

平成23年度

自動車交通局関係  
予算概算要求概要

平成22年8月

国土交通省自動車交通局

# 目 次

● 平成23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. 環境に優しい自動車社会の実現	
(1) 電気自動車による公共交通のグリーン化促進事業	7
(2) 低公害車普及促進対策	8
(3) 次世代大型車開発・実用化促進事業	9
(4) 地域交通、物流の革新を促す新たな低炭素実用車両の開発促進	10
(5) 自動車運送事業者によるCO <sub>2</sub> 削減努力の評価手法、付加価値創出 手法の開発	11
2. 国民に優しく安全・安心な自動車社会の構築	
(1) 先進安全自動車（ASV）プロジェクトの推進	12
(2) 車両の安全対策	13
(3) 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	15
(4) 点検整備の促進、新技術に対応した整備技術の検討	16
(5) 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業（事故防止対策支援 推進事業）	17
(6) 国際海上コンテナトレーラーに係る事故防止対策推進事業	18
3. 交通事故被害者対策の充実	
(1) 重度後遺障害者に対する介護料の支給	19
(2) 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営	19
(3) 自動車事故被害者のための医療体制整備事業	20
(4) 自賠責保険の支払いに係る紛争処理機関の審査体制の充実	20
(関連事項)	
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～	21

# 平成23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	23年度 要求額	22年度 予算額	比較 増減率
<b>一般会計</b>	<b>3,560</b>	<b>2,975</b>	<b>1.20</b>
義務的経費	663	674	0.98
裁量的経費	1,991	1,462	1.36
独立行政法人経費	906	839	1.08
<b>自動車安全特別会計</b>	<b>61,109</b>	<b>64,286</b>	<b>0.95</b>
保障勘定	8,739	10,762	0.81
自動車検査登録勘定	38,820	39,776	0.98
自動車事故対策勘定	13,550	13,748	0.99
<b>合計</b>	<b>64,669</b>	<b>67,261</b>	<b>0.96</b>

※地方バス路線維持対策(22年度6,810百万円)、公共交通移動円滑化事業(22年度769百万円)に係る施策については、新規に制度要求する「地域公共交通確保維持改善事業(総合政策局)」において支援することとしているため、本表からは除いている。

## 2. 主要施策別総括表

主要施策	23年度 要求額	22年度 予算額	比較 増減率	頁
<b>1. 環境に優しい自動車社会の実現</b>				
○ 電気自動車による公共交通のグリーン化促進事業【特別枠】	450	0	—	7
○ 低公害車普及促進対策	1,138	1,040	1.09	8
○ 次世代大型車開発・実用化促進事業	300	245	1.22	9
○ 地域交通、物流の革新を促す新たな低炭素実用車両の開発促進	40	20	2.00	10
○ 自動車運送事業者によるCO <sub>2</sub> 削減努力の評価手法、付加価値創出手法の開発	17	19	0.89	11
<b>2. 国民に優しく安全・安心な自動車社会の構築</b>				
○ 先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進	99	95	1.04	12
○ 車両の安全対策	141	143	0.99	13
○ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	237	228	1.04	15
○ 点検整備の促進、新技術に対応した整備技術の検討	69	64	1.08	16
○ 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業(事故防止対策支援推進事業)	882	678	1.30	17
○ 国際海上コンテナトレーラーに係る事故防止対策推進事業	28	33	0.85	18
<b>3. 交通事故被害者対策の充実</b>				
○ 重度後遺障害者に対する介護料の支給	3,091	3,051	1.01	19
○ 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営	72億円 の内数	74億円 の内数	—	19
○ 自動車事故被害者のための医療体制整備事業	302	302	1.00	20
○ 自賠責保険の支払いに係る紛争処理機関の審査体制の充実	150	150	1.00	20
<b>(関連事項) 総合政策局要求</b>				
○ 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～	453億円 の内数	0	—	21

# 自動車交通行政主要施策

要求額（前年度予算額）

## 1. 環境に優しい自動車社会の実現（主要施策別説明資料P. 7～P. 11） 単位：百万円

自動車交通分野における地球温暖化対策及び大気汚染対策を強力に推進するため、都市サイドとも連携しつつ、ハード、ソフト両面から総合的な施策を推進する。

- 電気自動車による公共交通のグリーン化促進事業【特別枠】 450（ 0）
- 低公害車普及促進対策 1,138（1,040）
- 次世代大型車開発・実用化促進事業 300（245）
- 地域交通、物流の革新を促す新たな低炭素実用車両の開発促進 40（20）
- 自動車運送事業者によるCO<sub>2</sub>削減努力の評価手法、付加価値創出手法の開発 17（19）

### 電気自動車による公共交通のグリーン化促進事業

#### 現状

電気自動車(EV)の販売が開始されたほか、電動バス実用化へ目処  
⇒公共交通のグリーン化を進める上で今後の普及が期待されている

- ・一般に、EVには、導入コストや充電施設等の制約条件が存在し、公共交通への導入が進みにくい
- ・しかしながら、限定されたエリアで運行する路線バス・タクシーは導入適性を有する

EVを活用した意欲的な事業展開を行う運送事業者(バス・タクシー事業者)を強力に支援

#### 支援内容

- ① 電気自動車の車両本体価格の1/2（タクシーについては1/3）
- ② 電動バス向け充電施設の導入費用の1/2

⇒ **電気自動車の導入促進**

### 低公害車普及促進対策

補助対象	補助率
CNGトラック・バス	原則 通常車両価格との差額の 1/3(※)
ハイブリッドトラック・バス・タクシー	又は 車両本体価格の1/4
電気自動車 (プラグインハイブリッドを含む)	通常車両価格との差額の1/2 又は 車両本体価格の1/4
使用過程車のCNG車・電気バスへの改造	改造費の1/3

※小規模事業者に対しては、通常車両価格との差額の1/2

#### CNG(圧縮天然ガス)トラック・バス

- PMは排出せず、NO<sub>x</sub>は5割以上低減
- CNGスタンドが必要



#### ハイブリッドトラック・バス・タクシー

- 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



#### 電気自動車

- NO<sub>x</sub>・PM, CO<sub>2</sub>排出ゼロ



## 2. 国民に優しく安全・安心な自動車社会の構築 (主要施策別説明資料P.12~P.18)

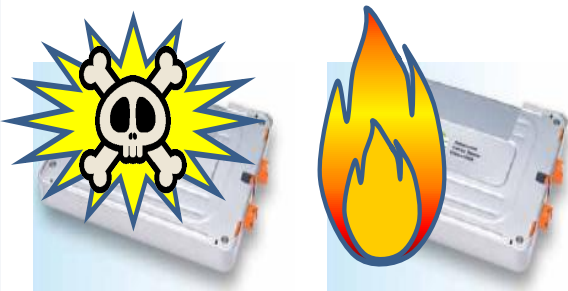
国民に優しく安全・安心な自動車社会を構築するため、自動車運送事業者が行う安全対策強化の取り組みに対する支援の充実のほか、自動車運送事業者等に対する監査等、ハード・ソフト一体となった安全対策の充実・強化を図る。

- 先進安全自動車 (ASV) プロジェクトの推進 99 ( 95)
- 車両の安全対策 141 ( 143)
- 自動車の技術基準の国際標準化等の推進 237 ( 228)
- 点検整備の促進、新技術に対応した整備技術の検討 69 ( 64)
- 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業 (事故防止対策支援推進事業) 882 ( 678)
- 国際海上コンテナトレーラーに係る事故防止対策推進事業 28 ( 33)

### 車両の安全対策

### 自動車の技術基準の国際標準化等の推進

#### 電気自動車等の安全性に関する検討・調査



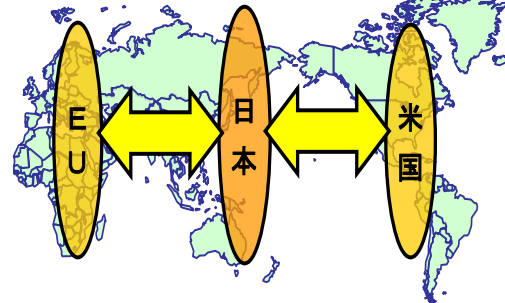
感電防止・火災防止などリチウムイオン蓄電池等の安全基準の検討



#### 国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)



日本の革新的自動車技術について、国連機関に提案し、国際統一基準の策定作業を主導



WP29:自動車に係る国際統一基準の作成を行う国連に設置されている国際会議体

### 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業(事故防止対策支援推進事業)

○安全対策に意欲のある事業者を支援し、「事業用自動車総合安全プラン2009」に掲げる事故削減目標(今後10年間における死者数・事故件数を半減、飲酒運転ゼロ)の確実な達成を図る。

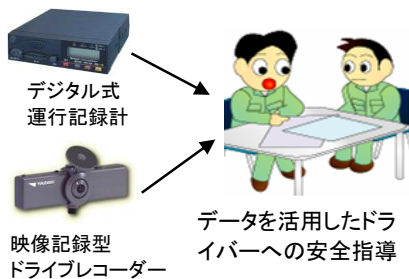
#### ○被害軽減ブレーキ等の導入に対する支援

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  
先行車両に近づく場合



#### ○運行管理の高度化に対する支援

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



#### ○社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援



### 3. 交通事故被害者対策の充実 (主要施策別説明資料P. 19～P. 20)

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審査体制を充実させ、被害者救済対策の増進を図る。

- 重度後遺障害者に対する介護料の支給 3,091 ( 3,051)
- 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営 7.2億円 (7.4億円)  
の内数 (の内数)
- 自動車事故被害者のための医療体制整備事業 302 ( 302)
- 自賠責保険の支払いに係る紛争処理機関の審査体制の充実 150 ( 150)

#### 介護料支給の概要



#### 療護施設の設置・運営



# 主要施策別説明資料



# 1. 環境に優しい自動車社会の実現

【特別枠】

## (1) 電気自動車による公共交通のグリーン化促進事業

要求額: 450百万円

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は、導入コストや充電施設等の制約によって公共交通への導入が進みにくいが、電気自動車(電動バス、EVタクシー)を活用した意欲的な事業展開等を目指す事業者を強力に支援することにより、公共交通への導入を促進する。

※走行中にCO2やNOx、粒子状物質等を排出しない自動車。

### 公共交通へのEV導入の意義

**現状** 電気自動車の販売が開始されたほか、電動バス実用化へ目処  
⇒公共交通のグリーン化を進める上で今後の普及が期待されている

- ・一般的に、EVには航続距離、充電施設等の制約条件が存在するが、**路線バス**や**タクシー**は、限定されたエリア内で運行する形態であることから、**導入適性がある**。従って、**導入コストの低減が図られればEVの導入が飛躍的に進む**ことが期待される。
- ・自動車交通分野におけるCO2削減を図る上では、**CO2排出ゼロのEV**を、導入適性を有する**路線バス・タクシー**において**重点的に導入支援することが効果的**。

### 支援対象

#### EVを活用した意欲的な事業展開を行う運送事業者(バス・タクシー事業者)

運送事業者の策定した計画を外部有識者により評価し、優れた計画を策定した者に対して支援

#### EVを活用した事業の例

- ① 地方公共団体等によるEV導入促進に対するバックアップと連携した事業展開
- ② 観光施設や商業施設等との連携による地域活性化等を目指した事業展開 等

### 支援内容

- ① 電気自動車\*の車両本体価格の1/2 (タクシーについては1/3)
- ② 電動バス向け充電施設の導入費用の1/2

\*プラグインハイブリッド自動車を含む

非接触給電(IPS)  
電動コミュニティバス



電気自動車



## (2) 低公害車普及促進対策

要求額: 1, 138百万円

自動車分野における地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進する上で、自動車運送事業者の環境対策の促進を図ることが重要であることから、中小企業等が多く占める自動車運送事業者の次世代自動車の導入を支援する。

補助対象	補助率
CNGトラック・バス	原則 通常車両価格 との差額の 1/3(※1)  又は 車両本体価格 の1/4
ハイブリッドトラック・バス・タクシー	
電気自動車 (プラグインハイブリッドを含む)	通常車両価格との 差額の1/2(※2) 又は 車両本体価格の1/4
使用過程車のCNG車・ 電気バスへの改造	改造費の1/3

### CNG(圧縮天然ガス)トラック・バス

- ▶PMは排出せず、NOxは5割以上低減
- ▶CNGスタンドが必要



### ハイブリッドトラック・バス・タクシー

- ▶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



### 電気自動車

- ▶NOx・PM, CO2排出ゼロ



※1. 小規模事業者に対しては、通常車両価格との差額の1/2を補助することにより、次世代自動車の導入を特に支援。

※2. 環境性能に優れた電気自動車についても、通常車両価格との差額の1/2を補助することにより特に支援。

2020年の地球温暖化対策中期目標(1990年比25%削減)に向け、運輸部門のうち多くのCO2を排出する大型車分野において、低炭素化に資する革新的技術の早期実現を図るため、自動車メーカー等と協働し、技術開発を促進しつつ必要な基準の整備を行う。

### 大型車の環境技術開発の促進に関し国が果たすべき基本機能



### 本事業の対象とする大型車用先進環境技術

**小・中型トラック**

充電スタンド

**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**

**大型トラック**

次世代燃料

次世代エンジン

**次世代バイオディーゼルエンジン**

**路線バス**

**高性能電動路線バス**

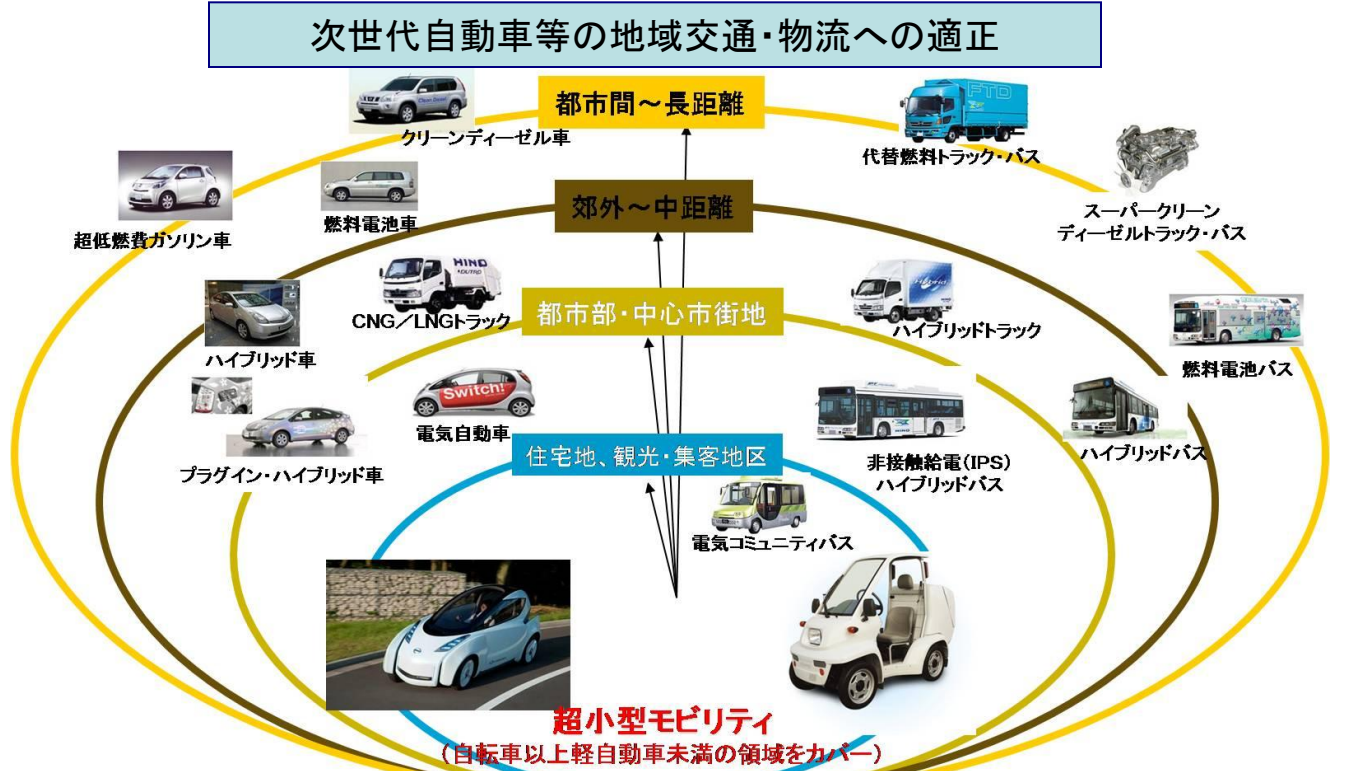
### 本事業の進め方(H23~H26)



**(4) 地域交通、物流の革新を促す新たな低炭素実用車両(超小型モビリティ)の開発促進** 要求額: 40百万円

地域交通・物流におけるCO2削減を着実に実現しつつ、公共交通機関、自転車等ではカバーしにくい領域における、ヒトやモノの移動を円滑化・快適化するため、利便性が高く環境負荷の低い超小型電動モビリティについて、まちづくりと連携して開発・普及を推進する。

具体的には、高齢者の通院、女性の買い物、駅や施設への送迎等の短距離移動や、物流の末端における小口輸送での活用を想定。



**地域交通・地域物流課題の解決に資する新たな低炭素小型車両が浸透・普及する上でのボトルネック**

- | メーカー  | 地方自治体  | 利用者(運送事業者含)  |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 市場可能性に対する不透明感</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用環境の未整備</li> <li>● 活用モデルに対する不安感</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 輸送ニーズと車両スペックの不整合</li> <li>● 利便性に対する不安感</li> <li>● 安全性に対する不安感</li> </ul> |

**都市・地域整備局、関係省庁等と連携し、ボトルネックを解消**

- 社会実証試験等を通じボトルネックを解消。実用性、環境性・安全性を立証。
- 車両開発指針の策定により、実用性・汎用性を向上。
- 利用環境整備指針の策定により、最適インフラ・利活用システムの整備を促進。

**<事業計画>**

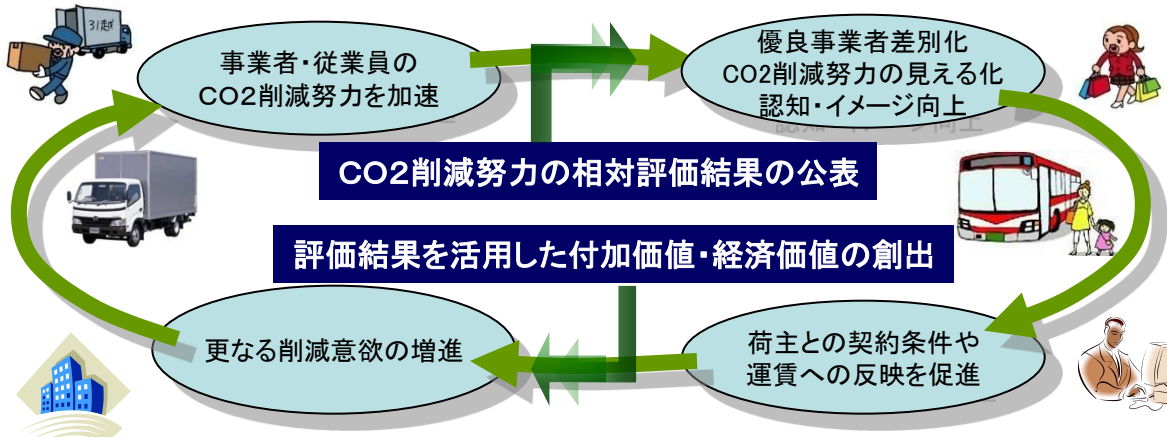
平成22年度	実証実験の実施(最適車両規格の検証、最適利活用場面の検証、最適駐車空間・走行空間の検証)。安全性評価の実施。
平成23年度	実証試験の継続。得られた知見・データを元に開発・実用化指針(案)、利用環境整備指針案の策定。
平成24年度	新型車両の開発、実用性・汎用性の検証、関連指針の公表。

(5) 自動車運送事業者によるCO2削減努力の評価手法、付加価値創出手法の開発  
 要求額: 17百万円

2020年中期目標に向けた更なるCO2削減  
 地球温暖化対策の中期目標(2020年にCO2排出量を1990年比25%減)の総理発表  
 自動車運送事業分野(運輸部門のCO2の半分弱を排出)についても、更なる対策の実施が必要。

自動車運送事業の構造的課題  
 自動車運送事業(トラック、バス、タクシー)の事業構造に起因した、構造的課題(低収益性、脆弱な経営基盤、過当競争等)  
 経営、顧客評価に必ずしも直結しないCO2削減については自発的取組みが進みにくい状況。

自動車運送事業の健全な発展とCO2排出量の更なる削減を高い次元で両立するため、環境取組みに対する経営上のインセンティブを強化



市場原理の活用により対策推進の好循環を誘発。  
 官民連携による総合的、積極的な取組みを一般市民や荷主にアピール。

## 制度の基本設計

### 22年度

- (1) 国内外の運送事業の現状調査
- (2) 評価手法(案)の開発
- (3) 付加価値(案)検討のための事前調査

### 23年度

#### 1. 相対評価手法

- (1) 評価手法(案)の試験運用
  - 複数地域・業態の運送事業者による運用試験で検証
- (2) 評価手法(案)のブラッシュアップ
  - (1)から得られた知見を基に(案)の精度・公平性・利便性等の向上

#### 2. 評価結果公表

- (1) 公表手法の検討
  - 一般市民や荷主が関心を持つ公表方法の選定
  - 公表制度運用の方向付け

#### 3. 付加価値の創出

- (1) 付加価値(案)検討
  - 運送事業者及び荷主への付加価値



## 2. 国民に優しく安全・安心な自動車社会の構築

### (1) 先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進

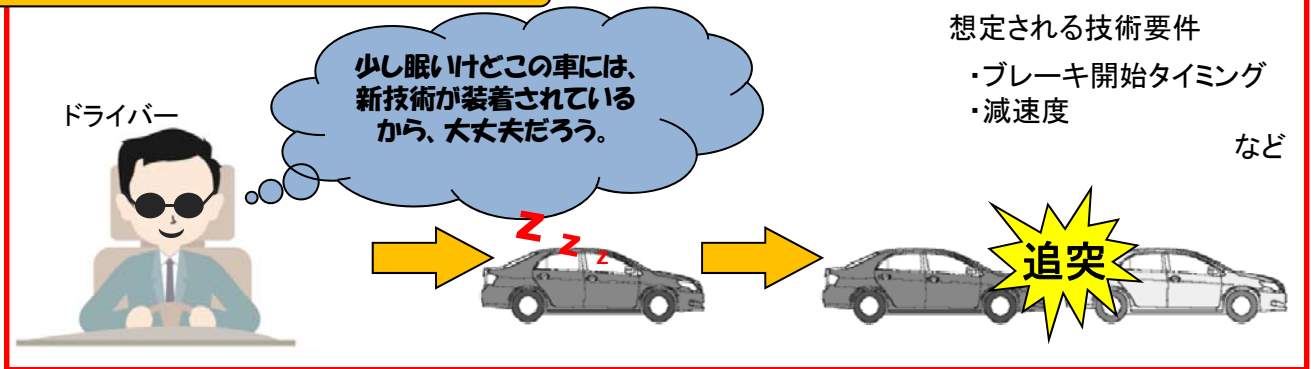
要求額: 99百万円

#### 先進安全自動車技術のドライバー受容性等に関する調査

本来、安全運転の責任は一義的にはドライバーにあるが、今後、技術の進展にともないドライバーの新技术に対する過信などが原因で事故が発生する恐れがある。

このため、安全運転支援システムについて、ドライバーの過信対策等についてブレーキの開始タイミングなどの技術的な要件の検討を行う。

#### 衝突被害軽減ブレーキに対する過信例

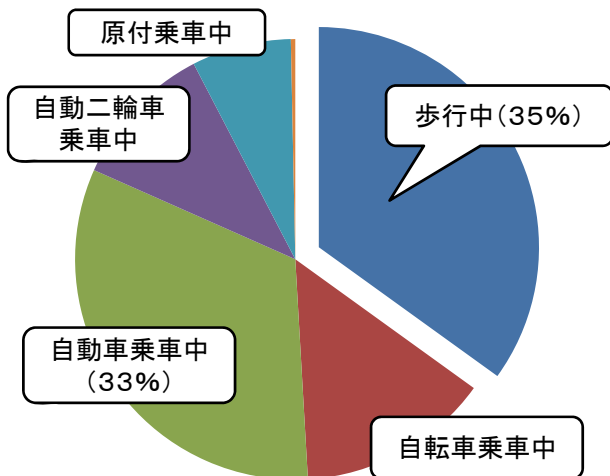


#### 歩車間通信を利用した安全運転支援システムの技術要件の検討

近年の交通事故においては歩行中の死者数が最も多いが、この対策として、歩行者と車両の間で通信を行い、ドライバーに歩行者の存在を知らせる安全運転支援システム(歩車間通信システム)の早急な実用化が求められている。

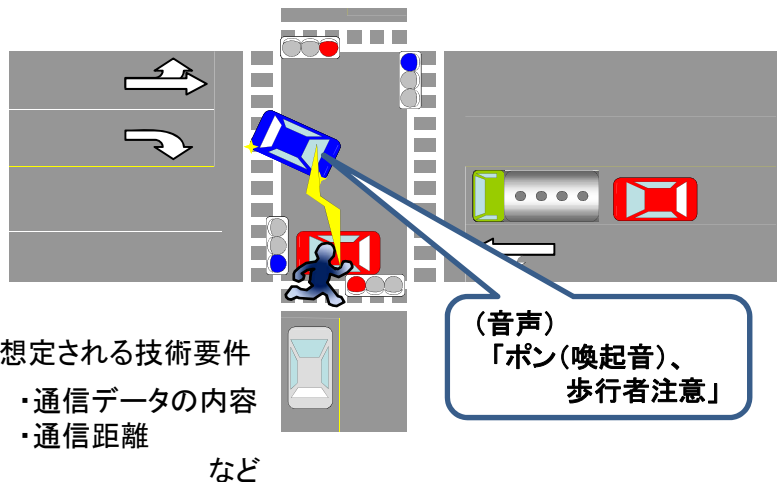
このため、歩車間通信システムについて、通信距離等の技術的な要件等の検討を行う。

平成21年交通事故死者数  
[4, 914人]



#### 歩車間通信イメージ

右折直後の横断歩道上に対向車の影になっている歩行者がいることをドライバーに情報提供を行い、事故を防ぐ。



## (2) 車両の安全対策

要求額: 141百万円

### ① 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。

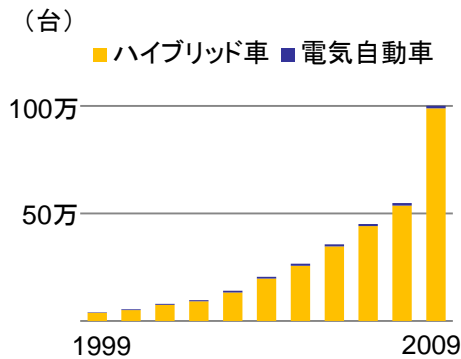
- ・車両安全対策推進のための事故実態把握
- ・事故分析及び対策の効果評価のためのシミュレーション手法の開発

### ② 安全基準の策定のための調査

事故実態や近年の自動車技術の大幅な進展等を踏まえ、今後優先的に対応すべき安全対策について、満たすべき基準のあり方及びその具体的な試験方法の開発を行う。

#### ア. ハイブリッド車や電気自動車の安全性に関する検討・調査

- ・基準化に向けた試験方法・評価方法の検討



自動車用リチウムイオン蓄電池

- ・近年のハイブリッド車等の急速な普及
- ・当該ハイブリッド車等の安全性を評価する基準の整備が必要

#### 【検討・調査項目】

- ・ハイブリッド車等の静音性対策に関する検討・調査
- ・ハイブリッド車等に搭載されているリチウムイオン蓄電池の安全性に関する検討・調査

#### イ. 超小型低炭素自動車(パーソナルモビリティ)の安全性に関する検討・調査

- ・パーソナルモビリティの安全基準策定に向けた試験方法・評価方法の検討



- ・パーソナルモビリティの普及促進は、新成長戦略にも盛り込まれており、温暖化ガスの排出低減及び高齢者等の移動手段の確保に有効
- ・当該車両の安全確保のための基準の検討が必要

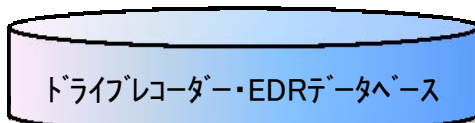
#### ウ. 事故分析の高度化

- ・ドライブレコーダー・EDRを活用した事故分析の拡充・強化のためのフェージビリティ調査

#### 【事故データの例】 急停止した先行トラックに追突



- ・効果的な車両安全対策を講じるためには、正確かつ詳細な事故分析に基づき、対策を検討することが必要
- ・ドライブレコーダ・EDRから得られる事故データ(映像、シートベルトの装着状況、速度、加速度、ユーザーの操作状況等)の活用について検討



#### 【将来的な活用の例】

高齢運転者の操作特性把握による  
高齢運転者事故防止のための  
ブレーキアシスト作動要件の見直し

### ③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7,206百万円の内数

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、比較し易い形にして公表。



自動車アセスメント



チャイルドシートアセスメント

#### 自動車の車種別安全性能評価の実施

3種類の衝突試験及び歩行者頭部保護性能試験、後面衝突頸部保護性能試験等の衝撃試験を実施する他ブレーキ試験等を実施。衝突試験等による安全性能総合評価を行う。



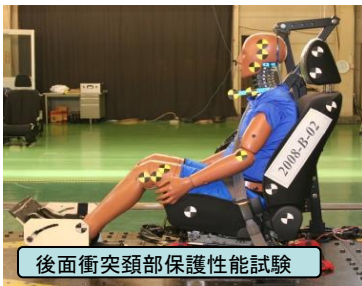
フルラップ前面衝突試験



オフセット前面衝突試験



側面衝突試験



後面衝突頸部保護性能試験



歩行者頭部保護性能試験



ブレーキ性能試験

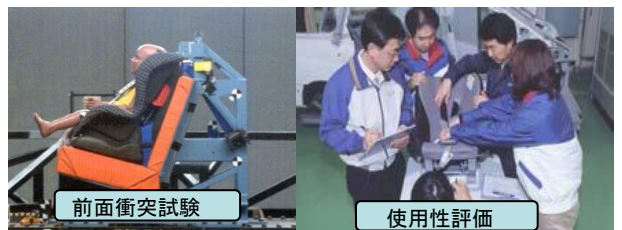
#### チャイルドシートの安全性能評価の実施

前面衝突時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）及び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

チャイルドシート安全性能試験

#### アセスメント事業の拡充に向けた調査研究

予防安全装置の効果評価のための基礎調査の実施



前面衝突試験

使用性評価

○行政刷新会議における事業仕分けの評価結果で「他の法人で実施し、コストを縮減」とされたことを踏まえ、他の法人へ業務を移管するための調査検討を進めるとともにコストを削減。



新成長戦略 <平成22年6月18日閣議決定>

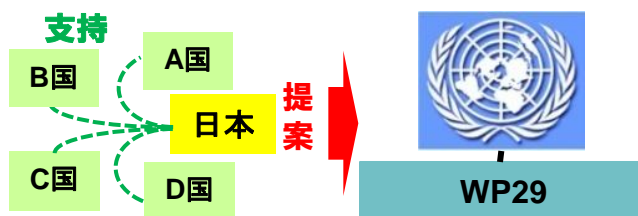
- 環境分野や製品安全問題等にかかる日本の技術や規制・基準・規格を、アジア諸国等とも共同で国際標準化する作業を行い、国際社会へ発信・提案することなどにより、アジア諸国の成長と「安全・安心」の普及を実現しつつ、日本企業がより活動しやすい環境を作り出す。
- 燃料電池、電気自動車など日本が技術的優位性を有している分野においては、特に戦略的な国際標準化作業を早急に進める。

① 日本の技術基準の国際標準化

国土交通省成長戦略

日本の革新的自動車技術(電気自動車等)の国際統一基準策定のための試験研究を実施し、その試験結果に基づき、国際統一基準案を国連機関(WP29)に提案し、国際統一基準の策定作業を主導

➢ 国際統一基準策定作業をより一層強力に主導

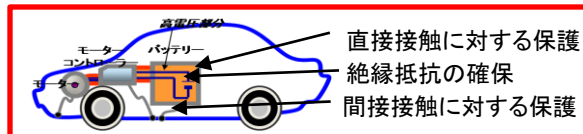


WP29: 自動車に係る国際統一基準の作成を行う国連(UN)下の国際会議体

➢ 基準の国際標準化が必要な新技術

- 電気・プラグインハイブリッド自動車
- 水素・燃料電池自動車
- 先進安全自動車(衝突被害軽減ブレーキ)
- 歩行者保護技術(脚部保護)等

<国際標準化された電気自動車等の安全基準>

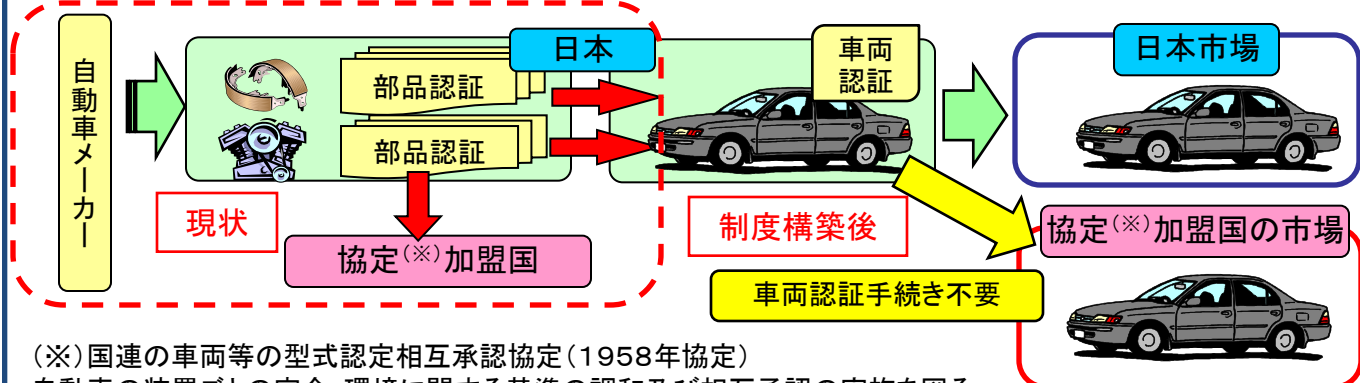


② 国際的な車両型式認証制度の構築

国土交通省成長戦略

自動車分野の国際的な車両型式認証制度等の構築に向けた官民連携による行動計画を策定するための会議体を設置

国際的な車両型式認証制度(IWVTA)の実現により安全で環境にやさしい自動車の普及を促進



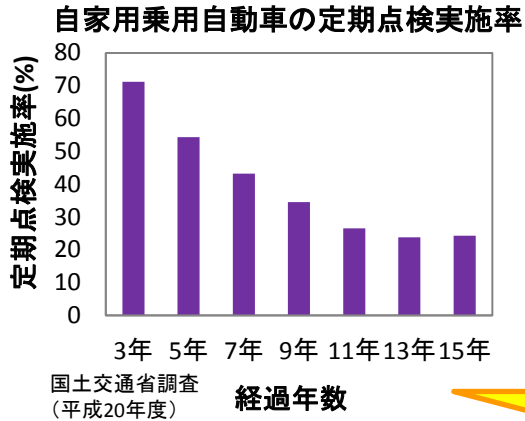
(※) 国連の車両等の型式認定相互承認協定(1958年協定) 自動車の装置ごとの安全・環境に関する基準の調和及び相互承認の実施を図ることを目的とした協定。日本は1998年に加入。

# (4) 点検整備の促進、新技術に対応した整備技術の検討

要求額: 69百万円

## ○点検整備の促進

### 定期点検実施率乗用車で約4割程度



### 整備不良による事故の発生



大型自動車の  
車輪脱落事故



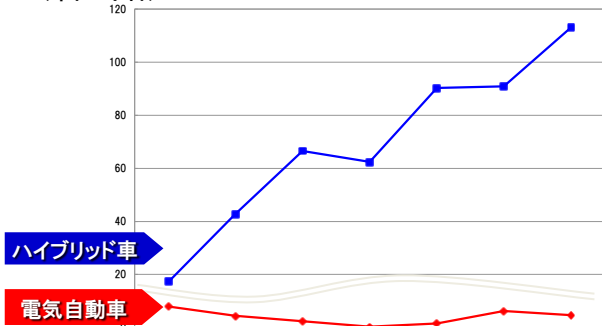
バスの車両火災事故

- ・ ユーザーの保守管理意識の高揚
- ・ 点検整備の励行促進

## ○新技術に対応した整備技術の検討

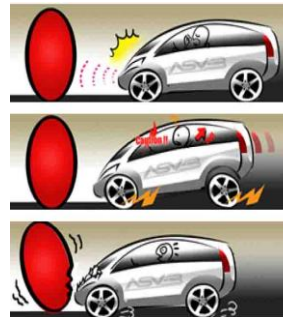
### 自動車の新技術の普及

ハイブリッド車・電気自動車 販売台数推移  
(単位:千台) 《平成14年度～平成20年度》



出典: 次世代自動車振興センター  
※電気自動車の内、原動機付き自転車は除く

ASV  
前方障害物衝突被害軽減制御装置  
(被害軽減ブレーキ)



- ・ レーダーで前方障害物を検出し衝突時間を予測
- ・ 衝突の恐れがある場合、運転者に警報
- ・ 更に回避できないと判断したときは、乗員の拘束を強化して、衝突軽減ブレーキを作動
- ・ 衝突のダメージを効果的に軽減

資料: 日本自動車工業会

- ・ これらの新技術に対応した適切な点検整備の実施体制を確保していくためには、汎用スキャンツールの活用を促進していくことが必要

### ・ 汎用スキャンツールの普及検討 等

※スキャンツールとは、自動車の装置の状態を外部接続して診断する「外部診断装置」をいいます。

自動車交通事故の削減については、官民共通の削減目標を設定し、ソフト、ハード両面から総力を挙げて取り組んでいるところ。

交通事故全体（内閣総理大臣談話（平成21年1月2日））

今後10年間を目途に、さらに交通事故死者数を半減し、世界一安全な道路交通の実現を目指す

事業用自動車（事業用自動車総合安全プラン2009（平成21年3月））

目標

- 10年間で死者数半減(平成20年513人を10年後に250人)
- 10年間で事故件数半減(平成20年56,295件を10年後に3万件)
- 飲酒運転ゼロ

目標達成に向けて当面講ずべき施策

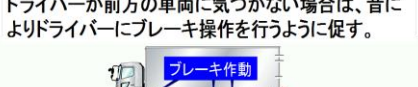
- 衝突被害軽減ブレーキの普及促進
- 新たな予防安全技術(ASV等)の普及促進
- 映像記録型ドライブレコーダ、デジタル式運行記録計等を活用した運行管理の高度化
- 安全マネジメントの浸透等、全ての事業者における安全体質の確立

上記の事故削減目標の確実な達成を図るため、安全対策に意欲のある事業者に対し下記のとおり支援を行う。

**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

●先行車両に近づく場合



**2. 運行管理の高度化に対する支援**

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援



デジタル式  
運行記録計



映像記録型  
ドライブレコーダー



データを活用したドライバーへの安全指導

**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



# (6) 国際海上コンテナトレーラーに係る事故防止対策推進事業

要求額: 28百万円

国際海上コンテナトレーラーの横転事故は、依然として年間10件近く発生しており、死亡事故も平成18年以降9件発生しているなど、更なる安全対策が急務

輸出入コンテナ車両の転覆・転落、路外逸脱事故件数

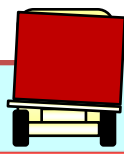
	輸入コンテナ	輸出コンテナ
平成18年	6	0
平成19年	3	5
平成20年	3	2
平成21年	6	3
合計	18	10

「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」(閣法第42号)を第174回国会に提出し、第176回国会にて継続審議。

国際海上コンテナトレーラーの陸上輸送における安全性の向上を図るため、関係者ととともに以下の調査を実施

## 現場における偏荷重コンテナの発見手法の開発

- ・ 偏荷重の度合いと、シャーシの傾き・板バネのたわみ等との相関関係に関する整理
- ・ 現場の運転者、港湾関係者が容易に判断しうる実践的手法の検討(簡易な器具の活用等)



偏荷重コンテナの発見手法の確立

偏荷重コンテナ(不適切状態)の発見

## 安全運転操作の明確化

- ・ 運転者のハンドル、アクセル、ブレーキ等の運転操作のタイミング等の人的要素を考慮
- ・ トレーラ車両を用いた走行実験により、車線変更、S字カーブ等における揺り返し現象の影響を検討等



トレーラ安全運転マニュアルの作成

コンテナ陸上運送の安全確保



### 3. 交通事故被害者対策の充実

#### (1) 重度後遺障害者に対する介護料の支給

要求額: 3,091百万円

自動車事故により、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、介護料を支給する。



自動車事故発生

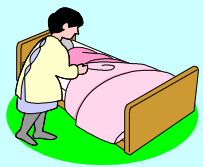
特Ⅰ種: 月額 68,440円～136,880円

Ⅰ種: 月額 58,570円～108,000円

Ⅱ種: 月額 29,290円～54,000円

※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をⅠ種。随時介護を要するものをⅡ種としている。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を特Ⅰ種(最重度)としている。

**在宅介護**

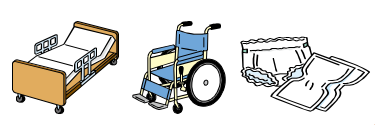


自動車事故により、移動、食事、排泄など日常生活に常時又は随時の介護が必要となった重度後遺障害者を対象に介護料を支給

**【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**

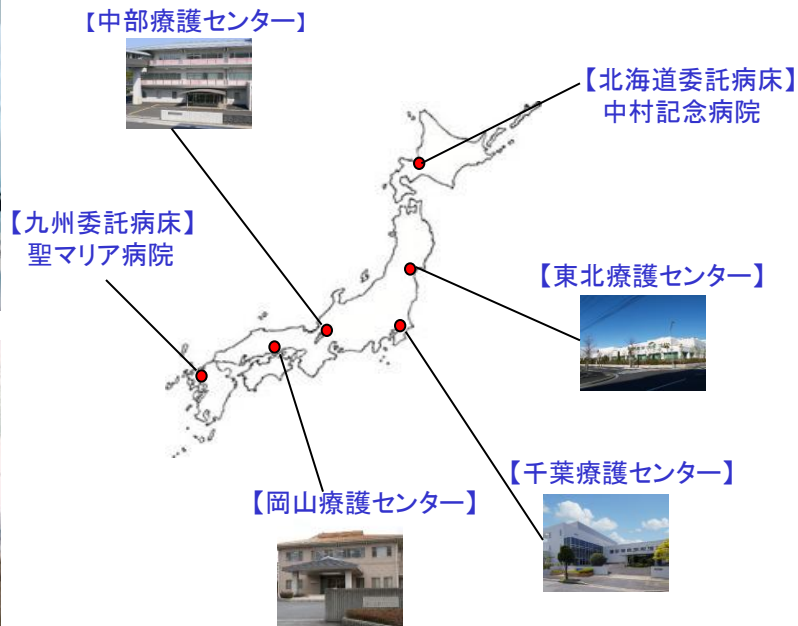
- ・ホームヘルプ
- ・訪問入浴
- ・訪問看護 等



#### (2) 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営

独立行政法人自動車事故対策機構  
要求額: 運営費交付金7,206百万円の内数

自動車事故による重度後遺障害者に対し、適切な治療と看護を行うための専門病院としての療護施設の設置・運営に対して交付する。



### (3) 自動車事故被害者のための医療体制整備事業

要求額: 302百万円

自動車事故被害者の救済を図るため、救急病院に対する救急医療設備の整備等ための費用の一部を補助する。



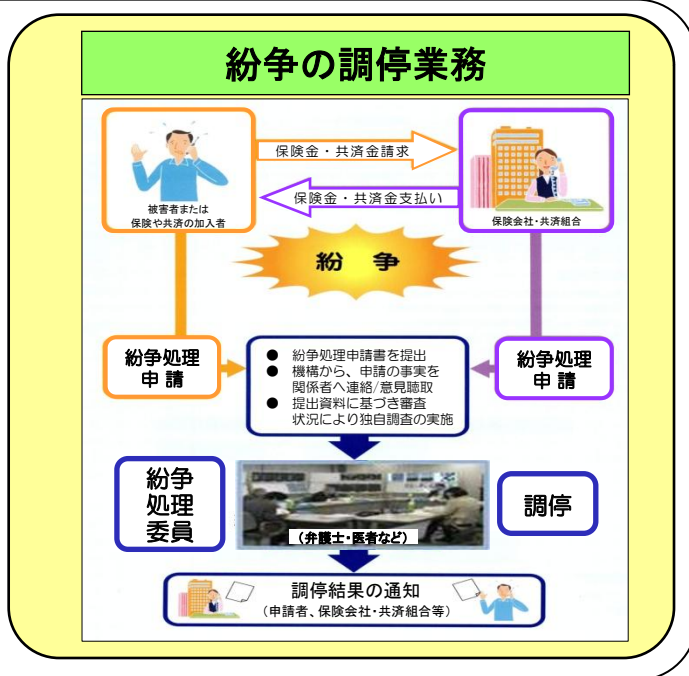
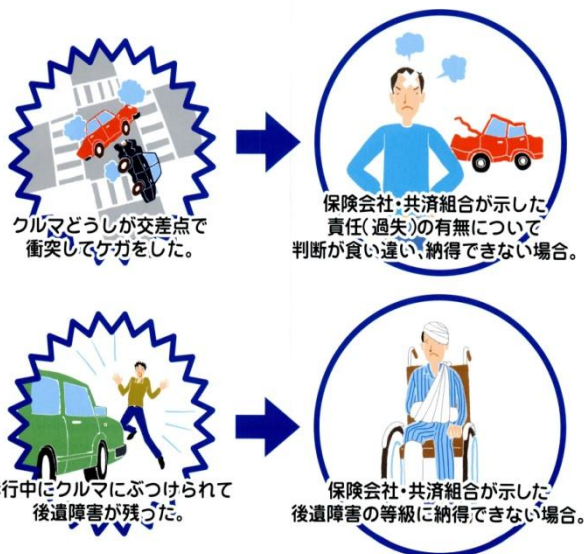
	補助対象経費	補助率	補助限度額	医療機器数
高額医療機器	1品で6千万円以上	1/4	4千万円	1品まで
通常医療機器	合計で6千万円以上	1/4	2千万円	2品まで

### (4) 自賠責保険の支払いに係る紛争処理機関の審査体制の充実

要求額: 150百万円

自賠責保険の支払いに係る指定紛争処理機関の審査体制を充実することにより、的確・迅速な紛争処理を行い、被害者保護の増進を図る。

【たとえばこんな時、紛争処理申請ができます。】



# 【関連事項】地域公共交通の確保・維持・改善の推進【新規】

## ～生活交通サバイバル戦略～

要求額: 45, 300百万円の内数

- ・ 移動権の保障をめざす第一歩として、全国のどこでも誰にでも移動手段が提供され、また、移動に当たってのバリアがより解消されるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。

### 内容

- ・ 地域公共交通の確保に対する国の支援策を、これまでの期間限定の立ち上げ支援、離島路線及び幹線バスの維持に対する事後的な補助等としていたものを抜本的に見直し、地域公共交通に係る予算を統合した上で、公共交通が全国のすべての地域において地域特性に応じ効率的に確保・維持されるために必要な支援を総合的に行うとともに、移動に当たってのバリアがより解消されるために必要な支援を一体的に行う。
- ・ この支援にあたっては、地方分権の趣旨も踏まえ、具体的な取組みが地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される仕組みを構築する。
- ・ 「交通基本法案(仮称)」その他の施策とともに、平成23年度においては、移動権の保障をめざす第一歩として必要な予算を要求する。

これまでの地域公共交通に係る国の支援策

期間限定の  
立ち上げ支援

広域幹線等  
に限定

事後的な補助  
が中心

これまでの支援策を抜本的に見直し

### 『地域公共交通確保維持改善事業(仮称)』(新規) ～生活交通サバイバル戦略～

#### 地域公共交通確保維持事業

- ・ 全国のどこでも誰もが利用できる移動手段の確保が可能となる社会を実現するため、地域の交通ネットワークのうち、国による継続的な支援が必要なバス交通、デマンド交通、地域鉄道、離島航路・航空路等の確保維持について、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みを支援
  - 市区町村を主体とした協議会の取組みを支援
    - ： 地域内のバス交通・デマンド交通、幹線交通とのアクセス網等の確保・維持 等
  - 都道府県を主体とした協議会の取組みを支援
    - ： 地域をまたがるバス交通、地域鉄道、離島航路・航空路等の確保・維持 等

#### 地域公共交通バリア解消促進事業

- ・ バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナル等のバリアフリー化等を支援
- ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の高度化のための事業を支援

#### 地域公共交通調査事業

地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等

全国のどこでも誰もが移動手段の確保が  
可能となる社会の実現