

平成31年度

自動車局関係
予算概算要求概要

平成30年8月

国土交通省自動車局

目 次

● 平成31年度概算要求主要施策総括表	1
● 主要施策別説明資料	
1. 持続可能な自動車運送事業・自動車整備業の実現に向けた取組み	3
(1) トラック事業における働き方改革の推進	4
(2) 地域公共交通を支える旅客運送サービスの維持・確保・活性化	5
(3) 自動車整備業の生産性向上と事業基盤強化	6
2. 安全・安心の確保及び環境対策の推進	
(1) 自動運転技術の開発・実用化促進	7
(2) 自動車運送事業における安全対策の推進	10
(3) 環境対策の推進	13
(4) 自動車の適切な生産・保守・管理の促進	15
3. 事故被害者救済の充実	18
(関連事項)	
(1) 持続可能な地域公共交通ネットワークの実現	21
(2) 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業	22
(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	24

平成31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	31年度 要求額	30年度 予算額	比較 増減率
一 般 会 計	2,913	2,082	1.40
義務的経費	241	246	0.98
裁量的経費	2,672	1,836	1.46
自動車安全特別会計	56,048	52,019	1.08
保障勘定	2,954	3,018	0.98
自動車検査登録勘定	38,468	35,290	1.09
自動車事故対策勘定	14,626	13,712	1.07
合 計	58,962	54,101	1.09

(備考) 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2,320百万円を計上し、さらなる増額分については、事項要求を行う。

2. 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	31年度 要求額	30年度 予算額	比較 増減率
1. 持続可能な自動車運送事業・自動車整備業の実現に向けた取組み			
(1)トラック事業における働き方改革の推進	300	101	2.97
(2)地域公共交通を支える旅客運送サービスの維持・確保・活性化	60	38	1.59
(3)自動車整備業の生産性向上と事業基盤強化	0.9億円の内数	0.2億円の内数	-
2. 安全・安心の確保及び環境対策の推進			
(1)自動運転技術の開発・実用化促進			
①自動運転技術等の実用化に向けた技術基準の整備・国際標準化の推進	675	592	1.14
②自動車運送事業への自動運転技術の導入に向けた取組み	210	-	皆増
③自動運転技術に対応する関連諸制度(整備・検査・型式認証)の高度化	85	48	1.77
④安全運転サポート車の普及促進に向けた環境整備	43	42	1.00
	75億円の内数	72億円の内数	-
⑤先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進	138	136	1.01
(2)自動車運送事業における安全対策の推進			
①自動車運送事業者に対する監査体制の強化	70	53	1.33
②事業用自動車の重大事故に関する事故調査機能の強化	67	67	1.00
③先進安全自動車(ASV)やドライブレコーダー等の導入支援	1,163	947	1.23
④旅客自動車運送事業等におけるテロ対策の強化	21	-	皆増
⑤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	45	20	2.27
(3)環境対策の推進			
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(EVバス普及加速プロジェクト等)	1,025	573	1.79
②産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業	351	239	1.47
③燃費・排出ガス不正防止のための取組みの推進	44	46	0.97
	32億円の内数	24億円の内数	-
(4)自動車の適切な生産・保守・管理の促進			
①型式自動車の完成検査における不適切な取扱いの防止に向けた取組み	20	-	皆増
②点検整備の促進	96	73	1.31
③未認証工場対策	23	23	1.00
④無車検車・無保険車対策の強化	166	215	0.77
⑤自動車保有関係手続のワンストップサービスの充実・拡充(車検証の電子化等)	154	-	皆増
3. 事故被害者救済の充実			
①重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営(地方を中心とした小規模な委託病床の展開)	75億円の内数	72億円の内数	-
②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	339	329	1.03
③介護者なき後を見ずえた日常生活支援の充実	298	149	2.00
④重度後遺障害者に対する介護料の支給額の拡充	3,638	3,176	1.15
⑤一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し	※	2,320	-
(関連事項)			
○(総合政策局予算)持続可能な地域公共交通ネットワークの実現	294億円の内数	210億円の内数	-
○(観光庁予算)訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業	78億円の内数	96億円の内数	-
○(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	-	-	-

※「一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し」として2,320百万円を計上し、さらなる増額分については、事項要求を行う。

主要施策別説明資料

1. 持続可能な自動車運送事業・自動車整備業の実現に向けた取組み

- 自動車運送事業や自動車整備業は、経済・暮らしを支え、安全な自動車社会を実現する上で、重要な産業。
- しかしながら、長時間労働・低賃金といった厳しい環境にあり、人手不足も深刻化。
- このため、生産性向上、取引環境の適正化等を進め、持続可能な事業環境の整備を図る。

【背景】

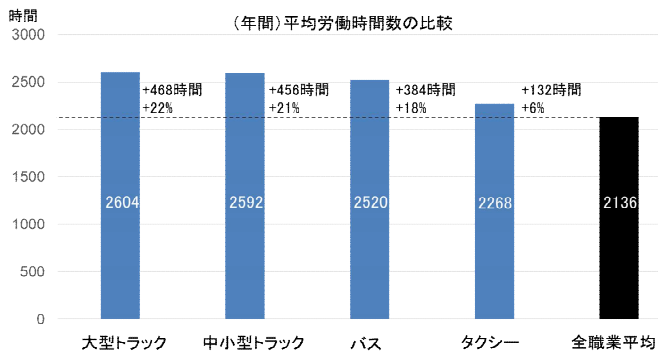
自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画

(平成30年5月30日自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議決定)

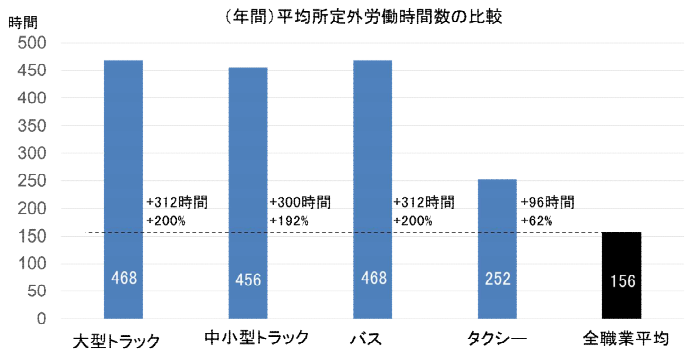
- 自動車の運転業務への時間外労働の上限規制の導入(2024年4月予定)に向け、以下の取組みを推進
 - 長時間労働是正の環境整備
 - 労働生産性の向上(輸送効率の向上、潜在需要の喚起による収入増加等)
 - 多様な人材の確保・育成(働きやすい環境の整備、運転者の確保)
 - 取引環境の適正化(荷主・元請等の協力の確保、運賃・料金の適正收受)
 - 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

自動車運送事業をとりまく環境

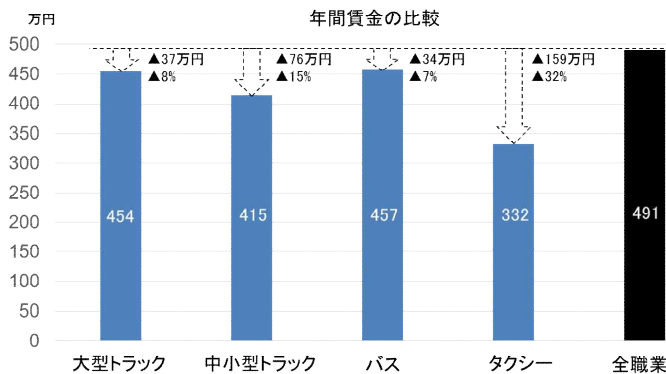
労働時間 全職業平均より約1~2割長い



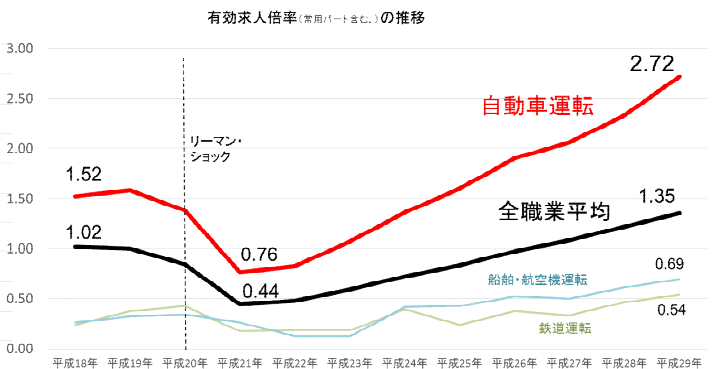
所定外労働時間 全職業平均の約2~3倍の長さ



年間賃金 長い労働時間にもかかわらず、約1~3割低い



有効求人倍率 全職業平均の2倍



<出典:厚生労働省「平成29年賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成>

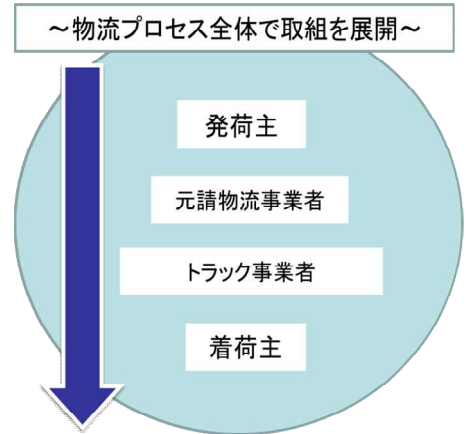
(1)トラック事業における働き方改革の推進

【要求額： 300百万円】

- トラック運送事業の、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化等に資する事業を実施し、働き方改革による労働条件改善を推進する。

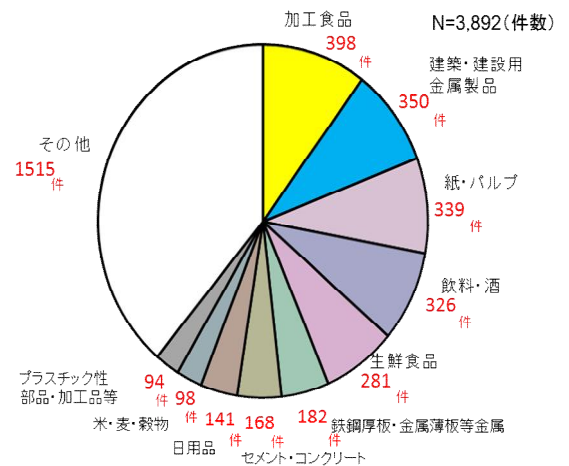
● 「ホワイト物流」実現国民運動(仮称)の展開

- 関係省庁、荷主、物流団体、労働組合が連携し、「労働生産性の向上」、「多様な人材が現場労働者として活躍できる労働環境の実現」に取り組む、「ホワイト物流」実現国民運動を実施。
 - 荷主等に対する「ホワイト物流」実現国民運動の参加の呼びかけ
 - 荷主が取り組むべき事項に関する普及・啓発活動
 - キャンペーン・ポータルサイトの開設・運営



● 輸送品目別の取組みの強化

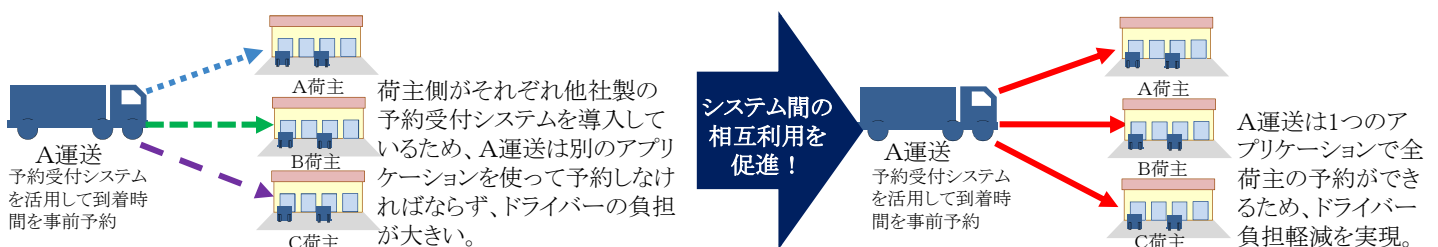
- 個々の輸送品目ごとに抱える課題等に違いがあることから、輸送品目ごとの課題や実態を把握し、改善方策を検証する。
- 地方によって輸送品目ごとに課題が異なる面もあることから、中央のみならず、地方の機関においても、関係者と取組みを進める。



30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)

● 長時間労働の是正等に資する機器・システム等の活用の促進

- 長時間労働の是正等に資する機器について、機器の効果を増幅させるための効果検証等を実施する。
 - 予約受付システムの相互利用の促進(情報の標準化)
 - 予約受付システムと配車システム等の連携による効果検証の実施



(2) 地域公共交通を支える旅客運送サービスの維持・確保・活性化【要求額：60百万円】

- 近年、人口減少に伴い、自動車旅客運送事業(バス・タクシー)等のサービスを維持していくことが厳しい環境に直面している。
- バス・タクシー等に関する下記の事業を実施することで、地域の創意工夫による利便性・効率性が確保された持続可能な旅客運送サービスの提供を図る。

● 持続可能な自動車旅客運送事業等の実現に向けた調査

- ・ 道路運送法の制度改正・人口動態等と事業状況の変化に関する調査・分析
 - 近年の自動車旅客運送事業等の需給の変化と乗合バス規制緩和(平成14年)や自家用有償旅客運送の創設(平成18年)、人口動態等との関係
 - 新規参入や自家用有償旅客運送の導入が地域交通に与えた効果
- ・ 自動車旅客運送事業等の需要と供給の将来推計
 - 自動車旅客運送事業等の輸送人員や運転者数・年齢構成のトレンドを踏まえつつ、今後の人口動態の変化等も考慮し、需要と供給の将来シナリオを分析

利用者ニーズや地域交通機関の課題を踏まえた、**持続可能な自動車旅客運送事業等の実現**に向けた論点整理

自動車旅客運送事業等の需要と供給の**将来シナリオ**を踏まえた必要な対策を検討



<持続可能な自動車運送サービス(イメージ)>

● バス運転者の担い手確保・育成

人材不足が深刻化する乗合バス事業においては、バス運転者の確保(採用)・育成が喫緊の課題。バス運転者求職者の不安解消や中小企業の多いバス事業者の負担の軽減を図り、効果的・効率的な人材育成の仕組みを構築するためのモデル事業を実施。

- ・ 乗務員のキャリアアップのための定期研修カリキュラムの作成
- ・ 研修の効果測定方法の整備

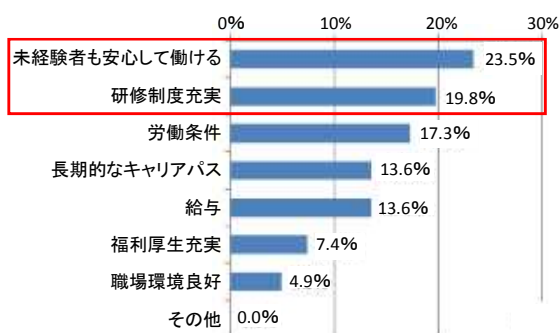
【研修コース例】

- ・ 新任運転者研修
- ・ ユニバーサルドライバー研修
- ・ 高速バス運転者研修 等

【カリキュラム例】

- ・ 実技チェック
- ・ 高齢者・車椅子の利用者の扱い
- ・ 効果測定 等

バス運転者への応募意向者の重視点



<出典:バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会アンケート>

人材育成ノウハウの共有化や人材育成の共同化を推進

● 新しいタクシーメーターの実現に向けた検討

電子地図データやGPSを活用した新しいタクシーメーターの開発・普及に向けて、距離等の測定精度や耐久性等に関する技術基準の具体的な規格化を検討する。また、当該規格に基づいて製造された機器が供用後も運賃の改定等に対応して適正に機能することを担保する仕組みを構築する。

【現行のタクシーメーター】



- ・ 走行信号(電気パルス)により走行距離を実測
- ・ 走行距離と時間から運賃を演算

【ソフトメーター(イメージ)】



- ・ GPS等により得られる車両の位置情報と電子地図上で推定される走行距離をもとに運賃を算出

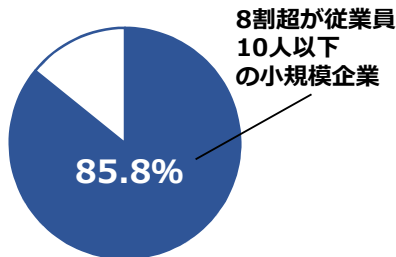
多様なサービスの提供が可能となる、柔軟かつ信頼性の高いインフラの構築

(3) 自動車整備業の生産性向上と事業基盤強化

【要求額：89百万円の内数】

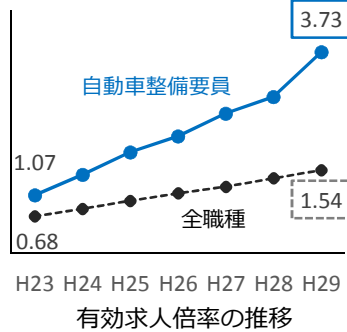
- 自動車整備業は、新技術への対応、人材の不足等の課題に直面。事業継続が困難な事業者が増えると、自動車整備工場のネットワークが失われ、「自動車整備難民」が生じるおそれ。
- 自動車整備業の生産性向上を図りつつ、人材確保を推進するとともに、地域における事業者間の連携を強化し、将来に渡り持続可能な自動車整備のネットワークを全国で維持する。

多数の小規模企業



従業員数10人以下の自動車整備事業者数の割合

人材不足の深刻化



自動車技術の高度化への対応



電気自動車登録台数
75,294台 (H29)



自動ブレーキ新車乗用車搭載率
76.9% (H29)

● 自動車整備業の生産性向上に関する調査

- 今後対応が求められる新技術分野の特定と課題調査
- 機器・設備導入による効率化、他業種との連携による付加価値の創造等を通じた生産性の向上
- 適切な事業環境の確保(工賃、部品価格・流通、事業承継)



電子装置の故障診断

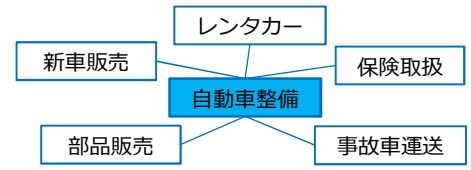


超高張力鋼板の溶接

対応が求められる新技術分野の例



機器・設備導入による事業効率化



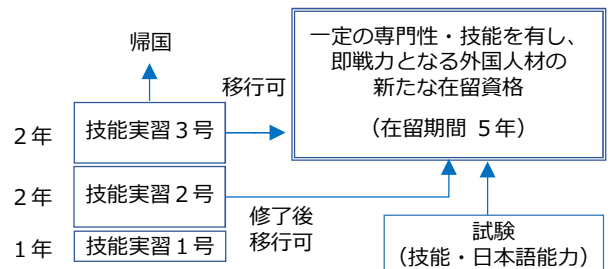
自動車整備業を中心とした異業種連携の例

● 自動車整備人材の確保

- ・ 若者・女性に対する自動車整備士のPR強化
 - ポスターの作成、運輸支局長等による高校訪問
 - 若者や女性の志向を汲んだ「攻めのPR」
 - 離職の原因の分析と対策の検討
- ・ 外国人材の適正な受入環境の確保
 - 外国人技能実習の実態調査・事業協議会の運営等
 - 骨太の方針に示された「新たな外国人材の受入れ制度」の創設

外国人技能実習制度

新たな外国人材の受入制度



技能を備えた外国人材の育成・確保

● 地域における事業者間連携による自律的取組の発掘・支援

- 中核整備工場を講師とした整備技術の講習会・体験会
- 地域の自動車整備に関する諸課題に関する勉強会
- 人材確保のための地域取組



自動ブレーキ整備体験会(広島)



経営者向け人材確保セミナー(大阪)



人材確保テレビCM(岩手)



クルマの児童画コンクール(岐阜)

各地域の事業者間連携による自律的取組の好事例を発掘・支援

地域における事業者間連携を強化し、好事例を全国に展開

2. 安全・安心の確保及び環境対策の推進

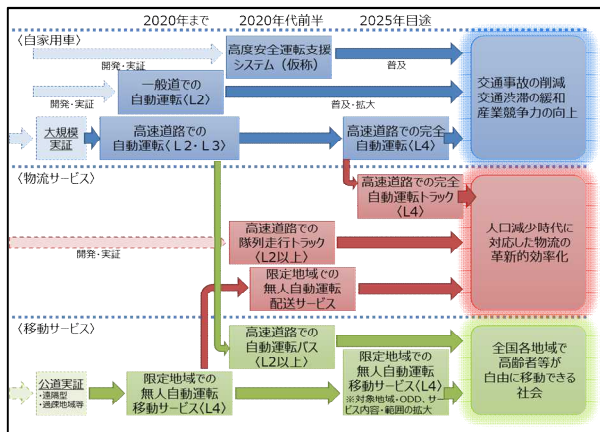
(1) 自動運転技術の開発・実用化促進

- 自動運転技術は、交通事故の削減、高齢者の移動支援、地域の移動手段の確保、生産性の向上に資するものとして期待されている。
- このため、自動運転技術の実用化に向けた、基準制度上の環境整備、技術開発の促進に取り組む。

【背景】

「未来投資戦略2018」
(平成30年6月15日閣議決定)

「自動運転に係る制度整備大綱」に基づき、2020年までに高度な自動運転の市場化、サービス化を実現するとの目標の達成に向けて、国際的な議論においてリーダーシップを発揮しつつ、必要な法制度整備を進める。



(官民ITS構想・ロードマップ2018(平成30年6月))

「第10次交通安全基本計画」
(平成28年3月中央交通安全対策会議決定)

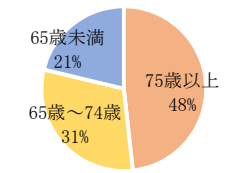
一層の交通事故の抑止を図るため、先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組む。

＜交通事故削減目標(平成32年)＞

- ・ 交通事故死者数を2,500人以下 (平成29年:3,694人)
- ・ 死傷者数を50万人以下 (平成29年:約58万人)

高齢運転者による交通事故の発生状況

	平成19年	平成29年
死亡事故件数	427件	418件
死亡事故全体に対する構成比	8.2%	12.9%



ブレーキ・アクセルの踏み間違えによる死亡事故件数(年齢別割合)
(平成23年～27年 合計:226件)

75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数及び構成比
※警察庁事故統計

① 自動運転技術等の実用化に向けた技術基準の整備・国際標準化の推進 【要求額：675百万円】

- 自動運転技術や、交通事故死者数の半数超を占める歩行者・自転車乗員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調査・検討等を行う。
- 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する。

● 自動運転の実現等に向けた安全基準の整備 【要求額：318百万円】

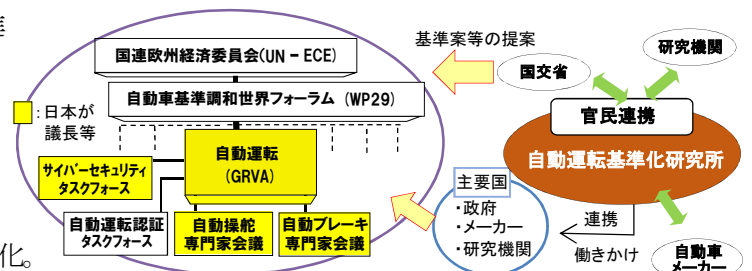
- ・ レベル3又はレベル4の自動運転車が満たすべき安全性の要件をまとめた自動運転車の安全技術ガイドラインを踏まえ、ドライバーの運行状態の監視機能(HMI※)、ハッキング対策等のサイバーセキュリティ等の技術要件や試験法に係る調査・検討等を実施。
- ※ Human Machine Interfaceの略



ドライバーへの運転移行要求

● 自動車の技術基準の国際標準化等の推進 【要求額：357百万円】

- ・ 日本の自動運転技術の戦略的国際標準化の推進
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。
- ・ 米国・EU等との協力強化
基準調和に係る米国への働きかけ、日・EUの協力を強化。
- ・ 国際的な車両型式認証制度(IWVTA)の推進
新たに創設された国際的な車両単位の相互承認制度について対象装置の拡大等一層の充実を図る。



② 自動車運送事業への自動運転技術の導入に向けた取組み

【要求額： 210百万円】

- 高度な自動運転のバス車両の開発・実用化に向け、大型自動車メーカー等と協働し、必要な技術開発を促進する。
- 旅客自動車運送事業者等が自動運転車両を導入する際に、新たに必要となる輸送の安全性等を確保するための要件の検証を行う。

● 自動運転バス車両の開発促進【要求額： 200百万円】

- ・ 政府目標を踏まえ、特に大型の自動運転車両の開発を促進するため、LKAS*及びACC*の高度化、車内外の安全を確保する車両制御等について検討・調査。
- ・ 自動運転車の安全技術ガイドラインに基づく安全要件等を踏まえ、車両の仕様を検討。
- ・ 検討・調査結果を踏まえ、必要に応じて、車両の設計及び製作を実施。

※LKAS:Lane Keep Assist System
ACC:Adaptive Cruise Control



(車両イメージ)

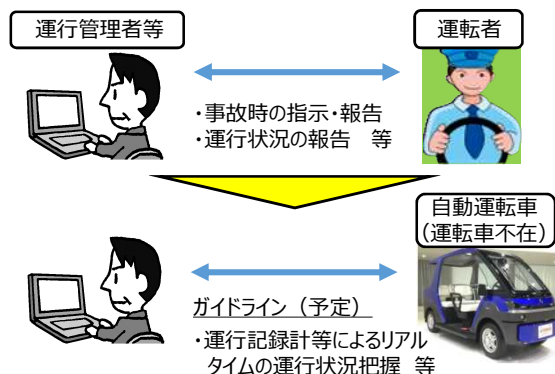
(日野自動車HPより)



(トヨタ自動車HPより)

● 旅客自動車運送事業等への自動運転車の導入に向けた実証に係る調査【要求額： 10百万円】

- ・ 運転者の乗務を前提としない自動運転車両(Lv4)を導入したバス事業者等が、新たに遵守すべき輸送の安全性・旅客の利便性の確保のための要件を定めるガイドラインについて、その効果を検証するため、実証実験を実施。
- ・ 実証実験の結果を踏まえ、旅客自動車運送事業等への自動運転車の導入を促進するための方策を検討。



③ 自動運転技術に対応する関連諸制度(整備・検査・型式認証)の高度化

【要求額： 85百万円】

- 自動運転技術を搭載した自動車に対応した点検整備・検査制度の設計のための調査等を実施する。
- 自動運転技術及びOTA技術*を搭載した自動車に対応する型式認証制度の見直しのため、審査に必要な調査を実施する。

※OTA技術:無線によるソフトウェアアップデート

● 自動運転技術の点検整備・検査制度の設計のための調査【要求額： 60百万円】

- ・ 自動運転技術を搭載した自動車に対応した点検整備・検査制度の構築のための以下の施策に関する調査を実施。
 - 「車載式故障診断装置」を活用した検査手法・基準の策定
 - 自動運転技術に対応した点検基準の整備
 - 自動車メーカーによる整備マニュアル等の提供ルールを整備
 - 汎用整備用機器(スキャンツール等)の機能拡大の促進
 - 自動運転技術等に対応した整備士資格・試験制度の見直し



車載式故障診断装置を活用した検査イメージ

● 自動運転技術及びOTA技術に関する調査【要求額： 25百万円】

- ・ 自動運転技術の安全性評価のため、実車又はシミュレーションを用いて評価すべき項目及びシナリオ等の評価方法を策定。
- ・ OTA技術を用いたソフトウェア配信時の安全対策に関する配信の堅牢性審査のため、審査項目の詳細等について技術的な調査を実施。



④ 安全運転サポート車の普及促進に向けた環境整備 【要求額： 43百万円、 7,468百万円の内数】

- 高齢運転者による交通事故防止に資する「安全運転サポート車(サポカーS)」の普及を促進するため、高度な自動ブレーキについて国際基準策定のための安全性能評価に係る調査を実施するとともに、関連する先進安全技術について自動車アセスメント(安全性能の評価制度)の拡充を図る。

● 自動ブレーキの安全性能評価に係る調査 【要求額： 43百万円】

- ・ 国連の場において今後議論が本格化する、歩行者や夜間等にも対応するより高度な自動ブレーキの国際基準について、日本が国際議論を主導し、我が国の交通事故実態等を踏まえたものとするため、当該技術の安全性能評価手法の策定のための調査を実施。



**安全運転サポート車
(通称「サポカーS」)**

自動ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等の安全運転支援機能を備えた自動車





自動ブレーキ



踏み間違い時加速抑制装置

(日産自動車HPより)

● 自動車アセスメント(安全性能の評価制度)の拡充 【要求額： 独立行政法人自動車事故対策機構 運営費交付金 7,468百万円の内数】

- ・ 自動車の安全性能を評価・公表することで、より安全な車選びや製品開発を自動車ユーザーや自動車メーカーに促す「自動車アセスメント」の対象に、新たに夜間街灯なしの条件での「被害軽減ブレーキ(対歩行者)」の追加等を実施。



<安全性能公表イメージ>

⑤ 先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進 【要求額： 138百万円】

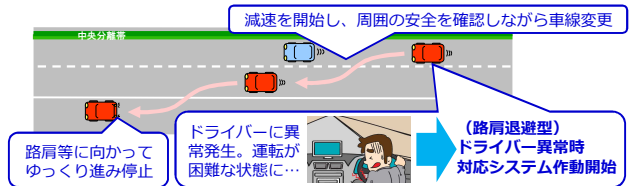
- 自動運転の実現に向け、産学官が連携し、その要素技術となる最先端の先進安全技術の開発・実用化を促進する。

【主な検討項目】

● 路肩退避型等発展型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一般道への実用化を目指し、技術的な課題や要件等に関する検討を行う。

路肩退避型等発展型ドライバー異常時対応システムに関する検討



● 自動運転車両に必要なASV技術に関する検討

- ・ 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※)等、自動運転車両に必要な技術的な課題や要件等に関する検討を行う。

ISAに関する検討



● 実現されたASV技術を含む自動運転技術の普及

- ・ 自動車ユーザーが先進安全技術や自動運転技術について正しく理解し適切に使用できるよう、これらの技術の正しい使用法の周知や普及のための方策について調査・検討を行う。

先進安全技術の普及促進に関する調査



ASV技術体験会・実証実験の実施



ASV技術のパンフレットの作成

(2) 自動車運送事業における安全対策の推進

- 軽井沢スキーバス事故を踏まえ、安全・安心な貸切バス等の運行確保に向けた取組みをより一層強化する。
- 「事業用自動車総合安全プラン2020」で定めた、各業態(バス、トラック、タクシー)における死者数・事故件数の削減目標の達成に向け、取組みを推進する。
- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、自動車分野におけるテロ対策(ソフトターゲット対策)の強化を図る。

【背景】

軽井沢スキーバス事故を受けた総合的な対策

平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故(乗客乗員15名死亡、乗客26名重軽傷)を踏まえ、「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を着実に実施する必要がある。

主な実施項目(全体85項目)

- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| (1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化 | (4) 旅行者、利用者等との関係強化 |
| (2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等 | (5) ハード面の安全対策による事故防止の促進 |
| (3) 監査等の実効性の向上 | |

事業用自動車総合安全プラン2020(計画期間:H29~H32)

第10次交通安全基本計画(平成28年3月中央交通安全対策会議決定)、「事業用自動車総合安全プラン2020」の策定を踏まえ、引き続き、以下の重点施策を着実に実施する必要がある。

重点施策(目標:平成32年までに死者数235人以下(平成29年:352人)、平成32年までに事故件数23,100件以下(平成29年:32,654件)、飲酒運転ゼロ)

- | | |
|---|------------------------------|
| 1. 行政・事業者の安全対策の一層の推進と利用者を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築 | 4. 超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策 |
| 2. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶 | 5. 事故関連情報の分析等に基づく特徴的な事故等への対応 |
| 3. 自動運転、ICT技術等新技術の開発・利用・普及の促進 | 6. 道路交通環境の改善 |

2020年東京オリンピック競技大会等に向けたセキュリティ対策について

「2020年東京オリンピック・東京パラリンピック競技大会等を見据えたテロ対策推進要綱(平成29年12月11日国際組織犯罪等国際テロ対策推進本部決定)」を踏まえ、政府が一丸となってテロ対策を強力に推進する必要がある。

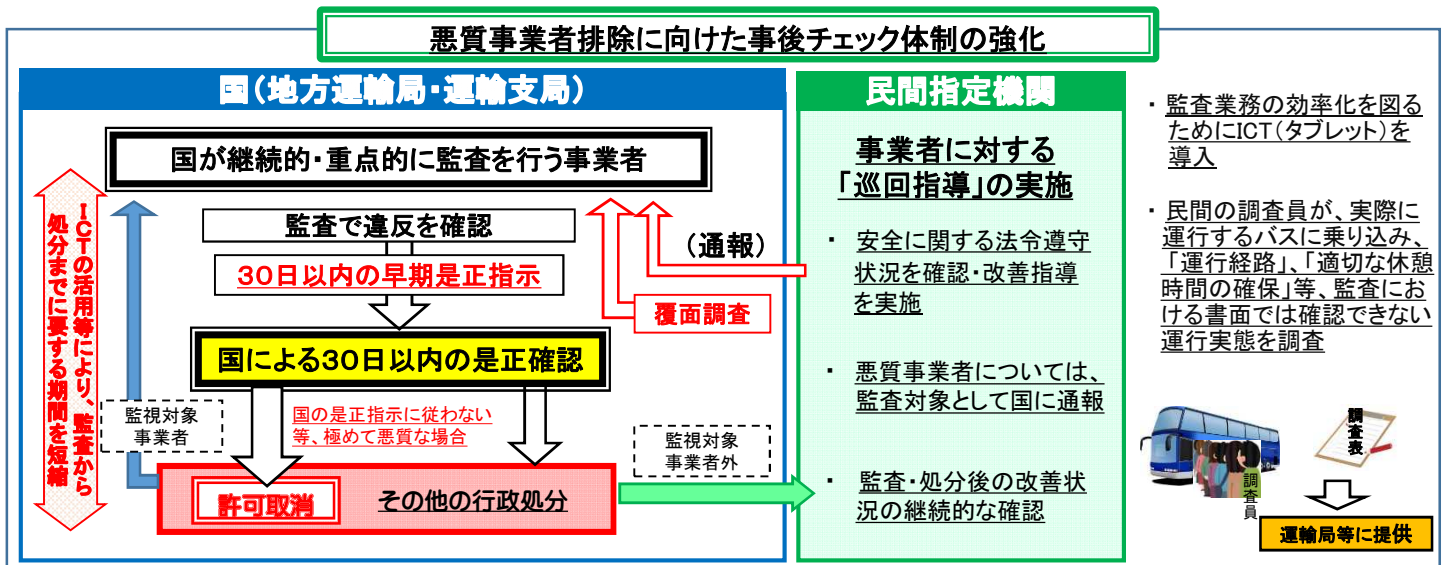
主な実施項目

- | | |
|-------------------------|--------------------------|
| (1) 情報収集・集約・分析等の強化 | (4) 重要施設の警戒警備及びテロ対処能力の強化 |
| (2) 水際対策の強化 | (5) 官民一体となったテロ対策の推進 |
| (3) ソフトターゲットに対するテロの未然防止 | (6) 海外における邦人の安全の確保 |
| | (7) テロ対策のための国際協力の推進 |

① 自動車運送事業者に対する監査体制の強化

【要求額: 70 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。



② 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： 67百万円】

- 社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故について、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等、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。

● 走行実験等の実施による、より高度な事故の要因分析

- ・ 事故直前の運転操作(ハンドルやブレーキ操作、変速ギヤの位置等)や車両の挙動を再現し、事故当時の状況を把握することで、より高度な要因分析と原因究明を行う。



③ 先進安全自動車(ASV)やドライブレコーダー等の導入支援

【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。

● 先進安全自動車(ASV)導入支援

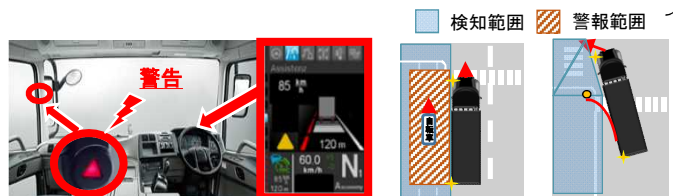
【補助率】導入費用の1/2

【対象装置】衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置、車両安定性制御装置、ドライバー異常時対応システム、先進ライト

<対象装置等の拡充等>

- ・対象装置に側方衝突警報装置を追加。

左折時や車線変更時に側方の障害物を検知した場合、併せて車両の通過範囲を予測し、衝突の可能性が高いと判断した時には、ドライバーに衝突を回避するよう警報する。



● 過労運転防止のための先進的な取組の支援

【補助率】導入費用の1/2

【対象機器】ITを活用した遠隔地における点呼機器、運転者の疲労状態を測定する機器、運転者の睡眠状態等を測定する機器等

運転者の拘束時間や、体調・疲労度をリアルタイムに把握し、過労運転防止を図る。

● デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入支援

【補助率】導入費用の1/3

【対象機器】デジタル式運行記録計、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー一体型

事故時の記録映像データ等を活用することにより、効果的な安全運転指導及び事故調査等の高度化を行い事故防止を図る。

● 社内安全教育の実施支援

【補助率】導入費用の1/3

【対象メニュー】ドライブレコーダー等を活用した安全運転教育、ヒヤリ・ハット情報等の分析による事故防止プラン 等



④ 旅客自動車運送事業等におけるテロ対策の強化

【要求額： 21百万円】

■ 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会期間中のテロ対策の強化に向け、旅客自動車運送事業者向けの対応を検討することが喫緊の課題であり、不審物発見に向けた調査等を実施し、その結果等を取りまとめたガイドラインを策定の上、事業者に講じるべき対策を周知する。

不審物発見に向けた調査等を実施


【国際テロの現状】
バスを対象としたテロの手法、形態は様々であるが、特に簡易爆弾が用いられるケースが多い

▼


実証実験を通じて、バス利用者の車内持込荷物の確認や不審物発見時の対応策を検討、また、他モードへ応用が可能か併せて検討

実証実験のイメージ

不審物検知




ボディチェック




テロ対策ガイドライン策定


- 実証実験の結果等を踏まえ、2020年東京オリパラ大会期間中の、「自動車分野におけるテロ対策ガイドライン」を策定。




TOKYO OLYMPICS 2020



MANUAL



先進的警備システム等



持込禁止物品等

警戒意識、対応能力の向上

- 国交省HPにポータルサイト開設
 - テロ対策ガイドラインの周知
 - 各事業者の好事例の横展開等
- ポスター等の作成・掲示による、不審物等発見時の速報の周知徹底

⑤ 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： 45百万円】

■ 健康起因事故防止のため、国土交通省で策定したガイドラインに沿って自動車運送事業者の運転者に実際にスクリーニング検査を受診していただき、受診後の運転者に対する自動車運送事業者の対応等を調査するモデル事業を行う。また、自動車運送事業者におけるガイドラインの普及状況、同検査の導入に当たっての課題等に関するアンケート調査を実施するとともに、健康起因事故防止に関するセミナー等を実施することで同検査の普及を促進する。

● スクリーニング検査普及に向けたモデル事業

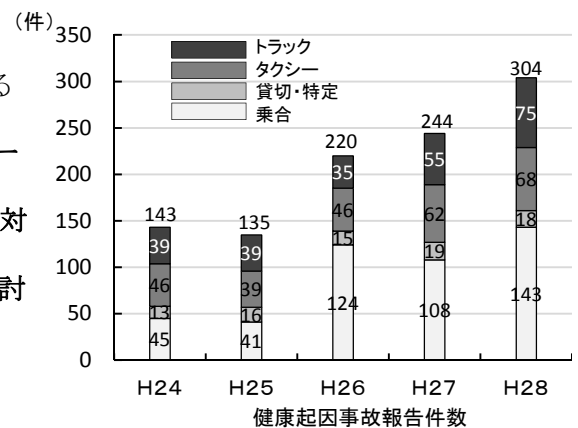
- ・ 健康起因事故防止のため、主要疾病の早期発見に有効とされるスクリーニング検査について、**モニター事業者を選定**。
- ・ ガイドラインに沿って、モニター事業者の運転者が**実際にスクリーニング検査を受診**。
- ・ 受診結果やその後の運転者に対する事業者の対応、事業者に対する影響等について調査を実施。
- ・ その結果を、同検査の業界全体の普及拡大に向けた方策の検討に活用。

● スクリーニング検査普及状況調査

スクリーニング検査を普及させるための方策の検討に必要な、事業者における同検査の普及状況やその導入に向けた課題等を把握するため、アンケート調査を実施する。

● 健康起因事故防止セミナーの開催

国土交通省で行っている健康起因事故防止対策、事業者によるスクリーニング検査の受診に関する取組み等について、有識者、関係企業、国土交通省等が紹介する形式のセミナーを事業者を対象として開催する。



◆主要疾病に関するスクリーニング検査

① 脳ドック



② SASに関する検査



③ 人間ドック



④ 心臓疾患に関する検査



(3) 環境対策の推進

- 我が国のCO2排出量の20%弱を占める自動車分野において、自動車の環境性能の向上はCO2排出量削減のための主要な対策であるとともに、大気汚染対策としても重要。次世代自動車の普及促進は、成長戦略の観点からも重要な課題。環境性能に応じた補助制度の実施等を通じ、次世代自動車のさらなる開発・普及を促進する。

【背景】

未来投資戦略2018（平成30年6月15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。

地球温暖化対策計画（平成28年5月13日閣議決定）

（平成29年度：3.7割）

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。

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 （EVバス普及加速プロジェクト等）

【要求額：1,025百万円】

- 政府を挙げて省エネルギー、地球温暖化対策等のために次世代自動車の普及を促進している中、地域の計画と連携し、環境に優しい自動車の集中的導入・買い替え促進を支援する。
- 特にEVバスについては、その普及を加速させるための取組みを行い、更なる普及を目指す。

地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業

【第Ⅰ段階】

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

車両・充電設備等価格の
1/2～1/3を補助



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、超小型モビリティ

【第Ⅱ段階】

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

車両・充電設備等価格の
1/4～1/5を補助



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

【第Ⅲ段階】

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（支援の最終段階）

通常車両との差額の
1/3を補助



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

地域の計画と連携し、次世代自動車の普及を支援

● EVバス普及加速プロジェクト

- ・ EVバスの導入に関心はあるものの、情報が少ない等の事情から導入に躊躇しているバス事業者が少なからず存在していることを踏まえ、導入の検討段階から導入後のコンサルテーションまでを総合的に実施することにより、バス事業者によるEVバス導入を支援する。

② 産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業

【要求額： 351百万円】

■ 運輸部門においてCO2排出量の多い大型車分野に関し、ハブ研究所を中心とした産学官の連携のもと、電動化技術や内燃機関分野等の開発促進の強化を図り、高効率次世代大型車両の開発・実用化を促進する。

- 乗用車においては電動化等の動きが活発化している一方、大型車は大きな改善が見られていない状況であることから、ハイブリッド等の電動化技術や今後も主要な技術と想定される内燃機関の高効率化技術の一層の開発促進が重要。
- 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開発から基準策定に必要な評価手法の確立までを一体的に行うことが必要。

本事業の進め方(～2023)



事業実施体制

※具体的な研究・開発テーマは、平成30年度の調査結果を踏まえて決定



③ 燃費・排出ガス不正防止のための取組みの推進

【要求額： 44百万円、 3,178百万円の内数】

■ 燃費や排出ガスに関する自動車メーカーによる不正事案が相次いでおり、不正の防止のため、自動車メーカーに対する指導・監督、既に市場に流通している自動車を対象にした事後的チェックを推進するとともに、排出ガス低減装置の機能の保護制御条件を利用した不正を抑止する。

● 自動車メーカーに対する指導・監督の推進

【要求額： 2百万円】

- 改正道路運送車両法(平成29年5月公布)により、不正な手段によりなされた型式指定の取消規定が設けられたこと等を踏まえ、自動車メーカーに対する指導・監督の推進を図る。また、生産ラインから無作為抽出した完成車を用いた検査やメーカー各社のコンプライアンス体制等の確認を的確に実施する。

● 市場に流通している自動車を対象にした事後的なチェックの推進

【要求額： 独立行政法人自動車技術総合機構運営費交付金 3,178百万円の内数】

- 既に市場に流通している自動車を抜き取り、環境基準適合性の事後的なチェックを推進する。排出ガスについては、台上試験との乖離の有無等を把握するための路上走行検査の実施に向けた調査を実施する。



自動車排出ガス試験(台上)



自動車排出ガス試験(路上走行)



● 保護制御ガイドライン策定事業

【要求額： 42百万円】

- 保護制御の作動範囲(低温時の制御の温度範囲等)に関する指針について、国内走行環境での出現頻度及び技術レベル等を踏まえたものとするための調査等を実施する。

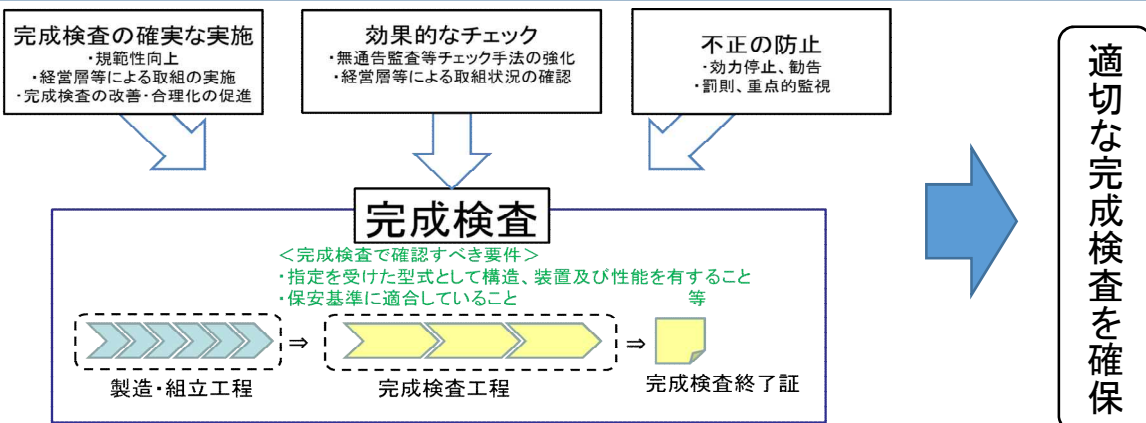
(※)保護制御…低温時等にエンジンの故障・破損を防止するため、排出ガス低減装置の機能を低減・停止する制御

(4) 自動車の適切な生産・保守・管理の促進

- 型式自動車の適切な完成検査を確保するための措置を確実に実施。
- 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し、未認証工場対策、無車検車・無保険車対策の強化を図る。
- 自動車保有関係手続きのワンストップサービスについても、その利便性向上に向けた施策を推進する。

① 型式自動車の完成検査における不適切な取扱いの防止に向けた取組み 【要求額：20百万円】

- 平成29年9月以降、国の立入検査により、複数の自動車メーカーにおいて、不適切な完成検査の実施が判明したことから、「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」を設置。
- 平成30年3月に公表されたタスクフォース中間とりまとめにおいて、技術進展に対応した完成検査の改善・合理化の促進や立入検査の強化等を内容とする提言がなされたことから、それを踏まえ、適切な完成検査を確保するための取組みを推進。



● 完成検査手法の改善・合理化の促進に向けた調査

- ・ 国内外の自動車技術の進展や製造・組立における品質管理の進歩に関し、必要な調査を実施し、①完成検査手法の事前審査方法、②完成検査に関する監査方法、に随時反映。
- ・ 国による判断が明確化されることにより、自動車メーカーにおける製造・組立工程内での検査及び検査の自動化の採用を促し、完成検査の方法の改善・合理化を促進。



● 効果的なチェックの強化及び不正の防止を図るため、立入検査の強化にむけた取組みを実施

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 立入検査回数の増加 <ul style="list-style-type: none"> - 無通告での監査 - 管理者層へのヒアリング - 不正を行った社に対する頻度を増加させた重点的な監視 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 研修の充実 <ul style="list-style-type: none"> - ロールプレイ等立入検査に必要な基礎知識及び技能の修得 - 弁護士や監査機関等による講義を通じた専門知識の修得 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 立入検査用機器の導入 <ul style="list-style-type: none"> - 立入検査において情報を取得・保管するための機器の導入 - メールや書類等、立入検査で取得した情報を解析するための機器及びソフトウェアの導入 |
|--|--|--|

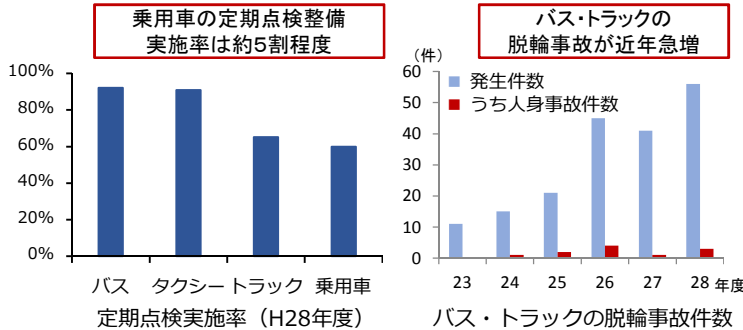


自動車メーカーにおける完成検査手法の改善・合理化の促進や国における立入検査の強化等により自動車メーカーにおける適切な完成検査を確保

② 点検整備の促進

【要求額： 96百万円】

■ 点検整備の実施状況、整備不良事故の発生状況等を踏まえ、ユーザーに対する適切な点検整備実施の啓発等を行う。



整備不良事故の分析、点検整備の周知・啓発

- 自動車点検整備推進運動
- 整備不良事故の分析
- 大型車の脱輪防止対策の検討・実施
- 特徴的事案に係る効果的な点検整備の周知・啓発
- 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 など



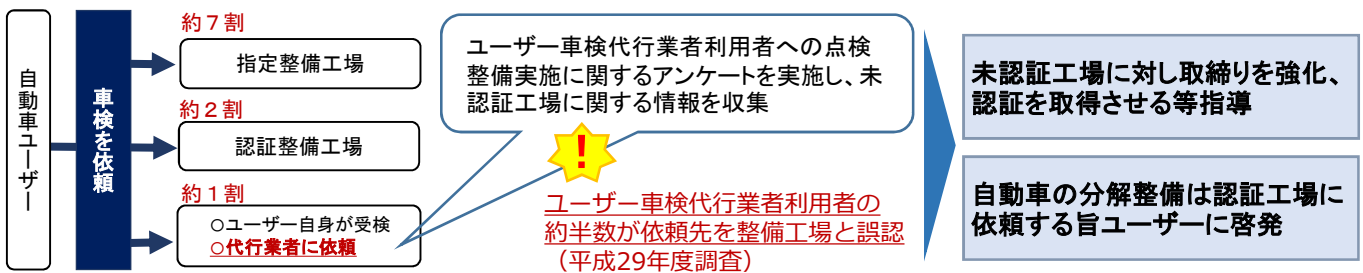
③ 未認証工場対策

【要求額： 23百万円】

■ 国の認証を受けず自動車の分解整備を違法に行う「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。

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



④ 無車検車・無保険車対策の強化

【要求額： 166百万円】

■ 車検切れ・自賠責保険切れの車両を特定し、是正させるため、ユーザーへのハガキ送付による注意喚起を行うとともに、可搬式ナンバー読取装置を導入することにより街頭検査を強化し、警察との連携の下、車検切れのまま走行する車両に対する指導・警告を行う。

● ハガキ送付による是正

- 車検切れ・保険切れ車両を抽出し、ユーザーに対しハガキを送付



● 街頭検査における無車検車・無保険車に対する指導・警告

- 警察と協力し、街頭検査において可搬式ナンバー読取装置により車検切れ車両を捕捉、ドライバーへ直接指導・警告
- 自賠責の無保険車指導員等による監視活動の結果、無保険の疑いのある車両のユーザーに対し、ハガキによる注意喚起



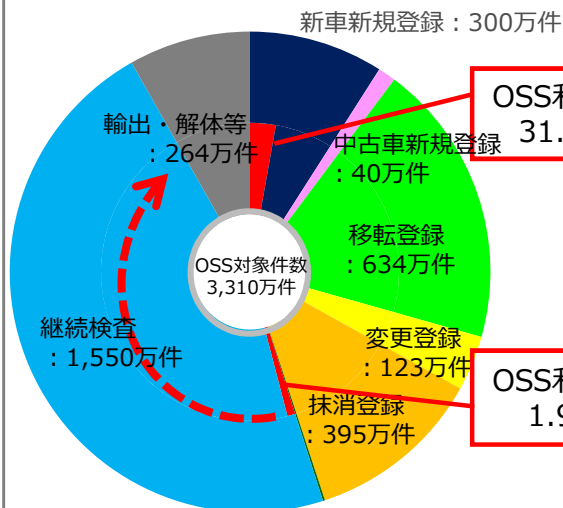
⑤ 自動車保有関係手続のワンストップサービスの充実・拡充
(車検証の電子化等)

【要求額： 154百万円】

- 自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)については、窓口申請との申請手数料差別化(平成30年4月から)など、申請者のメリットを具体化してきたところ。
- OSSの更なる利用促進を図るため、自動車検査証の電子化など申請手続の完全電子化(ゼロストップ化)に向けた検討を行うとともに、OSSの利便性向上に向けた施策を講ずる必要がある。

背景と必要性

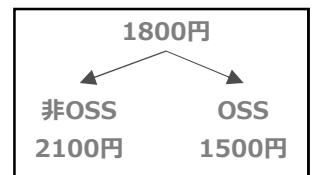
<OSSの利用状況>



<OSSの課題とこれまでの取組>

OSS利用率 31.3%

○導入都道府県が限定的
→ 手数料の見直し



(導入都道府県) ※見込み

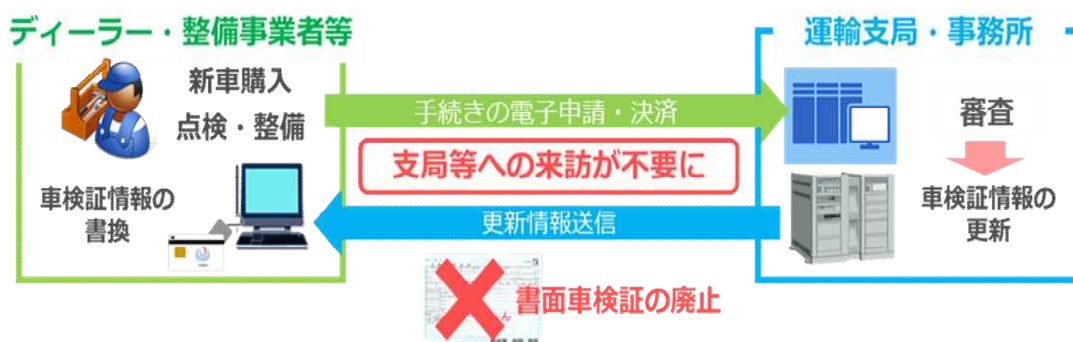


OSS利用率 1.9%

○引き続き車検証交換のため出頭が必要
○OSSを利用することのメリットの充実

OSS利用率向上のためさらなる対策が必要

● 申請手続のゼロストップ化(自動車検査証の電子化に向けた検討)



● OSSの利便性の向上(自動車検査証の自動出力機の導入)

- ・ 窓口待機時間の削減のため、OSS申請者向けの自動車検査証の自動出力機を導入



自動出力機

3. 事故被害者救済の充実

- 自動車事故による被害者の保護の増進に取り組むことは、自動車行政における重要な使命。
- 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にあり、引き続き、着実に対策を講じることが必要。
- 特に、療護施設の空白地域の存在や重度後遺障害者の介護者(親族等)の高齢化が大きな課題。
- 被害者救済対策事業として、療護施設の設置・運営、介護料の支給等に加え、地方を中心とした小規模な委託病床の展開等きめ細やかな施策の充実を図る。

① 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営(地方を中心とした小規模な委託病床の展開)

【要求額： 独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金7,468百万円の内数】

- 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・看護を実施する。
* 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
- 療護施設の空白地域となっている地方を中心に小規模の委託病床を展開し、適切かつ質の高い、治療・看護を提供する。

現在設置されている4カ所の療護センター及び5カ所の療護施設機能委託病床
(加えて平成30年度予算で小規模委託病床1カ所を選定作業中)



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。

地方を中心とした小規模な委託病床の展開

【現状】
介護者が自宅から療護施設までの距離を理由に入院に至らないケースが多い(利用が困難な理由の約7割) → **地理的要因が課題**(各療護施設における近隣地域の患者割合は約9割)

- 治療・看護機会を公平に確保するため、小規模病床の設置による**空白地域の解消が必要**。
- 被害者団体からの要望「**小規模でたくさん作って欲しい**。近くに専門の病院があるというのは安心感がある。」

平成30年度に引き続き、療護施設の空白地域となっている地方を中心に小規模な委託病床を展開し、適切かつ質の高い治療・看護を提供。

② 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： 339百万円】

■ 短期入院(入所)の利用は、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。より多くの在宅重度後遺障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する。

● 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(自動車事故対策機構からの介護料受給者)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支給

< 支給対象 >

- 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45万円の範囲内で支給



③ 介護者なき後を見すえた日常生活支援の充実

【要求額： 298百万円】

■ 在宅で療養生活を送る自動車事故により重度後遺障害を負われた方の介護者なき後に備えた受入環境を整備するため、障害者支援施設等に対し、設備導入や介護人材確保等に係る経費を補助する。

● 施設等への設備導入や介護人材確保に係る経費の補助

【現状】

自動車事故による後遺障害を負われた方を介護する御家族の高齢化の進展等により、介護が困難になった後には障害者支援施設等が受け皿となり得るが、**受入可能な施設が不十分**

・喀痰吸引等の医療行為を行える介護職員が少ない(夜間体制が不十分)
・医療機器等の未導入・老朽化により、安全・安心な介護が困難



(特殊浴槽)

< 補助対象 >

- ①障害者支援施設
- ②グループホーム

< 補助内容 >

- ①医療機器等の導入に係る経費
- ②介護職員の人材確保等に係る経費



(介護リフト)

平成30年度に引き続き、自動車事故により重度後遺障害を負われた方の積極的な受入が可能な施設等を拡大し、日常生活支援に関する将来の不安解消を図る。

④ 重度後遺障害者に対する介護料の支給額の拡充

【要求額： 3,638百万円】

- 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。

平成31年度予算において、労災保険制度における介護補償給付の引き上げと合わせ、支給額の見直しに係る拡充を要求。

【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

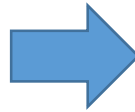
- ・ホームヘルプ
- ・訪問入浴
- ・訪問看護 等



【介護料支給額】

〈現行〉

- ・ 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



〈見直し額〉

- ・ 特Ⅰ種：月額 78,020円～209,430円
- ・ Ⅰ種：月額 66,660円～165,150円
- ・ Ⅱ種：月額 33,330円～ 82,580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。

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等で、精神的支援を強化。



訪問支援の様子

⑤ 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し

【※】

- 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は、平成30年度予算において平成15年度以来15年ぶりに、23.2億円が繰り戻されることとなったものの、なお6,159億円が繰り戻されていない状況（平成30年度末）。
- 毎年度の繰戻額については、平成29年12月に交わされた大臣間合意において、被害者等のニーズに応じて被害者保護増進事業等が安定的、継続的に将来にわたって実施されるよう十分に留意するとされていることを踏まえ、平成31年度における着実な繰戻しについて要求する。

※「一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し」として2,320百万円を計上し、さらなる増額分については、事項要求を行う。

【関連事項】持続可能な地域公共交通ネットワークの実現

要求額 29,377百万円の内数

- ・地域公共交通活性化再生法等を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組を支援する。

<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、デマンドタクシー等の運行
- ・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、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備等
- ・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等の後押し

- ・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、地域公共交通再編実施計画等の策定に係る調査等
- ・地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針の策定に係る調査

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事業（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、デマンド型等の多様なサービスの導入、地域鉄道の上下分離等）について、まちづくり支援とも連携し、重点的に支援

5. 地域公共交通ネットワーク再構築に向けた先行的な取組の後押し

交通圏全体を見据えた地域公共交通ネットワーク再構築について、先行的に取り組む都道府県等に対し、計画策定、実証運行等を支援

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 926百万円）がある。
また、エレベーターやホームドアの整備、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環境整備緊急対策事業（観光庁予算 7,760百万円の内数）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 6,320百万円の内数）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環境整備緊急対策事業

要求額 7,760百万円の内数

訪日外国人旅行者数4,000万人等の実現に向けて、ストレスフリーで快適な受入環境整備を図るため、全国共通ICカードの導入等の観光地までの移動円滑化や無料Wi-Fiの整備等の滞在時の快適性向上等の取組について、地域の実情に応じて支援する。

1. 観光地までの移動円滑化

- ・ ストレスフリーな公共交通利用環境の利便性向上等を実現する取組を支援



2. 滞在時の快適性の向上

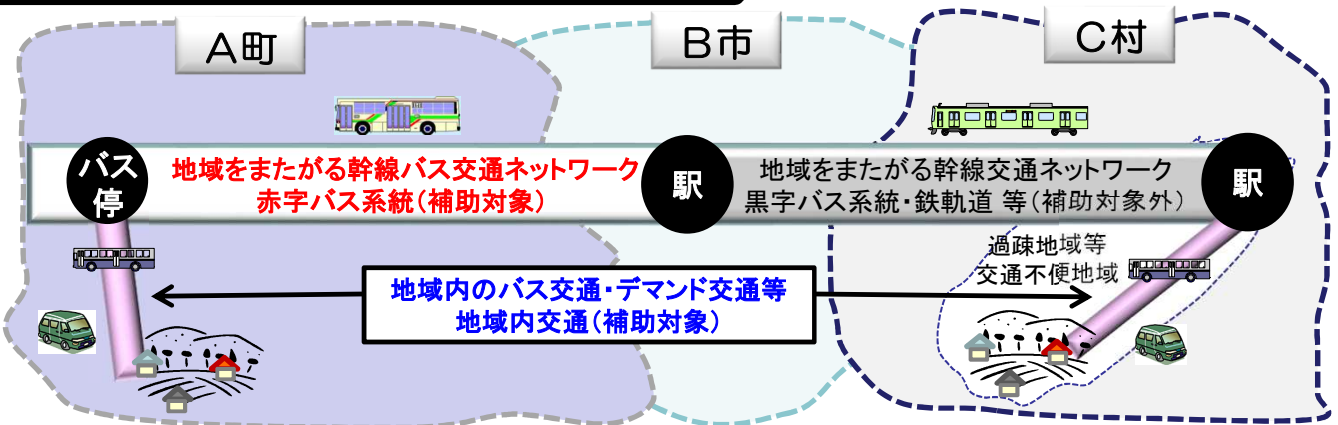
- ・ 宿泊施設（旅館・ホテル）での滞在時の快適性向上等を実現するための取組を支援



【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

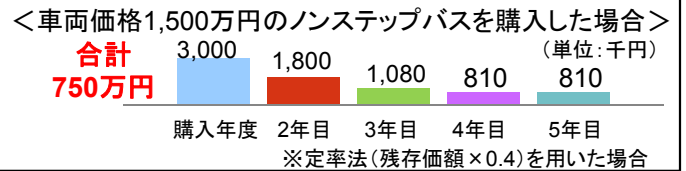
国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

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環境整備緊急対策事業

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

政府目標：2020年度に高速道路（新東名）での後続車無人隊列走行システムを技術的に実現

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

2018年より実証実験を開始。2019年度も引き続き技術的な検証等実施。



- ・3台で隊列を形成
- ・すべての車両にドライバーが乗車してドライバー責任で運転
- ・運転支援技術(CACC)により、アクセル・ブレーキのみ自動制御可能

CACC (Cooperative Adaptive Cruise Control) : 協調型車間距離維持支援システム
通信で先行車の車両制御情報を受信し、加減速調整や車間距離を一定に保つ機能

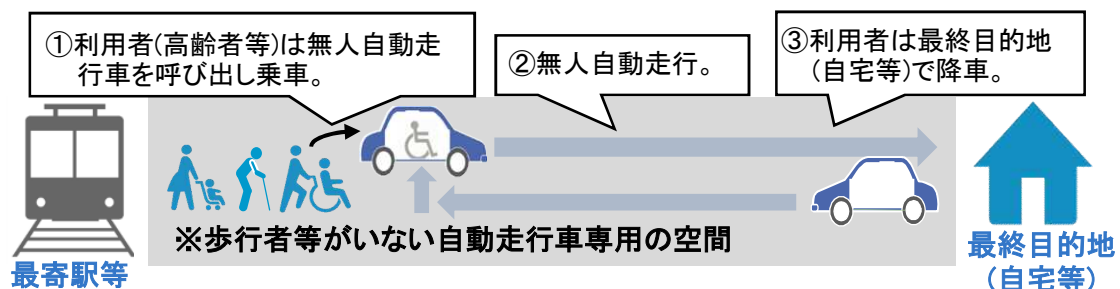


ラストマイル自動走行

政府目標：2020年までに、限定地域の公共交通等における無人自動運転移動サービスを実現

必要な取組(例)

- 車両の安全性の検証
- 社会受容性の評価 等



2017年より実証実験を開始。2019年度も引き続き技術的な検証等実施。



【市街地モデル】石川県輪島市
(小型カート利用) H29.12~



【コミュニティバス】茨城県日立市
(小型バス利用) H30年度実施

(この冊子は、再生紙を使用しています。)