

令和5年度
自動車局関係予算概要

令和5年1月
国土交通省自動車局

目 次

● 令和5年度自動車局関係予算概要	1
● 令和5年度予算総括表	2
● 主要施策別説明資料	
1. 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	3
2. 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	13
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	23
(2) 自動車の適切な保守・管理の徹底等	28
4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等	
(1) 被害者等支援対策の充実・強化	33
(2) 自動車事故の発生防止・安全対策の推進	37

令和5年度 自動車局関係予算概要

自動車局では関係省庁等とも連携し、令和4年度第二次補正予算等と合わせて、以下の4点を柱に重点的に施策を実施する。

令和5年度当初予算額: 651億円

うち一般会計: 14億円
 うち自動車安全特別会計
 自動車事故対策勘定: 224億円
 自動車検査登録勘定: 413億円



令和4年度第二次補正予算額: 38億円

うち一般会計: 26億円
 うち自動車安全特別会計
 自動車事故対策勘定: 12億円



予算額合計: 689億円

うち一般会計: 39億円
 うち自動車安全特別会計
 自動車事故対策勘定: 237億円
 自動車検査登録勘定: 413億円

※ このほか「一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し」として、令和5年度当初予算に60億円、令和4年度第二次補正予算に12億円を計上。

1. 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

- 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

- 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、未認証工場対策の強化、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

2. 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

- 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。



スキャンツールを用いた電子的な検査



グループホーム施設利用の状況

4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等

- 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なり、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、介護者なき後対策の充実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。



自動車アセスメント事業



自動車アセスメント事業

1. 令和5年度予算会計別総括表

(単位:百万円)

会計・勘定	令和5年度当初予算・令和4年度第二次補正予算					令和4年度当初予算額	備考
	比較増減率	令和5年度当初予算額	比較増減率	令和4年度補正予算額			
一般会計	3,949	2.17	1,379	0.76	2,570	1,816	左記のほか「一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し」として、令和5年度当初予算に5,950百万円、令和4年度第二次補正予算に1,249百万円を計上している。また、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。
自動車安全特別会計	64,926	1.09	63,676	1.07	1,249	59,468	
自動車事故対策勘定	23,654	1.38	22,404	1.31	1,249	17,115	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。
自動車検査登録勘定	41,272	0.97	41,272	0.97	-	42,353	
合計	68,874	1.12	65,055	1.06	3,819	61,285	

2. 主要施策別総括表

(単位:百万円)

主要施策名	令和5年度当初予算・令和4年度第二次補正予算					令和4年度当初予算額	(参考) 令和5年度当初予算額・令和4年度第二次補正予算額 会計・勘定別内訳等
	比較増減率	令和5年度当初予算額	比較増減率	令和4年度補正予算額			
1. 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	2,727	3.44	607	0.77	2,120	792	
① 産学連携による高効率次世代大型車両開発促進事業	517	1.37	517	1.37	-	378	特別会計(自動車検査登録勘定)
② 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	90	皆増	90	皆増	-	-	特別会計(自動車検査登録勘定)
(関連) 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(事業用自動車における電動車の集中的導入支援を含む)	2,050	5.23	-	-	2,050	392	一般会計
(関連) トラック輸送の脱炭素化・効率化に向けた取組の推進	70	3.18	-	-	70	22	一般会計
(関連) 商用車の電動化促進事業	-	-	-	-	-	-	環境省予算
(関連) 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業	-	-	-	-	-	-	環境省予算
(関連) 水素活用による運輸部門等の脱炭素化支援事業	-	-	-	-	-	-	環境省予算
(関連) 先進車両導入関連事業	17億円の内数	-	17億円の内数	-	-	-	総合政策局・観光庁予算
2. 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	3,931	1.17	3,481	1.03	450	3,374	
① トラック運送業における働き方改革の推進	87	0.94	87	0.94	-	92	一般会計
② 自動車整備業における人手不足対策の推進	297	2.55	147	1.26	150	117	一般会計 154百万円 特別会計(自動車検査登録勘定) 143百万円
③ 電子的な検査(OBD検査)の実施に必要な環境整備	275	皆増	275	皆増	-	-	特別会計(自動車検査登録勘定)
④ 自動車整備業に係る各種申請手続のデジタル化	11	0.48	11	0.48	-	24	特別会計(自動車検査登録勘定)
⑤ 自動車登録検査関係手続のデジタル化	2,960	0.94	2,960	0.94	-	3,141	特別会計(自動車検査登録勘定)
(関連) 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	皆増	-	-	100	-	一般会計
(関連) 中小トラック運送事業者の労働生産性向上に向けたテールゲートリフター等導入等支援事業	200	皆増	-	-	200	-	一般会計
(関連) 地域公共交通確保維持改善事業(地域の実情に応じた生活交通の確保維持等)	207億円の内数	-	207億円の内数	-	-	207億円の内数	総合政策局予算
(関連) 地域公共交通確保維持改善事業等(交通DX・GXによる経営改善支援等)	807億円の内数	-	-	-	807億円の内数	-	総合政策局・観光庁予算
3. 自動車の技術開発等の促進・適切な保守管理の徹底等	1,206	1.15	1,206	1.15	-	1,047	
(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	972	1.05	972	1.05	-	921	
① 先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進	119	1.00	119	1.00	-	119	特別会計(自動車検査登録勘定)
② 自動運転(レベル4)法規要件の策定	184	1.02	184	1.02	-	179	特別会計(自動車検査登録勘定)
③ 自動車の技術・基準の国際標準化等の推進	669	1.07	669	1.07	-	623	特別会計(自動車検査登録勘定)
(関連) 自動運転による地域公共交通実証事業	622億円の内数	-	207億円の内数	-	415億円の内数	207億円の内数	総合政策局予算
(2) 自動車の適切な保守・管理の徹底等	234	1.85	234	1.85	-	126	
① 点検整備の促進	71	1.14	71	1.14	-	62	特別会計(自動車検査登録勘定)
② 未認証工場対策	13	0.95	13	0.95	-	14	特別会計(自動車検査登録勘定)
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	30	皆増	30	皆増	-	-	特別会計(自動車検査登録勘定)
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	2.39	119	2.39	-	50	特別会計(自動車検査登録勘定)
4. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等	19,913	1.47	18,663	1.37	1,249	13,574	
(1) 被害者等支援対策の充実・強化	16,834の内数	-	15,585の内数	-	1,249	12,368の内数	
① 様々な事故被害の形に寄り添った支援の充実	9,660の内数	-	9,660の内数	-	-	7,680の内数	特別会計(自動車事故対策勘定)
② 介護料の支給・介護者なき後対策・周知等	5,925	1.26	5,925	1.26	-	4,688	特別会計(自動車事故対策勘定)
(関連) 自動車事故による被害者救済対策の充実	1,249	皆増	-	-	1,249	-	特別会計(自動車事故対策勘定)
(2) 自動車事故の発生防止・安全対策の推進	12,476の内数	-	12,476の内数	-	-	8,844の内数	
① 自動車運送事業等における安全対策の推進	2,257	2.23	2,257	2.23	-	1,012	一般会計 54百万円 特別会計(自動車事故対策勘定) 2,202百万円
② 高齢運転者等の事故防止対策の推進	429	11.84	429	11.84	-	36	特別会計(自動車事故対策勘定) 374百万円 特別会計(自動車検査登録勘定) 54百万円
③ 自動車アセスメントの推進	9,398の内数	-	9,398の内数	-	-	7,638の内数	特別会計(自動車事故対策勘定)
④ 自動車事故の発生の防止に資する調査の充実	246	6.19	246	6.19	-	40	特別会計(自動車事故対策勘定) 210百万円 特別会計(自動車検査登録勘定) 36百万円
⑤ 無車検車・無保険車対策の強化	147	1.24	147	1.24	-	119	特別会計(自動車事故対策勘定)
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)	41,098	0.97	41,098	0.97	-	42,496	
合計	68,874	1.12	65,055	1.06	3,819	61,285	

※ 合計欄には他局、他省庁の関連予算を含まない。
※ 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。

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

運輸部門におけるCO₂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

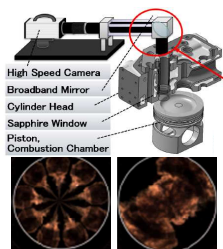


バッテリー搭載スペース確保に貢献するリアアクスルとモーターが一体化した次世代駆動系の開発、水素燃料電池自動車の重量車燃費試験法の確立、走行中ワイヤレス給電に関する車両要件の構築



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

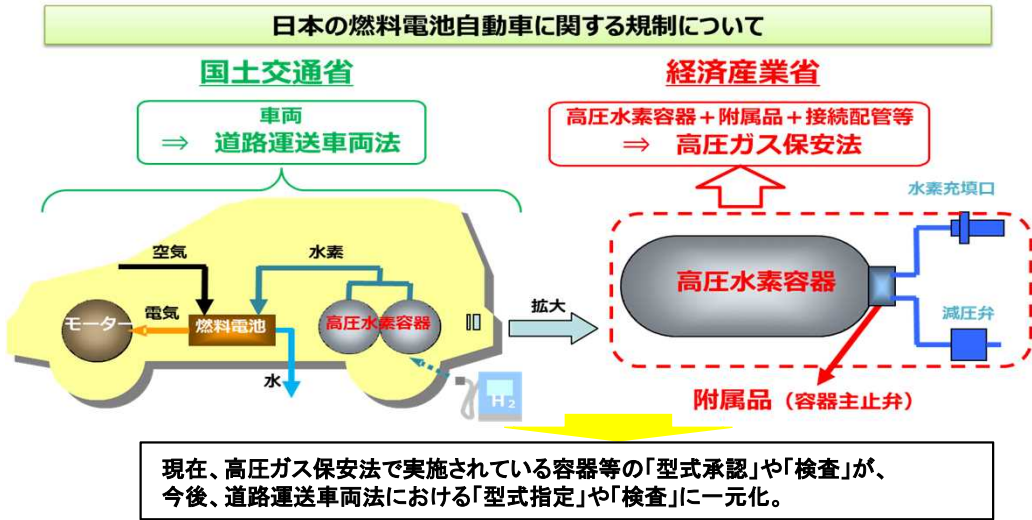
評価手法・技術基準
案等の策定

技術基準制定及び
実用化・本格普及へ

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

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。



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



- 製品のラインナップが揃い、普及段階にある事業用の電動車(HV、EV、FCV)について普及段階と車両価格に応じ、購入補助を行うことにより導入を集中的に支援する。

・運輸部門のCO2排出量の9割を占める自動車の中でも、走行距離が長く1台当たりの排出量が多いバス、トラック、タクシーの事業用自動車について、電動化を推進することが重要。

	市場導入の初期段階で 価格が高く積極的な支援が必要な車種	車種ラインナップが充実し 通常車両との価格差が低減している 車種	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ある車種
対象 車種	   EVバス (路線) EVバス (小型) FCV トラック	   EV 軽トラック EV 小型トラック EV タクシー	  HV トラック HVバス (路線)
補助率:HVは、通常車両との差額の1/3 EVは、車両価格の1/3 (バス)、1/4(トラック・タクシー)、急速充電器は1/2(充電装置のみの場合1/4) FCVは、車両価格の2/3			

事業用自動車における電動車の集中導入を促進するとともに、
自動車メーカーによる開発を促進

運送事業者において、電動車の集中導入が促進されるとともに、併せて充電設備の設置が進むことにより電動車の導入環境が整備され、事業用の電動車の市場が創出されるとともに、自動車運送事業におけるCO2削減が進む。

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。

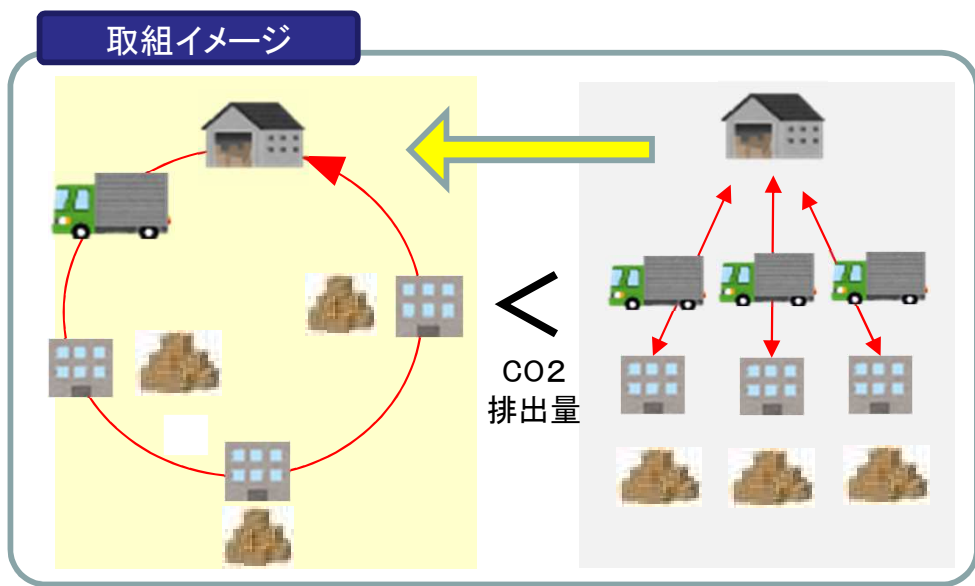
I トラック輸送におけるCO2排出量削減効果の見える化

<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。



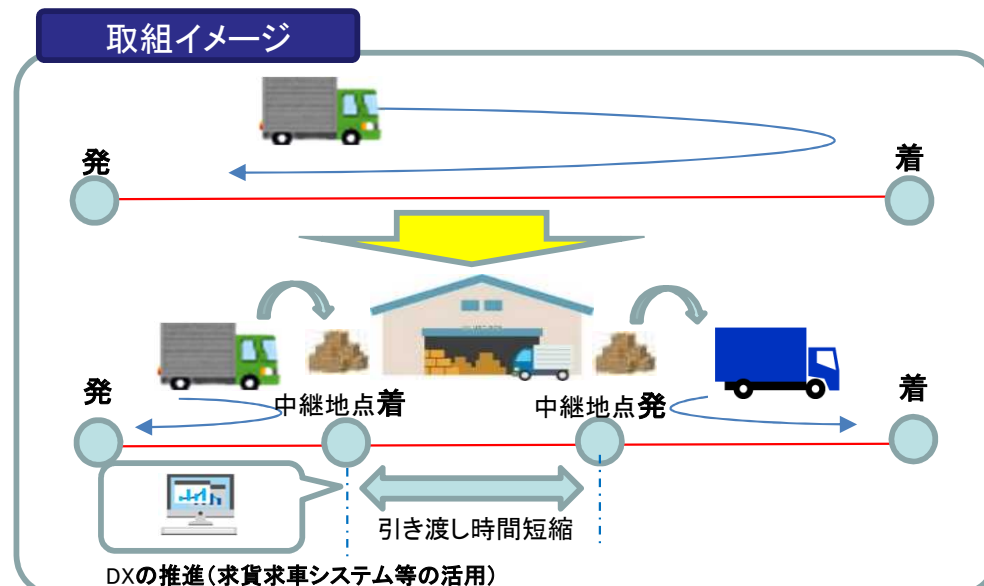
II カーボンニュートラルに向けた輸送形態の構築

<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。





【令和5年度予算 13,599百万円（新規）】

2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシーの電動化（BEV、PHEV、FCV）を支援。

1. 事業目的

- 運輸部門は我が国全体のCO2排出量の約2割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約4割であり、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標（2013年度比46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV）は必要不可欠である。
- このため、本事業では商用車（トラック・タクシー）の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

2. 事業内容

本事業では、商用車（トラック・タクシー）の電動化（BEV、PHEV、FCV※）を集中的に支援することにより、今後10年間で国内投資を呼び込み、商用車における2030年目標である8トン以下：新車販売の電動車20～30%、8トン超：累積5000台先行導入を実現し、別途実施される乗用車の導入支援等とあわせ、運輸部門全体の脱炭素化を進める。また、車両の価格低減やイノベーションの加速を図ることにより、価格競争力を高める。

具体的には、改正省エネ法で新たに制度化される「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画作成義務化に伴い、BEVやFCVの野心的な導入目標を作成した事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両の導入費の集中的支援を実施する。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

3. 事業スキーム

- | | |
|--------|------------------|
| ■ 事業形態 | 間接補助事業（2/3、1/4等） |
| ■ 補助対象 | 民間団体等 |
| ■ 実施期間 | 令和5年度より実施 |

4. 事業イメージ

【トラック】

補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3、等
（補助対象車両の例）



EVトラック



EVバン



FCVトラック

【タクシー】

補助率：車両本体価格の1/4、等
（補助対象車両の例）



EVタクシー



PHEVタクシー



FCVタクシー

（参考）

【バス】「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業」、「脱炭素社会構築に向けた再エネ等由来水素活用推進事業」等にてバスの電動化を支援。



【令和5年度予算 500百万円（1,000百万円）】

HV/天然ガストラック・EV/HV/天然ガス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HVトラック・EV/HVバス及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、トラック・バスの低炭素化を支援。
- ③ 実証用EV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バス、HVトラック・バス導入支援事業

EV（電気自動車）バスや、一定の燃費性能を満たすHV（ハイブリッド自動車）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。

※事業者の敷地等に設置された、普通・急速充電設備が対象

②天然ガストラック・バス導入支援事業

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天然ガス（CNG）トラック・バスに対して、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・バスにおける性能評価実証事業を実施し、電動車両市場拡大を図る。

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.

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



（2）水素活用による運輸部門等の脱炭素化支援事業



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・建設機械・農業機械等における水素内燃機関を活用した車両の開発、実証を行う。
- 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する。
- 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する。

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・建設機械・農業機械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。



重量車両

建設機械

農業機械

H_2 + 内燃機関 \Rightarrow カーボンニュートラル

【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】



燃料電池バス

燃料電池
フォークリフト

マルチパーパス
FCV

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）**を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】 1/2

【**交付対象事業**】 **地域公共交通特定事業**※の実施計画の**認定**を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
※鉄道については、赤字路線であって再構築協議会（仮称）等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに関し、「新会社とその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

（関連事項）先進車両導入関連事業の創設

地域公共交通の再構築のため、鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両等、**先進的な車両を導入等**する場合において、導入等の目的に応じて支援ができる事業を創設。

1. 先進車両導入支援等事業

鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両など先進的な車両導入や、その機能改良・高度化についての実証研究等を支援することにより、より持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

（対象事業） 先進的な車両の導入・機能改良等に関する経費

2. インバウンド先進車両導入支援事業（ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業）

省エネ性能や経営効率化に寄与する先進的な車両であって、観光コンテンツとしてのインバウンドの魅力向上に資するような観光車両等を導入することにより、まちづくり・観光政策に寄与し、持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

（対象事業） 先進的な車両※の導入・機能改良に関する経費 ※観光車両としての機能を備えた車両

（補助率） 補助対象経費の1/2

（補助対象事業者） 地方公共団体 ※地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

※地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）と同様の考え方

・JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

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

トラック運送業における働き方改革の推進

背景・概要

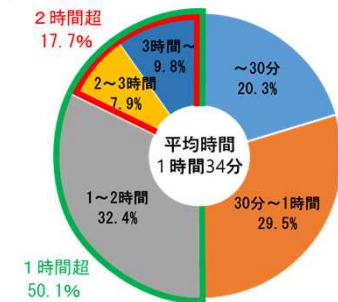
- トラック運送業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な状況にある。
- 特に、令和6年度に自動車運転業務に適用される時間外労働規制に対応するため、働き方改革は喫緊の課題。
- 働き方改革による労働条件改善を推進するため、(1)労働生産性の向上、(2)多様な人材の確保・育成、(3)取引環境の適正化等に資する事業を実施する。

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)



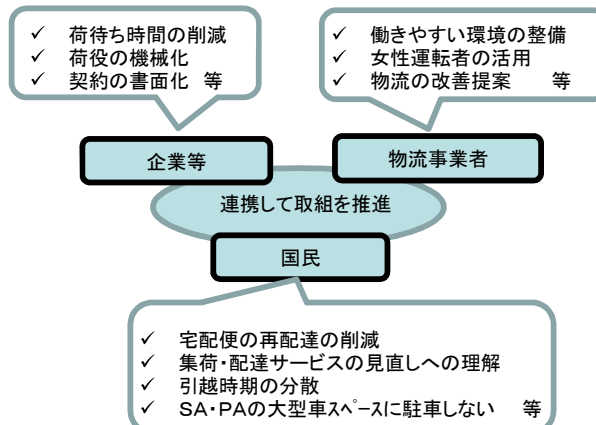
③「ホワイト物流」推進運動【継続】

<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



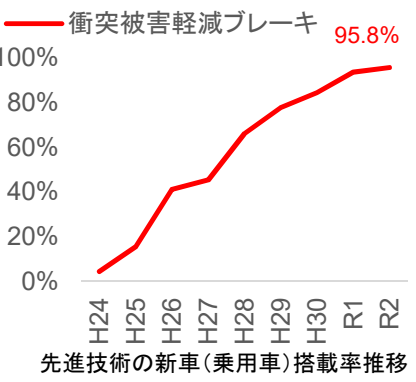
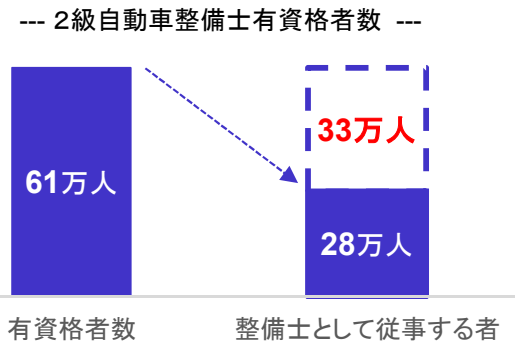
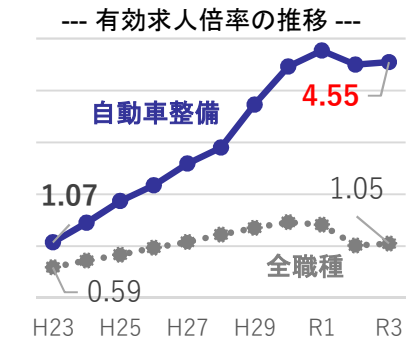
自動車整備業における人手不足対策の推進

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・育成の推進

- ・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)
- ・事業者間連携による人材確保・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

【関連事項】令和4年度第二次補正予算

生産性向上の推進

- ・生産性向上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

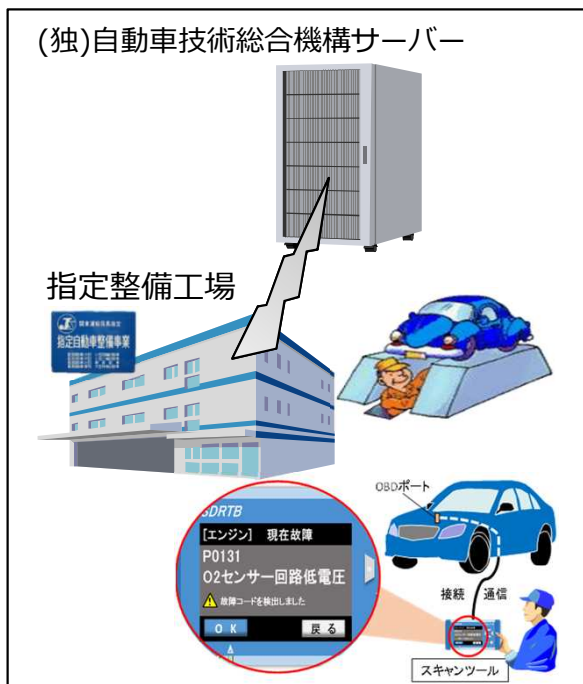
主な対象装置

- 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

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。

OBD検査に必要な機器



開始時期

令和6年10月※
※ 輸入車は令和7年10月



※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ーに記録されるコード（例：P0131）

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

自動車登録検査関係手続のデジタル化

- 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。

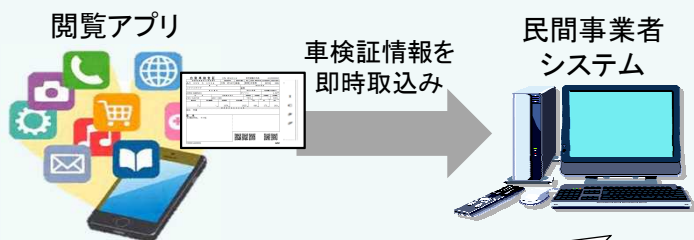
【自動車検査証の電子化】



さらなる利便性の向上のため取組むDX化施策

- 車検証ICタグ情報のさらなる利活用に向けた環境整備

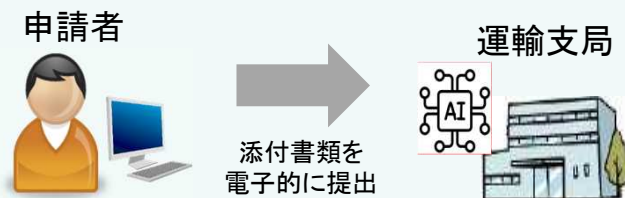
⇒ 車検証閲覧アプリと民間事業者システムを連携し、ICタグ情報の即時取込みを可能とすることで、民間事業者における自動車情報の利活用を推進する



事業者の車両情報管理の効率化など

- 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



- デジタル技術を活用した申請者利便の向上

⇒ 申請書作成システムを導入し、申請者負担を軽減する



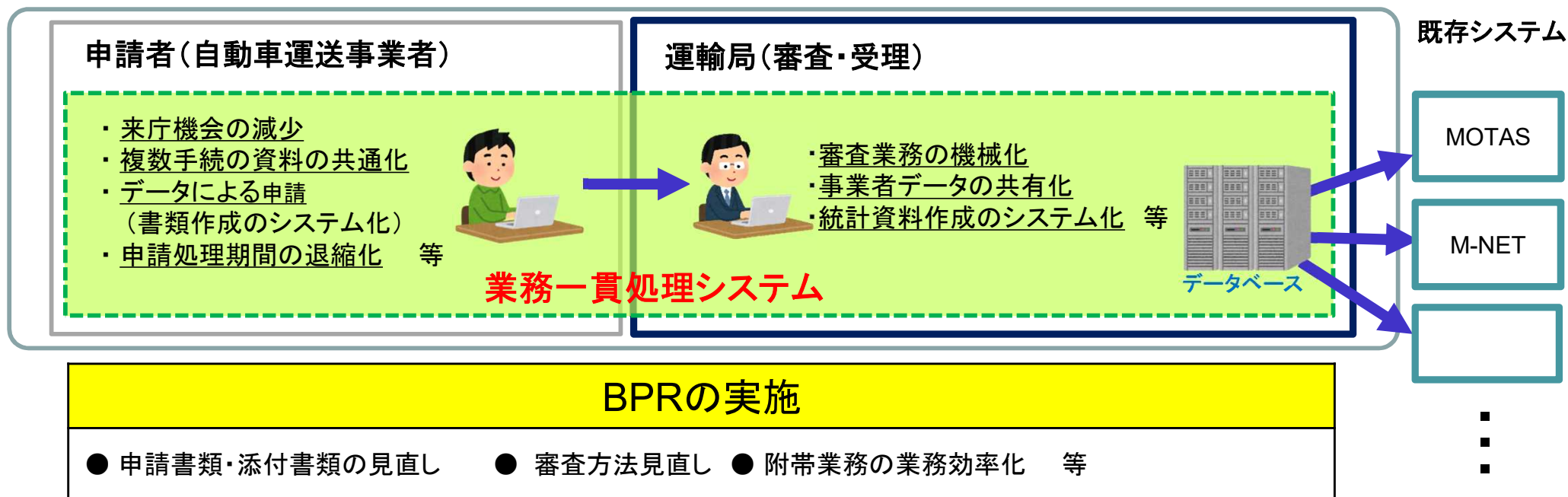
申請手続の省力化

- 小型の二輪自動車をOSS申請の対象手続に追加



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喫緊の課題となっている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。
- 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、仕様を早急に検討する。



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、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)

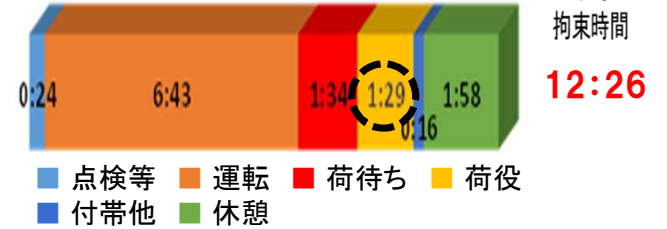
既存の業務プロセスを詳細に分析して課題を把握し、ゼロベースで全体的な解決策を導き出すことにより、国民・事業者及び職員の双方の負担を軽減するとともに、業務処理の迅速化・正確性の向上を通じた利便性の向上を図る

拡充

予算額:200百万円

(うち令和4年度二次補正予算額:200百万円)

【1運行あたりの荷役時間】



1運行当たり平均して、1時間29分の荷役時間が発生している。 出典:トラック輸送状況の実態調査

(関連事項)中小トラック運送事業者の労働生産性向上に向けた
テールゲートリフター等導入等支援事業

- トラック運送事業者は約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、新規投資の余力が乏しいことに加え、コロナ禍や燃油価格高騰の影響により、**厳しい経営環境に置かれている**。
- さらに、他産業と比較して**長時間労働・低賃金**の傾向にある中で、**ドライバー不足が深刻化**していることから、トラック運送業における**長時間労働の是正等の労働環境改善や事業環境の適正化が喫緊の課題**。
- このため、荷役作業の効率化や荷待ち時間の削減等に資する機器やシステムの導入等に係る費用を支援することにより、中小トラック運送業における**働き方改革や業務効率化・経営力強化の取組、人材の確保・育成を推進**し、トラック運送事業者の**労働生産性向上を図る**。

事業概要

○補助内容

- ・労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器の導入補助（補助率：通常機器価格の1/6）
- ・業務効率化・経営力強化に資するシステムの導入、人材確保・育成支援（補助率：使用料等の1/2等）

○支援対象の例

・テールゲートリフター



- カゴ台車による荷役が可能となるため、**荷役時間が1/3程度に短縮**。
- 手荷役による重労働が軽減され、女性等の**多様な人材の確保に繋がる**。

・トラック搭載型クレーン



- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。

- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1/3程度に短縮可能**。

・トラック搭載用2段積みデッキ



- 荷物を2段積みすることが可能となるため、**約2倍の積載量が実現され、生産性向上に繋がる**。

・予約受付システム



- 事前予約によって**荷待ち時間を大幅に短縮可能**。

・免許等取得支援



・原価管理システム



- 燃料費等の変化を反映した**適正な原価の算定及び運賃・料金交渉に活用可能**。

- ドライバーのスキルアップ支援として、けん引免許、フォークリフト免許等の取得費用を支援することにより、**労働生産性の向上を促進**。 等

効果

荷役作業の効率化、荷待ち時間の削減等により、長時間労働の是正等の労働環境の改善や労働生産性の向上を図る。

令和5年度予算額
 20,692百万円 (前年度1.00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)

○地域間幹線バス交通・地域内フィーダー交通の運行

- ・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・離島航空路の運航

- ・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・離島航空路の運航等を支援

○エリア一括協定運行 **新設**

- ・交通事業者が一定のエリアを一括して運行 (**エリア一括協定運行**) する場合における長期安定的な支援



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)

- バリアフリー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)

- 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
- **ローカル鉄道に係る官民共創による公共交通再構築**を促すため、**協議会の開催、調査事業、実証事業**等を支援 (**地域公共交通再構築調査事業**) **新設**

(関連事項)地域公共交通関係

○ 今後、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、「交通DX」、「交通GX」、官民・事業者間・他分野との「3つの共創」により経営効率化・経営力強化を図る取組や、観光と連携した取組等に対して支援を行い、利便性・持続可能性・生産性が向上する形で地域交通の再構築を図る。

総合政策局計上分 (415億円)

1. 地域交通再構築関係

● 交通DX・GXによる経営改善支援

地域交通事業者によるDX・GX等による経営効率化の取組や、旅客運送事業者の人材の確保に対して支援

- ・マイナンバーカード連携によるMaaS実装の推進
- ・自動運転の社会実装に向けた実証事業
- ・EVバス・タクシー導入 等



● 共創モデル実証プロジェクト

- ・他分野共創に加え、官民・交通事業者間共創など、様々な関係者と共創して、地域一体となって取り組む各地の交通プロジェクトを支援
- ・地域交通・まちづくり人材の育成やスタートアップ企業の取組を支援



● 公共交通再構築支援

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援 等

2. 既存の地域交通支援に対する追加的な支援等

- ・生産性向上に取り組む地域の交通事業者に対する運行支援
- ・新たなバリアフリーの取組など公共交通におけるバリアフリー整備加速化
- ・地域鉄道における安全対策の推進 等

3. タクシー燃料価格の激変緩和対策

燃料価格高騰の負担軽減のため、LPガス（タクシー燃料）の価格の激変緩和対策を継続的に実施

鉄道局計上分 (29億円)

- ・地域鉄道における安全性向上に資する設備整備支援

観光庁計上分 (363億円)

4. 交通による観光地の高付加価値化・インバウンド受入環境整備

交通事業者が、観光事業者と連携して、地域交通を活用した観光地の魅力向上・高付加価値化を図る取組や、公共交通におけるインバウンドの受入環境整備を図る取組に対して支援

- ・ラッピング列車など地域交通を活用した観光イベントの開催、新規ツアー商品造成
- ・多言語対応のデジタルサイネージ、キャッシュレス決済設備導入 等

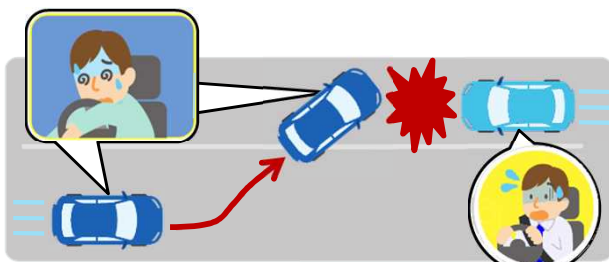


自動車の技術開発等の促進・適切な保守管理の徹底等 (自動運転をはじめとした自動車技術の開発・実用化促進)

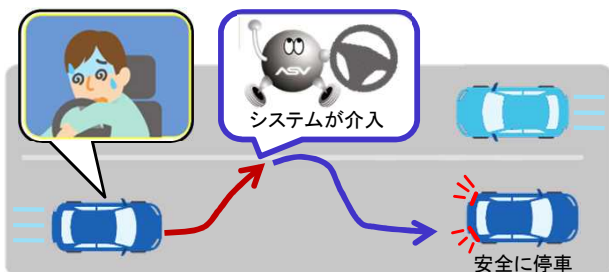
- ドライバーが明らかに誤った操作を行った場合等、自動制御システムが介入する方が明らかに安全である場合に、システムが安全運転に積極的に関与する設計のあり方について、実用化に向けた課題を整理・検討（※令和4年度から継続）
- 交通死亡事故の過半を占める「歩行者・自転車等が被害者となる事故」のリスクが高まる場面の情報を収集・分析し、ドライバーに注意喚起する技術の共通仕様を検討

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

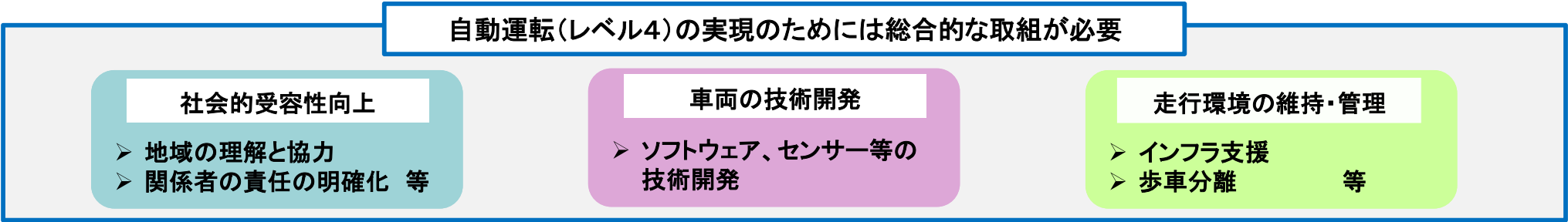


課題例: メーカーを超えた技術の協調領域化、注意喚起の精度

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

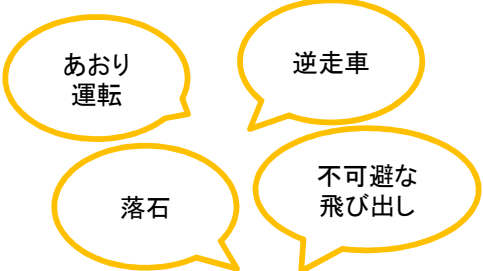
ASV推進プロジェクトにおいて、産官学の連携により設計のあり方の検討、ガイドラインの策定等を行う

- 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



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

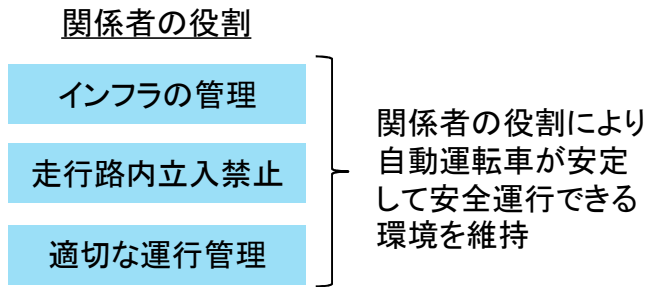
どちらの判断をしても被害が生じる場合等におけるシステムの判断のあり方の検討



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

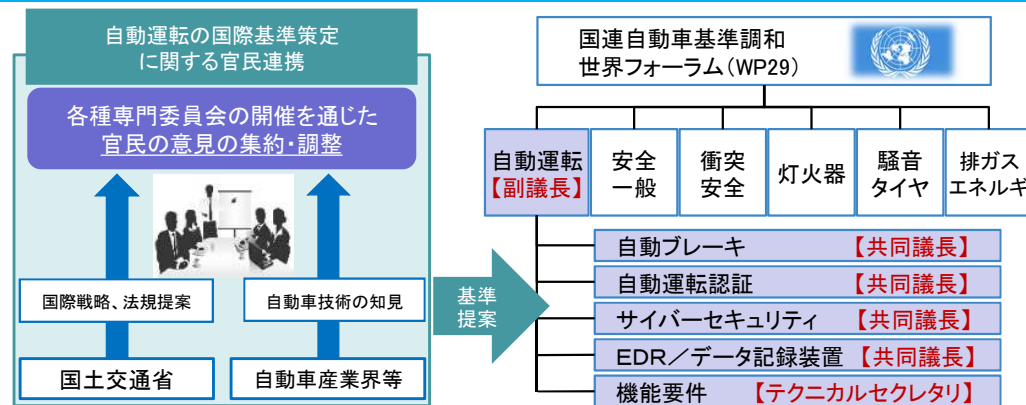
背景・必要性・概要

- 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

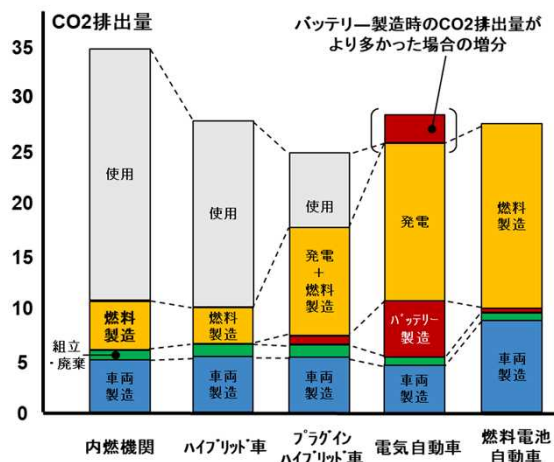
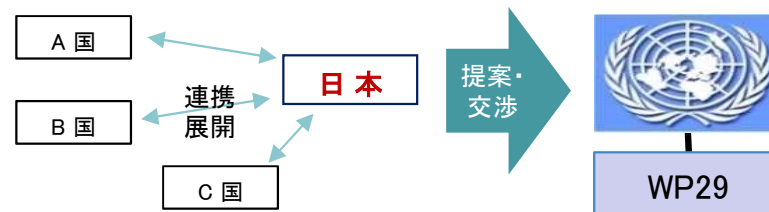


図. パワートレーン毎のCO2排出量の比較(IEA*試算)

- * 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

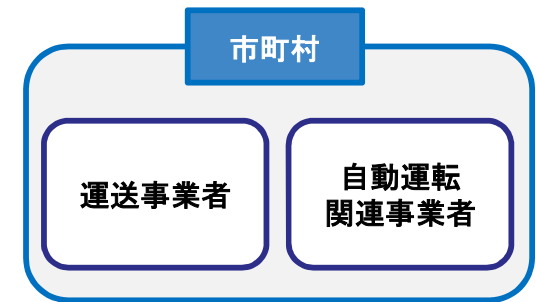


- 地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスの自動運転(レベル4)について、持続可能性(経営面、技術面、社会的受容性等)を検証するため、一年程度の長期にわたる実証事業として支援

＜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)

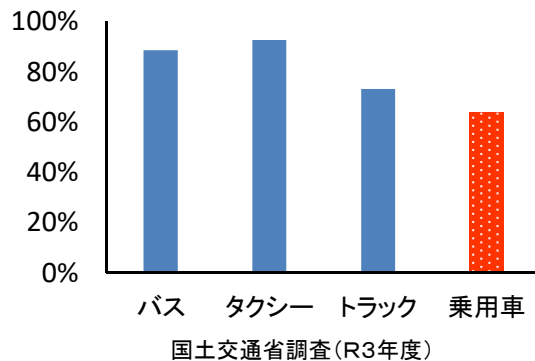
概要

- 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

最後に点検した日、覚えてる？

～後編しないためのまが、新編～

自動車に備えられたコンピュータの点検が義務づけられます！

これからの整備は、つまり、ほぼ全ての自動車対象です！

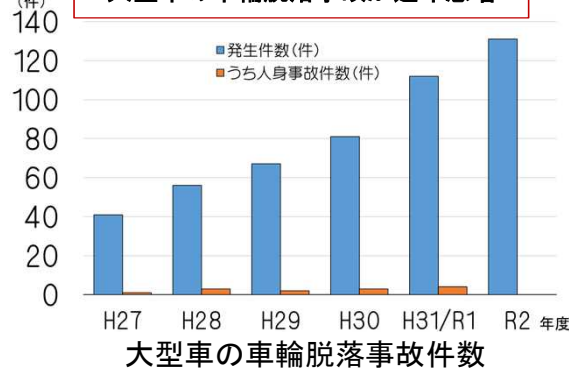
令和3年10月1日より、12ヶ月毎の定検日毎日に「車載式故障診断装置 (OBD) の診断の結果」が通知されます。

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)

大型自動車(事業用・田舎用)に乗られる皆さんへ

重大事故を防ぐため、適切な点検整備の実施を！

大型自動車の車輪脱落事故

事故防止策、適切な点検

車輪の点検方法

車輪の点検方法

車輪の点検方法

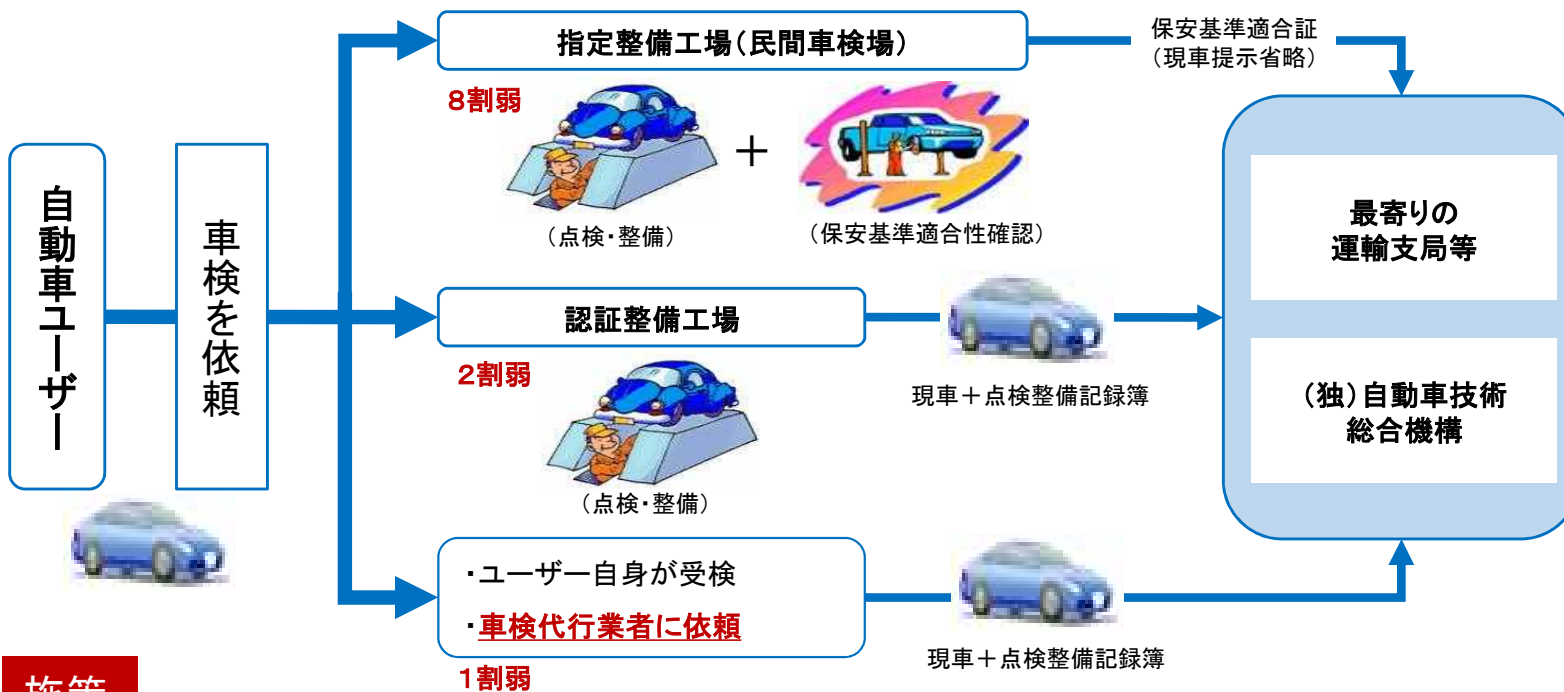
大型車使用者向け啓発チラシ

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
3/29	(国交省)立入検査の結果を踏まえ、該当エンジンに係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
9/9	(国交省)立入検査の結果を踏まえ、日野自動車の体制について、是正命令
9/22	(国交省)排出ガス基準に満たないエンジンに係る型式指定の取消処分
10/7	(日野)国交省に是正命令に対する改善報告

【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

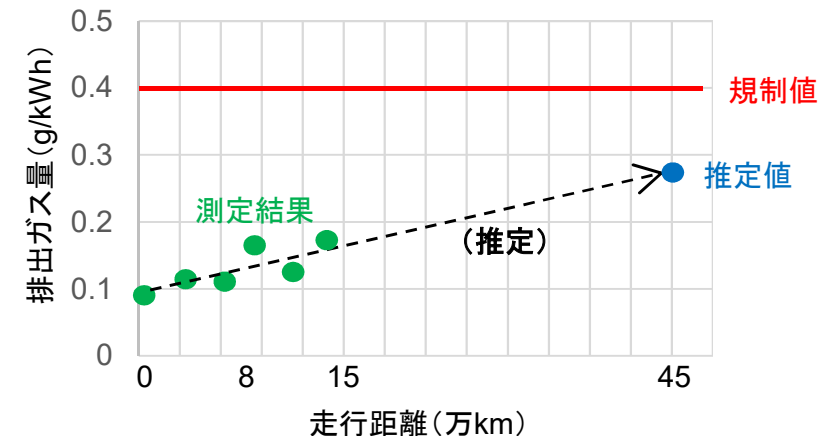
【燃費試験】

- ◆ 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。



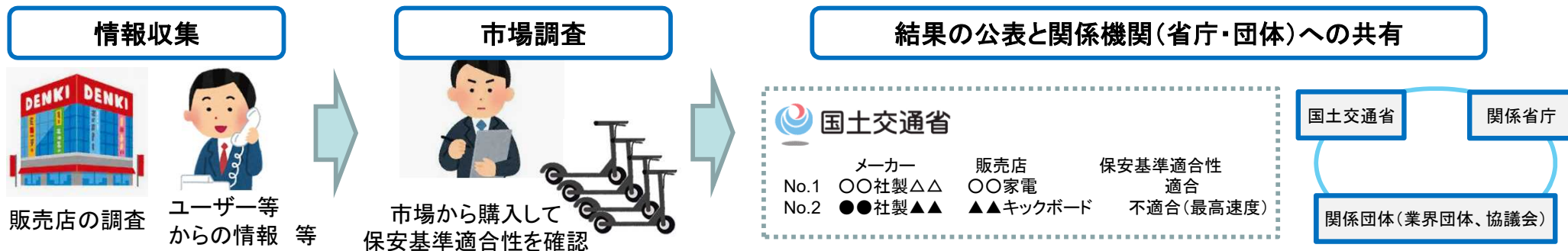
調査内容

- ◆ 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

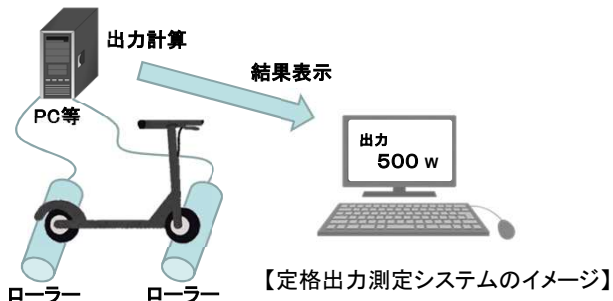
基準不適合品排除のための体制(イメージ)



「特定小型原動機付自転車」に特有の安全性確認項目の例

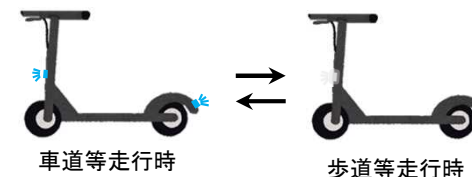
最高速度・定格出力

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



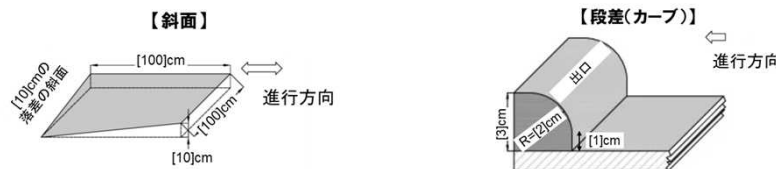
識別点滅灯火・スピードリミッター

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



自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等 (被害者等支援対策の充実・強化)

拡充

予算額:9,660百万円の内数

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 【予算額:9,398百万円の内数】

- 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

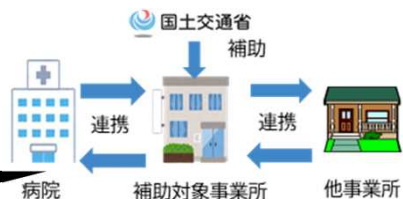


老朽化の進む千葉療護センター(築38年)

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 【予算額:82百万円】

- 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 【予算額:9,398百万円の内数】

- 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 【予算額:180百万円】

- 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。

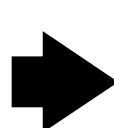
拡充
予算額:5,925百万円

介護料の支給・介護者なき後対策・周知等

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** 【予算額:4,127百万円】

課題 ● 日常生活において抱える経済的負担の軽減が必要

**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。

【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** 【予算額:1,064百万円】

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



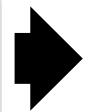
- ・グループホーム、居宅介護事業所等の開設を支援するとともに、継続した介護人材の確保等を支援することにより、生活の場の確保を推進
- ・短期入院・入所の利用を促進



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** 【予算額:675百万円】

- 課題** ● 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。

拡充
予算額: 1,249百万円
(うち令和4年度二次補正予算額: 1,249百万円)

- 自動車事故被害者のご要望を踏まえ、安全・安心に施設や自宅等において手厚い介護サービスを受けることができるよう、グループホーム等に対して、介護人材の確保に要する経費等の支援を実施。

看護・介護人材の緊急確保に係る支援 (介護職員等緊急確保事業)

5.6億円

新規雇用職員の人件費支援

支援対象	障害者支援施設、グループホーム
支援内容	新たに雇用した介護職員等の人件費

求人情報の発信支援

支援対象	訪問系サービス(重度訪問介護・居宅介護)
支援内容	求人募集に係る就職情報サイトへの掲載料等

自動車事故被害者へのアウトリーチ・ 自動車ユーザーの理解促進

6.5億円

被害者等支援 ポータルサイトの開設


例:再エネ賦課金

ポータルサイトへの誘引策(改正法施行前の集中的広報)

車検時等に
おける
チラシの配布

SNS等を
活用した広報

マスメディアを
活用した広報

等

※上記のほか、療護センターにおける感染症対策に万全を期するために必要となる医療機器等の導入を実施

0.4億円

自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等 (自動車事故の発生防止・安全対策の推進)

拡充

予算額: 1,334百万円

■ 過労運転防止に資する機器等や先進安全自動車(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機器の補助を行う。

○過労運転防止のための先進機器の導入支援

【補助率】 導入費用の1/2

- 【対象機器】
- ・遠隔点呼機器、自動点呼機器
 - ・運行中における運転者の疲労状態を測定する機器
 - ・休息期間における運転者の睡眠状態を測定する機器



遠隔点呼機器



自動点呼機器



運転者の睡眠状態を測定する機器



ドライバーの居眠り感知・警報装置



運転者の運転時間や体調を把握し、過労運転による事故の防止を図る

○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及びドライブレコーダー (一体型を含む)



専用の解析ソフトで分析



各車両の運行状況や事故発生時の映像データを記録し、運転者への指導教育に活用することにより、事故防止を図る

○社内安全教育の実施支援

【補助率】 実施費用の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



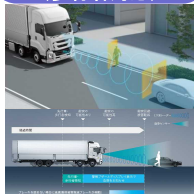
専門的な知見を有する外部の専門家のコンサルティングを通じて、事業者の安全意識の向上を図る

○先進安全自動車(ASV)導入支援

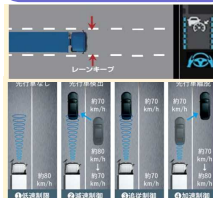
【補助率】導入費用の1/2

- 【対象装置】衝突被害軽減ブレーキ(歩行者対応)、自動車間距離維持+自動車線維持制御装置、ドライバー異常時対応システム、先進ライト、側方衝突警報装置、統合制御型可変式速度超過抑制装置、アルコール・インターロック、事故自動通報システム

衝突被害軽減ブレーキ (歩行者対応)



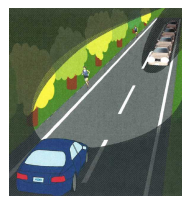
自動車間距離維持+自動車線維持制御装置



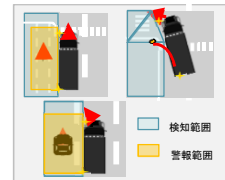
ドライバー異常時対応システム



先進ライト



側方衝突警報装置



統合制御型可変式速度超過抑制装置



アルコール・インターロック



事故自動通報システム

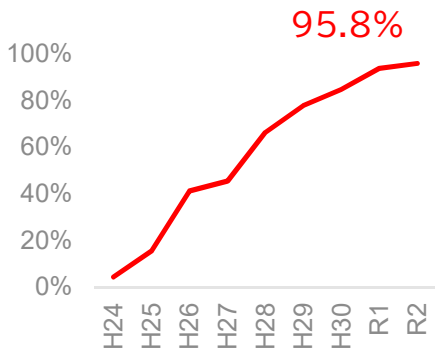


新規

予算額:484百万円

- 衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全装置が搭載された車両が普及している一方で、装置の誤作動による事故が起きている。
- 自動車が安全に使用されるように点検・整備を適切に行うことの重要性は益々高まっており、このような先進技術の中核を担う電子制御装置の点検整備には、スキャンツールが不可欠である。
- 適切な整備により自動車の不具合発生を防止し自動車の事故防止を図るため、整備事業者における自動車の点検・整備が確実に実施できる環境の構築を支援する。

衝突被害軽減ブレーキの新車への搭載率



自動車ユーザーからの不具合情報

- ▶ 衝突被害軽減ブレーキ搭載車で衝突の可能性が全くない状態で衝突警報が出る。これまでに7回警告が出ている。
- ▶ 高速道路にて自動車間維持機能を使用して前方の走行車両を追従していたが、気が付くと前方車両を認識せず加速をはじめていた。

※「自動車のリコール・不具合情報」より

スキャンツール

自動車のコンピューターに接続し、先進安全装置等の故障情報を読み出すツール



主な事業内容

整備事業者を対象に、先進安全装置の整備等に必要なスキャンツールについて、購入価格の1 / 3（上限15万円）を補助

自動車運送事業等における安全対策の推進③

○自動車運送事業の運行管理の高度化

①遠隔点呼の対象拡大

カメラ・モニターを活用した遠隔での点呼について、実証実験等を通じて、機器の要件等を見直し、対象拡大を図る。



②自動点呼の導入

点呼の自動化に向けて、運行管理者による対面の点呼と同等以上の安全確保が可能なAI等搭載機器の要件等を定める。



③運行指示者の一元化の対象拡大

運行管理者が他営業所の運転者に対しても平時及び運行中の運行指示等が行えるよう、使用する機器等が満たすべき要件等を定める。



④運行管理者講習のデジタル化等

運行管理者講習のオンライン化等を実現するために必要な調査・検討を実施



⑤適性診断のアップデート

電動キックボード等の新モビリティや自動運転車の普及などの道路交通環境を踏まえた、**適性診断の内容更新**や**オンライン化等**に係る調査・検討を実施



⑥超高齢社会における車内事故防止対策

現代の超高齢社会においては、**乗合バスにおける高齢者の車内事故が引き続き主な事故要因となり得ることから**、車内事故防止のために事業者が運転者へ効率的に指導するためのガイドライン作成等に係る調査・検討を実施

○健康起因事故防止対策の推進

①健康起因事故の分析及び事業者による健康管理の促進に向けた調査

- 事故の原因となった疾病の種類や事故発生時の状況等を分析。
- 定期健康診断の結果や、日常の健康状態に関する情報の一元化させ、的確な健康管理を行う手法を検討。
- 健康管理に関する独自の取組の優良事例を調査し、動画やパンフレット、セミナー等を通じて横展開を実施。

②視野障害による事故防止に向けた調査

- 視野障害の早期発見・治療に資する眼科健診について、運転者が受診した際の事業者の対応等を調査。



③飲酒運転の根絶に向けた調査

- 飲酒傾向の強い運転者に自覚を促す方策や、点呼時におけるアルコールチェックの確実性向上策の調査等。



④スクリーニング検査普及に向けた調査

- 脳疾患等の早期発見に資するスクリーニング検査の普及促進に向けた方策を検討。



⑤過労運転防止に向けた事業者に対する周知改善基準告示の周知等

- 運転者の休憩時間等を定める改善基準告示の改正内容について、運送事業者への周知・調査を実施。

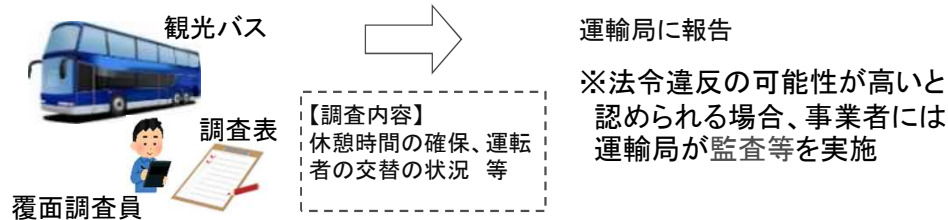


○自動車運送事業者に対する監査体制の強化

- 軽井沢スキーバス事故等を踏まえ、事業用自動車に係る重大事故の防止を図るため、自動車運送事業者に対して効率的かつ効果的に監査を実施する。

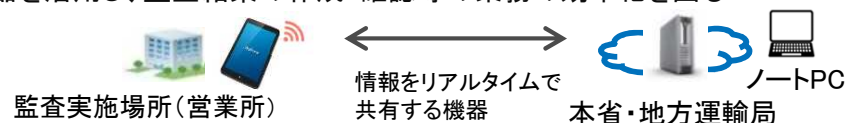
①覆面調査の実施

民間の調査員が、実際に運行する観光バスに乗車し、営業所における監査では確認できない運行実態を調査



②ICTの活用

電子機器を活用し、監査結果の作成・確認等の業務の効率化を図る



高齢運転者等の事故防止対策の推進

○高齢者等の事故防止対策の推進

- 高齢運転者等による、ペダル踏み間違いなど不適切な運転操作に起因する事故や、運転中の意識喪失など運転中の健康異常に起因する事故が相次ぎ発生。更なる対策が必要
- 令和4年度に要件を決定する「サポカー2.0(仮)」について、搭載装置に求める具体的性能及び性能認定の創設のための調査を実施

対策が必要な事故と対応する装置・機能の例

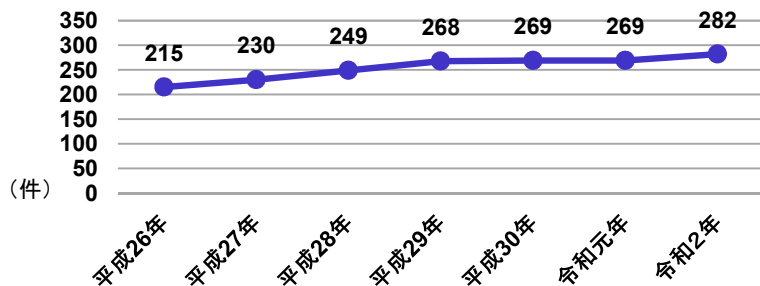
高齢者(75歳以上)は**操作不適**による死亡事故率が高い※

死亡事故に占める操作不適が原因の割合
 75歳未満：432 / 2,639件 (16%)
 75歳以上：136 / 460件 (30%)

※「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議(警察庁)」における配布資料を基に作成(平成30年)

- 実用に際した性能要件を調査
 - ✓ 実車を用いた実証実験等によるデータの取得
 - 普及の枠組みを検討
 - ✓ 性能認定の枠組みを検討
- 搭載装置「サポカー2.0(仮)」に求める**具体的性能**を決定

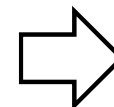
発作・急病に起因する交通事故件数は**増加傾向**



事故防止が期待される先進的な安全技術の例(ドライバー異常時対応システム)



ドライバーの異常検知



安全に自動停止

○高齢者の免許返納に向けた対策

高齢化の進展に伴い、高齢運転者による交通事故の防止が課題となっているところ、高齢者の移動手段の確保等を通じて高齢運転者の免許返納を促進している自治体の事例について調査を行うこと等により、高齢者の免許返納をさらに促進する方策を検討することで、安全・安心なクルマ社会の実現を推進

背景・必要性・概要

- 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。
- 令和6年度以降の新たな評価項目の設定のため、「通信を利用した衝突回避支援技術」に加え「後席乗員等の被害程度まで判定可能な事故自動通報システム」の評価試験導入に向けた調査を実施。

1. 評価試験の実施

衝突試験、衝突被害軽減ブレーキ(自動ブレーキ)の試験など、様々な安全性能を評価

衝突安全性能評価(7項目)

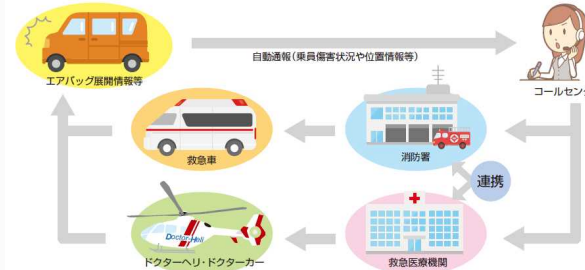
フルラップ前面衝突 	側面衝突 
後面衝頸部保護 	歩行者頭部保護 

等



予防安全性能評価(8項目)

衝突被害軽減ブレーキ 	ペダル踏み間違い急加速抑制 
車線逸脱抑制 	等

事故自動通報(1項目)



自動通報(乗員被害状況や位置情報等)
エアバッグ展開情報等
救急車
消防署
ドクターヘリ・ドクターカー
コールセンター
連携
救急医療機関

 レクサス UX 評価結果: 5つ星 SOS 車載型 SOS 緊急通報 SOS 緊急通報	 日産 デイズ 評価結果: 5つ星 SOS 車載型 SOS 緊急通報 SOS 緊急通報
--	---

2. 結果の公表

結果を車種ごとに点数化して公表。
(結果は、自動車メーカーの広報活動等で活用されている)



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

自動車事故の発生の防止に資する調査の充実

○事業用自動車の重大事故に関する事故調査機能の強化

概要

●社会的に大きな影響を与えた事業用自動車の事故について、事業用自動車事故調査委員会において科学的・専門的見地から原因を分析し、再発防止策をとりまとめることにより、事故削減を図る。

○事故原因の調査分析

現地調査、再現実験、関係者へのヒアリング等を通じて、事故原因について多角的に調査・分析

(事故現場の現地調査)

【事故の再現実験】

テストコースを用い、実際の車両、インフラ等を再現し、より詳細に事故を分析



【個別テーマ等による事故の調査・分析】

重大事故に限らず、近年、多発傾向にある事故等について、深掘りした調査・分析

○委員会における審議

労働科学、健康医学、自動車工学等の専門家が参画し、事故原因の調査分析結果を踏まえ、再発防止策を検討し、提言としてとりまとめ

(委員会における審議)



【再発防止策の検討】

再発防止策について、より具体的なものとするための調査を実施

○再発防止策の実施

提言を踏まえ、再発防止策を実施するとともに、事業者等に対してもポスターの配布等を通じて注意喚起

(再発防止策の実施)



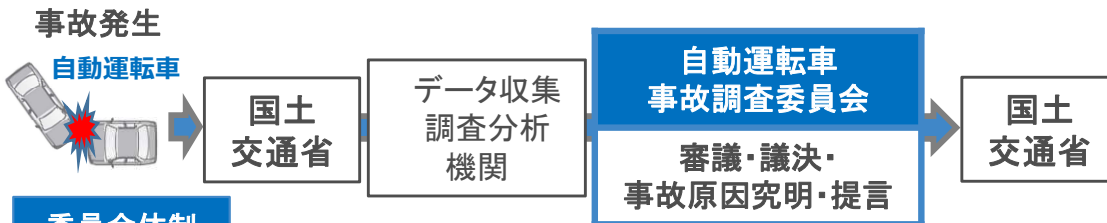
【再発防止PR】

動画等を作成するなど情報伝達手法の強化

○自動運転等事故分析事業の推進

- 高度な技術を用いる自動運転が関係する事故の原因究明は困難になることが想定される。
- 公正中立に事故原因を究明する体制を構築し、客観性・真正性を確保した原因究明と客観性の高い再発防止策を講じる必要がある。

事故原因究明に向けた体制・流れ



委員会体制

- 構成: 自動車工学、交通工学、法律学等の学識有識者
- 任務: ①自動運転車に係る交通事故の原因究明のための調査分析
②同種事故の再発防止、被害軽減に資する施策・措置等の提言

○医工連携による自動車事故分析調査

- 更なる車両の安全対策のため、より詳細なデータを用いた、より具体的な事故原因の分析が必要。
- 関係各所と連携し、工学的な情報に加え、医学的な情報を組み合わせた被害軽減のための分析を行う。

工学データの収集

- ・事故の発生原因/状況、道路環境
- ・乗員のシートポジションや体格
- ・歩行者等の状況 等

医学データの収集

- ・救護活動記録
- ・病院での診療録
- ・医療画像データ 等

データ分析、人体傷害発生メカニズムの解明

●事故自動通報システムの高度化

事故時の傷害程度の自動予測にかかる精度向上、対象拡大 等 (例:後部座席乗員に関する重症度の予測)

概要

- 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、ユーザーへの注意喚起を行うとともに、警察と連携した街頭検査によりドライバーに対して直接指導・警告を行う。

自動車損害賠償保障法等の一部を改正する法律案
に対する附帯決議
(令和4年4月12日 参・国土交通委員会)

自動車損害賠償保障法等の一部を改正する法律案
に対する附帯決議
(令和4年6月8日 衆・国土交通委員会)

六 無車検、無保険状態での運行を防止するため、自動車の検査時期について使用者の認識を向上させるための措置等、無車検車、無保険車の排除のための適切な措置を早急に講じること。

六 自動車の検査時期について使用者の認識を向上させるための措置等、無車検車、無保険車の排除のための適切な措置を早急に講ずること。

ユーザーへの注意喚起による是正

- データベースから車検切れ、保険切れ車両を抽出し、使用者等に対して是正を求めるハガキを送付



街頭検査における取締り

- 警察と協力し、街頭検査において可搬式ナンバー自動読取装置により車検切れ車両を捕捉し、ドライバーに対して直接指導・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てハガキによる注意喚起



一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し

概要

- 一般会計に繰り入れた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。
- 毎年度の繰戻額は、法律や大臣間合意に基づき、財務省及び国土交通省が協議の上、決定。
- 令和5年度予算において、繰戻額は**60億円**に増額。

一般会計

年度	繰入額
平成6年度	8,100億円(当初)
平成7年度	3,100億円(当初)
年度	繰戻額
平成8年度	1,544億円(補正)
平成9年度	808億円(補正)
平成12年度	2,000億円(当初)
平成13年度	2,000億円(当初)
平成15年度	569億円(補正)
~	~
平成30年度	23億円(当初)
令和元年度	37億円(当初)
	12億円(補正)
令和2年度	40億円(当初)
	8億円(補正)
令和3年度	47億円(当初)
	8億円(補正)
令和4年度	54億円(当初)
	12億円(補正)
令和5年度	60億円(当初)

自動車安全特別会計

■ (現行)自動車事故対策勘定 (令和5年度未見込み)

5,340億円
(繰入残高)

積立金
1,411億円

- 被害者支援
- 事故防止

■ (現行)保障勘定 (令和5年度未見込み)

539億円
(繰入残高)

剰余金
606億円

- 政府保障事業
(ひき逃げ・無保険車による事故被害の救済)

繰入額
11,200億円

令和4年度
までの繰戻額
7,164億円

自動車事故対策事業

■ 被害者支援

- 療護施設の設置・運営
- 介護料の支給 等



■ 事故防止

- ASV(先進安全自動車)の導入補助
- 自動車安全性能の評価の実施 等



繰入残高5,880億円(令和5年度未見込み)

元本	4,848億円
利子相当額	1,032億円

令和5年度
繰戻額
60億円

あなたの自賠責保険料が、
交通社会に暮らす誰かを支えている。



自賠責保険料は、あなたのためだけでなく、自動車事故被害に
遭われた方や、その家族・遺族の方々の支援に使われています。

被害者支援や事故防止の持続的な財源とするために、2023年4月から自賠責保険料に
含まれる賦課金を拡充いたします。皆様のご協力をよろしくお願いいたします。



国土交通省

(この冊子は、再生紙を使用しています。)