

事業用自動車総合安全プラン2009

～死者数半減、飲酒運転ゼロを目指して～

平成21年3月

事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会

事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会メンバー

委員長 野尻 俊明（流通経済大学法学部教授）
委員 石井 健児（（社）全日本トラック協会 理事長）
伊藤 隆（（社）全国乗用自動車連合会 理事長）
酒井 一博（（財）労働科学研究所 常務理事）
清水 勝一（（独）自動車事故対策機構 理事）
下平 隆（（社）日本自動車整備振興会連合会 専務理事）
下谷内富士子（（社）全国消費生活相談員協会 理事長）
永井 正夫（東京農工大学大学院教授）
藤井 章治（（社）日本バス協会 理事長）
堀野 定雄（神奈川大学工学部准教授）
渡辺 幸一（全日本交通運輸産業労働組合協議会 議長）
（敬称略、五十音順）

倉田 潤（警察庁交通局 交通企画課長）
野中 治彦（国土交通省大臣官房 運輸安全監理官）
吉崎 収（国土交通省道路局 地方道・環境課長）
本田 勝（国土交通省自動車交通局長）
稲葉 一雄（国土交通省自動車交通局 審議官）
内藤 政彦（国土交通省自動車交通局 技術安全部長）
山崎 篤男（国土交通省自動車交通局 安全政策課長）
奥田 哲也（国土交通省自動車交通局 旅客課長）
一見 勝之（国土交通省自動車交通局 貨物課長）
山上 範芳（国土交通省自動車交通局 保障課長）
清谷 伸吾（国土交通省自動車交通局 技術安全部 技術企画課長）
和辻 健二（国土交通省自動車交通局 技術安全部 整備課長）

（敬称略）

事業用自動車総合安全プラン2009

～死者数半減、飲酒運転ゼロを目指して～

1. はじめに

交通事故は、一瞬にして被害者の生命や将来の可能性を奪うのみならず、その家族に対しても多大な精神的、経済的な負担や苦しみを強いるものである。また、加害者側においても、社会的制裁や信用の失墜等に直面することとなる。自動車に関わるすべての者は、常にこのことを肝に銘じ、交通事故を防止するために取りうる限りの手を尽くさなければならないことは言うまでもない。

近年の自動車に係る交通事故の発生状況について俯瞰してみると、シートベルト着用率の向上、悪質運転違反の減少等により、死者数が年々減少し、人身事故件数についても平成16年をピークとして着実に減少している状況にある。

しかしながら、事業用自動車については、運送のプロとして乗客の生命、顧客の財産を預かり、より高度な安全性を求められるにもかかわらず、全体としては、事故件数、死者数ともに、自家用自動車と比べると減少の歩みが遅いのが現状である。

また、依然として飲酒運転や、長期間にわたり高速道路が通行不能になったタンクローリーの横転・火災事故等、社会的影響の大きな事案が後を絶たず発生しているほか、昨年はタクシーの死亡事故が増加に転じるなど、大変憂慮すべき状況と言わざるを得ない。

交通安全対策については、現在、「第8次交通安全基本計画」に基づき政府全体で取組を進めているところであるが、上記のような状況にかんがみれば、今一度、これまでの事業用自動車に対する安全対策を振り返った上で、ソフト・ハード両面から、総力を挙げて、事業用自動車に係る事故の削減に取り組むことが必要である。

このため、国土交通省等及び関係業界においては、今後10年間で「事故削減のための集中期間」と位置付け、PDCAサイクルに沿って、次のとおり取組を進めるべきである。

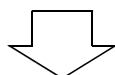
2. 事故削減目標の設定 (Plan)

今後10年間で確実に事故削減を実現するためには、関係者が共通の目標のもとで一丸となって安全対策に取り組むことが必要である。

このため、本年1月に示された政府全体の新たな事故削減目標を踏まえ、事業用自動車に係る目標を次のとおり設定する。

(目標)

- ① 10年間で死者数半減（平成20年513人を10年後に250人、中間年である5年後には380人）
- ② 10年間で人身事故件数半減（平成20年56,295件を10年後に3万件、中間年である5年後には4万3千件）
- ③ 飲酒運転ゼロ



関係業界においても、それぞれ上記目標を踏まえて業界としての目標を設定することが求められる。

3. 目標達成のため当面講ずべき施策 (Do)

事故削減目標の達成に向けて当面講ずべき施策は、別表のとおりである。その中でも特に、次の施策について、今後重点的に取り組むべきである。

(1) 安全体質の確立

言うまでもなく、安全の確保は自動車運送事業における最大の課題である。

事故防止のためには、各事業者における日々の自主的な努力の積重ねが最も重要であるが、中小規模事業者の中には未だ安全に対する意識が不十分な者も見られ、業界全体として安全に対する取組を進めることが必要である。

中小規模事業者を含む全ての事業者において安全体質が確立されるよう、各事業者、事業者団体等による一層の自主的な努力に加え、行政としても必要な支援を行うべきである。

重点施策

- ① 安全マネジメントの評価の対象を中小規模事業者にも拡大。
 - ② 講習会の開催等事業者団体による安全マネジメントの浸透のための支援の拡充。
 - ③ メールマガジンの発信等による業界全体での事故情報の共有。
 - ④ 映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の活用による運行管理の高度化。
 - ⑤ 労働・社会保険関係法令違反に対する行政処分の強化、労働・社会保険関係行政機関との連携、運行記録計の義務付けの拡大等による、運転者の労働環境の改善。
- 等

(2) コンプライアンスの徹底

近年、コンプライアンスは、企業活動の生殺与奪を握る要素としてその重要性が認知されつつあるが、自動車運送事業における事故惹起や法令違反は、事業継続の観点のみならず、人命の損失等国民の安全・安心に直接支障を及ぼすことになりかねないことから、自動車運送事業者に対しては特に高いコンプライアンスの徹底が求められる。

加えて、自動車運送事業者がコンプライアンスを徹底するためには、荷主や旅行業者等、発注者サイドの理解や協力のもと、公正な事業環境の醸成に努めることが重要である。

行政においても、事故につながりかねない法令違反を犯す悪質事業者等に対しては、質・量ともに一層の監査機能の強化に努め、国民の目線に立って毅然として対応すべきである。

重点施策

- ① 監査要員のさらなる増員。
- ② 労働・社会保険関係法令を含む法令違反に対する行政処分の強化。
- ③ 被監査事業者の車両移動等による処分逃れを防止するため、事業譲渡先への処分を可能とする等の処分基準の改正、刑事告発の活用等。
- ④ 重大事故の発生等に関与した発注者の名称等の公表。

- ⑤ 点検整備未実施に係る行政処分の強化等による整備管理の徹底。
 - ⑥ スピードリミッターの不正改造に係る改造施工者、運送事業者に対する監査の実施。
- 等

(3) 飲酒運転の根絶

乗客の生命、顧客の財産を預かる運送事業者にとって、飲酒運転は言語道断の恥ずべき行為である。

飲酒運転ゼロを実現するためには、運転者1人1人が運送のプロとしての自覚と誇りをもち、厳しい目で自らを律する必要があることは言うまでもないが、加えて、各事業者においても、「飲酒運転ゼロ」の方針のもと、運行管理者を中心に飲酒運転につながる意識や行動の芽を確実に摘み取る体制を構築することが求められる。

行政においても、飲酒運転の防止及び監督の観点から、ソフト面・ハード面の双方で現時点で考えられる最大限の措置を講じ、これまで以上に厳格な姿勢で臨むべきである。

重点施策

- ① 点呼時におけるアルコールチェッカーの使用の義務付け。
 - ② 飲酒運転に対する行政処分の強化。
 - ③ アルコール・インターロック装置の普及。
- 等

(4) IT・新技術の活用

自動車に係る新技術は、概して、実用化までに長期間を要するものの、一旦普及が進んだ後には極めて大きな事故削減効果を発揮することから、現在開発が進んでいる新技術については、行政による強力なリーダーシップのもと、今後10年間のできる限り早期に本格的な普及を実現すべきである。

車両安全については、これまで重視されてきた衝突安全技術（＝事故による被害を軽減するための技術）から、予防安全技術（＝事故を未然に防ぐための技術）に軸足を移し、事故発生そのものの防止に資する車両の開発・普及を強力に推進する。

映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の運行管理に

係るIT機器については、安全や事故防止の観点にとどまらず、業務の効率化、燃費向上、事故処理費用の削減等を通じて経済的なメリットをももたらすものとの認識を業界全体で深め、飛躍的な普及につながる方策を早急に検討すべきである。

重点施策

- ① 実用化されたASV技術の普及促進、新たなASV技術の開発。
 - ② 衝突被害軽減ブレーキの普及促進とそのための装着義務化の検討。
 - ③ 映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の一層の普及促進。
- 等

(5) 道路交通環境の改善

事業用自動車に係る事故削減目標を達成するためには、自動車運送事業自体の安全性の向上のほか、事業用自動車を取りまく道路交通環境の改善も重要な要素である。

幹線道路では、交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故の発生割合の高い区間において重点的な対策が必要である。

また、交通事故死者数に占める歩行中の死者数の割合が欧米に比べて高いこと等にかんがみれば、歩道等の整備や生活道路への通過交通の抑制等、安全・安心な歩行空間の確保が重要である。

関係行政機関間において引き続き連携を図るとともに、事業者団体等においても、各地域における交通安全のための取組に主体的に参加するなど、よりよい道路交通環境の実現に貢献することが求められる。

重点施策

- ① 事故の発生割合が高い区間における交差点改良や歩道の整備、中央帯の設置、信号器改良等。
 - ② 通学路における歩道の整備やカラー舗装、防護柵の設置等。
 - ③ 生活道路への通過交通が多く、事故の発生割合が高い地区において、生活道路への通過交通を抑制するためのクランクやハンプ等の整備による、歩行者等の安心・安全の確保。
 - ④ 防護柵や道路反射鏡等の交通安全施設の適切な維持・管理を実施。
- 等

4. 本プランのフォローアップ（Check、Act）

10年後、本プランに掲げた目標を確実に達成するためには、PDCAサイクルに沿って定期的・継続的にチェックを行うことが必要である。

このため、自動車交通局に「事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議」を設置し、毎年（当面は年2回）、関係者間で施策の進捗状況、目標の達成状況等を確認するとともに、交通事故の要因分析も踏まえつつ、必要な場合には新たな施策を検討すべきである。

あわせて、関係業界においても、同様のチェック体制を構築することが求められる。

また、各事業者に対する安全マネジメント評価や監査・処分等、目標達成のために講じる施策の主たる実施機関となる各地方運輸局等においても、管内での取組状況やその効果等を把握・検証し、施策の実施をより実効ある方向に改善していく必要がある。

このため、関係事業者団体等との連携のもと、各地方ブロックごとに「〇〇地域事業用自動車安全対策会議（仮称）」を設置し、地域における施策実施目標の設定、毎年における進捗状況の確認等について、PDCAサイクルに沿って進めることとすべきである。

5. おわりに

本プランは、策定されたことをもってその役割を終えるのではなく、今後10年間にわたり自動車運送事業に関わるすべての関係者の間で共有され、着実に推進されるべきものである。

安全への取組みは決して派手なものではなく、一朝一夕にその効果が目に見えるものでもないが、関係者1人1人のたゆみない地道な努力の積重ねが、合わさり、いずれ必ず大きな効果をもたらすことになる。

関係者各位の不断の努力によって、我が国が世界一安全・安心で、住みよい国となることを期待しつつ、本プランの結びとしたい。

[別 表]

目標の達成に向けて当面講ずべき施策

今後取り組むべき課題	施 策	実施の目途	施策の位置付け				
			安全体 質の確 立	コンプ ライア ンスの 徹底	飲酒運 転の根 絶	IT・新 技術の 活用	道路交 通環境 の改善
1. 安全マネジメント (1) 評価対象の中小規模事業者への拡大	<p>【国土交通省】 安全マネジメントの評価の対象を（安全統括管理者等の義務付け対象外である）中小規模事業者にも拡大。 この場合、以下のような公共性の高い事業者及び安全性のレベルが低い（社会的に影響の大きい事故を惹起した等）事業者から優先的に実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗合事業者で、乗合車両を100両以上保有する事業者 ・専ら都市間の移動を目的とした運行を行う高速バス及びツアーバス事業者 ・第一当死亡事故を惹起した事業者 ・危険物運搬車両による大量漏えい事故を惹起した事業者 	年内	◎				
(2) NASVAの活用	<p>【国土交通省、(独)自動車事故対策機構(NASVA)】 安全マネジメント評価に当たって、NASVAを活用。</p>	年内	○				
(3) 安全マネジメント講習	<p>【事業者団体】 安全マネジメントを浸透させるための講習会を、定期的（例半期毎等）に実施。 また、NASVAの実施する安全マネジメント講習等の受講費用に対する助成を拡充。</p>	1～2年以内	◎				
(4) 中小規模事業者向け手引の作成	<p>【事業者団体】 中小規模事業者が安全マネジメントの取組を容易に行えるよう、業態ごとのわかりやすい手引を作成。</p>	1～2年以内	◎				
(5) 事業者団体職員等に対する研修	<p>【国土交通省】 事業者団体の職員等に対し、安全マネジメントについて、国土交通大学校における研修、国土交通省職員を派遣しての研修等を実施。</p>	21年度から	○				

(6) 下請事業者と一体となった安全管理体制の構築	<p>【国土交通省】 「安全マネジメントの実施に当たっての手引き」及び「モデル安全管理規程」に以下の内容を追加。 ・下請事業者の輸送の安全の確保を阻害する行為を行わない旨を下請基準等に盛り込むこと。 ・下請事業者と長期契約を結ぶ等の密接な関係にある場合は、下請事業者に対する安全マネジメント体制構築について要請、指導、確認すること。 等</p>	年内	○				
	<p>【国土交通省】 安全マネジメント評価において、当該企業が下請事業者に対し、上記取組を行えているかを評価の対象に追加。</p>	年内	○				
(7) 安全マネジメント体制の整っている事業者に対するインセンティブの付与	<p>【国土交通省】 安全マネジメント評価の結果、安全マネジメント体制が整っていると認められる自動車運送事業者に対しては、監査周期を延長。</p>	年内	○				
	<p>【貨物自動車運送適正化事業実施機関】 安全マネジメント体制が整っていることをトラック事業者のGマーク認定の評価項目の中に組み込み、重点的な配点を実施。</p>	21年度から	○				
	<p>【国土交通省】 各モードの優良評価制度との整合性を図りつつ、安全マネジメント評価の結果が優良な事業者に対し、事業者名の公表及び行政手続上の優遇措置等を講ずることを検討。</p>	中長期	○				
2. 運行管理制度							
(1) 運転者に対する指導・監督内容の明確化	<p>【国土交通省】 運行管理者が運転者に対して、「指導・監督指針」（告示）に従って実効性のある指導・監督を行えるよう、指導・監督マニュアルを作成。</p>	21年度内	○				
(2) 指導・監督の実施の記録及び保存の義務付け	<p>【国土交通省】 省令を改正し、運行管理者が運転者に対して行う指導・監督の実施の記録及び当該記録の保存を義務付け。</p>	21年夏		○			

<p>(3) 上級講習 (仮称)</p>	<p>【NASVA等の講習実施機関】 運行管理者の更なるスキルアップのため、以下の内容をカリキュラムとする実践的な運行管理者講習(上級講習(仮称))の実施を検討。 ・映像記録型ドライブレコーダ、デジタル式運行記録計等の新技術の運行管理への活用。 ・運行管理者が、適性診断に基づき適切な指導を行うための指導方法。 等</p>	<p>1～2年以内</p>	<p>○</p>			<p>○</p>	
<p>(4) 運行管理者試験における出題等の見直し</p>	<p>【(財) 運行管理者試験センター】 運行管理者試験について、より効果的に実務上の知識及び能力を問うことができるよう、出題及び配点を見直し。</p>	<p>21年度見直し 22年度試験より実施</p>	<p>○</p>				
<p>(5) 運行管理者の補助者の権限等の明確化</p>	<p>【国土交通省】 運行管理者の補助者の権限等に関し、以下の点を明確化するため、関係通達を改正。 ・補助者が行う業務については、運行管理者の指揮命令の下で行われるべきものであり、補助者が点呼を行った際、特異事案が発生した場合には、直ちに運行管理者に報告を行い、運行の可否に関し指示を仰ぐべきこと。 ・補助者が行った業務の責任は運行管理者にあり、法令違反等が確認された場合には、運行管理者が運行管理者資格者証の返納等の処分を受けること。</p>	<p>21年夏</p>	<p>○</p>				
<p>(6) 点呼時におけるアルコールチェッカーの使用の義務付け</p>	<p>【国土交通省】 飲酒運転の根絶のため、以下のとおり省令・通達を改正。 ・点呼(出庫時、帰庫時及び出先等で対面点呼が行えない場合を含むすべての点呼)に当たっては、アルコールチェッカーを用いて、乗務員の酒気帯びの有無を確認し、記録しなければならないこと。 ・アルコールチェッカーが反応した場合は、乗務を禁止しなければならないこと。 ・出先等で対面点呼が行えない場合には、乗務員にアルコールチェッカーを携行させなければならないこと。</p>	<p>21年度内に改正 改正1年後施行</p>			<p>◎</p>		
<p>(7) 運行管理者講習等におけるアルコールに関する専門的教育</p>	<p>【NASVA等の講習実施機関】 運転者に対する飲酒運転防止の指導を充実させるため、関係機関と協力して、アルコールに関する専門的な教育を、運行管理者講習等で実施。</p>	<p>22年度から</p>			<p>○</p>		

<p>(8) 運行記録計の義務付けの拡大</p>	<p>【国土交通省】 ・タクシー事業：平成18年の運行記録計の義務付け指定地域拡大後における事故、過労運転等の発生状況等を踏まえつつ、さらなる地域の拡大について検討。 ・トラック事業：現在、運行記録計の義務付けの対象外とされている自動車のうち、長距離運転が常態化しやすいと考えられるもの(例 最大総重量7t以上8t未満のトラック)について、義務付けの拡大を検討。</p>	<p>1～2年以内</p>	<p>◎</p>				
	<p>【国土交通省】 過労防止以外の観点(安全対策・環境対策等)から運行記録計の必要性、活用方策について検討し、これを踏まえ義務付け範囲の拡大について検討。</p>	<p>中長期</p>	<p>○</p>				
<p>(9) 映像記録型ドライブレコーダ、デジタル式運行記録計等を活用した運行管理の高度化</p>	<p>【国土交通省】 映像記録型ドライブレコーダ、デジタル式運行記録計、GPS-AVMといったIT機器を活用し、安全対策・環境対策の推進、経営の効率化等、運行管理の高度化を一体的に進めるため、機器の仕様の作成、導入インセンティブの付与等更なる普及方策について、必要な検討を実施。</p>	<p>1～2年以内</p>	<p>◎</p>			<p>◎</p>	
<p>(10) IT点呼に係る要件の拡大</p>	<p>【国土交通省】 新たなIT点呼実施の実証実験結果を踏まえ、IT点呼実施に係る要件拡大を検討。</p>	<p>1～2年以内</p>				<p>○</p>	
<p>3. 事故情報の活用充実</p> <p>(1) 業界全体での事故情報の共有</p>	<p>【国土交通省】 業界全体で事故情報を共有化するため、以下の情報を発信するメールマガジン「自動車安全(仮称)」を創設。 ・重大事故の発生状況等(事故速報に基づくもの) ・「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」において行う、社会的に影響の大きい重大事故の要因分析結果等</p>	<p>速やかに</p>	<p>◎</p>				
<p>(2) 事故速報の報告範囲及び報告時期の見直し</p>	<p>【国土交通省】 「自動車事故報告規則」(省令)を以下のとおり改正。 ・事故速報の報告範囲の拡大 ・事故速報の報告時期の迅速化</p>	<p>21年夏</p>	<p>○</p>				

<p>4. 運転者対策の充実・強化</p> <p>(1) 運転者の健康管理に係る指針の作成</p>	<p>【国土交通省】 運転者に多い疾病、運行管理上の観点から把握すべき症状、それらが運行に及ぼす影響等を医学的な見地から調査・分析。 これに基づき、健康状態に応じた乗務可否の判断の基準等を示した指針（ガイドライン）を作成。 また、当該ガイドラインにおいて、健康診断で異常が認められた乗務員に対し、再検査の受診結果の提示を求めるべきこと等を明確化。</p>	21年度内	○				
	<p>【国土交通省】 事業者団体等を通じて、上記ガイドラインの徹底及びフォローアップを実施。</p>	21年度以降	○				
<p>(2) 事故歴等の把握</p>	<p>【国土交通省】 新規採用運転者の指導・監督に関して、以下のとおり告示・通達を改正。 ・運転者として新たに採用する者については、採用時に運転記録証明書や無事故無違反証明書を確認し、過去の事故及び違反歴を把握した上で、それに応じた指導を徹底すべきこと。 ・自動車運送事業に係る事故歴を把握した場合には、適性診断（特定診断）を確実に受診させること。</p>	21年夏	○	○			
<p>5. 荷主等の発注者への対策</p>	<p>【国土交通省】 自動車運送事業者が惹起した重大事故及び法令違反に関して発注者の関与が認められた場合には、当該発注者の名称等を公表することとするよう、通達改正等により必要な措置を実施。</p>	年内		◎			
<p>6. 事後チェック機能の充実・強化</p> <p>(1) 監査要員の増員</p>	<p>【国土交通省】 平成21年度において、監査要員を28人増員するとともに、引き続き監査要員の増員を図り、監査体制の強化を推進。</p>	継続		◎			
<p>(2) 効率的な監査の実施</p>	<p>【国土交通省】 監査の効率化を図るため、臨店監査（特別監査を除く。）の実施に当たっての重点項目を監査端緒ごとに明確化。</p>	21年夏		○			

	<p>【国土交通省、タクシーセンター】 タクシー事業について、東京地域においても、タクシーセンターからの街頭指導等の情報に基づく監査を実施。 さらに、東京、大阪地域以外においてタクシー業務適正化事業実施機関が指定された場合には、当該地域においても実施を検討。</p>	1～2年以内	○			
(3) 連携する民間団体職員に対する研修	<p>【国土交通省】 貨物自動車運送適正化事業実施機関等、監査と連携する民間団体の職員の巡回指導等の資質向上のため、当該職員に対し、国土交通大学校における研修、国土交通省職員を派遣しての研修等を実施。</p>	21年度から	○			
(4) 監査における関係省庁間の連携	<p>【国土交通省】 労働局との合同監査・監督の充実を図るため、厚生労働省との間で監査方針を統一。</p>	21年夏	◎			
(5) 行政処分対象の拡大	<p>【国土交通省】 以下の場合について、道路運送法等に基づく行政処分の対象に追加。 ・旅客、貨物両事業について、最低賃金法に違反している場合 ・旅客事業について、社会保険等未加入である場合</p>	年内	◎			
(6) 処分基準の強化	<p>【国土交通省】 飲酒運転が行われた場合には、他の悪質違反の場合に比し、より重い行政処分を課すことができるよう、処分基準を強化。</p>	年内	◎	◎		
	<p>【国土交通省】 その他、法令違反等の実態を踏まえ、労働関係・社会保険関係の法令違反を含め処分基準を強化。</p>	年内	◎			
(7) 処分逃れの防止	<p>【国土交通省】 処分逃れ対策として、以下のとおり処分基準の改正等を実施。 ・監査対象営業所の配置車両数を他の営業所に移した場合は、移した先の営業所に対しても行政処分を実施。 ・処分対象事業者が車両、運転者、荷主(トラックの場合)等を一体としてグループ会社、休眠会社等に移している場合等、処分対象事業者と車両移転先事業者との間に事業の継続性及び同一性が認められるものについて、営業譲渡が行われたものとして、車両移動先事業者に対しても、行政処分を実施、違反点数を承継。 また、必要な場合には、処分逃れをした事業者及びその経営者等を道路運送法等の違反容疑で刑事告発を実施。</p>	年内	◎			

	<p>【国土交通省】 タクシー事業者に対する行政処分について、法令違反に基づく処分量定に、遊休車両数に応じた使用停止処分を加算することにより処分の実効性を確保。</p>	年内		○		
(8) 貨物事業許可基準未達の事業者に対する集中的な監査	<p>【国土交通省】 貨物事業許可基準（5両）未達の車両数の事業者に対して、優先的、集中的に監査を実施。</p>	21年度		○		
7. 車両の安全対策						
(1) アルコール・インターロック装置の普及	<p>【国土交通省】 内閣府の行う常習飲酒運転者の飲酒運転行動抑止に関する調査研究・各種検証の結果を踏まえ、呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の技術指針（案）を最終化。</p>	22年度中			◎	
	<p>【国土交通省】 呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の技術指針に基づき、適合品をユーザーが容易に識別できるよう、装置の認定制度の創設等を行い、呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の普及を促進。</p>	22年度から			◎	
	<p>【国土交通省】 手の平の汗に含まれるアルコールを検知し飲酒運転を防止する等の新たな技術開発を促進。</p>	21年度から			○	
(2) 衝突被害軽減ブレーキの普及促進	<p>【国土交通省】 以下のとおり、大型車の衝突被害軽減ブレーキの普及を促進。 ・衝突被害軽減ブレーキの補助制度を継続・拡充。 ・新車への装着義務化について検討。 ・税制優遇措置の検討及び任意保険の保険料率への反映に向けた検討を実施。</p>	継続				◎
(3) 新たな予防安全技術の普及促進	<p>【国土交通省】 大型車のEVSC（電子式車両姿勢制御装置）の基準化・義務化のため、事故削減効果等の調査を行い、その普及を促進。</p>	21年度から				◎
	<p>【国土交通省】 先進安全自動車（ASV）推進計画に基づき、産学官連携の下、広報活動等を通して実用化されているASV技術の普及を促進。</p>	継続				◎

	<p>【国土交通省】 居眠り等のドライバーの状態検知技術や通信技術を利用したドライバーへの警報支援装置の開発・実用化を促進。</p>	中長期				◎
(4) スピードリミッターの不正改造の防止	<p>【国土交通省】 スピードリミッターの不正改造防止のため、以下の対策を実施。 ・警察との連携を強化し、街頭検査、監査等を効率的に実施。 ・不正改造の実態を把握し、事例等を体系的に整理した、不正改造確認のためのマニュアルを作成。 ・上記マニュアルを活用し、不正改造を行ったと思われる改造施工者、自動車運送事業者に対する監査を実施。 ・不正改造等を検査するための施設の整備を検討。</p>	継続		◎		
	<p>【国土交通省】 デジタル式運行記録計やOBD（On-board diagnosis：車載診断装置）を用いて不正改造履歴の記録が行えるよう、技術開発を行い、将来的には義務付ける等の対策を検討。</p>	21年度から				○
8. 整備の充実・強化						
(1) 車輪脱落事故等の再発防止	<p>【国土交通省】 大型車の車輪脱落事故や車両火災に係る再発防止策を含め、確実な点検整備の実施について、自動車点検整備推進運動、整備管理者研修等により啓発を促進。</p>	年内	○			
	<p>【国土交通省】 大型車の車輪脱落事故等、社会的影響の大きな車両故障事故が発生した場合の調査結果の取扱い手順を策定し、自動車運送事業者又は整備事業者に対する監査の実施等の再発防止策について明確化。</p>	年内	○			
	<p>【国土交通省】 ホイール取り付け方法について、ISO方式への一元化が進められる状況において、混在するJIS方式とISO方式それぞれにおける適切な点検整備の方法等の周知を徹底。</p>	継続	○			
(2) 整備管理の徹底	<p>【国土交通省】 整備管理者研修等において、平成19年改正の整備管理者に係る新制度の周知徹底を図るとともに、点検整備実施率の向上、整備管理者研修受講率の引き上げ、事故の再発防止策の徹底のため、整備管理者研修を充実。</p>	1～2年以内	○			
	<p>【国土交通省】 点検整備実施率の向上のため、処分基準を強化。</p>	年内		◎		

9. 利用者等が安全性の観点から運送サービスを容易に取捨選択できる仕組みの整備 (1) タクシー事業	【国土交通省】 事業者や運転者の安全性、サービス水準等に関する評価制度（ランク制度）の導入・改善等、安全性も含めた事業者等の優劣が判別できるような方法について検討。	21年度内	○				
	【国土交通省、タクシーセンター】 事業者や運転者ごとの事故率などのデータを活用して、安全性に問題のある事業者や運転者について、タクシーセンターで整備している乗り場や駅構内施設等への入構を制限することについて検討。	21年度内	○				
	【国土交通省】 苦情への対応に関する情報の開示及び行政処分に関する情報開示のさらなる充実。	21年度内	○				
(2) 貸切バス事業	【国土交通省】 「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会」の報告（20年度内とりまとめ）を踏まえ、貸切バス事業者に係る評価を公表する制度を整備。	22年度早期	○				
10. 道路交通環境の改善	【国土交通省・警察庁】 事故の発生割合が高い区間における交差点改良や歩道の整備、中央帯の設置、信号器改良等。 通学路における歩道の整備やカラー舗装、防護柵の設置等。 生活道路への通過交通が多く、事故の発生割合が高い地区において、生活道路への通過交通を抑制するためのクランクやハンプ等の整備による、歩行者等の安心・安全の確保。 防護柵や道路反射鏡等の交通安全施設の適切な維持・管理を実施。等	継続					◎

◎は重点施策として本文にも掲載