

【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】

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、運賃に関しては公定幅運賃を適切に運用していくことともに、運賃の延期等の審査にあたっては引き続き厳格に行ってまいりたい。また、賃金制度に関しては、本年4月に策定いたしましたタクシー革新プラン2016に基づいて、タクシー競争のフォローアップを通じて労働状況の改善の向上を推進してまいりたい。

- (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】

タクシー特措法の改正前の制度においては、全ての事業者に対し、減車等に確実に協力してもらえる仕組みが残念ながら措置されておらず、事業者の自主的な取り組みにより減車等を行っており、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「正直者が損をしている」といったような不公平感が広がっていたなどの問題がございました。このような問題を踏まえ、改正タクシー特措法の付則第8条、また衆参両院の附帯決議において、旧タクシー特措法の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実績も勘案等をするよう努めることとされたことと承知しています。

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について」における特定地域計画の認可項目に改正前の供給輸送力の削減実績が勘案され、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ているところである。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っている。

- (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營收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】

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ことで割引運賃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、または割増率の引き上げを行い、運転者の労働条件の悪化が生じないように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、運転者の深夜時間帯の時間当たりの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方針について」の通達を発出しました。

- (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】

改正タクシー特措法の施行にあたり、衆参両院の附帯決議の趣旨なども踏まえ、中小事業者の扱いなどにも配慮した協議会運営ルールの通達を発出するなど対応したところである。国土交通省としては、改正タクシー措置法を適切に運用することで、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取り組んでいきたいと考えている。

- (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】

交通政策審議会のもとに設置された「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」において、過疎地域等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の方策の一つとして、貨物と旅客の輸送を併せて行

う「貨客混載」について検討を進めるということで、去年の夏に最終的に国会に出されているところである。貨客混載の実施を認める地域に関しては、既存事業者の営業が行き届かない過疎地域を想定しており、その他の具体的事項については、今後、検討を進めることとしている。なお、これらの検討を継続しつつ、より地域のニーズに即した制度を創設するため、具体的な運送ニーズのある地域において期間を定めて試行的に確実に実施したいと考えており、現在準備を進めているところである。

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】

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、自動車局長通達により、被災地域、東北 3 県のタクシー事業者が他の事業者等から提供された、または購入した中型タクシー車両については、被災地域における小型車タクシー運賃及び料金の適用を認めることとし、その期限を平成 28 年 5 月 31 日まで延長している。今後につきましては、延長要望の有無等を踏まえ、本制度の延長について検討していきたいと考えている。

- (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】

東日本大震災の運賃料金の特例措置により、被災地域のタクシー車両について、小型車運賃及び料金の適用を認めることとし、平成 28 年 5 月 31 日まで延長している。

また、「準特定地域における期間限定減車の取り扱いについて」ということで、自動車局長の通達により、被災した東北 3 県及びその他一部の準特定地域において、突発的な需要の減少に対応するため一定期間に実施した減車に限り、その減車分を復活増車させる際の弾力的取り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。今後については、延長要望の有無等を踏まえ、本制度の延長について検討したいと考えている。

- (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

限なく拡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】

旅客運送については、本来、公共交通機関であるタクシー事業者等が担うものであるが、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限り、例外的に自家用車を使用した有償旅客運送が行えることとしている。なお、このような自家用車を利用した有償旅客運送を行う場合には、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、自家用有償旅客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旅客運送の適切な役割分担をした上、地域住民の移動手段の確保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】

社会的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、こうした措置の実現について積極的な働き掛けを行うことも必要ではないかと考えている。

また、当該割引に対する運転者負担については、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をしおり、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が講じられる必要があり、これに反する場合には必要に応じ、指導等を行っている。

- (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、機器導入にかかる費用負担がある一方で、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付けることは困難であると考えている。一方で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、平成 28 年度についても所要の予算措置を行ったところである。今後とも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示等により、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。

(所管外のため回答なし)

- (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】

国交省では、従来から自動車運送事業者台帳を電子化し、事故や苦情の情報、それから厚労省等の関係機関からの情報、監査・処分の情報等を一元的に管理するデータベースを構築して運用を行っている。

また、「関越のツアーバス事故を受けた自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」の報告を踏まえまして、監査台帳に関する情報により、優先的に監査を実施すべき事業者、それから法令違反の状況を踏まえて断続的に監査すべき事業者のリストを整備し、適切な把握に努め、悪質な事業者への重点的な監査を実施している。さらに平成 27 年度、28 年度の予算において、自動車運送事業に係る監査情報、事故情報などの各種情報を活用した「事業用自動車総合安全情報システム」を構築しおり、より効率的・効果的な監査を行うこととしている。

この監査によって悪質・重大な法令違反が確認された場合には厳正に処分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。
- 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。
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。

【回答】

- ① について、NPO等の福祉輸送運送及び公共交通空白地有償運送については、タクシー、バス事業者等の公共交通機関のみによっては、地域住民、要介護者等に対する十分な運送サービスの確保が困難である場合において、それらを補完するものとして、例外的に自家用車による有償運送を認めていると。このような有償運送を行う場合にあっては、バス・タクシー等の公共交通機関及び地域住民等の関係者で構成する運営協議会によって、地域住民等の運送が公共交通機関等によることが困難であること、及びその運送の必要性等について合意を得ることを求めている。こうした制度の適切な運用を通じて、今後とも引き続き自家用有償旅客運送の輸送秩序の確保に努めてまいりたい。
- ② について、自家用有償旅客運送についても、一般の旅客運送事業同様に他人を有償で運送するものであり、輸送の安全の確保は必要不可欠なものであると考えている。ただし、自家用有償旅客運送は運送する地域が限定されている、過疎地域等での運行という点で運送頻度が低い、あとは一般旅客自動車運送事業者による提供が困難な旅客運送について例外的に認められているものであるということ等の事情を踏まえて、自家用車を用いた運送について、運送形態に応じた輸送の安全の確保の措置を求めることとしており、運転者要件については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、一種免許保有者でも可能としている。こうした措置の適切な運用を通じて、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いきたい。
- ③ 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運送の対価が営利を目的とするようなものにならないよう、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のを要件としている。

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2分

の1の範囲内であること」としているところであり、運営協議会において、非営利・実費の範囲内であることの確認を行っていただきたいと考えている。

④ 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て、その見直しを働き掛けることにしている。他方、運営協議会において、当該地域の移動困難者の状況、タクシー等の公共交通機関の整備状況等を踏まえて、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は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。

⑤ について、福祉輸送においてはドア・ツー・ドアの個別輸送を原則としている。

例外として1回の運送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、また知的障害者・精神障害者の施設送迎等であって、運営協議会においてその必要性が認められ、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のみに認められることとしている。また、この際に運営協議会において、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、引き続き周知等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。

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。

【回答】

4の(2)(3)について、平成14年に運転代行業法が施行され、国交省では警察庁と共に運転代行業者に対する指導・監督を行っている。運転代行業者の違法行為の防止に関しては、警察とも連携を図りつつ、事務権限を委譲している都道府県における立ち入り検査等によって法令遵守状況の確認を行っているところである。

平成 28 年 3 月には、利用者保護の一層の確保を図るために新たな利用者保護の対策を策定したところである。これを踏まえ、28 年の 4 月から順次、都道府県の担当部局と十分な調整を図り、この新たな利用者保護対策を実施に移しており、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。

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、「旅客自動車運送適正化事業実施機関」については、実効性のある適正化事業が実施されるよう取り組まれたい。

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】

タクシーの法令遵守に対してのあり方について、新規参入の許可にあたっては、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設けて審査をするとともに、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など、効果的な監査・実効性のある処分を行うこととしている。

また、個人タクシーにつきましては、期限更新制度が導入されており、一定の機能を果たしており、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きまして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につきましては困難であると考えます。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、このような問題に関しては、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】

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・重大な違反行為であるので、これについては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の未払い訴訟等は、基本的には民事上の問題であるが、労働省から過労認定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まして、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行政処分を行っていくこととしている。

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】

乗合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、路線を定めず、利用者の需要に応じて乗合運送を行う形態の乗合のうちの一つの「区域運行」として認め、乗合バス事業に加え、タクシー事業が乗合の区域運行の許可を取得することにより、いわゆるデマンドタクシーとして、地域ニーズに対応した運送サービスの提供が可能となっている。この乗合タクシーをパーク・アンド・ライドに活用するという一方で、そのニーズを我々のほうでまず把握をしながら、どういう形で活用ができるかということを検討してまいりたい。

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】

ドライブレコーダーについては安全対策や環境の観点から、平成 22 年度より補助制度を創設しており、普及促進に努めているところである。平成 28 年度についても所要の予算措置を行ったところであり、安全対策の強化を図るために、引き続き当該機器の普及促進に取り組んでまいりたい。

安全及び福祉関係について、平成 20 年から 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、国交省、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するためのタクシーの防犯基準を定めるとともに、その普及促進を図ることを決定した。この中で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、具体的な取り組みを推進している。

車両安全対策について、ただ今ご報告したとおり、平成 21 年の新たな「タクシー防犯基準」により、傘下会員に対してそ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に実施、②防犯仕切板の設置率向上を図るために、各都道府県ごとの設置率を定期的に調査・公表することを要請したところである。

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と考えており、国交省としては、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) 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勤務状況について詳細な分析・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、運行記録計による記録を義務付けているところである。今後とも各地域や営業形態の特性を踏まえつつ、デジタル式運行記録計の義務付けや監査への活用については検討してまいりたい。

なお、デジタルタコグラフについては、機器の導入費用に関わる事業者負担もある一方で、同機器によらず適正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付けることは困難であると考えている。

一方で、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、平成 28 年度についても所要の予算措置を行っているところですが、今後とも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示等によりまして、今後とも一層の普及促進に努めてまいりたい。

(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】

福祉対応車両については、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て支援を実施しているところであり、大変厳しい財政状況の中ではありますが、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。また、障害者の方や高齢者を含んだ様々な人が利用しやすいユニバーサルデザインタクシーについては、国において認定された標準仕様の車両に対して、自動車重量税と自動車取得税の税制特例処置を平成 24 年度から実施し

ている。

運転者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は高まってきており、これまで実施してきた通常の乗務員教育等に加え、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」等を活用しており、一部の研修については教育訓練給付金制度の対象とされている。

国土交通省としましては、タクシー乗務員の実質向上ということで、引き続き研修や普及促進を図ってまいりたい。

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】

自動車運転者の労働時間については、全産業労働者と比較して長時間労働の実態が見られ、運輸業務における労働時間の改善に引き続き取り組むべき重要な課題であると認識している。ご指摘の改善基準告示については、旧労働省に設けられた委員会において労使間の合意形成を深めながら検討が行われ、その結果に基づき策定されたものであり、自動車運転者の乗務の特性など、自動車運送の実情を踏まえたものになっていると認識している。

改善基準告示の法制化につきましては、所管庁である厚生労働省において労働基準法とは別の規制を設けることの可否等を検討することが必要であり、また、告示の内容を改正する場合においては、見直し等の必要性について、労使間、関係労使で共通認識を醸成していただくことが必要であると認識している。

国交省としては、運転者の労働時間、過労防止の観点から、改善基準告示を原則において道路運送法において準用し、そこに向けて準備をして、事業者への指導や悪質事業者への重点的な監査を通じて法令の遵守を図っているところである。まずは、これら現行の基準を守っていただくということが重要と考えており、厳格な監査・処分等を通じて、事業者における基準遵守の徹底を図ってまいりたい。

加えて事業者に対しては、これらの基準が繁忙期等を考慮して最低限の基準であるということを理解し、運転者それぞれの特性や状況、例えば年齢とか、初めて運転するとか、そういったものに応じてきめ細やかな労務管理等を行っていただ

くよう、指導してまいりたい。

今回いただきましたご要望については、厚労省とも情報共有をしてまいりたい。