

【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】（旅客課）

タクシー特措法における衆参両院の附帯決議については、決議にもありますように、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いうふうにうたわれているところです。基本的に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、国土交通省といたしましても、衆参両院の附帯決議の内容を機会を捉えまして事業者に対してしっかり周知徹底したいと考えております。

また現在、行っておりますタクシー特措法施行後の状況とか効果についてのフォローアップの中でも賃金の改善度とか運転者負担の状況等についても調査を行っていますので、これにより労使の取り組みが促進することを期待しているところです。

- (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て、公定幅運賃を適切に運用していくということとともに、運賃の割引等の審査に当たりましては、当然ながら引き続き厳格に行ってまいりたいと考えております。

とりわけ深夜・早朝割増については、割増の廃止や割増率の引き下げ等によって運転者の労働条件の悪化が生じないように、従来の審査基準に加えまして、深夜時間帯の時間当たり賃金が下がらないように措置すべく既に通達を発出しているところです。

いずれにしても、現在実施しているタクシー特措法の施行後の状況とか効果についてもフォローアップ調査の中で運転者負担の状況や給料水準等の状況についても精査してまいりたいと考えているところでございます。

(3) 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。

また、施行後のフォローアップ調査について早急に公表すること。

【回答】

フォローアップ調査についてでございますが、現在、データの精査等を行っているところでございまして、当初よりも時間を要しておりますが、特定地域、準特定地域におかれましては 110 数地域でございますので、データの精査に今、時間を注いでいるところですので、可能な限り、早期に取りまとめを行ってまいりたいと考えております。

2. 東日本大震災関係について

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】（旅客課）

国土交通省としましては、地域における移動手段の確保は重要な課題であると認識しております。まず、そのための手段としましては、道路運送法により許可を受けたバスやタクシーによる輸送があります。しかしながら、バスやタクシー事業者によることが困難である場合には、限定的・例外的に市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送することができることとする「自家用有償旅客運送制度」が認められています。

国土交通省におきましては、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の中間取りまとめが昨年6月に出されまして、これを受けまして、これら輸送手段を適切な役割分担のもと、地域交通のネットワークを円滑に構築するために、自家用有償旅客運送の活用に関する手続の合理化・効率化を図り、ガイドラインを策定し、ことしの3月に自治体と関係者に周知したところです。

ガイドラインの具体的な内容としては、検討の手順として、まずはバス・タクシーといった交通事業者の活用の可能性、また交通事業者への委託による自家用有

償運送の検討を行うなどのプロセスの明確化をしたところです。また、検討プロセスを一定期間かけて行ったことをもって、自家用有償運送の導入に必要な合意が成立したとみなす取扱いの確立を行いました。

国土交通省としましては、本ガイドラインにより、まずはバス・タクシー事業者の活用について地域協議会等で検討がなされるものと考えています。地域の輸送ニーズに合った提案が事業者から積極的に行われることを期待しています。また具体的には、地域の輸送ニーズに合わせたコミュニティバスや乗合タクシーの運行、市町村有償運送の受託とか、NPOへの参画による自家用有償運送の運行管理についてなど、バス・タクシー事業者の活躍の範囲は広いものと考えております。

3. 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】

昨年1月から東京において初乗り距離の短縮を行いました。これにより、短距離の利用者が相当程度ふえまして、一定の効果が出ていると考えているところでございます。

それから事前確定運賃については、昨年8月から10月、それから相乗りタクシーについてはことしの1月から3月にかけて実証実験を行ったところでございまして、これらの結果を踏まえて本格制度化に向けた検討を今、行っているところでございます。

それから、定額タクシー変動迎車についてですが、これについても今年度中に実証実験を行っていく予定でして、今後、制度設計の参考としていくこととしております。

これらの新たなタクシーサービスの普及については、事業の活性化とか、今後ますます急増する訪日外国人への対応の観点から必要なものであると考えておりますが、これらの取り組みにより運転者の負担が増加することがないように留意してまいりたいと考えております。

- (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】

各種施策等の改善についてですが、デジタルタコグラフにつきましては、機器の導入費用にかかる事業者さんの負担もある一方、同機器によらず適切な運転時間等の管理を行っておられる事業所もありますことから、直ちに全事業所に装着を義務づけることは困難である状況なんです、その一方、普及促進ということで平成 22 年度より補助制度を創設しまして、平成 30 年度についても所要な予算措置を行ったところでございますが、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、一層の普及促進に努めてまいりたいと思っております。

- (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、違法駐車は排除、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】

各種施策等の改善についてということで、タクシーについては、当然ながら公共交通の一翼を担っておりまして、365 日の対応が唯一可能な公共交通機関ということで、非常に重要な役割を担っているというところでございます。また、高齢者社会の到来等から、都市部における公共交通機関の整備は非常に重要な課題であると認識しています。いただいたご要望、タクシー専用レーンの整備拡充とか乗り場の設置等については、施設の管理者とかその自治体の関係部局、あるいは警察等と十分な調整というものが不可欠だと考えてございますので、まず、どのような対応が可能かということを精査した上で、今後、その具体的な検討をさせていただきたいと考えているところでございます。

- (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】(安全政策課)

各種施策等の改善について、国土交通省といたしましては、従来から自動車運送事業者台帳を電子化いたしまして、事故・苦情の情報、あとは厚生労働省所管の関係機関の情報、それから監査・処分の情報等、一元的に管理するデータベースシステムを構築し、その運用を図っているところでございます。

また、監査台帳、監査のきっかけに関する情報により、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まして、継続的に監視すべき事業者の把握に努めまして、悪質な運送事業者への重点的な監査を実施しているところです。

さらには、自動車運送事業に係る監査情報や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」を構築しておりまして、より効果的・効率的な監査を行うこととしています。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など、徹底した指導・監督をしていきたいと思えます。

- (5) 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】

少子高齢化が進む中で、地域社会の維持活性化を図るためにも、生活交通を維持して、住民の足を確保することが重要な課題であることは認識しております。このため、国土交通省としましては、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ところであります。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と考えております。

- (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】

高齢運転者による死亡事故等の発生が社会的な問題となる中で、この対策については喫緊の課題であると認識しております。その対策を進める上で、自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保というものが必要であると考えています。

28年11月に「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」が開かれまして、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まして、「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、関係行政機関による対策の検討が進められまして、昨年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ところでございます。

国土交通省としましては、ことしの3月に関係業界団体に対しまして、運転免許の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、免許返納者に

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公共的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を発出したところでございます。また、通知を発出したことについて、警察庁のほうからも、各都道府県の警察にご周知いただいたところでございまして、今後としましては、地方の運輸局等を通じて、各自治体にも周知を行ってまいりたいと考えております。

4. 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 「運転手付きレンタカー（ジャスタビ）」や「相乗り事業（ノッテコ）」などのビジネスモデルは、現金の授受およびクレジット決済を問わず違法であり、白タク行為であることから認めないこと。

【回答】

自家用車を用いたいわゆるライドシェアは、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を前提としております。国土交通省としましては、このような形態の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があり、極めて慎重な検討が必要と考えております。

次に、運転手付きレンタカーについては、レンタカーにつきましては、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、他のドライバーを仲介することは法令に抵触するものではございません。

一方、道路運送法におきましては、他人の需要に応じ、有償で自動車を使用している旅客運送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きましても、自動車の貸渡しと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ます。レンタカーの貸渡しとその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、具体的な事業展開を注視してまいりたいと考えております。

併せて相乗り事業について、道路運送法上では、実際の運行に応じたガソリン代とか、道路通行料金、駐車場料金の範囲内を受け取る輸送につきましては、道路運送法の許可または登録を要しない運送の態様という形で整理しています。この範囲内で行われているものについては、道路運送法の適用はございません。

(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】

自家用有償運送の位置づけでございますが、NPO等の行う福祉輸送有償運送及び公共交通空白地有償運送につきましては、タクシーなどの公共交通機関のみによっては住民や要介護者等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た場合に、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等において必要であることに合意した場合に限り、認められているものです。

書面の義務づけにつきましては、自家用有償旅客運送につきましては、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おります。しかしながら、自家用有償旅客運送の実際の運送形態にかんがみれば、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、運転者要件につきましては、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第一種運転免許所有者でも可能としているところであります。

続きまして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きましては、運送主体をNPO等の営利を目的にしない者に限定しています。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につきまして、運営協議会等における協議が整っていることを条件としています。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としているところであり、自家用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ます運営協議会等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おります。

続きまして、いわゆるローカルルールについてです。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と接する市町村に対して、その見直しを働きかけることとされています。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（ローカルルール）」につきましては、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、指導してまいります。

続きまして、複数人の輸送につきまして、複数輸送運送においてドア・ツー・ドアの個別輸送を原則としていますが、一回の運行で複数の旅客を運送する複数乗車につきましては、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、複数乗車を行う際に旅客から収受する対価が関係通達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ます。

この際には、運営協議会は運送者に対して、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ます。また、登録を受けた団体に対して、必要に応じ監査を実施し、監査の結果、輸送の安全及び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、是正命令や業務の停止、さらに登録の取消を行うことが可能となっていることから、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ます。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輸送の安全の確保を図ってまいります。

- (3) 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。
- (4) 「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】

運転代行の関係ですが、平成14年9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

たところでございます。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、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ところです。

利用者保護の一層の確保を図るために、平成28年3月に自動車運転代行業における不正な業務運営ほか、利用者保護に関する諸課題への対策を策定したところです。これに基づきまして、平成28年10月に標準約款を改定し、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、都道府県に通知して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遵守に万全を期することとしています。

- (5) 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周知を徹底されたい。

【回答】

訪日外国人に対する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所持しない、運行管理が行われないなど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ります。

国土交通省では、このような白タク対策について、警察庁、法務省、業界団体等と連携し、各地で取締りを強化するとともに、外国語での注意喚起のチラシの作成・配布を行っています。これらの対策を行う中で、報道等により、昨年は3件7名、本年は5月までの5カ月間で8件11名が道路運送法違反等の疑いで検挙されたと承知しています。引き続き関係機関と連携して、しっかり対策に取り組んでまいります。

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】（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は、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、事故チェック体制の充実・強化を図っているところでございます。

監査・処分制度については平成 24 年 10 月より悪質な運送事業者への重点的な監査の実施、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ます。

(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ところでございまして、ご要望のような条件のもとで認可するのはなかなか厳しいのではないかと考えております。なお、貸切バスの事故を受けまして、道路運送法の改正が行われ、タクシー事業におきましても、事業廃止の手続がそれまでの事後届けから 30 日目の事前届出とされていまして、悪質な事業者による処分逃れというもの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ます。

(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】

悪質事業者の排除についてですが、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ます。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ます。

また、事業者と運転者の間における賃金未払い訴訟等は、基本的には民事上の問題でありまして、監査や行政処分の対処にはなじまないと考えていますが、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ます。

(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】

タクシーの旅客運送事業適正化実施機関については、現在、社団法人東京ハイヤー・タクシー協会が指定されています。貸切バスの適正化事業については、法律により、貸切バス事業者が負担し、実施しております。国土交通省としましては、タクシーにおいても改正特措法の趣旨や参議院の附帯決議を踏まえ、全国で適正化機関の申請がなされ、適正化事業と認識されるよう取り組んでまいりたいと考えております。

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】

乗合タクシーにつきましては、平成18年10月の道路運送法改正によりまして、路線は定めず、利用者の需要に応じて乗合運行を行う形態を乗合のうちの一つの種類の区域運行として認め、乗合バス事業に加え、タクシー事業や乗合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おります。この乗合タクシーの利用特性を用いたパーク・アンド・ライドなどによる活用については、地域のニーズに応じて促進してまいりたいと考えています。

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】（安全政策課）

車内防犯カメラにつきましては、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ます。

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、社会的に大きな影響があるという状況になりました。このような状況を受けまして、平成 21 年に警察庁、国土交通省、タクシー事業者団体及び労働組合で構成する「タクシー強盗防犯対策会議」におきまして、多発するタクシー強盗の対策を議論し、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」を定め、その普及促進を図ることとしました。

この「タクシーの防犯基準」の中では、タクシー車内に防犯カメラ等を設置することなど、タクシー強盗抑止の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ところでございます。

平成 21 年の新たなタクシー防犯基準により、傘下会員に対して周知徹底を図っておるところですが、ソフト面からの対応として、1 つ目は、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 10 日間実施すること、それから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・公表していただく、これは全タク連さんのホームページに載っておりますが、これらを要請しているところです。

(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おります。特にデジタル式運行記録計は、運転者の運転時間や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ます。

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ところです。早急に義務づけは難しいのですが、国土交通省としましても、デジタコの補助金については30年度も実施することになっておりますので、そういった面の普及促進に努めてまいりたいと考えております。

(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りたい。

- 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、車輛の購入補助と税制の特例措置を拡充されたい。
- 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】

リフト付タクシーの車両を含めた福祉タクシーの車両につきましては、地域公共交通確保維持改善事業におきまして、購入費及び改造費の一部に対して支援を実施しているところでございます。厳しい財政状況の中ではございますが、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と考えております。

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きましては、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ところでございます。

平成30年度の税制改正におきましては、自動車重量税の特例につきまして適用期間の延長を実施したところでございます。

また、運転者等の資格取得につきましては、タクシー事業に対する福祉の観点か

ら社会的要請も高まってきており、これまで実施してきた乗務員の教育に加え、タクシー協会等が主体になって実施しておりますユニバーサルドライバー研修等の活用がされているところでございます。国土交通省としま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と考えております。

福祉対応型タクシーの車両の普及促進につきましては、バリアフリー実現には不可欠なものと認識しており、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と考えているところでございます。

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】

国土交通省としましては、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ところですが、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遵守の徹底を図ってまいります。

加えまして、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と考えております。

また、改善基準告示については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おりますが、自動車運転事業者を所管する立場から、厚生労働省に対して長時間労働の是正が進むよう、適切に協力していきたいと思っております。

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ます。

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りましては、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台数等の許可基準を設けています。一方、過疎地域等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・縮小により交通空白地域となってしまう地域が存在していることについては承知しているところでございます。

これらの地域におきましては、厳格な運行管理がなされることを前提といたしまして、各地方運輸局におきまして、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行っているところです。そのほかにも自治体等による自家用有償運送のタクシー事業者の委託など、地域の実情に合った様々な取り組みも期待されていると考えているところでございます。

【質疑・応答】

【質問】 レンタカーの問題を関係省庁とも意見交換するという事の中で、私たちがお願いしているのは、ハイタクとしては、とにかくレンタカー会社に一度、警察庁を通して監査に入っていただく。第三国免許という、日本で報道機関がほとんど偽造免許を放送しているぐらい、今、日本にフィリピン偽造免許というのがなぜか中国で取れるという、国際免許という偽りのもとでの免許証が日本で多く発生していると聞いております。実際に取締りを受けたものもあると聞いております。

ですから、私は、国土交通省にお願いしたいのは、警察庁、総務省とも連携をとりながら、レンタカー会社が違法にレンタカーを貸すために目をつぶっているような気がする部分があるものですから、ぜひともレンタカー会社に1年間なりの免許証のコピーの提示をさせながら、取締りを強化すれば、多分、大幅な違法が見つかるのではないかと予想しています。ぜひそれを実行していただきたい。それが日本の安全な道路に対する一つの方法だと思いますので、よろしく申し上げます。

それと、さっきバスでも申し上げようと思ったのですが、タクシーとバスの連携の中で、どうも観光立国という観光客ばかりが目線にあるように思います。どちらかというと観光庁に押されてしまっている気があるのですが、今、地方で本当に厳しい環境にあるのは、小学校・病院の統廃合によって、足の確保、ですから、さらに学校に行く、病院に行くという足が遠ざかってしまった中で、残念ながら電車の廃線以後、地域のバスが活躍してきた中で、なかなか収益が上がらない中で、どうしても時間変更によって回数が減ってきているのが実態だと思っています。

今こそ、私はバスやタクシーの国策が必要だと思っています。ですから、いろいろな国のトップの人たちがライドシェアを入れたいと言っておりますが、逆に今こそ、私たちは公共交通の必要性をもっと国土交通省に訴えていただきたい。それが私たちの要望です。

それから車内防犯カメラについて先ほど答えがありました。毎回、申し上げていまして、警察庁にも申し上げていますが、ハイタク、特に全国のタクシーほど振り込め詐欺の抑止、ですから、振り込め詐欺が結果として車の中での電話とか対応を聞きながら、銀行や郵便局で警備員や職員にタクシーの運転手が、この内容がおかしいということで（とめて）、実際に表彰された例はたくさんあります。

ただ、表彰される以前に、防いで、警備員や警察に連絡して、自分たちが持ち場に戻って、そのことがタクシーだけでなかなか表沙汰にならない部分もある中で、公共交通こそ、車内防犯カメラが必要だと思っています。これだけ防犯抑止になっているタクシーの考え方をタクシー強盗だけの議論ではなくて、もっとほかの省庁と連携しながら、「公共交通のあり方」を国土交通省なりに議論していただきたいと思っております。

もう1点は、ジャパントクシーのトヨタ車両のあり方について、私たちは事業者団体と国土交通省が補助金も含めたいろいろな形の中でトヨタさんと議論してきたはずですが、残念ながら、直近でバリアフリー法等で、全ての政党の議論の中で、ジャパントクシーの活用は、福祉、障害者対象の車ではないという議論が各地域で多く出て、残念ながら、この車は全く役立っていない。いろいろな政党の議員から私に問い合わせがありました。

何があったのかというのは、タクシー会社にまだまだ普及量が足りないということも現実であります。それと、残念ながら、電話で呼んだ、手を挙げた、そのときにその車が、数が少ない中で、手を間違っても道路で挙げて、止まってくれない。ですから、皆さんも知ってのとおり、運転手にとって慣れたというか、勉強した人でも車椅子を中に入れるのに20分かかります。雪国では40分、1時間かかります。今の車両の改善を国土交通省からトヨタに要請していただきたい。トヨタは車屋さんとしては、もっと費用をかけてくれるなら対応できるというのかもしれないけれども、私たちはUD車両の必要性が十分わかっているのもっとも身近な方たちに対応させたい車として利便性を図る、運転する運転手をもっと簡単に対応できる車にしていただかないと、労働者（運転手）ばかりがお客様に怒られる今の姿勢を解除したい。ぜひともそのことを皆さんの中で意見交換していただきながら、トヨタ側に流していただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

【質問】 タクシー特措法が施行された後の施行状況と効果についてはことし3月に一旦

公表されましたが、賃金と運送収入については若干の改善が見られると総括されていますが、これは決して適正化・活性化が進んだからそうした数字の改善があったわけではなくて、あくまでも乗務員不足による稼働の低下で1社当たりの売上げが上がって、それで賃金に影響を与えているということですので、フォローアップ調査については、より厳密に実態を見ていただくような精査をよろしくお願いします。

それと監査・監督の強化の部分に関係しますが、適正化するために、特に労働時間の管理をしっかりとやっている会社ほど、歩合給賃金というところがありますから、長時間労働ができずに売上げが上がらない。そのために、労働時間管理をまともにやっていない会社に行ったほうが給料が高く得られる。ということで、悪質事業者ほど要員の確保がスムーズにいつているという現状がありまして、法令遵守をすればバカを見るというのが現場の実態でありますので、より一層、監査・監督の強化についてはよろしくお願いします。

それから、ジャパントクシーの件が出ましたが、車椅子の利用が多くなっているのは実際そうです、今、ふえています、都市部においては特に駅での降車する場所がない、降車を取り扱うスペースがないということで大変利用者に不便を与えている。またはバスなどに迷惑をかけているという現状がありますので、先ほどバスの要請の中でもやっていましたが、タクシー乗り場、タクシー降車場の整備などについては、貸切バスと同様に、しっかりと関係者と調整をお願いします。

最後に運転代行に関して、昨年に関議決定された地方からの提言等に対する対応方針がありましたが、この中で運転代行について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、運転代行の最低利用料金の設定が都道府県条例で定めることができるようになったということですが、国土交通省におかれましては、全ての都道府県でそれぞれの条例が制定されるよう、周知をお願いします。