

1. 道路運送法施行規則の一部改正関係

1-1 乗合旅客の運送に係る規制の適正化関係

頂いた御意見	国土交通省の考え方
(1) 運行の態様、事業計画関係 ・ 路線を定めただけでなく、時間、発着場所も定めない形態を認めて欲しい。	・ 自動車を貸し切った旅客の運送ではなく乗合旅客の運送を行う形態であることを踏まえ、運送の区間及び発車時刻若しくは到着時刻又は運行間隔時間を定めて頂くこととしております。
(2) 運賃・料金関係 ・ 高速バス運賃の規制緩和は値下げ競争を招くものであり不要である。	・ 運賃は事業経営上の根幹的な事項であり、事業者の自主的な判断に基づき設定することが基本ですが、乗合事業については、地域住民の日常生活との関連が密接であること等から、不当に高額な運賃設定を防止するため、原則上限認可として、旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さい運賃については事前届出としております。 ・ 高速バスについては、地域住民の日常生活との関連がそれほど密接でなく、利用者の選択度合も比較的高いと考えられることから、今回、旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして、運賃を上限認可から事前届出としております。
(3) 地域公共交通会議の構成員関係 ・ 乗用事業者及びその業界団体を構成員とされたい。	・ 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を構成員としており、乗用事業者及びその業界団体も構成員となることが可能です。

1-2 自家用有償旅客運送関係

頂いた御意見	国土交通省の考え方
(1) 自家用有償旅客運送の対象（全般）関係 ・ 自家用有償旅客運送の安易な拡大には反対である。 ・ 既存の事業者では対応できない場合に自家用有償旅客運送を認めることとして欲しい。	・ 自家用有償旅客運送は、バス、タクシー事業者によることが困難な場合に、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する重要性にかんがみ、自家用自動車による有償運送を認めるものであり、その対象は実態等を踏まえて限定したものとしております。
(2) 自家用有償旅客運送の対象（主体）関係 ・ 非営利法人は運送の主体となれるようにして	・ 自家用有償旅客運送は、採算性の面からバス、

<p>欲しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> 法人格をもたない団体も対象として欲しい。 学校法人も対象として欲しい。 法人格を持たない団体は主体から除外されたい。 社会福祉法人、商工会議所等に対象を広げるのは反対である。 	<p>タクシー事業者が参入しないなど、バス、タクシー事業者によることが困難な場合に認めるものであり、運送の主体については、営利を目的としないものに限定しております。具体的には、実態を踏まえ、市町村、NPOのほか、公益法人、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会としております。</p>
<p>(3) 自家用有償旅客運送の対象（市町村運営有償運送）関係</p> <ul style="list-style-type: none"> 市町村バスはタクシーがないことを条件とすべき。 市町村バスの定義はもう少し明確にしなければ白タク行為につながるのではないか。 タクシー類似行為を避ける観点から市町村バスは11人以上とすべき。 市町村バスは運行管理面で不安があるので既存の事業者を使うべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> 市町村運営有償運送は、バス、タクシー事業者によることが困難な場合に、地域の足を確保する重要性にかんがみ認めるものですが、当該地域における必要性については、地域ごとの交通の状況等を踏まえた総合的な判断が必要であり、一律の条件によることは困難と考えられることから、地域公共交通会議において十分に議論して頂き、協議が調った場合に認めることとしております。 市町村運営有償運送の定義については、これまでの許可の実態を踏まえて定めております。 市町村運営有償運送についても、他人を有償で運送する以上、輸送の安全及び旅客の利便の確保は不可欠であり、適切な運行管理の実施やバス、タクシー類似行為の防止等を図るため、運送形態に応じた所要の措置を求めています。
<p>(4) 自家用有償旅客運送の対象（過疎地有償運送）関係</p> <ul style="list-style-type: none"> 過疎地の基準を明確にして欲しい。 都市部であっても過疎地同然の地域では過疎地有償運送を認めて欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 対象となる地域は、過疎地域自立促進特別措置法の過疎地域その他これに類する地域としておりますが、具体的には、地域ごとの交通の状況等を踏まえた総合的な判断が必要であり、一律の条件によることは困難と考えられることから、当該地域の交通の状況等を踏まえ、運営協議会において十分に議論し、判断して頂くものと考えております。
<p>(5) 自家用有償旅客運送の対象（福祉有償運送）関係</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行困難者に限定しないで欲しい。 要介護認定を受けた者、身体障害者手帳の交付をされた者に限定しないで頂きたい。 高齢者、幼児、児童、学童を対象として欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 今回の法改正は、バス、タクシー事業者によることが困難な場合に、移動制約者の移動の確保を図ることを1つの目的として行ったものです。福祉有償運送の対象については、頂

<p>い。</p> <ul style="list-style-type: none"> 知的障害者、精神障害者等及びその付添人を対象として欲しい。 知的障害、発達障害等により、単独での移動が困難な者であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な者として欲しい。 一時的なけが人、低所得者も認めて欲しい。 単独で公共交通機関を利用することが困難とはいえない要支援者は対象としないようにして欲しい。 	<p>いたご意見を踏まえ、歩行困難者に限定せず、身体障害者手帳を交付された者、要介護認定者、要支援認定者、知的障害、精神障害等を有する者であって、他人の介助によらずに移動することが困難であり、単独では公共交通機関を利用することが困難な者及びその付添人を運送の対象としているところです。</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者、幼児、児童、学童、一時的なけが人、低所得者等については、上記のような法改正の趣旨を踏まえると、福祉有償運送の対象とはならないものと考えております。
<p>(6) 登録申請関係</p> <ul style="list-style-type: none"> 使用する車両の登録番号を登録事項とされたい。 対価を登録事項とされたい。 申請書には運転者の運転経歴書を添付することとされたい。 自家用有償旅客運送に用いられる自動車定期点検整備を行っているものであることを証する書類を添付することとされたい。 登録申請等の書類は簡素化すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車登録番号や対価については登録事項としておりませんが、自家用有償旅客運送を行う場合には、自動車の両側面に車体表示を義務付け、また、対価については基準を設け、掲示や事前説明を求めることとしており、これらの措置により旅客の利便、利益の確保を図ることとしております。 添付書類については、バス、タクシー事業の許可申請の際に求めている書類も参考にしつつ、登録の拒否要件に該当するか否かを判断するために最低限必要な書類を求めるとしてしております。
<p>(7) 運送の区域関係</p> <ul style="list-style-type: none"> 運送の区域は市町村に限定し、県単位や複数市町村にまたがる輸送は認めないこととして欲しい。 運送の区域は、協議会において協議が調った区域に限定するべきではない。 発地又は着地のどちらかが運送の区域にあればよいこととして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送は、バス、タクシー事業者によることが困難な場合に、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために認めるものであり、また、適切な運行管理の実施等の観点からも、対象となる運送の区域は限定したものとすべきと考えております。このため、運送の区域は、地域公共交通会議又は運営協議会を主宰する市町村又は都道府県の区域のうち、当該会議又は協議会で協議が調った市町村を単位とすることとしております。 運送を行える範囲については、発地又は着地のいずれかが運送の区域内にあればよいこととしております。
<p>(8) 地域公共交通会議、運営協議会における協議関係</p> <ul style="list-style-type: none"> 合意の基準を明確化して欲しい。 協議は全会一致とし、自治体等が単独で行うことのないようにして欲しい。 タクシー関係団体の合意は必須とされたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域の関係者の合意については、地域公共交通会議又は運営協議会において協議が調った場合としております。 具体的な協議の方法については、当該会議又

	<p>は協議会において公正・中立性等を踏まえて適切に決めるべきものと考えておりますが、適切な運営が確保されるよう、国土交通省としてもガイドラインを示しております。</p>
<p>(9) 地域公共交通会議、運営協議会の構成員関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 構成員は事業者とNPOで平等にして欲しい。 ・ 構成員には利用者やNPOをより多く入れるべき。 ・ 乗用事業者及びその団体が対象となることを明記されたい。 ・ 市町村バスに係る協議会においても乗用事業者を構成員とされたい。 ・ 福祉関係者を構成員に加えて欲しい。 ・ 消費者団体を構成員に加えて欲しい。 ・ NPOも構成員として欲しい。 ・ 事業者団体、労働組合は構成員とする必要がないのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通会議及び運営協議会の構成員については、公正・中立な運営が確保され、十分な議論が尽くされるよう、バランスにも配慮して、地方公共団体の長、一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体、住民又は旅客、地方運輸局長、事業用自動車の運転者が組織する団体としており、その他学識経験者等必要な者も加えることを可能としております。 ・ なお、登録を申請しようとするNPO等については、協議会の運営の公正・中立性の観点から構成員とはしてはおりませんが、協議を行う場合に意見を聴取することとしております。
<p>(10) 登録要件となる輸送の安全、旅客の利便確保措置関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー類似行為を助長するセダン型車両の導入は認めるべきではない。 ・ 福祉車両を全運送主体に義務付けることには反対。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ セダン型車両の使用については、「特区において講じられた規制の特例措置の評価及び今後の政府の対応方針」(平成18年2月15日構造改革特別区域推進本部)を踏まえ、特区認定を受けた地域に限らず、全国において可能とすることとしております。 ・ なお、タクシー類似行為を防止するため、車体表示、登録証の写しの携行、運転者証の表示等の措置を求めています。 ・ 使用する自動車については、運送の種別・運送の対象に応じて必要な自動車の保有を求めるとしており、福祉車両を全運送主体に義務付けているものではありません。
<p>(11) 変更登録、変更届出関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両、運転者、利用者の変更は、運営協議会での承認を不要として欲しい。 ・ 点検・修理のために代替車両を使用する場合の変更登録は不要とされたい。 ・ 届出の対象となる軽微な事項は必要最小限として欲しい。 ・ 代表者の氏名、事務所の名称・位置、自動車の数(減少を除く)、旅客の範囲(減少を除く)は軽微な事由の変更としないで欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 登録事項の変更については、運営協議会で協議が調っていること等の審査を要すると思われる事項を変更登録の対象とし、それ以外は事後届出とすることとしております。具体的には、運送の種別の変更(福祉・過疎地有償運送双方を行う者がそのいずれかをやめる場合を除く)、路線又は運送の区域の増加を変更登録の対象とし、それ以外は事後届出事項としております。

<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両数は変更登録の対象とされたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事後届出の際には、登録事項の変更に伴いその内容が変更された添付書類の添付を求めているところであり、輸送の安全、旅客の利便の確保のための遵守事項が遵守されていないと認められる場合には、適切な対応を行ってまいりたいと考えております。
<p>(12) 対価の揭示等関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 対価の揭示はパンフレット、利用案内等に明記すればよいこととして欲しい。 ・ 対価の車内揭示を不要とされたい。 ・ 対価は事務所及び車内に見やすいように表示すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 対価については、運送形態を踏まえつつ、利用者の保護を図る観点から、市町村運営有償運送の場合は事務所及び車内への揭示を、過疎地・福祉有償運送については、旅客に対する事前の説明を行わなければならないこととしております。
<p>(13) 対価の基準関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 対価の基準を明確にすべきである。 ・ タクシーとの比較で非営利性を判断しないで欲しい。 ・ 介助料金等も含めてタクシーの1/2以下として欲しい。 ・ 距離制、時間制、エリア制も可能として欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用有償旅客運送は、採算性の面からバス、タクシー事業者が参入しないなど、バス、タクシー事業者によることが困難な場合に認めるものであり、対価については、営利目的とはならない範囲のものとすべきと考えております。 ・ 具体的には、燃料費等を勘案して実費の範囲内であること、過疎地・福祉有償運送については、バス、タクシー事業の運賃・料金を勘案して営利目的とは認められない妥当な範囲であり、運営協議会で協議が調っていること等としております。 ・ なお、さらに詳細な運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて、別途考え方を示しております。
<p>(14) 輸送の安全、旅客の利便の確保のための遵守事項関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 有償運送である以上タクシーと同等の規制をかけるべき。 ・ 諸記録は、様式を定めるのではなく、必要な項目のみを定めることとされたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用有償旅客運送は、他人を有償で運送するものである以上、バス、タクシー事業と同様、輸送の安全及び旅客の利便の確保を図ることが不可欠ですが、実際の運行形態等を踏まえ、それに応じた水準の措置を求めることとしております。 ・ 諸記録については、項目のみを定めることとしております。
<p>(15) 運転者関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転者要件はタクシーとバランスのとれたものとして欲しい。 ・ 二種免許が必要と考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上述のとおり、自家用有償旅客運送は、他人を有償で運送するものである以上、バス、タクシー事業と同様、輸送の安全の確保を図る

<ul style="list-style-type: none"> ・ 二種免許の最低確保人員を定めて欲しい。 ・ 運転者に福祉輸送に係る講習の受講を義務付けるべき。 ・ セダン型の運転者には乗降介助講習を義務付けるべき。 ・ 過疎地有償運送の場合は教習所の安全運転講習を義務付けるべき。 ・ 運転者の資格要件を厳格化することには反対。 ・ 一種免許の場合はゴールド免許保有の場合に限定すべき。 ・ 認定講習、運転協力者の講習は費用負担が過大なため反対。 ・ セダン車両運転者への講習は負担となるのでやめて欲しい。 ・ セダン車両の運転者に福祉車両の運転者以上の資格を求めることに反対。 ・ 運送主体が自主的に研修を修了すれば運転協力者の研修を不要として欲しい。 	<p>ことが不可欠ですが、実際の運行形態等を踏まえ、それに応じた水準の措置を求めるとしており、運転者の要件としては、二種免許の保有又は一種免許の保有（過去2年間効力が停止されていないこと）かつ認定講習の修了等としております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ また、セダン型車両を使用して福祉有償運送を行う場合には、乗降介助等に関する技能を必要とすることから、運転者が認定講習の修了等の要件を満たすか、運転者が当該要件を満たさない場合は運転者以外に当該要件を満たす者の乗務を求めています。 ・ なお、認定講習についての認定基準等については別途定めております。
<p>(16) 運行管理関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーに義務付けられている講習等を運行の管理の責任者に義務付けられたい。 ・ 運行管理の責任者は、個々の事業所単位で1名ずつ置くことを義務付けるべき。 ・ 運行管理の責任者は不要である。 ・ タクシー事業者並の車両管理、運行管理は不要である。 ・ 運行管理の責任者の資格要件を厳格化することには反対。 ・ 運行管理の責任者の資格は、運行管理者資格ではなく、運行管理業務講習の受講を基準とすべき。 ・ 運行管理の責任者の選任は届出制とすべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上述のとおり、自家用有償旅客運送は、他人を有償で運送するものである以上、バス、タクシー事業と同様、輸送の安全の確保を図ることが不可欠ですが、実際の運行形態等を踏まえ、それに応じた水準の措置を求めるとしており、運行管理については、運行管理者資格を有する者、運行管理者試験の受験資格を有する者、安全運転管理者の選任要件を満たす者等の中から、事務所ごとに、管理する自動車数に応じた数の責任者を選任しなければならないこととしております。 ・ なお、選任の届出までは求めておりませんが、要件を満たす者の選任がなされていない場合には、是正命令も可能となっております。
<p>(17) 安全な運転のための確認関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 対面点呼を義務付けられたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転者に対する疾病、疲労、飲酒等の確認の具体的な方法については、別途考え方を明らかにしております。
<p>(18) 乗務記録関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行の記録は簡素化すべき。 ・ 乗務記録には乗客の氏名も含むこととすべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗務記録については、バス、タクシー事業における乗務記録の内容を踏まえ、必要と考えられる項目を定めております。
<p>(19) 整備管理関係</p>	

<ul style="list-style-type: none"> 定期的に点検をする業者がいれば整備管理者は不要ではないか。 整備管理の責任者の選任は届出制とすべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 上述のとおり、自家用有償旅客運送は、他人を有償で運送するものである以上、バス、タクシー事業と同様、輸送の安全の確保を図ることが不可欠ですが、実際の運行形態等を踏まえ、それに応じた水準の措置を求めるとしており、整備管理については、自動車の適切な点検整備の実施が確保されるよう、自家用有償旅客運送者は、整備管理の責任者を置くことが必要であると考えております。 なお、整備管理の責任者については、道路運送車両法の整備管理者とは異なり、特段要件を求めておりません。 また、選任の届出までは求めておりませんが、要件を満たす者の選任がなされていない場合には、是正命令も可能となっております。
<p>(20) 損害賠償措置関係</p> <ul style="list-style-type: none"> 任意保険額はタクシー等と同額にすべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 万が一事故が発生した場合に十分な損害賠償措置を講ずることができるよう、タクシー等と同額の対人8,000万円、対物200万円以上の任意保険の加入等を求めることとしております。
<p>(21) 自家用有償旅客運送自動車への表示関係</p> <ul style="list-style-type: none"> 「有償運送」では印象が悪いため、表示方法を工夫して欲しい。 車外表示は運送者の名称及び運転者の氏名も表示すべき。 車外表示を標準化すること等により有償運送自動車であることが外から分かるようにして欲しい。 有償運送の表示はマグネットにして外せることを認めて欲しい。 有償運送の表示は取り外し可能でないものにして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> タクシー類似行為を防止する観点から、自動車の両側面に一定の表示を求めるとしてあります。 表示する内容としては、判別のしやすさ、分かりやすさ等を考慮し、自家用有償旅客運送者の名称、「有償運送車両」の文字、登録番号とし、また、見やすさを考慮して、文字の大きさについては縦横5センチメートル以上という基準を定めております。 なお、使用する自動車が自家用自動車であることを考慮し、表示は自家用有償旅客運送を行う場合に行えばよいこととしてあります。
<p>(22) 登録証関係</p> <ul style="list-style-type: none"> 車両1台ごとにナンバーを含む登録証を発行されたい。 登録証に対価も記載して欲しい。 登録証は車内の見やすい位置に明示することを義務付けるべき。 登録証の写しの備付けは不要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 登録証は、登録をした場合にその旨を通知するために交付するものであり、登録簿に登録した事項のうち基本的事項を記載することとしてあります。 自動車のナンバーや対価は登録事項ではないことから、これらを登録証に記載することは困難です。 登録証の写しについては、タクシー類似行為を防止する観点から、自家用有償旅客運送を

	<p>行う場合には、これを自動車に備えておかなければならないこととしております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ なお、車体表示を求めていることから、登録証の写しの表示までは求めておりません。
--	--

2. 旅客自動車運送事業運輸規則の一部改正関係

頂いた御意見	国土交通省の考え方
<p>(1) 運行記録計関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 厳しい経営状況の中で一律的な地域指定に関しては反対。 ・ 走行キロの少ないエリア、流し営業の少ないエリアを対象としないで欲しい。 ・ 対象を政令指定都市の都市部に限定されたい。 ・ 輸送の安全確保のため地域を拡大すべきである。 ・ 患者輸送限定事業者については除外して欲しい。 ・ 個人タクシーについては全車への装着を義務付けるべきである。 ・ 導入に当たっては猶予期間を設けて欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行記録計による記録を義務付ける地域については、これまで最高乗務距離の制限地域としておりましたが、運行管理のより確実な実施を図るため、義務付け地域の見直しを行うこととしております。 ・ 具体的に義務付けを行う地域については、流し営業の割合、日車走行キロ等を踏まえ、義務付けを行うことでより確実かつ合理的な運行管理が行われると考えられる地域（地方運輸局長が指定）とする予定でおります。 ・ また、指定地域に一律に義務付けを行うのではなく、運行の態様等を考慮して、福祉輸送サービスに使用する特殊車両等地方運輸局長が認める場合には、義務付け対象から除外することとしております。 ・ なお、個人タクシーについては、運転者自身が事業者であることから、運行記録計による運行管理は必要ないものと考えております。 ・ 義務付けの開始は、準備期間を考慮して、地域指定の日から1年以内で地方運輸局長が定める日としております。
<p>(2) 運行管理者制度の見直し関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 資格の統一は安全確保の観点から反対。 ・ 乗合タクシーについては乗用の資格でよいこととされたい。 ・ 運行管理者資格者証についてのみなし規定をおいて欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行管理者試験については、現行でも試験内容に共通項目が多いこと等を踏まえ、従来の事業区分ごとの試験を改め、区分を一本化することとし、今後、試験合格者については、どの事業の運行管理者としても選任が可能な資格者証を交付することとしております。 ・ 他方、実務経験要件による者については、従前どおり実務経験を有する事業の区分に応じた資格者証を交付することとしております。 ・ なお、施行前に実施された試験の合格者についての資格者証の交付は従前の例によることとし、また、改正前の道路運送法第21条第

	2号の許可を受けて行う乗合旅客の運送に係る運行管理者の選任については、施行から3年間は従前の例によることができるとの経過措置を設けております。
<p>(3) 有償運送の許可を受けた自家用自動車の運行管理関係</p> <ul style="list-style-type: none"> 法第78条第3号の許可を受けた事業者についても輸送の安全、旅客の利便の確保のための措置を講じるべきである。 法第78条第3号の許可にも運行管理を義務付けて欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> これまでも、自家用自動車による有償運送の許可に当たっては、輸送の安全や旅客の利便の確保に必要な措置を求めていることとしておりますが、今回の改正では、旅客自動車運送事業者が法第78条第3号の許可を受けて公共の福祉を確保するためやむを得ず自家用自動車を使用して旅客の運送を行う場合には、当該自家用自動車についても運行管理を行わなければならないこととし、運行管理者については、当該自家用自動車の数も含めて所要の数を選任しなければならないこととしております。

3. 旅客自動車運送事業等報告規則の一部改正関係

頂いた御意見	国土交通省の考え方
<ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送及び法第78条第3号の許可にも輸送実績報告を義務付けて欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送については、輸送実績報告を求めていることとしております。 法第78条第3号の許可については、地域又は期間を限定したものであることから、輸送実績報告については義務付けておりません。

※ 類似の御意見については、趣旨を損なわない範囲で、適宜まとめさせていただきました。