

【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。

【回答】（自動車局旅客課）

特措法衆参両院の附帯決議においては、歩合給と固定給のバランスのとれた給与体系の再構築、累進歩合制度の廃止等が明記されている。賃金制度に関することは基本的には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、この附帯決議の内容を踏まえ、機会を捉えて、事業者にしっかりと周知徹底したいと考えている。自動車運送事業における長時間労働是正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の皆様からのご意見や附帯決議の趣旨を踏まえつつ検討を進めている。

- (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、厳格に審査すること。

【回答】

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、当該割増の廃止あるいは割増率の引き下げ等により運転者の労働条件の悪化が生じないように、割引運賃の審査基準に加えて、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通達を发出している。また、タクシー特措法の施行後の状況とか効果のフォローアップについて、運転者負担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、引き続き、この法律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。

(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】 (3)、(4)について

附帯決議を受けて昨年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に報告を行うとともに、国土交通省のホームページに結果を公表した。準特定地域を含めたというご要望ですが、現在、データの精査・確認に時間を要している状況で、国土交通省としては、引き続きタクシー特措法を的確に実行して、事業における輸送の安全の確保とか利用者利便の向上にしっかりと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】

まず29年1月に東京都特別区・武三地区において初乗り距離短縮運賃が導入された。これについては、2キロメートル以下の「ちょい乗り需要」がふえるなど一定の効果が認められており、その後においても名古屋、福井、京都において順次導入されて、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とか事前確定運賃、変動迎車料金、定額タクシーの実証実験を行い、その結果を踏まえて、今後これらについても制度化に向けて検討を進めていきたいと考えている。貨客混載については、29年8月にいわゆる掛け持ちを行うことができるよう措置しており、各地で実際にタクシー事業者もこの制度を活用した取り組みが幾つか出てきていると認識している。こうした新たなサービスの拡充については、タクシー市場の活性化や急増する訪日外国人への対応の観点から、必要なものと考えているが、これらの取り組みによって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。

【回答】

デジタルタコグラフについては、機器の導入費用にかかる事業者の負担もある

ほか、同機器にたよらず適切な運転時間等の管理を行っている事業所もあることから、直ちに全事業所に装着を義務づ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、以降毎年度補助を実施して、平成 31 年度についても所要な予算措置を行ったところで、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】

高齢化社会の到来等から都市部における公共交通機関の整備というものは非常に重要な課題と認識している。要望の数々の実現については、非常に多くの関係者との調整というものが必要不可欠と考えており、今後どのような対応が可能かどうか、精査の上、対応してまいりたい。なお 2020 年の東京オリンピック・パラリンピック開催に当たり、ユニバーサルデザインタクシーについては、需要の高い乗り場、具体的には病院とか駅等の関係者に専用の乗り場の設置というものを呼びかけてまいりたい。

- (4) バスの運行のない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】（自動車局交通政策課）

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と考えている。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。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まいりたい。

- (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。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】

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、こうした交通事故の防止対策というものは非常に喫緊の課題で、その対策を進める上でも、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であると考えている。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、「高齢運転者の交通事故防止対策ワーキングチーム」において、対策の検討が進められ、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取りまとめられた。これらの議論を踏まえ、国土交通省においては、昨年 3 月、関係業界団体に対し、運転免許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の割引と同様の取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書を発出した。また、昨年 5 月にこの通知について、警察庁からも、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として、運転免許返納者に対する割引を実施するタクシー事業者は増加しており、平成 30 年 3 月末のデータによると、前年に比べて約 1.7 倍にふえている。法人・個人、合わせて約 7,357 事業者となっている。今後も引き続き、地方の運輸局等を通じた周知等を行うことにより、こうした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、安全で安心の確保が重要な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総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、利用者保護等の観点から問題であり、極めて慎重な検討が必要と考えている。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か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についても、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ている場合や、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、具体的な事案の展開を注視してまいりたい。なお、レンタカーの貸し渡しと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ているという具体的な事実がある場合には情報をお寄せいただきたい。クルーについて、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金のほか謝礼の支払いをする形態であると承知している。このような形態については、道路運送法による許可または登録を要しない運送の態様について通達を出しているので、これ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、このような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上で適切に対応してまいりたい。

(2) 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 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。
- 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。

- 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」（所謂「ローカルルール」）を尊重されるよう指導されたい。
- 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。
- ⑥ 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】

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である。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、地域関係者の同意により道路運送法による登録を受けた市町村や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。二種免の義務づけについて、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、主に運送する地域は限られていること、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などから、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。自家用有償運送の対価について、自家用有償旅客運送の運送対価については、まず運送主体をNPO等の営利を目的にしない者に限定している。その上で、設定される対価が営利を目的とすることにならないよう、実費の範囲内であること、運営協議会等における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、関係通達によってタクシーの上限運賃の概ね2分の1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、国土交通省も参加してい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いる。ローカルルールについて、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、いわゆるローカルルールについては、運輸支局から運営協議会等を主催する市町村に対し、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」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、適切な運用がなされるよう、指導してまいりたい。複数有償運送においてドア・ツー・ドアの個別輸

送を原則としているが、一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等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、運営協議会等は運送者に対し、輸送の安全及び生活の利便の確保のために必要な措置を講じることを求めることができることとしており、引き続き周知を図ってまいりたい。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旅客有償運送車に対しては、監査等を実施し、法令違反と確認された場合は、行政処分を行うことができることとしている。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安全の確保を図ってまいりたい。

(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。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、一部権限を委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。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」を策定した。これに基づき、平成 28 年 10 月に標準約款を改定し、さらに随伴者への任意保険加入を盛り込むとともに、平成 29 年 3 月に立入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ることとしている。また、平成 29 年 12 月に閣議決定された「地方からの提案等に関する対応方針」に基づき、保険料支払状況に係る定期的な報告の義務化及び地域の事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昨年 12 月に都道府県等に対し実質的助言を発出した。国土交通省としては、本実質的助言により、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】

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対策について、警察、業界団体等と連携し、各地で取り締まりを強化するとともに、中国語など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、春節休暇期間に合わせ、訪日外国人旅行者を対象とする白タク行為の根絶に向けた取り組みの一環として、これらの行為が横行していると疑われる主要空港・港などにおいて白タク防止キャンペーンを実施した。さらに昨年に引き続き、中国大使館においては白タクを使用しないよう、中国人旅行者への注意喚起が 1 月 31 日付で大使館ホームページに掲載された。これらの対策を行う中で、警察庁からの情報によると、平成 29 年以降、本年 3 月末までの間で 24 件 42 名を道路運送法違反の疑いで検挙した。一方、観光先進国の実現に向けては、訪日外国人がストレスなく快適に観光を満喫できるよう、タクシーを利用する際の言葉や決済面での負担を解消し、サービスを向上させることが不可欠で、このような観点から、

全国ハイヤー・タクシー連合会において、昨年1月に「訪日外国人向けタクシーサービス向上アクションプラン」が策定された。具体的には、訪日外国人が母国と同じようにタクシーを利用できるよう、日本のタクシー配車アプリや日本のタクシー会社と海外の主要配車アプリとの連携強化を推進すること、それから外国語対応ドライバーの採用や、キャッシュレス対応車両の増加などによる言葉や決済の不安を解消することなど訪日外国人向けのプロモーション活動などが盛り込まれている。国土交通省としては、タクシー事業者によるこれらの取り組みについても必要な支援をしてまいりたい。

4. 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。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）

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。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、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たい。

(2) 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、運輸局に事業閉鎖の廃業届を出す事業者の中で、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。

【回答】

事業を継続するか、廃止するかということについては、各事業者の経営判断によるところで、ご要望のような条件のもとで認可するの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は一定の効果が発揮されていると考えている。

一方、事後廃止に当たり運転者の方々への賃金の未払い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と考えており、国土交通省としては、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。

(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性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成を精査し、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】

名義貸し行為は、道路運送法の事業許可制度の根本にかかわる悪質・重大な違法行為であることから厳格に対処することが必要と考えている。そのため、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においては、基本的に民事上の問題であり、監査や行政処分の対象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には、車両の使用停止等の処分を行っていくこととしている。

- (4)「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】

タクシーの旅客自動車運送事業適正化実施機関については、現在、東京ハイヤー・タクシー協会が指定されている。国土交通省としては、改正タクシー特措法の趣旨や参議院の附帯決議を踏まえ、全国で適正化実施機関の申請がなされ、適正化事業が的確に実施されるよう取り組んでまいりたい。

5. 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、さらなる拡充を図られたい。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】（自動車局旅客課）後段のみ回答

乗合い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、定期運行として乗合バス事業者運送事業の態様の一つとされ、タクシー事業者が乗合の定期運行の許可を取得し、地域のニーズに対応した輸送サービスの提供が可能となっている。乗合タクシーの活用については、地域のニーズに応じて活用されるものと認識している。

6. 安全確保について

(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。
- 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。
- 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】

車内防犯カメラの設置による労働者の生命・身体へ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。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なり、このような状況を受けて、平成 21 年に警察庁、国土交通省、タクシー事業者団体及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したため、「タクシーの防犯基準」の徹底を図ることとした。この中で、タクシー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。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、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を設けている。

(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】

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状況の詳細な分析・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、運行記録計による走行運行記録を義務づけている。

7. 「改善基準告示」の見直しについて

時間外労働の上限規制の導入などを内容とする「働き方改革関連法案」が昨年6月に成立したが、自動車運転業務については、改正労働基準法の施行期日の5年後に一般則が適用されず、「月平均80時間、年960時間」の上限規制が導入されることとなった。なお、衆参の附帯決議では、5年後の上限規制が適用されるまでの間に、過労死の発生を防止する観点から、改善基準告示の見直しを行なうことが盛り込まれた。

改善基準告示では、勤務終了後の休息期間は8時間以上とされているが、居眠り運転による事業用自動車の人身事故件数は、2016年でバス2件、タクシー17件、トラック59件となっている。国土交通省は、こうした事態を受けて、2018年6月1日、バス・タクシー・トラック事業について、運転者の睡眠不足による事故の防止を推進するため、「睡眠不足の乗務員を乗務させてはならない」こと等を明確化した省令・告示・通達改正を実施するとともに、6～7時間の連続した睡眠をとるよう指導することを推奨している。

問題の所在は、改善基準告示の「休息期間8時間以上」にあり、国土交通省の「睡眠不足の乗務員を乗務させてはならない」との指導と改善基準告示が齟齬を来しているのは明らかである。については、同告示の見直しにあたっては、総拘束時間と

併せて休息期間の見直しも行なうよう、自動車行政を所管する国土交通省として主体的に取り組まれない。

【回答】

改善基準告知ですが、自動車運送事業の運転者は、全産業労働者と比較しまして労働時間が長く、いわゆる過労死の認定件数も多いことから、自動車運送事業における長時間労働是正は重要な課題であると認識しており、ご要望のありました改善基準告示の見直しについては、基本的に当告示を主管する厚生労働省においてご検討いただくものと考えているが、昨年成立した働き方改革法に対する衆参両院附帯決議を踏まえ、国土交通省としても、自動車運送事業を所管する立場から、実態を踏まえつつ、長時間労働の是正が進むよう、厚生労働省に対して引き続き協力してまいりたい。

8. タクシー運転者の確保・育成について

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。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。

また、現在、深刻なタクシー運転者不足の解決策として第二種免許の受験資格の見直し、警察庁の「第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議」において検討されている。年齢要件の見直しについては、あくまで安全の確保が確実に担保されることを大前提に検討されたい。

【回答】

タクシーについては、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、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」が不可欠と考えている。このため、平成29年6月、タクシーを含む自動車運送事業について、省庁横断的に対策を検討する「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」を設置し、昨年5月30日に政府行動計画というものを策定した。具体的には労働の生産性を向上させる取り組みとして、タクシーの生産性向上を目指した配車アプリを活用した新しいサービスの導入、女性が働きやすい職場環境の整備、二種免許の取得支援というものを関係省庁と連携して取り組んでいくこととしている。なお、全国タクシー・ハイヤー連合会においても、昨年3月、働き方改革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削減に関する数値目標を定めて積極的に取り組んでい

ただいている。国土交通省としては、今後も官民がしっかり連携し、タクシー事業の働き方改革推進に向けた取り組みを進めてまいりたい。二種免許の関係は、去年、警察庁が開催している第二種免許制度等のあり方に関する有識者会議の本年3月15日の取りまとめにおいて、適切な安全対策を講じることにより、経験年数要件及び年齢要件を担保する資質を十分に養成できる場合には受験資格を特例的に見直すことを認めるという方向性が示されている。受験資格の見直しを行う場合の安全対策については、今後、警察庁が中心となって検討していくものと承知しているが、国土交通省としても、旅客運送事業を所管する立場から引き続き警察庁に協力してまいりたい。

【質疑・応答】

【要望】最後の二種免許の問題については、若い方たちを募集しても、この業界はバスもタクシーも労働環境が悪化している今の現状では、若い人たちが入ってくる可能性はゼロに近いと思っていますので、免許基準の見直しとか、決してこの業界の改善策ではないというのを警察庁にもはっきり私たちとしては申し上げていることを一つ、つけ加えさせていただくことと、2点ほど。

2. の(4)、(5)の部分について、バスの運行のない時間帯とか交通確保ということで、全国の仲間から問いかけたり、皆さんに問いかけたりしている一つの要件として、バス事業が残念だけど午前と夕方2便ぐらいになった地域で、営業区域がタクシーは制限があるものですから、隣の町の方が病院とか何かのためにタクシーを使って隣の町に入る。そうするとタクシーが帰ると、隣の町ら家に帰る方法がない。これは営業区域の問題を真剣に議論していかないと、全ての交通関係が衰退している今の結果の中で、どう地域を守れるのかをしっかりと議論しないといけないということと、まさしく高齢化社会が進んでいる中で、運転免許の返納を進めなければいけないというのは皆さんも私たちも全く同意見だと思っています。

つまらない話ですが、直近で私の親族も亡くなり、それが、今話題で87歳の運転者がいろいろ公表されていますが、高齢者だから免許を返納しなければいけないのか、高齢者が事故を起こしたら、高齢者運転者だけの問題に位置づけられ、何十年この問題を議論しているのか。

そろそろ高齢者に対して全ての全国47都道府県が超高齢化社会の時代に入ったということで、65歳以上が21%、全ての県庁所在地を含めてあるわけですから、こういった問題を真剣に、何か結果を出すためには国土交通省の指導が一番主力部隊として国に対して必要だと思っています。

その中で3月7日の未来投資会議、日本経済再生総合事務局が提案した内容にお

いて、こういうものがあります。地域自家用有償運送、旅客運送の市町村の状況において、国土交通省の28年度の資料において、地域公共交通の専任担当者の不在の3万人未満の地域の市町村は残念ながら8割あるんだと。

ですから、先ほど、もう一つの議論の中で、答えをいただいたキベさんのほうから話があったNPOの問題について、監査体制や事故が起きたときに運行管理とか報告がそう簡単に行き届くわけがないことを、専任担当者が不在であるということを残念ながら国土交通省が認めた資料を未来投資会議が使っているという今の事態に対して、もっともっと国土交通省から指摘していただきたい部分であります。

今の白タクを地方で入らせないという今の問題についても、常に私たちの考え方、国土交通省の資料の抜け目を国の会議で議論するという悪質なやり方になっている結果でありますので、私たちもしっかり地域を守る手法をタクシー部門もバス部門も国土交通省も一体となってどうやっていくのかをもう少し議論していただきたい。

それから最後に、安全確保の件ですが、車内防犯カメラについての労使が取り組むことだと言いながら、警察庁は違う考えを私どもと意見交換しました。それは振り込め詐欺を全国の全ての産業において、タクシーの車内で防犯を会話や声を聞いて運転者が判断したことで、圧倒的に特殊詐欺、振り込め詐欺を29年度でも30件以上表彰されている。だから、郵便局の前でおろして、言い渡しをして去った運転者はその5倍、10倍はいるでしょう。だから運転者も含めて車内のカメラの必要性は、日本における振り込め詐欺防止をタクシー業界はしっかり行っているという位置づけの中で、もう少し総務省、警察庁、国土交通省が意見交換をして、そういった予算をとりながら、防犯カメラ、車内も車外も含めてそういうものがあるからこそ、検挙が上がっているんだということを認識した議論をしていただきたいというのが私からのお願いです。

【要望】5番の公共交通における道路使用優先策の中のタクシーベイの増設のことですが、地方創生の委員会に出た話も言いましたが、交通面がよくないと地方は創生できないところもあるので、終電からの連結とか、非常に重要だと思います。各自治体にいろいろな意見を上げてくれと言ってありますが、非常に重要な部分がありますので、その活性化に向けても取り組みをぜひ進めていただきたい。これは要望ですが、停留所や待機所も含めて積極的に自治体に向けて国土交通省から取り組みを投げただけであればいいなと思います。