

平成25年度

自動車局関係
予算概算要求概要

平成24年9月

国土交通省自動車局

目 次

● 平成25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. 環境に優しい自動車社会の実現	
(1) 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	7
【特別重点要求枠】	
(2) 超小型モビリティの導入促進【特別重点要求枠】	8
(3) 自動車と家庭・業務の省CO ₂ ・省エネルギー管理の一体的推進	9
(4) 環境対応車普及促進対策	10
(5) 次世代大型車開発・実用化促進事業	11
2. 安全・安心な自動車社会の構築	
(1) 高速ツアーバス事故を受けた安全対策の強化	12
① 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	12
② 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業	12
(事故防止対策支援推進事業)	
③ 先進安全自動車（ASV）プロジェクトの推進	13
(2) 自動車と道路が連携した円滑、安全・安心な次世代ITSに関する検討	13
(3) 車両の安全対策	14
(4) 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	16
(5) 自動車の適切な点検整備の促進	17
3. 被害者救済対策の充実	
(1) 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営	18
(2) 重度後遺障害者に対する介護料の支給	19
(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	20
(関連事項)	
地域公共交通の確保・維持・改善の推進	21
～生活交通サイババル戦略～	

平成25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	25年度 要求額	24年度 予算額	比較 増減率
一般会計	4,720	2,582	1.83
義務的経費	367	411	0.89
裁量的経費	3,506	1,373	2.55
独立行政法人経費	846	798	1.06
自動車安全特別会計	54,916	54,446	1.01
保障勘定	6,542	8,484	0.77
自動車検査登録勘定	35,199	32,857	1.07
自動車事故対策勘定	13,174	13,105	1.01
合計	59,635	57,027	1.05

(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	25年度 要求額	24年度 予算額	比較 増減率	頁
1. 環境に優しい自動車社会の実現				
○ 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 【特別重点要求枠】	1,799	206	8.73	7
○ 超小型モビリティの導入促進【特別重点要求枠】	601	0	—	8
○ 自動車と家庭・業務の省CO2・省エネルギー管理の一体的推進	42	42	1.00	9
○ 環境対応車普及促進対策	733	774	0.95	10
○ 次世代大型車開発・実用化促進事業	249	249	1.00	11
2. 安全・安心な自動車社会の構築				
○ 高速ツアーバス事故を受けた安全対策の強化	1,350	956	1.41	12
・ 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	(35)	(29)	1.21	12
・ 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)	(1,100)	(811)	1.36	12
・ 先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進	(207)	(109)	1.90	13
○ 自動車と道路が連携した円滑、安全・安心な次世代ITSに関する検討	20	2	10.00	13
○ 車両の安全対策	180	138	1.30	14
○ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	282	284	0.99	16
○ 自動車の適切な点検整備の促進	91	80	1.14	17
3. 被害者救済対策の充実				
○ 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営	69億円 の内数	69億円 の内数	—	18
○ 重度後遺障害者に対する介護料の支給	3,186	3,168	1.01	19
○ 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	308	281	1.10	20
(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～	341億円 の内数	332億円 の内数	—	21

自動車行政主要施策

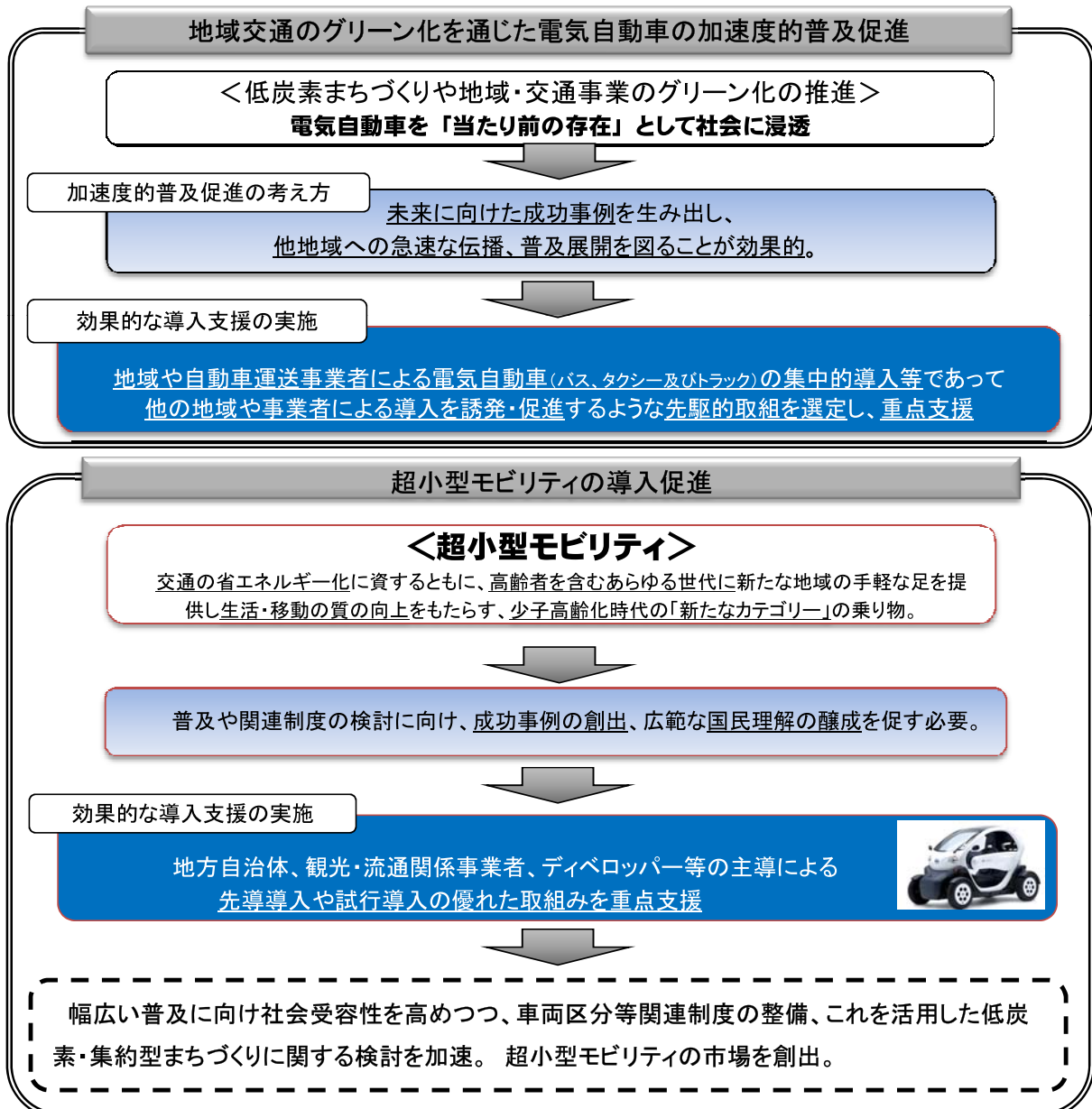
要求額（前年度予算額）

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

日本再生戦略におけるグリーン成長戦略を実行し、次世代自動車の普及を一段と加速させ、環境に優しい自動車社会を実現させる。

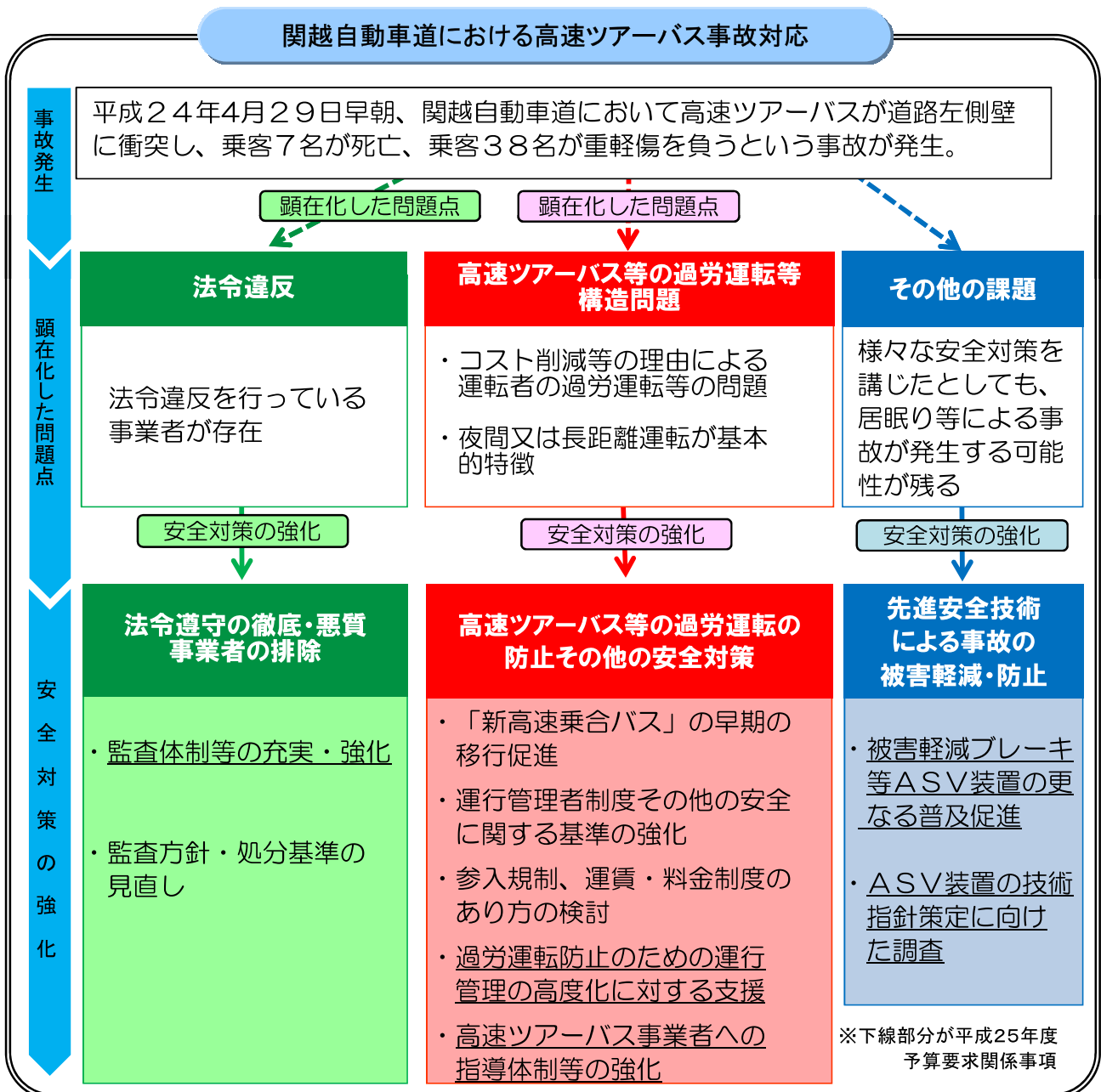
- 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進【特別重点要求枠】 1,799（206）
- 超小型モビリティの導入促進【特別重点要求枠】 601（0）
- 自動車と家庭・業務の省CO₂・省エネルギー管理の一体的推進 42（42）
- 環境対応車普及促進対策 733（774）
- 次世代大型車開発・実用化促進事業 249（249）



2. 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.17)

平成24年4月に発生した関越自動車道における高速ツアーバス事故等を踏まえつつ、安全・安心な自動車社会を構築するため、自動車運送事業者等に対する監査体制の強化のほか、自動車運送事業者が行う安全対策強化の取組に対する支援の充実や先進安全技術を含めた技術基準の策定に向けた取組等を行い、安全対策の充実・強化を図る。

- 高速ツアーバス事故を受けた安全対策の強化 1,350 (956)
 - ・ 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化 (35) (29)
 - ・ 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) (1,100) (811)
 - ・ 先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進 (207) (109)
- 自動車と道路が連携した円滑、安全・安心な次世代ITSに関する検討 20 (2)
- 車両の安全対策 180 (138)
- 自動車の技術基準の国際標準化等の推進 282 (284)
- 自動車の適切な点検整備の促進 91 (80)



車両の安全対策

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。

超小型モビリティの安全基準の整備

1. 安全基準の検討
事故時の安全確保のため、利活用場面を想定した安全基準のあり方の検討が必要
2. 車両区分の検討
車両区分に応じて安全基準が適用されるため、最適な車両区分(規格)の検討が必要



超小型モビリティのイメージ

自動車の技術基準の国際標準化等の推進

日本再生戦略に基づき「自動車基準認証国際化行動計画に基づく日本の技術・基準の国際標準化の推進」を強力に実施

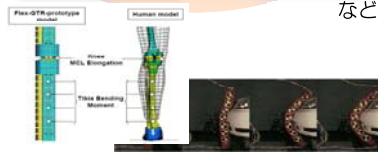
自動車基準認証国際化行動計画

○日本の技術・基準の戦略的国際標準化

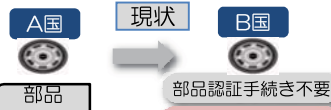
➢基準の国際標準化が必要な新技術

電気自動車技術 先進安全技術

高齢者保護 歩行者保護 など



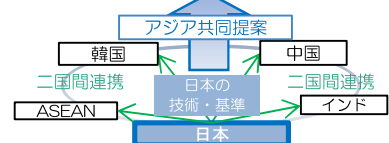
○全世界的かつ車両単位の相互承認の実現



国際的な車両認証相互承認制度 (IWVTA) 構築後



○アジア諸国との連携



○基準認証のグローバル化に対応する体制の整備



3. 被害者救済対策の充実 (主要施策別説明資料P. 18～P. 20)

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 | 69億円
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 | 3,186 | (3,168) |
| ○ 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 | 308 | (281) |

療護施設の設置・運営

【中部療護センター】

【療護施設機能委託病床】
中村記念病院

【療護施設機能委託病床】
聖マリア病院

【東北療護センター】

【千葉療護センター】

【岡山療護センター】

委託病床の拡充
(平成24、25年度)

※近畿 8 → 16床
関東西部 6 → 12床

プライマリー・ナーシングによる看護
＜最先端の看護手法の導入＞

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. 環境に優しい自動車社会の実現

(1) 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

【特別重点要求枠】要求額：1,799百万円

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、低炭素まちづくりや地域・交通事業のグリーン化を推進する観点から、地域や自動車運送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について、重点的な支援を行う。

税制改正と一体的に推進
(車体課税の抜本見直し(簡素化、負担の軽減、グリーン化))

※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

電気自動車の大量普及を図る上では、**未来に向けた成功事例を生み出し、他地域への急速な伝播、普及展開を図ることが効果的**

地域主導や事業者間連携による集中的導入等

- 地域主導や企業連携
- 宿泊業、観光業等との連携
- ショーケース効果の高い地域ゲートウェイへの導入



東京スカイツリー開業にあわせた循環バス開設
(東京都墨田区)

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

- ゼロエミッション性、静粛性
- 自然環境との親和性
- ゼロエネルギー街区への連携導入

自然保護地域における電気タクシーの連携導入
(長野県上高地地区)



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

- 小規模避難所や市町村の災害対策本部用の非常電源を供給



東京駅周辺地区(丸の内・日本橋)での電気バス導入と電源供給契約の締結
(東京都千代田区)

地域や自動車運送事業者による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

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。

＜より大規模・集約的な導入への重点支援、地域防災拠点整備等の要請への対応等の観点から、重点化を図る＞

支援内容

＜電気自動車(プラグインハイブリッド自動車を含む)の導入補助＞

- ・バス：車両本体価格の1/2
- ・タクシー・トラック：車両本体価格の1/3

＜充電施設の導入補助＞

- ・バス：導入費用の1/2
- ・タクシー・トラック：導入費用の1/3

運輸部門における省エネ対策の推進に貢献

日本再生戦略<平成24年7月31日閣議決定>

「走る電源」としての利用にピークカット・非常用電源機能や、情報技術との融合による安全性・利便性等、新たな高付加価値を創造する。加えて、電気自動車の排ガスゼロ、静粛さといった固有の価値も併せて顕在化させるため、国内外でプロジェクトを推進し、成功事例を創出する。

日本再生に向けた改革工程表において、「次世代自動車の導入支援等による普及加速化」が盛り込まれており、その中で2020年までに実施すべき事項として「新車販売に占める次世代自動車の割合、最大で50%」があげられている。

(2)超小型モビリティの導入促進

【特別重点要求枠】要求額:601百万円

超小型モビリティは、交通の省エネルギー化に資するとともに、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、地方自治体、観光・流通関係事業者、ディベロッパー等の主導による先導導入や試行導入の優れた取組みを重点的に支援。

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

～クルマ、まちづくり、ライフスタイルの調和的革新に向けて～



超小型モビリティのイメージ

「超小型モビリティ」

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人乗り程度の車両(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導入により期待される効果

- ① **省エネ・低炭素化**への寄与
- ② 生活交通における**新たな交通手段**の提供、**新規市場・需要**の創出
- ③ **子育て世代や高齢者の移動支援**
- ④ 観光地や地域活動の活性化を通じた**観光・地域振興**

規制改革：公道走行をより簡便な手続きで可能とする新たな認定制度を創設（平成24年度中）

地方自治体や観光・流通関係事業者等の主導による「先導・試行導入」の加速

(超小型モビリティの特性・魅力を引き出し、かつ創意工夫にあふれる優れた取組みを選定し、重点的に支援(※))

※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。

＜先導・試行導入に係る事業計画の実施費用(車両導入、事業計画立案及び効果評価費等)の1/2を補助＞

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**」

幅広い市民の方々に実際に車両を見て乗っていただきつつ
「**生活・移動スタイル再考機会の創出**」
「**広範な国民理解の醸成**」

幅広い普及に向け社会受容性を高めつつ、車両区分等関連制度の整備、これを活用した低炭素・集約型まちづくりに関する検討を加速。超小型モビリティの市場を創出。

※ 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

日本再生戦略<平成24年7月31日閣議決定>

高齢化社会に適した超小型モビリティの認定制度創設等を通じてイノベーションを創出し、課題解決先進国として次世代標準を先んじて獲得する。

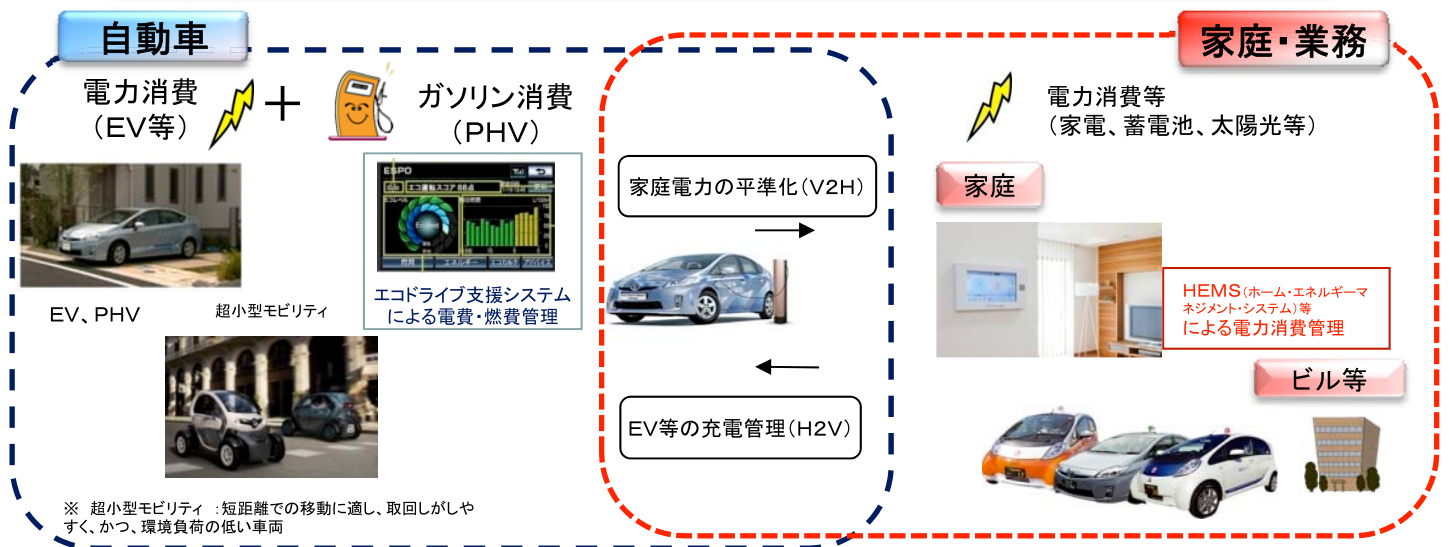
日本再生に向けた改革工程表において、「超小型モビリティ等の市場創出」が盛り込まれており、その中で2015年までに実施すべき目標事項として「先導導入による成功事例の積み上げ、国民的理解の醸成・確立」があげられている。

(3) 自動車と家庭・業務の省CO2・省エネルギー管理の一体的推進

要求額: 42百万円

情報通信技術を活用して自動車のエネルギー消費と家庭・業務のエネルギー消費を一体的に管理する省エネシステムの開発等を支援することで、EV等(電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、超小型モビリティ)の普及や自動車と家庭・業務の合理的な省CO2・省エネ対策を一体的に推進する。

EV等の本格普及に伴い、自動車と家庭・業務のエネルギー管理が一体化



車載蓄電池の有効活用、
効率的利用が必要

新たな視点の省エネ対策
が可能に

家庭・業務部門との連携による自動車部門のエネルギー管理技術の分野において、特に実現性・効果に優れ、先導性の高い開発・検証事業を外部有識者により評価・選定の上、費用を補助。

住宅等との連携

《事業選定に当たっての主な視点》

車載蓄電池の有効活用、 効率的利用

- EV等の蓄電池を、走行以外にも有効活用 (未使用電力の家庭等での活用、夜間電力の利用等)
- 電力ロスの最小化、蓄電池の耐久性の確保 (毎日の利用実績に応じた充放電コントロール等)

住宅等との連携による EV等の普及促進

- 家庭等における容易な省エネ管理 (エコドライブ)の実現
- 複数車種・台数の省エネの一体管理
- EV等の使いやすさ向上 (航続距離の確認等)
- メーカー間の相互利用の実現

※ 住宅局「住宅・建築物省CO2先導事業」と連携して実施。

(4)環境対応車普及促進対策

要求額：733百万円

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観点から、自動車運送事業者等の環境対応車への買い替え・購入を促進することにより、環境対策を強力に推進する。

補助対象	補助率
CNGトラック・バス	<p>○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</p>
ハイブリッドトラック・バス	<p>○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</p>
使用過程車のCNG車 への改造	改造費の1/3以内

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
 >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



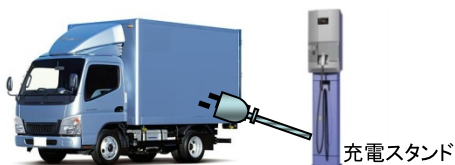
(5) 次世代大型車開発・実用化促進事業

要求額: 249百万円

2020年の地球温暖化対策中期目標(1990年比25%削減)の達成に向け、運輸部門のうち多くのCO2を排出してい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



高性能電動路線バス

平成25年度の主な実施内容

平成24年度に行う車両の設計、試作等を踏まえ、地域での実証運行等を行う。また、得られたデータに基づき、試作車両の更なる改善及び基準の整備に向けた課題を抽出する。

平成24年度に試作する車両を用いて、燃費等に関する走行試験、利活用領域での実証運行等を行う。

平成24年度に行う基本設計を踏まえ、ハイブリッドシステムを試作。

平成24年度に行う基本設計を踏まえ、車両を試作。実証走行等も行う。

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

地域実証運行・改良

技術基準
の策定

実用化・
本格普及へ

2. 安全・安心な自動車社会の構築

(1) 高速ツアーバス事故を受けた安全対策の強化 要求額: 1, 350百万円

① 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化 (要求額: 35百万円)

高速ツアーバス事故を受けて実施した緊急重点監査において8割を超える事業者で法令違反が見つかるなど、自動車運送事業の安全確保のためには、更なる法令遵守の徹底・悪質事業者の排除が必要であることから、自動車運送事業者に対する監査の充実、体制の強化を図る。

② 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業 (要求額: 1, 100百万円) (事故防止対策支援推進事業)

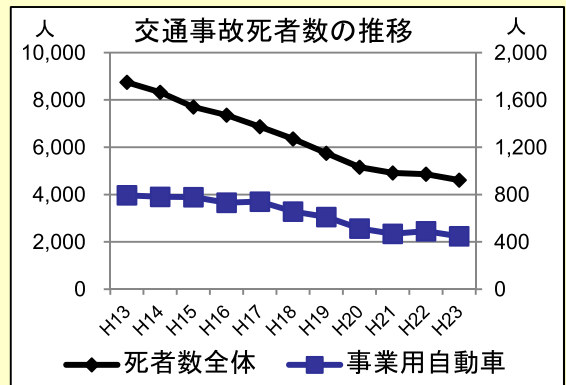
事業用自動車については、運送のプロとして乗客の生命、顧客の財産を預かり、より高度な安全性を求められ、また様々な安全対策に取り組んできたが、未だに事故の減少の歩みが遅いのが現状である。



バスの追突事故



トラックの過積載による事故



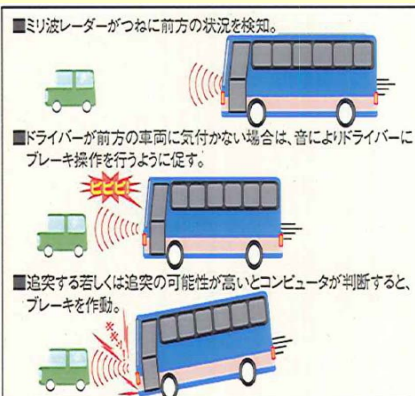
関越自動車道における高速ツアーバス事故の発生 (平成24年4月)

高速ツアーバスにおける過労運転等の構造問題が顕在化、過労運転防止等の安全対策を強化する必要

事業者における安全対策強化のため、下記の通り支援を行う

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



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

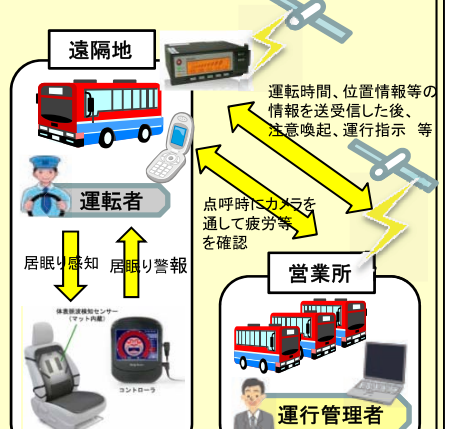


3. 社内安全教育の実施に対する支援

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

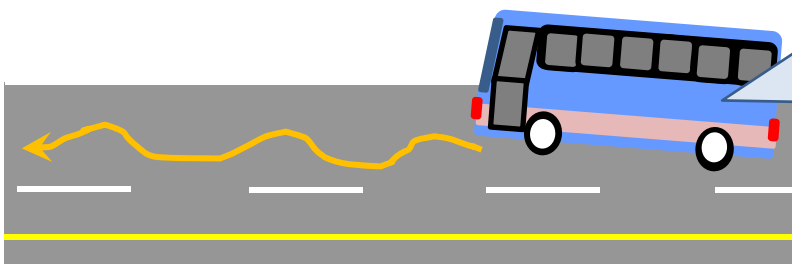


③先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進 (要求額:207百万円)

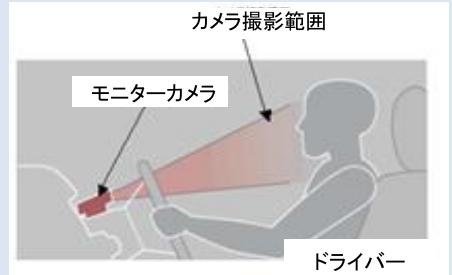
車両の安全性を格段に高めることを目的として、産学官の連携を図り、ドライバーの安全運転を支援する先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及を促進。

高速ツアーバス事故やドライバーが運転中に失神するなどの健康起因事故を受け、万一、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(ドライバー異常時対応システム)の実用化を目指し、技術的課題の検討を行う。

ドライバー異常時対応システムの例:ドライバーモニタリングシステム



ドライバーの状態を検知



カメラ等を活用し、ドライバーの表情、瞬きの回数、目の形や車両の挙動等をモニタリング。ドライバー異常検出時に、実用化されているASV技術を活用し、安全に自動車を自動停止。

(2) 自動車と道路が連携した円滑、安全・安心な次世代ITSに関する検討

要求額:20百万円

路車・車車連携型システムの開発・実用化に向けて、車両とインフラの通信方法等の技術的要件の検討を行う。

※道路局との連携による実施



インフラ側

勾配変化部(サグ部)などの道路混雑状況に応じ、インフラ側から、最適速度・車間距離などの情報を発信。



自動車側

ACC搭載車両は、受信した情報に基づき、自動車を制御。路車・車車連携型システムの実用化に向け、ACC搭載車両に係る技術・安全面の検討を実施

次世代ITSのイメージ

(ACC技術と路車間通信システムの融合)

(3) 車両の安全対策

要求額: 180百万円

○車両安全対策の推進

交通事故による死傷者数は、近年、減少傾向にあるものの、平成23年の死者数4,612人、負傷者が約85万人であり、依然として深刻な状況。

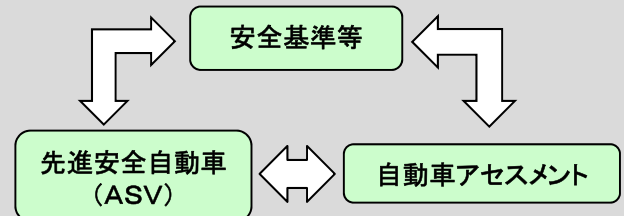
事故削減目標

○平成27年までに、交通事故全体の死者数を3,000人以下
(第9次交通安全基本計画)

○上記計画を踏まえ、平成32年までに車両安全対策※の推進により交通事故死者数を平成22年比で1,000人削減
(交通政策審議会報告書 平成23年6月)

※事業用自動車を含む全ての自動車を対象とした対策

目標達成に向け、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、着実に車両安全対策を実施



①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。

超小型モビリティの安全性に関する検討・調査

超小型モビリティの導入・普及は、CO2削減のみならず、観光・地域振興、都市や地域の新たな交通手段等の副次的便益をもたらすことが期待される。しかしながら、道路運送車両法では想定していなかった車両であるため、当該車両に係る安全基準等の整備が必要となっている。

○安全基準の整備

想定される利活用場面における事故時の安全確保のため、求められる安全基準について検討

○車両区分(規格)の設定

新たな車両区分(規格)を設定するための検討



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

自動車ユーザーの環境意識の高まりにより、ハイブリッド車や電気自動車が急速に普及しているため、当該自動車の安全基準の整備が喫緊の課題となっている。

○リチウムイオン蓄電池の安全基準の整備

複数のセルにより構成されている自動車用リチウムイオン蓄電池について、一部のセルの不具合が全体の安全性に与える影響評価を実施



自動車用リチウムイオン蓄電池

○ハイブリッド車等の静音性対策

車両接近の認知性向上に最適な音の種類及び音量の定量化に関する検討を実施



電気自動車の静音性体験の様子

②自動車アセスメント事業

独立行政法人自動車事故対策機構
 要求額： 運営費交付金 6, 9 2 3 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い環境を整備するとともに、自動車メーカー等に対しより安全な製品の開発を促すため、自動車等の安全性能の公表を行う。

○自動車の安全性能評価の実施

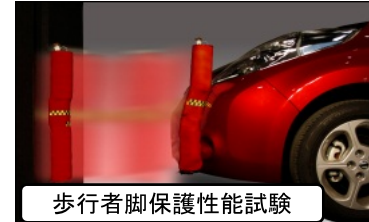
各種衝突試験、ブレーキ性能試験による評価を実施。



フルラップ前面衝突試験



側面衝突試験



歩行者脚保護性能試験



オフセット前面衝突試験



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

前面衝突時の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）を実施。



前面衝突試験



使用性評価試験

○安全性能の公表

自動車及びチャイルドシートの安全性能に係る評価結果を分かりやすく、比較しやすい形で公表。

自動車アセスメント



チャイルドシートアセスメント



※「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」(平成24年1月20日閣議決定)を踏まえ、自動車アセスメント業務の移管に向けた準備を進めている。

(4) 自動車の技術基準の国際標準化等の推進

要求額: 282百万円

日本再生戦略 <平成24年7月31日閣議決定>

「我が国が世界に誇る技術力・デザイン力・ブランド力を最大限に発揮し、我が国産業の国際競争力を強化するため、我が国が強みを持つ特定戦略分野に特に重点を置き、国際標準化戦略を強力に推進する。」

日本再生に向けた改革工程表において、「自動車基準認証国際化行動計画に基づく日本の技術・基準の国際標準化の推進」が盛り込まれており、その中で2015年までに実施すべき事項として「国連における国際的車両型式認証の相互承認(IWVTA)の協定案策定」があげられている。

※「自動車基準認証国際化行動計画」とは、平成23年6月6日に国土交通副大臣、日本自動車工業会会長及び学識経験者等からなる自動車基準認証国際化ハイレベル会議にてとりまとめられたもの。

① 日本の技術・基準の戦略的国際標準化の推進

➢ 基準の国際標準化が必要な新技術

- ・電気自動車技術
- ・先進安全技術
- ・高齢者保護
- ・歩行者保護 など

<国際標準化された電気自動車等の安全基準>

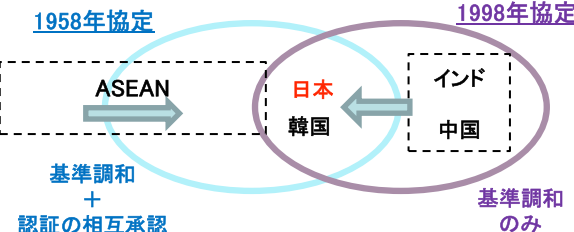


- ・海外の動向調査
- ・WP29を通じた国際標準化交渉

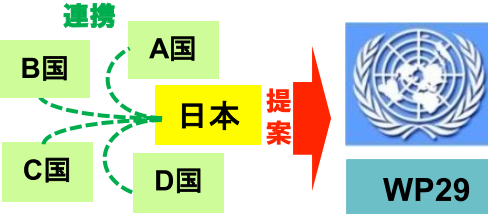
WP29: 自動車に係る国際統一基準の作成を行う国連(UN)下の国際会議体

② アジア諸国との連携の促進

➢ 1958年協定・1998年協定への加盟拡大を通じたアジア諸国との連携



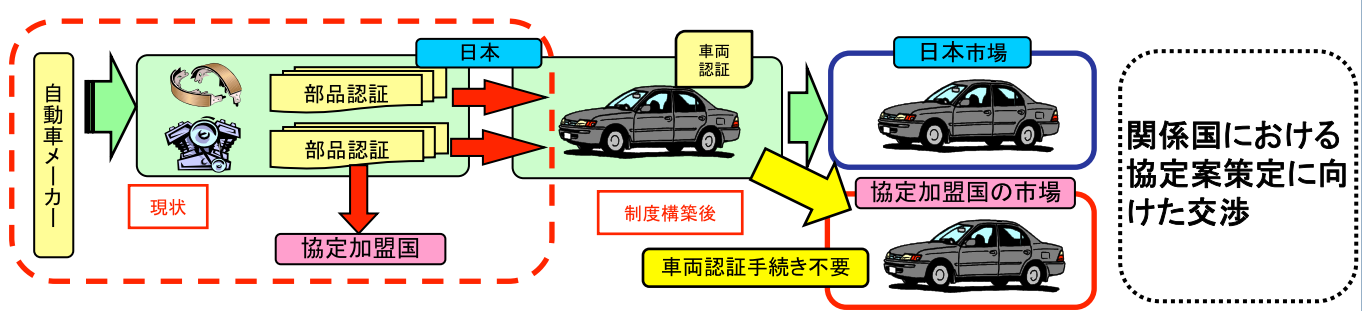
➢ 国際統一基準策定作業をより一層強力に主導



アジア諸国の1958年協定加盟促進に向けた政策対話の推進

③ 全世界的かつ車両単位の相互承認の実現に向けた交渉

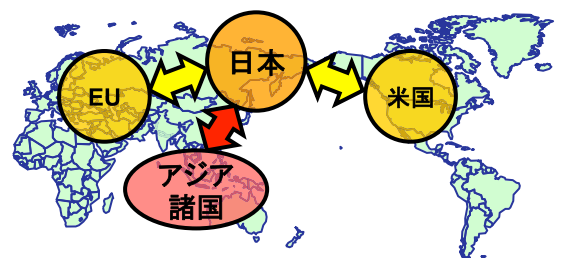
➢ 国際的な車両型式認証制度(IWVTA)の実現により安全で環境にやさしい自動車の普及を促進



④ 基準認証のグローバル化に対応する体制の整備

- 高い技術力と国際性を有する人材の確保
- 官民協働の会議体の機能強化等を通じた官民連携の深化
- 官民における体制の整備

第2回アジア地域官民共同フォーラム
(2011年11月、ジャカルタ)



(5) 自動車の適切な点検整備の促進

要求額: 91百万円

○点検整備の推進の必要性

整備不良による事故の発生

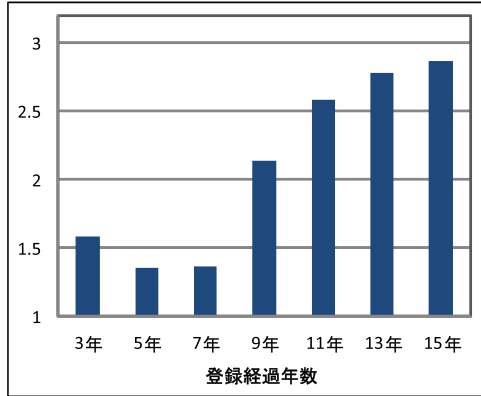


大型自動車の車輪脱落事故

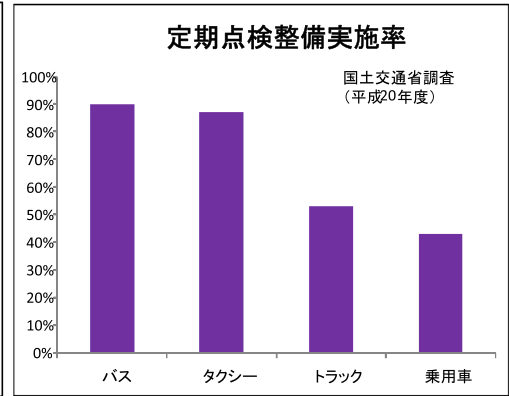


バスの車両火災事故

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



乗用車の定期点検整備実施率は約4割程度



※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。

○ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を促すことが重要
 ○事業用自動車については、輸送のプロとして定期点検整備の確実な実施が前提

点検整備推進の取り組み

自動車点検整備推進運動



- ・チラシ・HP・携帯サイト等での広報
- ・各地での点検整備相談窓口の開設

自家用自動車への対策

- ・点検整備を実施する前に検査を受検したユーザーに対しハガキ等で点検整備を啓発
- ・公用車の点検整備実施状況の調査と実施の徹底

事業用自動車への対策

- ・貸切バス等の大型自動車への重点点検の実施
- ・定期点検実施前に検査を受検した事業者への定期点検整備実施状況の立入調査
- ・バス火災や車輪脱落事故についての運送事業者等関係者への注意喚起

長期使用車への対策



エンジンオイル劣化による発火の状況

- ・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

3. 被害者救済対策の充実

(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6,923百万円の内数

- 自動車事故対策機構は、全国6か所の療護施設を設置・運営し、自動車事故による遷延性意識障害者（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）に対して適切かつ質の高い治療・看護を実施。
- 近畿及び関東西部における委託病床の本格運用の開始。

背景

・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

近畿、関東西部に委託病床を拡充

療護センター 及び 療護施設機能委託病床



■ 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：3,186百万円

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いものであり、その負担を少しでも軽減させるため、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における悩みを聞くなどにより、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：308百万円

短期入院(入所)を利用することは、自動車事故被害者であ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は、非常に重要。より多くの被害者の利用を促進するため、短期入院(入所)を受け入れる協力病院や障害者支援施設に対する受入体制の整備及び強化等のための費用について補助を実施。

○ 短期入院協力事業

在宅重度後遺障害者が安心・安全に短期入院することが可能となるよう、受け入れる協力病院に対して、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

○ 短期入所協力事業

在宅重度後遺障害者を受け入れる障害者支援施設に対して、協力病院に対する支援と同様に、機器・用具の導入費、広報活動費等を国が補助

※障害者支援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)

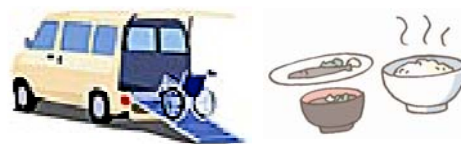


○ 短期入院(入所)助成事業

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。

【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：34,058百万円の内数

- 生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた地域の関係者の取組みを支援する（下記の〔※〕の事業について、地域協働による取組みの支援を一部拡充）。

<内 容>

- 公共交通が独立採算では確保できない地域等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等を一体的に行う。
- この支援にあたっては、国は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等に基づき実施される取組みを支援するとともに、モラルハザードを抑制した効率的・効果的な支援を行う。
- 東日本大震災の被災地域における、復旧・復興の進捗に応じた生活交通の確保・維持が可能となるよう、柔軟な支援を行う。

『地域公共交通確保維持改善事業』

～生活交通サバイバル戦略～

25年度概算要求額 341億円

地域公共交通確保維持事業

- 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、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等に基づき実施される取組みを支援
 - 都道府県を主体とした協議会の取組みを支援
 - ： 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク〔※〕、離島航路〔一部拡充〕・離島航空路の確保・維持 等
 - 市町村を主体とした協議会の取組みを支援
 - ： 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等
 - 東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援〔注〕

地域公共交通バリア解消促進等事業

- バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援〔※〕
- 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利用環境改善を支援

地域公共交通調査等事業

- 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援
- 地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援〔※〕
- 東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援〔注〕〔一部拡充〕

〔注〕東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される30億円を含む。

(この冊子は、再生紙を使用しています。)