

中央交通安全対策会議専門委員会議（第3回）（令和2年11月5日開催）における資料2「第11次交通安全基本計画（中間案）」からの主な修正箇所

まえがき

【P0】

その結果，昭和45年に1万6,765人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると，令和元2年中の死者数は3,2152,839人と5約6分の1以下にまで減少し，現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となるとともに，初めて3,000人を下回った。

以下、P1、P9、P14の関係箇所と同様に、令和2年交通事故死者数の確定に伴う修正。

計画の基本理念

【P4】

2．これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

(2) 先進技術導入への対応

．．．

先進技術の導入に当たっては，よりヒューマンエラー防止を図り，また，人手不足の解決にも寄与することが期待されるが，着実に安全性の確保を前提として，社会的受容性の醸成を進めることが重要である。

．．．

【P5】

3．横断的に重要な事項

(5) EBPMの推進

交通安全に関わる施策におけるEBPMの取組を強化するため，その基盤となるデータの整備・改善に努め，多角的にデータを整備・収集し，各施策の効果を検証した上で，より効果的な施策を目指す。

(6) 知見の共有

我が国では，交通安全対策基本法制定後の半世紀の間，基本計画に位置付けられた多岐にわたる施策，関係者の尽力により，道路交通事故は大きく減少し，鉄道，踏切，海上，航空の事故も減少してきているが，世界に目を向けると，年間135400万人以上が道路交通事故で死亡している。交通事故の減少に向けて，我が国の知見を世界と共有し，い活かしていく視点も重要であり，国際的な連携や協力を推進する。

第1部 陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全

【P12】

第2節 道路交通の安全についての目標

交通安全基本計画における目標

・・・。

なお、諸外国と比べて歩行中及び自転車乗用中の死者数の構成率が高いことから、交通事故死者数を減少させるに当たっては、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で歩行中及び自転車乗用中の死者数を減少させるよう取り組むものとする。

・・・

第3節 道路交通の安全についての対策

今後の道路交通安全対策を考える視点

<重視すべき視点>

【P16, 17】

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

・・・。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

・・・

【P18】

(3) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならないことが求められる。

生活道路における交通死亡事故は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通死亡事故に比べて減少割合が小さいこともあり、一層の取組が求められている。

・・・。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、住民の合意形成も重要であり、その進め在り方も留意検討していく必要がある。

・・・

【P19】

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。そのためにも、安全な自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

...

講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

【P25】

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

イ 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

【P27】

キ 道路の改築等による交通事故対策の推進

(イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。

また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進する。

【P30】

(7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の一層の推進を図るべく、関係事業者と連携し、「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限等を盛り込んだ、新たな無電柱化推進計画を策定して事業、関係事業者と連携して無電柱化を推進する。

また、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限を

~~施するとともに、~~地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等などの取組により、~~本格的な無電柱化を~~推進する。

【P31】

(9) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

・・・

各地域において道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動、多様な自転車の開発・普及などのソフト施策を積極的に推進する。

【P39】

(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

オ 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として都道府県単位や地方ブロック単位にこだわらない広範囲で躊躇ない予防的・計画的な通行規制や区間における集中的な除雪作業や、チェーン規制の実施、凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

また、大雪が予想される場合には道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼びかけなど、道路情報板への表示やSNS等様々な手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通等を情報提供する。

・・・

【P40】

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して国民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、子供、高齢者、障害者等などに関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

・・・

【P43】

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

・・・。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

・・・

「安全な歩行の仕方」は、P42の「イ 小学生に対する交通安全教育の推進」でも同様の修正

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

・・・。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上と実践力の向上を図るとともに、及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

・・・

【P45】

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

・・・。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努める。

・・・

【P48】

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ウ 自転車の安全利用の推進

・・・。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓

発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

・・・。

このほか、自転車をを用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進する。

【P54】

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

イ 運転者に対する再教育等の充実

・・・。

特に、飲酒運転を根絶防止する観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

・・・

【P56】

(2) 運転免許制度の改善

・・・。

また、国民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図ったり、交通事故被害者の心情に沿った対応を行うるとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図る。

・・・

【P57～】

(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

—現在、次期安全プランの検討を行っており、今後、検討結果を踏まえ本項目を修正予定

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等について関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

・・・。

自動車運送事業の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講させるよう義務付けるとともに、受講の環境を整えるため、講習実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、講習の実施者への民間参入を促進する。

また、事業者の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者に事業用自動車

による重大事故発生状況，事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに，外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど，社内での安全教育の充実を図る。

ウイ 抜本的対策による飲酒運転，迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに，常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し，アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り，事業者における飲酒運転ゼロを目指す。また，薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続ける。

さらに，スマートフォンの画面を注視したり，携帯電話で通話したりしながら運転する「ながら運転」，他の車両の通行を妨害し，重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転また，危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため，危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について，運転者に対する日常的な指導・監督を実施徹底するよう，事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

エウ ICT・自動運転等新技術を活用した安全対策の開発・普及推進

・・・

さらに，運行管理に利用可能な ICT 技術を活用することにより，働き方改革の実現に加え，運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため，開発・普及を促進する。

エ 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化，及び高齢者が被害者となる事故の増加を踏まえ，高齢運転者による事故防止対策を推進するとともに，乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた取組を実施する。

オ 業態ごとの事故発生傾向，主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため，トラック・バス・タクシーの業態毎や運転者の年齢，健康状態等の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに，初任運転者に対する向けの指導・監督マニュアルの策定や，高齢運転者等に対する，より効果的な指導方法の確立など，更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

さらに，平成 28 年 ~~4 月 15 日~~ に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ，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が取りまとめられたところ，乗客の死傷事故低減を図るためフォローアップを行いながら対策を推進する。規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制，人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足，旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な

問題を踏まえつつ徹底的に再発防止策について検討し、結論の得られたものから速やかに実施する。

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群，脳血管疾患，心臓疾患・大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知・徹底を図り，スクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施促進する。

ク 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者，重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行う。また、IT を活用して効果的・効率的な監査・監督を実施する。

2021 年の東京オリンピック・パラリンピックや 2025 年大阪・関西万博等多様な輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保を図るに努めるため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査等を活用しつつ実施し，バス事業における交替運転者の配置，運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し，事業用自動車による事故の未然防止を図る。

行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施することで、事業用自動車による事故の未然防止を図る。

・・・。

ケ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

・・・。

さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

【P59】

(5) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の向上高揚等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止に関する担当管理者の選任配置、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

【P61】

4 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

・・・

【P63】

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

(イ) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

・・・。

具体的には、自動車の周辺視界の更なる確保、歩行者保護に係る安全対策の強化、安全運転支援としての自動操舵技術や特に衝突した際の被害が大きい大型車にも搭載する衝突被害軽減ブレーキなどの性能向上による事故防止、被害軽減に係る技術等の向上、電気自動車や燃料電池自動車に搭載されるバッテリー等の更なる安全確保、及び技術の進展に伴い登場する多様なモビリティの安全対策等を行うことにより、自動車等に係る安全性の向上を図る。

【P76】

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされて夫きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極

めて重要であることから，犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）等の下，交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

・・・

【P79】

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

・・・。

検察庁，刑事施設，保護観察所などが連携し，交通事故被害者等に対し，被害者等通知制度により，事件の処分結果，公判期日，刑事裁判結果，加害者の処遇状況等に関する情報を提供する。また，不起訴処分について，犯罪被害者等の希望に応じ，検察官が，捜査への支障等を勘案しつつ，事前又は事後に，処分の内容及び理由について十分な説明を行うよう努める。

・・・

【P83】

8 研究開発及び調査研究の充実

(1) 道路交通安全に関する研究開発及び調査研究の推進

カ その他の研究の推進

(ア) 交通事故の長期的予測の充実

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的，効果的，重点的な推進を図るため，交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い，交通事故の発生に関する傾向や特徴について，長期的な予測の充実を図る。あわせて，交通事故に係る各種統計・データについて，EBPM の更なる推進を図る観点から，引き続きその充実・改善に取り組む。

(イ) 交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進

民事裁判事例等を用いて，交通事故被害者等を始め，地方公共団体や交通安全に関わる団体等の視点から，交通安全対策を検討する研究を推進する。

第2章 鉄道交通の安全

第2節 鉄道交通の安全についての対策

講じようとする施策

【P89】

1 鉄道交通環境の整備

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

・・・。

さらに、駅施設等について、高齢者・視覚障害者を始めとするすべての旅客のプラットフォームからの転落・接触等を防止するため、ホームドア整備の加速化を始め、障害者等の安全利用にも十分配慮し、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等の整備などによるホームからの転落防止対策を引き続き推進する。

【P90】

3 鉄道の安全な運行の確保

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

・・・。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

【P91】

(7) 計画運休への取組

・・・。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

【P91】

7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明をさらに迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、ドローン等を活用した新たな調査手法の構築新たな調査機材の導入、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図る。

以下、海上交通（P117）、航空交通（P133）の関係箇所と同様に修正。

第2部 海上交通の安全

【P99】

フロー図中

1. 海難のない社会を目指して

海難の発生を未然に防止するとともに、海上における人命の喪失を防ぐ。経済や自然環境への甚大な悪影響を防ぐため、海上交通の安全を確保する。乗船者等の迅速かつ的確な搜索救助・救急活動を推進する。

【P105】

第2節 海上交通の安全についての対策

講じようとする施策

1 海上交通環境の整備

(1) 交通安全施設等の整備

ウ 航路標識等の整備

近年、激甚化する台風等の自然災害に伴う発生時においても、航路標識等の倒壊等を未然に防止し、ぐことにより災害時でも海上船舶交通の安全を確保し、海上輸送による人流・物流の途絶を防止するために、航路標識等の強靱化、高度化等を図るとともに、灯浮標等の移動や消灯などの異常を早期に検知し、通行船舶等に対する迅速な情報提供を可能にするための体制の構築を図る。

また、平時から航路標識等を活用した安全確保に取り組むとともに、現行制度より航路標識を活用しやすい制度改正にも取り組む。

【P115】

5 小型船舶の安全対策の充実

(4) 放置艇削減による安全対策の推進ポートパーク、フィッシャリーナ等の整備

ア ポートパーク等の整備による安全対策

イ フィッシャリーナの整備による安全対策

ウ 係留・保管能力の向上と放置艇に対する規制措置による安全対策

第3部 航空交通の安全

【P124】

第3節 航空交通の安全についての対策

今後の航空交通安全対策を考える視点

・・・。

更に、我が国初の国産ジェット旅客機であるMSJ(三菱スペースジェット)の開発、無人航空機の急速な利用拡大及び革新的な空の移動手段として期待がされている「空飛ぶクルマ」の社会実装に向けた検討など新たな取組が進行しており、安全向上のための技術開発等、新技術や産業の発展に伴う安全行政の新たな展開を図っていくことが喫緊の課題となっている。

以下、P128、P133の関係箇所と同様に修正。

【P126】

講じようとする施策

2 航空機の安全な運航の確保

(1) 安全な運航の確保等に係る乗員資格基準や運航基準等の整備

・・・。

平成30年から令和元年にかけて、操縦士の飲酒に係る不適切事案が相次いで発生したことや、航空事故調査において、航空身体検査時の既往歴や医薬品の未申告が判明したことを踏まえ、操縦士の日常の健康管理(アルコール摂取に関する適切な教育を含む。)の充実や身体検査の適正な運用に資する知識(航空業務に影響を及ぼす疾患や医薬品に関する知識を含む。)の普及啓蒙を図るとともに、航空会社の健康管理体制に対する定期的な監査・指導を実施する。さらに、操縦士の身体検査を行う医師(以下、「指定医」という。)等に対する講習会の内容の充実化を図るとともに、指定医が所属する航空身体検査指定機関等に対する立入検査を強化することにより、更なる能力水準の向上・平準化を図る。

【P127】

(3) 小型航空機等に係る安全対策の推進

・・・。

更に、小型航空機へ簡易型飛行記録装置(FDM)を搭載しての実証試験を行い、得られたデータの分析を通して活用方を検討し普及促進を図る。

加えて、これまでに実施した安全対策が事故の減少につながっているか検証した上で、安全対策により達成すべき事項や水準、時期を特定しつつ、より効果的・効率的な施策を実施する。

FDM : Flight Data Monitoring