

プラン2009に定められた各施策の 中間実施状況及び評価

プラン2009に定められた各施策については、**概ね着実に実施**されているが、悪質事業者の退出促進や飲酒運転撲滅、ASV技術の普及促進など**更なる事故削減に向けた対策強化**について検討が必要である。

	重点施策等の実施状況	評価
1. 安全体質の確立	運輸安全マネジメント制度の中小事業者等への拡大 (H21年: 中小事業者等へ拡大、 H25年: 貸切バス事業者等へ拡大) ----- 事故情報の活用充実 (メールマガジンの創設(H21～) 等)	運輸安全マネジメント制度導入後、約9割の事業者が安全意識の向上を感じるなど、当該制度が 着実に成果を上げている 。引き続き、運輸安全マネジメントの 実効性ある中小事業者への展開 を図り、 真の浸透を図るための、民間能力の活用や他の制度との連動・連携の強化 に向けた検討が必要。 また、重大事故の発生状況や原因等について情報発信するメールマガジンへ14,373人が登録を行うなど 事故情報の活用が進んでいる 。
2. コンプライアンスの徹底	監査要員のさらなる増員 (H20年: 230人 → H25年: 342人) ----- 行政処分の厳格化	監査件数は概ね順調に増加(H20年: 11,546件 → H25年: 15,975件)。運行・整備管理者の未選任や名義貸し、点呼を全く実施していない等の重大違反についての 処分の厳格化 、また、関越自動車道バス事故等を受け 街頭監査を新設 する等、 悪質事業者に対する対応の強化 を実施。 要監視者リストや街頭監査等を活用し、 悪質事業者や悪質運転者の監視強化や市場からの排除 をさらに促していくことが重要。 また、 法令違反・事故情報の分析強化と積極的な情報発信 や、監査に依存せず、市場メカニズムで悪質事業者の排除及び優良事業者の選択が更に促進される市場環境の整備は必要。
3. 飲酒運転の根絶	アルコール検知器の義務付け (H22年4月公布、H23年5月施行) ----- 行政処分の厳格化	アルコール検知器使用の義務付けや飲酒運転等に対する処分基準の強化等により、飲酒運転に係る 違反件数は着実に減少 (H20年: 287件 → H25年: 126件)。 上記取組や飲酒運転の厳罰化等により違反件数は減少しているものの、いまだ飲酒運転が発生している現状を踏まえ、 飲酒常習者の更正プログラム の導入や先進的なIT機器を活用した 遠隔地アルコールチェックの実効性向上 等の飲酒運転撲滅に向けた対策強化の検討が必要。
4. IT・新技術の活用	大型車等へのAEBSの装備義務付けと普及促進 (H26年11月より順次装備義務付け開始、 H19年より導入補助を実施) ----- ドラレコ、デジタコの一層の普及促進 (H23年より導入補助を実施) ----- ASV技術の開発・普及 (ふらつき警報装置の実用化 等)	H25年に販売された車両への衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)の装着率は大型トラックで約5割、大型バスでは約10割。ドラレコの普及率は、貸切バス、トラックが約2割、乗合バス、タクシーが約5～6割、デジタコの普及率は、乗合バスが約5割、貸切バス、タクシー、トラックが3割。 さらなる死亡事故削減、追突防止のため、 AEBS等の普及加速 が必要。また、生体センサーやクラウド、テレマティクスを活用し、これからの運行管理に求められる安全機能(健康管理、遠隔地管理、集中指令等)を強化した 次世代運行記録計の確立・導入 に向けた検討が必要。 さらに、新たなASV技術の開発・実用化に向けた検討が必要。
5. 道路交通環境の改善	事故の発生割合が高い箇所における交通安全対策の推進 ----- 生活道路及び通学路等における交通安全対策の推進	特に、事故の発生割合が高い幹線道路の箇所を「事故危険箇所」に指定し、交差点改良や歩道の整備、信号機改良等の対策を重点的に実施したほか、通過交通の抑制等が必要な地区に対し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携し、最高速度30km/hの区域規制、路側帯の設置・拡幅、物理的デバイスの設置等による「ゾーン30」を整備するなど、面的かつ総合的な事故抑止対策を推進。 通学路については、平成24年度に実施した通学路の緊急合同点検の結果に基づき、歩道整備、カラー舗装、防護柵の設置、信号機の設置等の対策を実施。

「1. 安全体質の確立」に向けた主な施策の実施状況

講じた施策の内容・進捗

① 運輸安全マネジメント制度の中小事業者等への拡大

◆ 運輸安全マネジメントの実施義務付け対象の拡大

「旅客自動車運送事業運輸規則」等の改正により、以下の事業者等への運輸安全マネジメント実施の義務付け対象を拡大した。

- ・H21年10月施行:100両以上の乗合バス事業者、都市間を結ぶ高速バス事業者 等
- ・H25年10月施行:貸切バス事業者、貸切委託運行許可を得ている乗合バス事業者 等

◆ 第三者機関の活用

NASVA等の第三者機関も運輸安全マネジメント評価が可能となるよう認定を実施した。平成21年にNASVAを認定して以降、これまで5法人を第三者機関として認定した。

◆ 運輸安全マネジメントセミナーの開催

中小事業者に対し、運輸安全マネジメントの一層の普及・啓発を推進するため、平成25年に民間機関等が国土交通省の認定を受けてセミナーを実施する仕組みを導入し、これまで6事業者を認定した。

また、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会、全日本トラック協会において、安全管理を浸透させるための講習会を平成22年以降、定期的を実施。

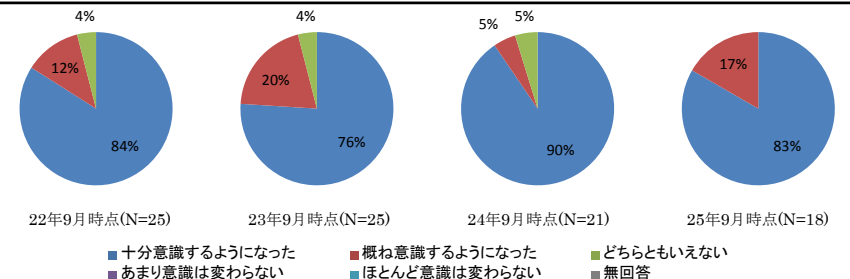
② 事故情報の活用充実

◆ メールマガジン「事業用自動車安全通信」の創設

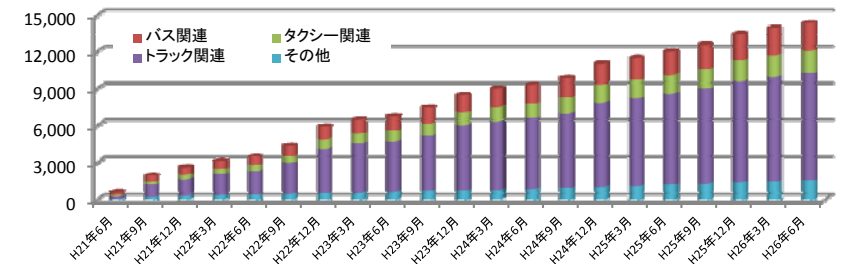
業界全体で重大事故等の発生状況、その原因と考えられる不適切な運行管理等の情報を共有化するため、メールマガジンを創設し、平成21年6月より情報発信を開始。平成26年6月6日現在、第251号を発信し、登録者数が14,373人。

◆ 社会的影響の大きい重大事故の要因分析の実施

平成13年より、「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、社会的影響の大きい重大事故の要因分析を実施、公表している。



運輸安全マネジメント制度導入後の安全意識に対する変化に関するアンケート調査
注) 国土交通省資料により作成



メールマガジンへの登録者数の推移
注) 国土交通省資料により作成

1. 事例の概要

平成24年8月、本邦 貸切バス事業者が乗客を乗せたまま、道路脇に停車し、乗客が降車した際に、乗客が道路に飛び出し、乗客がトラックと衝突し、乗客が死亡した。この事故により、貸切バス事業者は、乗客の降車を促すための注意喚起を徹底した。

2. 事例の概要

貸切バス事業者が乗客を乗せたまま、道路脇に停車し、乗客が降車した際に、乗客が道路に飛び出し、乗客がトラックと衝突し、乗客が死亡した。この事故により、貸切バス事業者は、乗客の降車を促すための注意喚起を徹底した。

3. 要因の分析と再発防止策の検討

(1) 運転者

○ 乗客の降車を促す

当該運転者は、「降客を促していないが、降客を促すつもりでいた」と「降客を促すつもりでいた」と回答している。また、降客を促すための注意喚起を徹底したところ、乗客が降車した際に、乗客が道路に飛び出し、乗客がトラックと衝突し、乗客が死亡した。この事故により、貸切バス事業者は、乗客の降車を促すための注意喚起を徹底した。

○ 降客を促す

当該運転者は、降客を促すための注意喚起を徹底した。また、降客を促すための注意喚起を徹底した。また、降客を促すための注意喚起を徹底した。

要因分析を行った社会的影響の大きい重大事故の事例(抜粋)
注) 国土交通省資料により作成

評価

運輸安全マネジメント制度導入後、約9割の事業者が安全意識の向上を感じるなど、当該制度が着実に成果を上げている。引き続き、運輸安全マネジメントの実効性ある中小事業者への展開を図り、真の浸透を図るための、民間能力の活用や他の制度との連動・連携の強化に向けた検討が必要。

また、重大事故の発生状況や原因等について情報発信するメールマガジンへ14,373人が登録を行うなど事故情報の活用が進んでいる。

講じた施策の内容・進捗

① 監査要員のさらなる増員

◆ 監査要員の増員

監査体制強化を図るため、**監査要員のさらなる増員**を実施、期間中に112人増員された。
 ・平成20年度:230人 → 平成25年度:342人

② 行政処分の厳格化

◆ 処分対象の拡大、厳格化

悪質・重大な法令違反の処分の厳格化を図るため、処分基準を改正。

【平成25年11月施行】

以下の悪質・重大な違反について**即時事業停止**(30日間)とするなどの処分を厳格化

- ・運行・整備管理者の未選任
- ・全運転者に対して点呼未実施
- ・名義貸し、事業の貸渡し 等

【平成21年10月施行】

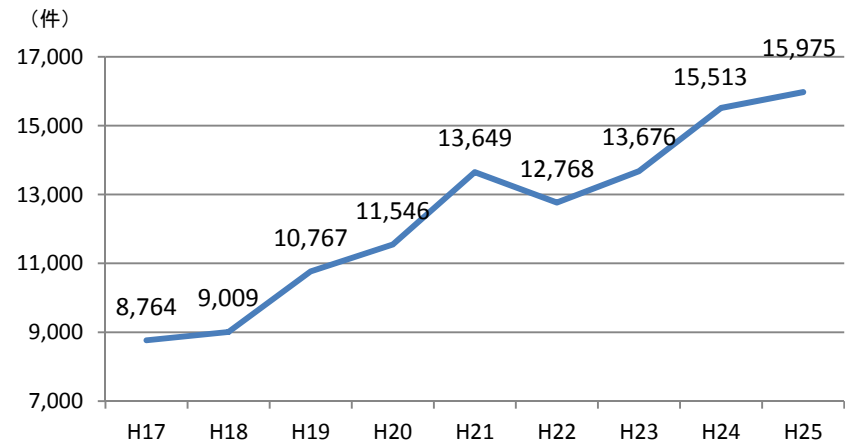
最低賃金法違反、社会保険等未加入等に対する処分基準を創設・強化

◆ 悪質な事業者に対する集中的な監査実施

悪質な法令違反の疑いがある事業者に対して優先的・集中的に監査を実施、また、**継続的に監視していく事業者の把握を行う**こととした通達を発出(平成25年10月施行)

◆ 街頭における監査等の実施

平成24年7月以降、多客期を中心に全国の停留所等において高速バスの輸送安全を確認するための**一斉点検を実施**。これまで、GW・夏・冬の多客期などに計6回実施。また、関越自動車道バス事故等を受け、平成25年10月に**街頭監査を新設**。利用者等からの情報や多客期等をとらえ、バス発着場などにおいて運行実態を点検。



注) 国土交通省資料により作成

- 実施期間：平成26年4月24、25日
- 実施場所：全国30カ所の主要停留所
- 対象者：高速乗合バス事業者
- 点検項目：交替運転者の配置基準等の法令遵守状況
運転者の健康状態
点呼の実施状況 等
- **点検車両数：122台**
- **指導書交付：8件**



※H25年12月に四国にて実施

直近の一斉点検の実施結果

街頭監査の実施状況

評価

監査件数は概ね順調に増加（H20年：11,546件 → H25年：15,975件）。運行・整備管理者の未選任や名義貸し、点呼を全く実施していない等の重大違反についての**処分の厳格化**、また、関越自動車道バス事故等を受け**街頭監査を新設**する等、**悪質事業者に対する対応の強化**を実施。

要監視者リストや街頭監査等を活用し、**悪質事業者や悪質運転者の監視強化**や**市場からの排除**をさらに促していくことが重要。また、**法令違反・事故情報の分析強化**と**積極的な情報発信**や、監査に依存せず、市場メカニズムで悪質事業者の排除及び優良事業者の選択が更に促進される市場環境の整備は必要。

「3. 飲酒運転の根絶」に向けた主な施策の実施状況

講じた施策の内容・進捗

① アルコール検知器の義務付け等

◆ 点呼時におけるアルコール検知器の使用の義務付け

アルコール検知器を営業所ごとに備え、点呼において酒気帯びの有無を確認する際に、アルコール検知器を使用することを義務付ける等のため、関係省令及び通達を改正（平成22年4月28日公布、平成23年5月1日施行）。

また、アルコール検査の実効性向上策として、一定の要件等を満たせば、遠隔地において、同一事業者の他の営業所等に備えられたアルコール検知器の使用を認めるなどの制度改正を行うため、通達を改正（平成25年12月16日施行）。

◆ アルコールに関する専門的教育の実施

平成22年度より、運行管理者基礎講習、一般講習及び特別講習のテキストにアルコールの基礎知識等を掲載するとともに、DVDの放映を行う等、アルコール専門教育を実施。

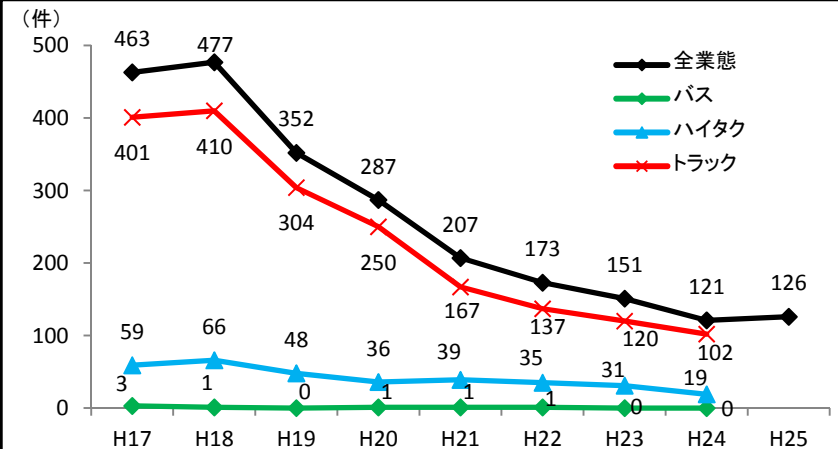
② 行政処分の厳格化

◆ 処分基準の強化

○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、より重たい行政処分を課すことができるよう、以下の処分基準を強化。（平成21年10月施行）

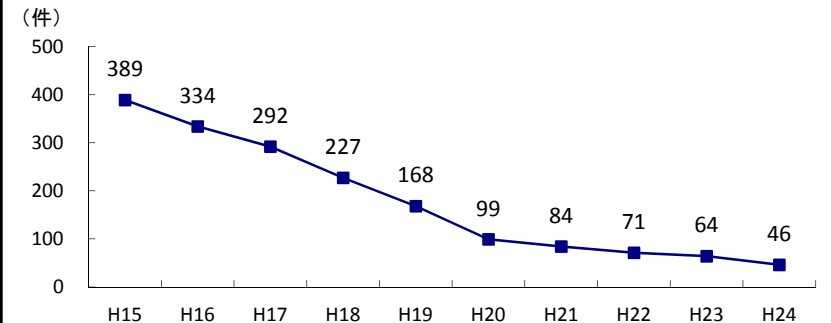
- ・飲酒運転等に対する**処分日車の強化**
- ・飲酒運転を下命容認した場合の**即時事業停止期間の延長** 等

○点呼時のアルコール検知器使用義務化に伴い、処分基準を創設（平成23年5月施行）



＜飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数＞

注）（財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」により作成



＜飲酒運転による事業用自動車の交通事故＞

注）（財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」により作成

評価

アルコール検知器使用の義務付けや飲酒運転等に対する処分基準の強化等により、飲酒運転に係る違反件数は着実に減少（H20年：287件 → H25年：126件）。

上記取組や飲酒運転の厳罰化等により違反件数は減少しているものの、いまだ飲酒運転が発生している現状を踏まえ、飲酒常習者の更正プログラムの導入や先進的なIT機器を活用した遠隔地アルコールチェックの実効性向上等の飲酒運転撲滅に向けた対策強化の検討が必要。

講じた施策の内容・進捗

① 大型車等への衝突被害軽減ブレーキの装備義務付けと普及促進

◆大型車等への衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)の装備義務付け

大型車のAEBSについて、平成26年11月より順次装備義務付けを開始。基準策定の経緯は以下のとおり。

- ・平成24年3月にAEBSの技術基準を策定し、大型トラックに対する装備義務付けを決定
- ・平成25年1月に大型バスを対象に追加
- ・平成25年11月に国連のAEBSに関する協定規則を技術基準に採用
- ・平成26年2月に性能要件の強化及び装備義務付け対象の中型トラック・バスへの拡大を決定

◆大型車等への衝突被害軽減ブレーキの普及促進

平成19年度より実施している事故防止対策支援推進事業において、引き続きASV技術の購入補助(費用の1/2)を実施。

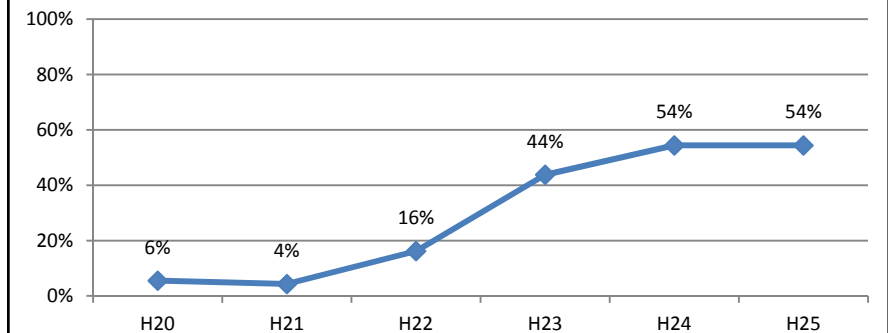
② ドラレコ、デジタコの一層の普及促進

◆ドラレコ、デジタコの購入補助の実施

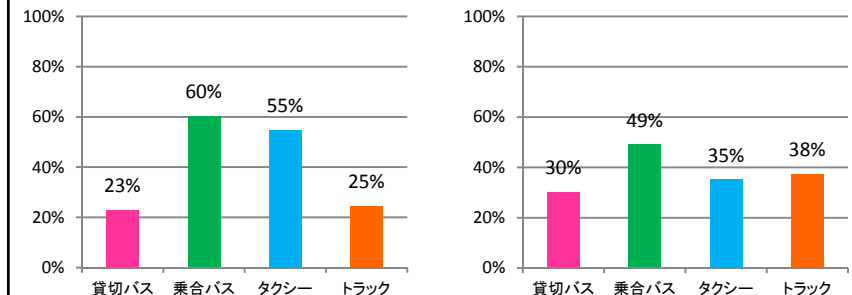
平成23年度より、自動車事故防止対策推進事業において、ドラレコ及びデジタコの導入補助(費用の1/3)を実施。これまで、ドラレコ21,376台、デジタコ10,342台の補助を実施。平成25年度より、自動車事故防止対策推進事業において、過労運転防止に資する先進的な取組の導入補助(費用の1/2)を実施。これまで、3,320台の補助を実施。

③ ASV技術の開発・普及

居眠り等のドライバーの状態検知技術を利用したドライバーへの警報支援装置(ふらつき警報装置)を実用化し、補助制度等により普及を促進するなど、ASV技術の技術開発及び普及促進を実施。



※装着率:1年間に販売される車両のうち、装着される車両台数の割合
注) 国土交通省資料により作成
※なお、大型バス(新車)については既に全車搭載となっている。



注) 日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会、全日本トラック協会資料により作成

評価

H25年に販売された車両へのAEBSの装着率は大型トラックで約5割、大型バスでは約10割となっている。ドラレコの普及率は、貸切バス、トラックが約2割、乗合バス、タクシーが約5~6割、デジタコの普及率は、乗合バスが約5割、貸切バス、タクシー、トラックが3割。

さらなる死亡事故削減、追突防止のため、AEBS等の普及加速と拡大が必要。また、生体センサーやクラウド、テレマティクスを活用し、これからの運行管理に求められる安全機能(健康管理、遠隔地管理、集中指令等)を強化した次世代運行記録計の確立・導入に向けた検討が必要。さらに、新たなASV技術の開発・実用化に向けた検討が必要。

「5. 道路交通環境の改善」に向けた主な施策の実施状況

講じた施策の内容・進捗

① 幹線道路における交通安全対策の推進

◆ 事故危険箇所対策の推進

平成25年7月に事故の発生割合が高い3,490箇所を「事故危険箇所」に指定し、交差点改良や歩道の整備、中央帯の設置、信号機改良等を重点的に実施。

② 通学路における交通安全対策の推進

◆ 通学路における「緊急合同点検」に基づく対策の推進

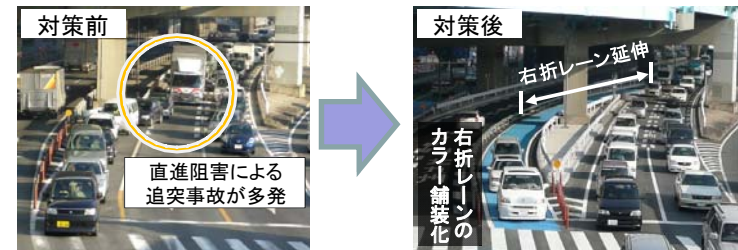
平成24年度に実施した通学路の緊急合同点検に基づき、通学路における歩道整備やカラー舗装、防護柵の設置、信号機の設置等を推進。

③ 生活道路における交通安全対策の推進

◆ 面的かつ効果的な交通事故抑制対策の推進

市街地等の生活道路における歩行者等の安全を確保するため、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して通過交通の抑制等が必要な地区に対し、最高速度30キロメートル毎時の区域規制や路側帯の設置・拡幅等の対策を採りつつ、地区の状況に応じて、物理的デバイス等の道路整備等を実施する「ゾーン30」を整備し、歩行者・自転車利用者の交通安全対策を推進。

■ 幹線道路における交通安全対策の推進



■ 通学路における交通安全対策



緊急合同点検の結果
(平成24年度末時点)

・点検学校数	: 20,160校
・対策必要箇所	: 74,483箇所
うち対策済	42,662箇所
・道路管理者分	: 45,020箇所
うち対策済	22,818箇所

■ 生活道路における交通安全対策の推進



評価

特に事故の発生割合が高い幹線道路の箇所を「事故危険箇所」に指定し、交差点改良や歩道の整備、信号機改良等の対策を重点的に実施したほか、通過交通の抑制等が必要な地区に対し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携し、最高速度30km/hの区域規制、路側帯の設置・拡幅、物理的デバイスの設置等による「ゾーン30」を整備するなど、面的かつ総合的な事故抑止対策を推進。

通学路については、平成24年度に実施した通学路の緊急合同点検の結果等に基づき、歩道整備、カラー舗装、防護柵の設置、信号機の設置等の対策を実施。

講ずべき施策の進捗状況

◎は重点施策としてプラン2009本文にも掲載

資料2 別添

今後取り組むべき課題	施策	実施の目的	施策の位置付け					※進捗状況(平成26年6月27日現在)※ ※赤字は、平成25年11月20日(前回のフォローアップ会議)以降に実施されたもの。	◇参考指標◇	
			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	【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。 ・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 ・第一当事者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	◎					<p>【国土交通省】</p> <p>○自動車運送事業に係る運輸安全マネジメント実施要領の改正(平成21年10月16日施行)</p> <p>・安全マネジメントの評価対象の拡大 次の事業者について安全マネジメント評価を行うこととする。</p> <p>①乗合バス 100両以上 ②都市間を結ぶ高速バス及び高速ツアーバスの事業者 ③第1当事者の死亡事故を引き起こした事業者 ④危険物の大量漏洩事故を引き起こした事業者</p> <p>○第一当事者事故等事業者(上記③及び④)に対する運輸安全マネジメント評価実施要領を制定(平成22年3月19日施行)。</p> <p>○平成24年4月に開越道で発生した高速ツアーバス事故を踏まえ、安全管理規程の設定・届出、安全統括管理者の選任・届出義務付け対象を全ての貸切バス事業者及び貸切バス委託型管理の受委託の許可を受けている乗合バス事業者に拡大し、運輸安全マネジメントを実施させることとする省令改正及び関連する上記実施要領の改正(平成25年10月1日施行)</p>	<p>◆自動車運送事業における安全マネジメントの評価対象事業者数 (第一当事者死亡事故、危険物漏洩事故惹起事業者を除く。)</p> <p>平成20年度: 327事業者 平成21年度: 523事業者 平成22年度: 534事業者 平成23年度: 562事業者 平成24年度: 664事業者 平成25年度: 4,653事業者(速報値)</p> <p>◆安全マネジメント評価実績</p> <p>平成20年度: 165事業者 平成21年度: 128事業者 平成22年度: 160事業者 平成23年度: 226事業者 平成24年度: 210事業者 平成25年度: 186事業者(速報値)</p>	1. (1)
(2) NASVA等の活用	【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等を活用。	年内	○					<p>【国土交通省】</p> <p>○第三者機関による安全マネジメント評価の実施</p> <p>・第三者機関(安全マネジメントについての知識経験を有する職員が相当数いる等の要件に該当する者)も安全マネジメント評価をすることができることとし、その場合には、国が行った評価と同等に扱う。</p> <p>・平成21年10月26日、NASVAを第三者機関として認定。 ・平成22年3月に3法人、同年9月に1法人を第三者機関として追加認定。</p>	<p>◆第三者機関による安全マネジメント評価の実施回数</p> <p>平成21年度: 3回 平成22年度: 30回 平成23年度: 21回 平成24年度: 23回 平成25年度: 18回</p>	2. (2)

<p>(3)安全マネジメント講習</p>	<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>	<p>1～2年以内</p>	<p>◎</p>		<p>【(公社)日本バス協会】 平成21年10月16日発出された「自動車運送事業者における運輸安全マネジメント等の実施について」を受け、地方バス協会に対し、新たな評価対象事業者及び受講希望事業者等を対象として、運輸局と連携して各地方ブロック(運輸局単位)毎に運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着のための講習を平成21年度中に開催するよう要請し、この結果、各地方ブロックでの講習会については実施済み。 また、平成21年6月に策定した「バス事業における総合安全プラン2009」では、地方バス協会が主催する会員事業者を対象とした講習会を定期的に開催するとした。平成22年4月1日以降の状況は以下のとおり。 ○都道府県バス協会主催の安全マネジメント講習会及び安全マネジメント講習を盛り込んだ各種会議を開催した。 ○NASVAの実施する安全マネジメント講習会への参加費用を助成した。 ○NASVAの実施する安全マネジメント講習会への積極的な参加を促した。 平成23年度以降も、引き続き安全マネジメントの普及に取り組んでおり、実施状況は以下のとおりである。 ○都道府県バス協会において、安全マネジメント講習会(説明会)及び安全マネジメント講習を含む各種会議を開催した。 ○NASVAの実施する安全マネジメント講習会への参加費用を助成した。 ○NASVAの実施する安全マネジメント講習会への積極的な参加を促した。</p> <p>【(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会】 平成21年9月に策定した「ハイタク事業における総合安全プラン2009」において、1～2年以内に各県協会が事業者を対象に安全マネジメントを浸透させるための講習会を定期的に実施することを盛り込み、全国のタクシー協会で講習会を開催している。 各県協会では、NASVAの実施する安全マネジメントセミナー、講習会等の積極的な受講を推進しており、開催情報を会員に周知するとともに、一部の協会では受講費用の助成も行っている。 また、各地方運輸局において開催される運輸安全セミナーの積極的な受講について各県協会を通じて傘下会員事業者に促した。 更に、平成22年3月5日に開催した全タク連交通安全委員会において国土交通省担当官を招聘して運輸安全マネジメントに関する研修を実施した。</p> <p>【(公社)全日本トラック協会】 ○平成21年11月12日付け文書にて「トラック事業における総合安全プラン2009」について各都道府県トラック協会に通知。 ○平成22年3月18日開催の第82回通常総会で上記プランの実施について承認。 ○都道府県トラック協会が実施する「安全マネジメント講習会」について、開催場所、講師の選考方法、使用する教材等実施状況についてアンケート調査を行い、結果をまとめて関係者の参考に供した。 ○平成22年度において、29の地方協会が講習会を開催し、それぞれ年間1～5回程度(多いところは22回)実施している。</p> <p>【国土交通省等】 ○中小事業者に対し、運輸安全マネジメントの一層の普及・啓発を推進するため、民間のリスクマネジメント会社、運輸関係団体、国土交通省等が連携した「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会」を平成24年5月に設立し、普及・啓発の効果的な手法について検討。 ○平成25年7月に第2回協議会を開催し、その効果的な手法として民間機関等が国土交通省の認定を受けて運輸安全マネジメントセミナーを実施する仕組みを導入。平成26年6月27日現在、6事業者が実施する運輸安全マネジメントセミナーを認定。</p>	<p>(3)</p> <p>◆各団体における安全マネジメント講習の実施回数 【日本バス協会】 H21:33回 H22:40回 H23:34回 H24:44回 H25:74回</p> <p>◆認定セミナーの実施状況 【国土交通省】 H25:113回(6,308人)</p>
<p>(4)中小規模事業者向け手引の作成</p>	<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>	<p>1～2年以内</p>	<p>◎</p>		<p>【(公社)日本バス協会】 日本バス協会会員事業者において安全マネジメントの円滑な取組みができるよう、安全マネジメント推進マニュアル「安全マネジメントに取り組みましょう」を作成し、全会員事業者に配布した。(平成21年度、22年度) 平成23年度以降も、必要に応じて安全マネジメント推進マニュアル「安全マネジメントに取り組みましょう」を配付するとともに、平成25年10月から安全管理規程等義務付け事業者が全貸切バス事業者に拡大されたことから、当該マニュアルの見直しを行っている。</p> <p>【(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会】 平成23年11月、10台未満の小規模事業者向け「安全マネジメント実施手引き」(全タク連版)を作成し、全国のタクシー事業者に配布した。</p> <p>【(公社)全日本トラック協会】 中小事業者向けの安全マネジメントの視覚教材(DVD)を作成し、地方協会の講習会用に配布し、活用供した。(平成22年度)</p> <p>【国土交通省】 自動車運送事業に係る運輸安全マネジメント実施通達の改正(平成21年10月16日施行) ○事業者向け安全マネジメント手引の改訂 ・安全管理規程等義務付け事業者、準大規模事業者(車両が概ね100両以上又は営業所が2以上)、中小規模事業者(車両数が概ね100両未満かつ営業所が1)の事業規模別にわかりやすく、具体的な取組例を入れて改訂。 ・貸切バス事業者等への安全管理規程等義務付け事業者の拡大に伴い、安全管理規程等義務付け事業者、準大規模事業者の手引を統合し、安全管理規程等義務付け事業者用と中小規模事業者用の二部構成とすることにより、中小規模事業者である安全管理規程等義務付け事業者が取り組むべき事項を明確化した。(平成25年10月1日施行)</p>	<p>(4)</p>

(5)事業者団体職員等に対する研修	【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。	21年度から	○				【国土交通省】 ○平成21年度から国土交通大学校柏研修センターで実施される運輸安全マネジメント評価研修(大臣官房運輸安全監理官室主催)にNASVA職員ほか第三者機関認定法人職員が参加。 ・平成21年度(21名)、平成22年度(21名)、平成23年度(40名)、平成24年度(27名)	第三者機関認定法人職員の研修参加人数 平成21年度(21名) 平成22年度(21名) 平成23年度(40名) 平成24年度(27名)	(5)
(6)下請事業者と一体となった安全管理体制の構築	【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	年内	○				【国土交通省】 自動車運送事業に係る運輸安全マネジメント実施通達の改正(平成21年10月16日施行) ○トラック事業者が下請事業者を利用する場合は、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こととすることを「手引」に明記。 ○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、下請事業者における安全管理体制の構築・改善について要請・指導すべきことを「手引」に明記。 ○委託者(乗合バス事業者)・受託者(貸切バス事業者)が一体となった安全管理体制を構築するため、乗合バス事業者に対する貸切委託運行の許可要件として、委託者・受託者が一体となった運輸安全マネジメントの実施を先行的に義務付け、安全管理体制の強化を実施。(平成24年7月通達改正) ○上記内容について法令上の明確化を図るため、安全管理規程の設定・届出、安全統括管理者の選任・届出を義務付けを実施。(平成25年10月1日施行)		(6)
	【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。	年内	○				【国土交通省】 ○貨物自動車運送事業者の評価に当たっては、当該企業が上記取組を行っているかについても、評価の際、確認するものとする。		
(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	【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。	年内	○				【国土交通省】 自動車運送事業に係る運輸安全マネジメント実施通達の改正(平成21年10月16日施行) ○自動車運送事業・運輸安全マネジメントの取組等に対するインセンティブ ・地方運輸局は、国土交通省又は第三者機関のマネジメント評価を受けた事業者については、マネジメント評価の内容に応じて、長期未監査を理由とする巡回監査及び呼出監査の対象としないことができるものとする。	◆国土交通省ホームページにおける運輸安全取組事例公表数 平成26年6月27日時点:32件	(7)
	【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。	21年度から	○				【貨物自動車運送適正化事業実施機関】 従来、Gマーク認定において、運輸安全マネジメントの取組については、申請事業所の希望により選択することができる項目(選択項目)。20年度申請事業所の中で運輸安全マネジメントを選択した事業所は約4%であったところ、平成21年度申請から、評価項目「I 安全性に対する法令の遵守状況」(合計25項目40点満点で32点以上が認定のために必要)における必須項目の一つ(配点は最高点(3点)。過労防止に配慮した運行管理、輸送の安全確保に必要な指導監督といった重要項目と同等の重み付け)として盛り込んだ。	◆Gマーク認定申請時における運輸安全マネジメントの取組の加点のあった事業者の割合 平成21年度:70.7% 平成22年度:79.1% 平成23年度:82.5% 平成24年度:89.3% 平成25年度:89.7%	
2. 運行管理制度	【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。	中長期	○				【国土交通省】 平成22年4月より、優良な取組事例を事業者名とともに国土交通省ホームページで公表。また、安全マネジメント評価により適切な安全管理体制が構築されていることが確認できた事業者については、安全マネジメント評価の実施間隔を延長する措置を講じた。		
(1)運転者に対する指導・監督内容の明確化	【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。	21年度内	○				【国土交通省】 運行管理者向けの指導監督マニュアルについて、トラック、バス及びタクシーの3業態別に策定を行った。(平成24年4月10日)	◆運行管理者一般講習の受講者数(一般講習において当該マニュアルを紹介) H21:95,907人 H22:98,589人 H23:100,350人 H24:102,197人	2. (1)
(2)指導・監督の実施の記録及び保存の義務付け	【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。	21年夏	○				【国土交通省】 関係省令及び告示を改正し、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(平成21年10月1日施行)。		(2)
(3)上級講習(仮称)	【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	1~2年以内	○			○	【NASVA】 ○平成19年度より運行管理者のスキルアップのため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等に特化した「安全マネジメント支援ツール講習」を実施している。 ○平成21年度は、本講習用テキストに、運行管理者自らが危険予知トレーニングシートを作成するためのマニュアルを掲載し、講習を実施した。 ○平成22年度は、本講習テキストに、運行管理者が自ら再発防止対策を策定するために、事故要因分析手法の紹介と事例集を掲載した「事故分析・再発防止対策策定マニュアル」を新たに作成し、各主管支所において当該マニュアルを使用した講習を試行的に実施した。 ○平成23年度は、従来のテキストと新たに作成したマニュアルを統一させ、前年度試行的に実施した講習の結果を踏まえ、新「安全マネジメント支援ツール講習」として全支所において実施している。 ○平成22年度より一般講習及び特別講習用テキストについて、適性診断結果に基づく適切な指導助言方法に関する記述をリニューアルした「運転者の運転適性に応じた安全運転指導」を掲載し、一般講習及び特別講習を実施している。	◆安全マネジメント支援ツール講習の実施回数(受講者数) H21:59回(1,210人) H22:57回(1,277人) H23:65回(1,387人) H24:64回(1,130人) H25:58回(844人)	(3)

(4) 運行管理者試験における出題等の見直し	<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>	21年度見直し 22年度試験より実施	○				<p>【(公財) 運行管理者試験センター】 ○運行管理者試験について、平成22年度の第1回試験(8月)から、運行管理者の業務におけるより実務上の知識及び能力を問う問題を出題するとともに、出題方法も見直し、また、実務上の知識及び能力に係る項目については、責任点を1点から2点へ引き上げて実施している。 今後も、より運行管理者の業務に沿った実務上の知識及び能力を問う問題を出題するとともに、試験結果の状況を見極めつつ、出題方法及び合格基準の見直し等試験の効果的な実施に努めることとしている。</p>		(4)
(5) 運行管理者の補助者の権限等の明確化	<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、特異事象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>	21年夏	○				<p>【国土交通省】 ○パブリックコメントの結果を踏まえ、運行管理者の補助者の責任等について明確化するため、関係省令、関係通達を改正(平成22年4月28日施行) ・運行管理者の補助者となることのできる要件として、運行管理者資格者証の交付を受けている者を追加。 ・補助者が、運行管理者の指示を仰がずに、又は指示に反して不適切な業務を行った場合には、運行管理者資格者証の返納を命じることができることとする。</p>		(5)
(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>【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帯させなければならないこと。</p>	21年度内に改正 改正1年後施行	◎				<p>【国土交通省】 ○パブリックコメントの結果を踏まえ、アルコールチェッカーの使用の義務付け等をするための関係省令及び関係通達を改正(平成22年4月28日公布、平成23年5月1日施行)。 ・自動車運送事業者は、アルコール検知器を営業所ごとに備え、常時有効に保持するとともに、点呼の際に、酒気帯びの有無について確認を行う場合には、運転者の状態を目視等で確認するほか、当該運転者の属する営業所に備えられたアルコール検知器を用いて行わなければならない。 ○アルコール検査の実効性向上策として、遠隔地において、同一事業者の他の営業所等に備えられたアルコール検知器(一定の性能要件に制限)を使用する方法を認めるなどの制度改正を検討しており、現在実施中のパブリックコメントの結果を踏まえて、所要の通達改正を行う。(平成25年 12月中施行予定)</p>	<p>◆飲酒運転に係る道路交通法違反取締り件数 平成20年:287件 平成21年:207件 平成22年:173件 平成23年:151件 平成24年:121件 平成25年:126件</p>	(6)
(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>【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>	22年度から	○				<p>【NASVA】 ○指導講習におけるアルコール専門教育を行うために、NPO法人ASKの飲酒運転防止インストラクターとして平成24年度は新たに25名が認定され、これまでに98名(退職者等を除く)が認定されている。平成25年度において、更に31名が飲酒運転防止インストラクター養成講座を受講し、本年度中に認定される見込み。 ○平成22年度より、基礎講習、一般講習及び特別講習のテキストに、NPO法人ASKが執筆した「今ドライバーに必須のアルコール教育」を掲載。DVD「知って得する! アルコールの基礎知識」(ASK制作)の放映とあわせ、各講習でアルコール専門教育を実施。平成25年度においても引き続き実施している。 ○点呼時におけるアルコール検知器使用の義務化に伴い、平成23年度より、基礎講習、一般講習及び特別講習のテキストに点呼の実施方法等に関する内容を掲載。DVD「点呼日々の安全運行のために」(ナスバ制作)の放映とあわせ、各講習で点呼時におけるアルコール検知器の使用義務等の周知を実施。平成25年度においても引き続き実施している。</p>	<p>◆ASKの飲酒運転防止インストラクター認定者数 H21:17名 H22:53名 H23:21名 H24:24名 H25:31名</p>	(7)
(8) 運行記録計の義務付けの拡大	<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 車両総重量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>【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>	1~2年以内 中長期	◎ ○				<p>【国土交通省】 ○調査・検討の結果、タクシーについては平成18年度と比べ日車走行キロ及び流し比率が増加傾向にあって、かつ、事故率が高い地域はみられなかった等の理由により、現段階では指定地域の拡大は行わないこととした。 ・トラック事業については、業界関係者を含めた検討会を開催し、運行記録計の装着義務付け範囲の拡大の検討を行った結果、車両総重量7t以上(最大積載量4t以上)に装着義務付け対象の拡大を行うことで委員の了承を得た。(施行時期については、平成27年4月以降) ○第1回検討会:平成23年11月21日 ○第2回検討会:平成24年1月26日 ○第3回検討会:平成24年8月9日 ○第4回検討会:平成26年3月26日</p>		(8)

<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>◎</p>	<p>【国土交通省】 ○自動車運送事業者における乗務員のリスク情報の把握や共有、経営者や運行管理者による事故の再発防止対策の検討・立案等を容易に、かつ、効率的・効果的に実施するための映像記録型ドライブレコーダ活用マニュアルを公表した(平成21年10月30日)。 ○平成23年度に自動車運送事業者による映像記録型ドライブレコーダ、デジタル式運行記録計の導入を支援する補助制度を創設し、導入費用の3分の1を補助(継続) ○平成25年度に自動車運送事業者による過労運転防止に対する先進的な取り組みに対する導入を支援する補助制度を創設し、導入費用の1/2を補助(継続) ○平成23年度補助実績(事故防止対策支援推進事業11.7億円の内数) ドライブレコーダー7,045台、デジタル式運行記録計3,502台、デジドラ一体型709台 ○平成24年度補助実績(事故防止対策支援推進事業10.9億円の内数) ドライブレコーダー6,447台、デジタル式運行記録計2,247台、デジドラ一体型1,141台 ○平成25年度補助(事故防止対策支援推進事業10.7億円の内数) ドライブレコーダー7,884台、デジタル式運行記録計4,593台、デジドラ一体型2,790台、過労運転防止機器3,320台 ○平成26年度補助計画(事故防止対策支援推進事業10億円の内数) 募集期間:平成25年7月1日～11月31日</p>	<p>◆補助台数 平成23年度:ドライブレコーダー7,045台、デジタル式運行記録計3,502台、デジドラ一体型709台 平成24年度:ドライブレコーダー6,447台、デジタル式運行記録計2,247台、デジドラ一体型1,141台 平成25年度:ドライブレコーダー7,884台、デジタル式運行記録計4,593台、デジドラ一体型2,790台、過労運転防止機器3,320台 ◆ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計普及率(各協会会員調べ) 貸切バス(左:ドラレコ普及率、右:デジタコ普及率(以下、同じ)) 平成20年度…5%、19.2% 平成21年度…7.2%、23.1% 平成22年度…9.5%、25.2% 平成23年度…13.6%、27.3% 平成24年度…23.0%、30.2% 乗合バス 平成20年度…15.5%、30.9% 平成21年度…22.8%、39.5% 平成22年度…34.2%、44.0% 平成23年度…44.3%、45.4% 平成24年度…60.3%、49.2% タクシー 平成20年度…39.3% 平成21年度…42.0% 平成22年度…45.9% 平成23年度…49.7%、29.5% 平成24年度…54.8%、35.1% トラック 平成20年度…8.5%、30%強 平成24年度…24.6%、37.5%</p>	<p>(9)</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>○</p>	<p>○</p>	<p>【国土交通省】 実証実験の結果等を踏まえ、IT点呼に関し、以下の項目について要件の拡大を実施した。 ・営業所に加え、車庫におけるIT点呼の実施を認める ・設置型端末に加え、携帯型端末の使用を認める ・実施時間を連続する8時間(原則深夜・早朝)から連続する16時間に拡大(営業所と当該営業所の車庫間については制限なし。) (平成23年4月1日施行)</p>	<p>◆IT点呼の実施状況(要件見直し前後の実施者数の比較:平成23年3月→12月) 営業所単位:438所 → 691所(1.58倍に増加) 事業者単位:93者 → 161者(1.73倍に増加)</p>	<p>(10)</p>
<p>3. 事故情報の活用充実 (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>◎</p>	<p>◎</p>	<p>【国土交通省】 ○平成21年6月3日からメールマガジン「事業用自動車安全通信」において、重大事故等の発生状況、その原因と考えられる不適切な運行管理等の情報等を発信。 現在(11/8)、第222号を発信しており、登録者数が13,172人。(前回のフォローアップ会議以降、5,721人増加) ○「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、平成20年には11件、平成21年には16件、平成22年には10件、平成23年には10件、平成24年には10件の事業用自動車による社会的影響の大きい重大事故の要因分析を実施し、報告書をとりまとめ公表した(平成25年6月7日、平成24年度報告書公表)。</p>	<p>◆メールマガジン登録者数 平成21年:2,591人 平成22年:5,906人 平成23年:8,472人 平成24年:11,021人 平成25年:12,309人(H25.8時点) ◆「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」において要因分析を実施した件数 平成20年:11件 平成21年:16件 平成22年:10件 平成23年:10件 平成24年:10件 平成25年:9件</p>	<p>3. (1)</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>○</p>	<p>○</p>	<p>【国土交通省】 関係省令及び関係通達を改正し、事故速報等の報告範囲の拡大、事故速報の報告時期の迅速化を図った(平成21年12月1日施行)。</p>	<p>◆運行管理者一般講習の受講者数(一般講習において当該マニュアルを紹介) H21:95,907人 H22:98,589人 H23:100,350人 H24:102,197人</p>	<p>(2)</p>
<p>4. 運転者対策の充実・強化 (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。 【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>	<p>21年度内 21年度以降</p>	<p>○ ○</p>	<p>○ ○</p>	<p>○ ○</p>	<p>【国土交通省】 ○平成21年度「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、「事業用自動車の運転者に係る健康管理マニュアル」を作成し公表した(平成22年7月1日)。 ・定期健康診断結果等に基づく運転者の健康状態の把握 ・運転者の健康状態を踏まえた点呼等における運転者の乗務に係る判断及び対応</p>	<p>◆運行管理者一般講習の受講者数(一般講習において当該マニュアルを紹介) H21:95,907人 H22:98,589人 H23:100,350人 H24:102,197人</p>	<p>4. (1)</p>

(2)事故歴等の把握	<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履歴を把握した上で、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>【国土交通省】 ○関係告示等を改正し、自動車運送事業者は、新たに運転者を雇い入れた場合には、当該運転者の過去の事故歴を把握することとし、必要となる特別な指導及び適性診断を確実に受けさせるものとした(平成21年10月1日施行)。</p>		(2)
5. 荷主等の発注者への対策	<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>【国土交通省】 適正取引の確保及び安全を阻害する行為を防止する観点から、貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正等を行い、取引の書面化を推進するとともに、荷主等による輸送の安全阻害行為が明確な場合には、速やかに荷主勧告を発動し公表できるよう所用の措置を講じた(平成26年4月1日施行)。</p>	<p>◆荷主勧告制度に基づく安全協力要請書の発出件数 平成21年度:92件 平成22年度:68件 平成23年度:88件 平成24年度:64件 平成25年度:54件</p>	5.
6. 事後チェック機能の充実・強化 (1) 監査要員の増員	<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>【国土交通省】 ○監査要員の増員 ・平成22年度、運輸支局に23人増員。 ・平成23年度、本局に6人、運輸支局に19人増員 ・平成24年度、本局に6人、運輸支局に8人増員 ・平成25年度、本局に8人、運輸支局に14人増員</p>	<p>◆監査要員数 平成20年度末:230人 平成21年度末:258人 平成22年度末:281人 平成23年度末:306人 平成24年度末:320人 平成25年度末:342人</p>	6. (1)
(2) 効率的な監査の実施	<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。)の実施に当たった重点項目を監査端緒ごとに明確化。</p> <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>	21年夏		○				<p>【国土交通省】 ○巡回監査、呼出監査において、監査端緒に応じて監査を実施すべき重点事項を例示した通達を发出(平成21年10月22日)。 例)バス火災事故を端緒とする監査にあつては、点検整備の実施状況等 ○悪質な法令違反の疑いがある事業者に対して優先的・集中的に監査を実施することとするほか、バス分野を念頭とした街頭監査の新設を盛り込んだ監査方針通達を发出(平成25年10月1日施行)</p> <p>【国土交通省、東京タクシーセンター】 ○効率的な監査の実施のためのタクシーセンターとの連携策の検討 ・平成21年7月、本省、関東運輸局、東京タクシーセンターの関係者において、検討会の立ち上げを決定。 ・平成21年10月第1回、平成21年12月第2回、平成22年3月第3回検討会及び作業部会を開催し、連携策の具体的運用について検討。 ・平成22年5月に開催した検討会で、街頭指導による指導事案の活用として、東京タクシーセンターから、毎月、街頭指導件数を関東運輸局へ報告することを決定。 ・平成22年12月、監査方針の細部取扱い通達を改正し、適正化事業実施機関が行う街頭指導等に基づく報告により法令違反の疑いがある事業者を監査対象として明記した。(平成23年4月施行)</p>	<p>◆監査件数 H20:11,546件 H21:13,649件 H22:12,768件 H23:13,676件 H24:15,513件 H25:15,975件</p>	(2)
(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		○				<p>【国土交通省】 ・平成21年度より、国土交通大学における自動車監査業務[基礎]研修に、貨物自動車運送適正化事業実施機関及UNASVAの職員が参加。 ・平成22年度より、国土交通大学における自動車監査業務[基礎]研修に、上記機関ほかタクシー業務適正化特別措置法に基づく適正化事業実施機関(タクシーセンター)の職員が参加。</p>		(3)
(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		◎				<p>【国土交通省】 ○厚生労働省との打合せ(平成21年11月)を経て、自動車運送事業者に対する労働基準監督機関との合同監査・監督の実施にあたって留意すべき事項についての通達を发出(平成21年12月22日施行)。</p>		(4)

(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	◎				<p>【国土交通省】 次のとおり処分基準を改正(平成21年10月1日施行、平成25年11月1日一部改正) ○最低賃金法違反に対する処分基準を創設(旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業) 一部の支払い 初違反10日車 再違反20日車 全てへの支払い 初違反20日車 再違反40日車 ○社会保険等未加入に対する処分基準 ・(旅客自動車運送事業)処分基準の創設 一部未加入 初違反10日車 再違反20日車 全部未加入 初違反20日車 再違反40日車 ・(貨物自動車運送事業)処分基準の強化 一部未加入 初違反警告 → 10日車 ○飲酒運転等に対する処分基準を強化 ・処分日車数の強化 初違反 80日車 → 100日車 ・飲酒運転を下命容認した場合の即時事業停止期間の延長 7日 → 14日 ・飲酒運転等十重大事故に係る指導監督義務違反の場合の即時事業停止期間の延長 3日 → 7日 ・飲酒運転等に係る指導監督義務違反の場合、即時事業停止処分(3日)を創設 点呼におけるアルコール検知器の使用義務化に伴い、処分基準を創設(平成23年5月1日施行) ・アルコール検知器備えなし 初違反 60日車 再違反 120日車 ・アルコール検知器の常時有効保持義務違反 初違反 20日車 再違反 40日車</p>	(5)
(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> <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	◎	◎				(6)
(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動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> <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	◎				<p>【国土交通省】 次のとおり処分基準を改正(平成21年10月1日施行) ○処分の実効性の確保1 ・違反営業所から処分前に他の営業所に車両を移動した場合 → 当該他の営業所にも行政処分を行う。 ・違反事業者が処分前、処分後に会社分割又は他社へ事業譲渡(認可を要する場合のみならず、車両等の譲渡による実質的な事業譲渡を含む。)を行った場合 → 承継事業者、譲渡先事業者にも行政処分を実施 承継事業者、譲渡先事業者にも違反点数を承継 ○処分の実効性の確保2(一般乗用旅客自動車運送事業) ・自動車等の使用停止処分において、遊休車両分について付加的に使用停止処分を行う。</p>	(7)
(8)貨物事業許可基準未滿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)未滿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		○			<p>【国土交通省】 貨物事業許可基準(5両)未滿の車両数の事業者に対し、平成21年6月の1ヶ月間を重点監査月間として、優先的、集中的に監査を実施。 なお、監査を実施した1,018社中、741社(72.8%)に法令違反が確認された。 なお、従来、保有車両が5両未滿である場合について、運行管理者の選任が義務付けられていなかったが、安全対策の徹底を図るため、貨物自動車運送事業輸送安全規則を改正し、原則として運行管理者の選任を義務付けることとした。(平成25年5月1日施行)</p>	<p>◆5両未滿の車両数の事業者に対する重点監査の実施における法令違反者数 平成21年6月:1,018社中、741社(72.8%)</p>

<p>7. 車両の安全対策</p> <p>(1) アルコール・インターロック装置の普及</p>	<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>	<p>22年度中</p>			◎	<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＞ 平成22年度の「新たな飲酒運転防止装置に関する調査検討会」において、「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」の検討を実施。当該技術指針について、平成23年7月にパブリックコメントを実施し、平成24年4月に策定。</p>		7. (1)
	<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>	<p>22年度から</p>			◎	<p>装置の認定制度の創設等については、メーカーの開発動向及び装置の普及状況を踏まえて検討する。</p>		
	<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>	<p>21年度から</p>			○	<p>【国土交通省】 ＜呼気吹き込み式以外のアルコール・インターロック装置＞ ○平成21年度から呼気吹き込み式以外の新たな飲酒運転防止技術(手の平の汗、臭気センサーによる検知等)の実用化のための研究調査等を開始。 ○平成21年9月より3ヶ月間、(株)トヨタ自動車が開発した呼気吹きかけ式アルコール・インターロックを運送事業者のトラックや自動車交通局長車に試験的に装着して実証実験を実施したところ。 ○平成21～22年度にかけて呼気吹き込み式以外の新たな飲酒運転防止技術の動向調査を行った。その結果、アルコール検知の精度が悪く個人差が大きいため今後の技術開発動向を見守る必要があるとした。 ○平成25年11月の第43回東京モーターショー2013において、「飲酒運転防止についてのシンポジウム」を開催し、飲酒運転防止対策の全体像を整理するとともに、メーカーに対して今後の更なる技術開発を促した。</p>		
<p>(2) 衝突被害軽減ブレーキの普及促進</p>	<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>	<p>継続</p>			◎	<p>【国土交通省】 ○平成19年度より実施している事故防止対策支援推進事業(先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援)において、引き続き衝突被害軽減ブレーキ等のASV技術の購入補助(費用の2分の1)を実施。なお、前回以降の実績は以下の通り。 ・平成25年度実績: 衝突被害軽減ブレーキ3,871台、ふらつき警報装置1,336台、車線逸脱警報装置21台、EVSC2,681台) ○平成24年4月より、衝突被害軽減ブレーキを装備した大型トラックに対して、自動車重量税及び自動車取得税に係る税制特例措置を実施。平成25年度税制改正において、バスを税制特例対象に追加。 ○大型車の衝突被害軽減ブレーキについて、平成26年11月より順次装備義務付けを開始。なお、基準策定の経緯は以下の通り。 ・平成24年3月に衝突被害軽減ブレーキの技術基準を策定し、大型トラックに対する装備義務付けを決定。 ・平成25年1月に大型バスを対象に追加。 ・平成25年11月に国連の衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)に関する協定規則(第131号)を技術基準に採用。 ・平成26年2月に性能要件の強化及び装備義務付け対象の中型トラック・バスへの拡大を決定。</p>	<p>◆補助実績(プラン策定以降) ・平成22年度: 衝突被害軽減ブレーキ1,222台、ふらつき防止装置709台、車線逸脱警報装置138台、EVSC525台 ・平成23年度: 衝突被害軽減ブレーキ2,053台、ふらつき警報装置810台、車線逸脱警報装置116台、EVSC1,446台 ・平成24年度: 衝突被害軽減ブレーキ2,646台、ふらつき警報装置453台、車線逸脱警報装置66台、EVSC1,618台</p>	(2)

(3)新たな予防安全技術の普及促進	【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。	21年度から					◎	【国土交通省】 ○平成19年度より実施している事故防止対策支援推進事業(先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援)において、引き続きEVSC等の購入補助(費用の2分の1)を実施。前回以降の実績は以下の通り。 ・平成25年度実績:(衝突被害軽減ブレーキ3,871台、ふらつき警報装置1,336台、車線逸脱警報装置21台、EVSC2,681台) ○大型車のEVSCについて、平成26年11月より順次装備義務付けを開始。なお、基準策定の経緯は以下の通り。 ・平成25年8月に国連の制動装置に関する協定規則(第13号)を技術基準に採用するとともに、大型トラック・バス等に対する装備義務付けを決定。 ・平成26年2月に装備義務付け対象の中型トラック・バスへの拡大を決定。	・平成25年度:衝突被害軽減ブレーキ3,871台、ふらつき警報装置1,336台、車線逸脱警報装置21台、EVSC2,681台 ◆政策評価における業績指標 業績指標:衝突被害軽減ブレーキの装着率 指標の定義:1年間に販売される大型自動車(車両総重量8トン超の大型貨物車)のうち、衝突被害軽減ブレーキが装着される車両台数の割合 ・平成22年度:16.2% ・平成23年度:43.8% ・平成24年度:54.4% ・平成25年度:54.4%	(3)
	【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。	継続						◎	【国土交通省】 ○居眠り等のドライバーの状態検知技術を利用したドライバーへの警報支援装置(ふらつき警報装置)を含む実用化されたASV技術について、補助制度等により普及を促進。 ○通信技術を利用したドライバーへの警報支援装置(車々間通信等)については、平成23年3月に実用化システム基本設計書を策定。	
	【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。	中長期						◎	○平成26年度以降、SIP(戦略的イノベーション創造プログラム)に基づき、関係省庁と連携して、車々間通信等を用いたシステムに関する公道実証実験を実施し、実用化に向けた更なる取組みを推進。	
(4)スピードリミッターの不正改造の防止	【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。	継続					◎	【国土交通省】 ○不正改造が疑われる車両について、確認できる検査機器(大型マルチテスタ)を平成25年度より導入開始。これにより、警察と連携し効果的な不正改造対策を実施可能。		
	【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。	21年度から						○		(4)

<p>8. 整備の充実・強化</p> <p>(1)車輪脱落事故等の再発防止</p>	<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>	<p>年内</p>	<p>○</p>		<p>【国土交通省】 ○自動車点検整備推進運動の実施要領及び実施細目により、以下の措置を実施。(平成21年7月22日発出) ・自動車点検整備推進運動において、大型車ユーザー及び運送事業者向けに事故事例等を掲載したチラシを作成し配付。 ・大型車の重点点検の実施等。 ○整備管理者研修において啓発を実施。 ○(社)日本自動車工業会が新たに作成したリーフレット「新・ISOホイール取扱いガイド」を活用し、ISO方式ホイールの適切な点検整備等の実施について、大型自動車等の使用者に対し周知を図るよう地方運輸局へ通知(平成22年3月19日)。 ○大型車の車輪脱落事故の発生状況について公表するとともに、日常点検整備の確実な実施を周知(平成23年1月14日)。 ○「大型車輪脱落防止キャンペーン」を実施し、「スポーツ報知」の紙面で啓発を実施(平成23年3月4日、平成24年2月29日、平成25年3月1日)。 ○「東名高速道路で発生したジェイアールバス関東株式会社及び株式会社ローレル観光バスのバス火災事故に関する調査小委員会」報告書の提言を受け、①ターボチャージャーに係る点検整備の実施、②エンジンオイルへの異物の混入防止、③火災発生時における緊急時対応マニュアル等による適切な行動について周知。(平成22年6月30日発出) ○事業用バス火災事故の発生状況に係る分析結果について公表するとともに、事故防止に向けて必要な対策を講じるよう周知。(平成24年3月30日) ○エンジンオイルの劣化から車両火災に至るメカニズムの分析結果を公表するとともに、車両火災防止に向けた対策を講じるよう周知。(平成24年7月13日) ○ブレーキ液の劣化がブレーキ性能低下に至るメカニズムの分析結果を公表するとともに、事故防止に向けた対策を講じるよう周知。(平成25年12月10日)</p>	<p>◆整備管理者研修の受講者数(研修において左記取組を紹介) H17:53,313人 H18:53,092人 H19:66,511人 H20:72,406人 H21:73,729人 H22:65,496人 H23:68,103人 H24:61,607人</p>	<p>8. (1)</p>
	<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>	<p>年内</p>	<p>○</p>		<p>【国土交通省】 ○監査方針細部取扱通達を改正(平成21年10月1日施行)し、以下の事業者を監査対象として追加。 ・事業用自動車の車両火災事故(旅客自動車に限る。)又はホイールボルトの折損による車輪脱落事故を引き起こした事業者。 ・整備不良に起因する死傷事故を引き起こした事業者。</p>		
	<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>	<p>継続</p>	<p>○</p>		<p>【国土交通省】 ○「自動車の点検及び整備に関する手引」にJIS方式とISO方式それぞれにおける点検整備の方法を記載するとともに、(社)日本自動車工業会が作成したリーフレットやDVDを活用し、自動車点検整備推進運動等において啓発を実施。 ○今後、大型車のホイール取り付け方法がISO方式に一元化されることから、引き続きJIS方式とISO方式それぞれの点検整備の方法について周知する。 ○(社)日本自動車工業会が新たに作成したリーフレット「新・ISOホイール取扱いガイド」を活用し、ISO方式ホイールの適切な点検整備等の実施について、大型自動車等の使用者に対し周知を図るよう地方運輸局へ通知(平成22年3月19日)。 ○大型車の車輪脱落事故の発生状況について公表するとともに、日常点検整備の確実な実施を周知(平成23年1月20日、平成24年2月29日、平成25年3月1日、平成26年4月25日)。 ○「大型車輪脱落防止キャンペーン」を実施し、「スポーツ報知」の紙面で啓発を実施(平成23年3月4日)。</p>		

(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】 ○整備管理者選任前研修について、関係通達の一部改正を行い、研修の終了後に研修内容の習熟度測定を行うことにより、管理者意識の醸成、基礎的事項の確実な習得を図った。(平成23年3月31日)</p>	<p>◆定期点検実施率(左から順番に、事業用貨物8t以上、事業用貨物8t未満、事業用乗合) 平成19年度:53%、54%、91% 平成21年度:55%、57%、86% 平成22年度:57%、59%、91% 平成23年度:63%、61%、93% 平成24年度:60%、59%、90%</p>	(2)
	<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	◎					<p>【国土交通省】 次のとおり処分基準を改正(平成21年10月1日施行、平成25年11月1日一部改正) ○点検整備未実施等に対する処分基準を強化(旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業)。 ・日常点検の未実施 初違反 初警告～3日車×違反台数 → 警告～5日車×違反台数 再違反 3日車～9日車×違反台数 → 5日車～10日車×違反台数 ・定期点検整備の未実施 初違反 初警告～5日車×違反台数 → 警告～10日車×違反台数 再違反 5日～15日×違反台数 → 5日～20日車×違反台数 ・点検整備記録の改ざん・不実記載 初違反 3日車～5日車×違反台数 → 30日車 再違反 9日車～15日車×違反台数 → 60日車 ○整備管理者研修未受講に対する行政処分基準の強化(旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業)。 初違反 警告～10日車 → 10日車</p>	<p>◆日常点検の未実施に対する行政処分実績 平成20年度:44件 平成21年度:38件 平成22年度:23件 平成23年度:28件 平成24年度:10件 ◆定期点検整備の未実施に対する行政処分実績 平成20年度:327件 平成21年度:270件 平成22年度:373件 平成23年度:372件 平成24年度:255件 ◆整備管理者犬種未実施に対する行政処分実績 平成20年度:105件 平成21年度:110件 平成22年度:91件 平成23年度:152件 平成24年度:129件</p>		
9. 利用者等が安全性の観点から運送サービスに容易に取捨選択できる仕組みの整備 (1)タクシー事業	<p>【国土交通省】 事業者や運転者の安全性、サービス水準に関する評価制度(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。</p> <p>【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。</p> <p>【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。</p>	21年度内	○					<p>【国土交通省】 「利用者によるタクシーの選択性の向上に関する検討委員会」の報告書の内容を踏まえ、各地域の評価実施機関(タクシー協会等)において、評価制度の詳細設計を検討中。 ○「神奈川タクシーセンター」では ・平成22年5～9月 神奈川県における事業者評価制度実施に向けた準備会を3回開催。 ・平成22年10月～平成24年2月 京浜交通圏タクシー事業者の評価制度の導入に関する検討会を9回開催。 ・平成24年5月～平成25年2月 タクシー事業者評価制度委員会を4回開催。 ・平成25年4月より評価の開始。 ・平成26年6月 タクシー事業者評価制度委員会を開催し、当月中に公表(予定)。</p> <p>【東京タクシーセンター】 ○優良タクシー乗り場の新設 ・平成20年3月の新橋駅東口タクシー乗り場に優良タクシー乗り場を設置以降、利用者利便に配慮したタクシー乗り場の配置を目的とし、適宜、優良タクシー乗り場を設置してきているところ。 ・(平成23年2月に渋谷駅西口及び上野駅正面口に新設。平成24年11月に東京駅丸の内南口前に新設。平成26年1月20日から品川駅西口及び羽田空港国際線タクシー乗り場を新たに優良乗り場化。合計13箇所) ・平成23年8月～平成25年3月 優良タクシー乗り場の利用状況の検証として「タクシー乗り場管理運営委員会」を4回開催し、「今後の優良タクシー乗り場のあり方」をとりまとめ、「優良タクシー乗り場設置に関するガイドライン」を策定したところ。</p>	<p>◆優良乗り場設置数:13箇所</p>	9. (1)	
(2)貸切バス事業	<p>【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。</p>	22年度早期	○					<p>【(公社)日本バス協会】 ○貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度における詳細設計検討委員会の最終回(全5回)を平成22年12月21日に開催し、評価・認定基準を策定。 ○平成23年4月1日から申請受付を開始 ○平成23年6月1日に第1回平成23年度貸切バス事業者安全性評価認定委員会を開催。 平成23年度は計6回委員会を開催、228事業者を認定。 ○平成24年度は計4回委員会を開催、211事業者を認定。 ○平成25年9月19日に開催した認定委員会において、二ツ星事業者を初めて認定。 ○平成26年6月4日現在、総認定事業者は517事業者(うち、二ツ星193事業者)となっている。</p>	<p>◆貸切バス事業者安全性評価認定事業者数 平成23年度:228事業者 平成24年度:211事業者 平成25年度:323事業者(うち、二ツ星193事業者) 総認定事業者数:517事業者(うち、二ツ星193事業者)(平成26年5月4日現在)</p>	(2)	

<p>10. 道路交通環境の改善</p>	<p>【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、信号機改良等。 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ブ等の整備による、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</p>	<p>継続</p>					<p>【国土交通省・警察庁】 ○平成25年7月に事故の発生割合が高い3,490箇所を「事故危険箇所」に指定し、交差点改良や歩道の整備、中央帯の設置、信号機改良等を重点的に実施。 ○平成24年度に実施した通学路の緊急合同点検に基づき、通学路における歩道整備やカラー舗装、防護柵の設置、信号機の設置等を推進。 ○市街地等における生活道路の安全を確保するため、通過交通の抑制等が必要な地区に対し、最高速度30キロメートル毎時の区域規制や路側帯の設置・拡幅等の対策を採りつつ、地区の状況に応じて、物理的デバイス等の道路整備等を実施する「ゾーン30」を設定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携した歩行者・自転車利用者の交通安全対策を推進。</p>	<p>◆事故危険箇所の指定 社会資本整備重点計画(平成24年8月31日閣議決定)に基づき事故危険箇所を指定：3,490箇所</p>	<p>10.</p>
----------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------	--	--	--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------	------------