

令和 8 年 9 月 2 9 日  
国土交通省物流・自動車局

## 「道路運送法等違反に対する行政処分等の基準の改正案」に関する 意見募集結果について

国土交通省では、令和 8 年 7 月 30 日から令和 8 年 8 月 28 日まで、「道路運送法等違反に対する行政処分等の基準の改正案」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、53 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。なお、今回の改正と直接的に関係が見受けられなかったご意見については、一部掲載されていないものもございますが、今後の施策の推進にあたり参考にさせていただきます。

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 8 年 7 月 30 日（木）～令和 8 年 8 月 28 日（金）
- 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及び郵送

#### 2. 意見数

提出意見数 53 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 41-273）

以上

別紙

※とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

| 番号 | ご意見                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | ご意見に対する考え方                                                                                                                                                         |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | <p>無許可運送（いわゆる白タク・白バス・白トラ）や客引き、名義貸し等の違法行為に対する行政処分の量定引き上げ（厳罰化）の方針自体には賛同賛成である。</p> <p>しかし、闇営業が横行する根本要因である「利用者の需要に対する正規交通の供給不足」および「利便性のギャップ」を解消しない限り、処分を重くしても違法行為の地下化・巧妙化を招く恐れがあります。</p> <p>行政処分の厳格化と並行して、日本版ライドシェア（自家用車活用事業）等の使い勝手の向上や、訪日客に向けた正規交通の利用環境整備（多言語・キャッシュレス対応等）を一体的かつ同時並行で推進することを強く求めます。</p>                                                                                                                     | <p>本改正の趣旨にご賛同いただきご意見として承りました。</p> <p>いただきましたご意見は、今後の施策の推進に当たって参考とさせていただき、法令未遵守については、引き続き、厳正に対処して参ります。</p>                                                          |
| 2  | <p>「訪日外国人旅行者数の増加に伴い」としているが、警察の統計では 単に新型コロナ蔓延前の 令和 2 年の水準に戻っただけである。</p> <p>それまでの摘発状況と変わらないのであるから、厳罰化は不要であろう。</p> <p>むしろ、政府が主導しようとしている「ライドシェア」（合法白タク行為）の方が、問題ではないのか？</p> <p>この白タク厳罰化は、ライドシェア推進の為の不当な措置に思える。</p> <p>そもそもが、外国人が安心して利用できるタクシーが不足しているのが、白タクの原因でもあろう。</p> <p>罰則を厳しくするのではなく、多言語対応できる運転手の育成や、通訳ツールの利用を促進して、タクシーの対応範囲を広げるべきだ。</p> <p>また、公共交通（電車・バス）利用忌避の原因になっている新型コロナの慢性化も、PCR 検査無償化・ワクチン再無償化など、根本的な対策をとるべきだ。</p> | <p>警察における白タクの令和 7 年検挙件数は過去最多となっております。</p> <p>いただきましたご意見は、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。</p> <p>なお、ご指摘の PCR 検査無償化などの医療に関するご意見につきましては本改正に直接関係するものではないため、回答はいたしかねます。</p> |
| 3  | <p>厳罰化への第一歩として評価する。</p> <p>しかし、数か月の車両使用停止では全く抑止力にならないため、悪質・危険な違反を繰り返す者</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <p>本改正の趣旨にご賛同いただきご意見として承りました。</p>                                                                                                                                  |

|   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                               |
|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | <p>や組織的な犯罪に対しては、法改正を見据えた上で「犯罪行為に使用された車両そのものの没収」を可能にするなど、違法業者の経済的・物理的な営業基盤を完全に剥奪する次元の厳罰化を強く求める。</p> <p>違法な白タク・白トラ行為を行う外国籍の運転手に対して「退去強制（強制送還）」の手続きへ迅速に移行できるよう、関係省庁との具体的な連携運用プロセスを本基準の通達内に明記、または同時並行で構築することを要望する。</p> <p>違法運送を裏で支えている需要側への厳罰化も徹底すべき。白トラに対して違法と知りながら解体廃棄物などの運搬を依頼する元請け業者や、白タクの温床となっている海外製の配車・決済アプリ（WeChat Pay 等）の運営・仲介基盤に対しても、厳重な罰則や指導を行える体制を強化してください。運転手をいくら行政処分しても、トカゲの尻尾切りにならないよう、依頼主とプラットフォームの双方にメスを入れる仕組みが必要。</p> | <p>これまでも警察機関や観光庁、出入国在留管理庁と連携して対策を講じてきたところですが、いただきましたご意見は、今後の施策の推進にあたって、参考とさせていただきます。</p>                                      |
| 4 | <p>罰則強化に反対する。</p> <p>「外国人の違反が多い」という理由付けの様だが、そもそも、なぜ 外国人が白タク違反を冒してまで、働かなくてはいけないのか？ を考えたのか。</p> <p>外国人でも タクシー営業は可能なはずだが、日本の出入国管理では、就労ビザ・兼業の許可が全くといっていい程下りない。</p> <p>正規の労働で収入を得られない外国人が、違法行為に頼らざるを得ない状況なのである。</p> <p>それに対して白タクという単に許可上の違反行為の罰則をやたら強化すれば、他の犯罪が増える可能性もある。</p> <p>一番の解決策は、素直に外国人に対して就労ビザの発行・兼業副業の許可を与えればいいだけのはずだ。</p> <p>労働力不足の日本で、これほど合理的な解決方法もないはずだ。</p> <p>検討願う。</p>                                                  | <p>本改正は外国人による犯罪を指摘するものではなく、白タク等の違反件数が増加していることが背景にあります。</p> <p>なお、ご指摘の在留資格の許可に関するご意見につきましては、本改正に直接関係するものではないため、回答はいたしかねます。</p> |
| 5 | <p>人に対する直接の加害行為（傷害、性犯罪、金銭強奪など）でないものに、不相応な罰則強化は好ましくないのではないかと？</p> <p>罰則引き上げに反対する。</p> <p>高市総理大臣が「外国人が増えたせいで違反が増えた」という趣旨の発言をし罰則引き上げに至った様だが、</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <p>警察における白タク・白トラの令和7年検挙件数は過去最多となっております。</p> <p>また、旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の許可申請の審査基準においては、国籍を要件に設けていないことから、外国人であっても所定の要件</p>      |

|   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | <p>警察庁の統計を見ると（→ <a href="https://www.npa.go.jp/hakusyo/r07/honbun/excel/bb5z00490.xlsx">https://www.npa.go.jp/hakusyo/r07/honbun/excel/bb5z00490.xlsx</a>）、単にタクシー利用がコロナ禍によるインバウンド減少から回復した事に伴う、違反数の増加である。</p> <p>それまでの水準と変わらないのに、何をもとに罰則強化が必要とするのか、根拠が無いではないか。</p> <p>違反の約半数が外国人によるもの、とする発表に対しても、外国人にタクシー業の許可が下りない現状が問題なのではないか？</p> <p>厳罰化よりも、きちんと資格を取らせて営業許可を与え、社会のプラスになるよう働きかけるべきだ。</p>                                                                                                                                                                                                                      | <p>を満たしていれば、これら事業の許可を取得することが可能となっております。</p>                                                                                                                                                                                                                  |
| 6 | <p>厳しい取り締まりを求めます。</p> <p>取り締まる側の少なさがこの様な問題を大きくさせているかと思いますので悲惨な事故を防ぐ為にも強化をお願いいたします。</p> <p>※ほか、厳格な取り締まりを求める趣旨の意見 13 件。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <p>法令未遵守については、引き続き、厳正に対処して参ります。</p>                                                                                                                                                                                                                          |
| 7 | <p>無許可経営に対する行政処分について、道路運送法第 4 条第 1 項等は公表されている行政処分等の基準では別表の記載から、事業停止 30 日となっていると認識しています。貨物自動車運送事業法も同様で、当該基準では第 3 条等の違反はなく第 28 条違反があるのみで、こちらも事業停止 30 日になっていると認識しています。加えて、旅客自動車運送、貨物自動車運送事業ともに、事業停止日数＝違反点数であり、81 点以上は許可取消しとなることを鑑みると 120 日、180 日の意味するものが分かりません。</p> <p>基準別表では現行で初犯 60 日車処分に該当する無許可経営に対する行政処分等の基準は見当たらないのですが、</p> <p>1. 行政処分等の基準は旅客自動車運送事業者・貨物自動車運送事業者に対するものと明記されていますが、当該案の対象は「両自動車運送事業者ではない者」でしょうか？ そうである場合、現行の当該不利益処分等の基準が公表されていない理由は何でしょうか？</p> <p>2. 両自動車運送事業者を対象にした行政処分だとして、名義貸し等の無許可経営に対する処分はあまり例が無いと認識しています。貨物に限って言えば、30 日事業停止命令が発出されるものの、それに加えて「同理由で日車処分が併科された例はない」と認識しています。当該案の 60 日</p> | <p>ご指摘の件は無許可の者によるいわゆる「白タク・白バス・白トラ」行為に対する行政処分のことと解しますが、現行の処分基準については各運輸支局にて公示されております。</p> <p>また、これは無許可の行為者への処分であることから、許可事業者へ適用される違反点数制度や車両の日車処分及び事業停止命令処分と比較することは適切ではございません。</p> <p>なお、無許可の行為者へ使用禁止命令を行う際には、その処分期間中において自動車検査証の返納及び自動車登録番号標の領置命令を行うこととなります。</p> |

|   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                           |
|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | <p>の根拠を示して頂ければ幸いです。</p> <p>案では初犯 60 日、再違反 180 日、再々違反 180 日となっています。行政処分の期間が最大六月であることは存じています。実際 180 日の車両使用停止になればかなりの財務ダメージを負うことは否定しませんが、白タク・白バス・白トラの規制強化にあたり、違反点数ではそれぞれ 6 点、18 点となり、許可制度上のダメージとしては軽微ではないでしょうか。貸切、将来には貨物も許可が更新制であるため、不適格な事業者の排除を目的にするのであれば日数は日車処分ではなく事業停止命令であるほうが望ましいのではと考えます。</p>                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                           |
| 8 | <p>今回の行政処分基準の改正については賛成します。しかし、現場では違法ハイヤーや白タクによる営業が依然として横行しており、行政処分の強化だけでは十分な抑止効果が得られないと感じています。</p> <p>以下の施策を強く要望します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・違法営業が確認された場合は、速やかに行政処分を実施し、悪質・反復事案については営業許可の取消しや車両使用停止など、より厳格な措置を講じること。</li> <li>・国土交通省、警察、空港管理者が連携し、成田空港における監視・取締りを常態化すること。</li> <li>・違法営業の情報提供を受け付ける窓口を整備し、現場からの通報を迅速に取締りへ反映できる体制を構築すること。</li> <li>・配車アプリを悪用した無許可営業についても重点的に監視し、運行主体や関係事業者への指導・監督を強化すること。</li> <li>・行政処分を受けた事業者や違反事例については、積極的に公表し、再発防止と抑止力の向上を図ること。</li> </ul> | <p>本改正の趣旨にご賛同いただくご意見として承りました。</p> <p>いただきましたご意見は、今後の施策の推進に当たって参考とさせていただき、法令未遵守については、引き続き、厳正に対処して参ります。</p> |
| 9 | <p>本改正案に賛成する。</p> <p>以下の措置を併せて講じられたい。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 無許可旅客運送等に係る取締り並びに行政指導及び行政処分の件数について、定期的な把握及び公表を行うこと。</li> <li>(2) 空港管理者、都道府県警察及び地方運輸局の連携体制を整備するとともに、通報から処分に至るまでの手続を明確化すること。</li> <li>(3) 現に運行に従事する乗務員等、現場からの通報及び情報提供を受け付ける窓口を整備し、提</li> </ol>                                                                                                                                                                                                                 | <p>本改正の趣旨にご賛同いただくご意見として承りました。</p> <p>いただきましたご意見は、今後の施策の推進に当たって参考とさせていただき、法令未遵守については、引き続き、厳正に対処して参ります。</p> |

|    |                                                                                                                                                                                         |                                                                                                         |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | 供された情報を処分の検討に活用する仕組みを構築すること。                                                                                                                                                            |                                                                                                         |
| 10 | <p>白タク行為は法令違反であり、安全性の確保、交通インフラ維持、治安維持、抑止力、の観点から厳罰化を望みます。</p> <p>※ほか、厳罰化を求める趣旨の意見 1 1 件</p>                                                                                              | いただきましたご意見は、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。                                                                  |
| 11 | <p>白タクや違法なハイヤーは現法で取り締まるのがそもそも間違いなのではないか。</p> <p>白タクは罰金を重くし拘禁、車両は廃車にするべきだし</p> <p>違法なハイヤーはそもそもが違反なら初犯から営業取り消しにすべきであるとする。</p> <p>都心 6 区、特に東京駅に近い四つ星以上のホテルには沢山きています。</p>                   | いただきましたご意見は、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。                                                                 |
| 12 | <p>白タクの処分の厳格化を担保するため、事業用と同様にナンバーの領置を徹底されたい。</p> <p>※ほか、厳格に使用制限・ナンバー領置の執行を求める趣旨の意見 2 件</p>                                                                                               | 自家用自動車の使用禁止命令の際には、自動車検査証の返納及び自動車登録番号標の領置命令を行うこととしておりますが、処分基準においても明確化するとともに、法令未遵守については、引き続き、厳正に対処して参ります。 |
| 13 | <p>処分基準の改正効果を客観的に評価するため、「客観的な成果目標と KPI」の設定をすべき。</p> <p>また、本改正案は、どの条項を根拠として処分基準を改正するのかが一般国民にとって直感的に理解できるほど明確に示されているとは言い難い。</p> <p>白トラ行為や無免許運転に関する点について、行政としては「違反を未然に防ぐ仕組み」を整えることが重要。</p> | いただきましたご意見は、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。                                                                 |
| 14 | <p>無許可での自動車運送事業（白タク・白バス・白トラ等）や、タクシー・ハイヤーの名義利用・事業貸渡し等に対する処分量定を引き上げる方向性には賛成します。悪質な違反行為に対する抑止力を高めるため、処分を厳格化することは必要だと考えます。</p> <p>一方で、以下の点についても更なる検討を求めます。</p>                              | <p>本改正の趣旨にご賛同いただくご意見として承りました。</p> <p>なお、ご指摘の刑罰の適用に関するご意見につきましては、本改正に直接関係するものではないため、回答はいたしかねます。</p>      |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 運転者・事業者等の行為者本人に対する行政上・刑事上の措置も含め、総合的な制裁の在り方</li> <li>2. 刑事罰その他の制裁を含め、違法営業を行うことが経済的に見合わない制度となる対策</li> <li>3. 名義利用・事業貸渡しについて、実質的な営業主体などの実態を踏まえた処分・監督を行うこと。</li> <li>4. 悪質・反復・組織的な違法送迎について十分な抑止力が確保されるよう、継続的に制度を見直しを行うこと</li> <li>5. 悪質性・反復性・組織性を考慮した厳格な処分</li> </ol> | <p>また、いただきましたご意見は、今後の施策の推進に当たって、参考とさせていただき、法令未遵守については、引き続き、厳正に対処して参ります。</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|