

運輸安全マネジメント評価

平成22年11月9日(火)
大臣官房運輸安全監理官

政策評価の対象・目的・手法・視点

評価対象・目的

輸送の安全の確保は、運輸事業の根幹であり、不断の改善・向上の取組みが不可欠な最重要課題。

国土交通省では、平成17年に起きた運輸事業における事故・トラブルを契機とした「運輸の安全性のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」(平成18年法律第19号。平成18年3月31日公布・施行。以下「運輸安全一括法」という。)に基づき、陸・海・空の輸送モード横断的に事業者自らがトップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築・改善し、その取組み状況を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を平成18年10月より実施しているところ。

運輸安全一括法附則第8条「政府は、この法律の施行後五年を目途として、この法律による改正後の規定の実施状況を勘案し、必要があると認めるときは、当該規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする」とあるため、今年度、本法施行から4年が経過することを機に、「運輸安全マネジメント評価」を受けた事業者の安全管理体制の構築・改善状況について評価を行う政策レビューを実施し、「運輸安全マネジメント評価」の質の向上等へと繋げていくものである。

評価手法

運輸安全マネジメントに係る取組みが遅れている中小運輸事業者の安全意識・安全対策を向上させるための施策を検討することを視点として、運輸安全マネジメントに係る取組みの改善状況を調査・分析する。

(具体的項目は以下のとおり)

- ・事故・トラブル情報に基づく再発防止策の実施状況
- ・他社の優良事例の収集・活用状況
- ・ヒヤリ・ハット情報の活用状況
- ・技能教育の実施状況 等

評価視点

平成18年10月の運輸安全マネジメント制度導入後4年間に本省運輸安全監理官室にて実施した運輸安全マネジメント評価の結果(運輸安全マネジメント評価報告書)を基に、各事業者の運輸安全マネジメントに係る取組みの改善状況を調査・分析する。

輸送モードにおける事故・トラブル(平成17年度上半期)

鉄道

●平成17年3月



東武鉄道伊勢崎線踏切障害事故
《死者2名、負傷者2名》

●平成17年4月



JR西日本福知山線列車脱線事故
《死者107名、負傷者562名》

自動車

●平成17年4月



近鉄バス転覆事故
《死者3名、負傷者20名》



大川運輸踏切衝突事故 《飲酒運転》

海運

●平成17年5月



九州商船フェリーなるしお防波堤衝突
《負傷者23名》

航空

●平成17年3月



JAL客室乗務員の非常口扉の操作忘れ 2

「運輸安全マネジメント評価」の導入に至る経緯等

平成17年に入ってヒューマンエラーが原因と見られる事故等が多発

鉄道

- 平成17年3月
✓東武鉄道伊勢崎線踏切障害事故
《死者2名、負傷者2名》
- 平成17年4月
✓JR西日本福知山線列車脱線事故
《死者107名、負傷者562名》

(JR西日本 安全性向上計画)

- 「安全最優先の意識が組織の隅々にまで浸透するには至らなかった。」
- 「本社と現場との双方向のコミュニケーションはほとんど行われていなかった。」

自動車

- 平成17年4月
✓近鉄バス転覆事故
《死者3名、負傷者20名》
- ✓大川運輸踏切衝突事故
(スーパーひたちと衝突)

海運

- 平成17年5月
✓九州商船フェリーなるしお防波堤衝突
《負傷者23名》
- 平成17年6月
✓知床半島観光周遊船乗揚
《負傷者26名》

(JAL 「事業改善命令」「警告」に対する改善措置について)

- 「安全が最優先であることを浸透させる経営の取り組みが不十分。」
- 「経営と現場との距離感及び部門間の意思疎通の不足。」
- 「現場に対する経営トップの双方向コミュニケーションが不十分。」

航空

- 平成17年1月
✓JAL新千歳空港における管制指示違反
- 平成17年3月
✓JAL客室乗務員の非常口扉の操作忘れ
- 平成17年4月
✓ANK小松飛行場における管制指示違反

平成17年6月14日 第1回公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会開催
(事務次官主催・関係局長等、民間有識者で構成)

平成17年8月4日 公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会中間とりまとめ

- 事業者による安全マネジメント体制の構築が必要
- 国による安全マネジメント体制の評価が必要

- 平成18年3月31日 運輸安全一括法の公布
- 平成18年度 官房新組織設置

平成18年10月1日～
「運輸安全マネジメント評価」の開始

運輸安全マネジメント制度の構成

運輸安全マネジメント制度

1. 関係法令(※)に基づき運輸事業者は、

- ①安全管理規程の作成、
 - ②安全統括管理者の選任 等
- を義務付け。

※鉄道事業法、軌道法、航空法、道路運送法、貨物自動車運送事業法、海上運送法及び内航海運業法

2. 経営トップのコミットメントの下、
全社的な安全マネジメントの
推進を求める。

- ① 安全方針の作成
- ② 安全重点施策の作成、評価、見直し
- ③ コミュニケーションの充実
- ④ 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用
- ⑤ 教育・訓練
- ⑥ 内部監査 等

運輸安全マネジメント評価

1. 運輸安全監理官を中心とする国土交通省の評価チームが事業者に赴き、評価を実施。

・本省評価対象事業者 136社(平成18年10月以降、2回目の評価を完了。現在3回目又は4回目評価を実施中。)

・全評価対象事業者 5,307社

2. 輸送の安全に関する各種取組を評価し、継続的改善へのアドバイスを実施。

『運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン』のポイント

①経営トップの責務

経営トップは、安全管理体制に主体的かつ積極的に関与し、リーダーシップを発揮
安全管理体制が適切・円滑に運営されるよう、経営管理部門に対して、確実に指示等を行う



②安全方針

③安全重点施策

安全方針を策定、周知し、安全方針に沿って、安全重点施策（安全目標・取組計画）を策定

P

④安全統括管理者の責務

⑥情報伝達及びコミュニケーションの確保

⑤要員の責任・権限

⑦事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用

⑧重大な事故等への対応

⑨関係法令等の遵守の確保

⑩安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等

D

⑫マネジメントレビューと継続的改善

マネジメントレビューの結果等、安全管理体制の中で明らかになった課題等に対する是正措置及び予防措置を実施

A

C

⑪内部監査

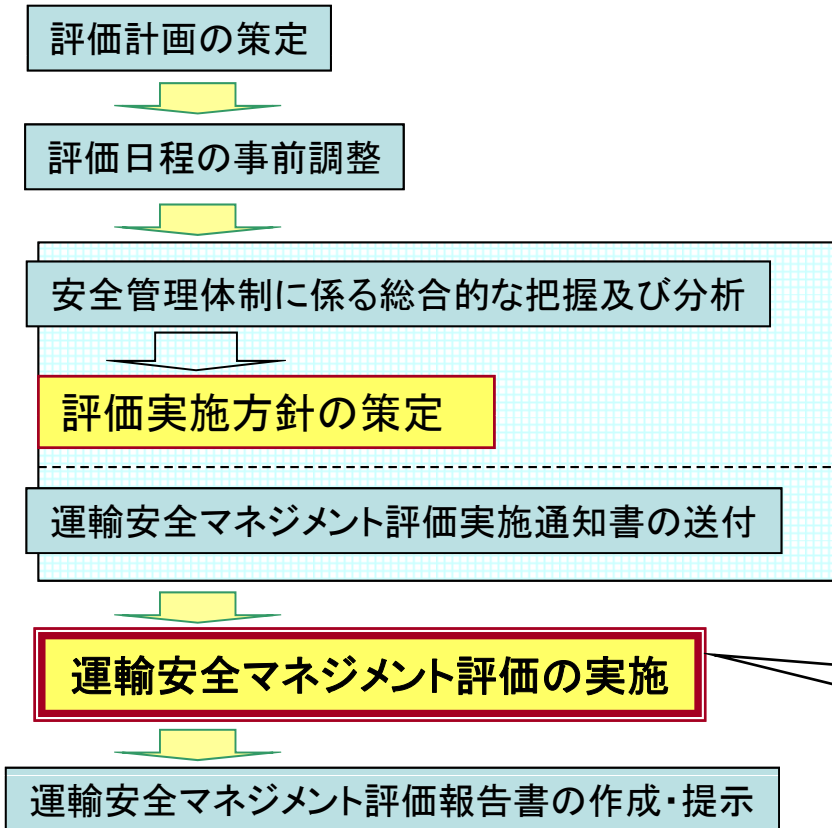
安全管理体制の運用状況の社内チェックを少なくとも1年毎に実施（重大事故等の場合随時）



⑬文書の作成及び管理

⑭記録の作成及び維持

「運輸安全マネジメント評価」の全体の流れ



運輸安全マネジメント評価の実施の様子

- 実施期間：1～2日間で実施
- 場 所：事業者の本社等
- 作業内容：経営トップほか経営管理部門へのインタビューと書類の確認
- 評価指針：安全管理規程に係るガイドライン

＜運輸安全マネジメント評価日程例＞ ～ 2日間の場合 ～

1 日 目	13:00	オープニングミーティング
	13:30	トップインタビュー
	14:50	安全統括管理者インタビュー
	16:20	安全推進室長インタビュー
	17:30	諸連絡
	17:40	初日終了

2 日 目	9:40	営業部長インタビュー
	10:30	運輸部長インタビュー
	11:20	工務部長インタビュー
	13:10	総務部長インタビュー
	14:00	文書・記録類確認
	15:00	評価担当者打合せ
	16:30	クロージングミーティング
17:00	評価終了	

モード別「運輸安全マネジメント評価」対象事業者等の現状

鉄道モード		自動車モード				海運モード	航空モード		
鉄軌道 JR7社 大手民鉄16社 準大手民鉄5社 公営地下鉄9社 計37社 ----- その他の鉄軌道事業者 168社	評価対象事業者	バス	タクシー	トラック	合計	大手・中堅事業者 約500社 (うち、ISM取得事業者約80社)	特定本邦航空運送事業者(注1) 14社 ----- 特定本邦航空運送事業者以外の安全管理規程義務付対象事業者(注2) 10社		
		保有車両200両以上 102社	保有車両300両以上 57社	保有車両300両以上 154社	313社			小規模事業者 約3500社	安全管理規程義務付対象外事業者 65社 努力義務のみ
		100～200両 約160社	100～300両 約350社	100～300両 約800社	約1310社				
索道 576社		100両未満 約5100社	100両未満 約56200社 (うち、個人タクシー約44300社)	100両未満 約61900社 (軽貨物運送事業者を除く)	約123200社				
		努力義務のみ							

(注1) 許可を受けた本邦航空運送事業者のうち、運航する航空機の客席数が100席以上又は最大離陸重要50,000キログラム以上である事業者。

(注2) 許可を受けた本邦航空運送事業者のうち、運航する航空機の客席数が30以上100席未満又は最大離陸重要15,000以上50,000キログラム未満である事業者。

「運輸安全マネジメント評価」の実施状況

○ 評価対象事業者（5,307社）（平成22年4月現在）

	鉄道	自動車	海運	航空	計
本省	32	44	36	24	136
地方局	749	269	4,153	—	5,171
計	781	313	4,189	24	5,307

○ 評価の実施状況（平成18年10月～平成22年3月末、計2,481回実施）

	鉄道	自動車	海運	航空	計
本省	131	129	79	63	402
地方局	391	285	1,403	—	2,079
計	522	414	1,482	63	2,481

「運輸安全マネジメント評価」に対する専門家による第三者評価

運輸安全一括法により、国土交通大臣が運輸安全マネジメント評価を適正に実施するための基本的な方針を定めるに当たっては、運輸審議会(運輸安全確保部会)に諮らなければならないとされているほか、運輸安全ガイドラインの改正など運輸安全マネジメント評価に関する重要な事項を決定するに当たって、運輸審議会(運輸安全確保部会)にチェックしていただいている。

運輸審議会(運輸安全確保部会)の委員・専門委員

【運輸審議会委員】(「*」は、運輸安全確保部会に属する委員)

会長	大屋 則之*	運輸安全確保部会部会長 元相馬共同火力発電(株)代表取締役副社長
会長代理	上野 文雄*	元(株)ルミネ代表取締役専務
委員	島村 勝巳*	元日本通運健康保険組合理事長
委員	松田 英三	(財)日本生産性本部エネルギー環境部参与
委員	廻 洋子	淑徳大学国際コミュニケーション学部教授
委員	保田真紀子	弁護士

【運輸安全確保部会に属する専門委員】

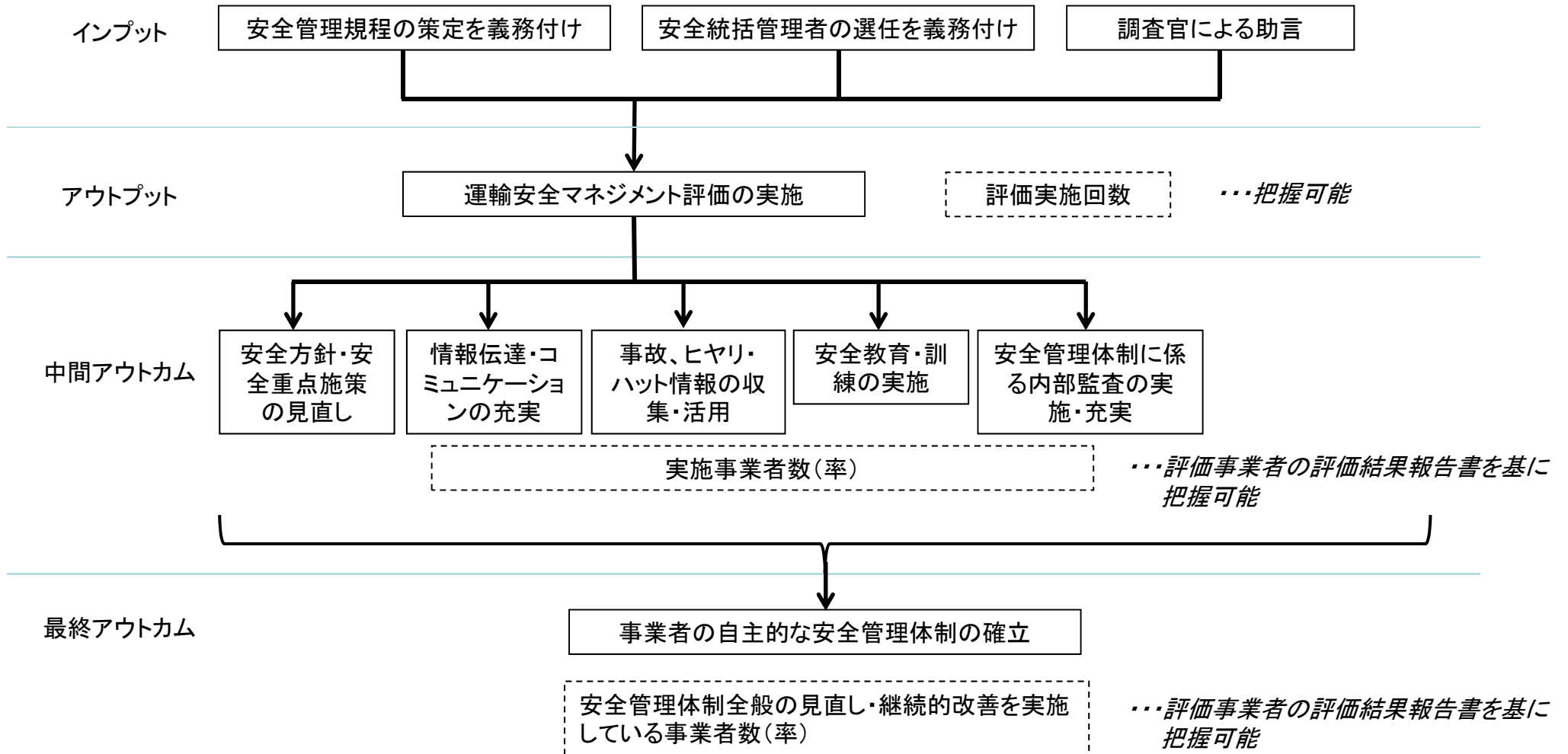
専門委員	岡本満喜子	弁護士
専門委員	河内 啓二	東京大学大学院工学系研究科教授
専門委員	酒井 一博	(財)労働科学研究所常務理事
専門委員	高 巖	麗澤大学大学院国際経済研究科教授 麗澤大学経済学部教授
専門委員	谷口 綾子	筑波大学大学院システム情報工学研究科講師
専門委員	中條 武志	中央大学理工学部経営システム工学科教授
専門委員	村山 義夫	(財)海技振興センター技術・研究部研究員

運輸安全マネジメント評価に関する最近の運輸審議会(運輸安全確保部会)の活動

- H21. 1. 21 運輸安全確保部会
小規模事業者に対する効果的かつ効率的な評価の実施のためのガイドライン(以下「小規模ガイドライン」)の策定等について議論(1)
- H21. 3. 30 運輸安全確保部会
小規模ガイドラインの策定等について議論(2)
- H21. 6. 2 運輸安全確保部会
小規模ガイドラインの策定等について結論
- H21. 12. 1 運輸審議会本会議
安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針(以下「基本方針」)の改正について諮問
- H22. 1. 27 運輸安全確保部会
基本方針及び運輸安全ガイドラインの改正について審議(1)
- H22. 2. 17 運輸安全確保部会
基本方針及び運輸安全ガイドラインの改正について審議(2)
- H22. 3. 2 運輸審議会本会議
基本方針及び運輸安全ガイドラインの改正について答申

政策レビュー進捗状況【運輸安全マネジメント評価】

○ロジックモデル(運輸安全マネジメント評価)



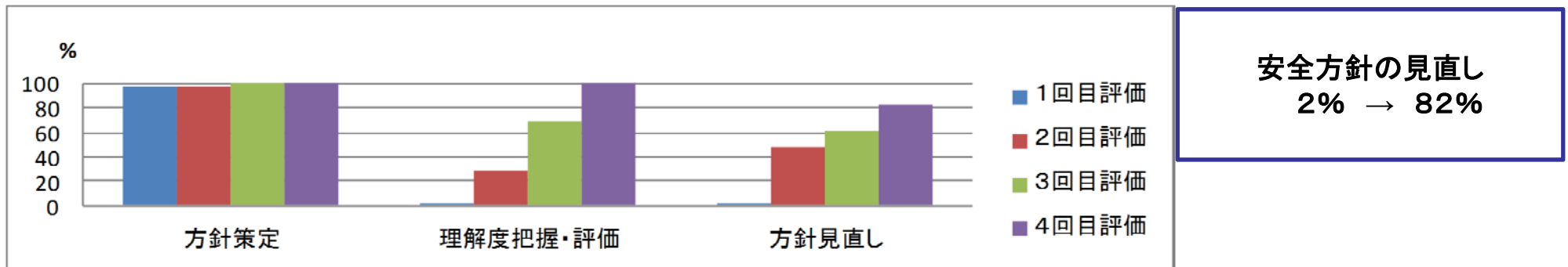
「運輸安全マネジメント評価」の導入効果①

本省運輸安全監理官室による運輸安全マネジメント評価の対象となっている136事業者(以下「大手事業者」という。)及び地方運輸局等の評価担当官による「運輸安全マネジメント評価」の対象となっている5,171事業者(以下、「その他の事業者」という。)について、平成18年10月の「運輸安全マネジメント評価」導入以降、この4年間で実施した評価において、評価結果報告書を基に、(1)(2)の導入効果を把握。

(1) 評価回数別の傾向・特徴(大手事業者)

① 安全方針

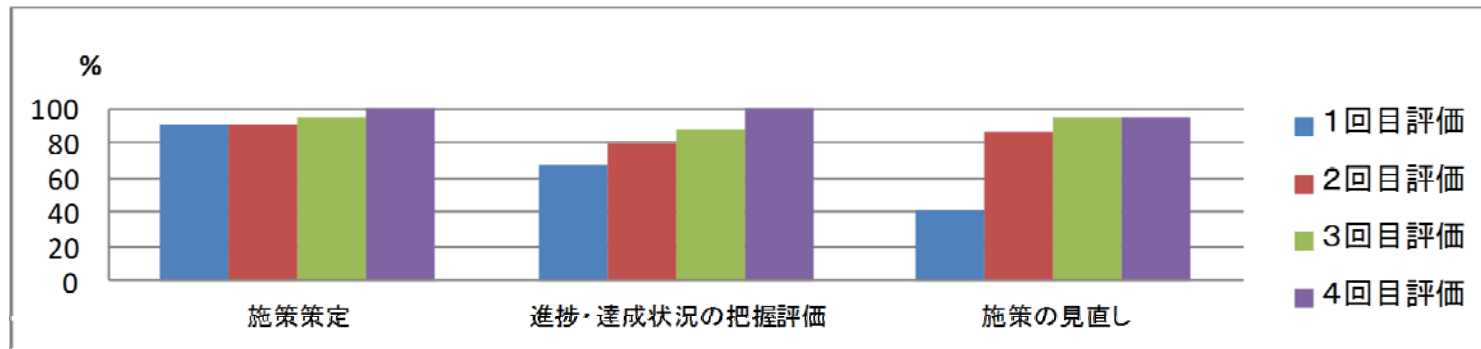
安全に係る方針は、ほとんどの事業者において制度導入以前より作成されているが、制度導入以降では、社員の安全方針に関する理解度の把握・評価、定期的な内容の見直し等、安全方針の実効性を高めるための取組みが行われてきている。



「運輸安全マネジメント評価」の導入効果②

②安全重点施策

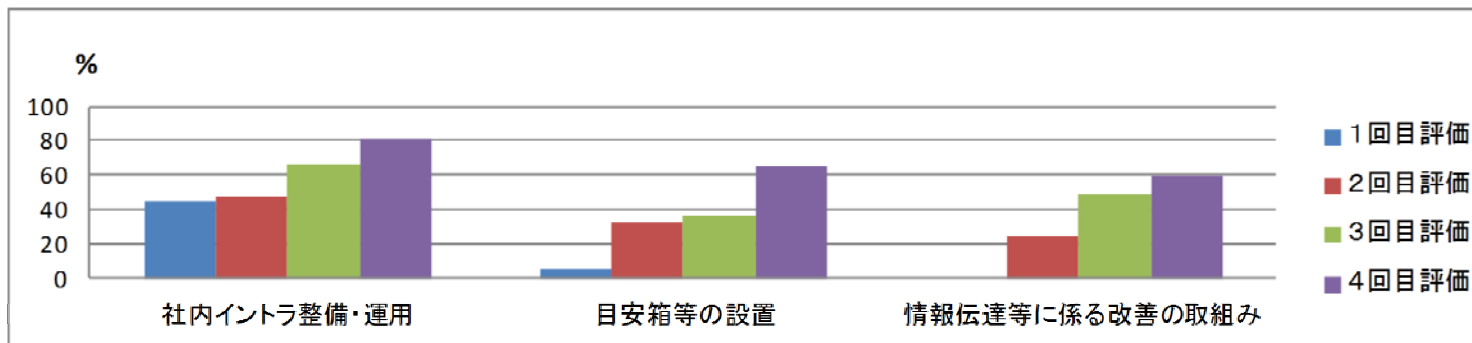
ほとんどの事業者では、安全重点政策(目標・取組み計画等)は制度導入以前から作成していたが、制度導入以降、施策の進捗・達成状況の把握・評価や施策の見直しなど、安全重点施策の実効性を高めるための取組みが行われてきている。



安全重点施策の見直し
41% → 94%

③情報伝達・コミュニケーション

制度導入後、組織内の横断的・縦断的な輸送の安全に係る情報伝達・コミュニケーションの充実化に向けた取組みが行われてきている。



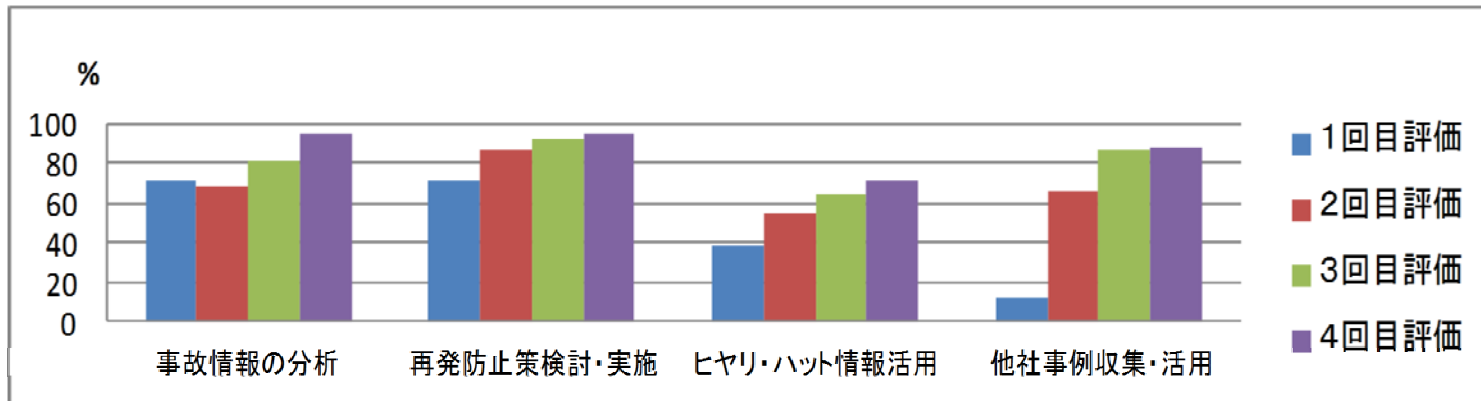
目安箱等の設置
5% → 65%

情報伝達に係る改善の取組
0% → 59%

「運輸安全マネジメント評価」の導入効果③

④事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用

事故情報の収集・分析は、制度導入以前から行われてきているが、制度導入後では、それを再発防止に活用する取組みが進んでいる。また、ヒヤリ・ハット情報を収集し、それを未然防止に活用する取組み、他社事例を自社の安全対策に活用する取組み等も進んできている。



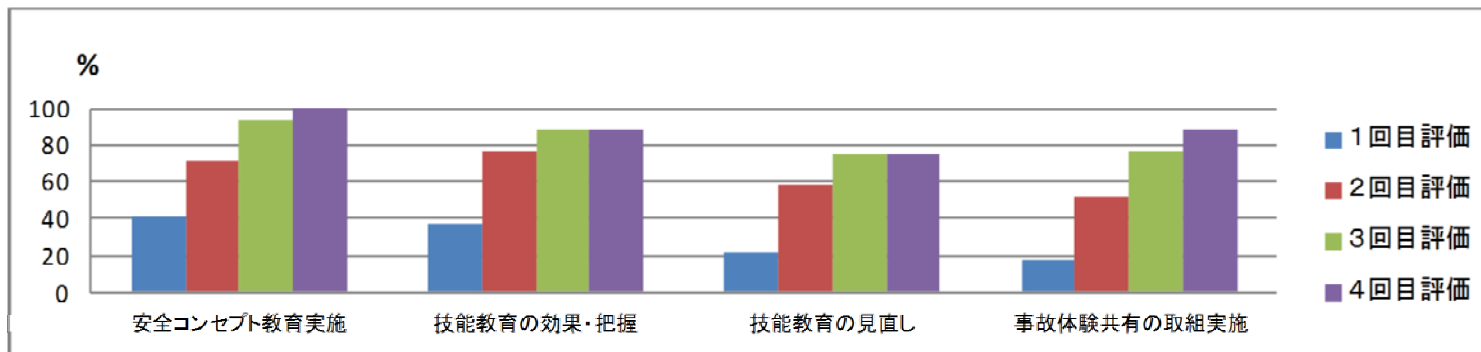
再発防止対策検討・実施
71% → 94%

ヒヤリ・ハット情報活用
38% → 71%

他社事例収集・活用
12% → 88%

⑤教育・訓練

制度導入後、制度のコンセプトの理解を深めるための教育・訓練が実施されてきており、技能教育の効果・把握や見直しの取組みが進んできている。また、過去発生した事故体験共有の取組みも進んできている。

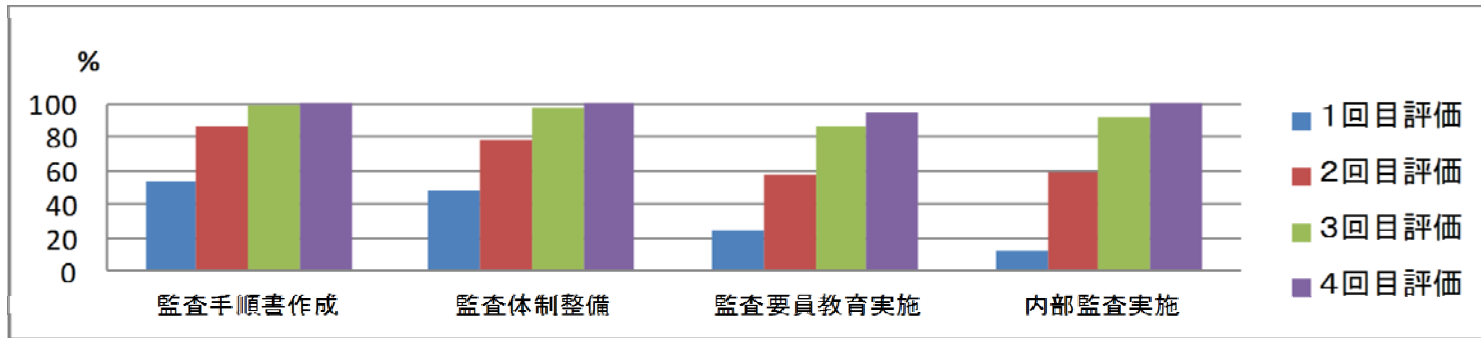


事故体験共有の取組実施
17% → 88%

「運輸安全マネジメント評価」の導入効果④

⑥ 内部監査

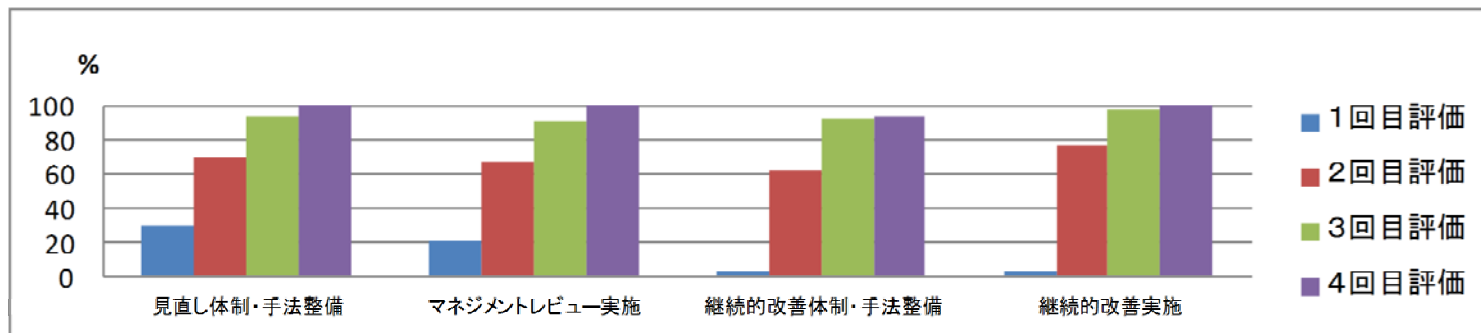
安全管理体制に係る内部監査は、制度導入当初、ほとんどの事業者が実施されていなかったが、手順書の作成、監査体制整備、監査要員に対する教育等が実施されるようになり、内部監査に関する取組みが進んできている。



内部監査の実施
12% → 100%

⑦ 見直し・継続的改善

マネジメントレビュー(安全管理体制全般の見直し)・継続的改善については、制度導入当初、ほとんどの事業者で取組みが実施されてなかったが、制度導入以降は、実施体制・手法が確立され、マネジメントレビュー・継続的改善に関する取組みが進んできている。



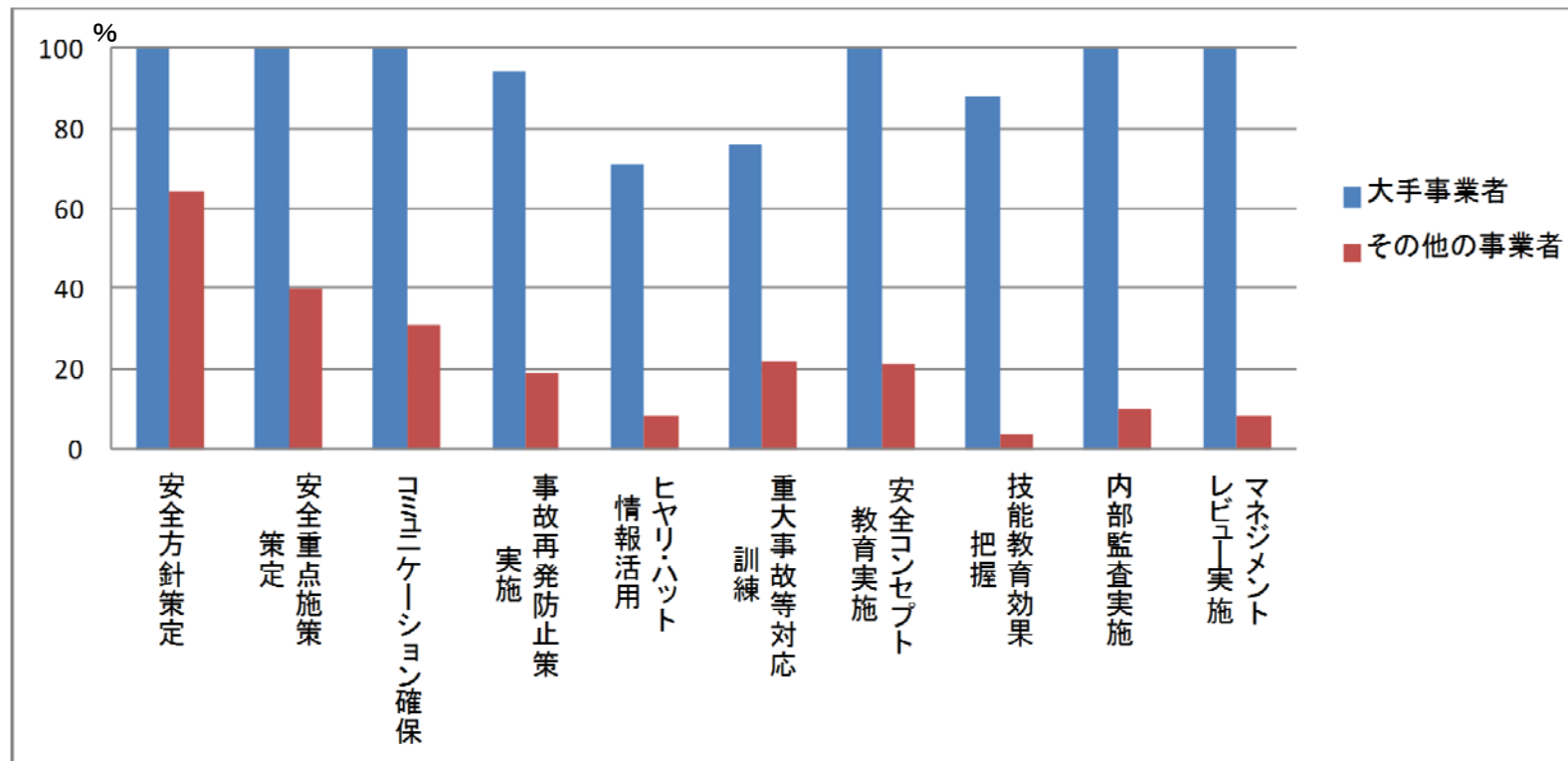
見直しの実施
20% → 100%

「運輸安全マネジメント評価」の導入効果⑤

(2) 大手事業者とその他の事業者(中小事業者)の傾向・特徴

大手事業者では、複数回の「運輸安全マネジメント評価」を行っていることもあり、概ね取組みの実施率は高くなっているが、その他の事業者については、地方運輸局等の評価担当官が従前の保安監査業務等複数の業務を兼務していることに加え、評価の対象となる運輸事業者数が多いこともあり、複数回の評価を実施している運輸事業者は少ない。そのため、全般的に運輸安全取組みの実施率が低い。

⇒ 未だ「運輸安全マネジメント評価」を実施していない運輸事業者に対し、早急に評価を実施し、安全に関する取組みを促すとともに、より一層の「運輸安全マネジメント評価」の浸透・定着を図るため、引き続き、積極的に関係部局間、関係団体と連携を図る。



「運輸安全マネジメント評価」の導入効果⑥

(3) 運輸事業者への意識調査

「運輸安全マネジメント評価」を実施した大手事業者及びその他の事業者(平成21年6月時点、個人事業者を除く)986社に対し、運輸事業者の安全管理体制の構築・維持・改善に関するアンケート調査を実施した結果を以下に示す。

このアンケートは、回答の送付先を外部コンサルタント会社とし、アンケート結果の集計・分析も当該外部コンサルタント会社が実施した。

(安全に対する意識の変化)

十分に意識するようになった:61.9%

概ね意識するようになった:31.5%

どちらともいえない:3.0%

あまり意識はかわらない:1.8%

ほとんど意識は変わらない:0.6%

(「運輸安全マネジメント評価」の有効性)

非常に有効である:54.0%

やや有効である:39.1%

どちらともいえない:6.8%

あまり役に立たない:0.0%

ほとんど役に立たない:0.0%

「運輸安全マネジメント評価」を実施した大手事業者(平成21年10月～平成22年9月の間)77社に対し、運輸事業者の「運輸安全マネジメント評価」に対する負担に関するアンケート調査を実施した結果を以下に示す。

このアンケートは、運輸安全マネジメント評価の手法等について継続的に改善していくためという目的を明示し、また、その事業者に対して運輸安全マネジメント評価を行った運輸安全調査官に対してではなく、その上司である運輸安全政策審議官に対して直接郵送していただけるよう明示した上で実施している。

(「運輸安全マネジメント評価の実施時間帯及び所要時間について」)

非常に適切である:20.8%

やや適切である:75.3%

どちらともいえない:2.6%

やや不適切である:1.3%

不適切である:0.0%

(インタビュー対象者に対する聞取調査が与える通常業務への負担について)

非常に大きい:0.0%

やや大きい:33.8%

どちらともいえない:55.8%

やや小さい:9.1%

非常に小さい:1.3%

「運輸安全マネジメント評価」の課題と主な対応策

課題

- 全体として、実施が遅れている取組み項目について、評価の重点化が必要
- 取組みが進んでいる大手事業者において、更なるレベルアップを図るため、効果的な評価の実施が必要
- 取組みが遅れているその他の事業者（中小事業者）において、実施率の向上が必要

主な対応策

- ヒヤリ・ハット情報活用に資する情報の提供などの施策ツールを総動員した事業者支援
- より適切な評価を行う調査官の体制の充実・整備
- 関係部局等との連携を強化し、より効果的かつ計画的な評価の実施

政策レビュー 道路交通の安全施策

平成22年11月9日

総合政策局

道路局

自動車交通局

目 次

- 評価の目的、必要性 1
 <総政局担当>
- 対象施策① ～道路交通環境の整備事業 2
 <道路局担当>
- 対象施策② ～事業用自動車の安全対策事業..... 1 5
 <自交局担当>
- 対象施策③ ～車両の安全対策事業..... 3 3
 <自交局担当>

評価の目的、必要性

○我が国における総合的な交通安全施策は、平成18年度を初年度に平成22年度までを計画期間とする第8次交通安全基本計画(平成18年3月中央交通安全対策会議決定)によって取り組まれている。

この基本計画における「道路交通の安全施策」の目標としては、平成22年までに年間の24時間死者数を5,500人以下、死傷者数を100万人以下とすることになっている。

そのためこの基本計画に掲げられた、内閣府や警察庁ほか各省庁が一体となって行う交通安全の未然防止・被害削減を図る諸施策のうち、例えば交通規制や運転者教育に関する施策は警察庁が、また交通安全思想の普及啓発等に関する施策は内閣府が中心となって実施している中、国土交通省が重要な役割を果たす次の3施策

- ①道路交通環境の整備事業
- ②事業用自動車の安全対策事業
- ③車両の安全対策事業

を対象として、目標の達成状況や施策の実施状況について評価を実施し、これらの結果を今後の交通安全施策に反映させ、効果的かつ効率的な交通安全施策を推進させる。

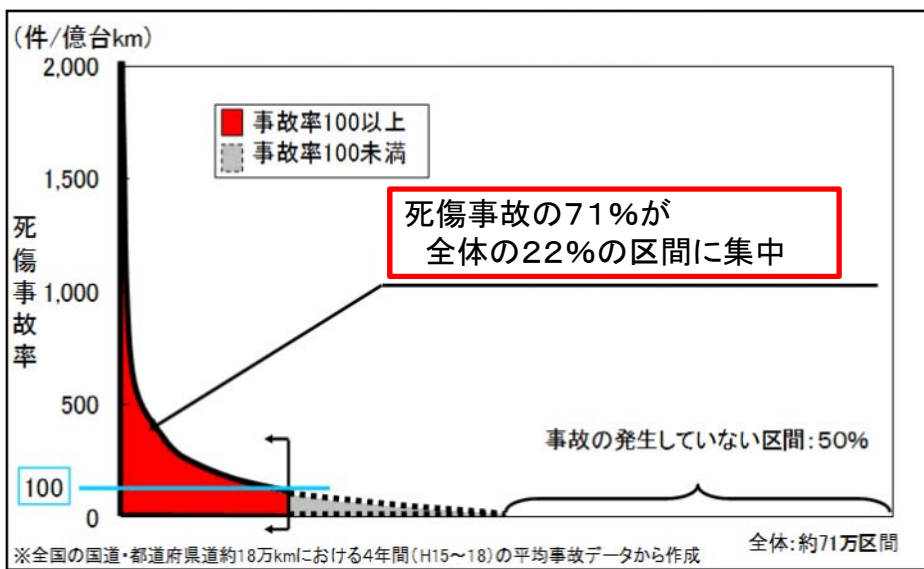
○なお、平成21年の死者数は4,914人(平成20年は5,155人)、死傷者数は915,029人(同950,659人)となり、上記目標は既に達成しているが、引き続き交通安全施策の推進は不可欠であることから、これまでの対策の効果や課題を分析し、今後の交通安全施策に反映させる必要がある。

道路交通環境の整備事業

道路交通環境の整備事業 「事故危険箇所」

- 全国の国道・都道府県道における交通事故は特定の箇所に集中して発生していることから、データに基づき対策箇所の選定を行った上で、対策を推進することが重要
- 国土交通省と警察庁が合同で、死傷事故率が高い交差点や単路部等を『**事故危険箇所**』として指定(H15.7:**3,956箇所**)し、道路管理者と都道府県公安委員会が連携して、集中的な事故対策を実施。

全国(国道・都道府県道)の死傷事故率



事故危険箇所の抽出基準等

- A 10年に1度の死亡事故が再起する可能性がある箇所
 - ・死傷事故件数: 28件/4年以上
 - ・死亡換算件数: 0.4件/4年以上
- B 当該箇所の事故率が幹線道路の平均均事故率の5倍以上の箇所
 - ・単路部 : 325件/億台km以上
 - ・交差点部: 500件/億台km以上
- C 上記基準に準ずる箇所のうち、交通事故が多発するおそれ大きいと認められ、緊急的、集中的な対策が必要な箇所

対策期間: 平成15年度～平成19年度

道路交通環境の整備事業 「事故危険箇所」

右折レーンの設置(延伸)

十分な右折帯流長を確保し、直進車と右折車の錯綜や右折車による直進阻害を防止する。



中央帯

車線逸脱による正面衝突を回避する。



導流表示

走行位置を明確化し、右折車と対向直進車の交錯を防止する。



防護柵

車両の路外逸脱を防止し、乗員及び第三者への被害を防止する。



道路交通環境の整備事業 「事故危険箇所」

評価の視点		評価指標	評価方法
I	着実な取組がなされたか	対策の実施状況	「事故危険箇所」において、 <u>計画期間内に事故対策に着手した箇所数、対策が完了した箇所数</u> を調査し、その割合を算出
II	事故対策の実施により、死傷事故件数を抑止できたか	死傷事故件数の抑止状況	対策が完了した「事故危険箇所」において、 <u>対策完了後の平均事故件数と対策前の平均事故件数を比較</u> し、死傷事故の抑止率を算出 【目標:「事故危険箇所」における死傷事故を約3割抑止】

評価指標		評価結果(案)
I	対策の実施状況	全国3,956箇所の「事故危険箇所」について、計画期間内(平成19年度末)に対策に <u>着手した箇所は3,837箇所(着手率:97%)、対策完了箇所数は3,271箇所(完了率:83%)</u> であった、未着手箇所が全体の3%、未完了箇所が全体の17%あるものの、 <u>着実な取組がなされた。</u>
II	死傷事故件数の抑止状況	計画期間内に対策が完了した箇所における <u>死傷事故の抑止率は31%</u> であり、死傷事故を <u>約3割抑止するという目標を達成した。</u>

今後の施策への反映

事故が集中している特定の箇所から対策箇所を選定し、重点的に事故対策を実施することは、事故削減に効果的であることから、引き続き同様な取組を実施していく必要がある。

今後は、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、市民との協働を通じて、事故の危険性が高い特定の区間(事故危険区間)を選定し、重点的に事業を実施するとともに、事故危険区間であることの認識を市民と共有することにより事故対策効果の向上を図る。

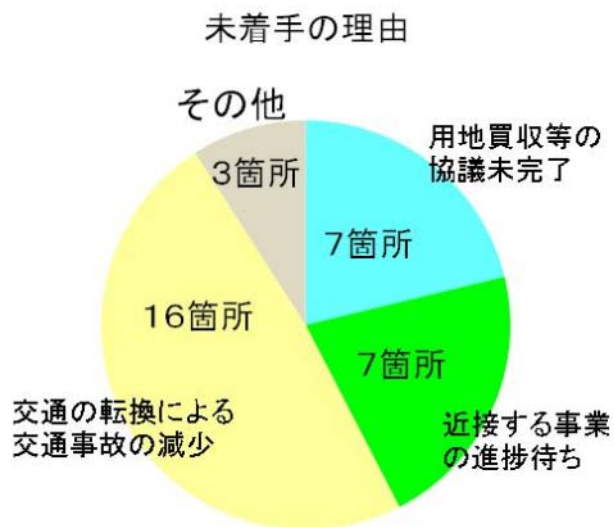
また、これまでの「事故危険箇所」における取組において蓄積した対策効果データ等を活用し、事故要因に即した特に効果の高い事故対策を選択し、実施する。

道路交通環境の整備事業 「事故危険箇所」

対策実施状況

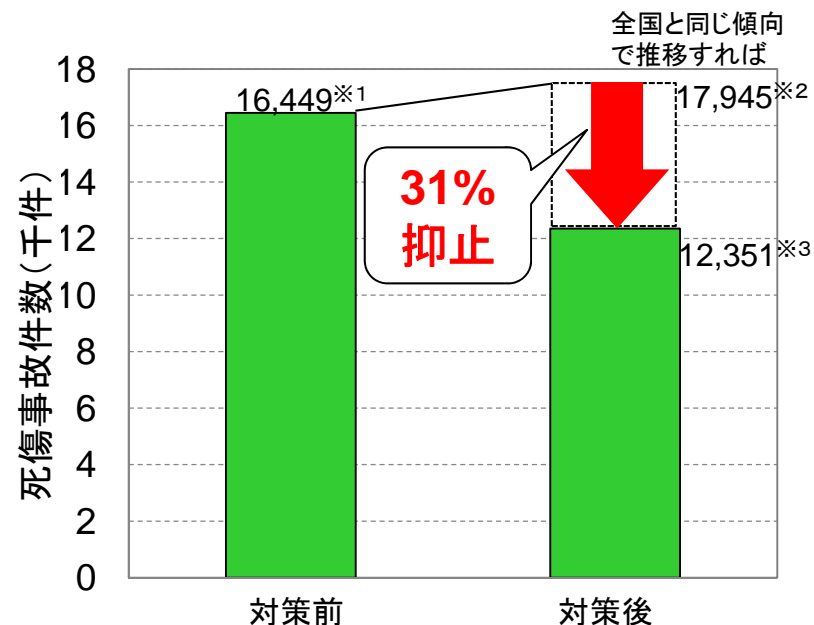
	対策着手箇所数	対策完了箇所数
計画期間内 (～H19)	(97%) 3,837	(83%) 3,271
計画期間後 (H20～H21)	(2%) 86	(11%) 421
合計	(99%) 3,923	(93%) 3,692

※上段括弧書きは、事故危険箇所に指定した3,956箇所に対する割合



未着手箇所(H21末時点): 33箇所

対策完了箇所※における死傷事故件数及び抑止率



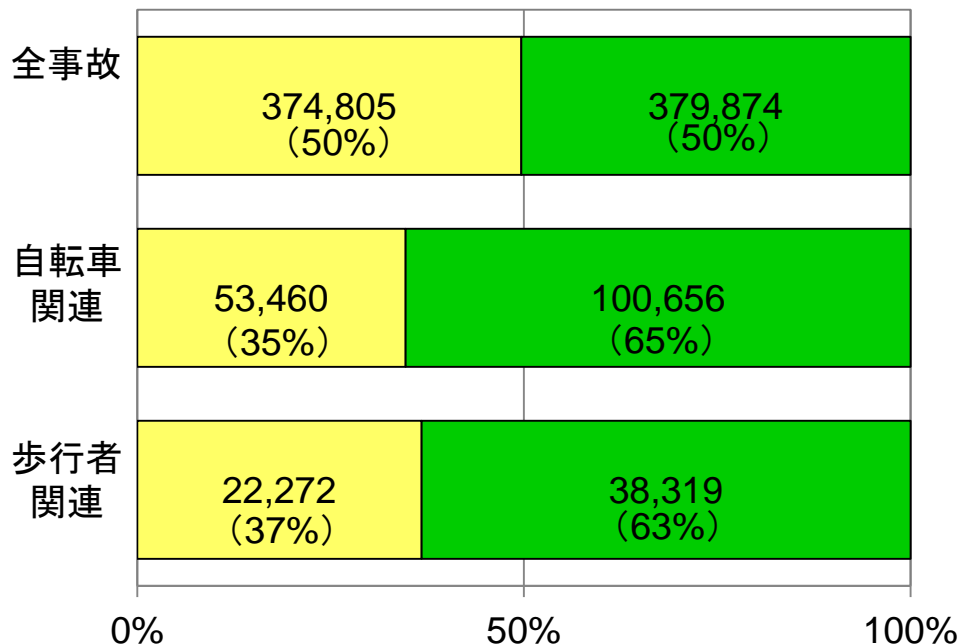
- ※ 対象箇所は計画期間内に対策が完了した3,271箇所
- ※1 対策完了箇所毎に、目標設定時に使用した死傷事故件数(H8～H11の年平均)を算出し、合計したもの。
- ※2 対策前の全国の死傷事故件数(H8～H11の年平均)と対策後の全国の死傷事故件数(H16～H20の年平均)から全国の死傷事故件数の増減率を算出し、※1に乗じたもの。
- ※3 対策完了箇所毎に、対策完了年の翌年からH20年までの年平均死傷事故件数を算出し、合計したもの。

道路交通環境の整備事業 「あんしん歩行エリア」

- 死傷事故の約半分が生活道路で発生している。また、自転車及び歩行者関連の死傷事故は、2/3が生活道路で発生しており、死傷事故件数の削減に向けては、生活道路における事故対策が重要。
- 国土交通省と警察庁が合同で、市街地において通過車両が生活道路に流入するなどして事故発生割合が高いエリアを『あんしん歩行エリア』として指定(H15.7:796エリア)し、道路管理者と都道府県公安委員会が連携して、面的・総合的な事故対策を実施。

死傷事故の発生状況

■ 幹線道路 ■ 生活道路



あんしん歩行エリアの選定要件等

- A 全死傷事故件数が42件/km²※年以上
※DID地区における
同平均事故件数の1.2倍
- B 幹線道路が原則として当該地区の外縁を構成すること
- C 当該地区の面積が概ね1~2km²程度であること

対策期間：平成15年度～平成19年度

道路交通環境の整備事業 「あんしん歩行エリア」

歩道や信号機の整備により
歩行空間ネットワークを整備

【歩行空間ネットワークの整備】

歩道整備

押ボタン信号機

外周幹線道路の交通円滑化により
エリア内に進入する通過交通を抑制

【歩行者・自転車
優先ゾーンの形成】

ハンプの設置

最高速度規制

【外周幹線道路の円滑化】

交差点の立体化

歩車分離式信号



速度規制や車両速度を抑制するハンプ等の
整備により歩行者や自転車優先ゾーンを形成

<凡 例>

対策名：道路管理者の対策

対策名：公安委員会の対策

道路交通環境の整備事業 「あんしん歩行エリア」

評価の視点		評価指標	評価方法
I	着実な取組がなされたか	対策の実施状況	「あんしん歩行エリア」において、 <u>計画期間内に事故対策に着手したエリア数、対策が完了したエリア数</u> を調査し、その割合を算出
II	事故対策の実施により、死傷事故件数を抑止できたか	死傷事故件数の抑止状況	対策が完了した「あんしん歩行エリア」において、 <u>対策完了後の平均事故件数と対策前の平均事故件数を比較し、死傷事故の抑止率</u> を算出 【目標:「あんしん歩行エリア」における死傷事故を約2割抑止 (歩行者・自転車関係は約3割抑止)】

評価指標		評価結果
I	対策の実施状況	全国796の「あんしん歩行エリア」について、計画期間内(平成19年度末)に <u>対策に着手したエリアは792エリア(着手率:99%)、対策が完了したエリアは190エリア(完了率:24%)</u> 、対策が概ね実施できたエリアを含めると486エリア(概成率:61%)となっている。 エリア全体の対策が進まない理由としては、 <u>予算上の課題の他、地域住民の理解・協力を得ながら進める事が出来なかった</u> ことが考えられる。
II	死傷事故件数の抑止状況	対策完了箇所における <u>死傷事故の抑止率は17%</u> と、 <u>約2割抑止という目標は概ね達成しているものの、歩行者・自転車関連の死傷事故の抑止率は8%</u> となり、 <u>約3割抑止という目標を達成しなかった</u> 。その理由としては、「あんしん歩行エリア」内での <u>事故の発生状況や特徴に応じた事故対策の立案が十分に実施されていない場合</u> などが考えられる。

今後の施策への反映

○エリア内の対策全体を進める上では、計画段階のワークショップなどを通じて、地域住民が対策の必要性や効果を理解する中で、関係者間の合意形成を図る必要がある。このため、今後、生活道路の事故対策を推進するに当たっては、地域住民と一体となった検討体制づくりや合意形成に関するノウハウの収集・提供を実施する。

○また、対策を実施する上でも、事故発生状況や特徴を収集・分析し、それに応じた事故対策の立案が必要である。このため、好事例箇所における知見の収集・提供、学識経験者・専門家との連携体制の構築支援、物理対策等の効果など技術的知見の分析・提供を実施する。

道路交通環境の整備事業 「あんしん歩行エリア」

対策実施状況

	対策着手 エリア	対策概成 エリア	対策完了 エリア
計画期間内 【～H19】	(99%) 792	(61%) 486	(24%) 190
計画期間後 【H20～H21】	(1%) 4	(21%) 165	(22%) 175
合計	(100%) 796	(82%) 651	(46%) 365

※対策概成エリア：エリア内で計画している対策が80%実施されたエリア
 ※上段括弧書きは、あんしん歩行エリアに指定した796箇所に対する割合

あんしん歩行エリア内の対策全体を進める上での課題 (市町村からの意見)

【予算上の課題】

・市の財政が厳しく、事業の実施は困難。

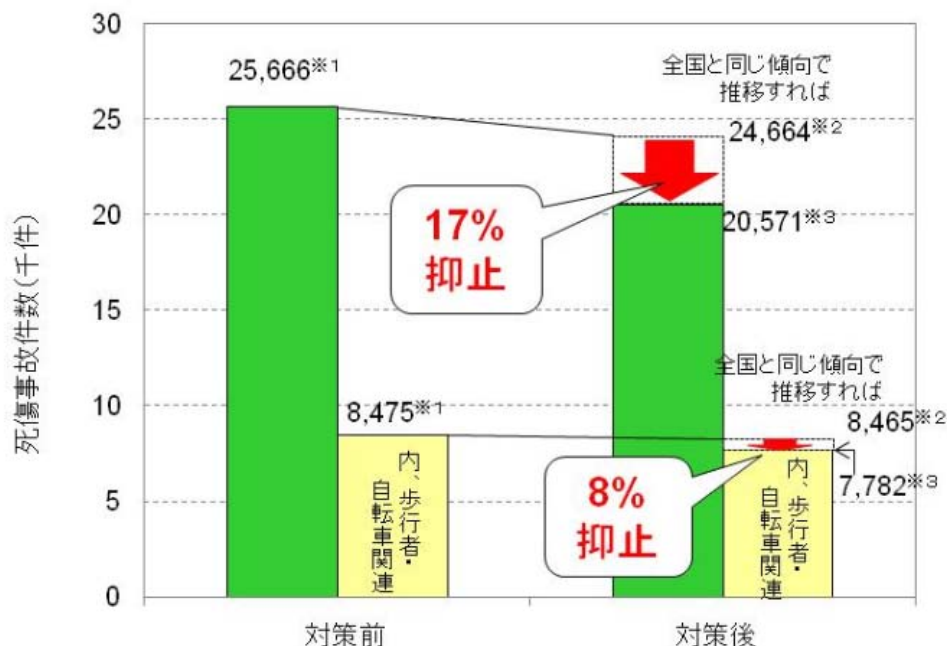
【地域住民の理解・協力を得る上の課題】

・住民の意識が受け身的であり、どう巻き込むかが課題と認識している。コンセンサスを得るためのワークショップ等の活用についても開催回数が増えるなど、市町村の体力では限界がある。そのため、住民との合意形成を図る体制への支援が必要。

・事業を推進する上で、行政側に交通事故削減に効果のある対策や対策による効果などの知見が不足しているため、住民の理解を得ることが困難になっている。そのため、これらに関する技術的な知見を提供してもらいたい。

[出典：あんしん歩行エリアが存在する地方公共団体に対するアンケート調査]

対策完了エリア※における 死傷事故件数及び抑止率



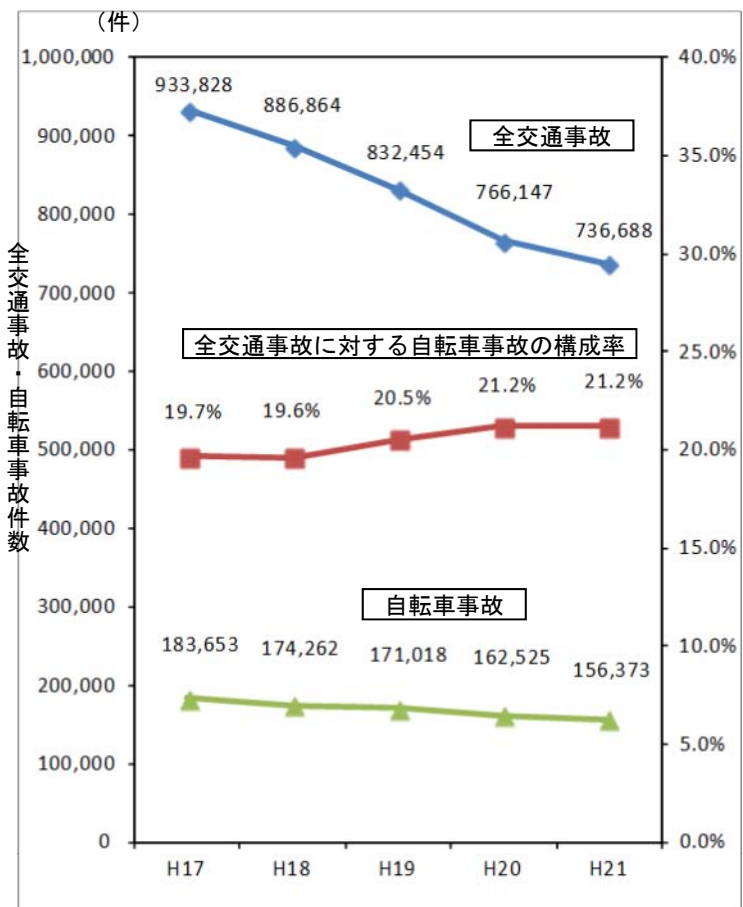
※ 対象箇所は計画期間内に対策が完了した190エリア
 ※1 対策完了箇所毎に、目標設定時に使用した死傷事故件数(H11～H13の年平均)を算出し、合計したもの。
 ※2 対策前の全国の死傷事故件数(H11～H13の年平均)と対策後の全国の死傷事故件数(H16～H20の年平均)から全国の死傷事故件数の増減率を算出し、※1に乗じたもの。
 ※3 対策完了箇所毎に、対策完了年の翌年からH21年までの年平均死傷事故件数を算出し、合計したもの。

道路交通環境の整備事業 「自転車通行環境モデル地区」

- 全交通事故に対する自転車事故の構成率は増加傾向。
- 歩行者・自動車と分離された自転車走行空間は約2,900kmで、総道路延長の約0.2%。

【事故件数の推移】

【自転車走行空間の整備状況】




全国の道路 約120万km

うち自動車から分離された自転車走行空間 約81,600km (約6.8%)

歩行者と分離

整備例)


自転車道



約2,900km (約0.2%)


整備例)

自転車レーン




整備例)

自転車歩行者道における自転車通行位置の明示



整備例)

自転車歩行者道 (歩行者と非分離)



約78,700km (約6.6%)

[出典：警察庁資料]

※自転車事故は、第1当事者、第2当事者が自転車であった場合で、自転車相互は1件として計上

道路交通環境の整備事業 「自転車通行環境モデル地区」

- 国土交通省と警察庁が合同で、今後の自転車通行環境整備の模範となる事業を実施することにより整備上の課題と対策を検証し、自転車通行環境整備の戦略的展開を図ることを目的として、『自転車通行環境整備モデル地区』を指定。

【自転車通行環境整備モデル地区における主な取り組み例】

自転車道

縁石線や柵等の工作物によって分離された自転車専用の走行空間を整備



東京都江東区

自転車専用通行帯(自転車レーン)

交通規制により、自転車が専用で通行する車両通行帯を指定



兵庫県尼崎市

道路交通環境の整備事業 「自転車通行環境モデル地区」

評価の視点		評価指標	評価方法
I	着実な取組がなされたか	モデル地区における自転車走行空間整備の着手状況	モデル地区における 自転車走行空間の整備に着手した地区数およびその割合 を算出。
II	全国展開のために有益な課題等の知見が得られたか	モデル地区の取組を通じて得られた自転車利用環境の整備上における課題や解決策等の知見	モデル地区の取組において、整備主体等から寄せられた自転車利用環境に関する課題や解決策等を収集し、 全国展開のために必要な知見が収集できたか 。

評価指標		評価結果
I	モデル地区における自転車走行空間整備の着手状況	平成20年1月に全国の模範となるモデル地区として全国98地区を指定。平成21年度末までに 自転車走行空間の整備に着手した地区は89地区(着手率91%) であった。
II	モデル地区の取組を通じて得られた自転車利用環境の整備上における課題や解決策等の知見	モデル地区での自転車走行空間の整備率は現時点で7割程度(延長ベース)であるが、 各地区での取組におけるいくつかの課題が収集され、一部の課題については解決策の検討に着手するなど一定の成果 を得ている。今後、モデル地区のフォローアップを引き続き行い、自転車利用環境の整備に関する更なる知見の収集に努める。

今後の施策への反映

○今までの取組の中で、いくつかの課題が収集され、課題の一部については解決策の検討に着手するなど一定の成果が得られている。今後、**モデル地区のフォローアップを引き続き行い、更なる知見の収集を進め、当該知見を技術資料としてとりまとめ、地方公共団体に情報発信し、自転車利用環境の整備を支援する。**

モデル地区での取組で課題として挙げられたもの
(道路管理者に対するアンケート調査結果)

着手状況

モデル地区数	着手済地区数
98 (100%)	89 (91%)

○整備方法に関する事項
<p>【交差点部、特殊部】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交差点処理方法 ・ 特殊部（バス停、歩道橋）における処理方法 ・ 標識・標示の設置方法 等 <p>【単路部】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 限られた幅員の中での整備方法 ・ 沿道の家屋・店舗等への影響 等
○走行ルール・啓発方法等に関する事項
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車利用者へのルールとマナー周知 等
○他事業との調整・他計画との連携
<ul style="list-style-type: none"> ・ 区画整理事業や駅前再開発事業との調整 等
○その他
<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車車両の対策 等

事業用自動車の安全対策事業

事業用自動車における安全対策の概要

事業用自動車の安全対策については、事業用自動車の運行管理制度により運行の安全を確保するとともに、自動車運送事業者に対する監査・処分制度により事後チェックを行っている。

事業用自動車の運行管理として、運転者の過労運転の防止、運転者の健康状態の把握、運転者に対する指導監督を确实・適切に行い、運転者による事業用自動車の安全な運転を確保し、事業用自動車に係る事故を防止している。

事業用自動車の安全の確保

運行管理制度

自動車運送事業者に対し、営業所毎に一定の車両台数に応じて国家資格である運行管理者を配置させ、運行管理者が営業所における運行管理を的確に実施することで、安全運行の確保を図る。

具体的な施策内容

運行管理制度の充実

- 運行管理者の業務の徹底・改善
 - ・過労運転の防止
 - ・点呼の実施
 - ・運転者に対する指導監督

等

監査・処分制度

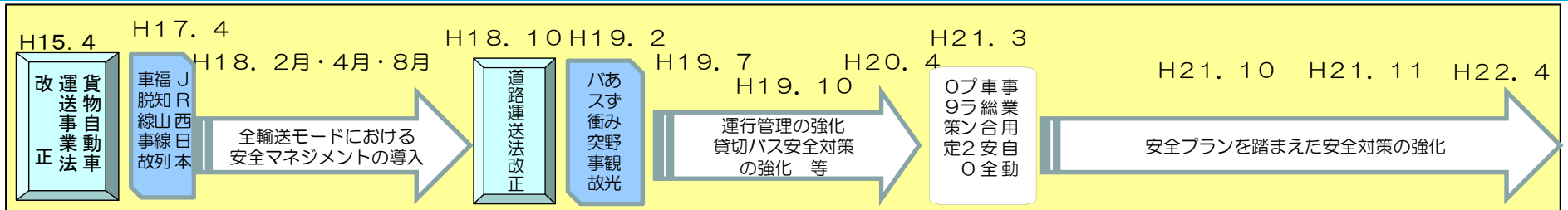
自動車運送事業者に対し、法令順守を徹底させる観点から、統一の方針により監査を実施。道路運送法等の違反が確認された場合には、車両の使用停止、営業所の事業停止、事業許可取消等の行政処分を実施。

具体的な施策内容

監査及び行政処分基準の更なる強化

- 無通告による監査の実施
- 行政処分を行った事業者に対するフォローアップ監査
- 飲酒運転等に対する行政処分基準の強化等

近年の事業用自動車に係る安全施策



- 事後チェック体制の強化**

 - 監査項目等の重点化
 - 行政処分基準の強化
 - 公安委員会との連携強化等
- 監査及び行政処分基準の更なる強化**

 - 新規参入事業者等に対する早期監査
 - 行政処分等を行った事業者に対するフォローアップ監査
 - 無通告による監査の実施
 - H18.4.1: 厚生労働省との相互通報制度の充実
 - H18.8.1: 社会保険等の未加入状況等の通報
 - 事業者ぐるみで悪質違反を行っていた場合の行政処分の厳格化
- 運輸安全マネジメントの導入**

 - 安全統括管理者の選任義務付け
 - 安全管理規程の策定義務付け
 - 安全に関する情報の公表を義務付け
- 運行管理者資格者証返納命令の発令基準の強化**

 - 運行管理者資格者が酒酔い運転等を行っていた場合
 - 運行管理者が全く点呼を実施していない場合
 - 等()は直ちに資格者証を返納する
- 貸切バスに関する安全対策検討会報告**

 - 乗務距離に基づく交替運転者配置指針の施行(平成20年9月)
 - 高速ツアーバス連絡協議会の設置(平成20年10月)
- 監査及び行政処分基準の更なる強化**

 - 労働基準監督機関との合同監査・監督の実施
- 監査及び行政処分基準の更なる強化**

 - 行政処分逃れの防止
 - 飲酒運転等に対する行政処分基準の強化
 - 社会保険等未加入に対する行政処分基準強化
 - 最低賃金法違反に対する行政処分基準の創設
 - 無通告による監査の実施を再徹底
- 運輸安全マネジメントの充実**

 - 評価対象の拡大(一〇〇両以上の乗合バス事業者等)
 - 第三者機関による評価の実施
 - 事業者向け手引きの改訂
- 運転者に対する指導監督等に関する強化**

 - 運転者に対する指導監督に係る記録及び保存の義務付け
 - 新たに運転者を雇用した場合には過去の事故歴を把握する
- 事故報告に係る対象基準の見直し及び強化**

 - 事故の報告対象及び速報対象の基準の見直し及び明確化
 - 社会的影響が大きい事故に係る速報制度の創設
- 飲酒運転の根絶のための更なる強化**

 - 酒気帯び状態の乗務員の乗務禁止
 - 点呼時におけるアルコール検知器による確認を義務付け(平成23年4月から)

対象施策②-1 ～運行管理制度～

自動車運送事業者は、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、営業所ごとに車両数に応じて一定人数以上の運行管理者を選任しなければならない。

運行管理者の主な業務

- (1) 運転者の過労運転の防止・・・乗務記録や運行記録計により乗務時間を把握し、運転者の勤務時間や乗務時間を設定するとともに、必要に応じて交替運転者を配置し、乗務員の勤務体制を確立する。
- (2) 運転者に対する点呼の実施・・・運転者に対して、乗務前、乗務後に点呼を実施し、運転者の疲労や健康状態の確認を行い、運行可否の決定を行うとともに、悪天候時の運行経路の変更等安全な走行を確保するために具体的な指示を行う。
- (3) 運転者に対する指導・監督・・・運行の安全を確保するため、運転者に対して適性診断(※)の結果を踏まえた指導・監督を実施する。

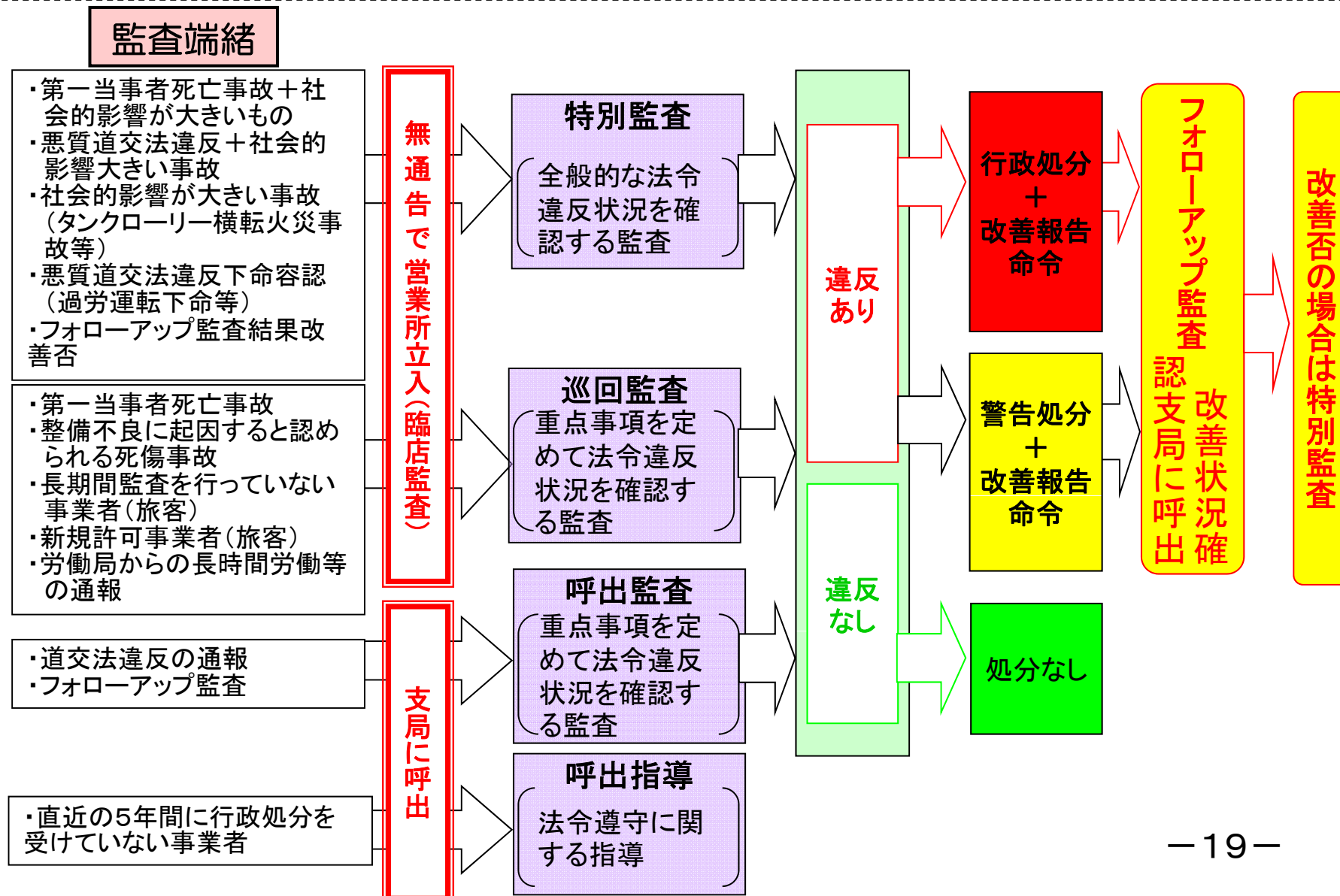
※ 自動車運送事業者は、初任運転者、65才以上の運転者及び重大事故惹起運転者に対して、それぞれに応じた適性診断を受診させなければならない。

運行管理者の資格要件及び配置基準

	◆ バス・タクシー関係	◆ トラック関係
運行管理者の資格要件	<ul style="list-style-type: none"> ・5年以上の実務経験、かつ、所定の講習(基礎講習又は一般講習)を5回以上受講(少なくとも一回は「基礎講習」) ・運行管理者試験に合格 なお受験資格として1年以上の実務経験又は「基礎講習」の受講が必要	
営業所毎の配置基準	<ul style="list-style-type: none"> ・貸切: 保有車両29両まで1名 以降30両ごとに1名追加 ・乗合、乗用: 保有車両39両まで1名 以降40両ごとに1名追加 	<ul style="list-style-type: none"> ・保有車両29両まで1名 以降30両ごとに1名追加

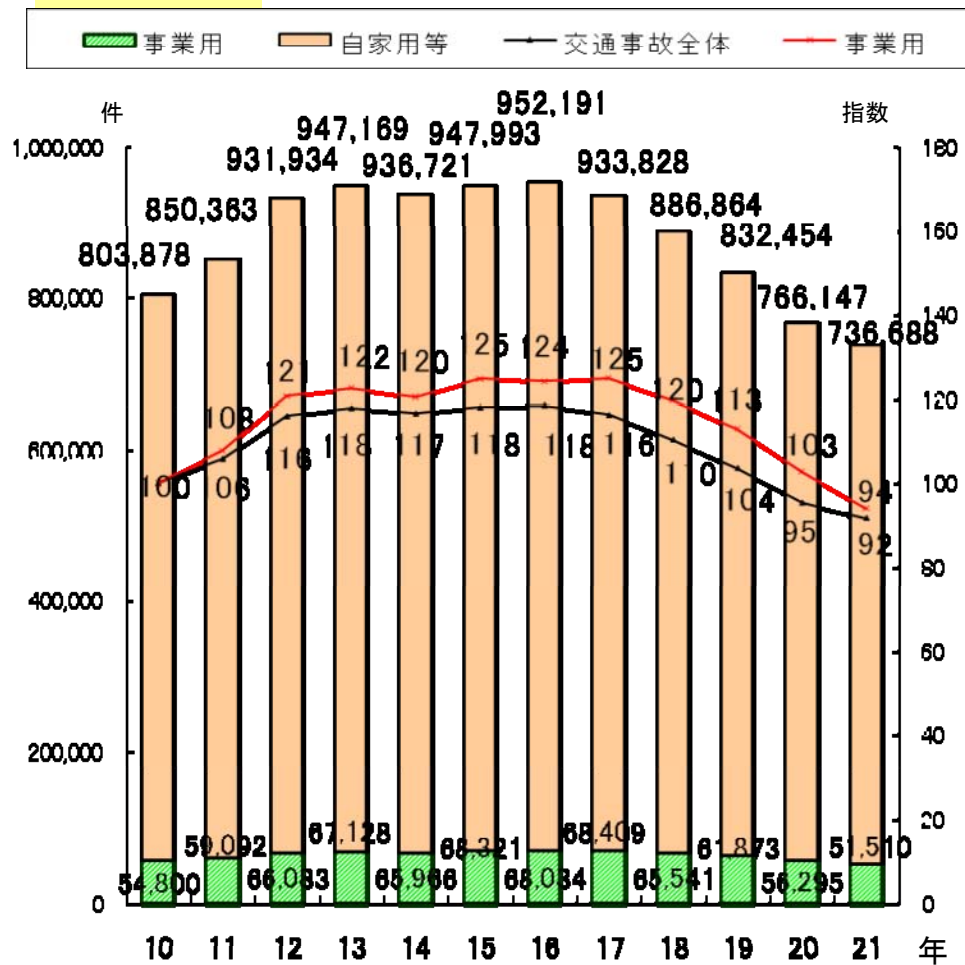
対象施策②-2 ～監査・処分制度～

道路運送事業の安全の確保に関し、監査端緒に基づき、監査及び指導を実施する。また監査の結果に基づき、必要な行政処分を行う。



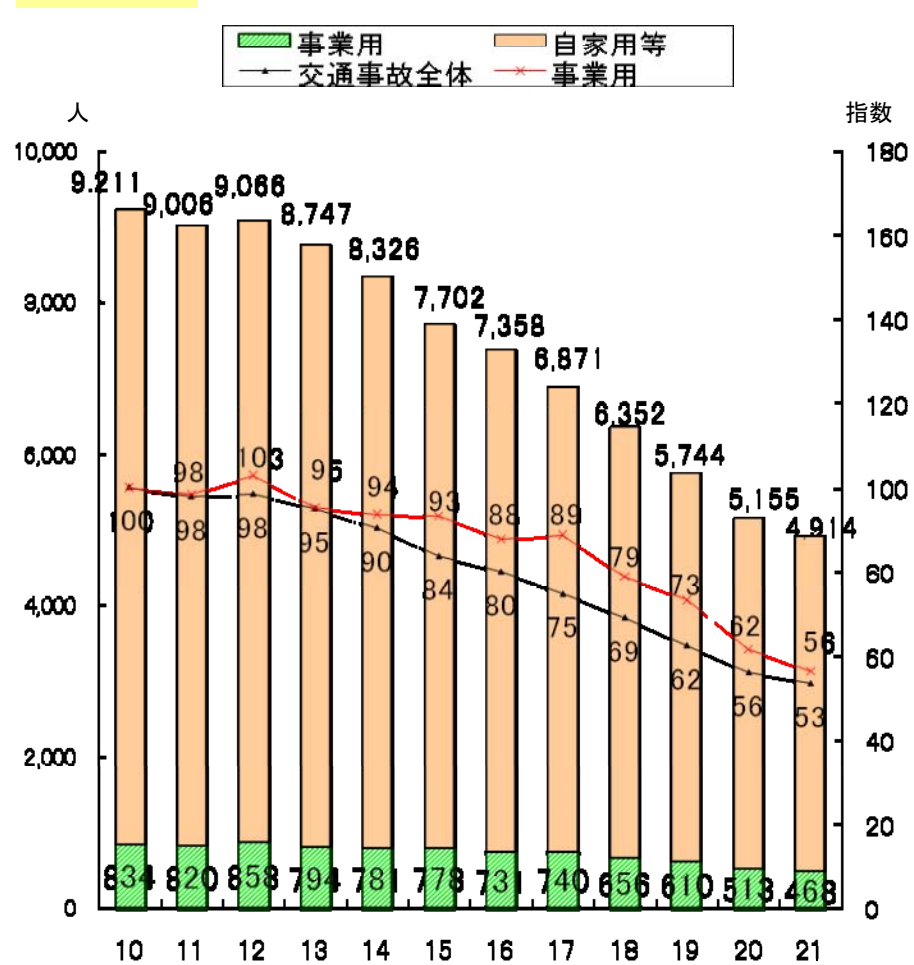
～分析例(事業用自動車における事故の発生状況1)～

事故件数



出典:「交通統計」(警察庁)

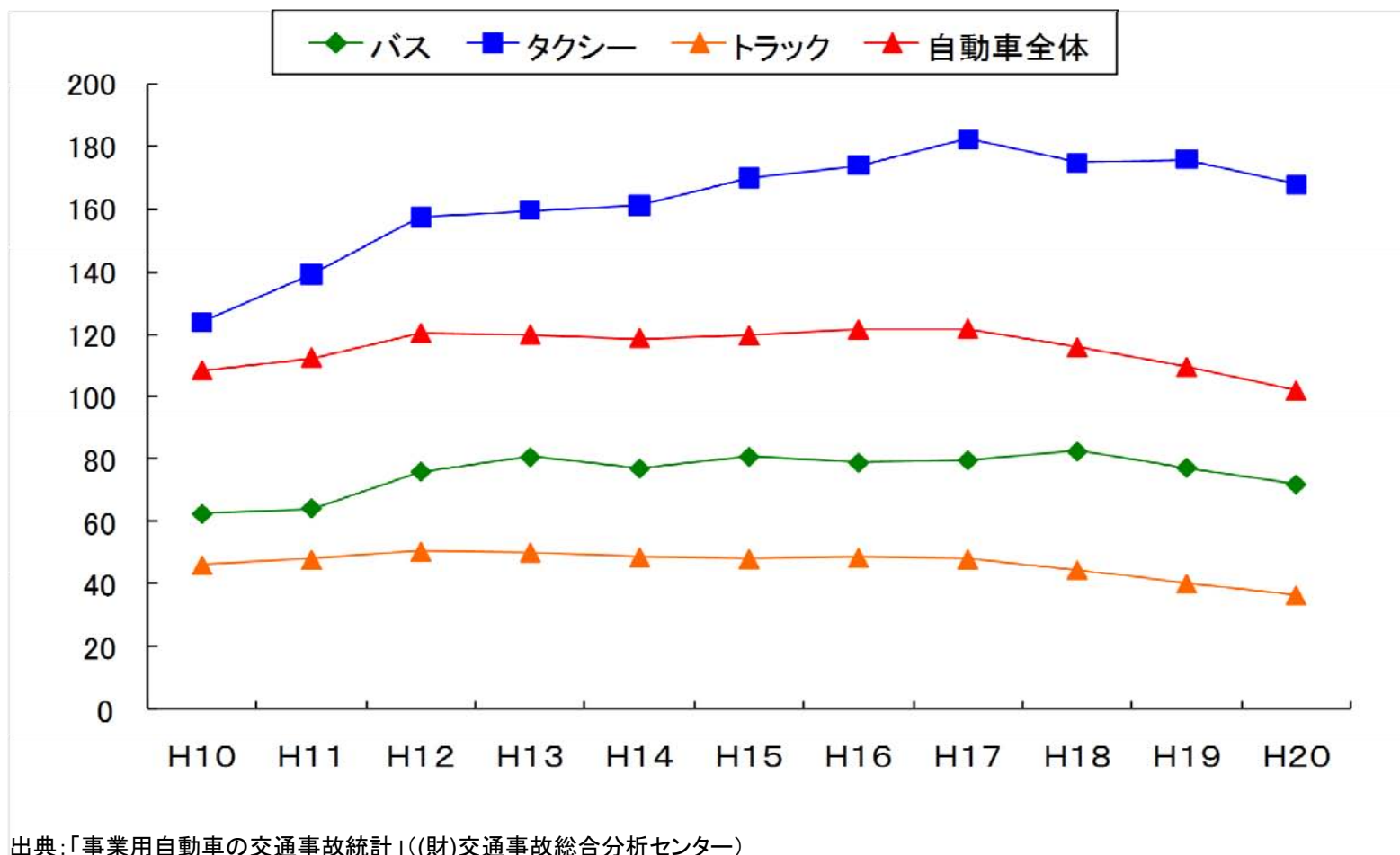
死者数



※事業用の値は、内数を示す。

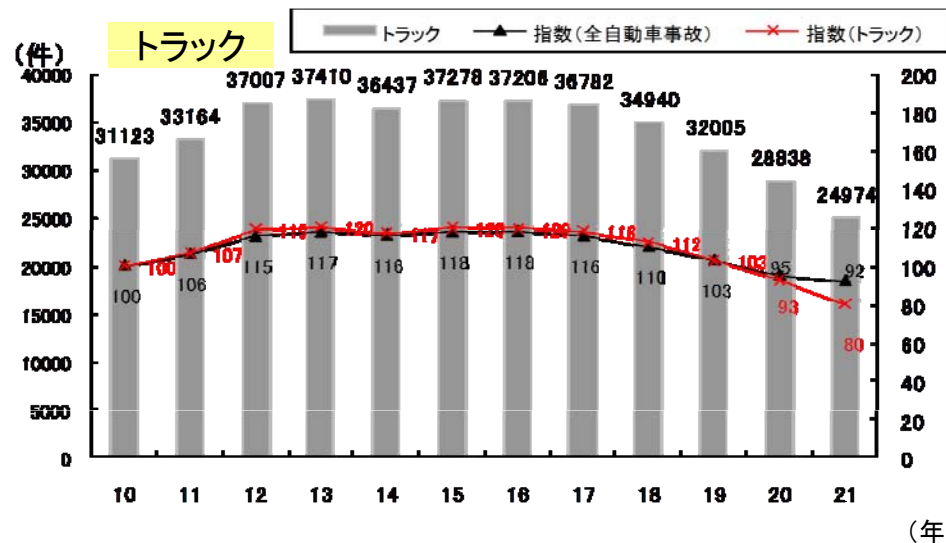
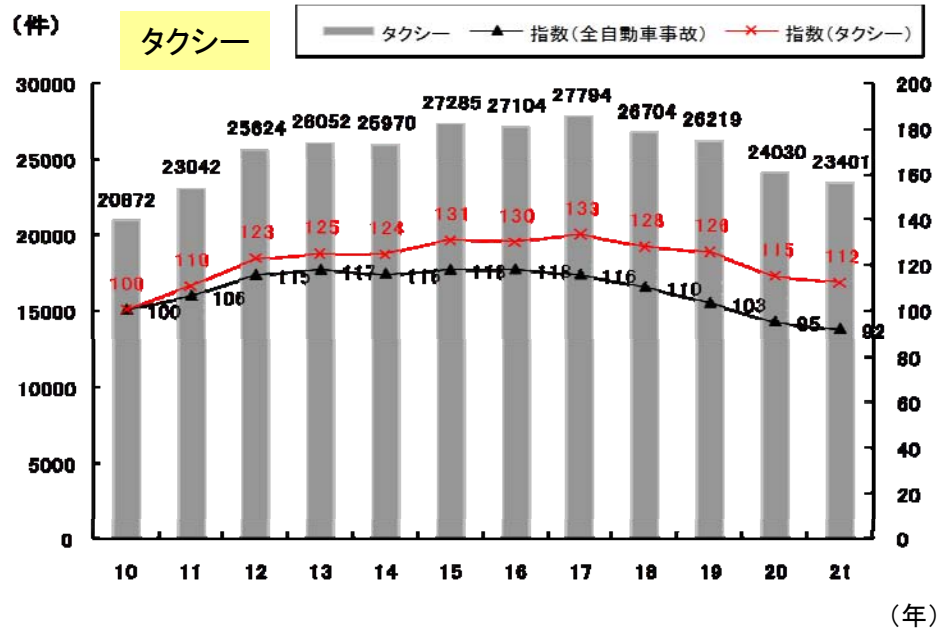
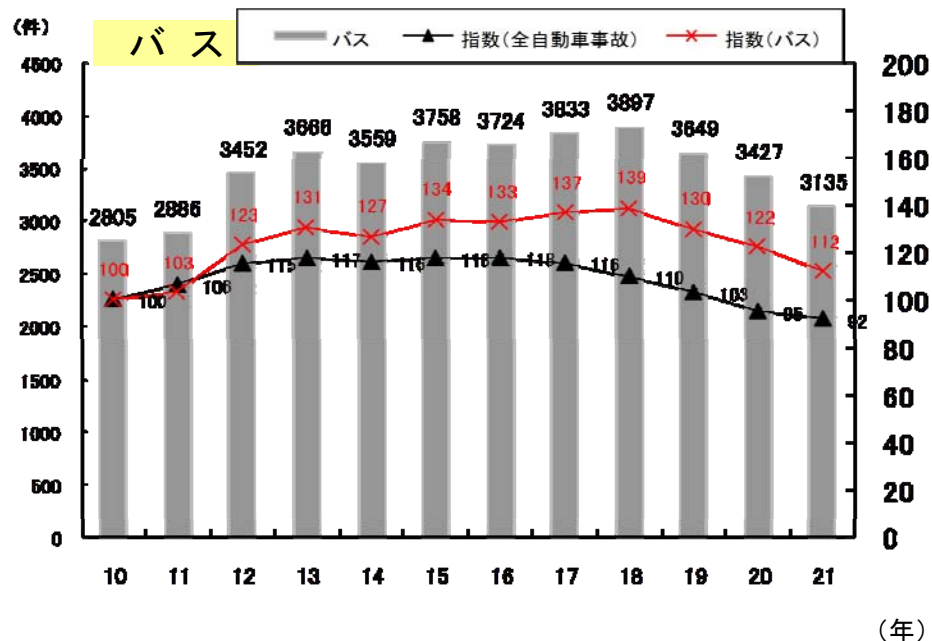
～分析例(事業用自動車における事故の発生状況2)～

事業用自動車の業態別交通事故件数の推移(走行距離1億キロあたり)



～分析例(事業用自動車における事故の発生状況3)～

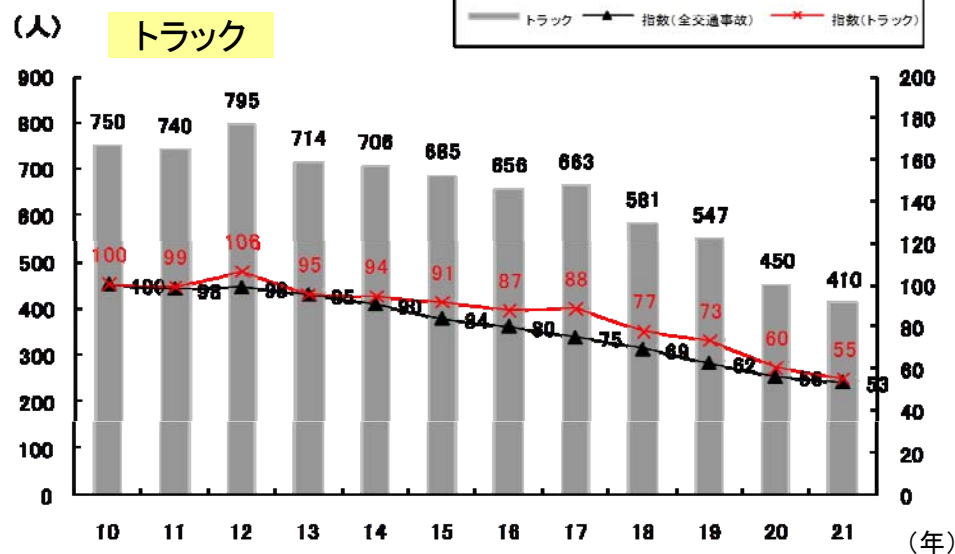
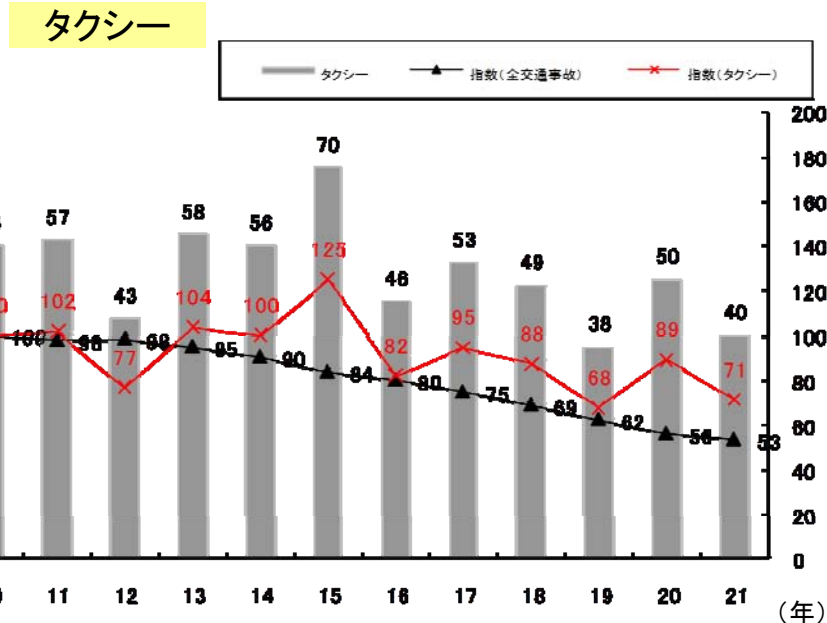
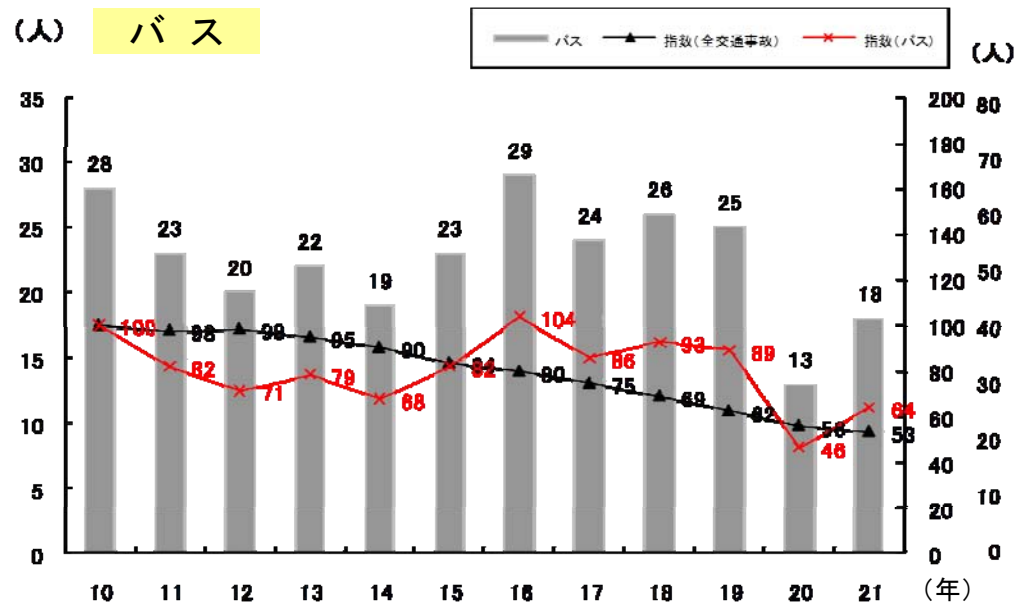
業態別事故件数



出典:「交通統計」(警察庁)

～分析例(事業用自動車における事故の発生状況4)～

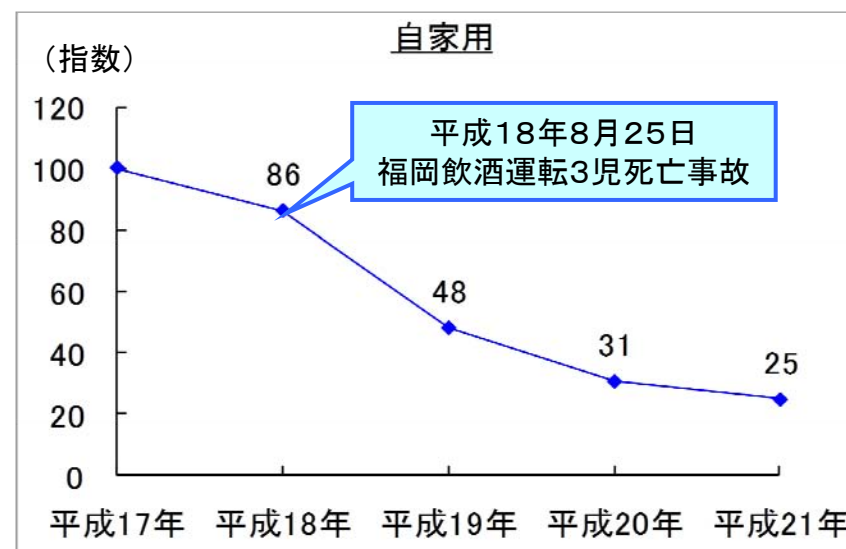
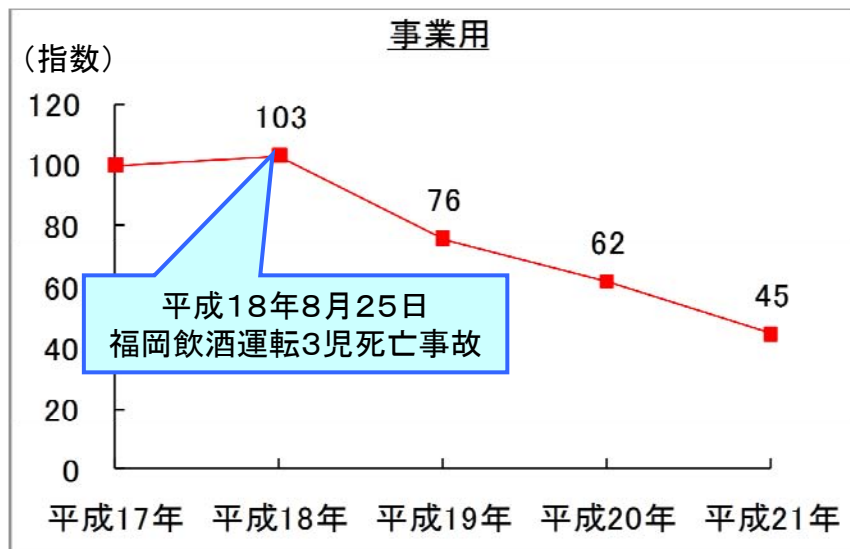
業態別事故死者数



出典:「交通統計」(警察庁)

～分析例(事業用自動車における事故の発生状況5)～

飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数

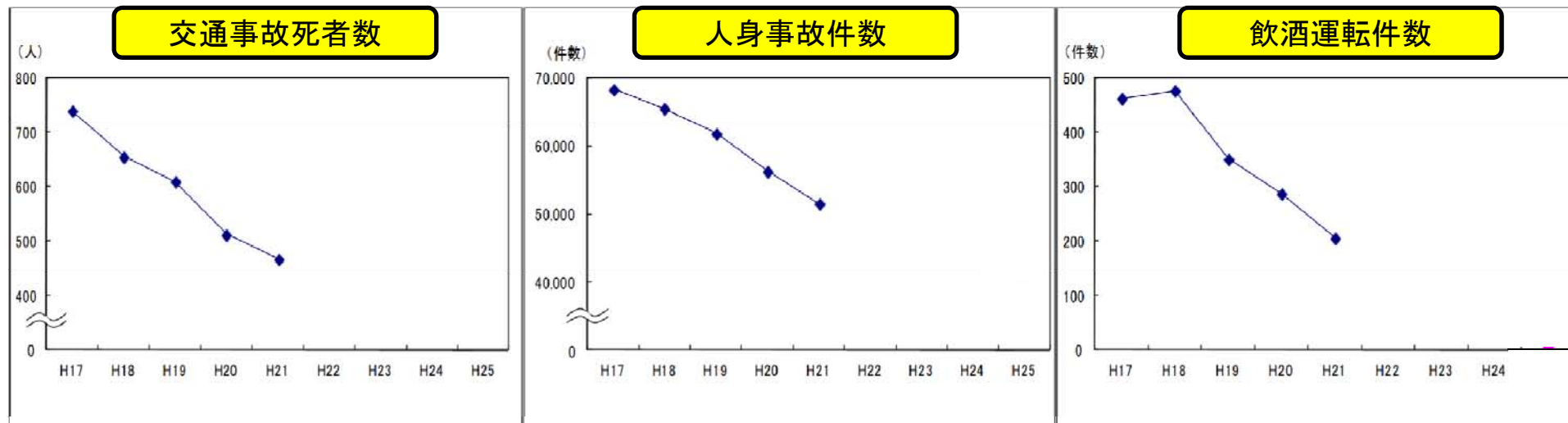


		平成17年				平成18年				平成19年				平成20年				平成21年			
		バス	乗用	貨物	計	バス	乗用	貨物	計	バス	乗用	貨物	計	バス	乗用	貨物	計	バス	乗用	貨物	計
酒酔い	自家用	-	828	116	944	-	716	103	819	-	528	66	594	-	452	59	511	-	412	44	456
	事業用	-	4	6	10	-	4	5	9	-	3	4	7	-	2	4	6	-	3	2	5
	計	0	832	122	954	0	720	108	828	0	531	70	601	0	454	63	517	0	415	46	461
酒気帯び	自家用	8	75,879	7,684	83,571	10	65,068	6,902	71,980	12	35,816	4,224	40,052	5	22,653	2,672	25,330	7	18,395	2,010	20,412
	事業用	3	55	395	453	1	62	405	468	0	45	300	345	1	34	246	281	1	36	165	202
	計	11	75,934	8,079	84,024	11	65,130	7,307	72,448	12	35,861	4,524	40,397	6	22,687	2,918	25,611	8	18,431	2,175	20,614
酒酔い・酒気帯び	自家用	8	76,707	7,800	84,515	10	65,784	7,005	72,799	12	36,344	4,290	40,646	5	23,105	2,731	25,841	7	18,807	2,054	20,868
	事業用	3	59	401	463	1	66	410	477	0	48	304	352	1	38	250	287	1	39	167	207
	計	11	76,766	8,201	84,978	11	65,850	7,415	73,276	12	36,392	4,594	40,998	6	23,141	2,981	26,128	8	18,846	2,221	21,075

※ バスについては自家用、事業用の別が集計されていないため、国土交通省で把握している件数を記載した。

出典:「交通統計」(警察庁)、国土交通省資料

～分析例(事業用自動車における事故の発生状況6)～



①交通事故死者数、②人身事故件数、③飲酒運転件数の各実績値は、着実に減少している。

(参考)

過去の実績値					(年)
H17	H18	H19	H20	H21	
①740人	①656人	①610人	①513人	①468人	
②68,409人	②65,541人	②61,873人	②56,295人	②51,510人	
③463人	③477人	③352人	③287人	③207人	

評価の視点と評価指標(案)

評価の視点	評価指標	評価方法
(個別)施策③-1 事業用自動車における運行管理の充実		
着実な取組みがなされたか	1. 運行管理者数	自動車運送事業者は事業用自動車の運行の安全を確保するため、運行管理資格者証を有する者の中から運行管理者を選任しなければならないとされているところ、各事業者において選任されている運行管理者数について評価する。
(個別)施策③-2 事業用自動車における監査・処分制度の強化		
着実な取組みがなされたか	1. 監査件数 2. 監査に基づく行政処分件数	事業用自動車の運行の安全を確保するため、これまでに実施した自動車運送事業者に対する監査件数及び監査結果に基づき実施した行政処分件数について評価する。
(共通)施策③-1~2		
事業用自動車の交通事故を削減できたか	事業用自動車の 1. 交通事故死者数 2. 人身事故件数 3. 飲酒運転件数を評価指標とする。	交通統計(警察庁)より、交通事故死者数、人身事故件数、飲酒運転件数を評価する。

評価結果のアウトライン(案)

評価の視点	評価結果																																		
(個別)施策③-1 事業用自動車における運行管理の充実																																			
着実な取組がなされたか	<p>自動車運送事業者において選任されている運行管理者数は、自動車運送事業者数の推移に応じて着実に増加している。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>(年)</th> <th>合計</th> <th>バス</th> <th>ハイヤー・タクシー</th> <th>トラック</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17</td> <td>140805</td> <td>11856</td> <td>17021</td> <td>111928</td> </tr> <tr> <td>H18</td> <td>144901</td> <td>12146</td> <td>17431</td> <td>115324</td> </tr> <tr> <td>H19</td> <td>148114</td> <td>12774</td> <td>17478</td> <td>117862</td> </tr> <tr> <td>H20</td> <td>155794</td> <td>14411</td> <td>17692</td> <td>123691</td> </tr> <tr> <td>H21</td> <td>159018</td> <td>16038</td> <td>17549</td> <td>125431</td> </tr> </tbody> </table>				(年)	合計	バス	ハイヤー・タクシー	トラック	H17	140805	11856	17021	111928	H18	144901	12146	17431	115324	H19	148114	12774	17478	117862	H20	155794	14411	17692	123691	H21	159018	16038	17549	125431
(年)	合計	バス	ハイヤー・タクシー	トラック																															
H17	140805	11856	17021	111928																															
H18	144901	12146	17431	115324																															
H19	148114	12774	17478	117862																															
H20	155794	14411	17692	123691																															
H21	159018	16038	17549	125431																															
(個別)施策③-2 事業用自動車における監査・処分制度の強化																																			
着実な取組がなされたか	<p>自動車運送事業の運行の安全を確保するため、監査担当要員を増員することにより、自動車運送事業者に対する監査件数は着実に増加している。 また、監査の結果に基づき着実に行政処分を行っている。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">年度</th> <th colspan="2">合計(バス・ハイヤー・タクシー・トラック)</th> </tr> <tr> <th>監査件数</th> <th>行政処分件数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成17</td> <td>8,764</td> <td>3,543</td> </tr> <tr> <td>平成18</td> <td>9,009</td> <td>3,197</td> </tr> <tr> <td>平成19</td> <td>10,767</td> <td>3,279</td> </tr> <tr> <td>平成20</td> <td>11,546</td> <td>3,207</td> </tr> <tr> <td>平成21</td> <td>13,649</td> <td>3,644</td> </tr> </tbody> </table>				年度	合計(バス・ハイヤー・タクシー・トラック)		監査件数	行政処分件数	平成17	8,764	3,543	平成18	9,009	3,197	平成19	10,767	3,279	平成20	11,546	3,207	平成21	13,649	3,644										
年度	合計(バス・ハイヤー・タクシー・トラック)																																		
	監査件数	行政処分件数																																	
平成17	8,764	3,543																																	
平成18	9,009	3,197																																	
平成19	10,767	3,279																																	
平成20	11,546	3,207																																	
平成21	13,649	3,644																																	
(共通)施策③-1~2																																			
交通事故死者数を削減できたか	①交通事故死者数、②人身事故件数、③飲酒運転件数の各実績値は、着実に減少している。																																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>過去の実績値</th> <th colspan="5">(年)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>H17</th> <th>H18</th> <th>H19</th> <th>H20</th> <th>H21</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①交通事故死者数</td> <td>①740人</td> <td>①656人</td> <td>①610人</td> <td>①513人</td> <td>①468人</td> </tr> <tr> <td>②人身事故件数</td> <td>②68,409人</td> <td>②65,541人</td> <td>②61,873人</td> <td>②56,295人</td> <td>②51,510人</td> </tr> <tr> <td>③飲酒運転件数</td> <td>③463人</td> <td>③477人</td> <td>③352人</td> <td>③287人</td> <td>③207人</td> </tr> </tbody> </table>					過去の実績値	(年)						H17	H18	H19	H20	H21	①交通事故死者数	①740人	①656人	①610人	①513人	①468人	②人身事故件数	②68,409人	②65,541人	②61,873人	②56,295人	②51,510人	③飲酒運転件数	③463人	③477人	③352人	③287人	③207人
過去の実績値	(年)																																		
	H17	H18	H19	H20	H21																														
①交通事故死者数	①740人	①656人	①610人	①513人	①468人																														
②人身事故件数	②68,409人	②65,541人	②61,873人	②56,295人	②51,510人																														
③飲酒運転件数	③463人	③477人	③352人	③287人	③207人																														

今後の施策への反映の方向(案)

交通事故死者数、人身事故件数、飲酒運転件数の各実績値は、順調に減少している。このことから、これまでの取組については引き続き進めていくとともに、今後更に以下の事項についても取り組んでいく予定である。

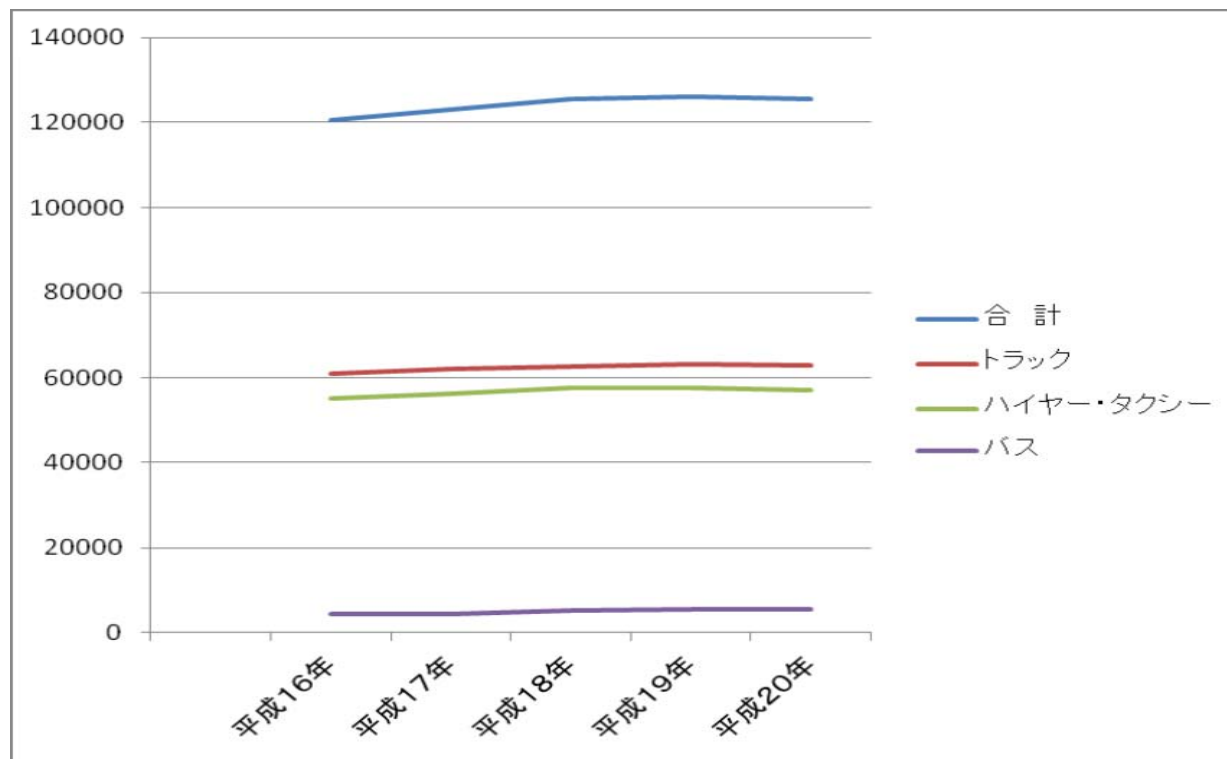
施策③-1 運行管理制度の充実

- 飲酒運転事故の削減に向け、平成22年4月より運転者の点呼時のアルコール検知器の使用を義務付け
- 運行記録計の義務付けの拡大 等

施策③-2 監査・処分の強化

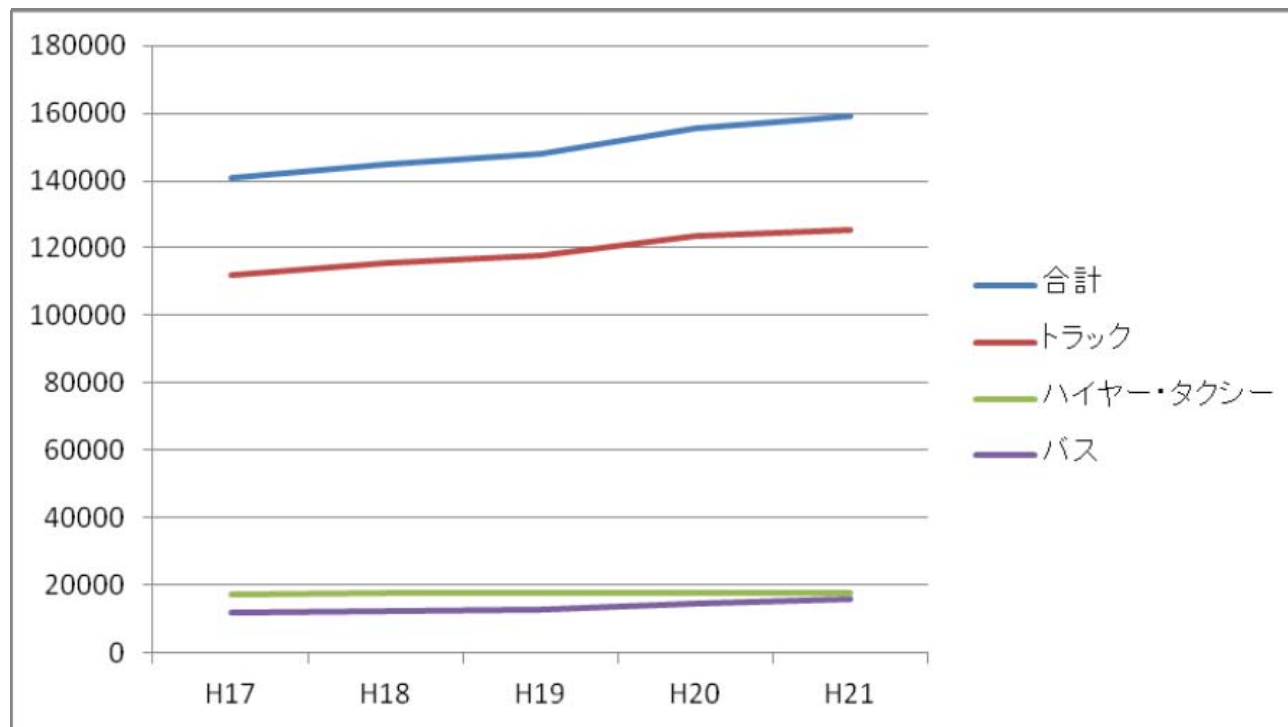
- 事故削減、事後チェック機能の強化及び事業用自動車の輸送の安全の向上を図るため、自動車運送事業の監査方針、行政処分基準のさらなる強化を検討

(参考1)道路運送事業者数の推移



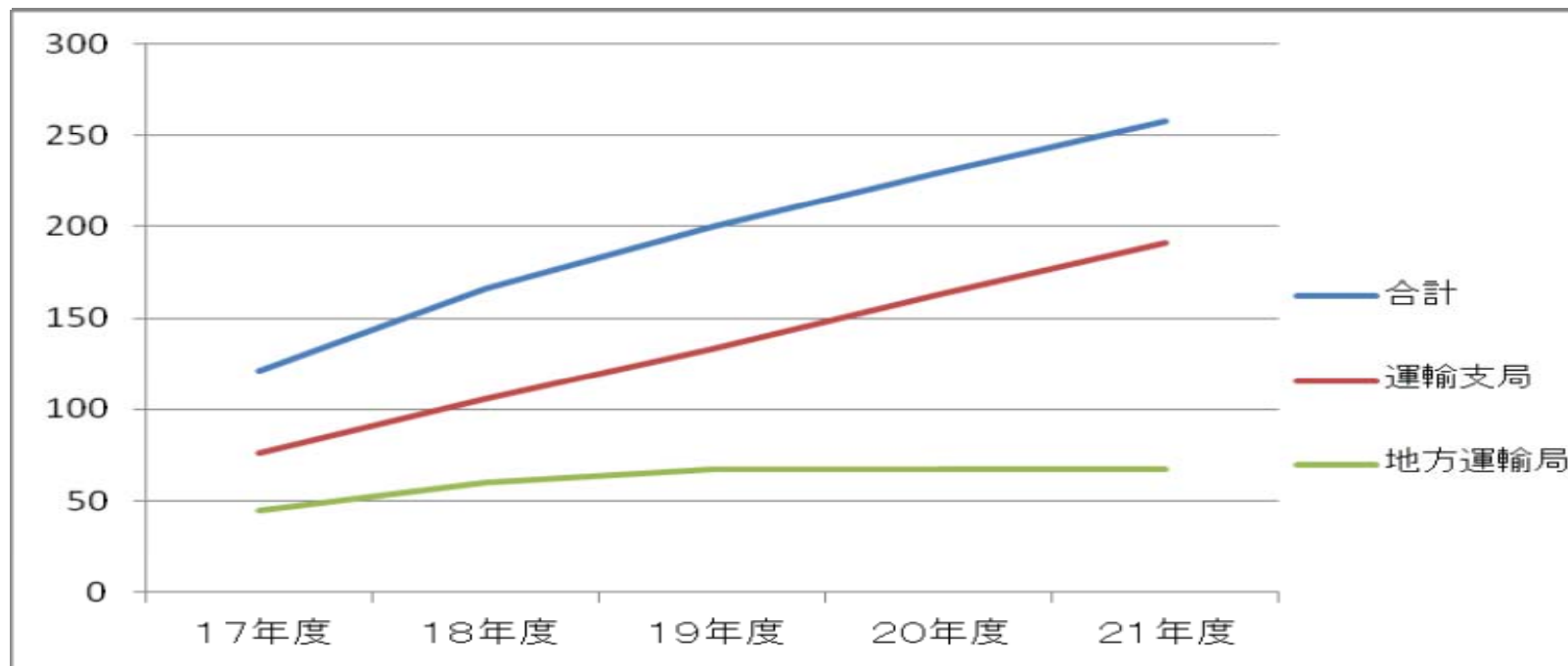
(年)	合計(者)	バス	ハイヤー・タクシー	トラック
H16	120,426	4,259	55,126	61,041
H17	122,866	4,436	56,374	62,056
H18	125,504	5,197	57,740	62,567
H19	126,079	5,344	57,613	63,122
H20	125,490	5,543	57,055	62,892

(参考2)運行管理者数の推移



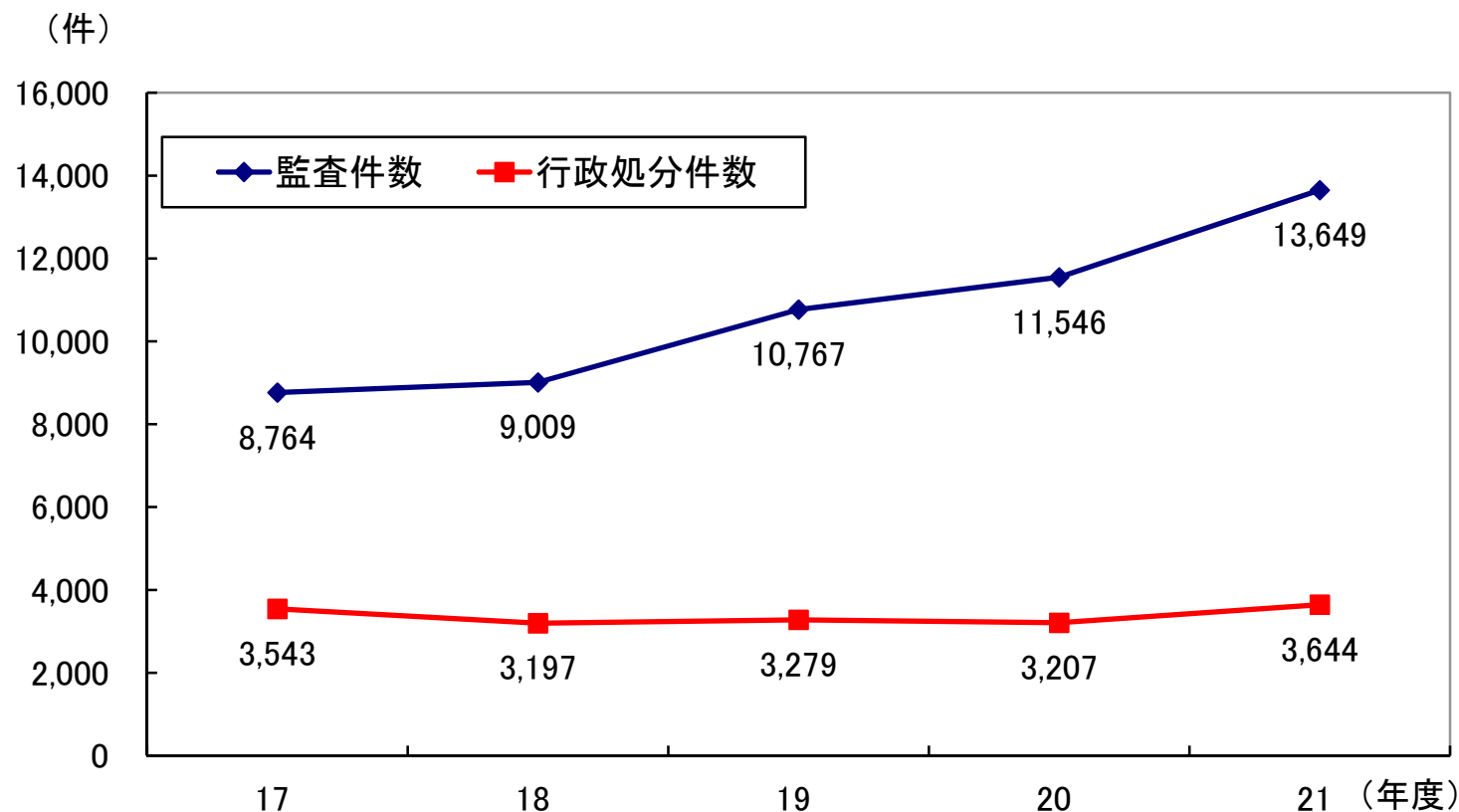
(年)	合計(人)	バス	ハイヤー・タクシー	トラック
H17	140805	11856	17021	111928
H18	144901	12146	17431	115324
H19	148114	12774	17478	117862
H20	155794	14411	17692	123691
H21	159018	16038	17549	125431

(参考3) 監査担当要員の推移



(年度)	合計(人)	地方運輸局	運輸支局
平成17	121	45	76
平成18	166	60	106
平成19	200	67	133
平成20	230	67	163
平成21	258	67	191

(参考4) 監査件数及び行政処分件数の推移



年度	乗合旅客		貸切旅客		乗用旅客		貨物		合計	
	監査事業者数	行政処分等件数	監査事業者数	行政処分等件数	監査事業者数	行政処分等件数	監査事業者数	行政処分等件数	監査件数	行政処分件数
平成17	173	78	494	137	2,958	969	5,139	2,359	8,764	3,543
平成18	217	69	719	237	3,321	1,016	4,752	1,875	9,009	3,197
平成19	275	71	1,787	583	3,459	1,013	5,246	1,612	10,767	3,279
平成20	316	57	1,250	370	4,449	1,095	5,531	1,685	11,546	3,207
平成21	603	89	1,280	265	4,818	987	6,948	2,303	13,649	3,644

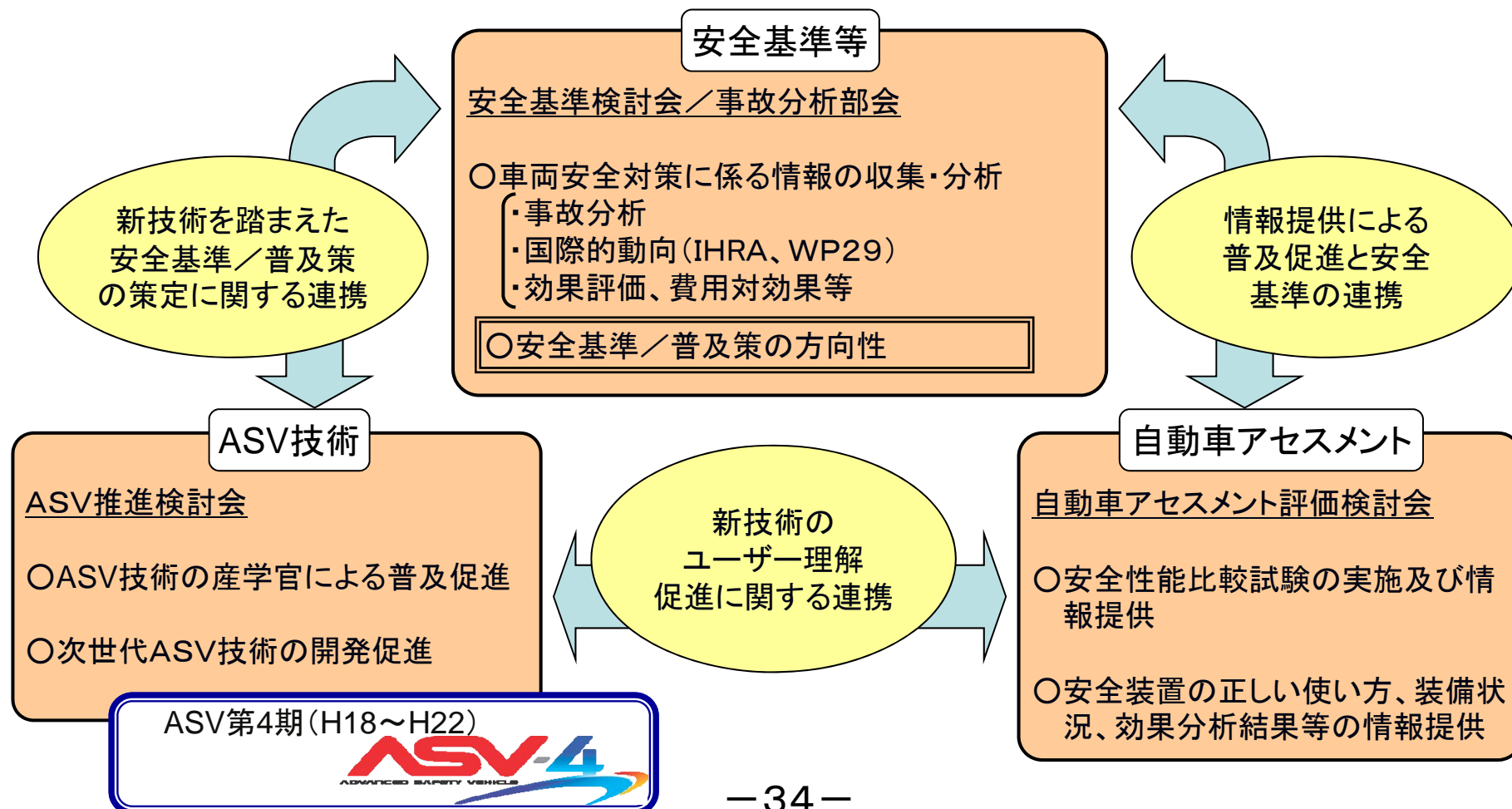
車両の安全対策事業

安全基準、ASV推進計画及び自動車アセスメントの有機的連携

平成18年3月、交通事故のない社会を目指し、第8次交通安全基本計画(平成18年～22年)が取りまとめられ、平成22年度までに死者数を年間5,500人以下に、死傷者数を100万人以下にするとの目標が定められた。

かかる目標を踏まえ、目標達成に必要な自動車の安全対策の方向性を打ち出し、自動車独自の目標も設定(平成22年までに死者数を年間2,000人、負傷者数を25,000人削減。平成18年度交通政策審議会報告書)。

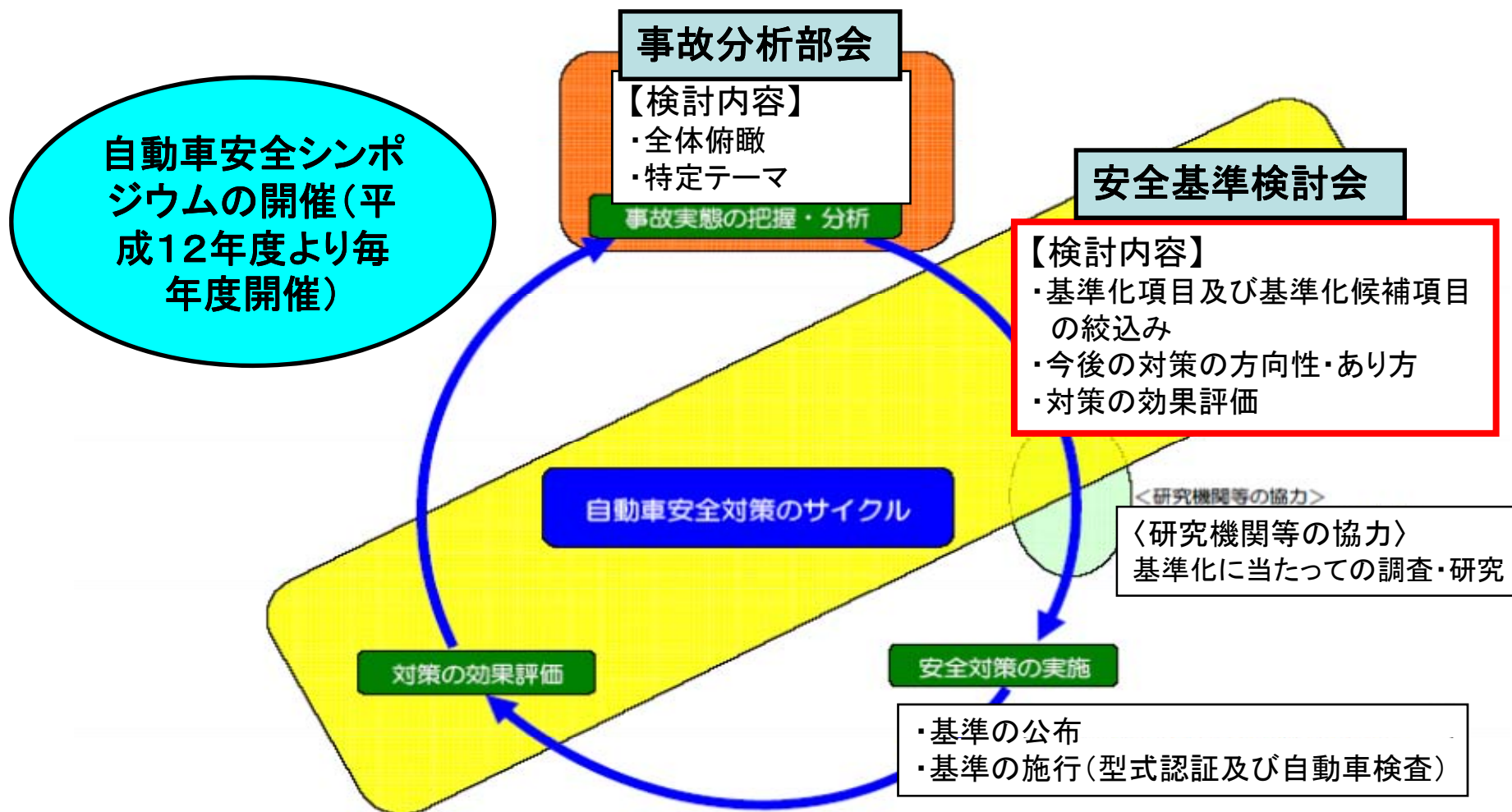
当該自動車独自の目標を達成すべく、以下の施策について有機的な連携を図りながら実施し、車両の安全対策を推進することとしている。



対象施策③-1 ～自動車安全対策のサイクルによる安全基準の整備～

運輸技術審議会答申(平成11年6月)に基づき、「事故実態の把握・分析」→「安全対策の実施」→「対策の効果評価」からなる自動車安全対策のサイクルを総合的かつ分野毎に実施している。

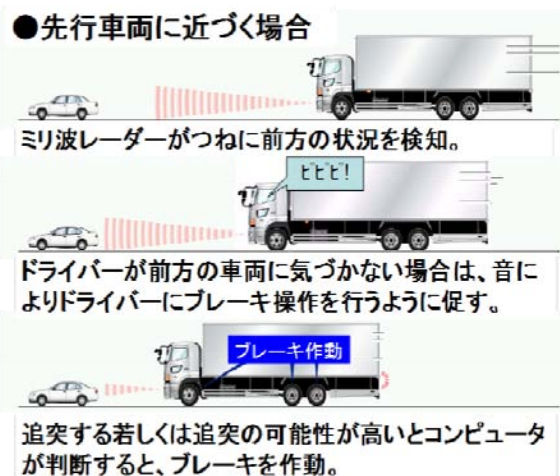
具体的な実施体制として安全基準検討会及び事故分析部会を設けて、自動車安全対策のサイクルを推進している。



対象施策③-2 ～ASVによる予防安全技術の普及促進～

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車(ASV)について、産官学の協力によるASV推進検討会の下、車両の開発・普及の促進することとしている。

具体的には、ASV技術のうち衝突被害軽減ブレーキ等の実用化段階にある自律型のASV技術については、補助制度の創設、技術指針の策定、ASV技術の効果評価の実施等により普及促進を推進している。



<衝突被害軽減ブレーキ概要>



<ASV推進計画の活動経緯>

対象施策③-3 ～自動車アセスメントによる安全な自動車の普及～

より安全な自動車の普及の促進、自動車ユーザー等の安全意識の向上及び自動車メーカーのより安全な自動車の開発の促進を図るため、自動車の車種毎の安全性能等を取りまとめ、ユーザー等への情報提供を実施している。

自動車アセスメント

◎衝突安全性能



○フルラップ前面衝突試験



○オフセット前面衝突試験

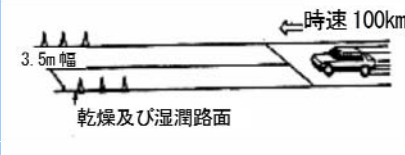


○側面衝突試験




○歩行者頭部保護性能試験

ブレーキ性能




3.5m幅
←時速 100km
乾燥及び湿潤路面




○高速ブレーキ試験

自動車アセスメント



チャイルドシートアセスメント




安全性能の比較情報を★の数等にて分かりやすく提供（平成21年度は、17車種評価）


自動車アセスメントの充実

- 平成19年度：ESC（横すべり防止装置）及び被害軽減ブレーキの装備状況の特記
- 平成20年度：カーテンエアバッグの保護性能評価及び装備状況の特記
- 平成21年度：後席シートベルトの使用性等評価、後席乗員の保護性能評価、衝突時の乗員頸部の保護性能評価

ESC



後席シートベルト



頸部保護性能



評価の視点と評価指標(案)

評価の視点	評価指標	評価方法				
(個別)施策③-1 自動車の安全対策サイクルによる安全基準の整備						
着実な取組がなされたか	安全対策サイクルによる安全基準の整備状況	安全基準検討会において基準化の検討が着実になされていること(検討すべき基準化項目として選定されたものと実際に基準化された項目の状況)を確認する。				
(個別)施策③-2 ASVによる予防安全技術の普及促進						
着実な取組がなされたか	ASV装置の普及状況	ASV推進検討会における検討や産官学の連携等により実用化されたASV技術の状況を調査する。				
(個別)施策③-3 自動車アセスメントによる安全な自動車の普及						
着実な取組がなされたか	自動車アセスメントの試験結果	過去に自動車アセスメントを実施した車種の後継車種の評価指標の平均値と、旧車種の評価指標の平均値を比較する。				
(共通)施策③-1~3						
交通事故死者数を削減できたか	交通事故死者数の削減数	<p>導入した安全基準、ASV技術及びアセスメントについて、事後評価を行い(※)、平成18年度交通政策審議会報告書における目標の達成状況について評価する。</p> <p>(※)今年度事後評価実施予定項目</p> <table border="1" data-bbox="1057 1174 1962 1445"> <thead> <tr> <th>被害低減対策</th> <th>予防安全対策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>フルラップ前面衝突基準 オフセット前面衝突基準 側面衝突基準 歩行者頭部保護基準 大型後部突入防止装置</td> <td>中型トラクタABS 大型後部反射器 ハイマウントストップランプ</td> </tr> </tbody> </table>	被害低減対策	予防安全対策	フルラップ前面衝突基準 オフセット前面衝突基準 側面衝突基準 歩行者頭部保護基準 大型後部突入防止装置	中型トラクタABS 大型後部反射器 ハイマウントストップランプ
被害低減対策	予防安全対策					
フルラップ前面衝突基準 オフセット前面衝突基準 側面衝突基準 歩行者頭部保護基準 大型後部突入防止装置	中型トラクタABS 大型後部反射器 ハイマウントストップランプ					

評価結果のアウトライン(案)

評価の視点	評価結果																					
(個別) 施策③-1 自動車の安全対策サイクルによる安全基準の整備																						
着実な取組がなされたか	<p>基準化項目については、以下のとおり選定し、検討を行ってきている。</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>平成12年) ハイマウントストップランプ等 6項目</td> <td>平成17年) 追突防止対策 1項目</td> </tr> <tr> <td>平成13年) -</td> <td>平成18年) -</td> </tr> <tr> <td>平成14年) ブレーキアシスト等 13項目</td> <td>平成19年) 電気自動車の衝突安全性等 8項目</td> </tr> <tr> <td>平成15年) コンパティビリティ対応ボディ 1項目</td> <td>平成20年) リチウムイオン蓄電池の安全性等 4項目</td> </tr> <tr> <td>平成16年) -</td> <td>平成21年) 幼児専用車の安全対策 1項目</td> </tr> </table> <p>このうち、ハイマウントストップランプ、オフセット前面衝突基準等の12項目が実際に基準化された。</p>	平成12年) ハイマウントストップランプ等 6項目	平成17年) 追突防止対策 1項目	平成13年) -	平成18年) -	平成14年) ブレーキアシスト等 13項目	平成19年) 電気自動車の衝突安全性等 8項目	平成15年) コンパティビリティ対応ボディ 1項目	平成20年) リチウムイオン蓄電池の安全性等 4項目	平成16年) -	平成21年) 幼児専用車の安全対策 1項目											
平成12年) ハイマウントストップランプ等 6項目	平成17年) 追突防止対策 1項目																					
平成13年) -	平成18年) -																					
平成14年) ブレーキアシスト等 13項目	平成19年) 電気自動車の衝突安全性等 8項目																					
平成15年) コンパティビリティ対応ボディ 1項目	平成20年) リチウムイオン蓄電池の安全性等 4項目																					
平成16年) -	平成21年) 幼児専用車の安全対策 1項目																					
(個別) 施策③-2 ASVによる予防安全技術の普及促進																						
着実な取組がなされたか	<p>レーダーやカメラなどを用いたASV技術については、以下のとおり実用化されてきている。</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>平成12年) 高速ACC</td> <td>平成17年) -</td> </tr> <tr> <td>平成13年) レーンキープアシスト</td> <td>平成18年) 衝突被害軽減ブレーキ(大型車)</td> </tr> <tr> <td>平成14年) -</td> <td>平成19年) -</td> </tr> <tr> <td>平成15年) 衝突被害軽減ブレーキ(乗用車用)、AFS</td> <td>平成20年) ナビブレーキアシスト、リアビークルモニタリングシステム</td> </tr> <tr> <td>平成16年) 低速ACC、ESC、夜間歩行者警報</td> <td>平成21年) 緊急制動表示灯</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">等</p> <p>これら、世界初の技術を含む30以上のASV技術が既に実用化されているところ。</p>	平成12年) 高速ACC	平成17年) -	平成13年) レーンキープアシスト	平成18年) 衝突被害軽減ブレーキ(大型車)	平成14年) -	平成19年) -	平成15年) 衝突被害軽減ブレーキ(乗用車用)、AFS	平成20年) ナビブレーキアシスト、リアビークルモニタリングシステム	平成16年) 低速ACC、ESC、夜間歩行者警報	平成21年) 緊急制動表示灯											
平成12年) 高速ACC	平成17年) -																					
平成13年) レーンキープアシスト	平成18年) 衝突被害軽減ブレーキ(大型車)																					
平成14年) -	平成19年) -																					
平成15年) 衝突被害軽減ブレーキ(乗用車用)、AFS	平成20年) ナビブレーキアシスト、リアビークルモニタリングシステム																					
平成16年) 低速ACC、ESC、夜間歩行者警報	平成21年) 緊急制動表示灯																					
(個別) 施策③-3 自動車アセスメントによる安全な自動車の普及																						
着実な取組がなされたか	<p>平成21年度に実施した自動車アセスメントの結果より、安全な自動車が普及してきている。</p> <table border="0" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td></td> <td></td> <td>前モデル</td> <td>現行モデル</td> <td></td> <td>前モデル</td> <td>現行モデル</td> </tr> <tr> <td>乗員保護性能</td> <td>運転席</td> <td>5.57</td> <td>→ 5.86</td> <td>方向者頭部保護</td> <td>3.00</td> <td>→ 4.17</td> </tr> <tr> <td>評価結果</td> <td>助手席</td> <td>5.43</td> <td>→ 5.86</td> <td>性能評価結果</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			前モデル	現行モデル		前モデル	現行モデル	乗員保護性能	運転席	5.57	→ 5.86	方向者頭部保護	3.00	→ 4.17	評価結果	助手席	5.43	→ 5.86	性能評価結果		
		前モデル	現行モデル		前モデル	現行モデル																
乗員保護性能	運転席	5.57	→ 5.86	方向者頭部保護	3.00	→ 4.17																
評価結果	助手席	5.43	→ 5.86	性能評価結果																		
(共通) 施策③-1~3																						
交通事故死者数を削減できたか	安全基準、ASV技術及びアセスメントの導入による交通事故死者数の削減効果について現在計算中。																					

今後の施策への反映の方向(案)

交通事故死者数については、設定していた削減目標を概ね達成する見込みである。このことから、これまでの取組については引き続き進めていくとともに、今後更に以下の事項についても取り組んでいく予定である。

施策③-1 自動車の安全対策サイクルによる安全基準の整備

○安全対策サイクルを通じて、引き続き安全基準の整備を行うとともに、車両の安全対策をより一層効率的に推進するため、これまでの経験及び今年度実施する交通政策審議会の結果を踏まえて、安全対策サイクルの推進体制の見直し・拡充等について検討する。

施策③-2 ASVによる予防安全技術の普及促進

○衝突被害軽減ブレーキについて、平成19年度より装置の装着に対して補助を実施しているところであり、平成22年度からは補助対象装置にふらつき警報、横滑り防止装置等を追加したところである。今後も実用化されているASV技術の一層の普及促進を進めていくことを検討する。

施策③-3 自動車アセスメントによる安全な自動車の普及

○平成23年度から歩行者脚部保護性能試験を導入する予定である。また、今後は、予防安全装置の評価、新安全性能総合評価の導入について検討を行い、より安全な自動車の普及を進めていくことを検討する。