道路法施行規則及び特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令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実施結果
【実施期間：令和８年２月９日（月）～令和８年３月11日（水）（30日間）】

提出件数：計６件　（本案に関係のないご意見や趣旨が不明確なご意見は当該件数に含まれておりません。）

	提出意見	国土交通省の考え方
1	本改正案で自家用有償旅客運送（白ナンバー車両、2種免許不要）の車両を特定車両停留施設に追加することは安全基準の緩和に等しく事故リスク増大の懸念があります 特にバス・タクシー並みの施設利用が可能になるため 2種免許保有者の意義がさらに希薄化し旅客輸送全体の安全性低下を招く恐れがあります つきましては改正案において以下の対応を強く求めます 自家用有償旅客運送車両の追加に際し安全性の観点から2種免許保有を推奨・条件化する規定の追加検討 人手不足対策としてバス・タクシー事業者の労働環境改善支援（賃金・シフト補助など）の強化を並行推進 地域公共交通の持続可能性向上のため私鉄を含む貨客混載＋車内物販の実証実験支援（補助金拡充、荷役設備整備）を明記	本案は、交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス・タクシー・トラック等の事業者専用の停留施設である特定車両停留施設において、停留許可を可能とする車両の種類を拡大するものです。 停留を許可する車両の種類は個々の施設において選択ができることとしており、その検討にあたっては、交通拠点の機能強化に関する検討会や、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会の場を活用し、バス・タクシー等の交通事業者を含む関係者との間で充分に整理・議論を十分に行うこととしております。 なお、停留を許可する車両の種類以外に関するご意見については、本省令案の対象ではありませんが、関係部局に共有させていただきます。
2	①・④・⑤については、管理する行政・道路管理者や占用するバス・タクシー事業者と事前協議等で円滑に行われるケースもありますが、正式に追加された場合は許可車両ということで、多くの車両が入ってくる形になり、また、④・⑤のなどなれない送迎車が入ってくる際にバス・タクシー発着の支障となることが心配されます。（事故の発生リスクが高まるので公共性の高いバス等について安全が確保されるよう何らかの規制が必要と思われます。 【注】①道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「運送法」という。）による特定旅客自動車運送事業の用に供する自動車、④運送法第78条第３号の規定による許可を受けて行う運送の用に供する自動車、⑤旅客の運送の用に供する自動車であって、当該旅客の乗降による道路における交通の混雑を緩和するため停留させることが必要と認められるもの	停留を許可する車両の種類は個々の施設において選択ができることとしており、その検討にあたっては、交通拠点の機能強化に関する検討会や、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会の場を活用し、バス・タクシー等の交通事業者を含む関係者との間で充分に整理・議論を十分に行うこととしております。 また、交通ターミナルの計画にあたっては、多様な車両がターミナル内で輻輳しないよう、車両サイズや運行区分、運行形態等に応じて、動線や乗降場を分離するなど安全性に配慮した施設配置とすることとし、交通事業者を含む関係者の意見を聴きながら検討を進めることとしております。
3	今回の改正案では、特定車両として自家用有償旅客運送、特定旅客運送、許可型地域交通等の多様な車両が追加されることとなる（改正案概要（１）１　a?e）。これにより、従来はバス・タクシーを中心としていた特定車両停留施設に、車両特性の異なる多様な車両が流入することが想定される。 特定車両停留施設は「旅客の乗降による道路混雑の緩和」を目的とする施設であることから、今回の改正により、その目的や地域交通の基幹であるバス等の円滑な運行等が阻害されることがあってはならず、制度趣旨に沿った運用が確保されるべきであり、以下の点について具体的な対応をしていただきたい。 ・今回の改正に伴い、安全性の低下や混雑による定時性の確保が損なわれるなど、既存の乗り入れバス事業者及び利用者の利用環境が悪化することのないよう、十分な配慮を講じていただきたい。 ・そのため、道路管理者による適切な調整が行われるよう、運用上の考え方についてあらかじめ整理し、明確に示していただきたい。また、その検討及び運用に当たっては、日常的に施設を利用する既存事業者の意見を十分に聴取し、適切に反映していただきたい。	停留を許可する車両の種類は個々の施設において選択ができることとしており、その検討にあたっては、交通拠点の機能強化に関する検討会や、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会の場を活用し、バス・タクシー等の交通事業者を含む関係者との間で充分に整理・議論を十分に行うこととしております。 また、交通ターミナルの計画にあたっては、多様な車両がターミナル内で輻輳しないよう、車両サイズや運行区分、運行形態等に応じて、動線や乗降場を分離するなど安全性に配慮した施設配置とするとともに、交通ターミナルの運用面においても交通事業者を含む関係者の意見を聴きながら検討を進めることとしております。 なお、以上の内容については、「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン（令和３年４月）」を改訂することで改めて明記することとしています。
4	停留許可を受けた者と受けていない者を区別するために、「通行禁止道路通行許可」と同様に、許可証に加え、交付された「停留許可」の標章をフロントガラスの見えやすい位置に掲示する必要がある。	今般、停留許可の対象として追加した車両については、外見が一般車両と変わらない車両も存在するため、許可車両であることを現地で識別することが難しい場合があることは課題として認識しています。 このため、許可車両であることの証明書やステッカーなどを車両に掲出するなどにより、許可車両であることが明確になるよう運用を工夫してまいります。
5	・輸送サービスの公共性に鑑み、路線バスを優先的に許可するようお願いします。 ・停留箇所に車両が集中するなどの支障が生じないよう、施設容量に見合う許可をお願いいたします。 ・対象車両拡大を前提として、施設容量には余裕をもって整備していただくようお願いいたします。	停留を許可する車両の種類は個々の施設において選択ができることとしており、その検討にあたっては、交通拠点の機能強化に関する検討会や、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会の場を活用し、バス・タクシー等の交通事業者を含む関係者との間で充分に整理・議論を十分に行うこととしております。 また、交通ターミナルの計画にあたっては、多様な車両がターミナル内で輻輳しないよう、車両サイズや運行区分、運行形態等に応じて、動線や乗降場を分離するなど安全性に配慮した施設配置とするとともに、施設容量についても交通事業やを含む関係者の意見を聞きながら検討を進めることとしております。
6	改正案を支持しますが、道路法施行規則の改正を機に、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るべきです。 そして、歩行者にも理解が必要だということ。歩道であれ、車道寄りは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。改正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。	本省令案は、交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス･タクシー･トラック等の事業者専用の停留施設である特定車両停留施設において、停留許可を可能とする車両の種類を拡大するものです。 自転車に優しい道路環境の整備については、本省令案の対象ではありませんが、関係部局に共有させていただきます。