

平成30年度

自動車局関係  
予算概算要求概要

平成29年8月

国土交通省自動車局



# 目 次

● 平成30年度概算要求主要施策総括表	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
3. 被害者救済の充実	18
(関連事項)	
(1) 持続可能な地域公共交通ネットワークの実現	21
(2) 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業	22
(3) 高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業	25

平成30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	30年度 要求額	29年度 予算額	比較 増減率
<b>一 般 会 計</b>	<b>2,725</b>	<b>2,149</b>	<b>1.27</b>
義務的経費	245	255	0.96
裁量的経費	2,480	1,894	1.31
<b>自動車安全特別会計</b>	<b>56,188</b>	<b>52,455</b>	<b>1.07</b>
保障勘定	3,348	3,569	0.94
自動車検査登録勘定	37,548	36,230	1.04
自動車事故対策勘定	15,292	12,657	1.21
<b>合 計</b>	<b>58,913</b>	<b>54,604</b>	<b>1.08</b>

(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	30年度 要求額	29年度 予算額	比較 増減率
<b>1. 安全・安心の確保及び環境対策の推進</b>			
○ 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	50	—	—
	74億円の内数	68億円の内数	—
・ 先進安全自動車（ASV）プロジェクトの推進	160	145	1.10
・ 自動車運送事業者による先進安全自動車（ASV）導入の支援	12億円の内数	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	289	289	1.00
・ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	346	339	1.02
・ 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	50	—	—
○ 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	63	72	0.87
・ 運送事業者監査総合情報システムの更新	122	—	—
・ 事業用自動車の重大事故に関する事故調査機能の強化	77	59	1.30
・ ICTを活用した運行管理の高度化	20	15	1.33
・ 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）	12億円の内数	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	832	644	1.29
・ 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
	27億円の内数	24億円の内数	—
・ 実走行環境性能評価試験施設の整備	140	—	—
○ 自動車の適切な保守管理の促進			
・ 点検整備の促進	96	89	1.08
・ 未認証工場対策	23	23	1.00
・ 無車検車・無保険車対策の強化	169	112	1.51
・ 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	14	15	0.95
・ 自動車関連情報の利活用の推進	1,716	1,562	1.10
<b>2. 働き方改革につながる生産性向上</b>			
・ 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	200	43	4.68
・ バス事業の生産性向上	25	—	—
・ タクシーサービスの革新	40	37	1.07
・ 自動車整備業界における生産性向上と働き方改革	29	—	—
<b>3. 被害者救済の充実</b>			
・ 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）	74億円の内数	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	—	—
・ 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等に向けた公共交通の利便性向上の促進	980	—	—
・ 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し	(事項要求)	—	—
<b>(関連事項)</b>			
○ (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	282億円の内数	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	88億円の内数	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

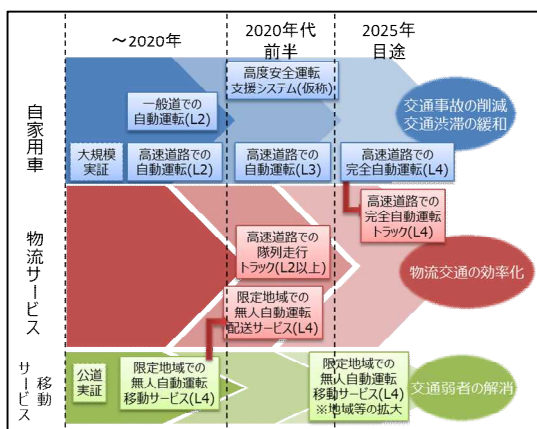
## (1) 自動運転技術の開発・実用化促進

- 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))

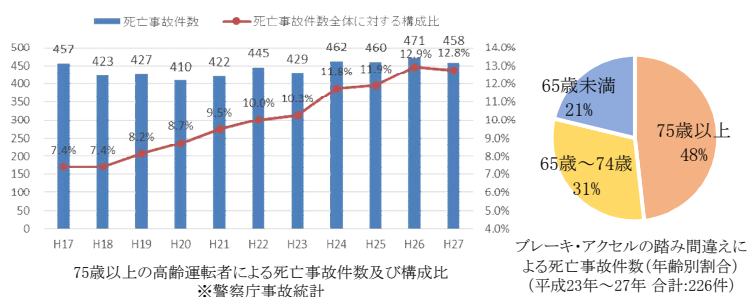
「第10次交通安全基本計画」  
(平成28年3月中央交通安全対策会議決定)

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 【要求額：50百万円、7,412百万円の内数】

- 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 【要求額：50百万円】

- ・ 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



### ● 自動車アセスメント(安全性能の評価制度)の拡充 【要求額：独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金7,412百万円の内数】

- ・ 自動車の安全・環境性能を評価・公表することで、より安全で環境に優しい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「踏み間違い時加速防止抑制装置」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

【要求額： 160百万円】

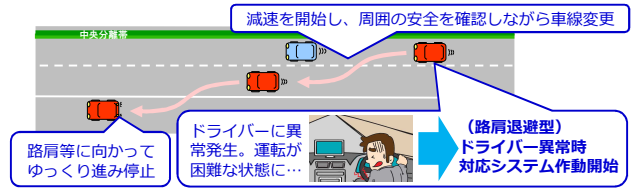
- 自動運転の実現に向け、産学官が連携し、その要素技術となる最先端の先進安全技術の開発・実用化を促進する。

### 【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



## 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

【要求額： 1,212百万円の内数】

- 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

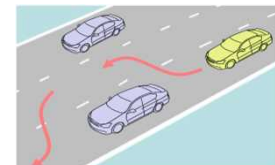
【要求額： 289百万円】

- 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

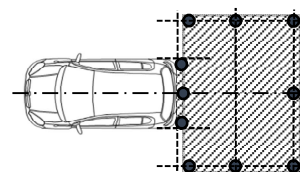
2020年の実用化に向けて開発が進められている高速道路等での自動操舵(自動車線変更や自動追い越し等)について、技術要件や試験法に係る調査・検討等を実施。



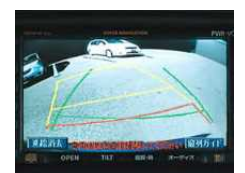
高速道路等での自動操舵

#### 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

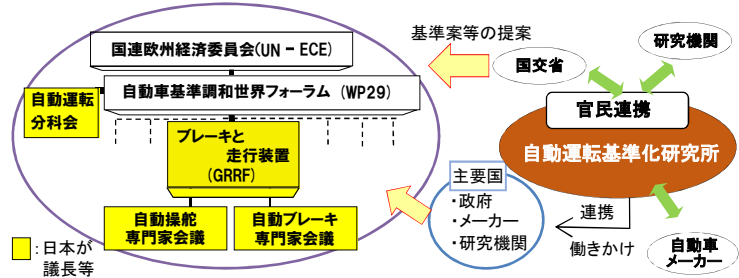
## ⑤ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進

【要求額： 346百万円】

- 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。

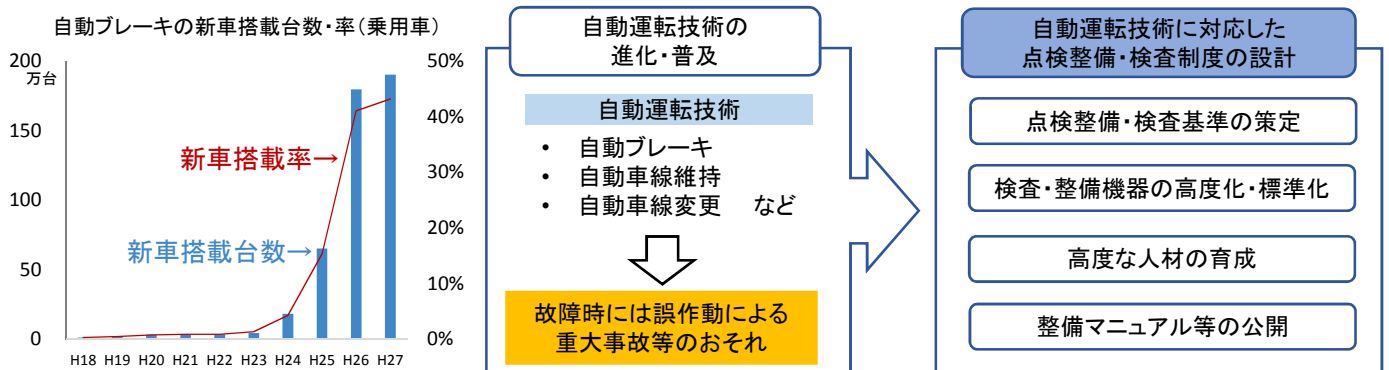
### ● アジア諸国との連携の促進

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

【要求額： 50百万円】

- 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受けた総合的な対策

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

#### 主な実施項目(全体85項目)

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

#### 事業用自動車総合安全プラン2020 (計画期間:H29~H32)

第10次交通安全基本計画(平成28年3月中央交通安全対策会議決定)、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:363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**)

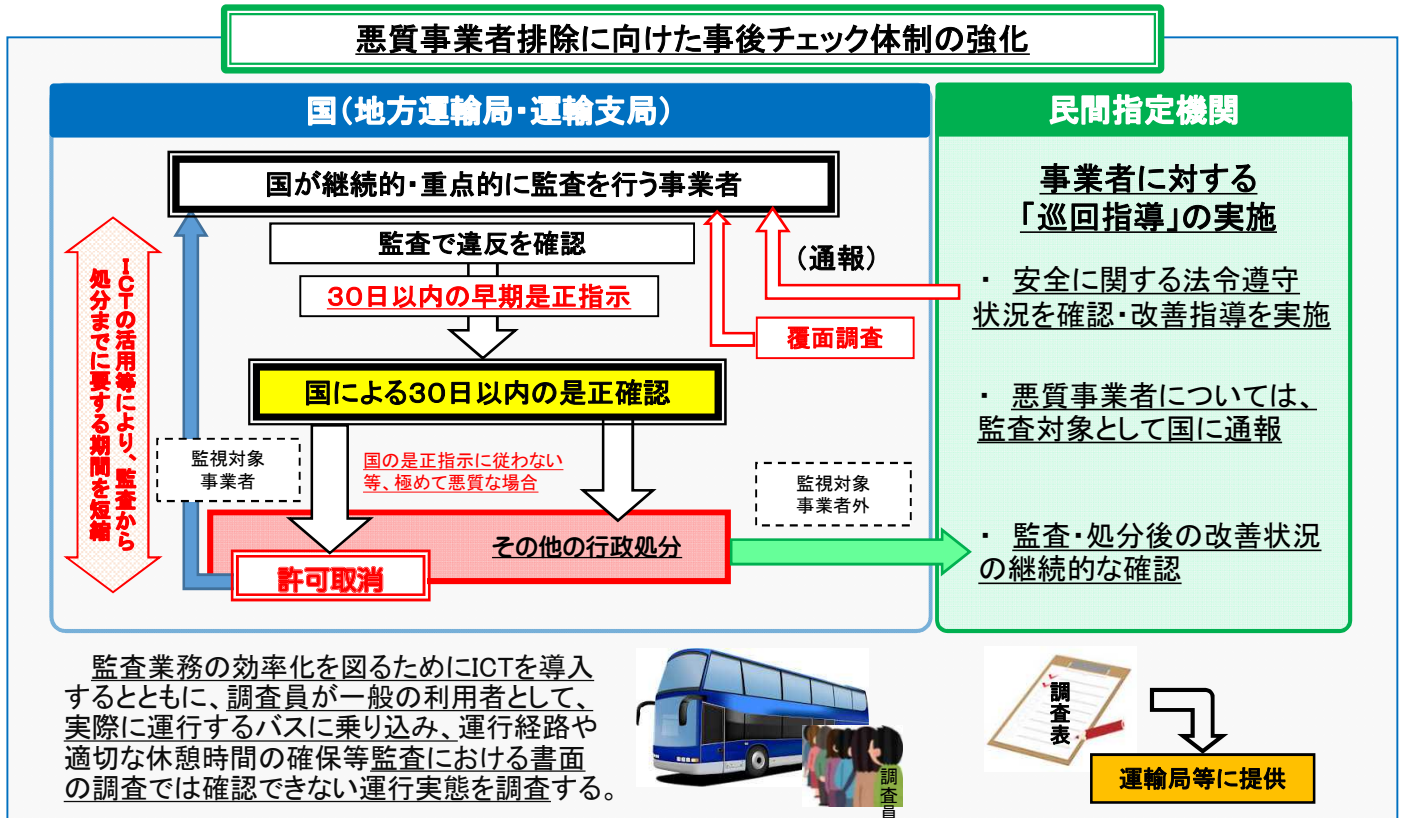
- |   |                              |
|---|------------------------------|
| 1. 行政・事業者の安全対策の一層の推進と利用者を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築 | 4. 超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策      |
| 2. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶                                  | 5. 事故関連情報の分析等に基づく特徴的な事故等への対応 |
| 3. 自動運転、ICT技術等新技術の開発・利用・普及の促進                   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

### ① 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化

【要求額: 63百万円】

- 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

【要求額： 122百万円】

- 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

【要求額： 77百万円】

- 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

【要求額： 20百万円】

- 長時間労働の要因となる作業時間や荷待ち時間等を改善するため、作業時間や荷待ち時間等を乗務記録に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



### 荷待ち時間等の記録手法の検討 (H30)

荷待ち時間の改善等においては、乗務記録への荷待ち時間の記録漏れ等により実態が把握できないことが課題。（現状ではメモ等により把握）



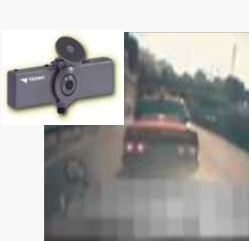
スマホ、GPS等のICTを活用し、荷待ち等の実態を正確かつ容易に把握できる方策を検討。



## 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)【要求額: 1,212百万円の内数】

■ 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】

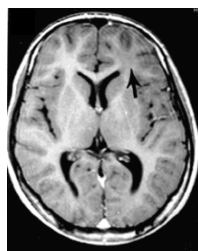
事故防止対策の専門家からコンサルティング指導を受ける取組みを支援する。

## 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【要求額: 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



#### ② SASに関する検査



#### 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。

地球温暖化対策計画（平成28年5月16日閣議決定）

（平成28年度：3.6割）

運輸部門におけるエネルギー起源CO2削減 → 2030年度に2013年度比約28%減。

交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）

持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり → さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める。

#### 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

【要求額：832百万円】

- 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。

### 地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業

#### 【第Ⅰ段階】

市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要

車両・充電設備等価格の1/2～1/3を補助



燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス、超小型モビリティ等

#### 【第Ⅱ段階】

車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減

車両・充電設備等価格の1/4～1/5を補助



電気タクシー、電気トラック、プラグインハイブリッドタクシー等

#### 【第Ⅲ段階】

通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達（支援の最終段階）

通常車両との差額の1/3を補助



ハイブリッドバス、CNGバス、ハイブリッドトラック、CNGトラック

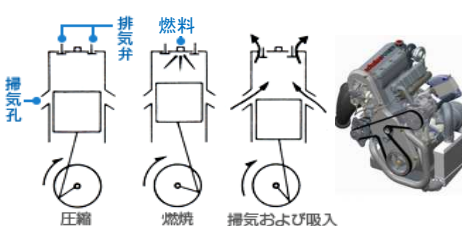
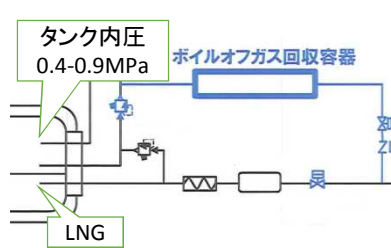
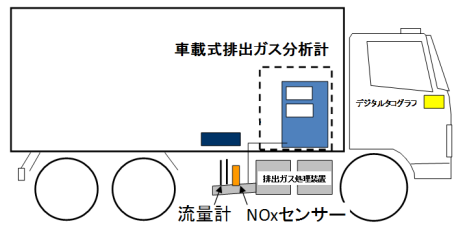
地域の計画と連携し、次世代自動車の普及を支援

## ② 次世代大型車開発・実用化促進事業

【要求額： 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><b>高効率次世代ディーゼルエンジン</b></p>  <p>2サイクル機関の作動図</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> </ul> <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><b>燃料の多様性の確保</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> </ul> <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><b>実走行時の燃費向上・排出ガス対策</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> </ul>
---	---	---

### 平成30年度の主な実施内容

- 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
- 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

- 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

- 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
- 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

### 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 燃費・排出ガス不正防止のための取組みの推進

【要求額： 46百万円、 2,696百万円の内数】

- 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

【要求額： 2百万円】

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

#### ● 市場に流通している自動車を対象にした事後的チェックの推進

【要求額： 独立行政法人自動車技術総合機構運営費交付金 2,696百万円の内数】

- ・ 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

【要求額： 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<sub>x</sub>)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 実走行環境性能評価試験施設の整備

【要求額： 140百万円】

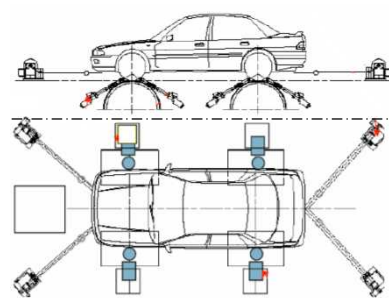
- 自動車の排出ガス・燃費性能やEV、FCV等次世代自動車の環境性能の評価に不可欠な走行抵抗値について、従来より誤差が小さい高精度な評価方法を研究するために必要となる施設を整備する。

#### 【整備の概要】

実環境試験室(試験室温度:-10~40℃)と、走行抵抗を高精度に評価できる低慣性高精度四輪駆動シャシダイナモ試験装置の構築。



実環境試験室(試験室温度:-10~40℃)



低慣性高精度四輪駆動シャシダイナモ試験装置

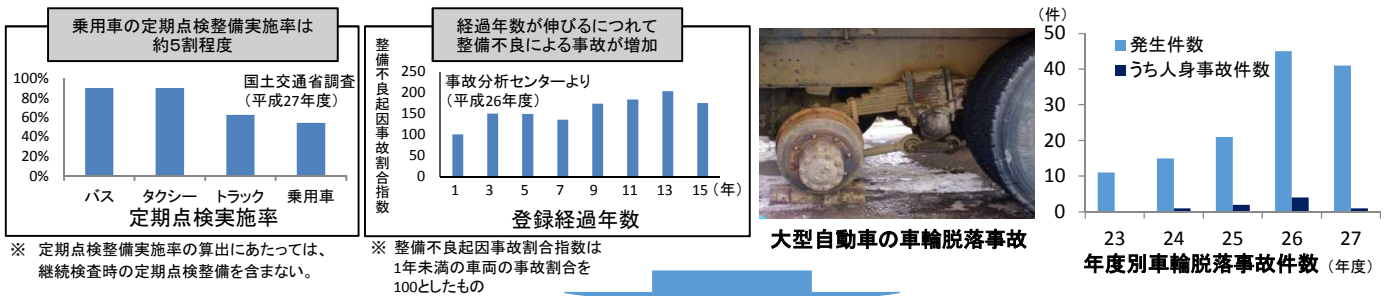
## (4) 自動車の適切な保守管理の促進

- 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

【要求額： 96百万円】

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



- ・ 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に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
- ・ 「貸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



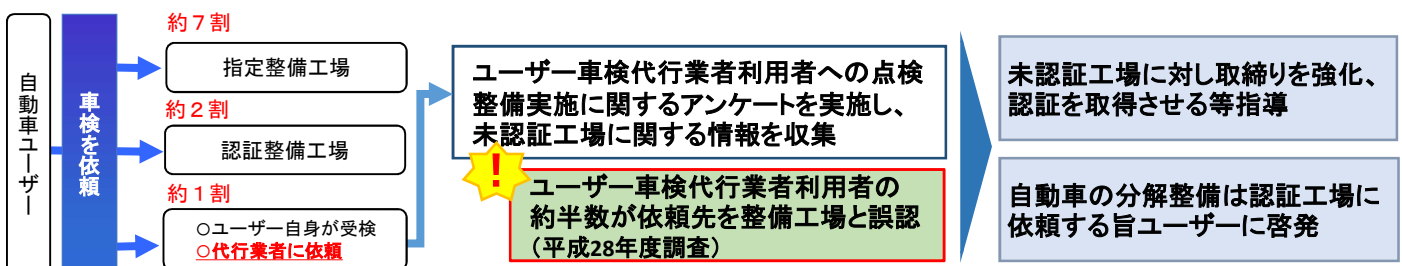
### ② 未認証工場対策

【要求額： 23百万円】

- 国の認証を受けず自動車の分解整備を違法に行う未認証工場に対する取締りを強化するとともにユーザーへの注意喚起を行う。

#### 悪質な未認証工場が起す問題

- ・ 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

【要求額： 169百万円】

■ 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。

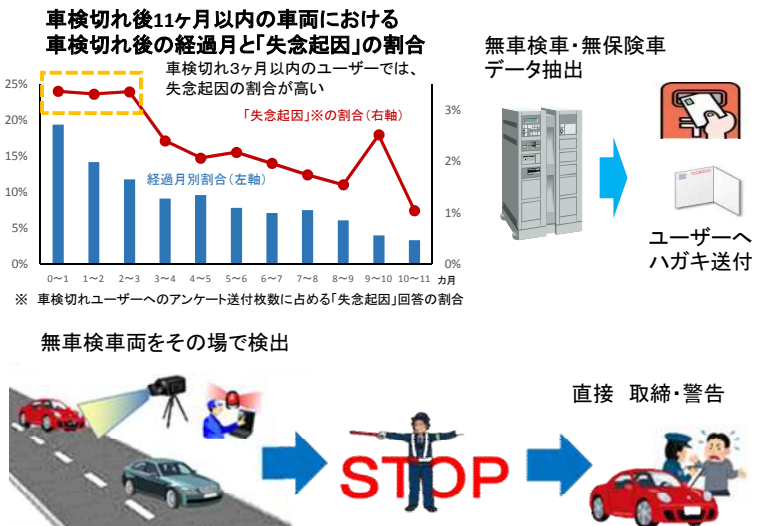
#### ●ハガキ送付による是正

- ・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

#### ●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



### ④ 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

【要求額： 14百万円】

■ 自動車整備職種の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

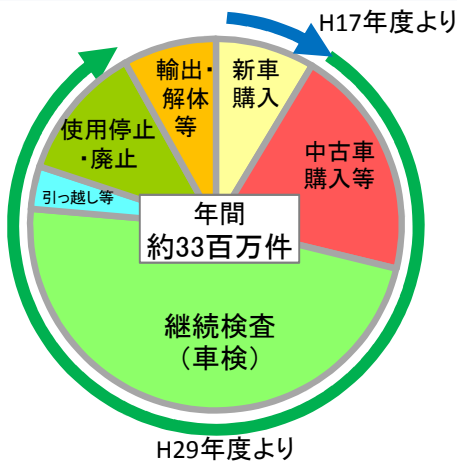
【要求額： 1,716百万円】

■ 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き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き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きのワンストップサービス(OSS)の対象拡大



利用率の向上に向けた機能強化

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き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。

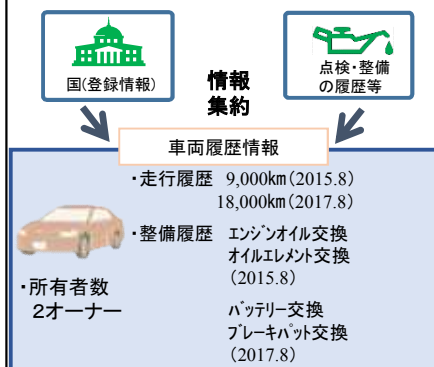
① 自動運転技術等先進安全装置に対応した整備スキャンツールの共通化推進【再掲】



【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】

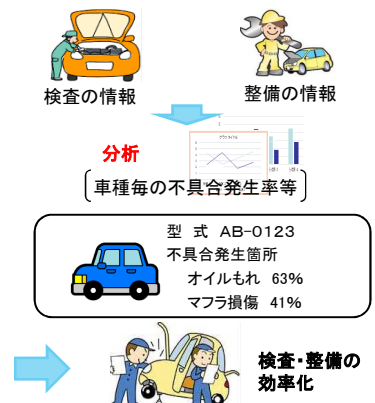
➡ 自動車の安全使用の推進

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)

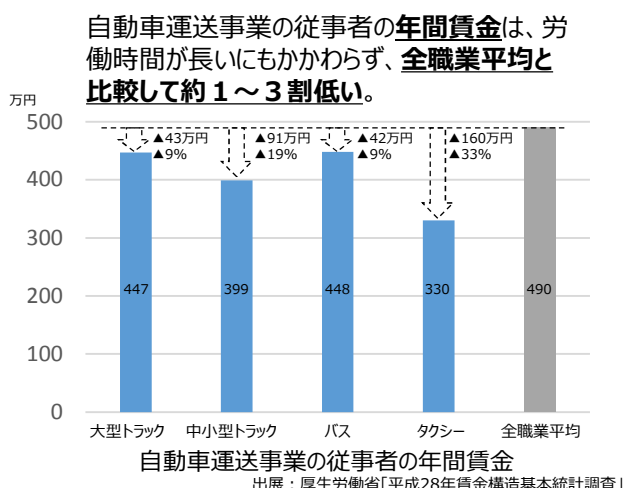
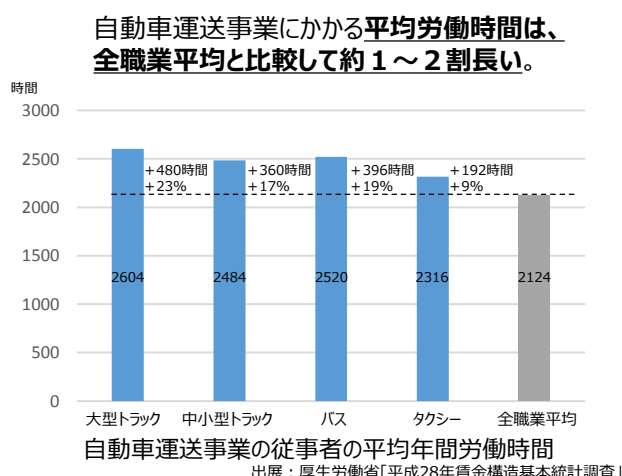
- ・「働き方改革実行計画」に忠実に従って働き方改革を推進する。
- ・トラック運送業においては、ガイドラインの策定、生産性向上に向けた措置、荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策を実施する。

#### 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。

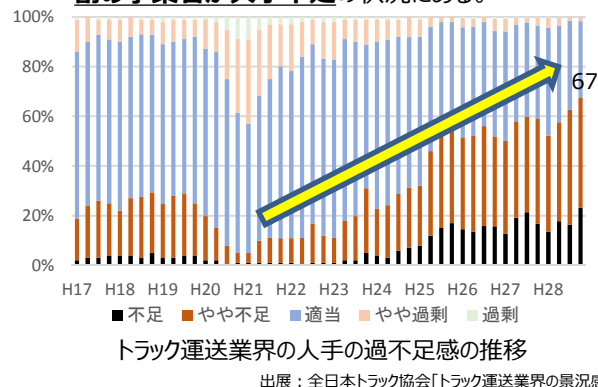
### 【自動車運送・整備事業をとりまく環境】

#### 長時間労働・低賃金といった厳しい労働環境



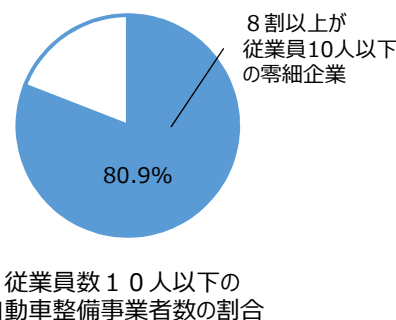
#### 人材不足の深刻化

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。



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。























(この冊子は、再生紙を使用しています。)