

平成30年度
自動車局関係予算決定概要

平成29年12月
国土交通省自動車局

目 次

● 平成30年度予算主要施策総括表	1
● 主要施策別説明資料	
1. 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	3
(2) 自動車運送事業における安全対策	6
(3) 環境対策の推進	9
(4) 自動車の適切な保守管理の促進	12
2. 働き方改革につながる生産性向上	15
(平成29年度1次補正)トラック運送業の働き方改革推進事業	18
3. 被害者救済の充実	19
(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	22
(2) 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業	23
(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	26

平成30年度予算主要施策総括表

1. 会計別総括表

(単位：百万円)

会 計 ・ 勘 定 名	30年度 予算額	29年度 予算額	比較 増減率
一 般 会 計	2,082	2,149	0.97
義務的経費	246	255	0.96
裁量的経費	1,836	1,894	0.97
自動車安全特別会計	52,019	52,455	0.99
保障勘定	3,018	3,569	0.85
自動車検査登録勘定	35,290	36,230	0.97
自動車事故対策勘定	13,712	12,657	1.08
合 計	54,101	54,604	0.99

(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。

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	30年度 予算額	29年度 予算額	比較 増減率
1. 安全・安心の確保及び環境対策の推進			
○ 自動運転技術の開発・実用化促進			
・ 安全運転サポート車の普及促進に向けた制度整備	42	—	皆増
	72億円の内数	68億円の内数	—
・ 先進安全自動車（ASV）プロジェクトの推進	136	145	0.94
・ 自動車運送事業者による先進安全自動車（ASV）導入の支援	9億円の内数	11億円の内数	—
・ 自動運転技術等の実用化に向けた基準整備	267	289	0.92
・ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	325	339	0.96
・ 自動運転技術に対応する自動車整備・検査の高度化に関する調査	48	—	皆増
○ 自動車運送事業における安全対策			
・ 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	53	72	0.73
・ 運送事業者監査総合情報システムの更新	64	—	皆増
・ 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	59	1.13
・ ICTを活用した運行管理の高度化	15	15	1.00
・ 自動車運送事業の安全総合対策事業（ドライブレコーダー等支援）	9億円の内数	11億円の内数	—
・ 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	20	20	1.00
○ 環境対策の推進			
・ 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	573	644	0.89
・ 次世代大型車開発・実用化促進事業	239	248	0.97
・ 燃費・排出ガス不正防止のための取組みの推進	46	46	1.00
	24億円の内数	24億円の内数	—
○ 自動車の適切な保守管理の促進			
・ 点検整備の促進	73	89	0.83
・ 未認証工場対策	23	23	1.00
・ 無車検車・無保険車対策の強化	132	112	1.18
・ 新たな外国人技能実習制度導入を捉えた産業や人材の育成	9	15	0.60
・ 自動車関連情報の利活用の推進	1,025	1,562	0.66
2. 働き方改革につながる生産性向上			
・ トラック事業における働き方改革の推進に向けた取組み	101	43	2.36
・ バス事業の生産性向上	11	—	皆増
・ タクシーサービスの革新	30	37	0.82
・ 自動車整備業界における生産性向上と働き方改革	9	—	皆増
3. 被害者救済の充実			
・ 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）	72億円の内数	68億円の内数	—
・ 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	329	304	1.08
・ 介護者なき後を見すえた日常生活支援の充実	149	—	皆増
・ 重度後遺障害者に対する介護料の支給	3,176	3,205	0.99
・ 自動車事故被害者の保護の増進に向けた公共交通の利便性向上の促進	50	—	皆増
・ 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し	2,320	—	皆増
(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	210億円の内数	214億円の内数	—
○ (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	95億円の内数	85億円の内数	—
○ (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	—	—	—

主要施策別説明資料

1. 安全・安心の確保及び環境対策の推進

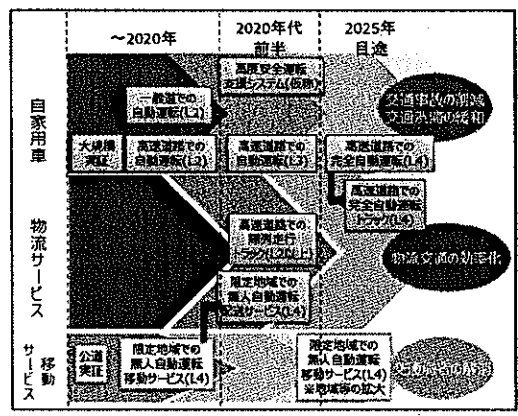
(1) 自動運転技術の開発・実用化促進

- 自動運転技術は、高齢運転者による事故を含む交通事故の削減に加え、地域公共交通の活性化や生産性の向上等に資するものとして期待されている。
- このため、安全運転サポート車を含む自動運転技術の普及促進に向けた制度・基準の整備、更なる開発の推進、自動運転技術搭載車の整備・検査の高度化等に積極的に取り組むことを通じ、自動運転技術の開発・実用化を促進する。

【背景】

「未来投資戦略2017」
(平成29年6月9日閣議決定)

世界に先駆けた無人自動走行による移動サービスの実現と社会に取り入れることを目指し、制度整備、技術開発、実証環境整備等の取組みを強力に推進する。



(官民ITS構想・ロードマップ2017(平成29年5月))

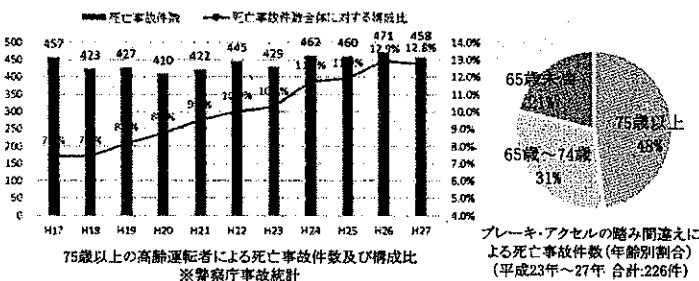
「第10次交通安全基本計画」
(平成28年3月中央交通安全対策会議決定)

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28年:3,904人)
- ・ 死傷者数を50万人以下 (平成28年:約62万人)

高齢運転者による交通事故の発生状況



① 安全運転サポート車の普及促進に向けた制度整備 【予算額: 42百万円、7,180百万円の内数】

- 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、自動ブレーキについて安全性能の確認制度を創設するとともに、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の確認制度の創設 【予算額: 42百万円】

- ・ 自動ブレーキに関する国際基準の策定を待つことなく、国内においてその迅速な普及促進を図るため、自動ブレーキが一定の性能を有していることを国が確認する制度を創設(自動車メーカーによる技術開発動向の調査、安全性能の試験方法の策定等)。



**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 【予算額: 独立行政法人自動車事故対策機構 運営費交付金7,180百万円の内数】

- ・ 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「踏み間違い時加速抑制装置」等を追加。



＜安全性能公表イメージ＞

② 先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進

【予算額：136百万円】

■ 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】

1. 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、自動運転技術を活用して路肩等へ退避するシステムの実用化を目指し、技術的な課題や要件等の検討を実施。

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



2. ISA(Intelligent Speed Adaptation)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)の技術的な課題や要件等の検討を実施。

ISAに関する検討



3. 自動車ユーザーや自動車運送事業者の視点からの先進安全技術の普及促進に関する調査

自動車ユーザーや自動車運送事業者の視点から、先進安全技術について、「活用に向けた課題整理」と「解決方策の検討」のために必要な調査をASV技術体験会、実証実験等を通じて実施。

先進安全技術の普及促進に関する調査



ASV技術体験会・実証実験等の実施



ASV技術のパンフレットの作成

③ 自動車運送事業者による先進安全自動車(ASV)導入の支援

【予算額：947百万円の内数】

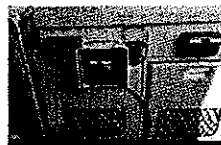
■ ASVの活用による事業用自動車の安全性向上を図るため、自動車運送事業者によるASV導入を支援する。

【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

<対象装置等の拡充等>

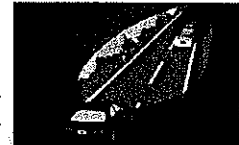
・ドライバー異常時対応システム

➢ ドライバーが安全に運転できない状態に陥った場合に、乗員や乗客が非常停止ボタンを押すことにより、車両を自動的に停止させるシステム



・先進ライト(自動防眩型前照灯等)

➢ 前方の先行車や対向車等を検知し、ハイビームの照射範囲のうち当該車両のエリアのみを部分的に減光する機能を有するヘッドライト等



④ 自動運転技術等の実用化に向けた基準整備

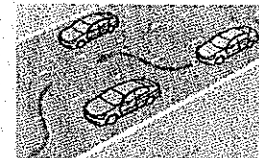
【予算額：267百万円】

■ 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。

【主な検討項目】

1. 2020年に向けた自動操舵に係る安全基準の整備

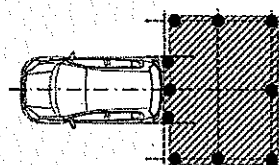
2020年の実用化に向けて開発が進められている高速道路等での自動操舵(自動車線変更や自動追い越し等)について、技術要件や試験法に係る調査・検討等を実施。



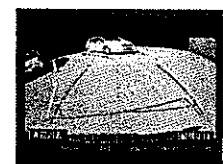
高速道路等での自動操舵

2. 歩行者及び自転車乗員等の交通弱者対策

車両周辺を通行する歩行者等の安全確保のため、カメラモニタリングシステム等の活用による運転視界基準の拡充のための調査・検討等を実施。



運転視界基準の拡充(後方)



カメラモニタリングシステム

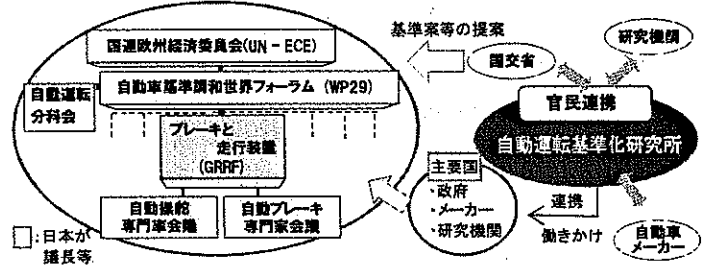
⑤ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進

【予算額： 325百万円】

- 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。

●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。



●国際的な車両型式認証制度(IWVTA)の推進

新たに創設する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。

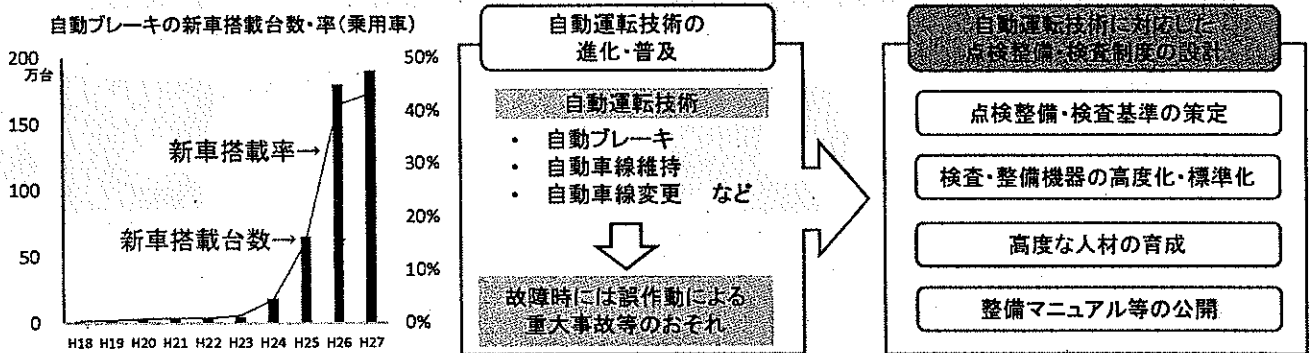
●アジア諸国との連携の促進

アジア諸国と連携を図り、日本がリーダーシップをとって国際統一基準策定作業をより一層強力に主導。

⑥ 自動運転技術に対応する自動車整備・検査の高度化に関する調査

【予算額： 48百万円】

- 自動ブレーキ等自動運転技術の進化・普及が急速に進展しているが、故障した場合には、誤作動による重大事故等につながるおそれがあることから、点検整備・検査による機能維持が不可欠。
- 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。



(2) 自動車運送事業における安全対策

- 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。

【背景】

軽井沢スキーバス事故を契機とした総合的な対策

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) 旅行業者、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:19~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)、近年の自動車事故をめぐる状況の変化、軽井沢スキーバス事故を受けた新たな安全対策が策定されたこと等を踏まえ「事業用自動車総合安全プラン2020」を策定。

重点施策(目標:平成32年までに死者数235人以下(平成28年:393人)、平成32年までに事故件数23,100件以下(平成28年:33,336件)、飲酒運転ゼロ)

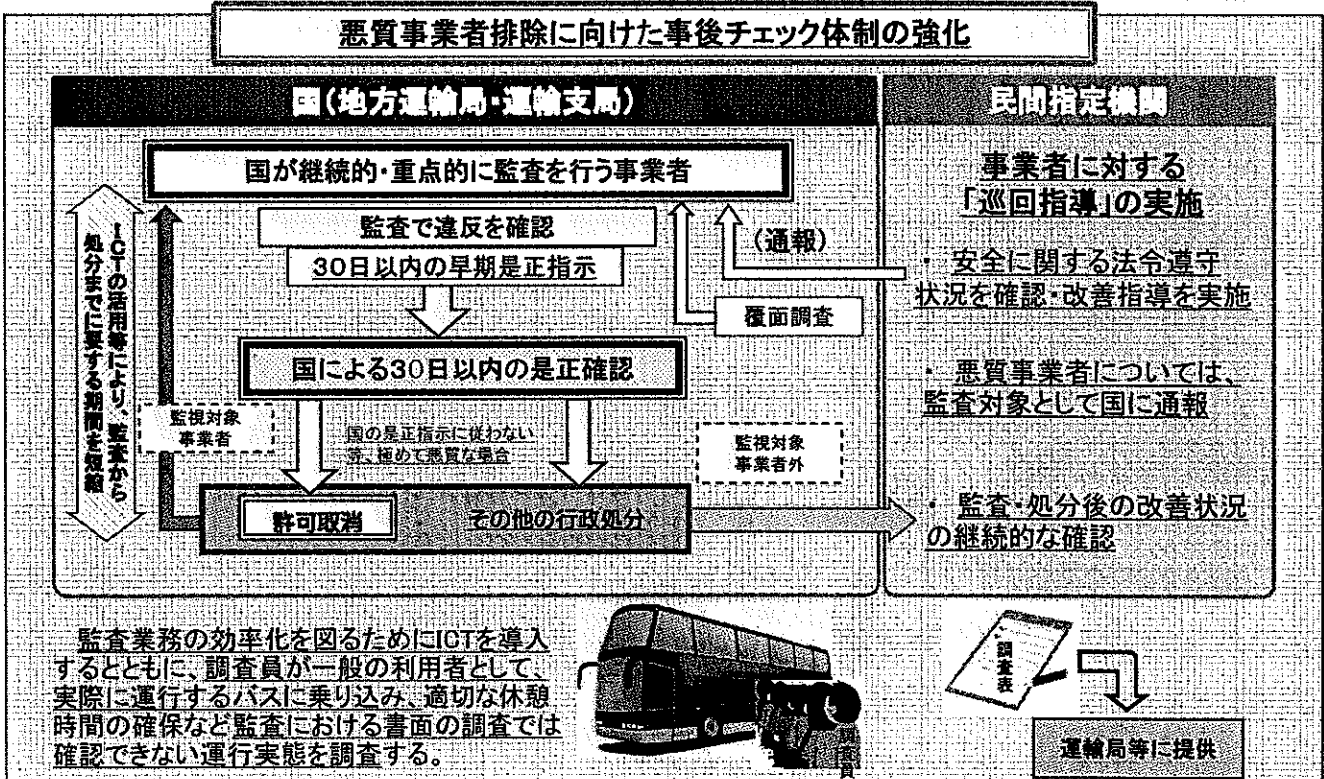
- | | |
|---|------------------------------|
| 1. 行政・事業者の安全対策の一層の推進と利用者を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築 | 4. 超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策 |
| 2. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶 | 5. 事故関連情報の分析等に基づく特効的な事故等への対応 |
| 3. 自動運転、ICT技術等新技術の開発・利用・普及の促進 | 6. 道路交通環境の改善 |

① 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化

【予算額: 53百万円】

- 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。

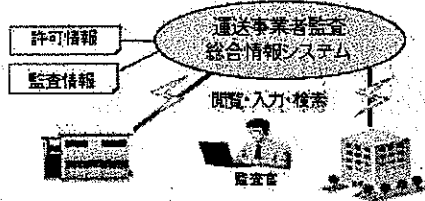
悪質事業者排除に向けた事後チェック体制の強化



② 運送事業者監査総合情報システムの更新

【予算額：64百万円】

- 監査対象事業者に関する各種情報を一元化管理し、効果的かつ効率的な監査の実施に寄与するとともに、自動車行政の基盤となるデータベースとして機能している運送事業者監査総合情報システムについて、機器の老朽化に伴う更新を行う。



③ 事業用自動車の重大事故に関する事故調査機能の強化

【予算額：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。

テストコース等において車両を用いた走行実験の実施



実験結果を踏まえた要因分析、再発防止策の作成

④ ICTを活用した運行管理の高度化

【予算額：15百万円】

- トラック運転者の長時間労働を改善し、過労運転の防止に資するため、荷待ち時間等を正確かつ容易に記録できるような高度な運行管理システムの構築に向けた調査・検討を行う。

事故防止運行モデルの構築 (H29)

デジタル式運行記録計や生体センサー・健康系測定機器等により収集した各情報を活用した、事故防止運行モデル（体調予報）を構築。

自動車情報

- ・速度、走行距離、運転時間
- ・急加速、急ブレーキ回数等



運転者情報

- ・運行中の眠気、脈拍、体温、疲労度、睡眠状況、健康診断結果等



ICTを活用した荷待ち時間等の記録手法の検討 (H30)

課題

トラック輸送の効率的な運行管理を行い、過労運転を防止するためには、運行管理者が荷待ち時間等を含めた正確な運行状況の把握が必要。
（現状は運転者の労苦により把握）

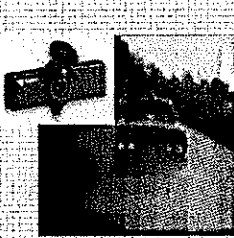
対策

ICTを活用し、荷待ち時間等を含めた運行状況を自動的に記録できるような運行管理システムの構築に向けた調査・検討

⑤ 自動車運送事業の安全総合対策事業(ドライブレコーダー等支援) 【予算額: 947百万円の内数】

■ 政府目標(第10次交通安全基本計画)の達成に向け、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。また、特に貸切バスに対しては一層の普及促進策を講じる。

●ドライブレコーダー等の導入に対する支援 【補助率: 導入費用の1/3】



ドライブレコーダーの活用効果

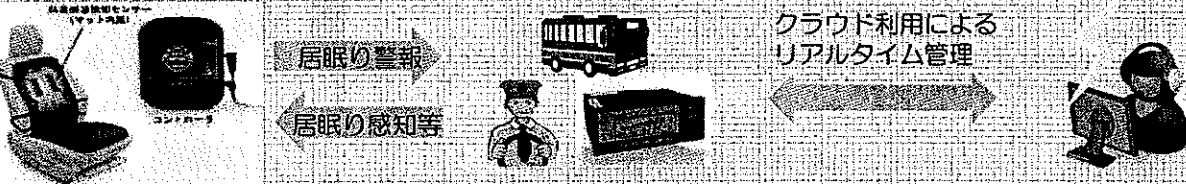
- 運転者の安全意識が向上
- 事故時の記録映像データによる効果的な安全運転指導が可能
- 記録映像の活用により、事故調査・分析の高度化

<貸切バスへの装着見込み>

- **ドライブレコーダー** 装着率30% (平成28年度末)
→ 装着率見込み60% (平成30年度末)
- **デジタル式運行記録計** 装着率35% (平成28年度末)
→ 装着率見込み50% (平成30年度末)

●過労運転防止のための先進的な取組みに対する支援 【補助率: 導入費用の1/2】

IT機器を活用し、運行中のドライバーの疲労度合いや運行状況をリアルタイムに把握することで過労運転防止に効果的な取組みを支援する。



●社内安全教育の実施に対する支援 【補助率: 導入費用の1/3】

事故防止対策の専門家からコンサルティング指導を受ける取組みを支援する。

⑥ 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 【予算額: 20百万円】

■ 健康起因事故防止のため、運送事業者が運転者の心疾患事故防止のために取るべき対応を明確にしたガイドラインを策定するとともに、脳疾患・心疾患等に関するスクリーニング検査を先駆的に実施している事業者を中心に、運転者等に対してアンケート等による調査を実施し、セミナー等を通じて業態・規模ごとの具体的な取組み事例の業界内での共有を進めることで同検査の普及を促進する。

◆主要疾病に関するスクリーニング検査

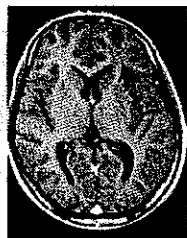
① 脳ドック



MRI検査

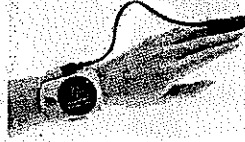


脳MRA画像



脳MRI画像

② SASに関する検査



パルスオキシメトリ検査



フローセンサ検査

③ 人間ドック



④ 心疾患に関する検査



(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。次世代環境対応車の普及促進は、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、環境対応車のさらなる開発・普及を促進する。
- 国内外自動車メーカーによる燃費・排出ガスの不正事案が相次いでおり、不正防止対策の強化は喫緊の課題。自動車メーカーに対する指導・監督の強化、既に流通している自動車の事後的なチェックの強化等を図る。

【背景】

未来投資戦略2017（平成29年6月9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。
（平成28年度：3.6割）

地球温暖化対策計画（平成28年5月16日閣議決定）
 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。

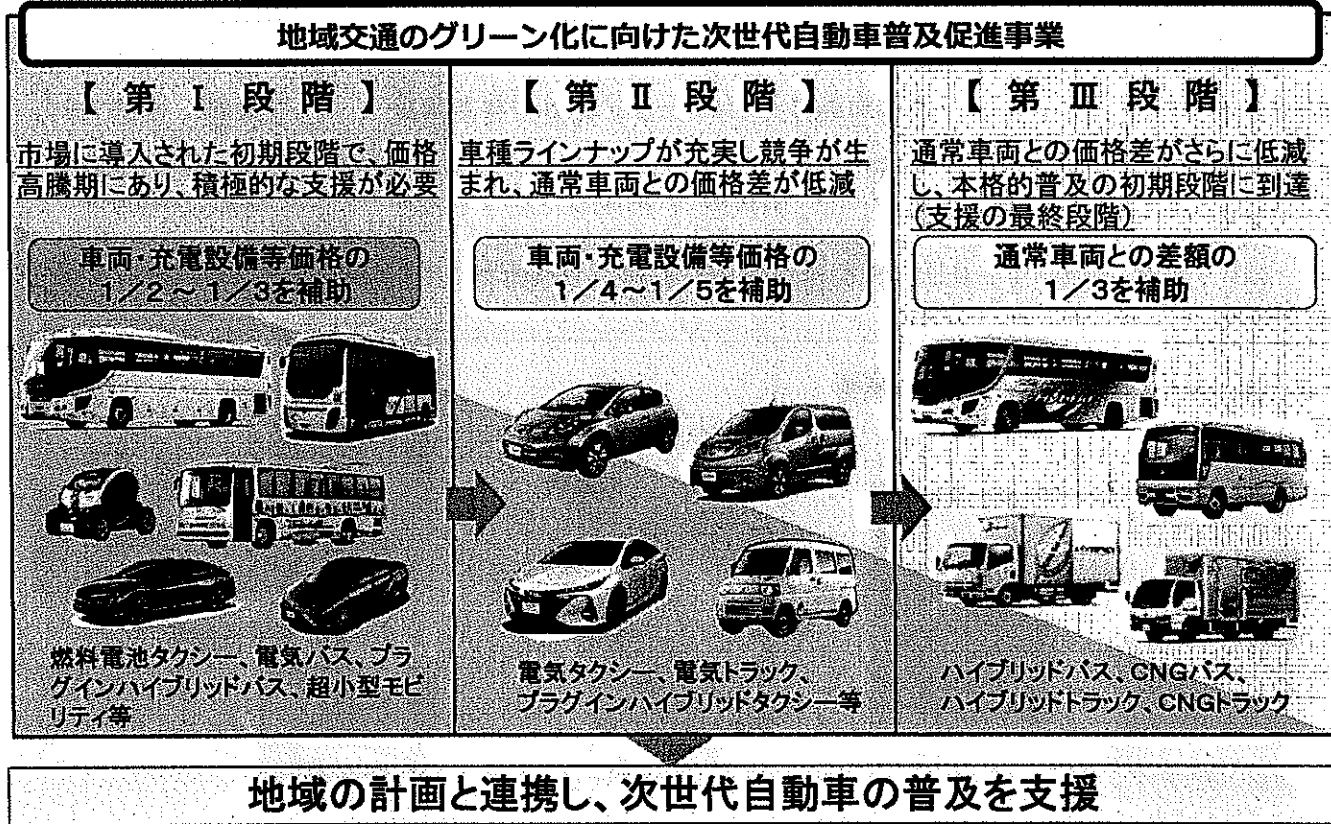
燃費・排出ガス不正事案

- ・ 平成27年9月、米国において、海外自動車メーカーが実走行時には排出ガス低減装置を働かせないようにする不正ソフトを搭載していたことが発覚。
- ・ 平成28年4月、国内自動車メーカーが燃費測定に必要な走行抵抗値を恣意的に改ざんし、燃費性能を偽っていたことが発覚。

自動車メーカーによる燃費・排出ガス不正防止対策の強化が必要。

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 【予算額：573百万円】

- 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。

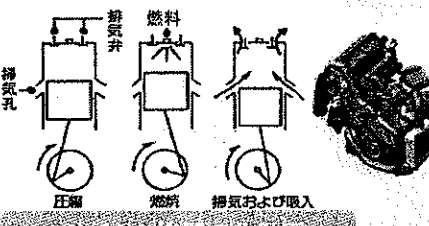
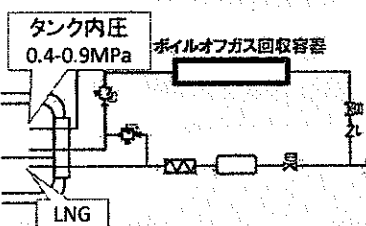
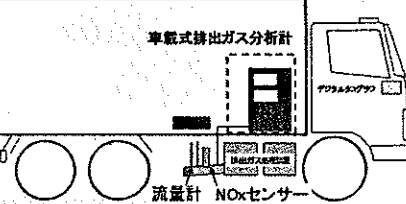


② 次世代大型車開発・実用化促進事業

【予算額： 239百万円】

■ 運輸部門のCO2排出の多くを占める大型車分野において、低炭素化・排出ガス低減等を図るため、自動車メーカー等と協働し、必要な基準整備に向けた技術開発を促進する。

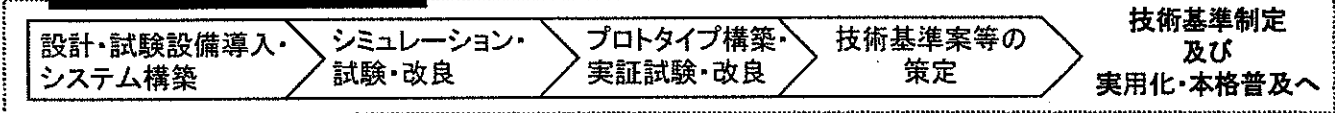
大型車分野における次世代環境技術

<p>高効率次世代ディーゼルエンジン</p>  <p>○超低燃費と低排出ガスを両立する、大型車に適した新たなディーゼルエンジン(2サイクルエンジン※等)の開発</p> <p>※一般的な4サイクルエンジンは2回転する間に燃焼と吸排気を完了するのに対し、2サイクルエンジンは1回転で完了するため、同一回転数で1サイクルあたり同等のエネルギーを発生させる燃焼の場合には出力が2倍となり効率的。</p>	<p>燃料の多様性の確保</p>  <p>○ボイルオフガス※対策を確立することによる、航続距離の長距離化が可能となる大型天然ガス車(LNG車)の実用化促進</p> <p>※LNGが気化することにより発生する燃料蒸発ガス。メタンが主成分で、温室効果等の環境影響がある。</p>	<p>実走行時の燃費向上・排出ガス対策</p>  <p>○実走行時のリアルタイムな環境性能の評価システムの開発及びその活用による排出ガス等の環境改善</p>
---	---	--

平成30年度の主な実施内容

<p>○超低燃費と低排出ガスを両立する新たなエンジン(2サイクルエンジン等)の設計に関する指針の整理</p> <p>○次世代ディーゼルエンジンの熱効率改善技術に対応した技術基準案の策定</p>	<p>○ボイルオフガス対策を行った大型LNG車の各種走行条件下における性能評価</p>	<p>○使用過程車の環境性能維持検証に活用できる評価手法の検討</p> <p>○NOxセンサー、流量計等によるリアルタイム排出ガス計測システムの活用方法の整理</p>
--	---	---

本事業の進め方(～H30)



③ 燃費・排出ガス不正防止のための取組みの推進 【予算額： 46百万円、 2,440百万円の内数】

- 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、不正の防止のための取組みを強化することは喫緊の課題。
- 改正道路運送車両法を踏まえた自動車メーカーに対する指導・監督を推進するとともに、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の推進、排出ガス低減装置の機能の保護制御を利用した不正を抑止するためのガイドラインの策定を実施する。

● 自動車メーカーに対する指導・監督の推進 【予算額： 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チェックの推進
【予算額： 独立行政法人自動車技術総合機構運営費交付金 2,440百万円の内数】

- ・ 既に市場に流通している自動車を抜き取り安全・環境基準適合性を確認する事後的チェックを推進する。また、排出ガスについては、台上試験との乖離の有無を把握するための路上走行検査を今後導入することも見据え、路上走行調査を実施する。



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 【予算額： 44百万円】

- ・ 国内のディーゼル乗用車について路上走行調査を実施したところ、一部車種において、保護制御(※)により、台上試験規制値の10倍以上の窒素酸化物(NO_x)を排出。
- ・ 保護制御について、国内走行環境での出現頻度及び技術レベルを考慮した上で真に必要な作動範囲(低温時の制御の温度範囲等)の指針を策定する。

(※)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

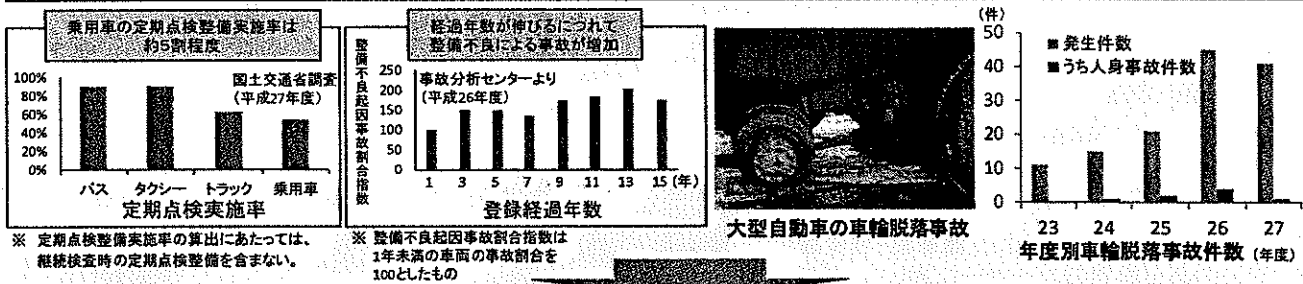
(4) 自動車の適切な保守管理の促進

- 自動車の安全・環境性能を確保するためには、適切な点検整備、確実な車検の実施が不可欠。
- 点検整備等の自動車関連情報については、安全・安心の一層の向上等の観点からも、その効果的・効率的な利活用が期待されている。
- このため、自動車の点検整備の促進、無車検車対策の強化、自動車情報の利活用の促進等の施策に総合的に取り組む。

① 点検整備の促進

【予算額：73百万円】

- 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。



- ・ 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ハガキ等で点検整備を啓発
- ・ 定期点検の実施前に検査を受検した事業者へ点検実施状況の立入調査
- ・ 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
- ・ 「貫切バス予防整備ガイドライン」に基づく点検整備実施状況調査



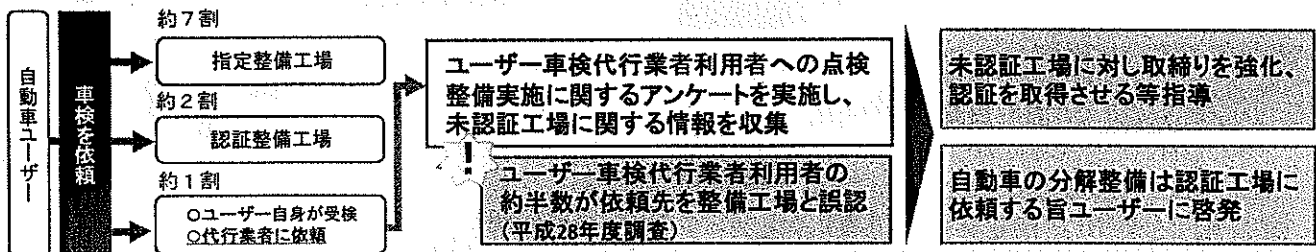
② 未認証工場対策

【予算額：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



③ 無車検車・無保険車対策の強化

【予算額： 132百万円】

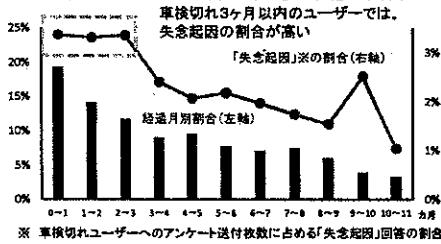
■ 車検切れ・自賠責保険切れの車両を特定し、是正させるため、ユーザーへのハガキ送付による注意喚起を行うとともに、可搬式ナンバー読取装置を導入することにより街頭検査を強化し、警察との連携の下、車検切れのまま走行する車両に対する警告・取締りを行う。

●ハガキ送付による是正

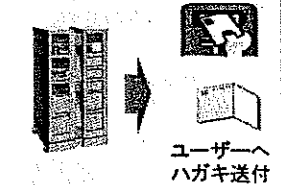
- ・車検切れ・保険切れ車両を抽出し、ユーザーに対しハガキを送付

※車検切れ3ヶ月以内の車両は失念によるものが多数あり、ハガキ送付による是正効果が高い

車検切れ後11ヶ月以内の車両における車検切れ後の経過月と「失念起因」の割合



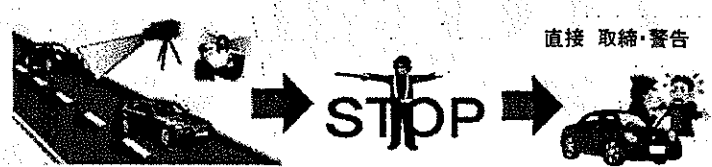
無車検車・無保険車データ抽出



●街頭検査における無車検車・無保険車に対する警告・取締り

- ・警察と協力し、街頭検査時に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
- ・指導員等により報告された無車検・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を実施

無車検車両をその場で検出



④ 新たな外国人技能実習制度導入を促した産業や人材の育成

【予算額： 9百万円】

■ 自動車整備職種 of 外国人技能実習制度について、適正な運用の確保のため、実習状況等の調査を行うとともに関係者による事業協議会を運営し、適正な実習内容等のガイドラインの更新や周知を図る。

背景・必要性

- ・自動車整備を技能実習対象職種に追加(平成28年4月)
- ・技能実習制度の見直し(技能実習法 平成29年11月施行)
 - 技能実習計画の認定制の導入
 - 事業所管大臣による事業協議会の組織等
 - ガイドラインの策定
 - 事業協議会の設置



2年目の課題

- 以下に対応するため体制の確保が必要
- ・送出国・受入れ企業の拡大(自動車整備職種の技能実習生の増加・多様化)
 - ・自動車整備職種の技能実習生のカリキュラム(2年目)の開始



事業協議会の適切な運営の継続

- 整備業界における実習状況等の調査の継続・拡大
- 自動車整備技能実習ガイドラインの更新・周知



関係省庁と連携し、技能実習実施者に対しガイドラインの周知等を行い、外国人技能実習制度の適正な運営の確保を図る。

⑤ 自動車関連情報の利活用の推進

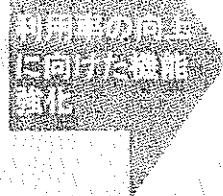
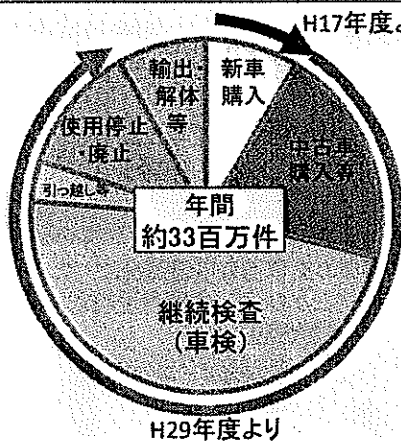
【予算額：1,025百万円】

■ 自動車関連情報の利活用推進のための環境整備に取り組み、ITの活用による自動車関連手続きの更なる利便向上を推進するとともに、新サービスの創出等を図る。

自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)の利便性向上等

これまでの取組み

複数の行政機関にまたがる手続をオンラインで一括して申請をする自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)の対象拡大



今後の取組み

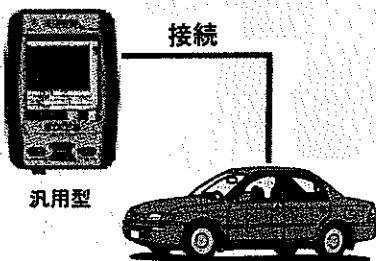
- マイナンバーカードの機能の活用による書類手続の簡素化や出頭回数の削減に向けたシステム改修
 - 交付書類等の受け渡し方法の改善に向けた調査・検討等
- を実施

新サービスの創出等に向けた調査

施策方針

安全・安心の一層の向上、新たな需要の創造等を通じた自動車社会の更なる進化を目指し、自動車関連情報を利活用した新サービス等の実現に向けた調査を行う。

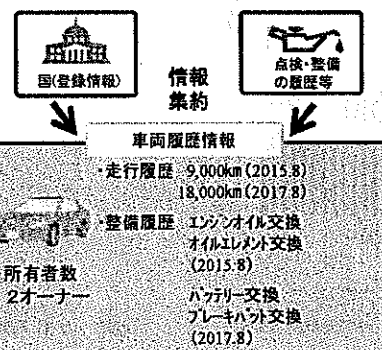
① 自動運転技術等先進安全装置に対応した整備スキャンツールの共通化推進【再掲】



【スキャンツール：電子制御装置の整備に不可欠な整備機器】

⇒ 自動車の安全使用の推進

② 車両履歴情報の見える化 (トレーサビリティ・サービスの実現)



⇒ 自動車流通市場の活性化

③ 検査と整備の相関分析等を通じた検査・整備の効率化



⇒ 検査・整備の効率化の推進

2. 働き方改革につながる生産性向上

- 自動車運送事業(トラック・バス・タクシー)や自動車整備事業は、地域の経済・雇用を支える産業。
- しかしながら、長時間労働・低賃金といった厳しい労働環境にあり、人手不足が深刻化。
- このため、生産性向上等の環境の整備を進めることにより、長時間労働の是正等の労働環境の改善を図り、働き方改革を推進する。

【政府方針】

経済財政運営と改革の基本方針 2017 (平成29年6月9日閣議決定) (抜粋)

- ・「働き方改革実行計画」に忠実に従って働き方改革を推進する。
- ・トラック運送業においては、ガイドラインの策定、生産性向上に向けた措置、荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策を実施する。

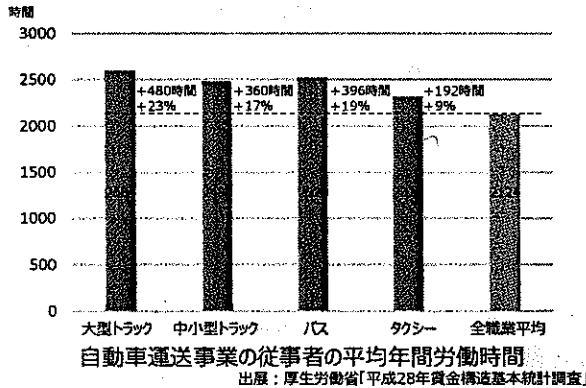
働き方改革実行計画 (平成29年3月28日働き方改革実現会議決定) (抜粋)

- ・自動車運送事業については、関係省庁横断的な検討の場を設け、ITの活用等による生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働を是正するための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置を行うこととし、行動計画を策定・実施する。
- ・賃上げに積極的な企業等を後押しするため、税制、予算措置等賃上げの環境整備に取り組む。

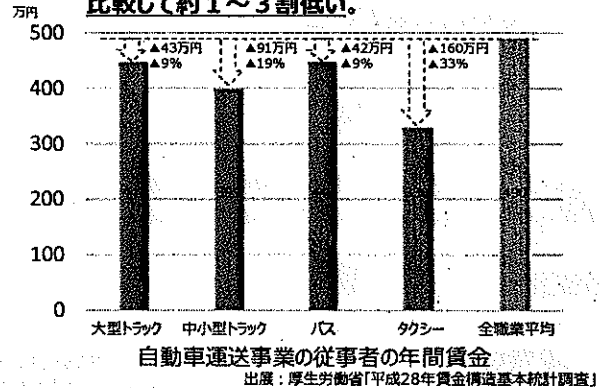
【自動車運送・整備事業をとりまく環境】

長時間労働・低賃金といった厳しい労働環境

自動車運送事業にかかる平均労働時間は、全職業平均と比較して約1～2割長い。



自動車運送事業の従事者の年間賃金は、労働時間が長いにもかかわらず、全職業平均と比較して約1～3割低い。



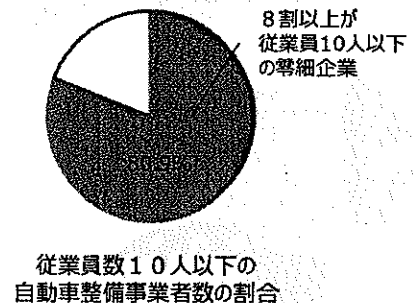
人材不足の深刻化

トラック運送事業の人手不足感が近年強まっており、直近(平成29年1月～3月期)では約7割の事業者が人手不足の状況にある。



多数の小規模企業

自動車整備事業は零細企業が多数を占めており、事業者単独による生産性向上等のための取組みが進みにくい。



出展：(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書(平成28年度版)」

政府の「働き方改革実行計画」を踏まえ、①～④の取組みにより自動車運送・整備事業の生産性の向上を図り、働き方改革を推進する。

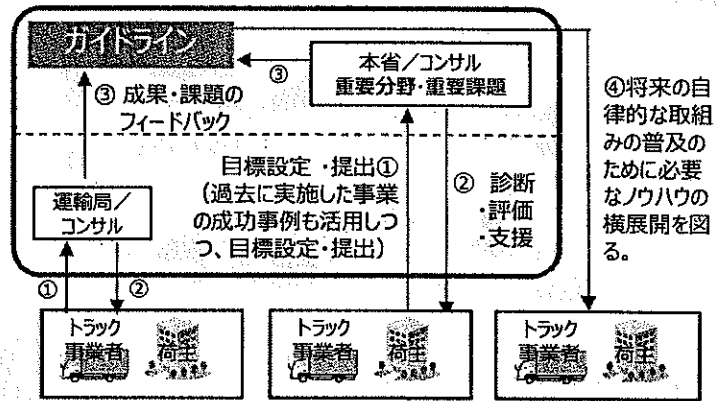
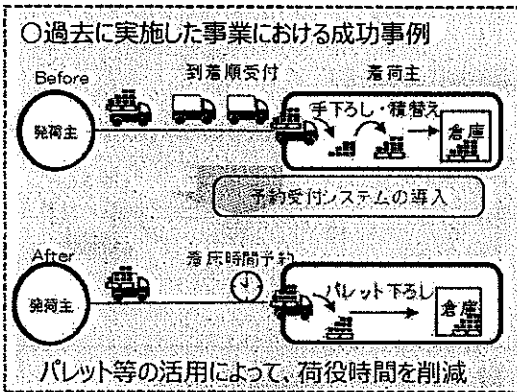
①トラック事業における働き方改革の推進に向けた取組み

【予算額：101百万円】

- トラック事業の生産性向上を図るべく、トラック事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上の推進に向けた取組みを行い、必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。

取組内容

- 事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上を推進するため、物流コンサルタント等の有識者によるコンサルティングを活用し、実証実験を実施。
- 実験の成果を活かして、荷主連携による働き方改革・生産性向上に取り組む機運を高めるとともに、将来の自律的な取組みの普及のために必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。



効果 トラック運送事業者の働き方改革及び生産性向上の推進

②バス事業の生産性向上

【予算額：11百万円】

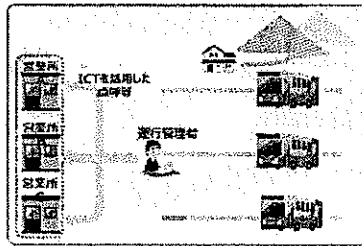
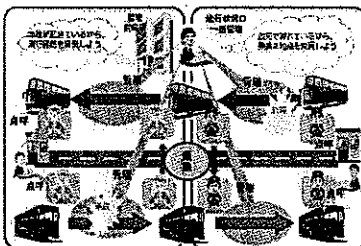
- バス事業の生産性向上を図るべく、新しいICT技術や運行体系を導入し、運転者や運行管理者の長時間労働を是正する。

運行管理の高度化

- ICT技術等の活用により、運行管理業務を合理化し、安全の確保を図りつつ、サービスの向上・人材確保を促進するにあたり、2タイプの実証実験を行う。

①長距離運行等における
一体型管理

②過疎地等における
集約合理化

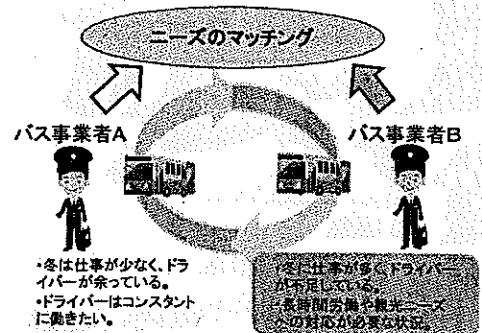


効果 一元的な運行管理を可能とすることで運転者の乗り換えを促進

効果 地方部における、運行管理者の人材不足を解消

大型ドライバー融通

- 地域間における閑散期の違い等によるドライバーニーズの不均衡に着目し、バス事業者間におけるドライバー融通のモデル事業を行う。



効果 繁忙期の長時間労働の軽減、閑散期のドライバー所得の向上、観光ニーズへの対応

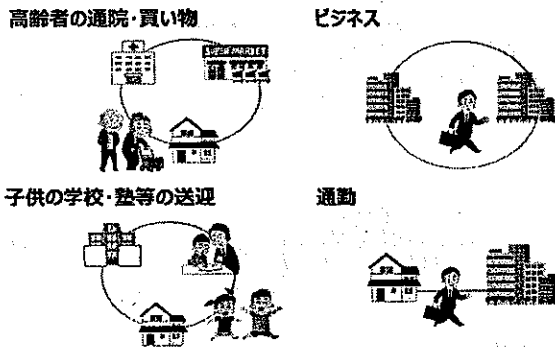
③ タクシーサービスの革新

【予算額： 30百万円】

- ドライバーの労働環境改善のため、新しいサービスの導入により利用者利便を向上させ、需要喚起を図るとともに、配車アプリを活用したタクシーの運行効率化により生産性向上を図る。

定額（乗り放題）タクシー

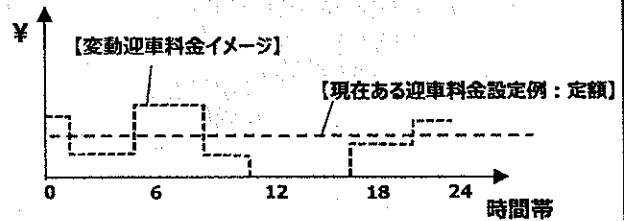
- 鉄道の定期券のように、対象者・エリア・時間帯を限定した定額タクシーの実証実験・調査を実施。制度化に向けた検討を行う。



効果 割安にタクシーを利用できることによる
 利便性向上・需要の喚起

需要に応じた変動迎車料金

- タクシーを配車依頼した際にかかる迎車料金について、配車アプリ等を活用し、繁忙時間帯と閑散時間帯で変動する迎車料金の実証実験・調査を実施。制度化に向けた検討を行う。



効果 繁忙時間帯の労働環境改善・
 納得感のある料金設定、利便性向上

④ 自動車整備業界における生産性向上と働き方改革

【予算額： 9百万円】

- 自動車の整備要員は、安全・安心な車社会の維持のため不可欠な人材であるが、近年、人材不足が顕在化。
- 整備事業の生産性向上を図り、賃上げを含む労働環境の改善を図ることが必要。
- このため、先進的機器の活用や事業者の連携・補完により生産性向上に取り組む好事例を調査・分析し、ガイドライン化や制度化による全国展開を図る。

□ 生産性向上に関する調査・分析

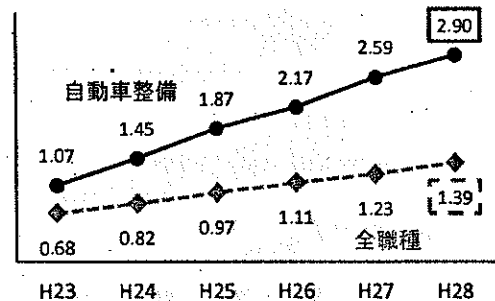
- 先進的な機器の活用や事業者間の連携・補完の事例
- 経営力向上計画に基づく地域毎に特色のある取組み



□ 展開

- 制度化も含めた全国展開等の検討
- 好事例をガイドラインにまとめて周知・展開

自動車整備要員の有効求人倍率



自動車の整備要員不足が顕在化しつつある

効果 自動車整備業の生産性向上を図り賃上げを含む労働環境の改善等「働き方改革」の実現により、人材不足の解消に貢献

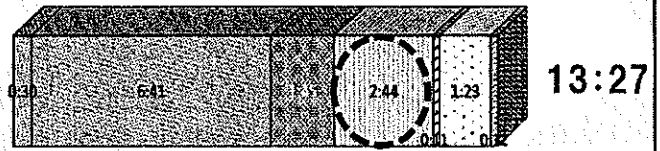
H29年度補正予算

トラック運送業の働き方改革推進事業

【予算額：200百万円】

- トラック事業は、我が国の経済や人々の暮らしを支える重要な産業であるが、長時間労働が深刻化しており、働き方改革が喫緊の課題となっている。
- テールゲートリフターを活用した荷役作業の効率化(荷役時間の短縮・荷役負担の軽減)を促進することによって、労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を推進する。

【1運行あたりの荷役時間】



- 点検等
- 運転
- 荷待ち
- 荷役
- 付帯他
- 休憩
- 不明

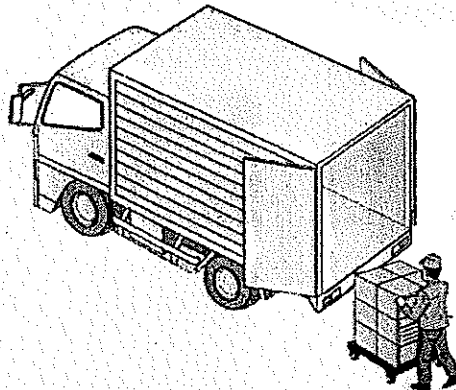
1運行当たり平均して、2時間44分の荷役時間が発生している。

出典：トラック輸送状況の実態調査

事業概要

労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器（テールゲートリフター）の導入補助（補助率：通常価格の1/6を補助）

手荷役の場合



- 作業時間も長くなるため、長時間労働の要因となっている。
- 手積み・手卸しのため、作業者の負担が大きい。

テールゲートリフターを活用する場合



- 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。

効果

荷役作業の効率化等を図ることによって、労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を実現。

3. 被害者救済の充実

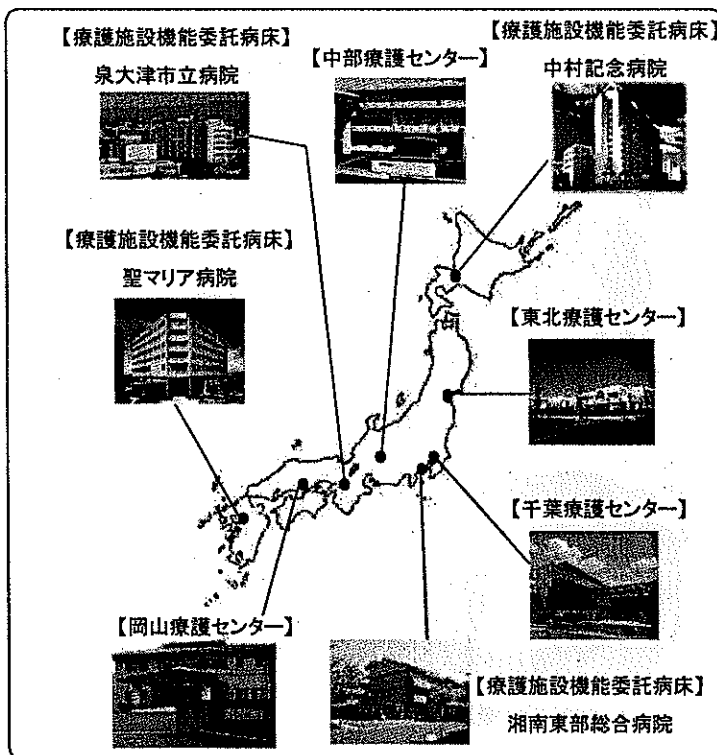
- 自動車事故による被害者の保護の増進に取り組むことは、自動車行政における重要な使命。
- 交通事故死者数は着実に減少してきているものの、事故による重度後遺障害者数は横ばいであり、引き続き、着実に対策を講じる必要がある。
- 特に、療護施設の空白地域の存在や重度後遺障害者の介護者(親族等)の高齢化が大きな課題。
- 被害者救済対策事業として、療護施設の設置・運営、介護料の支給等に加え、地方を中心とした小規模な委託病床の展開等きめ細やかな施策の充実を図る。

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)

【予算額: 独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金7,180百万円の内数】

- 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等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な委託病床を展開し、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4カ所の療護施設機能委託病床



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・看護方法の策定等が可能。



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、経口摂食等)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。」

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

【予算額： 329百万円】

- 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(じよくそう)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

【予算額： 149百万円】

- 在宅重度後遺障害者が介護者なき後等に地域のグループホーム等障害者支援事業所での支援を受け生活することができるよう、受入事業所による設備導入や介護人材確保に係る経費を補助する。

● 介護人材確保・受入事業所への補助

専門知識を有する人材等を備えた事業所が少なく、障害者福祉等の支援のみでは、家族による介護ができなくなった場合(介護者なき後)も含め、在宅重度後遺障害者の生活支援に支障を来している。



受入事業所に対する、設備導入や介護人材確保に係る経費への補助

< 補助対象 >

在宅重度後遺障害者を支援するグループホーム等(施設入所支援、共同生活援助等)

①在宅重度後遺障害者の生活支援に必要な機器・設備の導入経費

②看護師・ヘルパーの人材確保及びケア技術向上にかかる経費



在宅重度後遺障害者の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

【予算額：3,176百万円】

- 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。

【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】

- ・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：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 自動車事故被害者の保護の増進に向けた公共交通の利便性向上の促進

【予算額：50百万円】

- 自動車事故被害者の公共交通による移動利便性の向上を図るため、被害者の移動実態や被害者が利用しやすい福祉輸送サービス等に関する調査を行う。

自動車事故被害者の移動時の交通手段やその目的地等の移動実態等に関する把握を行うとともに、被害者のニーズにマッチしたより効果的な福祉輸送サービス等を検討するための調査を実施。

⑥ 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し

【予算額：2,320百万円】

- 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、6,169億円が繰り戻されていない状況(平成29年度末)。
- このような中、大臣間覚書等に基づいて、財務省と協議を行った結果、地方を中心とした小規模な委託病床の展開等の被害者救済対策事業等について所要の充実を行うとともに、その充実に必要な金額等を勘案して、平成15年度以来15年ぶりに、一般会計から自動車安全特別会計へ23.2億円を繰り戻す。

【関連事項】持続可能な地域公共交通ネットワークの実現

予算額 20,995百万円の内数

- ・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等の策定に係る調査
- ・地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通再編実施計画の策定に係る調査
- ・地域におけるバリアフリー化の促進を図るための新たな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以下の事業について、まちづくり支援とも連携し、重点的に支援

- ・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や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

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 1,177百万円）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対策事業（観光庁予算 9,632百万円の内数）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 3,982百万円の内数）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

予算額 9,632百万円

訪日外国人旅行者数4,000万人等の実現に向けて、多言語音声翻訳システムの普及等の多言語対応の一層の促進、無料公衆無線LAN環境の一層の充実、増加する訪日ムスリム旅客の受入体制の強化等、ストレスフリーな受入環境の整備に向けてさらにきめ細やかな支援を行う。

1. ICT等を活用した多言語化・観光地の魅力向上

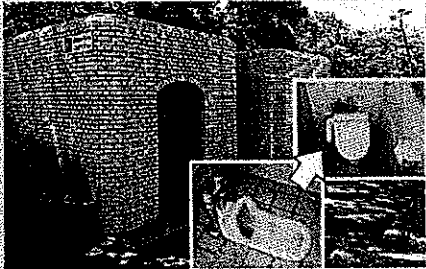
- 訪日外国人旅行者との円滑なコミュニケーションを確保するため公共交通機関のICTを活用した多言語コミュニケーション支援、無料公衆無線LAN環境の一層の充実、観光案内所・観光拠点情報交流施設の刷新、増加するムスリム旅行者に対応可能な受入体制の強化等を支援

<p>■観光案内所</p>  <p>観光案内所 新設・改修等</p> <p>大型モニターを使った 観光案内</p> <p>VR（仮想現実）体験</p> <p>スタッフ研修費</p> <p>デジタル サイネージ 多言語表記 等</p>		<p>■観光拠点情報 ・交流施設</p>  <p>多言語表記・展示室</p> <p>体験・学習スペース 等</p>	<p>■各地域における ムスリム受 入体制支援</p>  <p>受入ノウハウに関する セミナーの開催 等</p>
<p>※一部のメニューについてはカテゴリーI案内所も対象</p>			
<p>■多言語化</p>  <p>ICTを活用した分かりやすい案内標識</p>	<p>■タブレット端末の整備</p>  <p>多言語案内用タブレット端末の整備</p>	<p>■車両等を含めた無料公衆 無線LAN環境の整備</p>  <p>車内Wi-Fi</p> <p>駅構内Wi-Fi</p>	

2. 滞在時の快適性の向上

- 外国人旅行者にも利用しやすい公衆トイレの洋式化・機能向上、旅館・ホテルの快適な環境への改善を支援

■公衆トイレの整備（洋式化・機能向上）




公衆トイレの洋式化

※建替・新築の場合についても洋式便器整備等を支援対象に追加

■旅館・ホテル




無料公衆無線LAN
環境整備



タブレット端末の
整備



■手ぶら観光



3. 観光地までの移動円滑化

- ストレスフリーな交通利用環境の利便性向上等を実現する取組を支援


■全国共通ICカードの導入

**■バスロケーションシステム
の設置**



■インバウンド対応型車両



■車内等を含めた洋式トイレの整備

■鉄道駅・バスターミナル等における移動円滑化

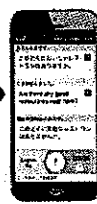
4. 訪日外国人旅行者の受入環境調査

- 訪日外国人旅行者の滞在・移動等の受入環境に関する不満・要望をSNS等のビッグデータも活用しながら調査・検証し、具体的な解決策を検討
- 多言語音声翻訳システムの観光関係者を対象とした全国的な利活用実証の推進
- 空港利用者にとってより利便性の高い出入国環境へ刷新するための先導的調査を実施


■多言語音声翻訳システム利活用実証事業


実証参加
エリア内の
対象施設


➔





➔


 交通事業者（鉄道）


 交通事業者（バス）


 観光案内所


 宿泊施設


 免税店

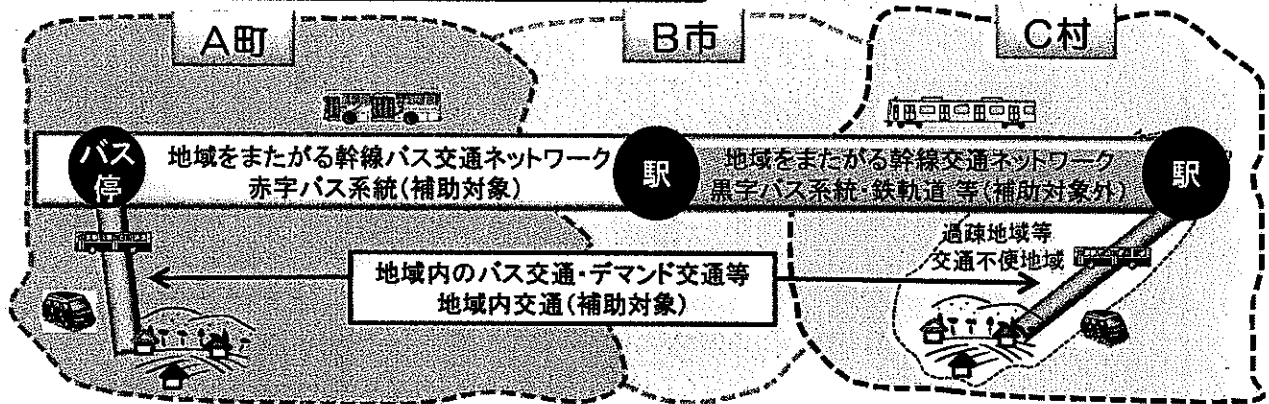
言葉の壁に対する
訪日外国人旅行者
の不満に対応

※全国の主要観光拠点で実施

【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)

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合>

合計	3,000	1,800	1,080	810	810
750万円					

(単位:千円)

購入年度 2年目 3年目 4年目 5年目

※定率法(残存価額×0.4)を用いた場合

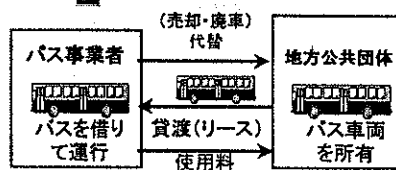
公有民営方式車両購入費補助金

- ・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



協議会で、老朽車両の代替を含む「収支改善計画」を策定

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



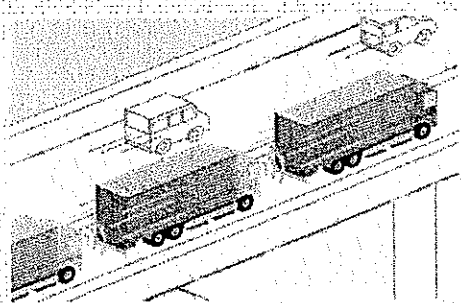
【関連事項】高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業

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)

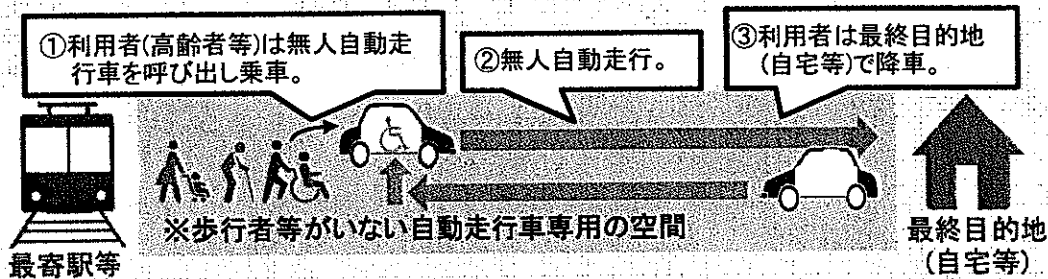
隊列走行



必要な取組(例)

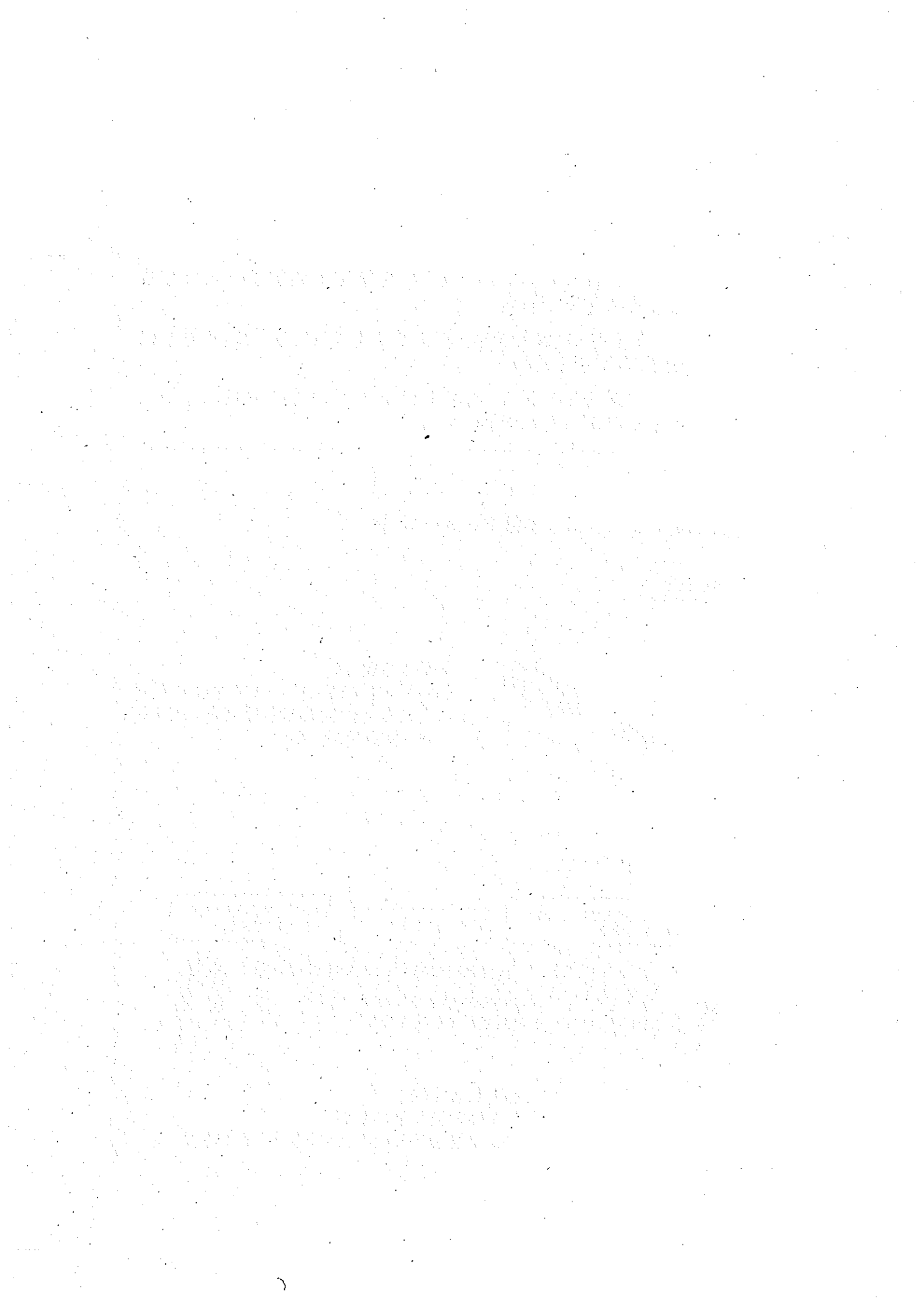
- 電子連結技術(ブレーキを含む)の開発
- 社会受容性醸成(後続車両有人の2台から実証開始)等

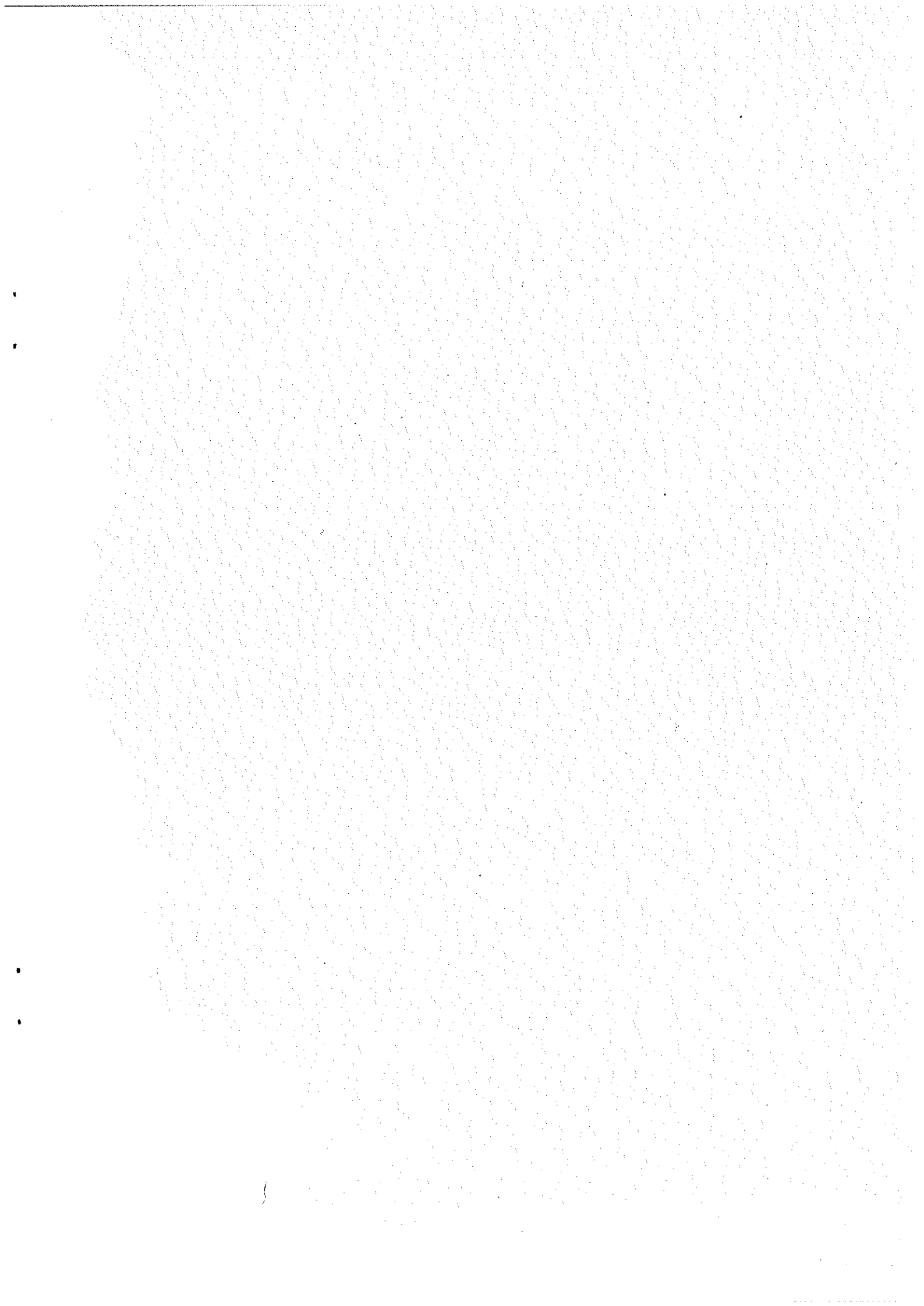
ラストマイル自動走行



必要な取組(例)

- 車両の安全性の検証
- 運営負担等を最小化するシステムの確立 等





(この冊子は、再生紙を使用しています。)