

令和 8 年 10 月 1 日
国土交通省物流・自動車局

「一般乗用旅客自動車運送事業者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 8 月 21 日から令和 8 年 9 月 19 日まで、「一般乗用旅客自動車運送事業者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、28 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 8 月 21 日（金）～令和 8 年 9 月 19 日（土）
- 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 28 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	今回の改正案における、ハイヤー運送の運送契約に関する記録作成・保存の義務化、および違反に対する行政処分(日車制)の新設に賛同いたします。しかし、訪日外国人観光客を狙った違法な送迎行為(いわゆる「白タク」行為や違法客引き)を根絶するには、現在の罰則基準案は依然として甘く、実効性の観点から以下の通り、さらなる厳罰化および関係省庁との連携強化を強く要望します。 1. 罰則が緩いことによる問題点とさらなる厳罰化の必要性 海外の配車アプリ等を利用した組織的かつ悪質な違法送迎ビジネスにおいては、数十日間の車両使用停止という日車制の処分は単なる「経費の一部」として処理され、根本的な抑止力にならない可能性が高いと考えます。悪質な違法営業に対しては、事業者許可の即時取消しや、当該車両の差し押さえ・没収といった、物理的に営業継続を不可能にする厳しい措置を講じるべきです。 2. 諸外国の厳しい罰則との比較による制度の再考 ヨーロッパ諸国でも高額な罰金やプラットフォーム運営側の刑事責任追及が行われています。日本においても、単なる行政処分の新設にとどまらず、国際基準に沿った重罰化への法整備を並行して進める必要があります。 3. 出入国在留管理庁・警察・国税庁等との強力な連携の明記 本改正による国土交通省の監査や摘発によって得られた違法ドライバー・事業者の情報を、同省単独の行政処分にとどめず、出入国在留管理庁へ即時共有する仕組みを構築すべきです。不法就労が発覚した場合は、ビザの取消しや強制退去などの厳格な措置へと直結させる連携枠組みを、今回の制度運用ガイドライン等に明記することを求めます。また、国税庁との連携による脱税調	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。 これまでも警察機関や出入国在留管理庁等の関係機関や施設管理者等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。

	査も強化し、「日本のルールを破れば二度と日本でビジネス・滞在ができない」という強烈なメッセージを国内外に発信し、担当部署が迅速かつ実効的に動ける体制を構築していただきたいと存じます。 ※ほか、本改正案に賛成するとともに厳しい取締りを求める趣旨の意見が4件あり。	
2	厳罰化に反対する。 そもそも タクシー不足に陥っているのは、新型コロナ パンデミックに対する 政府の対応失敗や、その後のインバウンド回復に対応できるはずの 外国人労働者を 政府が締め出してしまっている事が原因だ。 やるべきは、外国人労働者へのビザ拡大、タクシー人員の確保、加えて 配車サービスの多言語対応などの拡充であり、いたずらな厳罰化ではない。 そもそも 運転免許を持っている者が運転するという 極めて当たり前の行為であり、事故を起こして 怪我を負わせたなどの、実質的な損害が無い 違反である。 厳罰化の前に、違反行為を行う必要が無いよう、政策で対応すべきだ。	今回の改正は、申込者との運送契約の明確化及び運転者への運行指示の明確化により、輸送の安全の確保及び旅客の利便の向上を図ることを目的としており、タクシー不足などが背景にあるものではありません。 しかしながら、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。
3	安易な厳罰化に反対する。 「実態調査や監査において、事業者と旅客との運送契約に関する情報を確認する手段が十分でなく」とあるが、 では 実態が明らかでないのに、なぜ「このような違法行為については、確実な摘発及び処分が求められるところである」などと 結論づけているのか、法改正に足る根拠が無い。 また、報道では、外国人が乗っている車輛を 狙い撃ち的に取り調べる、「レイシャル・プロファイリング（人種差別による犯人捜査）」が横行しているとも 報じられている。 法改定の前に、まず きちんと（差別的な決め付けを挟まない手法による）統計学的な実態調査を行い、違反の状態を把握すべきだ。 また、「違法だ」とは言うが、実際に 利用客の需要があるのに タクシー許可を得ている業者が足	今回の改正は、違法なハイヤーに対する行政処分の基準に関するものであり、法改正を行うものではありません。 なお、ご指摘のような報道は承知しておりませんが、輸送の安全の確保及び旅客の利便の向上を図るため、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。

	りないのが、根本の原因だろう。 刑の厳罰化では、根本的な解決には至らない。 まず、違法行為を無くす為に、営業許可の拡大見直しを行うべきではないのか。	
4	処分基準の改正効果を客観的に評価するため、定量的な成果指標や KPI の設定をすべき。 また、本改正案は、題名と根拠条項自体は形式的には示されているが、一般の利用者が読んだときに「具体的かつ明確な内容」と言えるほど、改正理由や影響範囲が分かりやすく説明されているとは言い難い。 さらに、行政は「違法行為を検挙する制度」を作るために時間を浪費するのではなく、「違法行為をそもそも発生させない制度」を作ることに全力を注ぐべき。旅客運送の安全確保のためには、無許可営業（いわゆる白タク）や SNS での違法斡旋を未然に防ぐ制度設計が不可欠であり、予防行政の観点から抜本的な対策を講じることを強く求める。	ご指摘の点につきまして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。
5	本改正案は、違法行為対策という名目で新たな規制と重い処分基準を追加するものであり、減税・市民ファースト・行政手続き簡略化・規制緩和の観点から賛成できません。 以下を強く要望します。 1. 運送引受書・運行指示書の義務化および関連処分基準の新設を撤回または大幅に緩和すること。 2. 代わりに、既存許可条件違反の執行強化と、ハイヤー・タクシー事業全体の規制緩和（手続き簡素化、参入促進、デジタル対応の推進）を優先すること。 3. 処分量定を比例的なものに見直し、小規模事業者への過度な負担を避けること。 4. パブリックコメント結果を踏まえ、規制強化ではなく「市民の利便と事業者の活力を高める方向」での再検討を行うこと。	法令未遵守に対する処分は、事業者の規模にかかわらず、同一の基準にて適用することとしております。 また、本件は処分基準に関する意見公募であるため、運送引受書・運行指示書の義務付けに関するご意見や、その他の規制緩和等に関するご意見についてはお答えを差し支えさせていただきますが、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。
6	一般乗用旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準等の一部改正案につきまして、一国民として深く賛同し、強く支持いたします。 法令を遵守して日々努力されている素晴らしい事業者様が報われ、悪質な行為が根絶されるよう、本改正案が皆様の意図通りに確実に施行されますことを心より願っております。 ※ほか、賛同する趣旨の意見 1 件あり。	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。 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。

7	本改正案に賛成しますが、実際のハイヤー運送に即した取扱いを明確にする必要があります。 第一に、OTA(Online travel Agency)を通じた予約では、予約時点で実際に乗車する旅客の氏名が確定していない場合があります。この場合、運送引受書に誰を運送申込者又は契約の相手方として記載するのか、OTA、旅行会社、予約者、実際の乗車者のいずれを記載すべきかを明確にしてください。 第二に、個人旅客を対象とするハイヤーでは、予約後に乗車時刻、目的地、経由地等が変更されることは珍しくありません。そのため、事前に作成した運行指示書と実際の運転日報の内容が異なることが当然に想定されます。 このような変更をどこまで認めるのか、また変更があった場合に運行指示書の訂正を求めるのかを明確にすべきです。 事前の運行指示書と実際の運行が一致することを過度に求めれば、事業者が運行後に実績に合わせて運行指示書を書き換えることを誘発する結果となりかねません。 したがって、運行指示書は運行前の予定を記録する書類、運転日報は実際の運行を記録する書類として区別し、合理的な変更による相違は認めること、その上で変更の記録方法を明確にすることを求めます。	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。 なお、制度の運用に関しましては、今後 Q&A 等でお示いたしますので、そちらも併せてご確認いただけますと幸いです。
8	改正案は一般貸切旅客自動車と同等の基準と解される。しかし、客引きハイヤーは違法（無許可）タクシー営業と解される。運送引受書を交付しないことで、旅客にハイヤーをタクシーと誤認させる行為は無許可営業が疑われる違反行為であり、重大な違法行為とすべきである。許可を受けた範囲内の営業を行う場合に比して、無許可営業が疑われる違反行為を重く取り締まるべきである。	ハイヤーとしての条件違反である客引き等の重大な違反が確認された場合には、事業停止相当の行政処分の対象となり、本改正案の運送引受書の交付義務違反とは別個の違反行為となります。 違法行為毎に行政処分の基準を設けておりますので、引き続き、的確に法令未遵守の実態を把握のうえ、個々の違反行為に対し厳正に対処して参ります。

9	罰則が軽すぎるのではないか？ そもそも営業許可を取り消すべき ※ほか、厳罰化を求める趣旨の意見2件あり。	法令未遵守については、引き続き、厳正に対処するとともに、更なる厳罰化については、必要に応じ検討して参ります。
10	今回の改正について、違法な客引き行為等への対策を強化する方向性には賛成します。 一方で、本改正の実効性を確保するため、以下の2点について検討をお願いします。 1. 法人変更等による行政処分の回避について 2. 運送引受書等の事後作成・偽装への対策について 今回の改正が、書類を形式的に整えるだけの制度ではなく、空港等における違法な客引きや営業所外での運送の引受けを実際に抑止できる制度となることを希望します。	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。 なお、行政処分を受けた事業者（法人である場合は、その役員を含む）については、一定期間、新たに運送事業の許可を受けることができないものとしております。 この他、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。
11	1、運送引受書未交付、および保存義務違反の罰則規定に関して下記の通り提案します。 ●初犯から即時、事業許可取消を求めます。 悪質な空港での客引きを伴う未交付については、初犯であっても「日車の車両停止」ではなく、即座に事業許可取消（一発アウト）とする特別規定を設けてほしい。 1、運送引受書未交付 初違反 60日→事業取り消し 2、運送引受書の保存義務違反 初違反 60日→事業取り消し 3、運航指示書の作成等義務違反 初違反 30日→事業取り消し 4、運送指示書の保存義務違反 初違反 30日→事業取り消し ●事業者（経営者）の個人責任の追及を求めます。 ●「記載事項の不備」に対する処分の引き上げを求めます。 ・運送引受書の記載事項不備 初違反警告→30日 再違反10日→60日 ・運送指示書の記載事項不備 初違反 警告→60日 2、「書類の義務化だけでは根絶できない」と考えるので下記の通り提案します。	ハイヤーとしての条件違反である客引き等の重大な違反が確認された場合には、事業停止相当の行政処分の対象となり、本改正案の運送引受書の交付義務違反とは別個の違反行為となります。 違法行為毎に行政処分の基準を設けておりますので、引き続き、的確に法令未遵守の実態を把握のうえ、個々の違反行為に対し厳正に対処するとともに、更なる厳罰化については、必要に応じ検討して参ります。 また、本件は処分基準に関する意見公募であるため、制度の運用等に関するご意見についてはお答えを差し支えさせていただきますが、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。

	書類の交付を義務付けても「地下に潜った（白タク行為や裏での現金手渡し）」を書類だけであぶり出すのは限界があります。客引きを根絶するために下記の方法を検討してほしい。 ●デジタル認証（QR コード等）によるリアルタイム照合システムの義務化。 ●「プラットフォーム（仲介アプリ・旅行会社）」への連鎖処分の新設。 ●警察・運輸局・空港会社による「合同常駐取締班」の法制化と予算化を要望します。 3、即座にできる対応について補足します。 ●空港内に於けるボランティア活動の枠を広げる。	
1 2	記録の義務化は賛成です。しかし、違法行為を隠すために作った記録を「記載ミス」と主張して軽い処分で済んでしまう懸念があります。記載ミスも繰り返す場合は違反として扱うなど、抜け穴を塞ぐ内容を追加すべきだと思います。 また、行政処分を受けても客引きを続けたり、処分を繰り返す場合は、刑事罰に切り替える措置を検討すべきではないでしょうか。	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。 なお、記載不備であっても、再違反・累違反際には車両停止相当の行政処分の対象となります。 また、違反行為毎に行政処分の基準を設けており、例えば、ハイヤー事業者が客引き行為を行った場合には、条件違反を行ったものとして事業停止相当の行政処分の対象となります。 この他、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。
1 3	タクシー・バス事業は、もはや道路運送の利用者の利益の保護ではなく、高い運賃設定を維持するための業界団体の利権を保護する目的になっている。 空港や観光地等においてはハイヤー運転士による「客引き」行為やタクシー・ハイヤーの名義貸し行為については、処分量定を引き上げるではなく、2種免許及び事業許可の要件を引き下げるべきである。 したがって、本改正案を反対する。	今回の改正は、申込者との運送契約の明確化及び運転者への運行指示の明確化により、輸送の安全の確保及び旅客の利便の向上を図ることを目的としたものとなります。

1 4	本改正案に反対する。 1. 求める修正 (1) 根拠義務の省令案を先に、または同時に示すこと。 (2) 「2. 改正概要」(1)1 および(2)の初違反 60 日車を撤回し、警告または 10 日車を原則とすること。 (3) 「2. 改正概要」(3)1 および(4)の初違反 30 日車も同様に引き下げること。 (4) 故意、反復、実体違反との競合がある場合に限って重い量定を使うこと。 (5) 他の処分との二重評価禁止、個人情報への取扱い、小規模事業者の特例、施行猶予を書くこと。 客引きの取締強化が目的なら、客引きそのものの執行を厚くすべきである。立証に困った行政の都合で、書面の有無に初回 60 日車を結びつける本案は、憲法第 22 条、第 31 条および第 14 条の趣旨と整合しない。このままの施行に反対する。	本件に先立って、省令改正に関する意見公募手続きを実施しております。 本件は処分基準に関する意見公募であるため、制度の運用に関するご意見についてはお答えを差し支えさせていただきますが、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。
1 5	今回の行政処分基準の改正について、ハイヤー運送における適正な運送契約及び運行管理を確保する観点から、その趣旨に賛同いたします。 一方、運送引受書及び運行指示書については、実際の事業運営において判断に迷うことがないよう、記載事項、作成方法、保存方法その他の具体的な運用方法について、可能な限り明確な基準を示していただくことを希望します。 特に、電子システムを利用して記録を作成・保存する事業者も多いことから、電子的方法による作成・保存を含め、事業者が適切に制度対応できるよう、具体例や Q&A 等を示していただければ有益と考えます。 また、行政処分の適用については、地域や担当機関によって判断に差が生じることをないよう、全国で統一的な運用が行われることを希望します。 本改正により、適正な事業者にとっても制度内容が分かりやすく、予見可能性の高い運用となることを期待します。	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。 なお、運送引受書・運行指示書ともに、その作成、交付及び保存を電磁的方法で行うことを可能とする改正となっておりますが、これら制度の運用に関しましては、今後 Q&A 等でお示しいたしますので、そちらも併せてご確認いただけますと幸いです。