

令和4年9月
国土交通省自動車局

道路運送法施行規則の一部を改正する省令案等に関する
パブリックコメントの募集結果について

国土交通省では、令和4年8月10日から令和4年9月10日まで、道路運送法施行規則及び国土交通省関係国家戦略特別区域法施行規則の一部を改正する省令案についてパブリックコメントを実施し、広く国民の皆様からのご意見を募集いたしました。

その結果、本件に関して、4件のご意見が寄せられました。

お寄せいただいたご意見とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりとりまとめましたので公表します。なお、本件に直接関係がなかったご意見についても、今後の施策の推進に当たって参考にさせていただきます。

皆様方のご協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

1 実施方法

- (1) 募集期間 令和4年8月10日（水）～令和4年9月10日（土）
- (2) 周知方法 電子政府の総合窓口（e-Gov）に掲載
- (3) 意見提出方法 電子メール、インターネット（電子政府の総合窓口（e-Gov）意見提出フォーム）、FAX及び郵送

2 意見数

提出意見数 4件（うち本改正に直接関係のない意見数1件）

3 問い合わせ先

国土交通省自動車局旅客課
電話番号 代表：03-5253-8111（内線41255）
直通：03-5253-8568

ご意見の概要及び国土交通省の考え方

ご意見の概要	国土交通省の考え方
<p>労働者協同組合と労働契約を締結し、労働の対価として最低賃金以上の賃金の支払いを受ける組合員について、当該組合員の所有する自家用自動車を自家用有償旅客運送の持ち込み自動車として使用することはできるのでしょうか？</p> <p>「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」（令和2年11月27日付け国自旅第316号）及び「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」（令和2年11月27日付け国自旅第317号）では、「ボランティア個人」からの持ち込み自動車について、自家用有償旅客運送に使用できると記載がありますが、賃金の支払いを受ける組合員が「ボランティア個人」に含むことができるのか疑義があるため、確認です。</p> <p>（厚生労働省資料「ボランティアについて」によると、ボランティアの活動の性格の一つとして「無償性(無給性)」があげられるとの記載があります)</p> <p>なお、持ち込みが認められる場合、「ボランティア個人」という表記は紛らわしいので、表記の変更を検討されてはいかがでしょうか？</p>	<p>当該組合員の所有する自家用自動車について、その使用権原を労働者協同組合に移した上で、自家用有償旅客運送で使用する車両として登録を行っているのであれば可能です。</p> <p>「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」（令和2年11月27日付け国自旅第316号）及び「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」（令和2年11月27日付け国自旅第317号）での「ボランティア個人」は労働者共同組合等に所属する者以外の個人を指しています。</p>
<p>労働者協同組合法の施行（令和4年10月1日）の際、現に存する企業組合又はNPO法人は、施行後3年以内に限り、総会の議決により、その組織を変更し、労働者協同組合になることができますが、現に自家用有償旅客運送の登録を受けているNPO法人が労働者協同組合に組織変更する場合、道路運送法上の手続きは具体的にどのようなことを行えばよいのでしょうか？</p> <p>軽微な事項の変更の届出の「名称の変更届出」でよいのでしょうか？（添付書類は不要でしょうか？）</p> <p>通達上に具体的な手続方法を明記するとともに、必要に応じて登録様式または届出様式に記載欄を追加することを要望します。</p>	<p>「名称」の変更として、軽微な事項の変更の届出を行ってください。その場合、届出書に、登録申請の際に提出した申請添付書類のうち名称変更に伴いその内容が変更されたもの（定款、登記事項証明書等）及び登録証の添付が必要となります（道路運送法施行規則第51条の13第3項）。なお、通達の改正は予定しておりません。</p>

意見：今回の改正省令案について、断固たる反対します。

理由：①現状ただでさえ、成田と羽田と関空周辺及び地方の駅や港でもすでに白タク白バスが氾濫しています。

②インバウンド客が再来されるとさらにコロナ禍前の白タク数に戻るに違いありません。2017年-2018年あたりマスコミ等の報道によると4,000台から5,000台になっていたとのことです。

③地方過疎化地域のみ自家用車有償輸送を認められても、その管理は全くできないことになると思います。これは、安全保証の意味ではなく都市部でちゃんと合法的に営業しているバスとタクシーの営業区域に地方の自家用車が堂々と乗り込んでも誰もわかりません、いくらでも理由をつけて親戚や友人を乗せたことに言えるでしょう、まして青ナンバーのような監査を受けることがありませんから。つまり、我々の正規な事業者の仕事を奪われてしまいます、過疎化になっていない地域の雇用維持ができなくなります。

④コスト的に正規な事業者も太刀打ちができません。貸切バスとタクシーの自賠責と任意保険も自家用車の保険より十倍以上高い、従業員に雇用保険や社会保険料を支払っています。しかし、自家用車は一切な負担がありませんが、正規な事業者なみの料金をお客さんから徴収します。仮に我々の事業者の公定幅料金より少し安くてもこれだけ不公平な取引は世の中にあってはなりません。

⑤国の税収に影響します。自家用車の収入が完全に把握できないため、税務申告も疎かになりかねません。

⑥もしどうしても一部の白タクか白バスを容認するならば、道路運送法と道路運送車両法を変えないとだめだと思います。つまり、全事業者を白バスか白タクにしないと民主主義の根幹である平等さを守れなくなります。つまり、同じ条件の下でサービスと安全を競ってお客様を獲得します。同じ土俵の上で戦うべきです。

以上、弊社及び同業他社の意見を代表できませんが、視点は少し違いますが、他社は単純に安全が守れなくなると主張してきていますが、実は、事故というのは、自家用車でも事業用車でも事故を起こしますから。重要なことは公平

今回の省令改正は、道路運送法第78条第2号及び第79条に基づく自家用有償旅客運送を行うことのできる主体として、新たな非営利法人の類型である「労働者協同組合」を追加するものであり、いわゆる「白タク」・「白バス」を認めるものではありません。

さ、納税義務、雇用維持ではありませんか？	
----------------------	--