

【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】

タクシー特措法における衆参両院の附帯決議において、「一般常用旅客自動車運送事業者は、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の賃金制度等の改善に努める」とされている。賃金制度に関することは、基本的に労使間で定めるという前提の上で、国土交通省としても、衆参両院の附帯決議の内容をしっかりと捉えて、事業者に対してしっかりと指示していきたいと考えている。

また、現在調査中ですが、施行後の効果についてはフォローアップ調査を全国にかけているところで、この調査結果を踏まえて取り組みがさらに促進されることを期待している。

- (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】

タクシー改正特措法の附則の第8条と衆参両院附帯決議において、旧特措法で行われた一定要件に基づいて、供給輸送力の減少の実績を勘案するように努めるとされている。これを受け、特定地域計画の認可更新を定めており、改定前の供給輸送力減少の実績が勘案され、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かどうかを確認するための規定を設けている。なお、具体的な各事業者の削減率については、各特定地域協議会の協議の中で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。申請事業者の營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營業収支が償うことがないよう、厳格に審査すること。

【回答】

改正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・早朝割増しについては、割増しの廃止や割増率引き下げによって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の賃金が下がらないように措置すべく通達を發出している。

いずれにしても、今改正タクシー特措法のフォローアップ調査を行っているところで、運転者の方の負担については、給与水準等についても調査を行っている。

- (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】

現在、フォローアップ調査は実施しており、こちらの状況を踏まえて、さらに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おける利用者の利便の向上にしっかりと取り組んでまいりたい。

- (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】

貨客混載については、国家戦略特区などからいただいた要望を踏まえてタクシーによる貨物輸送を行えるように制度の設計の検討を行っている。

まず、地域の物流を確保することが困難な人口の少ない過疎地域における貨物輸送を行えるよう検討しているところで、具体的な措置の適用については、現在検討中である。

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】

29年5月31日まで既に延長されているが、実際、地域の事業者からの要望を受け、平成30年5月31日まで1年間の延長措置をしている。

こちらの対象車両については、地域に5両ほど残っているので、そちらの要望を受けて実施している。

- (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】

震災後の事業再開や復興に対する支援として、「準特定地域における期間限定減車の取扱いについて」という通達を出していて、これにより被災した東北3県やその他地域の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に一定期間に実施した減車については、それを復活させる際に弾力的な取扱いを認めることとし、その期限を今年の7月31日まで今現在、延長している。今後については、業界団体からの要望や制度利用の実態等を踏まえまして、延長するかどうかの判断をしていきたい。

- (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】

有償旅客運送については、本来、公共交通機関であるバスや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って、例外的に自家用車を使用した有償運送、自家用有償運送制度というものが認められている。こういった旅客運送、自家用有償運送を行う場合には、一般地域の自治体を主宰者として、タクシー事業者、またそれを組織する団体、住民等を構成員とする運営協議会と協議して、こういった運送が地域住民の輸送を確保するために必要性等について合意された場合に限って、当該運送を認めている。

今後とも、公共交通機関であるタクシー事業者と自家用有償旅客運送の適切な役割分担を運営協議会に図った上で、地域住民の移動手段の確保を図っていきたい。

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】

社会政策的な割引について、当該割引を実施するかどうかは、一義的には各事業所の経営判断によるものと認識しており、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、タクシー事業者やあるいは業界団体等から地元の公共団体に対して、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と考えている。

平成 19 年以降の運賃改定では、運転者の労働条件の改善を主要な理由の一つに掲げており、その審査においては、実績における運送収入に対する運転者人件費の割合は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いる。

このため、営業的割引や社会的な割引も含めて、各事業所において適切に運転者の労働条件の改善が講じられる必要があるり、これに反する場合には、指導等を行ってまいりたい。

- (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づけることは困難であると考えている。一方で、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 29 年度についても所要な予算措置を行ったところであるが、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、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】

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、タクシー等の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タクシー等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等を開催し、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）にも参加頂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、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】

国土交通省では従来から自動車運送事業者台帳を電子化し、事故・苦情の情報、厚生労働省等の関係機関からの情報、監査・処分の情報など、一元的に管理するデータベースシステムを構築し運用を行っている。

また、監査台帳にかかる情報より、優先的に監査を実施すべき事業者及び法令違反の状況を踏まえて継続的に監視すべき事業者の把握に努め、悪質な運送事業者への重点的な監査を実施している。

さらには、自動車運送事業に係る監査情報とか事故情報など、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が構築されており、より効果的かつ効率的な監査を行うこととしている。

上記監査により悪質・重大な法令違反が確認された場合には厳正な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】

①NPO等が行う福祉有償運送及び公共交通空白地有償運送については、バス、タクシー等の公共交通機関のみで住民や身体障害者等に対する十分な運送サービスの確保が困難であると認められている場合に、これらを補完するものとして地域の関係者で構成する運営協議会において当該地域関係者が合意した場合に限って有償運送を認めている。今後とも、公共交通機関と自家用有償運送の適切な役割分担の上、地域住民の輸送サービスを図ってまいりたい。

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・タクシー以上か同様であると考えている。

ただし、自家用有償旅客運送というものは運送する地域が限定されていること、過疎地域の運行という点で運送頻度が低いこと、バス・タクシー事業者において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こと等の事情を踏まえ、運転者の資格として第二種免許取得者または第一種運転免許取得者が、国土交通省大臣が認定する講習を受講するという条件を要件としている。

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運送の安全の確保を図ってまいりたい。

③自家用有償旅客運送は、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は、営利を目的とするものにならないよう、実費の範囲内であること、それらが運営協議会で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」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も含め、運送の必要性が低い等について国土交通省の管轄である運営協議会で協議していくとなっている。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で地域住民の足の確保を図ってまいりたい。

④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ローカルルールについては、当該運送の過度に制限が加えるものでない限り、排除されるものではない。ローカルルールに関する取扱いについては、引き続き適切な運用

がなされるように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おり、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、例えば透析患者の透析のための輸送、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、かつ複数乗車を行う際の旅客の収受の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できている場合に認められるとしている。

この際に、運営協議会が必要に応じて、運送者に対して輸送の安全及び旅客の利便の確保に必要な措置が確保されていることを確認して説明を求めることとしている。

また、登録を受ける団体に対して必要な監査を実施し、その監査の結果、輸送の安全や旅客の利便を確保するための遵守事項等に違反している事実が判明した場合には、是正命令や業務停止、さらには登録の抹消を実行する等を行い、悪質な団体に対しては厳格に対処し、利用者保護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。

【回答】 (回答なし)

- (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】

運転代行業の業務の適正化に関する法律が平成 14 年から施行されている。これに基づき、国土交通省は警察庁と連携し、運転代行業者に対して指導・監督を行っている。

利用者保護の一層の確保を図るため、平成 28 年 3 月には「新たな利用者保護対策」を制定しており、28 年 10 月には当規約を改定し、随伴者に任意保険の加入を盛り込む、また 29 年 3 月からは立入り検査の実施要領を作成し、都道府県に告示して新たな利用者保護対策を実施している。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とチェック体制のあり方については、新規参入の許可に当たっては安全と利用者利便の確保を図る観点から、適切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、事故のチェック体制の充実・強化を図っている。

トラック事業のところでも触れたが、監査要員についても増員を行うこととしている。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い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いるが、重大な違反が確認された場合については行政処分を行うなど、厳正に対処してまいりたい。

平成26年1月に道路運送法が改正され、旅客運送事業における適正化事業が設定されており、これに基づき27年3月から東京ハイヤー・タクシー協会が適正化機関としての指定を受けて、同年の5月から巡回指導等の適正化事業を実施している。適正化事業実施地域の拡大等については、引き続き全国の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。

(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こととあり、ご要望をいただいているような条件のもとで認可制度創立は困難であると考えている。

なお、貸切バスの事故を受けて、今般の道路運送法の改正において、タクシー事業においても事業廃止の手続が事後届けであったものが、30日前の事前届けとされていることから、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あると考えている。

(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、運送法の事業許可制度の根本にかかわる悪質・重大な違反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は平成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。

仮に、労働局から過労運転や最低賃金法違反の通報があった事業者に対しては監査を実施して、道路運送法に対する違反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】

乗合いタクシーについて、その利用特性というものをういたパーク・アンド・ライドの活用というのは事例があるので、今後、地域の実情・ニーズを踏まえた上で促進してまいりたい。

(道路局より回答) 交通環境の改善に合わせてバス・タクシーの利便性を高めていくことが重要であり、そのためにはバス・タクシー走行空間の改善を図るとともに、バス・タクシーとその他交通機関相互の連携を確保・改善し、効率的な交通体系を形成することが重要と認識している。

公共交通機関等の交通結節点における円滑な乗継ぎや乗換えを確保する等の整備が総合的に行われる交通結節点改善事業を推進しているところであり、今後とも道路とバス・タクシーを含めた公共交通機関等との連携が取れるよう、関係部局と連携し、交通結節点改善事業等を通じて効率的な交通体系の構築に努めてまいりたい。

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。

【回答】

ドライブレコーダーについては、安全対策の観点から、平成 22 年度より補助制度を創設し、普及促進に努めている。平成 29 年度についても所要の予算措置を行っており、安全対策の強化を図るため、引き続き当該機器の普及促進に取り組んでまいりたい。

車内防犯カメラですが、防犯対策を推進しているところですが、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、個々の事業者様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。

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】

平成 20 年ごろよりタクシー強盗事件が連続して発生したということを受け、平成 21 年に警察庁、国土交通省、タクシー事業団体及び運転者労働組合で構成する「タクシー強盗犯罪対策会議」において、タクシー強盗の対策強化、タクシー事業者の取り組みの推進するため「タクシー防犯基準」として定めて、その普及促進を図ることを決定した。

この中で、タクシー車内カメラを設置することなど、タクシー強盗を抑止するための諸施策が盛り込まれ、具体的な取り組みを推進している。

また、これらタクシー防犯基準により、傘下会員に対して周知徹底を図り、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や防犯仕切板の設置率向上について定期的に調査・公表することを要請している。

(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措置であると認識しており、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づけている。

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づけや監査への活用について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、機器の導入費用にかかる事業負担がある一方で、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様もいますので、直ちに全事業者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、平成 29 年度についても所要の予算措置を行っており、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、今後の一層の普及促進を進めてまいりたい。

(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】

福祉対応型車両については、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おり、厳しい財政状況の中ではあるが、事業の継続を図るとともに、必要な予算の確保を図ってまいりたい。

また、障害者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、自動車取得税の税制特例措置を平成 24 年度から実施している。

運転手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社会的要請は高まってきており、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に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。国土交通省としては引き続き当該研修の普及促進を図ってまいりたい。

福祉タクシーの車両普及促進については、バリアフリー実現のための支援策を実施しており、引き続き関係者に働きかけを行うとともに、必要な支援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】

国土交通省としては、運転者の過労防止の観点から、改善基準告示を道路運送法において準用しており、事業者への指導や悪質事業者への重点的な監査を通じ、同基準の遵守を図っている。

運転者の過労防止の観点から、まずは現行の基準を遵守していただく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の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、これらの基準は繁忙期等を考慮した最低限の基準であることを理解していただき、運転者それぞれの特性や状況に応じたきめ細やかな労務管理等を行うよう指導してまいりたい。

改善基準告示については厚生労働省が主管となっており、時間外労働の上限規制のあり方については、現在は「働き方改革実現会議」で議論が行われており、基準告示の適用除外となっている運転業務の取扱いについては実態を踏まえて対応のあり方を検討するとされている。また、引き続き、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たい。

9. 一般乗用旅客自動車運送事業の許可及び認可等の申請に関する審査基準について

地域住民の日常生活などに必要な移動手段の一つとしてタクシー事業を積極的に活用するため、「一般乗用旅客自動車運送事業の許可及び認可等の申請に関する審査基準」について、安全運行を確保することが前提であることは当然であるが、交通空白地域や過疎地域などタクシー事業の健全な経営が厳しい地域においては、車庫などの施設の設置、最低保有車両数、管理運営体制などの基準の見直しを検討されたい。

【回答】

タクシー事業の許可等に当たっては、輸送の安全及び利用者利便の確保について十分な措置を講じる必要があることから、運行管理体制や最低車両数の許可基準を設けている。

一方、過疎地域においてタクシー事業者が存在しない、またはタクシー事業者の撤退や縮小によって交通空白地域となってしまっている地域が存在していることは承知している。

これらの地域においては、厳格な運行管理がなされることを前提として、各地方運輸局において、業界団体等の要望を受けて、営業区域や最低車両数の弾力的な取扱いを現在行っているところであるが、そのほか自治体による有償運送のタクシー事業者への委託など、地域の実情に合った様々な取り組みを期待されている。

【要望】

いわゆる白タク行為とか白タク行為に似たビジネスモデルは、皆さん御存じのとおりライドシェアと言われている、あれは明らかに白タクですけれども、そういうものが政府等々でも検討されています。メディアでもそれはいいんじゃないかという論調が多い中で、そこは国交省として、先ほどのご回答の中でもありましたが、有償でお客さんを輸送するという行為に関しては、二種免許、プロ意識を持ったドライバーがきちんとした責任のもとで乗せるというのが、ひいては利用者さんの安心・安全の担保にもなっているところを、現場を含めてもう一度再認識していただきたい。

大臣もライドシェアに関しては慎重に検討が必要だと一貫して見解をいただいていますので安易な導入はないだろうとは思っていますが、今のライドシェアだけではなくて、沖縄では Justavi という形でレンタカーとドライバーを介したサービスについても、警察庁のグレーゾーン解消制度の中で、ドライバーと車が一体で提供されるわけであれば、それは白タクに当たらないという形の見解が出されていますが、実際に私のほう、使用してみたところ、肌感覚としてはほとんど一体です。

レンタカー会社に私が行かなくても、私が契約したレンタカーの車を借りたドラ

イバーさんが乗ってきて、最後、私をホテルに送り返した。「一体」というのは何だ、この定義はと。領収が分かれば、一体じゃないというような判断なのかと。そこで、本当に安心・安全が担保されているかと。沖縄なんて2万車ぐらいレンタカーがある中で、レンタカーに乗っている車のあれが Justavi のドライバーだ、あれが借りた普通の観光客の観光に来たドライバーなのかというのは、傍目では全くわからない。そういう中で、これが一つ問題が起きたときに初めて手当てするというのでは私たちは遅いと思っておりますので、その辺も、国土交通省としてもきちんと実態を把握した上で、これが白タク行為なのかどうなのかというのも、まず判断していただきたいと思っています。

また、これは大きな問題ではありますけれども、日本全国で外国の観光客を乗せたクルーズ船が止まってそれを経済効果につなげようという施策があります。沖縄に行ったとき聞いたのは、沖縄にもクルーズ船が止まる。ただし、都市部から離れたいわゆる貨物の荷下ろしのような港湾に止まる形になっているようで、そこ都市部への運送が非常に大きな問題になっています。貸切バスでも、数が間に合わない。さらに待合場所もきちんと整備されていない。

当然、これは現地の新聞ではありましたけれども、白タクが横行しているという形もあります。これはもしかするとほかの地域にも起きている。白タクが日常茶飯事のように起きている。溢れている人を輸送できない現状が、しょうがないねと目をつぶっているのではないか。実際、タクシースの事業者さんも、自分たちも運び切れるわけではないという部分があって、なかなか目をつぶらざるを得ないこともありますので、そのあたり、国土交通省さんとしても、クルーズ船が来てから考えるとか、何か問題が起きてから考えるのではなくて、その前の段階を捉えてぜひとも動いていただきたい。大きな傷になる前に動いていただきたい。これは本当の要望でございますので、よろしく申し上げます。