

プラン本文該当箇所			提出されたご意見	ご意見に対する国土交通省の考え方	別紙
II	事故削減目標の設定	—	—	死者数等の絶対値と走行距離当たり指標を併記する方針自体は妥当であるが、換算に用いた総走行距離の実績値、推計方法、対象範囲が本文から読み取れない。本文又は別紙において、走行距離の実績値、推計方法、対象範囲、年度間での定義変更の有無を明示されたい。	総走行距離のデータや推計方法等については本文中の注釈に国土交通省「自動車輸送統計調査」を活用していることを明記しております。
		—	—	二十四時間死者数という用語は一般的に理解されにくく、意見提出者や利用者に誤解を与えるおそれがある。二十四時間死者数の定義を本文又は脚注で明示し、他の死者数定義との違いを簡潔に説明されたい。	本資料で用いる「二十四時間死者数」とは、交通事故発生から24時間以内に死亡した者の数を指すものであり、警察庁が用いている公式集計指標であり、従前のプランでも用いております。
		—	—	## 1. ラストワンマイル走行距離削減を政策目標として明示すべき EC市場の拡大により、ラストワンマイル配送需要は今後も減少しないと考えられます。一方で、ドライバー不足は構造的な問題であり、車両安全技術の高度化や運転者教育のみでは、事故総量の十分な削減は困難です。交通事故リスクは走行距離に比例する側面があり、安全性向上のためには「車両の安全性能向上」に加え、「走行距離そのものの削減」を政策目的として位置づける必要があります。したがって、ラストワンマイル配送の総走行距離削減を、中長期的な安全指標として明示することを提案します。	ラストワンマイル配送の総走行距離は、消費者ニーズや商取引の動向、事業者間の競争環境など多様な要因によって左右される側面が大きく、走行距離の削減を直接的に本プランの目標として設定することは適切ではないと考えておりますが、総走行距離と事故件数との関係性についても本プランにおいて着目していくこととしており、今後は総走行距離あたりの事故件数についても評価をしていくこととしております。
1. 自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進	②利用者等の行動変容	①悪質違反・重大事故の再発防止のための啓発	## 4. 利用者の役割の明確化 本計画は「安全トライアングル」を掲げていますが、利用者側の行動変容については限定的です。物流の安全確保は、事業者や行政のみならず、利用者の協力によって成立する社会インフラです。受取方法の選択や配送頻度の見直し等、利用者の協力を促す制度設計を、より明確に位置づけることを求めます。	ご意見ありがとうございます。本プランでは「自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進」として、自動車運送事業に関わる全ての者における行動変容が事故防止の観点でも重要である認識のもと、利用者側の行動変容についても記述させていただいております。	
		飲酒運転事故について結果指標に加え、実装状況を把握する複数の指標を設定し、定期的に公表する仕組みを明示されたい。	ご意見のあった、飲酒運転事故に関する結果指標に加え、実装状況を把握する複数の指標を設定し、定期的に公表する仕組みを設けることについては、ご趣旨として理解するものです。現時点では、飲酒の有無を個別に把握して継続的に公表するための制度的枠組みやデータ取得手法も十分に整っていませんが、飲酒運転の根絶に向けた取組は重要であることから、引き続き、飲酒運転事故件数等の結果指標を継続的に注視するとともに、必要に応じて関係機関と連携しながら、より適切な把握方法の検討を進めてまいります。		
		飲酒運転事故対策では2030年では、再度「検討」という言葉でお茶を濁すのではなく、本プラン開始後1年以内の義務化スケジュールの明示を求めます。	ご指摘のとおり、飲酒運転事故対策は極めて重要であり、ご意見は真摯に受け止めています。義務化に向けた制度設計には、法令整備や事業者・機器の準備状況など多くの要素を踏まえた検討が必要であり、本プラン開始後1年以内に具体的なスケジュールを示すことは予定しておりませんが、飲酒運転の根絶に向けた取組は引き続き推進してまいります。事故実態の分析や関係機関との連携、検知器活用の検討など、実効性のある対策を継続して進めてまいります。		
		悪質な飲酒運転について、AI点呼やアルコールインターロック等の先進技術を活用することにより、飲酒運転防止の徹底に向けて、より実効性のある取り組みとする旨を明記すべき。	ご指摘のとおり、飲酒運転事故対策は極めて重要であり、ご意見は真摯に受け止めています。義務化に向けた制度設計には、法令整備や事業者・機器の準備状況など多くの要素を踏まえた検討が必要ですが、飲酒運転の根絶に向けた取組は引き続き推進してまいります。		
		貸切バス事業許可更新制開始後において、軽井沢スキーツアーバス事故のときの事業者の違反内容が繰り返されていないか、分析をすべきである。当時の「再発防止」の効果検証の観点で、ネガティブ情報の分析、活用、の公表が目立って行われていないと見える。	ご意見ありがとうございます。貸切バスの事故防止の観点で施策の効果検証は重要であると認識しており、これまでも軽井沢スキーバス事故対策フォローアップ会議において議論を続けてまいりましたが、引き続き事故を未然に防止するための効果検証を行ってまいります。		
		貸切バス安全情報公表制度による、公表情報が活用されていない。認知度が低いので、義務を課している行政側として、このデータを利活用し、広報すべきである。当時の再発防止の効果検証の観点で、活用度が低い。また、事業者の情報が間違っていないか国土交通省によるチェックが甘い（データの信憑性が低いので、確認されたい）。	ご指摘のとおり、認知度の向上は非常に重要であり、より効果的なデータ活用、広報の方法を引き続き検討してまいります。		
		貸切バス、トラックだけではなく、乗合バス、タクシーにも事業許可更新制を導入すべきである。 ①イコールフィッティングの観点。 ②今後、貨客混載が進める方針と見受けられるが、運行管理制度や運行管理者の兼務ルール、行政処分基準など、原則統一すべき。何より、「許可制」とあるという大きな法制度の枠組みは理念が同じなら、制度は同じであるべき。	乗合バスやタクシー事業については、事業許可の更新制を導入しておりませんが、法令遵守の点がある事業者は、一定期間、事業規模の拡大となる事業計画の変更の認めないこととしており、引き続きこのような仕組みを適切に運用して、安全性の確保等に努めてまいります。		
		乗合バス、トラック、タクシーにも「ドライブレコーダーの装着義務」を課すべきである。貸切バスよりもトラックのほうが事故死者を多く出している。プラン2030の目標達成のためにも必要であろう。ドライブレコーダーは事業用自動車全車両へ装着できる市場製品が存在する。零細維持業者のデジタル化加速の一手としても有効であろう。	ご意見は真摯に受け止めております。義務化に向けた制度設計には、法令整備や事業者・機器の準備状況など多くの要素を踏まえた検討が必要であり、引き続き実効性のある対策を継続して進めてまいります。		
		乗合バス、トラック、タクシーにも「デジタルタコグラフ装着義務」を課すべきである。貸切バスよりもトラックのほうが事故死者を多く出している。プラン2030の目標達成のためにも必要であろう。デジタルタコグラフは事業用自動車全車両へ装着できる市場製品が存在する。零細維持業者のデジタル化加速の一手としても有効であろう。	ご意見は真摯に受け止めております。義務化に向けた制度設計には、法令整備や事業者・機器の準備状況など多くの要素を踏まえた検討が必要であり、引き続き実効性のある対策を継続して進めてまいります。		
		乗合バス、トラック、タクシーにも「点呼データのデジタル保存義務」を課すべきである。貸切バスよりもトラックのほうが事業者が多い分、点呼未実施や不実記載をする事業者の「絶対数」が多いことは行政処分の結果から明らかである。近年の、遠隔点呼、自動点呼の制度化により、「点呼データのデジタル化」関連製品を提供する事業者が増え、入手不可能な状態にはならないであろうから。零細維持業者のデジタル化加速の一手としても有効であろう。	ご意見は真摯に受け止めております。義務化に向けた制度設計には、法令整備や事業者・機器の準備状況など多くの要素を踏まえた検討が必要であり、引き続き実効性のある対策を継続して進めてまいります。		
トラックにも点呼時動画録画が必要ではないでしょうか。スマホがあるのだから、点呼を受ける自分を自撮りでも構わないと思います。国土交通省がアプリ開発・提供すれば事業者側の導入費負担が軽くなると思いますが。	ご意見は真摯に受け止めております。義務化に向けた制度設計には、法令整備や事業者・機器の準備状況など多くの要素を踏まえた検討が必要であり、引き続き実効性のある対策を継続して進めてまいります。				
貸切バス同様、トラック、乗合バス、タクシーにもアルコール検知器の顔写真の電子保存を義務化すべきである。また、不実記載の温床となるアルコール検知器の手書きをものはこれ以上、この期に及んでは許すべきではない。アルコール検知器はすべて時刻がデジタルで残るデジタル機器を必須とすべきである。「飲酒運転ゼロ」を掲げるならば、避けては通れない施策である。これ以上、「中小零細であること」を理由に、悪い意味の手書き文化の温床となるルールを残すべきではない。零細維持業者のデジタル化加速の一手としても有効であろう。アルコール検知器の民間市場を見渡せば、成熟市場となり、デジタル表示の製品が多種多様に存在する。入手不可能とはならないであろう。零細維持業者のデジタル化加速の一手としても有効であろう。	ご意見は真摯に受け止めております。義務化に向けた制度設計には、法令整備や事業者・機器の準備状況など多くの要素を踏まえた検討が必要であり、引き続き実効性のある対策を継続して進めてまいります。				

III	目標達成のための当面講ずべき施策	2. 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶	<p>乗合バス、貸切バス、トラック、タクシー、すべての事業者に、「点呼におけるデジタル血圧測定機器」の使用と、デジタルデータ保存を義務化すべきである。健康起因事故の減少を目標に掲げるなら、実行可能な打ち手である。労働安全衛生法の健康診断の結果活用が、個人情報等を盾に、運行管理や安全運転管理の場で使われづらくなっていると思われる。運行管理制度で、健康起因事故減少という目的に絞った施策として、労働安全衛生法と分けて制度化する。事業用自動車事故調査の精度をあげるには、デジタルデータが必要である。近年の、遠隔点呼、自動点呼の制度化により、「デジタル血圧測定機器」関連製品を提供する事業者が増え、入手不可能な状態にはならないであろうから。零細維持業者のデジタル化加速の一手としても有効であろう。</p>	<p>ご意見は真摯に受け止めております。義務化に向けた制度設計には、法令整備や事業者・機器の準備状況など多くの要素を踏まえた検討が必要であり、引き続き実効性のある対策を継続して進めてまいります。</p>
			<p>飲酒運転ゼロのため、AUDITを義務化し、運転者台帳に記載するAUDITの点数欄を義務化すべきである。飲酒行動や飲酒習慣の事前把握、事業用自動車の事故調査の精度（論拠）向上のため。</p>	<p>ご意見は真摯に受け止めております。義務化に向けた制度設計には、法令整備や事業者の準備状況など多くの要素を踏まえた検討が必要であり、引き続き実効性のある対策を継続して進めてまいります。</p>
			<p>令和8年2月27日（金）に群馬県の飲酒運転裁判が危険運転で懲役20年の判決が出ました。2030年までにアルコールインターロックを義務化するべきではないでしょうか。法務省も改正法を出す予定にしています。これらと連動する形で事業用車両の厳罰化を求めます。</p>	<p>ご意見は真摯に受け止めております。アルコールインターロック装置の全車両への義務化については、なりすまし防止策や、大半を占める飲酒運転を行わない車両所有者へのコスト負担増等の課題があることから、慎重な検討が必要と考えていますが、引き続きアルコールインターロックの普及促進を図ってまいります。なお、飲酒運転については他の違反よりも厳格な行政処分の基準を設け、監査において確認をしているところ、引き続き厳正に対処してまいります。</p>
		② 貨物軽自動車運送事業者に対する安全対策の確実な履行	<p>軽貨物向けに「最低限これだけ守ればよい」チェックリストと、履行を支える無償ツール(記録様式、教育動画、Q&A)を明示し、行政側の監査方針(重点対象、指導の段階)も透明化してほしい。</p>	<p>ご意見のとおり、軽貨物運送における安全対策の実効性を高めるため、必要な事項を分かりやすく示すことは重要であると認識しています。行政としても、安全確保に必要な事項を整理したリーフレット、記録様式、教育動画、Q&A等の周知素材を整備しているところです。今後とも、軽貨物分野の実態把握に努めつつ、必要な周知や情報提供を適切に進め、安全対策の強化を図ってまいります。</p>
			<p>タクシー協会、バス協会等のように、軽貨物協会も民間委託団体の認定をし、国の予算（助成）で全国の黒ナンバーの適正化に取り組むのが望ましい</p>	<p>ご意見のとおり、軽貨物分野の安全確保や適正化を図る上で、事業者支援の仕組みを強化することは重要であると認識しております。しかしながら、タクシー・バス・トラックの協会に対して行っている民間委託団体の認定や国の補助制度は、それぞれの法制度や事業形態を踏まえて設計されているものであり、軽貨物運送事業について同様の枠組みを直ちに適用することは困難です。一方で、軽貨物運送の適正化・安全対策の重要性は認識しており、実態把握や課題分析を進めつつ、必要に応じて関係団体等と連携しながら、支援の在り方について引き続き検討してまいります。</p>
			<p>運送業に従事するドライバーは、国の重要なインフラとして社会保険等保障されたものであるべきであり、個人事業主（黒ナンバー）は届出から許可に法改正し、運送のドライバーは基本雇用すると、外国人ドライバーも軽貨物で採用することができる。</p>	<p>ご意見のとおり、運送業に従事するドライバーの処遇改善や社会的な保護が重要であることは認識しております。しかしながら、軽貨物運送事業を現行の届出制から許可制へ移行することや、個人事業主の在り方を一律に変更することは、制度目的や事業形態の多様性、業界への影響等を踏まえると、多くの課題があるものと認識しております。一方で、軽貨物分野の適正化やドライバーの労働環境改善は引き続き重要な課題であるため、実態把握を進めつつ、必要に応じて関係省庁や業界団体と連携し、望ましい制度の在り方について検討を行ってまいります。</p>
		③ 監査体制等の強化	<p>数が多く、個人事業主という法制度の理解・触れる機会に乏しい軽貨物事業者に対してどのように監督を行うのか予定を示して欲しい。</p>	<p>悪質違反の排除に向け、監査の実効性確保は重要と認識しています。しかし、監査方針を詳細に示すことは、監査の適正な運用に支障を及ぼす可能性があるためお示しできません。引き続き、法令に基づき適切な監査・処分を実施し、安全確保に努めてまいります。</p>
			<p>違法な事業用自動車に対する取締りを大幅に強化すること</p>	<p>ご意見のとおり、違法な事業用自動車に対する取締りは、安全確保と適正な輸送の観点から重要であると認識しております。国においては、貨物自動車運送事業法および道路運送法に基づき、違反行為に対し適正に処分を行うとともに、処分基準についても必要に応じて定期的に見直しを行っております。引き続き、法令に基づき適正かつ厳正な処分を実施し、輸送の安全と適正化の確保に努めてまいります。</p>
			<p>違法な事業用自動車に対しては、極刑を含む厳罰を科し、初犯であっても免許停止・免許取消に加え、執行猶予の付かない懲役刑を原則とすること。</p>	<p>ご意見のとおり、違法な事業用自動車に対する取締りは、安全確保と適正な輸送の観点から重要であると認識しております。国においては、貨物自動車運送事業法および道路運送法に基づき、違反行為に対し適正に処分を行うとともに、処分基準についても必要に応じて定期的に見直しを行っております。引き続き、法令に基づき適正かつ厳正な処分を実施し、輸送の安全と適正化の確保に努めてまいります。</p>
			<p>違法な事業用自動車を発注・利用した者についても、事業者と同様に厳格な取締りおよび処罰の対象とすること</p>	<p>ご意見のとおり、違法な事業用自動車を取り締まり、関係者全体の適正な行動を確保することは重要であると認識しております。引き続き、適正な取引の促進や関係者への周知を通じ、違法行為の防止に努めてまいります。</p>
			<p>2030プランには、荷主・プラットフォームを運行管理の「共同責任者」として法的に定義する工程表を盛り込むべきです。</p>	<p>ご意見のとおり、荷主やプラットフォームが運行管理に適切に関与することは、輸送の安全確保にとって重要であると認識しております。荷主対策やプラットフォーム事業者との連携は重要であるため、引き続き、不適正な取引慣行の是正や情報連携の在り方など、関係者の協力体制の強化に向けた取組を進めてまいります。</p>
			<p>軽貨物事業における実効性確保については、支援、対策緩和及び周知を中心とするのではなく、監査及び行政処分の運用を通じて遵守を担保する方向で整理することが適当である</p>	<p>ご意見のとおり、軽貨物事業における安全性の確保は極めて重要であると認識しております。国においては、令和7年4月に軽貨物事業の安全対策を強化する制度改革を実施しており、これに伴う監査・行政処分の規定も整備しているところです。今後とも、実態を把握しつつ、必要に応じて処分基準の見直しを含めた制度運用の改善を行い、輸送の安全確保に取り組んでまいります。</p>
<p>軽貨物についてはトラックと同等の安全確保水準を求めるとの原則を、監査及び処分の運用面においても明確に示す必要がある</p>	<p>ご意見のとおり、軽貨物事業における安全性の確保は極めて重要であると認識しております。国においては、令和7年4月に軽貨物事業の安全対策を強化する制度改革を実施しており、これに伴う監査・行政処分の規定も整備しているところです。今後とも、実態を把握しつつ、必要に応じて処分基準の見直しを含めた制度運用の改善を行い、輸送の安全確保に取り組んでまいります。</p>			
<p>軽貨物事業に対する監査及び行政処分の運用を通じた遵守担保の方針を、本計画において明確に位置付けることが不可欠である</p>	<p>ご意見のとおり、軽貨物事業における安全性の確保は極めて重要であると認識しております。国においては、令和7年4月に軽貨物事業の安全対策を強化する制度改革を実施しており、これに伴う監査・行政処分の規定も整備しているところです。今後とも、実態を把握しつつ、必要に応じて処分基準の見直しを含めた制度運用の改善を行い、輸送の安全確保に取り組んでまいります。</p>			
<p>悪質違反の排除を掲げるのであれば、監査件数や重点化基準、違反発見確率を高める仕組みを示す必要がある。監査の重点化基準、年間計画の考え方、改善効果の測定方法を具体的に示されたい。</p>	<p>悪質違反の排除に向け、監査の実効性確保は重要と認識しています。しかし、監査の重点化基準や年間計画、違反発見確率の算定方法等を詳細に示すことは、監査の適正な運用に支障を及ぼす可能性があるためお示しできません。引き続き、法令に基づき適切な監査・処分を実施し、安全確保に努めてまいります。</p>			

				居眠りや漫然運転を検知し物理的に車両を制御するシステムの義務化、および運行管理の完全デジタル化による「監視の自動化」を強く求める。	ご意見のとおり、居眠り・漫然運転の防止や運行管理の高度化は重要と認識しております。 検知システムの義務化や運行管理の完全デジタル化を直ちに導入することは、技術水準や事業者負担などから多くの課題があると認識しておりますが、引き続き、技術の進展や実態を踏まえながら、必要な対策の在り方を検討してまいります。
				トラックの行政処分を見ると指摘事項は1.「運転記録の未取得、運転者台帳の未作成、特定の運転者への特別な指導の未実施（適性診断 and 安全教育）」という新人または高齢運転者への指導監督、2.「過労運転防止の違反、点呼の未実施、日報の作成・記録の不徹底、運行記録計の未保存、運行指示書の未作成」と、定番化しています。これらを巡回指導でも厳しく、あるいは監査基準の不利益処分引き上げを求めます。	ご意見ありがとうございます。引き続き、法令に基づき適切な監査・処分を実施し、安全確保に努めてまいります。
	3. ICT、先進安全自動車、自動運転等 新技術の開発・普及促進		①運行中も含めた運行管理の高度化	点呼や日報といった旧来のアナログ管理を撤廃し、デジタコやウェアラブルデバイスを用いた生体データに基づくリアルタイム運行管理を標準とすべき 運行記録装置や映像記録装置の普及について、データ項目の標準化、費用負担への支援策、データ利用目的と管理方針を明示されたい。 DXの推進について特に中小事業者に対し、「予算の範囲内での補助」という消極的姿勢ではなく、安全投資を前提とした事業継続の条件化と、それを支える大規模な一括転換支援（基金化等）をセットで打ち出すべきです。「対面原則」を維持しつつICTを活用するという中途半端な姿勢こそが、コストと手間の二重負担を生んでいる元凶であることを直視してください。	ご意見のとおり、デジタル式運行記録計等を活用した高度な運行管理は、安全性向上に寄与するものと認識しております。点呼や日報の撤廃や、生体データによるリアルタイム管理を一律に標準化することは、技術水準のばらつきや事業者負担などから多くの課題がありますが、引き続き、技術の進展や事業者の実態を踏まえつつ、運行管理の高度化に向けた取組を検討してまいります。 データ項目の標準化や費用負担に関する一律の支援策、データ利用目的・管理方針の詳細を現時点で明確にお示しすることは、技術の多様性や事業者規模の差異などから多くの課題がありますが、引き続き、装置の普及状況や技術動向を踏まえつつ、必要な取組の在り方を検討してまいります。 ご指摘のとおり、DXの推進は安全性向上と生産性改善に資する重要な取組と認識しています。安全投資を事業継続の一律の条件とすることや、基金化による大規模な一括支援を直ちに講ずることは、制度の趣旨や財政上の制約、中小事業者の実態の多様性等の観点などから多くの課題がありますが、安全確保や法令遵守の観点から必要な範囲で維持しつつ、ICTの活用拡大を引き続き検討してまいります。
			②自動車の先進安全技術の更なる性能向上・普及促進	先進安全自動車（ASV）技術について、現状のような普及促進や補助金による誘導だけでなく、事業用自動車の車両保安基準そのものを厳格化すべき 衝突被害軽減ブレーキの技術的課題について、発生原因等の詳細を記入し、性能含めた整備および誤作動防止のために今後どのような施策が重要かということも明記すべき。	ご意見のとおり、先進安全自動車（ASV）技術の普及は、交通安全の向上に有効であると認識しております。事業用自動車に対する保安基準についても、事故実態、技術の進展や安全装置の普及状況等を総合的に踏まえて、必要に応じ見直しを図っているところです。引き続き、ASV技術の進展や普及状況を注視しつつ、安全確保に資する施策の在り方を検討してまいります。 引き続き、事故原因等を踏まえ、衝突被害軽減ブレーキを含む先進安全技術の性能向上を図っていくこととしており、この旨は原案において記載されております。
	4. 少子高齢社会における事故の防止 対策の推進		②健康起因事故対策の推進	一定以上の年齢や持病リスクを持つドライバーに対し、脳ドックや睡眠時無呼吸症候群（SAS）検査の受診を、運送事業継続の「許可要件（必須条件）」として書き込むべきです。任意性に委ねた対策が限界を迎えていることを認め、行政が「安全の最低ライン」を法的に底上げすることを強く求めます。	ご意見のとおり、高齢ドライバーや健康リスクを有する方に対する健康管理の強化は、安全確保の観点から重要であると認識しております。脳ドックや睡眠時無呼吸症候群（SAS）検査の受診を、運送事業継続の許可要件として一律に義務づけることは、費用負担や対象基準の設定など、多くの課題があるものと認識しておりますが、引き続き、健康起因事故防止に向け、必要な取組みについて検討してまいります。
			③経験が未熟な運転者への安全対策の徹底	年間12項目の安全教育が形骸化していないでしょうか。教育時間の基準を設けるべき時が近づいていると感じます。また12項目に、飲酒運転、視野狭窄等健康問題を追加すべきではないでしょうか。	毎年実施する運転者の教育は事業者自身が主体となって輸送の安全性向上のために取り組むものであり、事業者における取組内容次第でその教育に係る時間は変動するものと認識しております。教育時間については最低どの程度の時間の教育を受ければ安全水準を満たすか否かを基準として設けることには多くの課題がありますが、引き続き、安全教育の推進に努めてまいります。なお、12項目については一般的な内容として指針上明示しているものであり、各事業者においてこの12項目に飲酒運転対策や視野障害等健康起因事故対策を含めて実施することを妨げているものではありません。
			④乗合バスの車内事故防止	利用者啓発と同等以上に、事業者側の運転、運用、設備改善に関する具体策と評価指標を示されたい。 こちら乗客による運転者へのカスハラ行為がSNS上で度々挙げられています。これら負担が運転者のみに負わされている現状をどう改善していくのでしょうか？乗客は道路運送法上の運転者の規則を知らないため、カスハラ防止は、このような利用者に周知徹底を行わなければ、業務環境の改善につながらず、人手不足の改善につながりません。	事業者側の具体的な改善策や評価指標を一律に示すことは、業態や事業規模の多様性、設備更新に係る負担などを踏まえると多くの課題がありますが、引き続き、実態を把握しつつ、必要な周知・支援や制度運用の改善を通じて安全対策の促進に努めてまいります。 これもバス・タクシーの運転者等が安心して働くための環境を整備するため、氏名・写真等の掲示を廃止するといった制度改正等を行ってきたところですが、引き続き、このような取組を着実に実施していくことに加え、利用者側への行動変容を促す施策を業界団体と連携して講じてまいります。
	5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と安全体質の継続的強化		①各業態の特徴に応じた事故分析・対策の検討	路上横臥者との事故防止の施策として、横臥者を発見・110番通報・保護した乗務員を所轄警察署が積極的に表彰し、その旨を業界紙等も含めて当該社内は勿論のこと、当県協会内においても広く広報することが有用と考えます。	ご提案のとおり、路上横臥者の早期発見や通報・保護は、事故防止に有効な取組であると認識しております。いただいたご意見は、今後の施策検討において参考とさせていただきます。
	6. 道路交通環境の整備	—	—	プラン案を支持しますが、事業用自動車の安全・環境基準を強化するなら、車道での自転車優先を明確化し、自転車に優しい道路環境を整備すべきです。自転車は免許不要の人力でエコな乗り物で、庶民の生活の足として浸透してきました。道路の狭い日本で、バスや路停車の多い日本で、ドライブレコーダーやナビもない自転車が全ての標識を認識するなど不可能です。まずは、自転車に優しい道路環境を整えることに全力を注いでもらいたいです。段差や凸凹のない、自転車のタイヤに優しい道路を整備してもらいたいです。車道では自転車を優先すべきです。そして、歩行者にも理解が必要だということ。歩道であれ、車道寄りも自転車の走行スペースとしてできるだけ避けて歩くべきです。これで事故20-30%減、CO2排出即時5-10%低減、健康寿命延伸、地方格差解消を実現できます。事業用自動車の安全基準強化と並行して、自転車道整備・購入補助を義務化し、ガソリン依存を減らしてください。生活必需品の移動手段は「金儲けの対象」ではなく、「国民の命を守るインフラ」として扱ってください。プラン案に自転車優先と道路環境整備の視点を強く反映を求めます。	いただいたご意見につきましては、今後の施策検討において参考とさせていただきます。
IV	本プランのフォローアップ	—	—	結果指標のみでは施策改善が遅れる。教育実施率、点呼適正率、装置導入率などの先行指標を用いた評価が不可欠。使用する評価指標の一覧と、公表方法を本文に明記されたい。	ご意見のとおり、教育実施率や点呼適正率、装置導入率といった先行指標による評価は、施策の実効性向上に資するものと認識しております。安全プランにおいて、評価指標の一覧や公表方法を本文に一律に明記することは考えておりませんが、引き続き、フォローアップの場において必要な取組の内容や目標の確認等を行い、施策の進捗管理に努めてまいります。

全体	従来の「運転者の意識向上」や「安全教育の徹底」といったヒューマンウェア（人的要素）に依存した対策の限界を明確に認め、ハードウェア（車両技術）およびソフトウェア（運行管理システム）による「工学的強制力」を用いた安全確保へと、政策の主軸を抜本的に転換すべき	ご意見のとおり、車両技術や運行管理システムなどのデジタル技術を活用した安全性向上は重要であると認識しております。政策の主軸を工学的手法へ全面的に転換することは、事業形態の多様性や技術水準等を踏まえると多くの課題がありますが、今後とも、ヒューマンウェア対策とデジタル技術の融合を図りながら、安全性向上に取り組んでまいります。
	単に運送事業者を指導するだけでなく、荷主を含めたサプライチェーン全体に対する責任追及のプロセスをシステム的に組み込むべき	ご意見のとおり、荷主を含めたサプライチェーン全体で安全性を確保することは重要であると認識しております。本プランは主として運送事業者における取組を示すものであり、荷主責任を追及するプロセスを新たに制度的に組み込むことは考えておりませんが、いただいたご意見は、今後の施策検討において参考とさせていただきます。
	施策ごとに期限、成果物、評価基準、担当主体が示されておらず、優先順位や進捗管理が困難である。施策ごとに期限、成果物、評価指標、主担当及び協力主体を明示した実行計画型の整理を求める。	安全プランにおいて、評価指標の一覧や公表方法を本文に一律に明記することは考えておりませんが、引き続き、フォローアップの場において必要な取組の内容や目標の確認等を行い、施策の進捗管理に努めてまいります。