

平成28年度

自動車局関係
予算概算要求概要

平成27年8月

国土交通省自動車局

目 次

● 平成28年度予算主要施策総括表	1
● 自動車行政主要施策	2
● 主要施策別説明資料	
1. 地域の活性化と成長戦略の具体化	
(1) 自動車運送・整備事業の経営基盤強化	6
(2) タクシー事業の活性化支援	7
(3) 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進	8
(4) 観光立国の実現に向けた訪日外国人旅行者の受入環境整備の促進	9
(5) 自動車関連情報の利活用の推進	10
(6) 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	11
2. 安全・安心の確保と環境対策の推進	
(1) 自動車運送事業の安全対策	12
(2) 車両の安全対策	14
(3) 自動車の適切な保守管理の促進	16
(4) 環境対応車普及促進対策	17
(5) 次世代大型車開発・実用化促進事業	18
3. 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	19
(2) 重度後遺障害者に対する介護料の支給	20
(3) 在宅重度後遺障害者のための短期入院（入所）受入体制の充実	21
(4) 一般会計から自動車安全特別会計へ繰戻し【事項要求】	21
(関連事項)	
(1) 地域の公共交通ネットワークの再構築	22
(2) 自動走行システム（SIP（戦略的イノベーション創造プログラム））	24

平成28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	28年度 要求額	27年度 予算額	比較 増減率
一 般 会 計	2,812	2,409	1.17
義務的経費	267	273	0.98
裁量的経費	2,545	2,135	1.19
自動車安全特別会計	59,050	57,638	1.02
保障勘定	4,976	5,493	0.91
自動車検査登録勘定	40,329	39,093	1.03
自動車事故対策勘定	13,745	13,053	1.05
合 計	61,862	60,047	1.03

(注) 本表における計数は、端数処理の関係で、合計した額と一致しない場合がある。

2. 主要施策別総括表

主 要 施 策	28年度 要求額	27年度 予算額	比較 増減率
1. 地域の活性化と成長戦略の具体化			
○ 自動車運送・整備事業の経営基盤強化	136	121	1.13
○ タクシー事業の活性化支援	80	—	—
○ 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進	621	474	1.31
○ 観光立国の実現に向けた訪日外国人旅行者の受入環境整備の促進	35	15	2.38
○ 自動車関連情報の利活用の推進	5,907	4,708	1.25
○ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	337	276	1.22
2. 安全・安心の確保と環境対策の推進			
○ 自動車運送事業の安全対策	1,258	1,186	1.06
・ ビッグデータ活用による事故防止対策推進事業	(112)	(91)	1.23
・ 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	(10)	(—)	—
・ 自動車運送事業の安全総合対策事業	(1,035)	(1,000)	1.04
・ 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	(38)	(38)	1.02
・ 事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化	(63)	(58)	1.08
○ 車両の安全対策	298	240	1.25
○ 自動車の適切な保守管理の促進	252	218	1.16
○ 環境対応車普及促進対策	481	481	1.00
○ 次世代大型車開発・実用化促進事業	248	248	1.00
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	73億円 の内数	67億円 の内数	—
○ 重度後遺障害者に対する介護料の支給	3,240	3,265	0.99
○ 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	298	1.10
(関連事項)			
○ (関連事項：総合政策局予算) 地域の公共交通ネットワークの再構築	349億円 の内数	290億円 の内数	—
○ (内閣府予算) 自動走行システム (SIP (戦略的イノベーション創造プログラム))	—	—	—

自動車行政主要施策

要求額（前年度予算額）

1. 地域の活性化と成長戦略の具体化（主要施策別説明資料P.6～P.11）

単位：百万円

地域の活性化により、経済の好循環の波を全国に広げていくための取り組みを推進していくとともに、我が国の成長実現に向け、国際競争力を強化し、時代の変化に対応・先取りした、新たな経済発展の基盤となる自動車分野における戦略的な取り組みを展開していく。

○ 自動車運送・整備事業の経営基盤強化	136（ 121）
○ タクシー事業の活性化支援	80（ 0）
○ 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進	621（ 474）
○ 観光立国の実現に向けた訪日外国人旅行者の受入環境整備の促進	35（ 15）
○ 自動車関連情報の利活用の推進	5,907（ 4,708）
○ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	337（ 276）

地域の活性化に向けた自動車運送事業等の取組強化

○ 自動車運送・整備事業の経営基盤強化

人材の確保・育成対策に加え、生産性の向上を図り、自動車運送・整備事業の経営基盤の強化を図る。

『日本再興戦略』改訂2015 第二 3つのアクションプラン

一、日本産業再興プラン 1.(3)新たに講ずべき具体的施策 ii)サービス産業の活性化・生産性向上



○ タクシー事業の活性化支援

地域におけるタクシーの機能を安定的に維持・活性化していくため、需要の掘り起こしや多様な人材の確保、事業経営の効率化に向けたタクシー事業者の自発的取り組みへのインセンティブを付与する。

『日本再興戦略』改訂2015 第二 3つのアクションプラン

一、日本産業再興プラン 1. (3)新たに講ずべき具体的施策 ii)サービス産業の活性化・生産性向上

○ 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進

燃料電池自動車をはじめとする電気自動車を活用した地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開、集中的導入等、他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的取組を重点的に支援

『日本再興戦略』改訂2015（戦略市場創造プラン）

テーマ1 国民の「健康寿命」の延伸 ○ 高齢者社会に対応した公共交通を補完する取組の実施

テーマ2 クリーン・経済的な ○ 2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とすることを目指す。

エネルギー需給の実現 ○ 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた燃料電池バス等の開発・普及



○ 観光立国の実現に向けた訪日外国人旅行者の受入環境整備の促進

『日本再興戦略』改訂2015 第二 3つのアクションプラン

二、戦略市場創造プラン テーマ4-② 観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会

成長戦略の実現に向けたIT化の推進及び国際競争力の強化

○ 自動車関連情報の利活用の推進

国の検査登録情報をはじめ、車両の位置・速度情報や事故・整備履歴情報等の自動車関連情報の利活用による新サービスの創出・産業革新を図るとともに、自動車関連手続きの更なる利便向上を推進する。

『日本再興戦略』改訂2015 第二 3つのアクションプラン

一、日本産業再興プラン 4. (3) ii) ②個人番号カードの普及・利活用の促進

二、戦略市場創造プラン テーマ3 (3) ③世界一のITS構築に向けた戦略の展開

○ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進

『日本再興戦略』改訂2015 第二 3つのアクションプラン

一、日本産業再興プラン 5. ⑥完全自動走行を見据えた環境整備の推進

○ 自動走行に関する国際的な基準作りに積極的に取り組む。

2. 安全・安心の確保と環境対策の推進 (主要施策別説明資料P.12～P.18)

平成26年3月の北陸自動車道バス事故等を踏まえ、公共交通の一層の安全確保及び安全な物資の輸送を推進すべく、事業者における安全対策の取り組みを支援する。

また、車両の安全対策や保守管理の適正化を推進するとともに、地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進することで、人に優しい自動車社会の構築を目指す。

○ 自動車運送事業の安全対策	1,258 (1,186)
・ ビッグデータ活用による事故防止対策推進事業	(112) (91)
・ 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	(10) (0)
・ 自動車運送事業の安全総合対策事業	(1,035) (1,000)
・ 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	(38) (38)
・ 事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化	(63) (58)
○ 車両の安全対策	298 (240)
○ 自動車の適切な保守管理の促進	252 (218)
○ 環境対応車普及促進対策	481 (481)
○ 次世代大型車開発・実用化促進事業	248 (248)

自動車運送事業の安全総合対策事業

○事業用自動車総合安全プラン2009の目標達成に向け、運転者の健康状態に起因する事故対策等を強化すべく、先進安全自動車(ASV)の導入を支援するとともに、過労運転防止に資する機器等の普及を促進する。

政府目標

○平成27年までに交通事故死者数を、3,000人以下
(平成23年3月 第9次交通安全基本計画)

【事業用自動車の事故削減目標】(事業用自動車総合安全プラン2009)

<平成20年> <平成25年> <平成30年>(目標)

事故件数 56,305件 → 42,425件 → (30,000件)

死亡者数 517人 → 434人 → (250人)



北陸自動車道バス事故(平成26年3月)

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき警報、横滑り防止装置等のASV装置の導入に対し支援



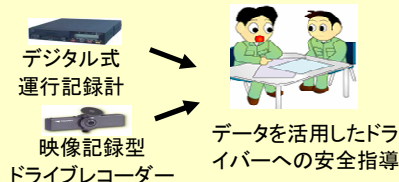
2. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

疲労状態を測定する機器及びヘルスケア機器等の導入に対し支援



3. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援



4. 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援



3. 被害者救済の充実 (主要施策別説明資料P. 19～P. 21)

自動車事故被害者の救済を図るため、重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営や介護料の支給などを行う。

- 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営 73億円 (67億円の内数)
- 重度後遺障害者に対する介護料の支給 3,240 (3,265)
- 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 (298)
- 一般会計から自動車安全特別会計へ繰戻し(事項要求) 4,848億円及び利子相当額の合計額の全部又は一部

療護施設の設置・運営

- 4カ所の療護センター及び3カ所の療護施設機能委託
- 自動車事故による重度後遺障害者に対して、きめ細やかな治療・看護等を提供



プライマリー・ナーシングによる看護体制



ワンフロア病棟システム



高度先進医療機器による検査・治療

介護料支給の概要

<介護料支給対象>

介護用品

- ・介護用ベッド
- ・介護用いす
- ・消耗品
(紙おむつ、導尿カテーテル等)



介護サービス

- ・ホームヘルプ
- ・訪問入浴
- ・訪問看護 等



日々の介護経費を支援

<介護料支給額>

特I種：月額 68,440円～136,880円

I種：月額 58,570円～108,000円

II種：月額 29,290円～54,000円

主要施策別説明資料

1. 地域の活性化と成長戦略の具体化

(1) 自動車運送・整備事業の経営基盤強化

要求額：136百万円

トラック、バス等の貨物・旅客の運送事業や、安全性確保等のための自動車整備事業は、地域の経済・雇用を担う公共性のある事業である。

生産年齢人口の減少等による人材不足の深刻化が進む中で、人材の確保・育成対策に加え、生産性の向上を図り、自動車運送・整備事業の経営基盤の強化を図る。

政府方針

「骨太の方針2015」(平成27年6月30日閣議決定)

- 運輸業などの人材不足が懸念される分野での人材確保・育成対策等に取り組む。
- 生産性向上を図るため、道路貨物運送業の分野で、IT・ビッグデータ・設備の活用といった取組を推進する。

「日本再興戦略」改訂2015(平成27年6月30日閣議決定)

- 女性参画の拡大に向けた取組や、社会の課題解決を主導する女性の育成、女性活躍のための環境整備を推進する。
- 道路貨物運送業等の分野において、生産性向上に向けて、課題解決を図る活動を展開し、環境整備を図る。

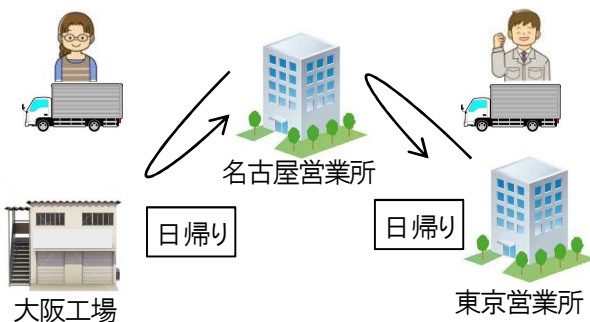
「交通政策基本計画」(平成27年2月13日閣議決定)

- 女性の活躍推進等により交通事業の担い手を確保・育成する。<道路運送事業等の女性従事者を2020年度までに倍増。>
- 交通関連産業について、生産性向上や人材確保も含めた基盤強化方策を検討する。

人材の確保・育成

①ITを活用した中継輸送導入に向けた取組

- ・不規則な就業形態や長時間労働の解消を図るため、ITを活用した中継輸送を導入



②女性が活躍するための自動車整備における工具、機器の仕様調査

- ・自動車整備事業における女性の活躍を促進するため、女性が使いやすい工具、機器等の指針を作成・周知

女性でも使いやすい工具、機器等の例



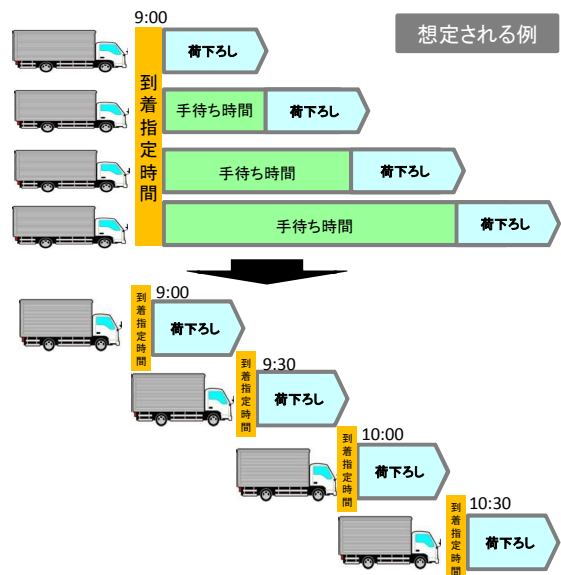
③自動車整備事業における適切な外国人技能実習制度運用に関する啓発活動

- ・外国人技能実習の適切な実施のため、自動車整備の作業内容に関する詳細なマニュアルを作成・周知

生産性の向上

④トラック輸送における長時間労働の抑制に向けた取組

- ・トラック運転者の労働条件改善に向け、運送事業者、発荷主及び着荷主の3者により、実証実験を行い、優れた取組を具体化



⑤生産性向上のための集約化に向けた環境整備

- ・中小規模の事業者が圧倒的多数を占める自動車運送・整備事業において、生産性向上を図るため、集約化に関する理解・普及の促進や担い手の育成など集約化に向けた環境整備を推進

【自動車運送・整備事業の集約化に関する実態調査】

- 事業売却等をしない原因や潜在的ニーズ等の把握
- 集約化の取組実態の把握(自動車運送・整備事業のM&A事例の収集・分析等)等

(2) タクシー事業の活性化支援

要求額：80百万円

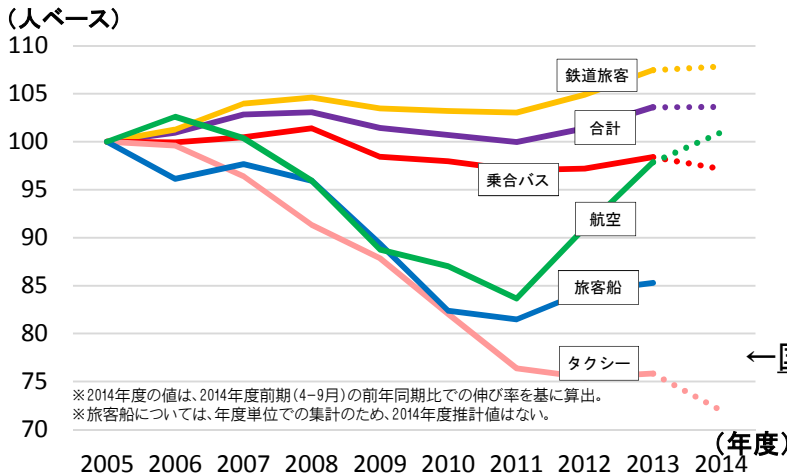
- 公共交通機関としての役割、位置づけに鑑み、タクシーの機能を安定的に維持・供給する必要。
- 需要の長期的な低迷等により、厳しい経営状況が継続しているタクシー事業において、適正化(供給サイド)を進めるとともに、活性化(需要サイド)を支援。

<「日本再興戦略」改訂2015(平成27年6月30日閣議決定)>
 ○ 中堅・中小企業・小規模事業者の「稼ぐ力」の向上と、サービス産業全体の活性化・生産性の向上を図る。

<交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)>
 ○ 交通関連事業について、生産性向上や人材確保も含めた基盤強化方策を検討する。

○ 公共交通機関における需要喚起のため、運賃の活用を検討する。

○ 交通事業の人材確保に向けて若年層・女性の活用方策を検討する。



国内旅客輸送量は全体として回復傾向。
 一方、タクシーでは減少傾向が継続。

タクシー事業者の自発的取り組みへのインセンティブ付与

幅広い利用者の獲得

潜在需要拡大に向けたモデル事業等

- ・運賃の多様化による需要動向調査モデル事業
- ・子育て世帯向けサービス導入促進のためのガイドライン作成等

運転者サービスの向上

タクシー選択性向上に向けた調査事業

- ・利用者による運転者評価アプリの実証
- ・女性・若年層採用を促すための勤務環境・多様な働き方に係る調査事業等

事業経営の効率化

事業経営の効率化に向けた調査事業

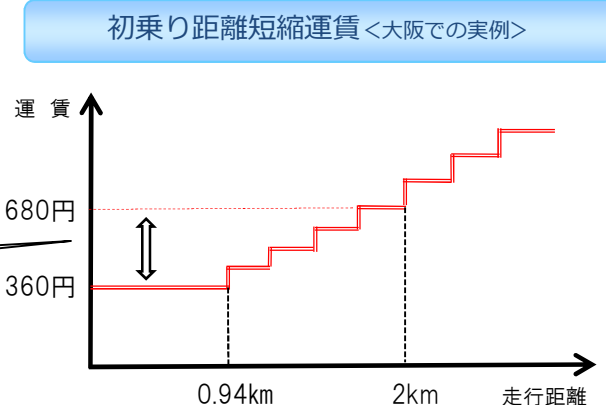
- ・先進的な経営手法調査
- ・配車システム等事業資源の有効活用促進調査

タクシーの利用者利便の向上と持続可能な公共交通機関としての事業経営を実現

例: 運賃の多様化による需要動向調査モデル事業

- ・距離短縮による初乗運賃の引き下げは、営業収入悪化に対する懸念等により普及が進まない。
- ・一方、高齢化が進展する中では、買い物や通院等の移動手段が必要。

**初乗距離を短縮することによる
 近距離移動に対する需要の掘り起こし**



(3) 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進

優先課題推進枠: 621百万円

政府方針

「日本再興戦略」(平成25年6月14日閣議決定)、 「日本再興戦略」改訂2015 (平成27年6月30日閣議決定)

- ◎ 2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を 5~7割とすることを旨とする。
- ◎ 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた燃料電池バス等の開発・普及
- ◎ 高齢者社会に対応した公共交通を補完する取組の実施

「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、省エネ化等環境対策の推進)
- ◎ 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現 (地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押し)

「日本の約束草案」(平成27年7月17日地球温暖化対策推進本部決定)

- ◎ 2030年度にCO2の排出量を2013年度比で3億6,611万t-CO2トン削減。
- ◎ 運輸部門においては、次世代自動車の普及や燃費改善等の対策により、2013年度比▲27.6% (▲6,200万t-CO2)

地域交通グリーン化事業

燃料電池自動車をはじめとする電気自動車を活用した地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開、集中的導入等、他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的取組を重点的に支援

<電気自動車の導入を支援(補助)>

- バス、超小型モビリティ: 車両本体価格の1/2
- タクシー、トラック: 車両本体価格の1/3
- ※燃料電池車の導入: 事業に関わらず車両本体価格の1/2

<充電施設の導入を支援(補助)>

- バス、超小型モビリティ: 導入費用の1/2
- タクシー、トラック: 導入費用の1/3

(例)

水素社会の構築に向けた、燃料電池自動車の導入

給電機能等の活用による、地域防災計画と連携した導入

超小型モビリティ等新たな移動ニーズに対応した導入

地域交通のゼロエミッション化を図る地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押し

都市部の交通ニーズに合わせ、**コミュニティバス**等に電気自動車を導入

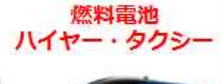
電気コミュニティバス 電気タクシー 超小型モビリティ



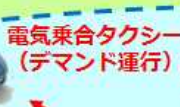
公共交通機関のゼロエミッション化

個人のニーズに合わせ
公共交通機関を補完

政府の重点施策である**水素社会の構築**を実現するため、**路線バス、ハイヤー・タクシー**等に燃料電池自動車を導入



地域住民のニーズに合わせ、**乗合タクシー、デマンドバス**等に電気自動車を導入



超小型モビリティ

電気乗合タクシー
(デマンド運行)

電気宅配
トラック
(バン型)

電気市町村バス
(自家用有償)

人や物を運んで欲しい

自分で移動したい

電源として、太陽光発電、風力発電等再生可能エネルギーを活用することによる、エネルギーの地産地消費も期待

「優れた成功事例」の全国伝播により、運輸部門における省エネ対策の推進及び地域の活性化に貢献

(4) 観光立国の実現に向けた訪日外国人旅行者の受入環境整備の促進

要求額: 35百万円

訪日外国人旅行者がバス・タクシー等を利用して国内の観光地に容易にアクセスできるようにするため、利用環境の改善を通じて旅客の利便を増進し、特に地方部で低迷が続くバス・タクシー等における需要の底上げを実現する。

また、訪日外国人旅行者の増加に伴い、訪日外国人旅行者が自動車事故に遭う可能性が高まっていることから、万が一の事故の際における体制整備により、自賠責制度による訪日外国人旅行者への適切な補償を確実に実施する。

【「日本再興戦略」改訂2015】
第二 3つのアクションプラン
二. 戦略市場創造プラン
テーマ4-② 観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会

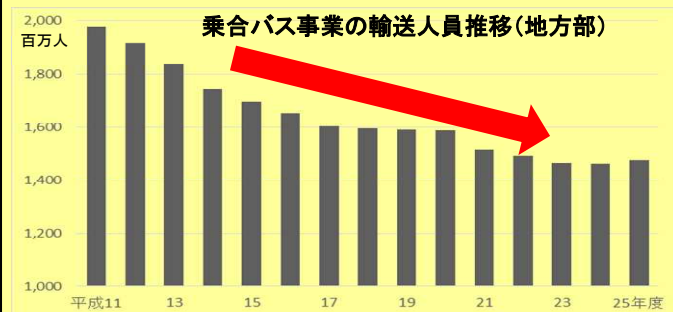
【観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015】
3. 地方創生に資する地域観光づくり、国内観光の振興

(7) レンタカーによるドライブ観光の活性化
・地方部のゲートウェイに到着した外国人旅行者が、レンタカー等を利用して地方での周遊観光ができるよう、モデルコースの設定や多言語のドライブマップの作成等を促進する。

背景

バス・タクシー等における需要の低迷(特に地方部)

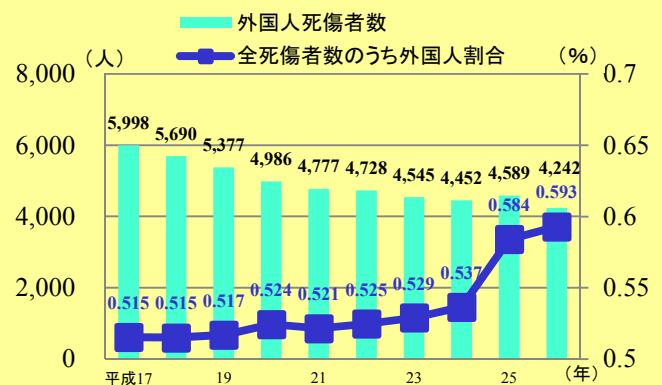
景気の低迷、人口減少等により、バス・タクシー事業等における需要が長期的に低迷。特に地方部においては、乗合バスの路線廃止など、需要の低迷が著しい。



※上記グラフは、数字でみる自動車2015より作成
地方部は、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県以外

外国人の交通事故被害状況について

外国人の交通事故による死傷者数は減少傾向にあるが、全死傷者数に占める割合は増加。

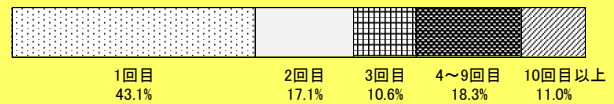


観光地の拡散の傾向

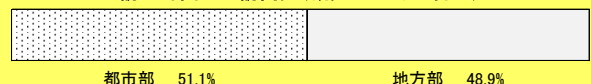
訪日経験が2回以上のリピーターが増加しており、これまでの人気観光ルート以外の地方部にも訪日外国人旅行者が容易に観光できる環境が必要。

※右記グラフは、訪日外国人の消費動向 平成26年年次報告書(観光庁)より作成。
都市部は、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、愛知県、大阪府

訪日外国人の日本への来訪回数(観光・レジャー目的)



訪日外国人の訪問先(観光・レジャー目的)



① 訪日外国人旅行者の利用促進

各地域が主体的に訪日外国人旅行者にとっての利用環境改善の取組を推進

1. 地方におけるバス・タクシー等の二次交通に係る情報発信等の調査
・効果的な情報発信を実証するための調査を行い、利用動向の把握・分析、利用上の問題点を抽出。
2. 訪日外国人の増加に対応したバス事業等の活性化策調査
・バス・観光分野等関係者によるネットワーク構築

② 訪日外国人旅行者の安心な滞在環境の確保

自賠責制度による自動車事故被害者保護を確実に実施

1. 対応上の基盤となる基礎情報等の整備を実施
・被害者や対応関係者のニーズが高い情報の収集
2. 関係者における対応モデルの確立に向けた検討・検証を実施
・情報提供や手引きの多言語化
・地域等を想定した実証実験の実施

訪日外国人旅行者が移動・滞在しやすい環境整備の取組を促進

(5) 自動車関連情報の利活用の推進

要求額: 5, 907百万円

「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」(H27.1策定)に基づき、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、新サービスの創出等を図るとともに、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。

【日本再興戦略 改訂2015】

第二 3つのアクションプラン

- 一. 日本産業再興プラン4. (3) ii)
- ② 個人番号カードの普及・利活用の促進
- 二. 戦略市場創造プランテーマ3 (3)
- ③ 世界一のITS構築に向けた戦略の展開

ITの利用による自動車保有手続きの利用環境の向上

- 現在、11都府県で新車新規登録について利用可能(利用率: 約6割)な自動車保有関係手続きのワンストップサービス(OSS)について、平成29年度までに全国展開及び対象手続拡大により抜本的に拡大
- MOTAS(※)及びOSSシステムについて、コスト削減及び業務継続性向上を推進。

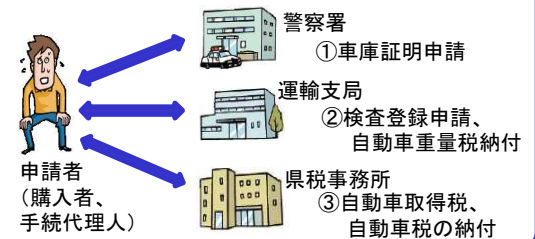
(※) 検査登録業務の情報を一元管理するシステム

MOTAS・OSSシステムへの機能追加等

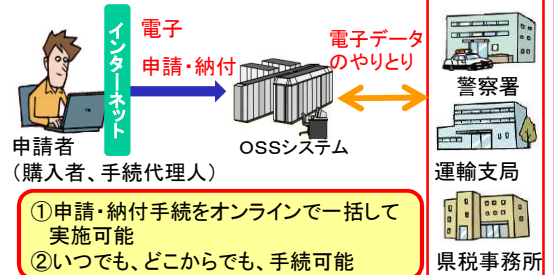
- ① OSSの抜本的拡大への対応
 - ・OSSの全国展開・対象手続拡大に必要な機能を開発
- ② 保守・運用費用の合理化
 - ・MOTAS・OSS間で同様の機能を有するサーバーを統合
- ③ 大規模災害等に備えた業務継続性の向上
 - ・OSSのバックアップセンタを新設
 - ・MOTASのバックアップ機能を強化(復旧までの時間を半減(8時間→4時間))

窓口手続(従来の手続)

○申請・納付手続きのため、各機関を訪れる必要



ワンストップサービス(OSS)を利用した手続



自動車関連情報の利活用の推進による新サービスの創出等

- 運転情報や検査・整備情報をはじめとする自動車関連情報の利活用の推進により、安全・安心の一層の向上、新たな需要の創出等を通じた我が国自動車社会の更なる進化を目指す。
- その端緒として、下記の4つのテーマについて2020年東京五輪大会頃までに新サービスの実現等を目指す。

新サービスの創出等を実現するための環境整備

① 自動車整備のためのスキャンツール※1の共通化の推進

※1: 車載式故障診断装置に接続する故障情報等の読取機器

③ 中古車市場におけるトレーサビリティ・サービス※3の実現に向けた環境整備に係る調査

・トレーサビリティ・サービスに必要な自動車登録情報の提供制度のあり方等の検討

※3: 車両の履歴情報(過去のオーナー数、整備・修理履歴等)を提供するサービス

② テレマティクス※2 保険の効果検証・普及促進

・運転情報の保険料への反映等により安全運転を促す保険の事故削減効果の検証等

※2: 自動車等の移動体に搭載された通信システムを利用して情報のやりとりを行う技術。これにより運転情報の取得が可能

④ 検査と整備の相関分析等を通じた検査・整備の効率化

・不具合発生率を踏まえた検査・整備の実施に必要な整備記録の収集体制の構築等。

自動車分野におけるイノベーションの推進

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。

「日本再興戦略」改訂2015
第二 一. 5. 5-1
(3)⑥完全自動走行を見据えた環境整備の推進
自動走行に関する国際的な基準作り積極的に取り組む。
第二 三. 国際展開戦略
「インフラシステム輸出戦略※」を積極的に実施
経済財政運営と改革の基本方針2015
第2章 2. (3)オープンな国作り
「インフラシステムの輸出」等を促進

※インフラシステム輸出戦略(平成27年度改訂版)

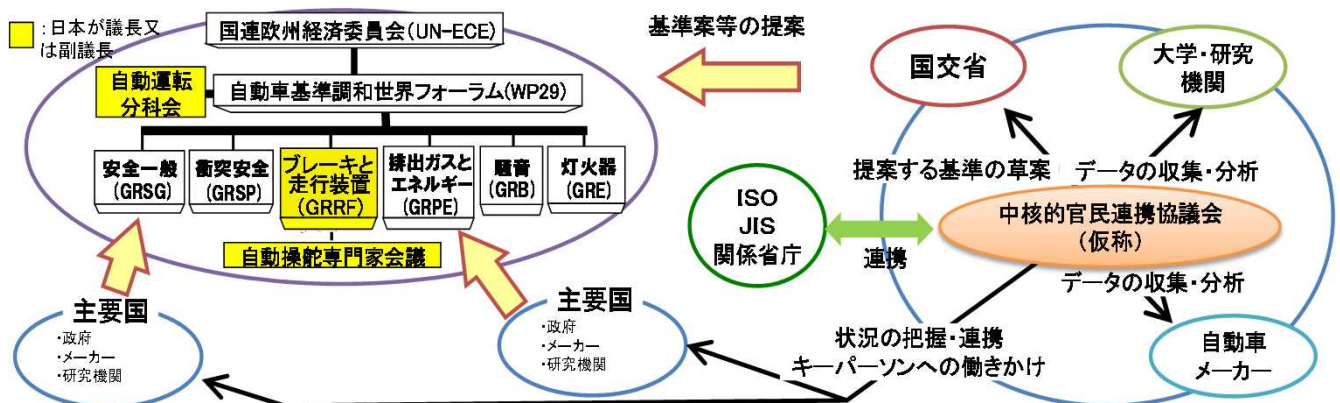
国際機関(国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)等)における連携等を通じて、我が国制度・技術の国際標準化、相手国でのデファクト・スタンダード獲得等を推進。

① 日本の自動運転技術の戦略的国際標準化の推進

今後、大きな成長が見込まれる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。

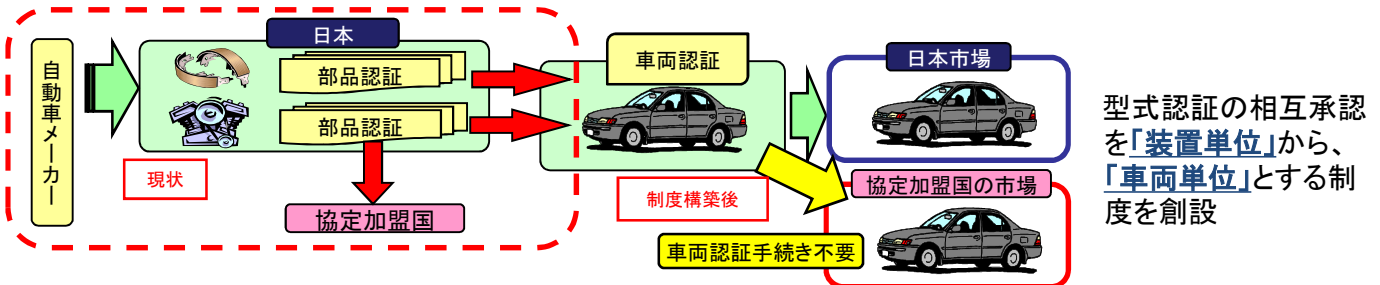
自動運転の国際基準策定に関する中核的官民連携の強化

国交省、研究機関、メーカー等が連携して、①基礎データの収集、②海外のメーカーや研究機関等の状況の把握、③提案する基準の草案作り、④キーパーソンへの働きかけ等を戦略的に実施するため、これらを一体的に行う会議体を設置する。



② 国際的な車両型式認証制度(IWVTA)の推進

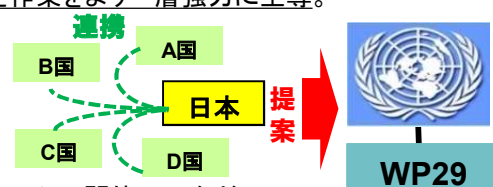
道路運送車両法の改正(平成27年6月成立)により、創設された車両単位の相互承認制度の対象装置の拡大など一層の充実を図るため、協定案策定に向けた交渉を関係国の間で実施する。



③ 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。そのため、日ASEAN自動車基準・認証制度に関する協力プログラムに基づく次の支援を実施。

- 自動車安全・環境行政を進めていくための人材育成・制度構築
- アジア各国との個別の会議開催
- 自動車基準の調和と認証の相互承認を促進するためのアジア官民フォーラムの開催



2. 安全・安心の確保と環境対策の推進

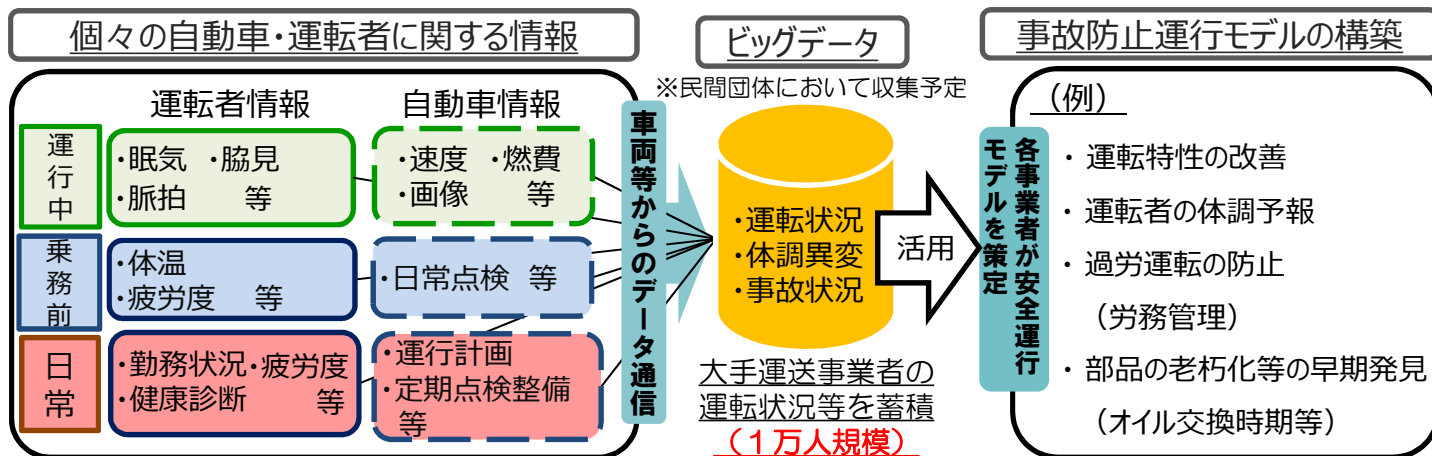
(1) 自動車運送事業の安全対策

○ビッグデータ活用による事故防止対策推進事業

(要求額: 112百万円)

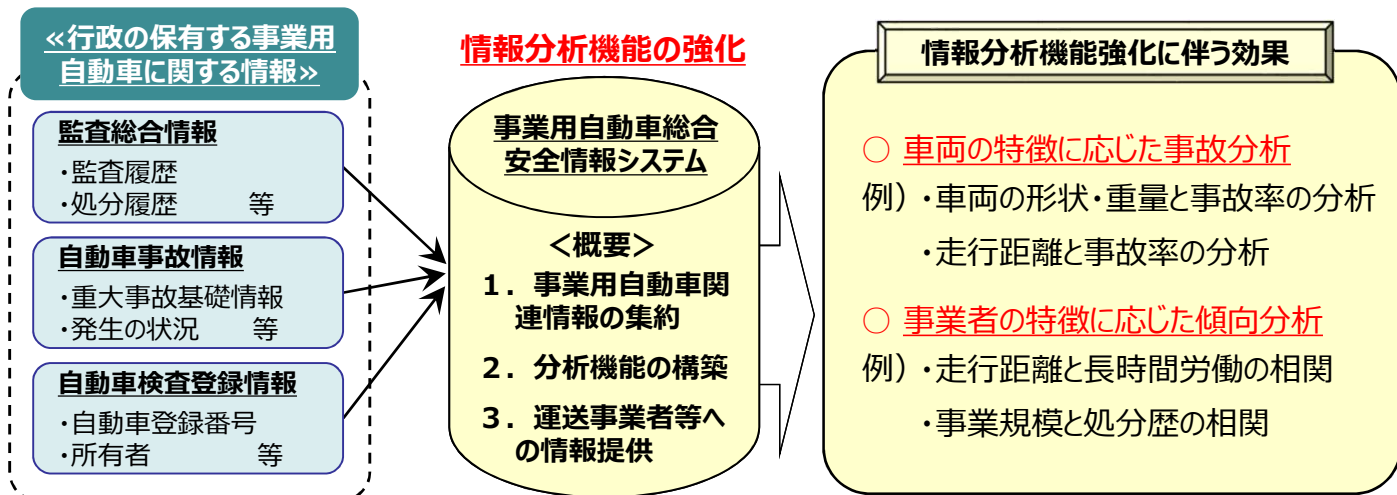
官民が保有する様々な運行記録や登録情報等について、事故防止対策に活用するビッグデータとして整備することによって、適切な運行管理、効果的な監査、健康起因事故の未然防止等の対策を講じ、自動車事故や死傷者数の大幅な削減を目指す。

●事故防止運行モデルの構築のための調査



モデルの利用により、多くの事業者で高度な運行管理の導入・安全運行が可能になり、更なる事故削減を図る。

●事業用自動車総合安全情報システムの構築による事故情報等分析機能の強化



本システムの構築により、効果的な事故防止対策及び質の高い監査を実現し、更なる事故削減を図る。

○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: 10百万円)

健康起因事故防止の推進を図るため、国交省、運送業界、医療関係団体が連携し、スクリーニング検査に係るセミナーの開催、先進事例における事故削減効果の調査等の実施により、運転者向けのスクリーニング検査の普及を促進する。

○自動車運送事業の安全総合対策事業(事故防止対策支援推進事業)

(要求額: 1, 035百万円)

事業用自動車総合安全プラン2009の目標達成に向け、運転者の健康状態に起因する事故対策等を強化すべく、先進安全自動車(ASV)の導入を支援するとともに、過労運転防止に資する機器等の普及を促進する。

政府目標

●平成27年までに交通事故死者数を、3,000人以下
(平成23年3月 第9次交通安全基本計画)

●事業用自動車の事故削減目標

(事業用自動車総合安全プラン2009)

	〈平成20年〉	→	〈平成25年〉	→	〈平成30年〉(目標)
事故件数	56,305件		42,425件		30,000件
死亡者数	517人		434人		250人



1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

2. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

3. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援

4. 社内安全教育の実施に対する支援

○自動車運送事業者等に対する監査体制の強化

(要求額: 38百万円)

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。

○事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化

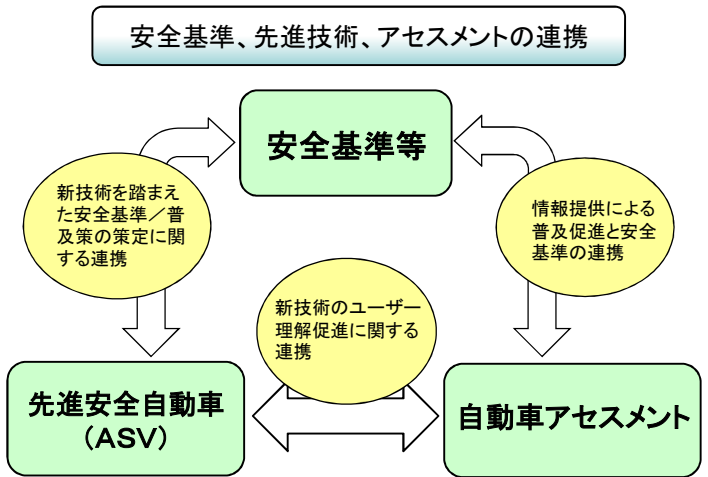
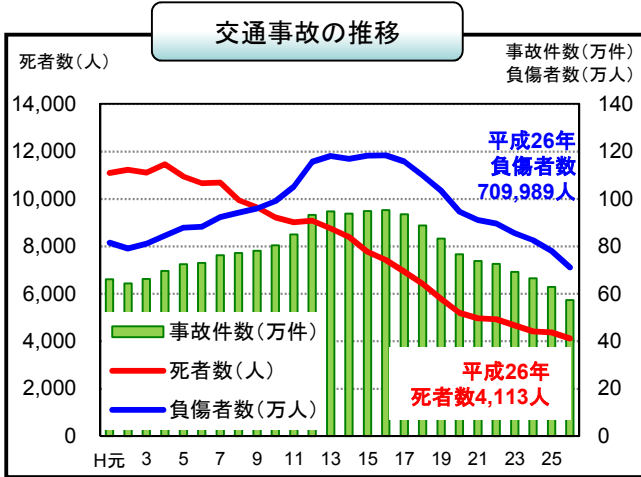
(要求額: 63百万円)

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性がありより質の高い再発防止策を講じる必要があることから、専門的な知見を有する事業用自動車事故調査委員会による調査等を活用し、事故の再発防止策を強化する。



(2) 車両の安全対策

交通事故による死傷者数の一層の低減を目指すため、事故分析及び対策の効果評価を踏まえ、安全基準の拡充・強化、ASVプロジェクト及び自動車アセスメントの連携並びに迅速なりコール実施等のための体制強化を図りながら、車両安全対策を着実に実施する。



○安全基準の策定のための調査

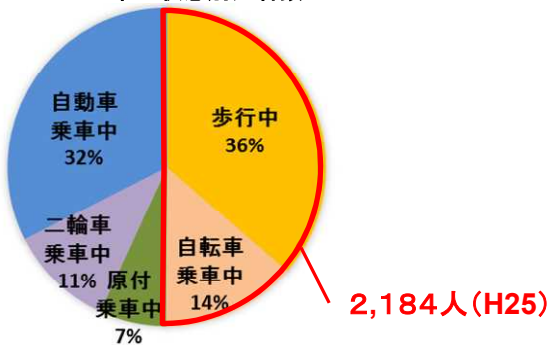
(要求額:183百万円)

交通事故死者数削減の目標※を達成するため、交通事故死者数の半数近くを占める歩行者及び自転車乗員に対する安全対策を中心に、車両安全対策の策定に関する検討・調査を行う。

※)交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会 報告書(平成23年6月)

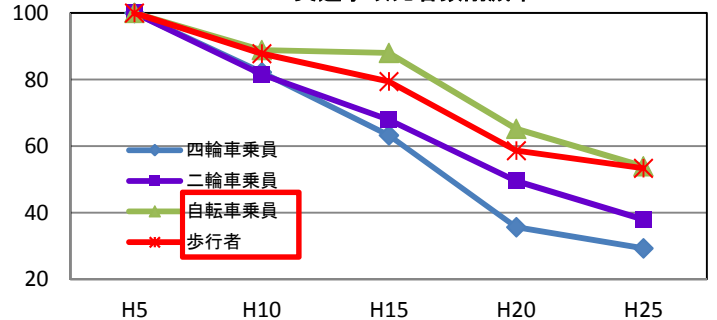
平成32年までに交通事故死者数を車両安全対策で1,000人削減(平成22年比)

H25 日本の状態別死者数



(歩行者・自転車乗員の死者数は全体の半数を占める)

H5-H25 交通事故死者数削減率

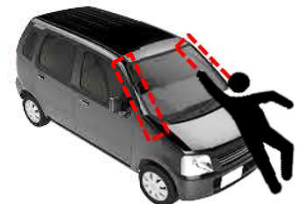


(自動車乗員に比べ、歩行者及び自転車乗員の死者数の減少は小幅)

●衝突時の歩行者及び自転車乗員保護基準等の拡充のための調査

- 歩行者頭部保護基準の拡充
- 自転車乗員保護基準のあり方に関する検討 など

※歩行者及び自転車乗員保護基準の拡充により、事故時の死亡率低減に努める。



歩行者頭部保護基準

●車両の視界基準の拡充のための調査(新規)

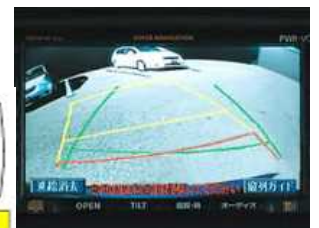
- 車両周辺の近接視界に関する基準の拡充

直前側方運転視界基準の見直し等について検討を行う。(カメラモニタリングシステムの活用も視野)

※運転者の車両周辺状況の知覚レベル向上を図る。



直前側方運転視界基準



カメラモニタリングシステム

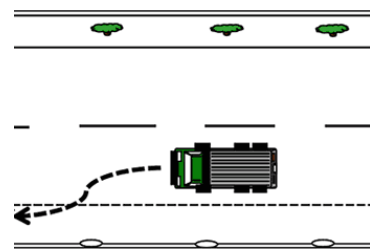
○先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進

(要求額:110百万円)

産学官の連携を図り、ドライバーの安全運転を支援する先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及を促進。

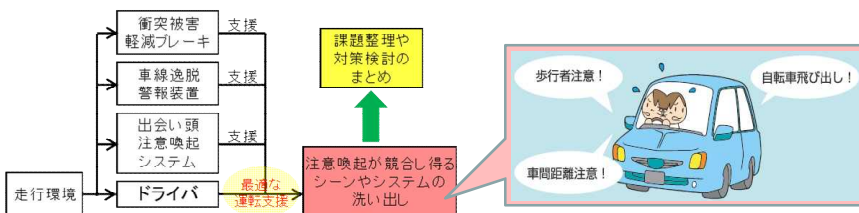
1. ドライバー異常時対応システムに関する検討

高速ツアーバス事故やドライバーが運転中に失神するなどの事故を受け、ドライバーが運転不能に陥った場合に機能するシステム(ドライバー異常時対応システム:自動停止・操舵等)の実用化を目指し、技術的課題の検討を行う。



2. その他

複数のシステムが同時に作動した場合の安全な作動アルゴリズム等に関する検討やドライバのシステムに対する過信や依存に関する検討を行う。



○自動車アセスメント事業

(要求額 : 独立行政法人自動車事故対策機構 運営費交付金 7, 3 0 6 百万円の内数)

自動車ユーザーがより安全な自動車やチャイルドシートを選択しやすくするとともに、自動車メーカー等により安全な製品の開発を促すため、自動車等の安全性能を調査し、公表する。

●自動車の安全性能評価の実施

①各種衝突安全性能等の評価



フルラップ前面衝突試験



歩行者頭部保護性能試験

②予防安全技術の評価



衝突被害軽減制動制御装置性能試験

衝突被害軽減制動制御装置[対歩行者]の評価を試行的に導入予定

衝突被害軽減制動制御装置[対歩行者]性能試験

●チャイルドシートの安全性能評価の実施

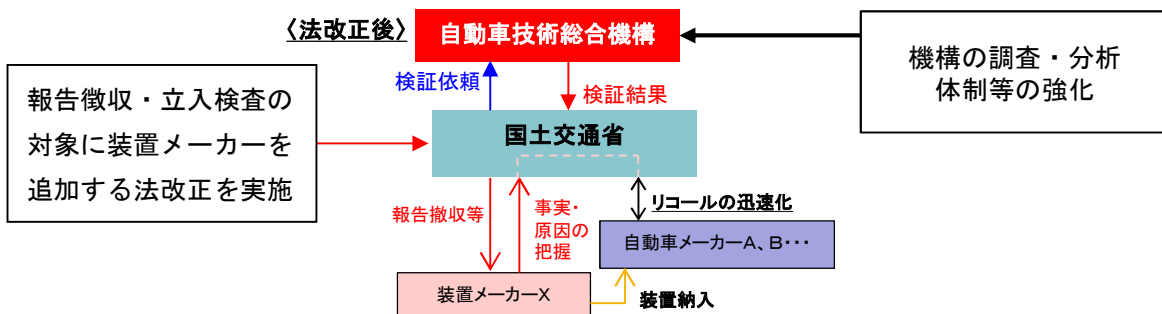
●安全性能を分かりやすく、比較しやすい形で公表



○迅速なリコール実施等のための体制強化

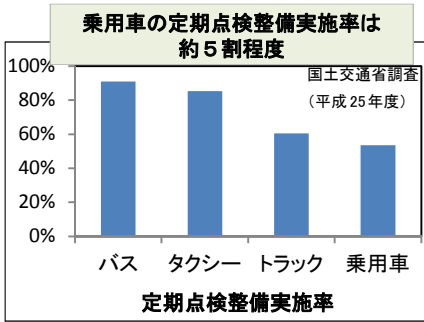
(要求額 : 5百万円
独立行政法人自動車技術総合機構 運営費交付金 2, 4 4 1 百万円の内数)

より迅速かつ確実なリコールの実施等、自動車安全対策の強化を図るため、国の監査体制及び独立行政法人自動車技術総合機構の調査・分析体制等の強化を図る。

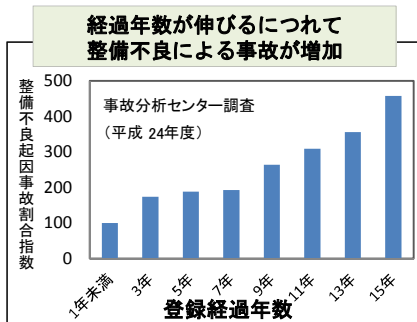


(3) 自動車の適切な保守管理の促進

自動車の点検整備が適切に行われ、車検が確実に受検されるよう「点検整備の促進」、「未認証工場対策」、「無車検車・無保険車対策の強化」を総合的に実施する。



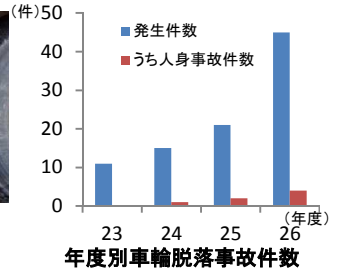
※定期点検整備実施率の算出にあたっては、継続検査時の定期点検整備を含まない。



整備不良による事故の発生



大型自動車の車輪脱落事故



○点検整備の促進

(要求額: 99百万円)

- 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はがき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には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
- 点検整備実施率を更に向上するための手法を調査検討



○未認証工場対策

(要求額: 20百万円)

悪質な未認証工場が起こす問題

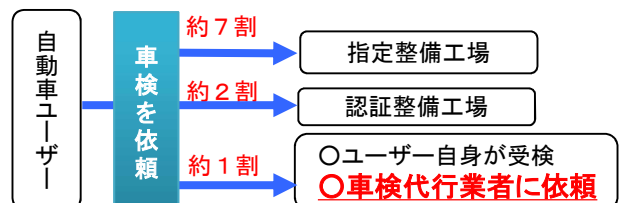
- ・認証を受けずに安全上重要なエンジン、ブレーキ等を取り外して分解整備を行うため、安全の確保に重大な支障
- ・実際には分解整備を行っていないのにユーザーに分解整備を実施したと誤認させ、悪質な場合はその料金を請求

情報収集体制の強化

車検代行業者の利用者にハガキを送付し、サービス内容や違法行為等の情報を収集。あわせて、自動車ユーザーを啓発。

立入調査・指導

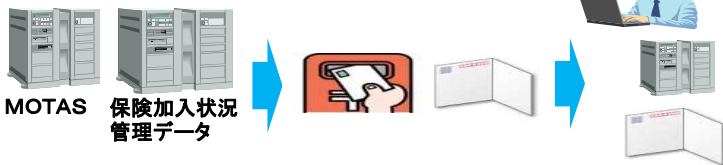
収集情報を活用し、未認証工場への取り締まりを強化する。



○無車検車・無保険車対策の強化

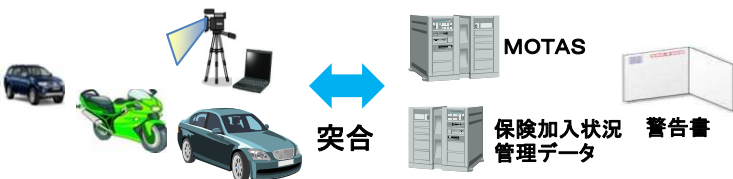
(要求額: 132百万円)

○ハガキ送付による早期是正の促進



- ・MOTAS情報や保険加入状況管理データにより無車検車・無保険車を抽出
- ・無車検車・無保険車の使用者に対し、ハガキを送付し、車両の使用状況等を回答するよう要求
- ・回答のない者については再度督促状を発送

○ナンバー自動読取装置・カメラの活用 [拡充]



- ・ナンバー自動読取装置・カメラを路上に設置し、読み取ったナンバーをMOTAS情報や保険加入状況管理データと突合し、無車検車・無保険車を捕捉
- ・対象地域等の拡充を図ることによりさらなる無車検車・無保険車を捕捉

○警察・指導員等と協力した無車検車・無保険車の把握

- ・指導員等より報告された無車検・無保険の疑いのある使用者に対し、ハガキによる注意喚起を実施
- ・警察と協力して、街頭で無車検車・無保険車の取締りを実施

(4)環境対応車普及促進対策

要求額: 481百万円

自動車分野における地球温暖化対策、大気汚染対策、燃料多様化などのエネルギーセキュリティ対策を推進する観点から、自動車運送事業者による環境対応車への買い替え・購入を促進し、環境対策を強力に推進する。

環境対応車のメリット

CNG(圧縮天然ガス)トラック・バス

- CO₂排出量が軽油より約3割少ない
- 粒子状物質(PM)を殆ど排出せず、窒素酸化物(NO_x)の排出も少ない
- 燃料の多様化への対応が可能



ハイブリッドトラック・バス

- 内燃機関とモーターの2つの動力源を持ち、CO₂排出量及び排出ガスがディーゼル車に比べて少ない



支援内容

補助対象	補助率
CNGトラック・バス	○経年車の廃車を伴う新車購入の場合 通常車両価格との差額の1/2以内又は 車両本体価格の1/4以内
ハイブリッドトラック・バス	○新車だけの購入の場合 通常車両価格との差額の1/3以内又は 車両本体価格の1/4以内
使用過程車のCNG車 への改造	改造費の1/3以内

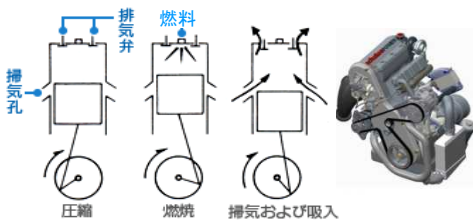
(5)次世代大型車開発・実用化促進事業

要求額:248百万円

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、排ガス低減等を早期に実現するため、自動車メーカー等と協働し、技術開発を促進するとともに、必要な基準の整備を行う。

大型車分野における次世代環境技術

高効率次世代ディーゼルエンジン

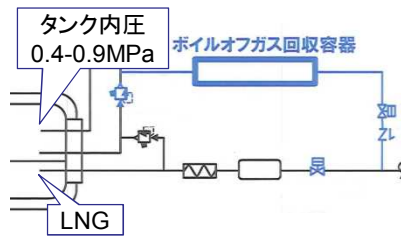


2サイクル機関の作動図

- 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

※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結するのに対し、2サイクルエンジンは1回転で完結するため、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。

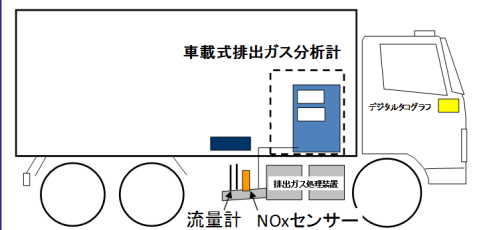
燃料の多様性の確保



- 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

※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。燃料タンクと別の容器に回収する等の対策が考えられる。

実走行時の燃費向上・排出ガス対策



- 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燃費向上等の環境改善

平成28年度実施内容

- ディーゼル燃焼制御による高効率化の検討。
- 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)についてのシミュレーション検討及び新たな解析手法の検討。

- LNG車におけるボイルオフガスの発生実態に基づく対策案についての試験及び結果の検証。
- 技術基準案の策定に向けた検討。

- NOxセンサ、流量計、燃料噴射センサー等によるリアルタイム排出ガス計測システムの構築及び精度検証。
- 通信によるデータ収集、分析、情報提供システムの共通化に向けた運用ルール等の検討及び先行検証実験。

本事業の進め方(～H30)

設計・試験設備導入・システム構築

シミュレーション・試験・改良

プロトタイプ構築・実証試験・改良

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

3. 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

要求額： 独立行政法人自動車事故対策機構
運営費交付金7,306百万円の内数

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。

* 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

○療養施設を充実する必要性

- ・通常とは比較にならない手厚い治療・看護が必要 → 通常の病院の看護体制では受入不可能
- ・地理的に遠いことなどにより、適切な治療・看護が受けられない遷延性意識障害者が存在



- ・遷延性意識障害者に対する公平な治療機会の確保
- ・効果的な治療の提供が更に必要



第3期中期目標期間（H24～28年度）において、近畿、關東西部に委託病床を拡充し、運用

○4カ所の療護センター及び3カ所の療護施設機能委託病床



同じ看護師が一人の患者を継続して受け持つプライマリー・ナーシング方式を導入するなど、きめ細やかな看護体制を整備



- ・患者のわずかな意識の回復の兆しをとらえることができるよう、ワンフロア病棟システムを取り入れ、集中的に観察
- ・患者の日常生活行動や動作訓練がスムーズに行われるよう、スペースを確保



高度先進医療機器による検査・治療

○療護センターへの入院による病状改善事例



認知機能作動の証拠なし



(2年後)



簡単な曲が弾けるまで改善

(2) 重度後遺障害者に対する介護料の支給

要求額：3,240百万円

自動車事故により、移動、食事、排泄など日常生活において常時又は随時の介護が必要となった重度後遺障害者に対して、自動車事故対策機構が介護料を支給する。

制度概要

【趣旨】

重度後遺障害者やその家族の方々が日常生活において抱える経済的負担は大きく、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： " 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などで、精神的支援を強化。



訪問支援の様子

(3) 在宅重度後遺障害者のための短期入院(入所)受入体制の充実

要求額：329百万円

短期入院(入所)の利用は、自動車事故による重度後遺障害者にとって、安定的な在宅介護生活を送る上で非常に重要。より多くの被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。

○ 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(入所)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、研修費等を国が補助

※協力病院の短期入院では、在宅重度後遺障害者の健康状態の把握(メディカルチェック)、リハビリ、介護者への介護技術のアドバイス等を実施

※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 >



意思伝達装置



監視カメラ装置

○ 短期入院(入所)助成事業

在宅重度後遺障害者が病院や施設に短期入院(入所)した場合に、入院(入所)に要した費用を自動車事故対策機構が補助

< 補助の対象となる費用 >

- ①入退院(所)時における移送費等の自己負担額
- 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45万円の範囲内で補助

在宅重度後遺障害者の安定的な療養生活の維持や介護者の肉体的・精神的な負担の軽減を図る。

(4) 一般会計から自動車安全特別会計へ繰戻し【事項要求】

平成24年度から平成30年度までに一般会計から自動車安全特別会計に繰戻すこととされている大臣間覚書を踏まえ、一般会計への繰入額4,848億円及び利子相当額の合計額の全部又は一部を繰戻すことについて、今後予算編成過程において検討。

【関連事項】地域の公共交通ネットワークの再構築

要求額 34,907百万円の内数

地域公共交通活性化再生法を踏まえ、地域の公共交通ネットワークの再構築に向けた取組みを支援する。

<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

- ・鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備、ノンステップバスの導入等
- ・LRT・BRT (※) の整備、交通系ICカードの導入・活用等

(※) LRT (Light Rail Transit) : 低床式路面電車による幹線的な交通システム

BRT (Bus Rapid Transit) : 連節バス、バスレーン等を組み合わせた幹線的な交通システム

- ・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

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
- ・LRT・BRTの高度化
- ・地域鉄道の上下分離等

【関連事項】財政投融资による支援制度

財政投融资の活用を図ることで、支援策を多様化し、地域の実情に即した地域公共交通ネットワークの再構築の取組みを後押しする仕組みの充実を図る。(産業投資12億円)

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1,487百万円)がある。

【関連事項】交通政策基本計画の実現による交通政策の総合的な推進

要求額 200百万円の内数

①交通政策基本計画全体のフォローアップ

交通政策基本計画の目標達成に向けて、各施策を着実に推進させるため、以下を実施する。

○ 交通サービス水準の「見える化」

⇒ 交通の動向に関するデータの作成・分析を強化し、交通サービス水準等の「見える化」を図る。

○ 各年度の計画の進捗状況のフォローアップ

⇒ 交通の動向に関するデータも活用しながら、各年度に講じた施策を適切にフォローアップし、結果を交通政策白書としてとりまとめるとともに、次回の計画改定作業に反映させる。

②交通政策基本計画のモード横断的な目標の達成に向けた取組の推進

交通政策基本計画のフォローアップを踏まえ、モード横断的な目標達成に向けて、交通政策基本計画に位置づけられた施策の中で、特に取組の強化が必要な施策の推進について調査・検討を実施する。

(取組の例)

○ LCC、高速バス等の充実・利用促進

○ 物流の省労働力化・グリーン化等の推進

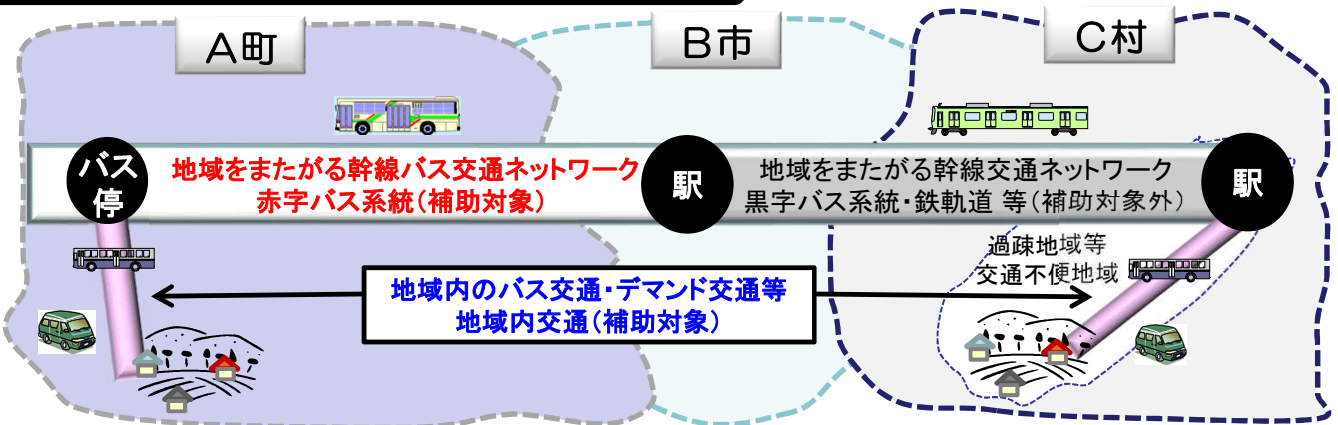
○ 交通系ICカードの普及・利便性拡大

○ ビッグデータの活用による交通計画等策定支援

【参考】「地域公共交通確保維持改善事業」におけるバス交通への支援（現行）

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

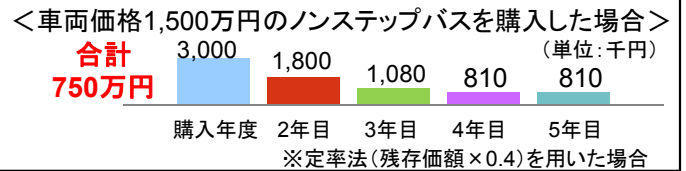
国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

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

バリアフリー化等に対する支援

バリアフリー化設備等整備事業

- ・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)



- ・既存バスターミナルのバリアフリー化(バリアフリー化設備、待合・乗継設備、情報案内設備、HP制作等)
【補助率】1/3

利用環境改善促進等事業

- ・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】自動走行システム(SIP(戦略的イノベーション創造プログラム))

通信を利用した運転支援システムの開発・普及を促進することにより、交通事故死傷者数を低減し、世界一安全・快適な道路交通を実現する。

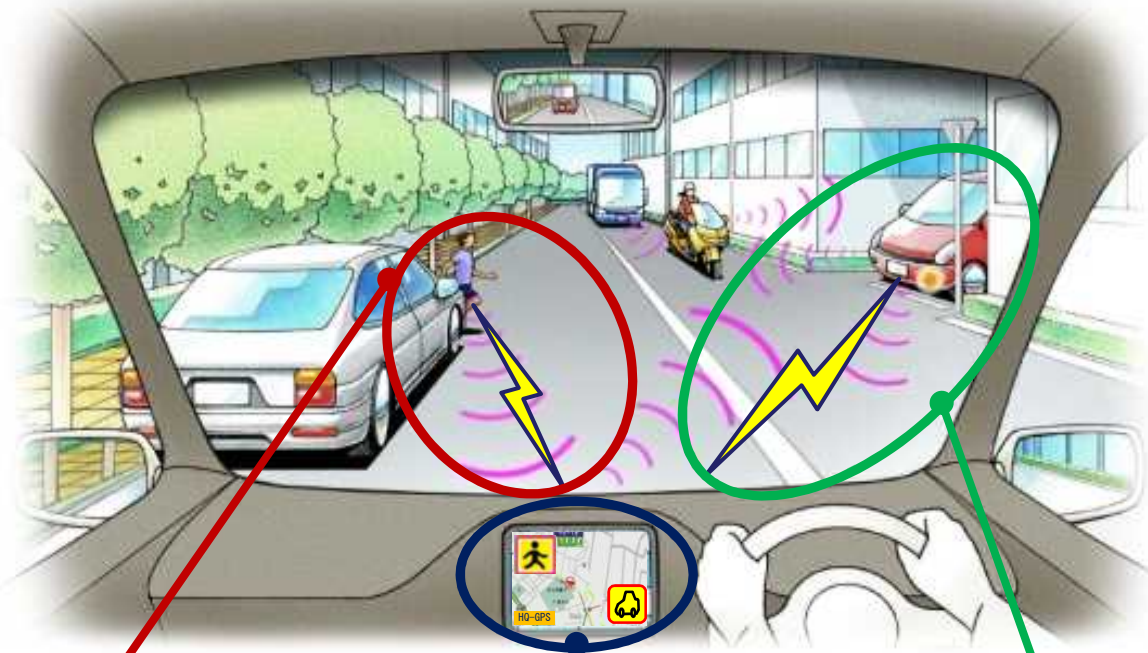
【日本再興戦略】

第二、二、テーマ3.

安全・便利で経済的な次世代インフラの構築

(3)③世界一のITS構築に向けた戦略の展開

「官民ITS 構想・ロードマップ2015」に基づき、総合科学技術・イノベーション会議におけるSIPの研究開発プロジェクトを実施しつつ、戦略を展開する。



歩車間通信を利用した 実証実験の実施と評価

○歩車間の通信により人身事故等の危険を警告する等の運転支援システムを開発するため、通信する情報内容(位置、進行方向等)や歩行者端末の規格を確定する。

総務省等と連携

- 注意喚起すべき事象(歩行者の飛び出し等)、注意喚起するタイミングを特定、車両制御への応用。
- 歩車間通信の実証実験を通じてデータ量や外乱等を勘案し、注意喚起・制御等を行うのに最低限必要な情報量等を把握。

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

○道路構造データ(車線情報や勾配情報等)を車両で取得し、位置情報を高度化することにより、車両制御の高度化(レーンキープアシストの高度化等)を目指す。

関係省庁と連携

- 車両の位置情報を高精度に把握するため、道路構造データをナビに組み込み。
- 位置精度向上に関する分析を行い、車両制御等への情報活用方法について検討。

車車間通信を利用した 実証実験の実施と評価

○車車間の通信により衝突事故等の危険を警告する等の運転支援システムを開発するため、通信する情報内容(位置や速度情報等)や車載機の規格を確定する。

総務省等と連携

- 注意喚起すべき事象(出会い頭、右左折等)、注意喚起するタイミングを特定、車両制御への応用。
- 車車間通信の実証実験を通じてデータ量や外乱等を勘案し、注意喚起・制御等を行うのに最低限必要な情報量等を把握。

先進技術に係る安全性・信頼性の確保のための技術的アプローチの検討

実感できる効果

出会い頭時の注意喚起や飛び出し時の注意喚起により事故防止を実現

将来的に自動運転につながる