

【自動車局（ハイタク関係）】

1. 改正タクシー3法の附帯決議（衆議院・参議院）の着実な実行に向けて

- (1) 運転者の賃金・労働条件向上が利用者利便に直結することに鑑みて、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制度の廃止、運転者負担の見直し、過度な遠距離割引運賃の是正等、賃金制度の改善を事業者に指導すること。

【回答】（旅客課）

今般の特措法改正における衆議院附帯決議十三及び参議院附帯決議九において、一般乗用旅客自動車運送事業者が事業に要する経費を運転者に負担させる慣行を見直す等、賃金制度等の改善に努めることとされたことは承知している。

賃金制度に関することは、基本的に労使間で定める事項であるという前提の上で、国土交通省としても、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の一部を改正する法律の附帯決議を踏まえた累進歩合制度の廃止に係る対応について（平成26年1月27日付、国自安第257号、国自旅第441号）」を通達し、厚生労働省とともに、監査、指導等の機会を捉えて、累進歩合制度の廃止に関する働きかけ等を行うこととしている。

- (2) 改正前の特定地域においては、著しく削減率が低い事業者や、特定事業計画を実施しない事業者があり、不公平な状況が多く地域でみられた。したがって新たに指定された特定地域で供給輸送力を削減するときには、その不公平な状況を是正するため、改正前の特定地域における供給輸送力の削減車両数を含めて、各事業者の削減率を算定されたい。

【回答】（旅客課）

特措法の改正前の制度では、全ての事業者に対し減車等に確実に協力してもらえ、仕組みが措置されておらず、事業者の自主的な取り組みにより減車等を行っており、減車等に協力している事業者と非協力的な事業者の間で、「正直者が損をする」という不公平感が広がっていたなどの問題が生じていた。

このような問題を踏まえ、改正特措法附則第8条、及び衆議院附帯決議六及び参議院附帯決議四において、旧特措法に規定する特定事業計画に基づいて行われた供給輸送力の減少の実績も勘案等するよう努めることとされたことと承知している。

これを受け、国土交通省としては、「特定地域計画の許可基準について（平成26年1月24日付、国自旅第403号）」における特定地域計画の許可項目に、改正前の供給輸送力の減少の実績が勘案され、当該特定地域におけるタクシー事業者間の適正かつ公平な供給輸送力の削減が設定されていることを確認するよう規定したところである。

なお、具体的な各事業者の削減率については、特定地域計画を作成する際に、各協議会において決めていただくことになる。

- (3) 改正法ならびに附帯決議における公定幅運賃制度の趣旨を没却させるおそれがあることから、営業的割引や遠距離割引などの割引運賃及び定額運賃について申請事業者の営業収支が償うかどうかを判断する際には、その割引部分を運転者に負担させることによって営業収支が償うことがないよう、厳格に審査すること。

【回答】（旅客課）

今般の議員立法は、賃金水準も含めた運転者の労働条件の改善を重要な目的の一つとしているため、割引運賃の審査に当たっては、引き続き厳格に行うこととしたい。

特に、深夜早朝割増については、当該割増の廃止または割増率の引き下げにより、運転者の労働条件の悪化が生じないように措置する必要があることから、従来の割引運賃の審査基準に加え、運転者の深夜時間帯の時間当たり賃金が下がらないように措置するべく、「深夜早朝割増の廃止等に係る審査方針について（平成26年3月20日付、国自旅第607号）」を発出したところである。

- (4) 公定幅運賃の除外対象としたハイヤーについては、ハイヤーのうちタクシーと同等の運賃を収受する「距離制ハイヤー」は除外対象としないこと。

【回答】（旅客課）

公定幅運賃は、タクシー及びいわゆる都市型ハイヤー以外のハイヤーの基本運賃を指定することとした。

なお、ハイヤーのうち、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法施行規程（平成26年国土交通省告示第56号）第2条第3号で除かれる、いわゆる「都市型ハイヤー」以外のハイヤーの運賃については、タクシーの公定幅運賃の下限運賃以上の範囲を公定幅運賃として指定したところである。

- (5) その他、附帯決議（衆議院・参議院）に盛り込まれた項目を着実に実行されたい。

【回答】（旅客課）

改正特措法の施行に当たり、衆参両院の附帯決議の趣旨なども踏まえ、中小事業者の扱いなどにも配慮した協議会運営ルールの通達を発出するなどしたところである。

国土交通省としては、改正特措法を円滑かつ的確に施行することで、タクシー事業における輸送の安全確保やサービスの充実による利用者利便の向上にしっかり取り組んでいきたい。

2. 東日本大震災関係について

- (1) 「東日本大震災の被災地域における被災タクシー車両の代替車両に係る運賃及び料金の特例措置」について、復興作業が現在も継続中であることを踏まえ、適用期限を平成 27 年 5 月 31 日まで 1 年間延長されたい。

【回答】（旅客課）

「東日本大震災の被災地域における被災タクシー車両の代替車両に係る運賃及び料金の特例措置について（平成 23 年 5 月 13 日付、国自旅第 59 号、自動車交通局長通達）」により、被災地域（東北 3 県）のタクシー事業者が他の事業者等から提供されたまたは購入等した中型タクシー車両については、被災地域における小型車タクシー運賃及び料金の適用を認めることとし、その期限を平成 27 年 5 月 31 日まで延長する方針である。

- (2) 被災地におけるハイタク労働者の生活再建、そのための事業再開や復興の取り組みに対し、行政手続きや資材調達に特段の便宜を図られたい。

【回答】（旅客課）

「東日本大震災の被災地域における被災タクシー車両の代替車両に係る運賃及び料金の特例措置について（平成 23 年 5 月 13 日付、国自旅第 59 号、自動車交通局長通達）」により、被災地域（東北 3 県）のタクシー事業者が他の事業者等から提供されたまたは購入等した中型タクシー車両については、被災地域における小型車タクシー運賃及び料金の適用を認めることとし、その期限を平成 27 年 5 月 31 日まで延長する方針である。

また、「準特定地域における機関限定減車の取り扱いについて（平成 23 年 5 月 19 日付、国自旅第 64 号、自動車交通局通達）」により、被災した東北 3 県及びその他一部の準特定地域において、突発的な需要の現状に対応するため一定期間に実施した減車に限り、その減車分を増車させる際の弾力的取り扱いを認めることとし、その期限を平成 27 年 3 月 31 日まで延長している。

- (3) 被災地において N G O、N P O 団体がレンタカー等を借り上げ、住民に対する無償運送サービスを展開している地域も見受けられ、こうした展開が無秩序に際限なく広がれば地元の公共交通機関復興の足枷となることは明らかである。そうした拡散がやがては有償運送の拡大に繋がりタクシー事業でまかなえる分野を浸食される事態を招くこととなる。この現状を理解したうえで被災地の足として、デマンドタクシー等タクシー事業者が優先して出来る施策を進められたい。

【回答】（旅客課）

自動車を用いて有償で他人を運送することについては、原則として、公共交通機

関であるタクシー事業者等が担うものであり、これら公共交通機関によっては、十分な輸送サービスが提供されない場合に限り、自家用有償旅客運送が行えることとしている。

自家用有償旅客運送を行う場合は、地域における自治体を主宰者として、タクシー事業者等及びその組織する団体、タクシー事業者等の事業用自動車の運転者が組織する団体等を構成員とする運営協議会等において、地域住民の輸送を確保する必要性等が合意された場合に限り、当該運送を認めることとしている。

今後とも、地域住民の足を確保を図るために、公共交通機関であるタクシー事業及び自家用有償旅客運送の安全確保や利用者利便の確保を図っていく。

3. 各種施策等の改善について

- (1) 福祉や介護など社会政策的な運賃割引について、公的助成措置を講じること。また、当該割引に対する運転者負担を全廃させるよう強い指導をされたい。

【回答】（旅客課）

社会政策的割引については、当該割引を実施するかどうかは、一義的には各事業者の経営判断によるものと認識しているが、当該割引に関しては、地方公共団体が障害者等に対して助成措置を講じている地域もあり、タクシー事業者あるいは業界団体から、地元の地方公共団体に対し、こうした措置の実現について積極的な働きかけを行うことも必要でないかと考えているところである。

また、平成19年以降の運賃改定における運転者人件費については、労働条件確保の観点から、実績における運送収入に対する運転者人件費の割合を維持した上で、健全な経営が成立する水準の運賃を設定するという考え方に立って審査をしてきており、このため、各事業者において適切に運転者の労働条件の改善措置が講じられる必要があり、これに反する場合には、必要に応じ指導等を行っている。

なお、平成19年以降で、運賃改定を実施した全国64地区のうち、53地区について、運賃改定後の労働条件の改善状況を終え、18地区38社を指導し、38社のうち、改善が図られなかった2事業者については、事業者名の公表を行ったところである。

引き続き調査を行い、調査結果の公表を行うとともに労働条件の改善が図られていない事業者に対しては指導を行っていく。

- (2) タクシー事業者に対し、労働時間規制の遵守、安全運行の確保のために、運行記録計を全国一律に義務づけるとともに、デジタルタコグラフのより一層の普及促進策を講じられたい。なお、個人タクシーにおいては、デジタルタコグラフ装着の全車装着の義務化を図られたい。

【回答】（安全政策課、旅客課）

デジタルタコグラフについては、機器の導入費用に係る事業負担もある一方、同機器によらず適切な運転時間等の管理を行っている事業者もいることから、直ちに全事業者に装着を義務付けることは困難であると考えている。

一方、その普及促進については、平成 22 年度より補助制度を創設し、平成 26 年度についても所要の予算措置を行っているが、今後とも導入時における支援拡充や導入後の運転者教育への活用方策の明示等により、一層の普及促進に努めてまいりたい。

- (3) 都市における公共交通機関は、都市機能向上等の観点から重要な役割を担っている。また、高齢化社会の到来等から、その整備は重要になっており、都市機能の低下要因となっている道路混雑への対策は急がれている。よって、違法駐車等の排除、駐車場への誘導、自家用車の都市部乗り入れの規制、タクシー専用レーンの整備・拡充、各自治体の公共建物にタクシー乗り場の設置、等を関係機関と協議し推進されたい。

【回答】（道路局）

都市機能の低下要因となっている道路混雑への対策は重要な問題と認識しており、道路交通の円滑化を図るため、バス等の走行空間の改善を目的とした交通安全対策等によるバス等の利用促進を支援しているところである。

現在、全国において渋滞対策協議会等を開催し、道路管理者に加え道路利用者（公共交通事業者、交通関係協会等）にも参加頂きながら渋滞対策について議論を進めているところであり、今後とも関係者間で連携しながら、道路交通の円滑化を図って参りたい。

- (4) 「電子監査・許可更新システム」（仮称）を導入し、事前に整備した各種データベースを利用して、事故実績や社会保険加入の有無、労働基準法違反実績等の記録等を行い、悪質な事業者に対する指導・取り締まりを徹底されたい。

【回答】（安全政策課）

国土交通省では、従来から自動車運送事業者台帳を電子化し、事故や苦情の情報、厚生労働省等の関係機関からの情報、監査・処分の情報等を一元的に管理するデータベースシステムを構築し運用を行っている。

また、関越道高速ツアーバス事故を受けた「自動車運送事業者に対する監査のあり方検討会」報告を踏まえ、監査端緒に関する情報により、優先的に監査を実施すべき事業者及び法令違反の状況を踏まえて断続的に監査すべき事業者のリストを整備し、適切に把握することとしたところであり、悪質な運送事業者への重点的な監査の実施や、悪質・重大な法令違反に対する処分の厳格化など、効果的な監査・実効性のある処分を行うこととしている。

4. 違法営業の根絶、輸送秩序の確保について

(1) NPO等による自家用有償運送について

- ① 自家用有償運送は、福祉輸送や過疎地輸送で公共交通によりがたい場合に限って例外的に認められており、その位置付けを堅持されたい。

【回答】（旅客課）

NPO等の行う福祉有償運送及び過疎地有償運送については、タクシー等の公共交通機関のみによっては住民、要介護者等に対する十分な運送サービスの確保が困難であると認められる場合に、それを補完するものとして、当該地域の関係者で構成する運営協議会において必要であることに合意した場合に限り、有償運送を認めている。

こうした制度の適切な運用を通じて、今後も自家用有償旅客運送の輸送秩序の確保に努めてまいりたい。

- ② 運転者の資格要件については、第二種運転免許の取得を条件とされたい。

【回答】（旅客課）

自家用有償旅客運送については、他人を有償で運送するものである以上、輸送の安全の確保は、バス、タクシー事業と同様に必要不可欠なものであると考えている。

しかしながら、自家用有償旅客運送の実際の運送形態に鑑みれば、主に運送する地域が限られていること、運送頻度が低いこと、収益を上げるために効率性が求められるものではないこと等から、運転者要件については、バス、タクシー事業と同様に高いレベルの措置を求めるまでの必要性はなく、一定レベル以上の内容を備えた講習を修了していることを条件に、第一種運転免許保有者でも可能としている。

こうした措置の適切な運用を通じて、今後も自家用有償旅客運送の輸送の安全の確保を図ってまいりたい。

- ③ 運送の対価は、非営利であること、実費の範囲内であるという原則を踏まえて定められ「タクシー運賃の半額を上限」とする基準を堅持されたい。

【回答】（旅客課）

自家用有償旅客運送の対価については、まず運送主体をNPO等の営利を目的としない者に限定し、その上で設定される対価が営利を目的とするようなものとならないよう、実費の範囲内であること、運営協議会において協議が整っていることを要件としている。

対価の基準については、関係通達において「タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であること」としているところであり、運営協議会において、非営利、実費の範囲内であることの確認を行っていただきたい。

- ④ 運営協議会において、地域実態を踏まえて合意された「上乗せ基準」を尊重されるよう指導されたい。

【回答】（旅客課）

合理的な理由に基づいて定められていないと判定された「上乗せ基準（ローカルルール）」については、運輸支局から運営協議会を主宰する市町村に対し、その見直しを働きかけることとしている。

他方、運営協議会において、当該地域の移動制約者の状況、タクシー等の公共交通機関の整備状況等を踏まえ、自家用有償旅客運送について十分な検討が行われ、合理的な理由に基づいて合意され、設けられた独自の基準（ローカルルール）については、当該運送に過度な制限を加えるものではない限り、排除されるものではなく、今後も適切な運送がなされるよう指導していく。

- ⑤ 複数の利用者の乗車を認める事例について、明確に限定されたい。

【回答】（旅客課）

福祉有償運送においては、ドア・ツー・ドアの個別輸送を原則としているが、1回の運行で複数の旅客を運送する複数乗車については、透析患者の透析のための輸送など当該地域における運営協議会において、複数乗車を必要と認め、且つ複数乗車を行う際に旅客から収受する対価が関係通達等の基準を満たしていることについて合意がなされている場合に認められることとしている。また、この際に運営協議会は、運送者に対して輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な措置を講ずることを求めることができるとしており、引き続き周知を図っていく。

- (2) 運転代行の違法営業が後を絶たない状況にあることから、警察や運輸局などと連携を図り取り締まりを強化されたい。特に、代行要員の二種免許のチェック、A B間・A C間輸送に対する摘発を強められたい。

- (3) 「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」を改正し、代行車両の流し・待ち行為等の禁止、A B間輸送の排除、随伴車両への任意保険加入の義務化、ツーシーター車両の義務付け、さらには安全を担保できるような制度を確立されたい。

【回答】（旅客課）

平成 14 年 6 月に施行された運転代行業（自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律）により、これまでも警察庁及び国土交通省では運転代行業者に対する指導監督等を行ってきた。

平成 23 年 10 月には、両省庁において運転代行業の実態調査を実施し、その調査結果を踏まえ、平成 24 年 3 月に安全・安心な運転代行業者の普及促進及び業界全体の健全化を図るための新たな健全化対策をとりまとめたところである。

この健全対策を踏まえ、随伴者による白タク行為等の悪質な違法行為の根絶を図るため、随伴者への表示方法として、これまで認めていたペイント等による表示を義務付けるとともに、白タク行為に係る行政処分基準の強化等を行っている。

5. 規制緩和の弊害関係について

(1) 事前チェック体制の強化について

需給調整規制撤廃に伴い、事後チェックに移行し監査要員も増員しているが、事業者数に対して監査要員の絶対数が不足しており、体制として不十分である。また、事後チェックだけで管理・監督を行うことは現実的でなく、タクシー産業の秩序維持が不可能なことは明らかであり、事前チェックとバランスをとった監査強化策を新たに設けられたい。

また、個人タクシーに対しては通常監査もままならない。このことは個人タクシー自身が最も知るところであり、相対運賃、走行距離規制無視の温床となっていることから、法人タクシーと同様に個人タクシーへの監査を本格的に検討されたい。

【回答】（旅客課）

タクシーの法令遵守とチェック体制のあり方について、新規参入の許可に当たっては、輸送の安全と利用者利便の確保を図る観点から、適正な事業運営を行うために必要な基準を定めて審査を行うとともに、事後チェック体制の充実・強化を図っているところである。

なお、監査・処分制度については、昨年10月より悪質な運送事業者への重点的な監査の実施や、悪質・重大な法令違反に対する処分の厳格化など、効果的な監査・実効性のある処分を行うこととしている。

また、個人タクシーについては、期限更新制が導入されており、一定の機能を果たしているが、重大な違反が確認された場合は、行政処分を行うなど厳正に対処することとしている。

(2) 事業閉鎖（退出）の認可制導入について

タクシー適正化・活性化特別措置法が施行されたものの、事業閉鎖については事後届出で済んでいる。しかし、一般的に見て雇用責任を果たさないまま、運輸局に事業閉鎖の廃業届を出せば、自動的に受理されてしまうのが現状である。具体的には、賃金の未払いや解雇手当の不支給、その他の労働債務の整理ができていなくても、廃業してしまえば事業者の責任追及が事実上できなくなってしまう。また、利用者との間で交通事故などのトラブルからの補償問題があっても「逃げ得」となり、利用者への損害を与えることになる。さらに、交通空白地を乗合タクシーなどで地域交通を確保していた場合、突然のタクシー事業の廃止は地域住民の生活交通を奪うこととなり、

地域社会の維持を一層困難なものとしてしまう。こうしたことから、「事業閉鎖は、労働組合（または従業員代表）との合意に基づく書面の提出を義務付け、運輸局の審査を経た後でなければ受理しないこと」とされたい。

【回答】（旅客課）

事業を継続するか、廃止するかということは、各事業者の経営判断によることであり、要望のような案件のもとで許可制とすることは困難であると考えている。

しかしながら、運転者の方々への賃金未払いなどが生じることは極めて問題であることから、このような問題に関しては、民法上の債権債務の処理や、労働関係法令上の措置がなされることが重要であり、国土交通省としても厚生労働省等の関係省庁と一層の情報交換をしてまいりたい。

(3) 悪質事業者の排除について

リース制や企業内個人タクシーに名を借りた、名義貸しなどの違法行為を当然と行う事業者が横行している。こうした事業者は、雇用形態は形式的であり道路運送法違反や改善基準違反、最低賃金法違反、社会・労働保険未加入、定期健康診断未実施、累進歩合制など事業者としての適格制を有していない行為である。さらに、運転者の源泉徴収を行わないばかりか、一人ひとりの運転者に個人タクシー扱いで確定申告させている事業者や、運行に伴う諸経費や事故負担についても運転者に転嫁、車両持ち帰りなど、適切な運行管理も行わないような悪質事業者には徹底して重点的な監督を行い、摘発・取り締まりを強化し、名義貸し行為の判断基準の厳格な運用により営業停止や許可取り消しによる退出促進の取り組みを進められたい。

【回答】（旅客課）

国土交通省としては、名義貸し行為は安全運行等のための様々な責務を許可事業者が負うこととなっている道路運送法の事業許可制度の趣旨を没却する違法行為であることから、そのような事実があれば厳格に対処していく必要があると考えている。

このため、タクシー事業における名義貸し行為の判断基準を作成し、平成 20 年 6 月に各地方運輸局長宛通達を発出し、必要に応じて実態調査・指導等を行っており、名義貸し行為の違反事実が確認された場合には、厳正に対処していくこととしている。

また、平成 24 年 4 月に発生した関越道高速ツアーバス事故を踏まえて設置された「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」の報告を踏まえ、昨年 9 月に監査方針・処分基準等を改正し、名義貸し等の悪質・重大な法令違反に対する処分を厳格化したところである。

6. 公共交通における道路使用優先策について

地球温暖化対策の一環として、公共交通機関の積極利用が望まれている中、都市部を中心とした乗合バスの定時運行に向けてバスレーンが設置されている。バス専用レーンは地方都市を含めた中心部に集中し、欧州では都市部における公共交通の走行環境改善策として、バスとタクシー共用レーンとなっている。公共交通優先策の一環として地域で共用走行している区間もあるが、さらなる拡充を図りたい。また、2車線以上の道路では路線バスの最終便以降はそのバス停留所にタクシー待機を認めるよう関係各所と協議されたい。また、タクシーベイの増設もされたい。

一方、社会実験としてパーク・アンド・ライドが行なわれているが、駐車場から目的地までの移動交通には乗合タクシーなどによる活用を促進されたい。

【回答】（道路局）

交通環境の改善にあわせてバス・タクシー利用の利便性を高めていくことが重要であり、そのためには、バス・タクシー走行空間の改善を図るとともに、バス・タクシーとその他交通機関相互の連携を確保・改善し、効率的な交通体系を形成することが重要と認識しているところである。

これまで、鉄道駅等の交通結節点における円滑な乗り継ぎや乗り換えを確保する等の整備を総合的に行う交通結節点の改善を推進している。

今後とも、道路とバス・タクシーを含めた公共交通機関等との連携が取れるよう、関係部局と連携しつつ交通結節点の改善等を通じて効率的な交通体系の構築に努めて参りたい。

【回答】（旅客課）

乗合タクシーについては、平成18年10月の道路運送法改正により、路線を定めず利用者の需要に応じて乗合運送を行う形態を乗合のうち1つの類型の「区域運行」として認め、乗合バス事業に加え、タクシー事業が乗合の区域運行の許可を取得することにより、いわゆるデマンドタクシーとして、地域のニーズに対応した運送サービスの提供が可能となっている。この乗合タクシーの利用特性を用いたパーク・アンド・ライドによる活用については、今後検討していきたい。

7. 安全及び福祉関係について

(1) ハイヤー・タクシー車両安全対策について

- ① 車内防犯カメラ及びドライブレコーダー装着の促進に向けて、助成を行われたい。

【回答】（安全政策課）

映像記録型ドライブレコーダーについては、安全対策や環境の観点から平成22年度より補助制度を創設し普及促進に努めている。平成26年度についても所要の予算

措置を行っているところであり、安全対策の強化を図るため、引き続き当該機器の普及促進に取り組んでまいりたい。

- ② 防犯に関する諸対策の検討の場として、関係行政、事業者、労働者による防犯対策委員会の設置を指導されたい。また、車両については、乗務員の安全に配慮した防犯対策を講じるとともに、タクシー事業の経費負担軽減のため改造費用などに対する助成制度を創設されたい。

【回答】（旅客課）

平成 21 年 4 月 15 日に警察庁において、「タクシー強盗防犯対策会議」が開催され、警察庁、国土交通省のほか、タクシーの業界団体や労働組合等が参画し、平成 21 年 4 月 17 日、新たな「タクシーの防犯基準」（※ 不公表のため取扱注意）を定めるとともに、その普及促進を図ることを決定した。

ドライブレコーダーについては、運行管理の高度化等を目的として、平成 22 年度に新たに補助制度を創設したところであり、ドライブレコーダーと連動する車内カメラについても補助対象となっている。平成 26 年度においても引き続き補助を実施し、今後ともドライブレコーダー等の普及に取り組んでまいりたい。

- ③ 事業者ならびに運転者に対する「安全講習会」の開催を徹底されたい。

【回答】（旅客課）

平成 21 年 4 月 17 日付、新たな「タクシー防犯基準」により、傘下会員に対してその周知徹底を図るとともに、ソフト面での対応として、

1. 新規採用者に対する防犯指導について、旅客自動車運送事業運輸規則に基づく新任運転者指導期間中に実施すること。
2. 防犯仕切板の設置率向上を図るため、都道府県ごとの設置率を定期的に調査・公表すること

を要請したところである。

以上のとおり、防犯対策を推進しているが、労働者に対する生命・身体の安全確保については、労使間における安全配慮義務の履行という観点から、個々の事業者が積極的に責任を果たすべきものであり、国土交通省としては、引き続き事業者に対する防犯対策の徹底を指導してまいりたい。

(2) 運行記録計の装着義務化について

運輸規則が改正され、運行記録計の装着義務が 22 条によるもののほか、運輸局長が地域を指定できる事になった。運行記録計はデジタル化によって十分なデータが得られるとともに、改善基準を中心とした過労運転防止などの監査にも有効活用できる

など、違法行為の抑止にもつながるため、全地域での装着を義務化されたい。なお、法人タクシーだけでなく個人タクシーも同じ旅客運送事業を行うことでは安全が第一義の義務であることから鑑みて、概ね法人タクシーは地域で決められている走行距離規制を遵守しているが、個人タクシーは野放し状態というのが現実である。この事は個人タクシーにまで監査が行き届いていないという理由と、走行距離や実車距離と日報との比較が出来ないことが原因と言っても過言ではない。そうした理由においても、個人タクシーにはデジタルタコグラフの装着を早急に義務化されたい。

【回答】（安全政策課）

運行記録計は、過労運転の防止や運行管理に極めて有効な装置であると認識している。特にデジタル式運行記録計は、運転者の運転時間や勤務状況について詳細な分析・統計処理を容易に行えることから、そのデータを活用することで、監査を効果的・効率的に実施できることが期待されている。

現在、流し営業を主体として行うタクシー車両については、個人タクシーや車庫待ちを主体とする営業形態と比較して運転者が無理な運行を行うおそれがあることから、運行記録計による記録を義務付けている。

今後とも各地域や営業形態の特性を踏まえつつ、デジタル式運行記録計の義務付けや監査への活用について検討してまいりたい。

なお、デジタルタコグラフについては、機器の導入費用に係る事業者負担もある一方、同機器によらず適正な運転時間等の管理を行っている事業者も存在することから、直ちに全事業者に装着を義務付けることは困難であると考えている。

一方、その普及促進については、平成 22 年度より補助制度を創設し、平成 26 年度についても所要の予算措置を行っているところであるが、今後とも導入時における支援拡充や導入後の運転者教育への活用方策の明示等により、一層の普及促進に努めてまいりたい。

(3) 福祉対応型車両の普及促進について

高齢化社会に向けてタクシーの果たす役割が大きいことから、高齢者や移動制約者の移動・移送サービスの向上に積極的に対応している。しかし、そのために福祉車両の導入、維持・運行において多大なコストを必要とするのも事実であることから、福祉対応型車両の普及に向けて以下の対応を図られたい。

- ① リフト付タクシー車両の購入費とそれらの運行・運営に係る費用助成を措置されたい。
- ② 福祉対応型車両の導入に対し、税制の特例措置を講じられたい。
- ③ 運転者が介護資格を取得のための費用を援助されたい。

【回答】（旅客課）

福祉車両の購入等については、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金制度」の「地域公共交通バリア解消促進等事業」において、購入費及び改造費について補助対象となっており、また、国が認定した標準仕様ユニバーサルデザインタクシーに対する自動車重量税・自動車取得税の税制特例も措置されているところであり、引き続き支援の充実を図っていきたい。

運転者等の資格取得については、タクシー事業に対する福祉の観点から社会的要請が高まってきており、これまで実施してきた乗務員教育に加え、全国福祉輸送サービス協会等が主体となって実施している「タクシー乗務員バリアフリー研修」等を活用しており、一部の研修等は「教育訓練給付金制度」の対象とされている。

引き続き、当該研修の普及促進を図ってまいりたい。

8. 「改善基準告示」の遵守について

事故防止の観点から過労運転の防止はもっとも重要であり、改善基準告示の遵守が事業者の社会的責任である。この間、国土交通省では、厚生労働省との連携強化や相互通報制度の拡充、タクシーにおける合同監査・監督を実施してきたが、違反事業者が後を絶たず改善の兆しが見えてこない。長時間・過重労働が交通事故を誘発していることから、道路運送法の規定に基づく運輸規則に示された処分基準と併せて、厚生労働省と協議をして必要な法制度の整備を図ること。

【回答】（安全政策課）

過労運転の防止については、輸送の安全確保を図る上で重要であると考えており、国土交通省としても事業者に対して改善基準告示等の法令遵守の徹底を図っているところである。

また、監査・処分制度については、昨年10月より悪質な運送事業者への重点的な監査、悪質・重大な法令違反に対する処分の厳格化を図るなど、効果的な監査・実効性のある処分としたところである。

今後とも厚生労働省との連携を図りながら、事業者に対して法令遵守・安全運行の徹底を図ってまいりたい。