

## 【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、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)

今般の特措法改正における衆議院参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の見直す等賃金制度の改善に努めることとされていることは承知している。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日付け国自安第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】(自動車局旅客課)

特措法の改正前の制度については、すべての事業者に対して減車等に確実に協力してもらえる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が行われており、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不公平感が広がっていた問題があった。このような問題も踏まえ、改正特措法附則8条、及び衆議院附帯決議六およ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削減の実績も勘案するよう努めることとされたと承知している。

これを受け、国土交通省としては、「特定地域計画の認可基準、平成 26 年 1 月 24 日付、国自旅 403 号」、これにおける特定地域計画の認可項目に、改正前の供給輸送量削減の実績が勘案され、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。

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となる。

- (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】**（自動車局旅客課）

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は重要な目的の一つとしているため、割引運賃の申請に当たっては、引き続き厳格に行うこととしている。

とりわけ、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、運転者労働条件の悪化が生じなきよう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て、運転者の深夜時間帯の時間帯賃金が下がらないように措置すべく「深夜早朝割増の廃止等に係る審査の方針について（平成 26 年 3 月 20 日付国自旅第 607 号）」で発出した。

- (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）

改正特措法の施行に当たり、衆参両院の附帯決議の趣旨も踏まえ、中小事業者の扱いなどについても配慮した協議会運営ルールの通達を発出するなどし他ところである。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、タクシー事業者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と取り組んでいきたい。

- (5) 「貨客混載」について、バス、タクシーが走らず、なおかつ自治体からの支援がなく、業として成り立たない過疎地が対象とある。具体的にどのような地域でどのような場合が想定されるのか説明されたい。

**【回答】**（自動車局旅客課）

交通政策審議会に「豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会」を設け、過疎地域における住民の生活を支えるネットワークを確保するため、貨物事業者による旅客運送でしたり、逆に旅客事業者による貨物運送といった貨物と旅客の輸送を併せて行う貨客混載について中間的とりまとめなどで提言いただいたところである。

貨客混載の実施を認める地域については、既存事業者の営業が行き届かない過疎地域を想定していて、その他、具体的な検討事項については今後引き続き検討を進めることとしている。

これらの点について検討を継続しつつ、より地域のニーズに即した制度を今後創設していくために、具体的な運行ニーズのある地域において、期間を定め、試行的に実施したいと考えていて、早急に準備したいと考えている。

## 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 28 年 5 月 31 日まで 1 年間延長されたい。

**【回答】**（自動車局旅客課）

「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 日付け国自旅 59 号。自動車交通局長通達）」により、被災地域、東北三県のタクシー事業者が他の事業者等から提供された又は購入した中型タクシー車両については、被災地における小型車両タクシー運賃及び料金の適用を認めることとし、その期限は平成 28 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】**（自動車局旅客課）

「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 日付け国自旅 59 号。自動車交通局長通達）」により、被災地域、東北三県のタクシー事業者が他の事業者等から提供された又は購入した中型タクシー車両については、被災地における小型車両タクシー運賃及び料金の適用を認めることとし、その期限は平成 28 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期間限定減車の取扱いについて（平成 23 年 5 月 19 日付け国自旅第 64 号。自動車交通局長通達）」により、被災した東北三県及びその他一部準特定地域において、突発的な輸送の減少に対応するため一定期間内に実施した減車に限り、その減車分を復活させる際の弾力的取扱いを認めることとし、その期限を平成 28 年 7 月 31 日まで延長している。

- (3) 被災地において NGO、NPO 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】**（自動車局旅客課）

旅客運送については、本来、公共交通機関でありますタクシー事業者等が担うものでありますが、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かぎり、例外的に自家用車を使用した有償旅客運送が行われることとしている。

自家用有償旅客運送を行う場合は、地域の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、住民等を構成員とする運営協議会等において自家用有償運送により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、当該運送を認めるとしている。今後とも、公共交通機関であるタクシー事業と自家用有償運送の適切な役割分担の上、地域住民の移動手段を図ってまいりたい。

### 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】**（自動車局旅客課）

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て、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はないかと考えている。

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を講じられる必要があり、これに反する場合は必要に応じて指導等を行っている。

なお、平成 19 年以降は、運賃改定を実施した全国 64 地区のうち 60 地区について、運賃改定後の労働条件改善状況の調査を終え、20 地区、46 社を指導、46 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、調査結果の報告に基づき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】**（自動車局安全政策課、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が結構ある一方、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づけるのは困難であると考えている。

一方、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 27 年度についても所要の予算措置を行っているが、引き続き、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記等により、今後とも普及促進に努めたい。

(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・乗り場の整備等を関係機関と協議し推進されたい。

**【回答】**（道路局企画課）

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、走行空間の改善を目的とした交通安全対策事業等により、バスやタクシーなどの利用促進を支援している。現在、全国において渋滞対策協議会を開催し、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）にもご参加いただきながら、渋滞対策について、議論を進めているところであり、バスやタクシーの専用レーン等による対策も含めて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まいりたい。

- (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】**(自動車局安全政策課)

平成 27 年度予算において、自動車運送事業に係る監査情報、事故情報、また車両の情報などを一つにまとめて分析する「事業用自動車総合安全情報システム」の構築を予定している。それによって今まであぶり出なかった、より事故を起こしやすい、より法令違反を起こしやすいといった、より悪質な事業者が浮き彫りになるのではないかと考えている。より効率的かつ効果的な監査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。
- 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。

**【回答】**(自動車局旅客課)

- ① NPO等が行う自家用有償旅客運送については、タクシー等の公共交通機関のみによっては住民・要介護者に対する十分な輸送サービスの確保が困難であると認められる場合に、それら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性を合意した場合にのみ有償運送を認めている。今後も引き続き適切な運用確保に努めてまいりたい。
- ② 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、バスやタクシーの事業と同様に必要不可欠なものと考えている。

しかしながら、自家用有償旅客運送の運行形態を鑑みれば、主に運送する地域が限られていること、運送頻度も低いこと、収益を上げる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、一種免許所有者でも可能としている。

③ 自家用有償旅客運送の輸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て、その上で設定される対価が営利を目的とする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。対価基準についても、関係通達において、「タクシー上限運賃のおおむね2分の1の範囲内であること」としていただくとおり、運営協議会において非営利、実費の範囲内であることにつ

きましての確認・協議・合意を行っていただきたい。

④ ローカルルールについては、運営協議会におきましては、当該地域の移動制約者の状況やタクシーなどの公共交通機関の整備状況を踏まえ、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いと考えている。

他方、合理的な理由に基づいて定められていないことについては、適宜、見直しさせていただくことにして、今後も適切な運用がなされるよう指導してまいりたい。

⑤ 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成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こととしており、引き続き適切な運用を図ってまいりたい。

(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・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。

**【回答】**（自動車局旅客課）

平成14年6月に施行されました運転代行業法（自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律）により、これまでも警察庁と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いる。運転代行業者の違法行為の防止については、警察庁と連携を図りながら、立入り検査、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。安全・安心な運転代行の利用に向けて、平成 24 年 3 月に「自動車運転代行業のさらなる健全化対策」を策定し、業界全体の一層の健全化を図っている。

なお、ことし 4 月 1 日に運転代行業に関する事務・権限が都道府県に移譲されたが、国は基準の策定や都道府県に対する助言等、緊密な連携を図り、都道府県の事務の適正な執行を確保し、業務の適正な運営及び利用者保護に万全を期すこととしている。

## 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。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、旅客課）

タクシーの法令遵守とチェック体制あり方について、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、適正な事業運用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、厳しい明確な処分を行っています。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ますが、重大な違反があった場合に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】**（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る。要望のような条件のもとで認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、このような問題に対しては、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、国土交通省としましても、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。

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】**（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、運転者と事業者の間における賃金未払いの訴訟等は基本的に民事上の問題であり、監査や行政処分の対処にはなじまないと考えており、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にしている。

## 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】（自動車局旅客課）

乗合タクシーにつきましては、平成 18 年の道路運送法改正によりまして、路線を定めず、利用者の利用に応じて乗合運送を行う形態を乗合のうちの 1 つの類型としました。区域運行という形にいたしました。

乗合の数量に加え、タクシー利用が乗合区域運行の許可を することにより、いわゆるデマンドタクシーという形で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りました。このデマンド乗合タクシーを を用いたパーク・アンド・ライドなどの活用につきましては、機会を捉えて周知・紹介をしていきたいと考えています。以上です。

### 【回答】（道路局企画課）

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、走行空間の改善を目的とした交通安全対策事業等により、バスやタクシーなどの利用促進を支援している。現在、全国において渋滞対策協議会を開催し、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）にもご参加いただきながら、渋滞対策について、議論を進めているところであり、バスやタクシーの専用レーン等による対策も含めて今後とも

関係者間で連携しながら、道路交通の円滑化を図ってまいりたい。

## 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。
- 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】(自動車局安全政策課)

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の助成について、現在、映像記録型ドライブレコーダーについては、平成 22 年度より補助制度を創設して普及促進を図っている。平成 27 年度についても所用の予算措置を行っています。引き続き、こういった機器の普及促進に取り組んでまいりたい。

② 平成 21 年 4 月 15 日に警査庁において、「タクシー強盗防犯対策会議が開催され、警査庁・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」を定めるとともに、その普及措置を図ることを決定した。

タクシー防犯基準の具体的な改正内容は、防犯指導や防犯訓練の内容や機会の拡充、また防犯仕切板について見直しの明確化、また設置が望ましい防犯設備、例えば車内防犯カメラ等の追加といったものが改正されている。また乗務員の安全に配慮した防犯対策としては、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になっている。平成 27 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の普及に取り組んでまいりたい。

③ 平成 21 年 4 月 17 日付け、新たな「タクシー防犯基準」を受け、傘下会員への周知徹底を図るとともに、ソフト面での対応として、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の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。また、防犯仕切板の設置率向上を図るため、各都道府県の設置率を定期的に調査・公表することについて要請した。

以上のとおり、防犯対策を推進しているところであるが、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に対する徹底を指導をしてまいりたい。

## (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】（自動車局安全政策課）

運行記録計は、過労運転の防止や運行管理に極めて有効であると認識している。やはり事業者による負担というところがあり。また個人タクシーとなると、事故の件数が少ないという状況、また個人タクシーの営業形態から鑑みて、運行記録によるデジタコの義務づけはなかなか難しい状況ではないかと思いつている。その中で補助制度を使って、なるべく普及を図っていききたい。

## (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】（自動車局旅客課）

- ① 福祉タクシー車両については、地域公共交通確保維持改善事業において、

購入費と改造費の一部に対し支援を実施しているところであり、厳しい財政状況の中であるが、事業の継続を図るとともに、引き続き必要な予算の確保を図ってまいりたい。

- ② 障害者や高齢者を含んださまざまな人が利用しやすいユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）については、国から認定された標準仕様の車両に対して、自動車重量税・自動車取得税の税制特例措置を平成24年度から実施しており、3年たちまして、平成27年度の税制改正において、適用期間の延長、重量税3年間、取得税は2年間で認められたところである。
- ③ 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の社会的要請が高まっており、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」等を活用している。一部の研修等については、「教育訓練給付金制度」の対象とされている。教育訓練給付金制度は、厚生労働省による給付金事業になっている。国土交通省としては、引き続き当該研修の普及促進を図りたいと考えている。福祉対応型車両の普及・促進は、バリアフリー社会実現のために不可欠なものと認識しており、引き続き関係者への働きかけを行うとともに、必要な施策を講じてまいりたい。

## 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】（自動車局安全政策課）

改善基準告示の遵守について、労働基準監督機関との相互通報制度を使って、従来の改善基準告示違反に加え、最低賃金法に違反する場合及び社会保険未加入の場合の相互通報の対象としている。というものがございます。厚生労働省と連携を密にし、引き続き厳正に対処してまいりたい。

## 【質疑・応答】

【質問】1点だけ。自家用有償運送に関してですが、4月から道路運送法の規則の一部が改正されまして、実施主体が営利能力がない事業が対象になったり、利用者の範囲が名簿に記載がないものまで拡大されたり、また、過疎地に限定されたものが、

きちんとした法律上の定義のない交通を対象とするということになって、自家用有償運送が規制緩和されているというところで、今後、既存のバス・タクシーの確保が困難な場合とか運営協議会の合意ということではありますが、これだけ規制緩和されてしまうと、その境界線が非常にあいまいになったり、重複して競合してしまうケースも見られます。なおかつ、権限が地方自治体に移譲されて、幾つかの県・市町村が手を挙げたということになりましたから、その辺のチェックがどこまできちんとできるのかということを非常に懸念しています。

ガイドライン等を含めてルールの特明確化がより必要ではないのか。これから貨客混載の件が検討されていますが、議論の中では貨客混載についても自家用有償運送でやろうかという議論もあるようですので、どこまでこれが広がっていくのかという懸念もあるので、原則として緑ナンバーであるタクシーが主体であるということをもっと明確にしていかなければいけないと思いますので、その辺についてのお考えをお聞かせください。

**【回答】**

自家用車有償旅客運送につきましては、この4月から地方公共団体の権限移譲を踏まえまして国のルールの緩和の部分も含めてのことがあります。まず基本としては従来と何も基本的な考え方は変更していません。実施主体につきましても、従来どおり営利を目的としない法人格を有するものというのが前提でございますが、実際、例えば離島とか、事業者もいらっしゃらずにNPO等、適当な非営利な法人がないところにつきましては、営利能力なき社団ということについても実施主体と認めることとしたということでございます。

旅客の範囲につきましても同様でして、従前どおり会員名簿に記載された会員限定としていますが、実際に離島とか地理的条件によっては事業者さんの運送もないところにつきまして、自治体のほうで認められたところでありまして、旅客の対象とさせていただきたいということです。

全体の基本といたしましても、自家用有償旅客運送につきましては、公共交通機関のないところで十分な輸送サービスの確保が困難であると認められる場合に補完という立場というものは従前どおりでございますので、その辺のご理解をいただきたいと思ひます。よろしくお祈ひします。

**【要望】** 制度設計の議論の過程はよくわかっているし、その考え方が変わっていないことはわかるのですが、拡大解釈されていく恐れがあるというので、その歯止めをしっかりとつけてほしいということをお祈ひします。

**【回答】**

当然すべての自治体に権限移譲されたわけではありませぬし、ほとんどが国のほ

うで残っていますので、そちらにつきましては、最寄りの運輸支局なり局なりも当然自治体と連携しながら、まだまだ自治体も中身をどこまで深くご理解されているかは、ばらばらだと思いますので、その辺につきましては、助言なりサポートなり支援ということをしながらか、同じ目線で行っていきたくて考えております。よろしくお願ひします。

**【要望】**ここ数年、実効性のある監査、行政処分の実行とか、悪徳事業者のリストの作成とか、今までなかなか進んでいなかった輸送秩序について、ここ数年、一步前進したと思っております。そのことについてはお礼申し上げます。ただ数字だけ見ますと、事業者監査に行きますと、改善基準が6割といったようにまだまだ数字としては下がっていない現状がありますので、これからは安全な輸送秩序が守られますようにお願いして、細かいことについては要請内容どおりでありますので、引き続きお願いいたします。

それに関連して、初めての事業停止処分が北海道運輸局でされたということとあわせて、大手が警告処分になった。こういう形で目に見える対応をしていただいたのはありがたいことですが、ある意味で大きな反応という部分で、とりわけ九州のトラック協会から改善基準について、今までは守らなくてもいいような形で「そういう形で警告処分になるならば」ということで、改善基準を緩和してほしいというような形での要望があったとされてはいますが、これで緩和するということであれば、今までの安全に対する規制という部分が形骸化しかねないというものもありますので、今の改善基準ですら、相当、緩い基準ではありますので、これは事業者がそのように反応するということは、それだけ問題意識を持っているということでもあると思っておりますので、ぜひとも今の改善基準が守られるような形で諸施策、とりわけ例えば中継輸送であるとか、あるいはフェリー等の活用についても、実効あるものを早急に出していただきたいという要請でございます。

**【回答】**

私がお答える話ではないかもしれませんが、改善基準の話につきましては、改善基準を緩和するつもりはないということをお話ししておきます。中継輸送の一面もありますし、荷主側と話してどうやって守れるかということをや請しています。この4月からしっかりやっていくように頑張ります。

**【要望】**タクシー関係で、デジタク、そして電子監査のことですが、主に個人タクシーのことです。ここにも書いてありますけれども、個人タクシーは承知のとおり、そして個人タクシーの業界も個人タクシーの中のモラルは崩壊している状態です。無車検・無免許が横行し、協会としても取り締まりも全くできていない

という状況ですので、デジタコ、電子監査等をぜひ導入していただきたい。

重大な事故が起きたら行政処分にするということですが、重大な事故が起きる前にこのような措置をぜひしていただきたいということとして、個人タクシーが個人事業主であることは重々わかっておりますが、同じ道路を走っていて、同じ命を預かっている立場であれば、我々法人・個人関係なく、そういったところの監査なり、しっかりした処置をしていただきたいという要望でございます。