

「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」
に関する意見募集の結果について

令和 8 年 9 月 18 日
国 土 交 通 省
総 合 政 策 局

国土交通省では、令和 8 年 8 月 1 日から令和 8 年 8 月 31 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」に対する意見の募集を行いました。その結果、本件に関して、11 件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げるとともに、今後とも国土交通行政の推進に御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 8 年 8 月 1 日（土）から令和 8 年 8 月 31 日（月）

(2) 周知方法

電子政府の総合窓口（e-Gov）

(3) 意見提出方法

電子メール及び郵送

2. 意見の数

提出意見数 11 件（1 件の提出意見に複数のご意見が含まれる場合もあります。）

3. お問い合わせ先

国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課 意見募集担当

電話番号 03-5253-8980

御意見の概要及び国土交通省の考え方

※とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

※今回の改正と直接的に関係がない御意見については、一部掲載されていないものもございます。

これらの御意見につきましても内容を確認させていただき、今後の施策の推進に当たって、参考とさせていただきます。

御意見の概要	御意見に対する国土交通省の考え方
実施主体として新たに追加される「地方公共団体が意思決定に関与している法人であつて、旅客の運送以外の事業による利益を活用して当該運送を実施するものとして適当であると国土交通大臣が認めるもの」について、「意思決定への関与」の具体的要件（議決権の割合、役員構成等）を省令等に明確に規定するとともに、登録申請時の添付書類及び審査基準を標準化し、認可プロセスの透明性・公平性を確保することを求める。	今般、「交通政策審議会地域公共交通部会とりまとめ」（令和7年12月26日）を踏まえ、新たに追加される実施主体について、本規則にて具体的に規定したところです。今後さらに制度運用の実態を踏まえながら適切に対応してまいります。
実施主体の拡大に当たり、外国資本等による実質的な経営支配や利益の域外流出を防ぐための厳格な要件を設けるとともに、本制度が白タク行為等に悪用されることがないように、登録申請時の審査基準及び運行記録の監視体制を強化することを求める。また、運行管理の責任者及び運転者については、日本の法令の遵守並びに身元確認等の適格性確認手続を厳格に行うことを求める。	実施主体は資本の国内外を問わず日本の法令に従う必要があります。白タク防止策及び運転者の適格性確認については現行制度において所要の措置を講じており、引き続き適切な運用を徹底してまいります。
自家用有償旅客運送の実施主体については、市町村・NPO法人等にとどまらず、個人及び一般法人にも対象を拡大することを求める。	自家用有償旅客運送の実施主体については、運行の安全性及び旅客の利便性を確保するため、所要の運営体制を有すること、非営利性が認められること等を前提としており、現時点では個人・一般法人への拡大は想定しておりません。

障害がなくとも、乳幼児については介助なしに移動することが困難であり、単独でタクシー等を利用することができないことから、福祉有償運送の対象として明示することを求める。	「福祉有償運送」とは、市町村や NPO 法人等が、一人では公共交通機関を利用することが困難な身体障害者や要介護者等の運送を行うものであり、これに適した技能を有するドライバーや装置を備えた車両を用いて運行するものとなっております。そのため、旅客の範囲は障害者等に限られ、障害のない乳幼児は対象としておりません。なお、乳幼児の移動支援については、交通空白地有償運送の活用を想定しております。
18 歳未満の障害児を福祉有償運送の対象に明確に追加するに当たり、チャイルドシート等の安全装備の確認や乗務員による適切な対応等に関する留意事項通知又は簡易チェックリストを整備・周知し、現場での安全かつ円滑な受入れを支援することを求める。	旅客の安全確保は重要な課題と認識しており、これまでも安全性を担保するため、福祉有償運送に限らずバス・タクシーを含めた旅客自動車輸送サービス全体を通じて、車両装備、ドライバーによる確認、運送事業者による安全管理等の措置を講じてきたところです。引き続き、障害児を含む利用者が安全に乗車できるよう、必要な措置を講じてまいります。
遠隔点呼・AI・テレマティクス等のデジタル技術を活用して高度な安全管理体制を構築した事業者に対し、運行管理責任者の選任要件をさらに緩和する特例制度を省令又は告示等に設けるとともに、申請様式において ICT・デジタルツールの活用状況を申告できる欄を設け、技術導入状況に応じた柔軟な選任基準を適用できるよう求める。	デジタル技術の活用に応じた特例については、現時点の技術水準等を踏まえ、今回の改正における措置事項には含まれておりません。引き続き安全管理に資するデジタル技術の状況を踏まえながら、必要な措置を講じてまいります。
運行管理責任者の選任基準を実稼働台数とするに当たり、「実稼働台数」の定義を省令で明確に規定することを求める。 繁忙期等における安全管理の形骸化を防ぐため、過去の最大稼働実績等を基準に用いることを求める。 また、ライドシェア等の登録制の業態においては、実稼働台数と登録台数に大きな乖離が生じるおそれがあることから、登録台数を基準とした選任を維持することを求める意見もある。	「実稼働台数」については、本規則において「当該特定事務所ごとの同時に運行する自家用有償旅客運送自動車の最大の数」と規定したところです。今後、さらに具体的な要件は通達等において明確化する方向で検討してまいります。想定最大の実稼働数の事前提出を求めることで安全管理の実効性の確保を図ることとしております。登録台数と実稼働台数の乖離については、稼働していない台数分までの運行管理を求めることは負担が過大となることから、今般、その見直しを図ったものです。

連携促進団体を地域公共交通会議の任意構成員として追加するに当たり、団体の選定基準及び選定理由について主宰者が公表するなど、透明性・公正性を確保するための運用上の留意点を通知等で示すとともに、受託事業との利益相反を防止するための措置を講じることを求める。	連携促進団体に関する運用上の留意点等については、今後、通達等において示すよう検討してまいります。
本改正の政策効果を客観的に検証するため、自家用有償旅客運送の運行回数・利用者数・事故件数・制度導入地域数等を含む成果目標及びKPI（重要業績評価指標）を設定し、EBPMの観点から効果検証の指標・基準値・目標値を公表することを求める。	本改正事項が個別・直接に運行回数等へ変化をもたらすものではないため、KPIは設定しておりませんが、運行回数等の推移を引き続き注視し、EBPMの観点から政策効果の検証を進めてまいります。

※11件のご意見をいただきました。（1件の提出意見に複数のご意見が含まれる場合もあります。）

※ご意見のうち標記の内容に関わるものについてのみ、「御意見の概要」として整理を行っております。

※ご意見のうち標記の内容と直接の関係がないため掲載しなかったご意見につきましても、今後の施策の推進に当たって、参考とさせていただきます。