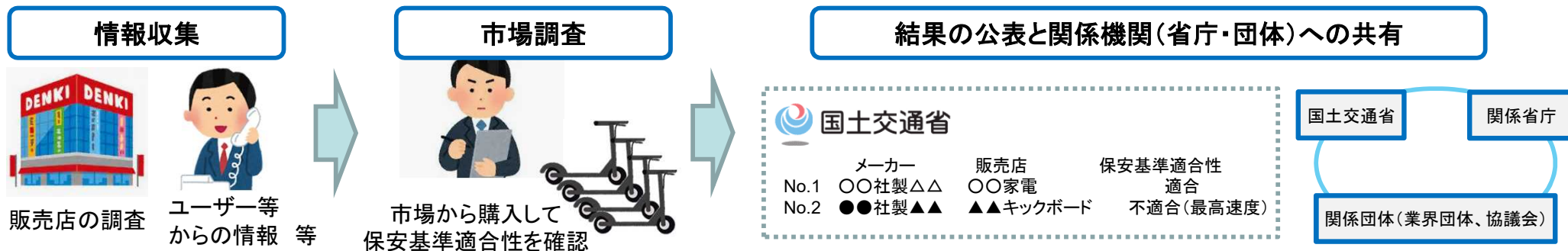
## 調査内容

- ◆ 海外における試験方法、審査手法等の把握
- ◆ 大型車の特性を踏まえた厳格かつ効率的な試験方法・審査手法等の検討
- ◆ 自動車メーカーの試験結果を活用する試験について、事後的な確認の可能性も含めた審査手法等の検討

## 背景・必要性・概要

- 令和4年度の道路交通法改正に伴い、電動キックボード等の「特定小型原動機付自転車」が新たな車両区分として位置付けられ、今後、道路運送車両の保安基準を整備する予定
- 今後、保安基準に適合しない電動キックボードが一般に販売されるおそれがあるため、これらの製品の市場調査(マーケットサーベイランス)を実施し、その結果を公表するとともに、関係省庁及び関係団体と共有し、基準不適合品排除のための体制の構築を行う
- また、電動キックボードの安全な利用環境を整備するため、基準適合性をあらかじめ確認する枠組みを構築する予定。これらの体制・枠組みに活用される安全性確認手法を、電動キックボード特有の構造等も踏まえつつ策定する必要がある

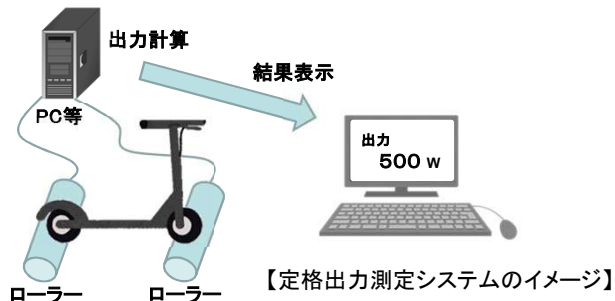
## 基準不適合品排除のための体制(イメージ)



## 「特定小型原動機付自転車」に特有の安全性確認項目の例

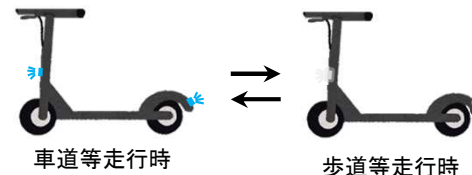
### 最高速度・定格出力

最高速度及び定格出力が一定の規格(20km/h、600W)に適合することを確認



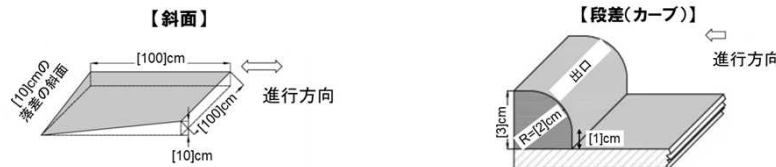
### 識別点滅灯火・スピードリミッター

車道走行モードと歩道走行モードの切替え(灯火の色・点滅周期)や、これに対応する速度制御が適切に行われることを確認



### 走行安定性

一定の斜面・段差・窪み等に対し、設計された速度域において直進可能であることを確認



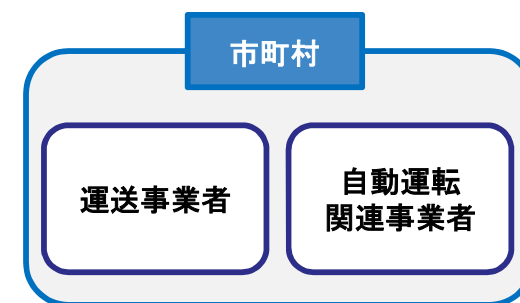


- 地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスの自動運転(レベル4)について、持続可能性(経営面、技術面、社会的受容性等)を検証するため、一年程度の長期にわたる実証事業として支援

### ＜対象事業者(イメージ)＞

地方公共団体(市町村)及び道路運送事業者等

- ※ 将来的に「レベル4」の自動運転関連技術を有することが見込まれる者であること。



### ○実証のポイント

- ・ 自動運転による地域のモビリティ確保や財政的な持続可能性の検証  
(公共交通のサービス形態・水準、事業実施に必要な体制・要員、資金調達・運賃)
- ・ 自動運転技術の経営面、技術面の妥当性及び社会的受容性 等



自動運転・隊列走行BRT イメージ  
(ソフトバンクHPより)

### ＜対象事業のイメージ＞

- ・ 鉄道の廃線跡における自動走行BRT
- ・ 定時定路線型の自動運転移動サービス
- ・ 域内の特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転移動サービス

### ＜補助対象経費＞

- ・ 事務経費、車両改造・自動運転システム構築費  
自動運転システムの開発、車両改造、協議会・説明開催経費など
- ・ 実証運行の経費  
相当長期間(一年以上)にわたる運行を行う場合の経費

## 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進

## 概要

- 自動車事故によって生じる後遺障害には遷延性意識障害\*、脊髄損傷、高次脳機能障害等、様々な態様が存在。
- また、被害者、その家族や遺族の精神的苦痛の緩和も重要。これらを踏まえ、その別に応じた被害者等支援の充実を図る。

\* 脳損傷により自力移動・摂食が不可能である等の最重度の後遺障害者

### 療護施設の機能強化 拡充

- 課題**
- 入院患者のリハビリ環境のさらなる改善
  - 進む老朽化への対策、盤石な感染症対策等新たなニーズへの適切な対応



老朽化の進む千葉療護センター(築38年)

遷延性意識障害からの治療改善にさらに取り組むとともに、老朽化や感染症への対策を講じることで安心できる環境整備を推進

### 高次脳機能障害者の社会復帰促進 拡充

- 課題**
- 高次脳機能障害の早期発見
  - 高次脳機能障害に合わせた地元での社会復帰



高次脳機能障害を早期に発見し、適切な自立訓練を受けられる機会確保を推進し、地元での社会復帰を促進。

### 脊髄損傷に対応した療護施設の新設 新規

- 課題**
- 重度の脊髄損傷者が受傷後、長期にわたって、継続的にリハビリを受けられる受け皿の整備



受傷後、長期に渡って、継続したリハビリを受けられる環境整備を推進し、事故による脊髄損傷者の社会復帰を促進。

### 被害者・遺族等団体の相談支援 新規

- 課題**
- 深夜にも及ぶ被害者・遺族等からの相談にボランティアで対応する被害者・遺族等団体への大きな負担



被害者・遺族団体による相談窓口の構築・継続を支援し、被害者等の精神的負担の軽減を促進。

後遺障害が残った者、その家族又は遺族の置かれている状況を踏まえた支援の充実に取り組むことにより、幅広く自動車事故の被害に遭われた方を支える社会の実現を目指す。

概要

- ・自動車事故により、移動、食事、排泄等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する介護料の支給等を行うとともに、事故被害者の介護者なき後の生活の場に対する多様なニーズに対応するため、グループホーム等の新設等を支援するほか、在宅での生活継続のニーズに対応するため、居宅介護事業者等の支援に新たに取り組む。
- ・また、必要な支援の情報を確実に事故被害者へ届ける(アウトリーチ)とともに、自動車ユーザー理解の促進に取り組む。

介護料の支給等 **拡充**

課題 ● 日常生活において抱える経済的負担の軽減が必要

【介護料支給額】

- ・ 特Ⅰ種：月額 85,310円～211,530円
- ・ Ⅰ種：月額 72,990円～166,950円
- ・ Ⅱ種：月額 36,500円～ 83,480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：脳損傷、脊髄損傷及び胸腹部臓器損傷で随時介護を要するもの。

障害の程度に応じて  
日々の介護経費を支援



NASVA職員による訪問支援

【介護料支給対象】

- 介護用品 介護用ベッド、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

合わせて、介護料受給者の家庭への訪問支援も実施

介護者なき後を見据えた対策の充実 **拡充**

課題

- グループホーム、居宅介護事業所を開設する場合、開業準備に係る経費(人材確保に係る経費や介護機器等の導入等に要する経費)等のイニシャルコストの負担が大きく自己資金の確保が困難
- 介護人材の確保が困難
- 介護者なき後に至る前からの自宅以外(施設等)の利用経験の確保

- ・グループホーム、居宅介護事業所等の開設を支援するとともに、継続した介護人材の確保等を支援することにより、生活の場の確保を推進
- ・短期入院・入所の利用を促進



施設利用の状況

事故被害者へのアウトリーチ、ユーザー理解の促進 **新規**

- 被害者等支援の認知度の向上
- 自賠法改正に伴う賦課金の用途拡大に係るユーザー理解促進

令和4年の自賠法改正における衆参両院における附帯決議を踏まえ、事故被害者への被害者等支援制度の周知によるアウトリーチ、賦課金の用途拡大に係るユーザー理解促進に取り組む。

※アウトリーチとは・・・「被害者ノート」等の情報提供ツールを活用し、支援を要する事故被害者に必要な情報を確実に届ける取組み

・上掲のほか、障害の態様に応じた被害者支援の充実・改善、遺族支援の検討に係る調査・研究にも取組み、効果的な施策実施に取り組む。

※ 自動車事故被害者救済や自動車事故発生防止に係る事業等に必要な経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

### 概要

- 自動車による痛ましい事故の被害者を一人でも減らすため、先進安全自動車(ASV)や事故防止に資する先進機器の購入支援、自動車の安全性能の見える化等を通じ、先進的な安全技術の一層の普及・向上に取り組むとともに、自動車事故発生防止に資する事業のさらなる充実・強化を図る。

### 自動車運送事業の安全総合対策事業 拡充

- 先進安全自動車(ASV)の普及を促進し、事故の削減を図るため、自動車運送事業者に対して、対象装置搭載車と非搭載車の差額補助(1/2)を実施。
- 令和5年度より、「事故自動通報システム」、「自動車間距離維持+自動車線維持」を補助対象に追加するとともに、トラックについて1台当たりの補助上限を15万円から20万円に拡充。
- 過労運転防止に資する機器の導入や、高度な運行管理を実現するための機器(デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー)の導入等の支援を実施。



### 自動車アセスメント事業 拡充

- 自動車ユーザーが安全性の高い自動車等を選択しやすい環境を整備するとともに、メーカーに対してより安全な製品の開発を促すため、自動車等の安全性能評価(自動車アセスメント)を実施。

#### 1. 評価試験の実施

衝突試験、自動ブレーキ試験など、様々な安全性能を評価

#### 衝突安全性能評価(7項目)

#### 予防安全性能評価(8項目)

#### 事故自動通報



フルラップ 前面衝突

側面衝突 等

パダル踏み間違い加速抑制

自動ブレーキ 等

#### 2. 結果の公表

結果を車種ごとに点数化して公表。



メーカー:スバル  
車種:レガシィ アウトバック

『自動車安全性能2021』ファイブスター大賞受賞

### 自動車事故発生防止事業のさらなる充実・強化 新規 拡充

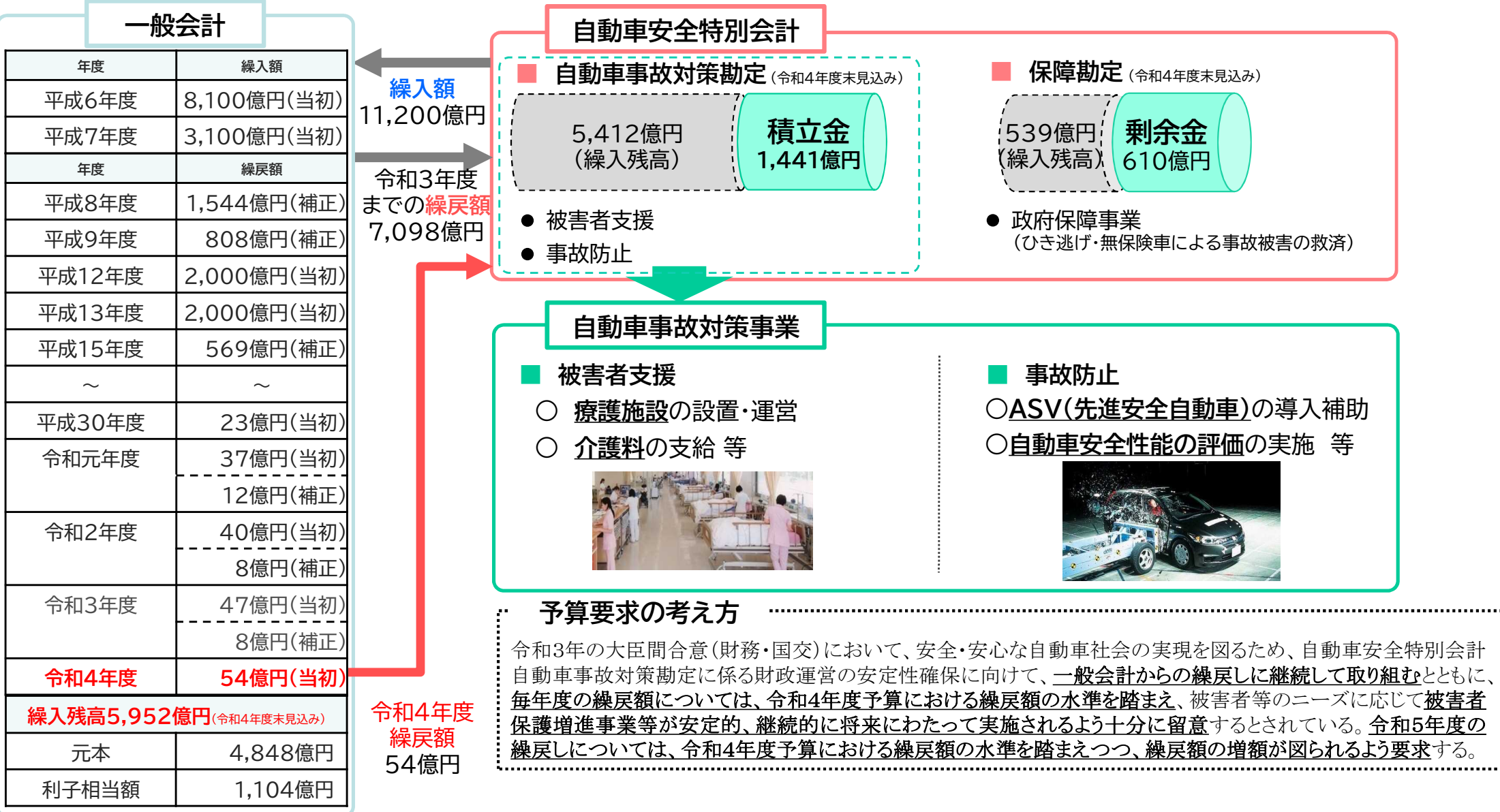
- 上掲のほか、さらにASVの整備環境確保、高齢運転者対策、自動車事故の原因究明・防止対策・技術向上に係る調査・研究、無車検車・無保険車対策等自動車事故の発生防止のために必要となる事業を拡充していく。

※ 自動車事故被害者救済や自動車事故発生防止に係る事業等に必要となる経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

# 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し

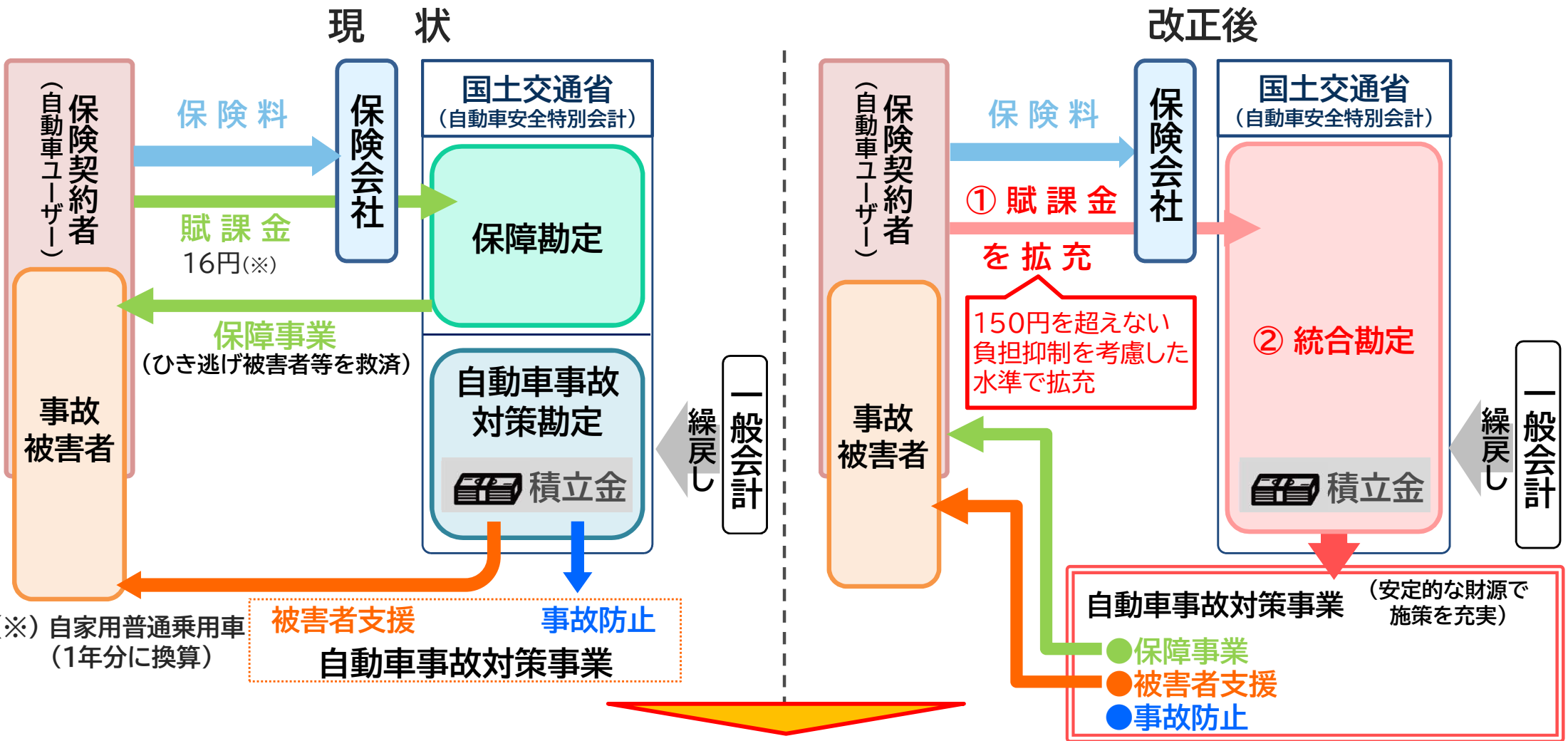
## 概要

- ・平成6年度及び7年度に、財政事情の悪化を理由として自動車安全特別会計から一般会計に繰り入れられた1兆1,200億円について、約6,000億円が繰り戻されていない状況にある。
- ・そのため、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しとして、54億円(令和4年度と同額)に加え、さらなる増額分について事項要求を行う。



概要

- ① 「被害者支援」・「事故防止」の持続的な財源を確保するため、**賦課金の額の充実**と**用途拡大**を図る。
- ② 保障勘定と自動車事故対策勘定を**1つの勘定に統合**し、業務の合理化を図る。



(※) 自家用普通乗用車 (1年分に換算)

被害者支援  
自動車事故対策事業

「被害者やその家族が安心して生活できる社会」  
「交通事故のない社会」

の実現







(この冊子は、再生紙を使用しています。)