

【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、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、その手数料を運転者に負担を強い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における運転者負担の状況についての結果の公表と、それに基づく対応を明らかにされたい。
- (2) 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、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、およびその割引部分を歩合給計算の基礎となる営業収入から控除することによって結果的に運転者が負担していることになっている現状があることから、厳格に審査されたい。
- (3) コロナ禍によりタクシー需要が大幅に悪化している中、昨年11月、全国で38の事業区域が指定要件に合致したにも関わらず、事業者の意向によって不同意となっている地域が多数となっている。このことは、改正タクシー特措法の目的に反しているといわざるを得ず、この状況が続けば需給の適正化によるハイタク運転者の待遇改善という法の趣旨が果たされない。所管行政として業界労使と協議し、運用面の改善を検討されたい。また、特定地域候補地が選定された際、事前にも事後にも国土交通省側から労働団体に対し、一切の連絡がなかったことは遺憾である。タクシー特措法・同改正法成立の経緯を鑑み、運用を実効性あるものとするため、情報共有の在り方を再考されたい。
- (4) 昨年3月、「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の施行状況及び効果について」が公表されたが、法改正の効果の検証について、平成30年時の内容と同様に、「適正化・活性化が進んでいるとは思えない」という現場の実感とは、かけ離れた内容となっている。調査項目すべてについて公表し、今後は事業者だけではなく特定地域・準特定地域の労働組合に対するヒアリングなども実施されたい。
- (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。

2. 各種施策等の改善について

(1) 運賃・料金について

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。

② タクシー事業者と利用者の間に、旅行業者として配車アプリのプラットフォームが介在する事例において、旅行業者が無料クーポンや割引クーポンを発行する「実質的な運賃の割引」がまん延している。高速ツアーバスでは、価格競争が過熱し旅行業者が不当に安い料金を設定した結果、安全管理が置き去りとなり多数の人命が失われた。その轍を踏むことのないよう、形式上、タクシー事業者が適正な運賃を収受していたとしても、旅行業者を介した割引には制限をかけるよう検討されたい。

③ 実証実験がおこなわれた「ダイナミックプライシング」（変動運賃制度）は、事業者間の過度な競争や実質的な運賃値下げになる恐れ、また、繁閑を問わずに利用する必要がある利用者や地域によって公平性が保たれないものであり、公共交通であるタクシーの運賃制度の信頼が損なわれることから、実施されることがないようにされたい。

(2) 現在、1年間の実証実験として道路運送法 21 条に基づく許可を受け、全国で運行している定額乗り放題サービス「mobi」について重大な懸念を抱いている。すでに鉄道、バス、タクシーの公共交通が発達した都市部において月額 5,000 円乗り放題という料金で運行を行うことは、既存の公共交通網の破壊につながりかねない。またその運行主体となるタクシー事業者の安全管理と利用者利便、運転者の賃金・労働条件においても、原価に見合わない運賃の設定は弊害をもたらす。持続可能な公共交通の形を、長期的かつ総合的に勘案し、これ以上の実証実験と、本運行を認めないこととされたい。

(3) 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。

(4) 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いる。よって、違法駐車排除、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。

- (5) 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。また、サービス継続事業に係る運行費補助としてのタクシー運賃低廉化措置について補助額を増額されたい。
- (6) 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。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ため、タクシー運賃低廉化措置と同様の措置を創設されたい。

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。
- (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、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た「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。
- (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。

4. 規制緩和の弊害について

(1) 相互通報体制の強化について

厚生労働省が 2020 年に実施し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 87.2%、同じく改善基準告示違反事業場数は 28.0% 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。

(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。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、個人タクシーについては、事業者数に対して圧倒的に監査件数が少なく、期限更新制があるとはいえ、悪質な事業者を排除する機能を果たしていない。個人事業者とはいえ道路運送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。

(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、収益率が悪くなり損をするという、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補助事業を拡大することにより、タクシー事業の適正化を推進されたい。

(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後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。

5. 安全確保について

- (1) 公共交通における凶悪犯罪が多発しているが、個別輸送機関であるタクシーでは運転者自身が犯罪被害者となるリスクは大きいものがある。タクシー運転者がより安心して業務が出来る様、国土交通省として防犯対策のさらなる強化を図られたい。また、車内防犯カメラなどの防犯対策について、特に普及が進んでいない中小や地方の事業者への普及促進のため、助成措置などを創設・拡充されたい。
- (2) 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ことから、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、補助対象の拡充をされたい。

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。

- (3) 濃厚接触者や感染疑い者の輸送の多くを、タクシーが担っている現状がある。運転者の感染を防止するため、厚生労働省、地方自治体や保健所との連携を密にして、車両のよりいっそうの感染防止策への助成と、運転者の安全の確保に対策を講じられたい。また、タクシー運転者の危険手当を支給されたい。

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。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、積極的に処理するとともに、現在は、運賃改定申請の開始から実施まで1年以上の時間を要する例も少なくないため、より機動的な運用を検討されたい。

- (2) タクシー運転者と他産業の労働者の賃金格差是正に取り組まれたい。乗合バスにおいては、2021年12月27日付で「運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針」が改定され、上限運賃の原価計算における人件費の算出方法が変更されたと承知している。「実績平均給与月額」と「全産業平均給与月額」を足して2で割った額を「標準平均給与月額」とする改定内容は、乗合バス運転者と他産業労働者との賃金格差解消を目的とするものであることから、タクシー運賃の原価計算にも同様の改定を行われたい。また、今回乗合バスに対象を限定し、タクシーには改定が行われなかった理由を明らかにされたい。

- (3) 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事業者団体には速やかに公表させ、運賃改定の趣旨を逸脱する状況が認められる場合には、速やかに指導されたい。