

## 【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。タクシー特措法のフォローアップ調査の結果の公表と、それに基づく対応をされたい。

#### 【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・・・」こととされています。

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を行ってまいります。

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す。

- (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および定額運賃については、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、厳格に審査されたい。
- (3) 運賃改定を審査する際、当該の運賃ブロックの事業者において、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、その是正がなされない限り、公定幅運賃および自動認可運賃の改定を実施しないこと。

#### 【回答】（自動車局旅客課）(2)、(3)について

タクシー特措法の改正趣旨が、運転者の労働環境の改善であることを踏まえ、公定幅運賃制度を適切に運用していくとともに、運賃改定および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ます。

なお、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、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发出しているところです。

- (4) 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。
- (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】**（自動車局旅客課）(4)、(5)について

衆参両院の附帯決議を受けて、令和3年3月、特定地域、準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ました。

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ます。

## 2. 各種施策等の改善について

- (1) 「初乗り距離短縮運賃」「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）」や「貨客混載」などについて、運用においても検証を行い、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】**

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、2km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、京都地区など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おります。

また、「事前確定運賃」については、令和元年10月からスタートしており、令和2年11月には、タクシーの複数回の利用分の運賃を予め一括して支払う『一括定額運賃』、需要の増減に応じ、迎車料金を変動させる『変動迎車料金』の2つの新たな運賃・料金サービスの制度を導入したところです。

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おります。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の観点から必要なものであると考えておりますが、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引き続き留意してまいります。

(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】**（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ます。

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 3 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ます。

(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】**

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おります。

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、対応してまいります。

(4) 地域公共交通活性化再生法による法定協議会において、バス・鉄道の運行終了後の時間帯の交通確保や休廃止路線の補完、バスの幹線路線への接続として、積極的にタクシーが活用されるよう、好事例の紹介などによる周知と、必要な支援をされたい。

**【回答】**（総合政策局地域交通課）

人口減少・少子高齢化が進む中で、地域社会の維持・活性化を図るため、生活交通を維持し、住民等の移動手段を確保していくことが重要です。このため、国土交通省では、「地域公共交通確保維持改善事業」により、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画に位置付けられた、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コミュニティバスやデマンドタクシー等の運行費等に対する支援を行っているところです。また、令和3年度からは、自治体がタクシー運賃低廉化措置を行う場合に対する支援措置を講じることとしたところです。

さらに、市町村をはじめとする各地域の関係者による地域公共交通の確保・維持の取り組みに活用いただけるよう、国土交通省のホームページにおいて、全国の先進事例を一元的に情報発信しているところです。引き続き、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まいりたいと考えております。

- (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、個別輸送機関であるタクシー事業者にとってその負担は大きく、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】**

運転免許を返納した高齢者の移動の足を確保するために、ドア・ツー・ドアの移動ニーズに対応できるタクシーは重要な役割を担うものと考えております。このため、一部の地方公共団体では、運転免許を返納した高齢者が支払うタクシー運賃の一部を助成する取り組みが行われているものと承知しております。

国土交通省としても、このような高齢者の移動の足を確保するために必要な取り組みが広がるよう、引き続き、タクシー事業者や地方公共団体に働きかけていきたいと考えております。

**3. 違法営業の根絶、輸送秩序の確保について**

- (1) 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、いわゆる「ライドシェア」については、絶対に認めないこと。

**【回答】（自動車旅客課）**

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ます。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おります。

(2) 道路運送法において、「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、旅客運送事業の許可が必要とされているが、旅客が借りたレンタカーを使って、有償で、旅客を運送する行為は、タクシー類似行為であることは明らかである。白タクとして取締られたい。

**【回答】**

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ありません。

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おり、自動車の貸渡しの態様が旅客自動車運送事業に類似している場合にはレンタカー事業の許可は、行わないこととされております。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、今後とも注視してまいりたいと考えております。

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。

(3) 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、今後もその位置付けを堅持されたい。
- ② 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されたが、観光客の求めに応じて、公共交通によりえないとして認められた地域外を運行することがないよう徹底されたい。  
また、そのような輸送が認められた場合には、厳格に処分されたい。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 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ります。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おります。

②について

自家用有償旅客運送は、登録の申請に際して、輸送対象や範囲等について、協議会等において地域の関係者間で協議を調えることが必要であり、無限定な運送が行われるものではありません。

③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おります。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す。

④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おります。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等での議論において、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おります。

⑤について

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す。

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ってまいります。

#### (4) 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、これまでも警察庁および国土交通省では、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す。過労運転を含めた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す。

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および利用者の保護に万全を期すこととしています。

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およ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發出したところです。

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おりますが、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ます。

#### 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 2019 年に行な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 91.3%、同じく改善基準告示違反事業場数は 37.8% 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・監査を行なっているが、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ます。

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ました。

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いました。

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ます。

##### (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。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、今年度は13名の増員が認められ、456名体制となるなど、体制の強化を進めております。

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す。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、効果的な監査および実効性のある処分を行っております。

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おります。

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ますが、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ます。

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ます。

(3) 悪質事業者の排除について

タクシー事業においては、規制緩和以降、法令を遵守し安全への投資をしっかりと行っている良質な事業者ほど、収益率が悪くなり馬鹿を見るという、まさに悪貨が良貨を駆逐するという状況となっている。貸切バスで実施されている事業許可の更新制のように、安全や法令遵守に対する意識が低い悪質事業者が排除される制度について検討されたい。

また、タクシー事業に係る助成制度については、タクシー事業関連法や労働法等の違反事業者は助成の対象としないこととし、一方で、法令遵守を積極的に行っている優良事業者や、運転者職場良好度認証制度で認証されている事業者に対しては、助成額や助成率を優遇することにより、タクシー事業の適正化を推進されたい。

**【回答】**（自動車局安全政策課）

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ました。

引き続き、当該監査・処分制度の着実かつ適切に運用し、輸送の安全を図ってまいります。令和3年度のデジタル式運行記録計、ドライブレコーダーや過労運転防止機器の導入等に対する補助事業では、補助事業を効果的なものとするため、過去3年の間にタクシー関連法に基づく行政処分を受けた事業者を補助対象から除外しております。

UDタクシーの導入に対する補助事業では、政策目的達成の観点から必須要件を設けています。

- ・ユニバーサルドライバー研修の受講
- ・実車を用いたUDタクシーの操作等に関する研修の定期的な実施

さらに、補助事業の目指す政策目的について積極的に取り組んでいる事業者に優先的に補助金が交付されるよう運用を図っています。

(4) 「旅客自動車運送適正化事業実施機関」について

「旅客自動車運送適正化事業実施機関」を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す。

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おります。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、取り組んでまいりたいと考えております。

## 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ます。

- (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りました。このような状況を受け、平成 21 年に警察庁、国土交通省、タクシー事業団体および運転者労働組合で構成する「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ました。

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す。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おります。

- (3) 高齢運転者の自動車事故が社会問題となっているが、高齢化が進むハイタク運転者にとっても重要な問題であり、体調を崩した高齢運転者の重大事故も頻発している。点呼や適性診断等で事前対応にも限界があることも明らかである。事故防止対策支援推進事業における先進安全自動車（ASV）の導入促進に向け、バスやトラックと同様に、タクシー車両を補助対象とされたい。

また、2018 年 2 月に「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」、2019 年 7 月に「自動車運送事業者における心臓・大血管疾患対策ガイドライン」

が策定されたが、タクシー事業者にはスクリーニング検査費用の負担が大きく、普及していない。脳MRI検査を含むスクリーニング検査の受診に対する助成措置を創設されたい。

**【回答】**（自動車局技術・環境政策課、安全政策課）

「自動車運送事業の安全総合対策事業（事故防止対策支援推進事業）」の1つ（令和3年度予算額8.5億円の内数）である先進安全自動車（ASV）の導入に対する購入補助を行っており、本年度も補助申請の受付を予定しています。

令和2年度までは「ドライバー異常時対応システム」はバスを補助対象としていましたが、運転者の健康起因による事故を防止することが期待されることから、ご要望いただいたとおり、本年度よりトラックおよびタクシーについても補助対象とする拡充を行う予定です。引き続き、事故防止対策支援推進事業等を通じて、先進安全自動車（ASV）の普及促進に努めてまいります。

各種スクリーニング検査の受診について、国土交通省では、各種セミナーの開催や脳健診を導入するプロセス・受診による効果等を調査するモデル事業の実施等によりガイドラインを活用促進することで、事業者による自主的なスクリーニング検査の導入拡大に取り組むこととしております。これらの対応を行った後、スクリーニング検査の普及状況、事業者負担・事業者支援の見通し、業界を取り巻く社会情勢などを適切に見極めた上で、さらに必要となる措置を検討することとしております。

## 6. タクシー運転者の確保・育成およ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。国には改正交通政策基本法に新たに明記された「労働条件の改善への支援」を着実に講ずる責務があることを踏まえ、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。

また、賃金・労働条件改善を目的とする運賃改定については、積極的に処理されたい。

**【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おりますが、今後ともその役割を發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す。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」を策定しました。

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

等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ます。

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す。また、運転者の労働条件や労働環境を改善するとともに、必要となる運転者を確保・育成するために、長時間労働の是正等の働き方改革に取り組む事業者を認証する「働きやすい職場認証制度」についても、昨年 9 月より事業者からの申請受付を開始することとしており、官民で連携して進めているところです。

今後も、官民がしっかりと連携し、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ます。

- (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。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)

昨年 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ます。

また、当該運賃改定に際して、一昨年 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ます。