

【自動車局（ハイタク関係）】

1. 地域住民の足の確保に向けて

地域住民の足の確保のために、乗合タクシーやデマンドタクシーなどの活用を図るため、車両導入や輸送に公的助成措置を講じられたい。

(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、地域の公共交通を維持し、高齢者や学生の足を確保していくことが重要な課題であると認識している。このため、国土交通省では、補助対象の幹線バス交通と密接、あるいは、過疎地域等の幹線交通と密接な一定のフィーダー路線を運行する乗合タクシーやデマンドタクシーを活用した地域内交通について、地域公共交通確保維持改善事業により、財政的な支援を行っている。

平成26年度予算概算要求においては、車両の更新等に対する支援の減価償却費から購入費補助への転換を盛り込みつつ、所要額を確保した上で着実な支援を図っていくこととしている。

2. 事業適正化の事前チェック体制強化について

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とともに、道路運送法違反や改善基準違反が後を絶たない。しかし、悪質な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。従って、必要な要員確保に向けた財政措置を講じられたい。

(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、新規参入の許可に際し、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厳正な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。「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、10月1日からさらなる実効性のある監査・処分を実施すべく予定しているところである。

監査体制の強化については、毎年、監査官の増員等により監査体制の充実を図っており、平成26年度の増員要求において、地方運輸局の監査要員について、本年度末の342名から27名の増員を要求している。今後も、監査体制の充実を図るとともに、効果的な監査の実施や必要に応じた処分基準等の見直しを行い、事後チェックによる輸送の安全と利用者利便の確保に努めて参りたい。

3. 福祉輸送の対価等の事後チェックについて

自家用車有償輸送が「福祉」と「過疎地の交通空白地」に拡大されたが、非営利事

業であることから輸送対価は純然たる実費とし、利用者利便や保護に努めなければならない。おおむねタクシー運賃の半額以下とされている輸送対価や介護費用取得状況、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必要な財政措置を講じられたい。

(回答)

自家用有償旅客運送については、その運送主体はNPO等の営利を目的としない者に限定され、設定される運送の対価についても、営利を目的とするようなものとならないよう、実費の範囲内であることについて、運営協議会において協議が整っていることなどが要件とされている。これらの事後的なチェックについては、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、さらには登録の取り消しまで行うことが可能となっており、輸送の安全確認や利用者保護に向け、適切に制度を運用して参りたい。

4. タクシー産業の活性化関係について

(1) 運転者登録制度の充実と拡大について

現行導入されているハイタク運転者資格に関する登録制度は「よりよいタクシーサービスの提供」と「ハイタク運転者の社会的地位の向上」を図ることを目的としていることから、引き続き、同制度の内容充実を図るとともに、全国一律の適用とする資格制度への必要な財政を措置されたい。

(回答)

タクシー業務適正化特別措置法に基づく運転者登録制度については、事業者による運転者の管理が行き届きにくく、サービスの太宗が運転者に委ねられることとなる流し営業中心の都市部において実施している。運転者登録制度については、タクシー業務適正化特別措置法の改正に基づき、平成20年6月から、輸送の安全の観点を定めた一定の講習の修了を登録要件とするなどの制度改正を行い、現在、全国計13地域で実施しており、苦情件数の減少につながるなど、一定の効果をあげているものと認識している。

運転者登録制度については、交通政策審議会答申においても「制度改正の成果を踏まえつつ、対象地域の更なる拡大を検討すべきである」と指摘されていることから、先の制度改正の成果や各地域のタクシー事業の実態、また、地域指定に対する業界からの要望等も踏まえつつ、地域の更なる拡大について必要な検討をして参りたい。

なお、運転者資格制度については、これまでの我が国のタクシー制度が、事業者による運行管理を中心とする法人タクシー制度により、輸送の安全と利用者の利便を確保しつつ、事業者の運行管理に限界がある流し営業中心の地域において、

タクシー業務適正化特別措置法に基づく「運転者登録制度」等の措置を講じることとしており、この法人タクシー制度の関係などを含め、様々な観点から検討を行う必要があると考えている。

(2) 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。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。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、更なる拡充を図ると共にタクシー・ベイの増設等の財政措置を講じられたい。

(回答)

交通環境の改善にあわせてバス・タクシー利用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。これまで、鉄道駅等の交通結節点における円滑な乗り継ぎや乗り換えを確保するため、歩道、駐車場・駐輪場、バスベイ・タクシーベイ等の整備を総合的に行う交通結節点改善事業を推進しているところである。

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、関係部局と連携しつつ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参りたい。

5. 安全確保等に向けて

(1) 防犯対策について

①防犯仕切板設置の義務付け、GPS と連動した緊急通報装置付無線機設置の推進、車外防犯灯等の設置を義務付け、車内防犯カメラの装着推進。

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。

③事業者ならびに運転者に対する「防犯講習会」の開催。

以上3項目に関する補助策としての財政措置を講じられたい。

(回答)

タクシーを対象とした防犯対策について、国土交通省としては、強盗事件等の撲滅に向けて、防犯対策の一層の強化について、タクシー事業者に対する指導を徹底して参りたい。

平成21年4月15日には、警察庁において、「タクシー強盗防犯対策会議」が開催され、新たな「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。これを受け、同月 17 日には、国土交通省から関係団体に対し、新たな「タクシー防犯基準」の主体的かつ積極的な普及促進を図ることを念頭に置きつつ、傘下会員に対してその周知徹底を図るとともに、ソフト面での対応として、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すること、②防犯仕切板の設置率向上を図るため、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。

以上のような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参りたい。なお、新たな「タクシーの防犯基準」においては、設置が望ましい防犯設備として、車内防犯カメラが追加されたところである。

(2) デジタル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。特にデジタル式運行記録計は今やGPSと連動し、営業区域外における違法営業の把握や運賃不正の抑止とともに、詳細な走行データが得られるとともに、改善基準を中心とした労働時間を管理することにより過労運転防止などの適切な運行管理には欠かせず、また、監査にも有効活用できるなど、利用者の安全にもつながる。全地域での装着を義務化するとともに必要な財政補助のための予算を措置されたい。

(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、検討して参りたい。

なお、デジタル式運行記録計については、機器の導入費用に係る事業者負担もある一方、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。しかし、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 26 年度についても所要の予算要求を行っていく方針であり、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、一層の普及促進に努めて参りたい。

(3) 福祉車両のUD化開発促進について

タクシーは、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り、仕様の統一、バリアフリー化対応など、福祉対応型車両の開発が急務である。また、専用車両開発にあたっては、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下記事項に対する助成、補助の拡充を図られたい。

- ①タクシー専用車両の開発と普及を図られたい。
- ②リフト付タクシー車両の購入費とその運行・運営に係る費用助成を措置されたい。
- ③福祉車両に関する税制の特例措置を講じられたい。
- ④運転者等のバリアフリーに関わる資格取得に要する費用を援助されたい。

(回答)

タクシー専用車両の開発等については、平成 22 年 12 月からユニバーサルデザインタクシー車両が販売されており、「タクシー防犯基準」を踏まえた防犯仕切板設置などの防犯対策の一層の強化を図りつつ、ユニバーサルデザインタクシーの普及を図って参りたい。

また、福祉車両の購入等については、「地域公共交通バリア解消促進等事業」において、購入費及び改造費について補助対象となっており、また、国が認定した標準仕様ユニバーサルデザインタクシーに対する自動車重量税・自動車取得税の税制特例も措置されているところであり、引き続き、支援の充実を図って参りたい。

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、一部の研修等については「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・促進を図って参りたい。