

## 【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の安全に直結することに鑑みて、固定給と歩合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（禁止）、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強く指導すること。特に運転者負担については、現在も旧態依然として行っている事業者も多く、近年の多種多様な決済機導入や配車アプリの導入などにより、運転者が負担を強いられるケースも散見している。国土交通省の調査や指導の実態を開示されたい。

#### 【回答】（自動車局旅客課）

タクシー特措法における衆参両院の附帯決議において、「一般乗用旅客自動車運送事業者は、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制の廃止、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直し等賃金制度等の改善等に努める…」こととされている。

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、国土交通省としましても、衆参両院の附帯決議の内容を踏まえ、機会を捉えて事業者に対してしっかりと周知徹底したいと考えている。なお、国土交通省では、自動車運送事業における長時間労働是正等の働き方改革に取り組むホワイト経営の見える化（認証制度の創設）について、労働組合からのご意見や衆参両院附帯決議の趣旨も踏まえつつ、検討を進めているところである。

また、タクシー特措法に係るフォローアップ調査において、運転者負担の状況も調査しており、現在、データの精査・確認を進めているところである。

- (2) 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は、割引分を運転者に負担させているか否か、また、負担させている場合は営収に対してその比率を精査すること。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、厳格に審査するとともに、現在までの調査実態、収支実態を明示されたい。

#### 【回答】（自動車局旅客課）

タクシー特措法の改正趣旨である、運転者の労働環境の改善を踏まえ、公定幅運賃を適切に運用していくとともに、運賃の割引等の審査に当たっては、引き続

き厳格に行ってまいりたい。とりわけ、深夜早朝割増については、当該割増の廃止又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、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措置すべく通達を発出しているところである。

また、タクシー特措法施行後の状況や効果のフォローアップにおいて、運転者負担や給料水準等の状況についても調査等を行っており、データの精査・確認を行うとともに、同法を適切に運用してまいりたい。

- (3) 法改正の効果の検証について、特定地域だけでなく、また調査項目すべてについて、早急に公表されたい。

**【回答】**（自動車局旅客課）

衆参両院の附帯決議を受けて、平成 30 年 3 月、特定地域における法施行後の状況や効果について、国会へ報告を行うとともに、結果を国土交通省のホームページに公表した。なお、準特定地域を含めた調査結果については、データの精査確認に時間を要しているところである。

- (4) 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】**（自動車局旅客課）

衆参両院の附帯決議を受けて、平成 30 年 3 月、特定地域における法施行後の状況や効果について、国会へ報告を行うとともに、結果を国土交通省のホームページに公表した。一方、準特定地域を含めた調査結果については、データの精査・確認に時間を要しているところである。

国土交通省としては、引き続き、タクシー特措法を円滑かつ的確に実行することで、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と考えている。

## 2. 各種施策等の改善について

- (1) 一部が東京で始まり全国に波及しつつある「初乗り距離短縮運賃」や「相乗りタクシー」「事前確定運賃」「変動迎車料金」「定期運賃（乗り放題タクシー）」「貨客混載」などの新たな試みや取り組みについて、実証実験後の運用においても検証作業を行い、運転者の労働条件にしわ寄せが行くことのないよう留意されたい。

**【回答】**（自動車局旅客課）

平成 29 年 1 月に東京特別区・武蔵野市・三鷹市地区において導入された初乗り距離短縮運賃は、2 km 以下の「ちょい乗り」需要が増えるなど、一定の効果が

認められ、その後、名古屋地区、福井地区、京都地区においても順次導入されており、着実に制度が浸透していると評価している。

また、「相乗りタクシー」、「事前確定運賃」、「変動迎車料金」、「定額タクシー」の実証実験を行い、「事前確定運賃」については、昨年10月から準備が整った地域より順次スタートしているところである。また、「タクシーの相乗り」、「変動迎車料金」、「一括定額運賃」については、本年3月にバブリックコメントを実施したところであり、その結果を踏まえて制度化に向けて検討を進めてまいりたい。

なお、「貨客混載」については、平成29年8月に一定条件のもとで旅客自動車運送事業と貨物自動車運送事業の「かけもち」を行うことができるよう措置したところであり、各地でこの制度を活用した取り組みが始まっていると認識している。これらの新たなサービスの普及は、タクシー事業の活性化や急増する訪日外国人への対応の観点から必要なものであると考えているが、これらの取り組みにより運転者の負担が増加することがないように引き続き留意してまいりたい。

- (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。また、現時点で貴省が把握しているタコグラフの装着状況(全国すべての地域)を、法人・個人タクシーごとに開示されたい。

**【回答】**(自動車局安全政策課)

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ほか、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あることから、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。

デジタルタコグラフの装着状況ですが、法人タクシーについては、全国ハイヤー・タクシー連合会が、ホームページにおいて平成30年度末現在のデータを公表している。デジタルタコグラフの普及促進については、平成22年度に補助制度を創設して以降毎年度補助を実施しており、令和2年度についても所要の予算措置を行ったところですが、今後とも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、違法駐車の実態の排除、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、主要駅のタクシー待

機所・乗り場・降車スペースの整備を関係機関・施設管理者と協議し推進されたい。

**【回答】**（自動車局旅客課）

都市部におけるタクシー利用者の利便性向上の観点から、道路混雑への対策や乗り場の改善は重要な課題と認識している。頂いたご要望等の実現に際しては、関係者との調整が必要不可欠であり、どのような対応が可能か精査の上、対応してまいりたい。

なお、来年の開催が予定されている2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けて、ユニバーサルデザインタクシーについては、需要が高い乗り場（病院、駅等）の管理者に専用乗り場の設置を呼びかけてまいりたい。

- (4) バス・鉄道の運行終了後の時間帯の交通確保や、バスの幹線路線への接続として、自治体が、乗り合いやデマンドではなく一般のタクシーを活用する際には、「地域公共交通確保維持事業」の措置として運行に係る支援措置の対象とされたい。

**【回答】**（自動車局旅客課）

人口減少・高齢化が進む中で、地域社会の維持・活性化を図るため、地域内の経済・社会活動の基盤である公共交通による移動を確保することが重要である。このため、国土交通省としては、「地域公共交通確保維持改善事業」により、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通やデマンド交通の運行について支援しているところである。

今後とも、地域の実情に応じた生活交通の確保に向けて、必要な支援を行って参りたいと考えている。

- (5) 高齢者が運転する自家用車の事故が急増していることから、高齢者の免許返納制度が拡大されている。免許返納者の日常の移動を担うため、タクシーなど公共交通が活用されているが、免許返納割引を実施した場合、割引分は事業者負担となっているが運転者負担にも繋がっている。免許返納割引などの社会政策的割引についても助成がされるよう、総務省・警察庁などの関係省庁や自治体と検討されたい。

**【回答】**（自動車局旅客課）

高齢化の進展に伴い、高齢運転者による死亡事故等の発生が社会的問題となる中、高齢運転者の交通事故防止対策は喫緊の課題であり、その対策を進める上で、自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段を確保することが必要となって

いる。平成 28 年 11 月に開催された「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」において、対策の早急な実施とさらなる検討について指示があったことを受け、「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」において関係行政機関による対策の検討が進められ、平成 29 年 6 月に、「高齢運転者による交通事故防止に向けて」と題した検討結果がとりまとめられた。

これらの議論を踏まえ、国土交通省においては、平成 30 年 3 月、関係業界団体に対して、運転免許証返納者に対する割引の実施状況について周知いただくとともに、運転免許証返納者についても身体障害者等を対象として実施している各種運賃割引と同様の取り扱いとすることについてご検討いただくよう、理解と協力を求める通知を発出した。また、同年 5 月にはこの通知を発出したことについて、警察庁から各都道府県の警察に周知していただいた。これらの取り組みの結果、運転免許証返納者に対する割引を実施する事業者数は増加しており、平成 31 年 3 月末には、前年と比べ 3 割以上増加し、法人・個人あわせて 19,282 事業者となっている。

今後も、引き続き地方運輸局等を通じた周知等を行うことにより、運転免許返納者に対する割引のさらなる普及に努めてまいりたい。

### 3. 違法営業の根絶、輸送秩序の確保について

#### (1) ライドシェアについて

- ① ウーバーや滴滴をはじめとする「旅客自動車運送事業者以外」の事業を認めないこと。
- ② 自家用車による「相乗り事業」のビジネスモデルは、実態として運送の対価を収受していることから違法であり、また、ジャスタビについては、レンタカーの貸し渡しと運転するドライバーが一体として提供している実態がある。明らかに白タク行為であることから認めないこと。
- ③ 東京都内では「クルー」のように、反復継続された偶発的でない運送に対して、その個々の運送の終了後、運送経費に加えて、「任意の謝礼の支払い」を促すような運送が、あたかも「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」(国自旅第 338 号 平成 30 年 3 月 30 日)により認められた運送行為であるとして、運送を行っている実態がある。明らかに白タク行為であるので、取り締まりをされたい。

**【回答】**(自動車局旅客課)

(ライドシェアについて)

国土交通省としては、自動車による旅客の運送において、安全・安心の確保が

最重要の課題と認識している。運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態で旅客運送を有償で行うことは、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があり、認めるわけにはいかないと考えている。

(ジャスタビについて)

レンタカーについては、借り受けた者と運転する者が同一であることは求められておらず、レンタカーを借り受けた者に代わって運転を行うことや、そのようなドライバーを仲介することは、法令に抵触するものではない。

一方、道路運送法においては、「他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業」については、旅客自動車運送事業の許可が必要とされているとともに、レンタカー事業の許可は、自動車の貸渡しの態様が自動車運送事業に類似している場合には行わないこととされている。レンタカーの貸渡しとそのレンタカーを運転するドライバーの仲介が一体として行われる場合や、一体的なサービスであることを強調する場合など、このような類似行為が行われることのないよう、今後の具体的な事業展開の状況を注視してまいりたいと考えている。なお、レンタカーの貸渡しとそのレンタカーを運転するドライバーの仲介が一体として行われる具体的事実がある場合には、各地方運輸局・運輸支局へ情報をお寄せいただきたい。

(CREWについて)

ご指摘のCREW(クルー)につきましては、自家用自動車による運送において、利用者が運転者に対し、実際の運送にかかるガソリン代や道路通行料の他、謝礼を支払う形態であると承知している。このような形態につきましては、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」の通達に沿った対応が求められている。

国土交通省としては、本通達において、「個々具体的な行為が有償の運送として許可・登録を要するか否かについては、最終的には、それぞれの事例に則して個別に総合的な判断を行うことが必要」としており、CREW(クルー)によるサービスを引き続き注視し、適宜報告を求めながら、実態を把握したうえで、適切に対応してまいりたいと考えている。

## (2) 自家用有償運送制度拡大について

- ① 自家用有償運送は、福祉輸送や交通空白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。
- ② 交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設が検討されているが、

あくまで現行の合意形成手続き等の登録要件を堅持したうえで、緑ナンバーと白ナンバーが共存していくことが可能な制度として設計されたい。

- ③ 輸送対象として地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化することが検討されているが、観光客など来訪者も対象とするということは、運営協議会における協議や、地元住民の登録も必要がなくなり、無限定に誰でも運送できるということを意味する。これは、道路運送法の規定を骨抜きにする内容であり、あくまで現行の登録要件を堅持することを前提に検討されたい。
- ④ 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。
- ⑤ 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。
- ⑥ 運営協議会において、地域実態を踏まえて合意された「上乘せ基準」（所謂「ローカルルール」）を尊重されるよう指導されたい。
- ⑦ 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。
- ⑧ 事故発生状況、運行管理体制など、適正に処理・運営されているか事後チェックのための監査体制を強化されたい。また、これまでの監査状況について明らかにされたい。

**【回答】**（自動車局旅客課）

①について、地域における移動手段としては、まず、道路運送法による許可を受けたバス、タクシーによる輸送がある。しかしながら、バス、タクシー事業者によることが困難である場合には、地域の関係者が協議を調えることにより、道路運送法による登録を受け、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする自家用有償旅客運送制度が設けられている。

②について、改正道路運送法により創設される「事業者協力型自家用有償旅客運送」は、交通事業者のノウハウを活用し、市町村等が交通事業者に運行管理等を委託することで、より安全・安心な運行の実施を図ろうとするものですが、登録の申請に当たり、協議会等において協議を行うことが必要な点は法改正後も全く変更ない。

③について、改正道路運送法においては、「観光客を含む来訪者」のみであっても、自家用有償旅客運送の輸送対象とすることとしているが、登録の申請にあたり、輸送対象も含めて協議会等において協議を行うことが必要な点は法改正後も全く変更なく、無限定な運送が行われるものではない。

④について、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ところである。

⑤について、自家用有償旅客運送の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調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」等を目安としているところであり、自家用有償旅客運送の対価を含めた安全・安心については、国土交通省も参加する運営協議会での議論において、必要に応じ実施主体に説明を求めながら確認を行うこととなっている。

⑥について、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た後に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ない限り、排除されるものではなく、今後も適切な運用がなされるよう指導してまいりたい。

⑦について、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、か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。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まいりたい。

⑧について、なお、道路運送法や登録の条件に違反しているおそれのある自家用有償旅客運送者に対しては、監査等を実施し、法令違反等が確認された場合は、行政処分や必要な命令を行うこととしているところである。こうした制度の適切な運用を通じて、今後も引き続き自家用有償旅客運送の輸送の安全の確保を図つ



てまいりたい。

(3) 運転代行について

- ① 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。
- ② 「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・各地で見受けられる辻待ち行為等の禁止、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。
- ③ 過労防止の観点から、タクシー業務適正化特別措置法に準じた運転者登録制度の導入によって、タクシーなど自動車運転者との兼業を禁止する施策を講じること。
- ④ 「平成 29 年の地方からの提案等に関する対応方針」により、①損害賠償責任保険の保険料支払状況に係る定期的な報告義務化を、都道府県条例で規定できるようにする、②運転代行の最低利用料金の設定を、都道府県条例の規定で行えるようにする、こととされたことを踏まえ、すべての都道府県で条例が定められるよう働きかけられたい。

**【回答】**（自動車局旅客課）

平成 14 年 6 月に施行された運転代行業法（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ところである。運転代行業者の違法行為の防止に関しては、警察庁とも連携を図りながら、事務・権限を移譲している都道府県における立入検査、街頭指導等により、法令遵守状況の確認を行っているところである。

国土交通省では、利用者保護の一層の確保を図るため、平成 28 年 3 月に「自動車運転代行業における適正な業務運営に向けた『利用者保護』に関する諸課題への対策」を策定しました。これに基づき、平成 28 年 10 月に標準約款を改定し、随伴車への任意保険加入を盛り込むとともに、平成 29 年 3 月に立ち入り検査等実施要領を作成し都道府県に通知するなど、新たな利用者保護対策を実施しており、引き続き業務の適正な運営及び利用者の保護に万全を期すこととしている。

また、平成 29 年 12 月に閣議決定された「平成 29 年の地方からの提案等に関する対応方針」に基づき、自動車運転代行業に係る損害賠償責任保険の保険料の支払状況に係る定期的な報告の義務化及び自動車運転代行業に係る地域の実情

に応じた最低利用料金の設定に関して都道府県の条例で定めることが可能であることを平成 30 年 12 月に都道府県等に対し技術的助言を発出したところである。

国土交通省としては、本技術的助言によりまずは都道府県において検討がなされるものと考えているが、条例制定に向けた具体的な動きがある都道府県に対しては、国土交通省として可能な限り協力してまいりたい。

- (4) 訪日外国人旅行者を対象とした白タク行為が、国内各空港や港湾、観光地の駅・ホテルなどにおいて顕著となっている。警察とも連携の下、取り締まりを強化されたい。また、白タク・白バスへの乗車は違法であること、安全や事故の際の補償が担保されていないこと等について、訪日外国人旅行者への多言語による周知を徹底されたい。

**【回答】**（自動車局旅客課）

白タク行為は、道路運送法違反であり、運転者が二種免許を有しない、運行管理が行われない、事故時の責任が運転者のみにある、ことなどから、利用者の安全・安心の観点から問題がある。

国土交通省では、このような白タク行為への対策について、警察、業界団体等と連携し、各地で取り組みを強化するとともに、中国語等での注意喚起のチラシの作成・配布を行っている。また、直近の対策では、一昨年より開始した春節休暇期間にあわせた主要空港・港等での「白タク白バス防止キャンペーン」を、さらに対象地域を拡大して実施したほか、昨年引き続き、在京中国大使館に対して、白タクを利用しないよう中国人旅行者への注意喚起を依頼し、1月15日付けで大使館ホームページにその旨が掲載されたところである。

さらに、在日外国人による白タク行為の根絶に向けて、白タク行為を行った在日外国人に係る入管法の行政処分に向け有効な情報を把握した場合には、地方出入国在留管理局へ積極的に情報提供を行うほか、入管法の積極的な適用について、出入国在留管理庁と協議している。

国土交通省では、引き続き、関係者と連携してしっかり対策に取り組んでまいりたい。

#### 4. 規制緩和の弊害関係について

- (1) 相互通報体制の強化について

厚生労働省が 2018 年に行った自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導状況によれば、ハイヤー・タクシーの監督実施事業場数に対する労働基準関係

法令違反事業場数の比率は 84.8%、同じく改善基準告示違反事業場数は 32.5%となっている。

国土交通省は、自動車運転者の労働条件の改善を図るため、監督等の結果を労働基準監督機関と相互に通報するとともに、合同監督・監査を行っているが、さらに体制を強化し、コンプライアンス違反を繰り返す悪質事業者に対する罰則を強化されたい。

**【回答】**（自動車局安全政策課）

自動車運送事業の運転者は、全産業労働者と比較して労働時間が長く、自動車運送事業における長時間労働の是正は重要な課題であると認識している。

監査・処分制度については、「自動車運送事業における監査のあり方検討会」を踏まえ、平成 25 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たところである。

また、平成 30 年 7 月から、過労防止関連違反等に係る行政処分の処分量定を引き上げる行政処分基準等の改正を行った。

引き続き、体制の強化に取り組むとともに、労働基準監督機関など関係機関との連携を図りつつ、監査・処分制度を着実に運用し、輸送の安全確保を図ってまいりたい。

(2) 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の取れた監査強化策を新たに設けるようこれまで要請してきたが、実効的な施策があるのか否か。その方法と効果を明示されたい。仮に旧態のままであれば事後チェック体制は実質崩壊しているのではないのか、見解を明らかにされたい。

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。個人事業者とはいえ道運法や改善基準告示違反等は安全に直結することから、法人タクシーと同様に個人タクシーへの監査を早急に着手されたい。

**【回答】**（自動車局安全政策課）

監査体制については、監査担当要員が設けられた平成 14 年当時、全国の地方運輸局運輸支局で合計 108 名でしたが、その後順次増員を図り、今年度には 449

名に増強を図った。

タクシーの法令遵守とチェック体制のあり方については、新規参入の許可に際し、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厳正な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、平成 25 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を行っており、効果的な監査及び実効性のある処分を行っている。また、平成 30 年 7 月から過労防止関連違反等に係る行政処分の処分量定を引き上げるなどの行政処分の強化を図り、処分強化の見直しに取り組んでいる。

続いて、個人タクシーについては、期限更新制が導入されており、この制度は個人タクシーの法令遵守に関して一定の機能を果たしているが、監査等により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してまいりたい。引き続き、監査体制の充実・強化に取り組むとともに、効果的な監査の実施や実効性のある処分を通じ、輸送の安全と利用者利便の確保に努めてまいりたい。

### (3) 事業閉鎖（退出）の認可徹底について

雇用責任を果たさないまま、運輸局に事業閉鎖や譲渡・譲受の届けを出す事業者の中で、廃業においては、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いとする考えが横行している。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。

なお、昨今事業経営の逼迫状況から譲渡・譲受が増えてきている。このことについてもそこで働く運転者の不利な状況などが周辺利用者の不便へとならないよう、厚生労働省とともに取り組み、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るようにされたい。

#### 【回答】（自動車局旅客課）

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、ご要望のような条件の下で認可制とすることは困難であると考えている。

なお、貸切バスの事故を受け道路運送法が改正された結果、タクシー事業にお

いても事業廃止の手続きが事後届出から 30 日前の事前届出となり、悪質な事業者による処分逃れを目的とした事業廃止の防止等に一定の効果が発揮されていると考えている。一方、事業廃止・譲渡譲受にあたり、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り、こうした問題については、労働関係法令上の措置がなされることが重要であるため、国土交通省としましても、機会を捉えて厚生労働省等の関係省庁と情報の共有を行うなど、適切に対応してまいりたいと考えている。

#### (4) 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公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・労働保険未加入もしくは会社負担分も労働者持ち、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稼、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。

また、昨今、運転者からの未払い賃金訴訟をおこされ、敗訴確定及び和解した事業者は、その賃金構成や支払に問題があった事業者であることから、特別監査をはじめ賃金構造を精査し、運転者に負担が及ばないよう処分されたい。なお、該当事業者がいわゆる低額運賃事業者であれば、貴局が認可した運賃の再認可処分をされたい。

#### 【回答】（自動車局旅客課）

名義貸し行為は、道路運送法の事業許可制度の根本に関わる悪質・重大な違法行為であることから、厳格に対処する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平成 20 年 6 月に策定し、監査等において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、事業者と運転者の間における賃金未払い訴訟等は、基本的に民事上の問題であり、監査や行政処分の端緒にはなじまないと考えているが、労働局から過労運転や最低賃金法違反等の通報があった事業者に対しては監査を実施し、道路運送法に違反する事実が確認された場合は、車両の使用停止等の行政処分を行っていくこととしている。

- (5) 「旅客自動車運送適正化事業実施機関」について、全国に設置できることとされたが、未だに東京都のみの設置で留まっている。同様の制度がタクシー事業よりのちに設けられた貸切バス事業では、全国全てのブロックに設置が済み、適正化事業の取り組みが進められていることを鑑みると、タクシー事業者と行政の怠慢としか思えない。ついては、実効性のある適正化事業が的確に実施されるよう、同機関を全国に早急に設置するよう指導を強化されたい。

**【回答】**（自動車局旅客課）

タクシーの旅客自動車運送適正化事業実施機関(以下「適正化実施機関」という。)については、現在、(一社)東京ハイヤー・タクシー協会が指定されているところである。一方、その他の道府県タクシー協会においては、適正化事業に必要な人員や財源等の問題から適正化実施機関の指定に向けた検討が進んでいないと聞いている。このため、国土交通省としては、各道府県タクシー協会に対し、適正化実施機関に係る指定申請に向けての意向や課題について、今後調査を行うこととしており、この調査結果を踏まえ、適正化事業実施地域が拡大していくよう、取り組んで参りたいと考えている。

## 5. 安全確保について

- (1) 車内防犯カメラについてもドライブレコーダー同様に普及・促進に向けて、助成を行われたい。

**【回答】**（自動車局安全政策課）

車内防犯カメラの設置による労働者の生命・身体の安全確保は、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) 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】**（自動車局安全政策課）

平成20年から平成21年にかけて、タクシーを対象とした強盗事件が連続するなど社会的に大きな不安を与える状況にあった。このような状況を受け、平成21年に警察庁、国土交通省、タクシー事業団体及び運転者労働組合で構成する「タ

タクシー強盗防犯対策会議」において、多発するタクシー強盗への対策を議論し、タクシー事業者の取り組みを推進するため、「タクシーの防犯基準(不公表のため取扱注意)」の再度の徹底を図ることとした。

(参考)

【「タクシーの防犯基準」の具体的内容】

- ・防犯指導及び防犯訓練の内容、機会の拡充
- ・防犯仕切板の形状について見直しと明確化
- ・設置が望ましい防犯設備(車内防犯カメラ等)の追加

この中には、車内カメラを設置することなどタクシー強盗抑止のための望ましい諸対策が盛り込まれており、乗務員の安全に配慮した具体的な防犯対策を推進しているところである。

(参考)

【防犯設備等の設置状況】(平成31年3月末現在、車両数ベース)

- ・防犯仕切板 68.6 %
- ・防犯カメラ 84.7 %
- ・車外防犯灯 88.1 %
- ・GPS等と連動した緊急通報装置付無線機等 76.1 %
- ・ドライブレコーダー 87.5 %

出展:全国ハイヤー、タクシー連合会ホームページより

また、国土交通省では、輸送の安全性向上のため、ドライブレコーダー等の機器導入に対して一部費用を補助しているところですが、バス・タクシー車内におけるドライブレコーダーの設置は、防犯対策に資するものと考えている。

(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】(自動車局安全政策課)

タクシー事業者団体の傘下会員に対して、「タクシー防犯基準」の周知徹底を図るとともに、ソフト面からの対応として、

- 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(10日間)に実施すること
- ②各都道府県の防犯仕切板の設置率を定期的に調査・公表することを求めている

るところである。

引き続き、事業者に対して防犯対策の徹底を図るよう指導してまいりたい。

## 6. タクシー運転者の確保・育成及び労働条件改善について

- (1) タクシー運転者不足の最大の要因は、低賃金・長時間労働という劣悪な労働条件にあることは論を俟たないが、換言すれば事業者の従業員への待遇に対する過去からの怠慢である。については、喫緊の課題である運転者の待遇改善と働き方改革に向け、さらに取り組みを強化されたい。

### 【回答】（自動車局旅客課）

タクシーは、公共交通機関として、地域住民の移動の足の確保という重要な役割を果たしているが、今後ともその役割を発揮していくためには、担い手の確保につながる、働き方改革の実現が不可欠である。このため、政府としては、①労働生産性の向上、②多様な人材の確保・育成、③取引環境の適正化等の取り組みを推進するため、平成30年5月に「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を策定した。

国土交通省としては、これらの推進を図りながら、

- ・配車アプリを活用した新たなサービスの導入等による生産性の向上
- ・女性が働きやすい職場環境の整備や、第二種免許の取得支援による多様な人材の確保・育成などの各種施策を講じつつ、関係省庁とも連携して取り組んでまいりたい。

なお、全国タクシー、ハイヤー連合会においても、平成30年3月に、「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」を策定し、タクシー事業における働き方改革の実現に向けて、業界として取り組む事項や時間外労働の削減に関する数値目標などを定め、積極的に取り組んでいただいているところである。今後も、官民がしつかりと連携し、タクシー事業の働き方改革の推進に向けた取り組みを進めてまいりたい。

- (2) 国自旅第213号(令和元年12月10日)「タクシーの運賃改定の公示にあたっての留意事項について」では、「運賃改定実施後の然るべき時期において、運転者の労働条件の改善状況について、自主的にその実績を公表すること」を事業者団体に求めている。については、労働条件改善実績について速やかに公表するよう、事業者団体を指導されたい。

### 【回答】（自動車局旅客課）

本年2月1日より実施した運賃改定は、タクシーが公共交通機関としてのサー



ビスを提供していくための最低限の原資を確保するために行われたものと認識しており、国土交通省としては、人手不足対策や労働環境の改善等につながることを期待している。

また、当該運賃改定に際して、昨年 12 月に事業者団体に通達を発出し、運賃改定後の対応として、

- ・各事業者において、適切に運転者の労働条件の改善措置を講ずること
- ・運賃の障害者割引など事業に要する経費を運転者に負担させる慣行がある場合には、見直しを図るよう留意すること

等について求めるとともに、今後、フォローアップ調査を行うこととしており、当該結果等も踏まえつつ、運賃改定の趣旨を逸脱する状況が認められる場合には、地方運輸局を通じて必要な指導等を行ってまいりたい。