

「高速バス等の効率的な運行に係る道路運送法上の取扱いについて」
に関する意見募集結果について

国土交通省では、令和7年7月14日から令和7年8月12日まで、「高速バス等の効率的な運行に係る道路運送法上の取扱いについて」に関する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、16件のご意見を賜りました。

お寄せいただいたご意見とそれに対する考え方について、別紙のとおり公表します。とりまとめの都合上、いただきましたご意見は要約等の整理をしております。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あたり参考にいたします。皆様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。

記

1. 実施方法

- ① 募集期間: 令和7年7月14日(月)～令和7年8月12日(火)
- ② 周知方法: 電子政府の総合窓口(e-Gov)
- ③ 意見提出方法: 電子政府の総合窓口の意見提出フォーム、郵送及びFAX

2. 意見数

・提出意見数 16件

3. お問い合わせ先

国土交通省 物流・自動車局 旅客課 意見募集担当

電話番号: 03-5253-8111(内線 41204、41233)

以上

ご意見及び国土交通省の考え方		
番号	ご意見	ご意見に対する考え方
1	当初の便を定路線便として運行し、後続便を直行したものと扱うことは可能か。	直行する便と後続便とは一体的な運行を求めていることとありますが、これらの便の運行の順序まで求めるものではありません。
2	直行した結果、早着することとなっても、深夜早朝以外は問題ないこととしていただきたい。 また、直行した場合の降車専用停留所は早発を可としていただきたい。	早着については、旅客に過度な負担が生じないよう配慮を求めていることとしています。 また、直行する便においても、旅客自動車運送事業運輸規則第12条「早発の禁止」は適用されることとなります。
3	事業者側の都合であり、サービスレベルの改悪のため反対を表明する。本件に際し、直行する際の案内漏れについて懸念する。	通過となる乗車専用停留所における旅客の混乱を防止する観点から、各停留所において、係員・運転者等（自社職員でない者も含む。）又は通信手段により旅客に対して直接案内できる体制を確保することを求めています。
4	直行する場合は、運行計画に沿った後続便を別途運行するとともに、通過する乗車専用停留所の旅客に対して案内できる体制を確保することとされているが、別途後続便を運行する場合は問題なく乗車できることから案内は不要ではないか。 （後続便が本来の時刻より遅延して発車する場合はその限りではない。）	通過となる乗車専用停留所における旅客の混乱を防止する観点から、各停留所において、係員・運転者等（自社職員でない者も含む。）又は通信手段により旅客に対して直接案内できる体制を確保することを求めています。
5	後続便ではなく、続行便とすべきではないか。 後続便では、本来予定している次の便というニュアンスになる可能性があり、本便に続行する便というニュアンスを前面に出せる続行便と表現すべき。	一般的に使用されている「続行便」との混同を避けるため、「後続便」と表現しています。
6	1. 乗車専用停留所から乗車する旅客の運送が確保されている場合とは、後続便に予約席以外にも空き席がある場合を指すのか。 2. 2号車以降の後続便が先に満席になった場合の明記がされていない為、後続便が先に満席になった場合も全車両が停留所に停車する必要はあるか。 3. 通過する乗車専用停留所の旅客に対して案内体制とは具体的に続行便とは別に停留所へ別途案内をする人員を配置する必要があるか。	乗車専用停留所から乗車する旅客の運送が確保されている場合とは、当該旅客が後続便に乗車ができることを意図しています。 また、直行する便を運行するための条件は、客観的な基準として満席（座席定員制若しくは座席指定制の自動車で座席定員が満たされている状態又は確実に満たされることが判明している状態）であることを求めることとしており、直行する便と後続便とは一体的な運行をすることや、後続便は運行計画に沿って運行することを求めることとしています。 さらに、通過となる乗車専用停留所における旅客の混乱を防止する観点から、各停留所において、係員・運転者等（自社職員でない者も含む。）又は通信手段により旅客に対して直接案内できる体制を確保することを求めています。

7	<p>賛成です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・後続便は定時運行をすること ・後続便があれば案内は不要にすることを要望します。 	<p>直行する便と後続便とは一体的な運行を求めていることとしています。 なお、通過となる乗車専用停留所における旅客の混乱を防止する観点から、各停留所において、係員・運転者等（自社職員でない者も含む。）又は通信手段により旅客に対して直接案内できる体制を確保することを求めていることとしています。</p>
8	<p>「満席の場合は乗車できない（＝空席がある場合のみ経由する）」旨を事前にホームページ・停留所に掲示し、かつ実際に満席になった場合に案内装置やコールセンター等で経由しないこととなった停留所の旅客に案内することができる場合は、そもそも後続便の運行は行わないものとする方式も選択することができるようにすべきである。</p>	<p>後続便は運行計画に沿って運行することを求めていることとしています。</p>
9	<p>意見： 本件通達では、直行できることの必須要件として、「満席」を定義している。この「満席」とは道路運送車両法に定める乗車定員に対する満席ではなく、事業者が営業政策上定めている予約販売上の座席数が全て埋まっている「満席」とされたい。</p> <p>理由： 1. 交代運転者の乗務する4列シート車両では、改善基準告示により「バス運転者等の専用の座席」として、交代運転者等が1名であっても2席を確保している。この為、道路運送車両法に定める乗車定員に対して1席が空席であるから満席となりえない為。 2. 補助席・ガイド席等を有する車両にて途中休憩のある高速バスを運行する場合、大半の事業者において補助席は、予約販売上の座席数には含めていない（途中休憩ごとに、補助席の利用を中断し降車が必要であること。車内トイレの使用が困難となること）。運行する車両の違い（道路運送車両法に定める乗車定員の違い）により、「満席」の定義が異なることは実際の運行管理上著しく不都合となる為。 3. 予期せぬ事態に対応する予備席を、予約販売上定めている事業者があり、通常は利用しないことが前提である。この趣旨から運行終了まで、予期せぬ事態に対応が生じる可能性があり、利用できない為。</p>	<p>直行する便を運行するための条件は、客観的な基準として満席（座席定員制若しくは座席指定制の自動車で座席定員が満たされている状態又は確実に満たされることが判明している状態）であることを求めていることとしています。</p>

10	<ul style="list-style-type: none"> ・乗車する旅客の運送が確保されている場合は後続便の設定があることを指していると思われ、後続便も満席の際は今回の内容につきまして該当しないという見解と考えるが、高速バス設定便の内1台だけ各バス停に止まって、他のバスは直行しても差し支えないか。 ・乗車専用停留所の旅客に対して案内できる体制というのは、受付カウンターのあるバス停を指しているか。また、有人でないバス停の際はお客様への連絡・案内を行って行ければ直行してよとの見解であるか。それとも、お客様への連絡先を把握していれば、無連絡でも直行して差し支えないか。 ・事業計画の認可について、当社では降車バス停での旅客不在時の効率的運行を各路線認の可申請書類の特記事項に記載していたが、その認識で差し支えないか。 	<p>直行する便と後続便とは一体的な運行を求めていることとしています。そして、後続便も満席の場合は、通過となる乗車専用停留所から乗車する旅客の運送が確保できないため、直行する便を運行することはできません。</p> <p>また、通過となる乗車専用停留所における旅客の混乱を防止する観点から、各停留所において、係員・運転者等（自社職員でない者も含む。）又は通信手段により旅客に対して直接案内できる体制を確保することを求めています。</p> <p>降車停留所まで直行するために通過する経路は、予め事業計画の認可を受ける必要があります。</p>
11	<p>バス事業者の効率性の更なる向上もさることながら、旅客利便の向上に繋がるものであり、賛同いたします。</p> <p>「直行する当該便にご乗車のお客様、および当該停留所以降の乗車停留所でお待ちのお客様、いずれの利便向上に繋がる」ことを前提に、更なる効率的な運行が行えるようにしていただきたく、下記の通り意見を提出いたします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効率的な運行ができる条件について、「満席時」ではなく「多客時」として頂きたい。 ※補助席を含めて空席はあるが、最終乗車停留所までに満席となり乗り切れないことが明白なケースもあるため。 ・効率的な運行ができる条件について、「多客時」だけでなく「道路渋滞により運行に支障が生じる場合」も加えて頂きたい。 ※激しい渋滞により時刻表通りの運行ができないことが明白なケースもあるため。 ・通過する乗車専用途中停留所の旅客に対して案内できる体制が確保できている場合は、後続便の運行は当該停留所以降の乗車専用停留所からの運行も可能として頂きたい。 ※直行する当該便、および当該停留所以降の停留所からの後続便で、時刻表通りの運行ができることには変わりなく、上記2便をもって運行計画通りの運行になるため。また、これによって旅客利便が損なわれることはないため。 	<p>賛成意見として承ります。</p> <p>その上で、直行する便を運行するための条件は、客観的な基準として満席（座席定員制若しくは座席指定制の自動車で座席定員が満たされている状態又は確実に満たされることが判明している状態）であることを求めることとしています。</p> <p>また、直行する便を運行する場合は、その後続便は運行計画に沿って運行する必要があります。</p>

12	<p>第一に、条件が厳しすぎるかと思います。 現状、運行途中で満席になった場合も所定経路通り運行することが求められている目的は、「旅客に対する不便をなるべく生じさせないように情報提供をするため」と理解しています。現在は運行途中で満席になった場合に後続便を追加で運行することまでは求められていないものと認識しています。その前提において、目的地まで直行する場合だけ後続便の運行を求めるとするのは、本来の目的を超えて、旅客に対して更なる利便を提供することまで事業者を求めることとなるため、条件にするべきではない。</p> <p>「通過する乗車専用停留所の旅客に対して案内できる体制を確保する」については必要性を理解しつつ、運行会社のホームページに記載しておき、そのページの閲覧方法を停留所に記載しておく程度にとどめるべき。各停留所にデジタルサイネージや遠隔放送設備などのようなものを設けて運行情報を直接周知しなければならない場合、事業者にとってみればこれを実現することは短期的には難しいです。</p> <p>第二に、予約制高速バスについては更に踏み込んで規制緩和をすることができると思います。 予約制高速バスにおいては途中停留所から既に満員の予約が入っている場合、運行途中で未予約の座席が全て満席となってしまう空席はあるものの乗車を断らざるを得なくなる場合があります。この点については今回導入する取扱と実質的に同様のことであると言えるため、車庫から直接その停留所に向かうなど、今回の対象に入れるべきです。また、予約のある停留所にだけ停車し、それ以外の停留所は経由しない運行も実施できると考えます。</p>	<p>通過となる乗車専用停留所における旅客の混乱を防止する観点から、各停留所において、係員・運転者等（自社職員でない者も含む。）又は通信手段により旅客に対して直接案内できる体制を確保することを求めることとしています。</p> <p>直行する便を運行するための条件は、客観的な基準として満席（座席定員制若しくは座席指定制の自動車で座席定員が満たされている状態又は確実に満たされることが判明している状態）であることを求めることとしています。 また、後続便は運行計画に沿って運行することを求めることとしています。</p>
----	---	--