

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
省令案に関するパブリックコメントの募集結果について

国土交通省では、令和 5 年 9 月 15 日から令和 5 年 10 月 14 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ついて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、2 件のご意見が寄せられました。

お寄せいただいたご意見とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりとりまとめましたので公表します。

皆様方のご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ご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 5 年 9 月 15 日（金）～令和 5 年 10 月 14 日（土） |
| (2) 周知方法 | 電子政府の総合窓口（e-Gov）に掲載 |
| (3) 意見提出方法 | 電子メール、インターネット（電子政府の総合窓口（e-Gov）意見提出フォーム）、FAX 及び郵送 |

2 意見数

提出意見数 2 件

3 問い合わせ先

国土交通省自動車局旅客課

電話番号 代表：03-5253-8111（内線 41255）

直通：03-5253-8568

ご意見の概要及び国土交通省の考え方

ご意見の概要	国土交通省の考え方
(2)「申請書類の簡素化」によってどのような簡素化が行われるか明示されておらず、命令等の案が「具体的かつ明確な内容のもの」であるとは言えないから、改めて意見募集手続を行うべき。	本改正においては、道路運送法第79条の4第1項第1号から第4号までのいずれにも該当しない旨を証する書類及び地域公共交通会議等において協議が調っていることを証する書類以外の書類については、更新の前後で変更が無い場合には、提出を省略できることとしました。
自家用有償旅客運送は、バスに対しても自家用車で運転手が一種免許状で運行してよいのでしょうか？ 同様に、タクシー事業において、これまで国からタクシー事業者に対し、乗務員の二種免許取得など、お客様に対する安全性を最優先に考え利用料金などを設定し、それでもなお、事業者の赤字負担となっています。 一昔前の「運転代行業」は、お客様の自家用車を運転し、お客様が乗車する車両の乗務員は普通一種免許でも運行でき、なおかつ、タクシー料金よりも安い料金設定で運行するため、稼ぐためには回数を多くせねばならず、走行スピードを上げ、近隣では死亡事故も多くありました。現在では、お客様を乗車させる側の運転手は2種免許取得となっていますが、依然として、お客様を乗せない乗務員は1種免許状のみで、稼ぎを上げるためスピードを出し事故事例にも繋がっています。 今回の自家用有償旅客運送に対しても同じことが言えると思います。 「安く人員を確保し、自家用自動車を使い、運行管理、車両整備に対しては、事業者に押し付ける。」型の旅客輸送は、間違いなく事業者の経営負担をさらに圧迫させ、安全性を無視した運営状態となる。といっても過言ではありません。 今後、タクシー事業に対して、厳しい運行規制を緩和させ、安全性とサービスの質の上で大切な、乗務員の2種免許取得を全額公費負担し、運行サービスに対し安全性を持った確実な人材の育	いただいたご意見については、今後の施策の参考にさせていただきます。

成、事業費用の助成、車両についても自治体負担としてゆかねば、安全性と事業運営は成り立ちません。 サービス提供困難な地域のみと題し「賃金の安い人員の自家用車を使った安価な旅客運送」は、安全性を無視した言い逃れ政策となってしまいます。 今後、タクシー事業において、今のままの規制で全くの独立採算の状態であると事業者の負担は益々増え、公共交通としてのサービス提供困難地域は、過疎地ばかりではなく都市部でも広がり、人材の確保と事業者の確保、旅客輸送の安全性とサービスの質の向上は益々難しくなってゆくことと思います。 以上のことから、アプリ会社が一方的に儲かる安易な自家用有償旅客輸送政策は直ちに抜本的に見直しをし、タクシー事業の人員の育成と経営助成をしてゆかなくてはならないと思われます。	
--	--