

【自動車局（ハイタク関係）】

1. 特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法（タクシー適正化・活性化特別措置法）に基づく制度の具体化及び適正な運用の確保について

(1) 「タクシー適正化・活性化特別措置法」の施行から3年が経過し、現在638営業区域のうち157地域が特別措置法に基づく特定地域に指定され、供給削減（減車）の取り組みが進められているが、昨年9月末現在特定地域における事業再構築における減・休車率は12.6%（24,308両）に留まっている。東京や大阪など殆どの特定地域（1増1減）の指定期限が昨年9月末から10月上旬にかけ、3年間の再指定となったが、現在においても各運輸局が示した適正車両数と特定事業計画実施後の車両数との乖離が大きく、地域的なアンバランスも顕著になっている。運輸局の強力な指導のもと、再指定後においても特定地域協議会で減車に非協力的な事業者や消極的な事業者への対応策等も含め、各事業者が一層の減車に取り組むよう徹底を図り、協議会の定期的な開催を指導されたい。

【回答】（旅客課）

協議会は、地域計画の作成のみならず、地域計画の実施に係る連絡調整、地域における適正化・活性化に関し必要な協議を行うために設置されている。

また、適正化・活性化の取り組みについては、地域計画作成後の取り組み状況を検証し、議論を深めることが重要と考えている。このため各地域の協議会においては、地域計画作成後も協議会を開催し、関係者の取り組み状況等についてフォローアップしているところである。

今後も各地域において、計画の進捗状況の点検等のための協議会を開催するよう、各地方運輸局を指導していく。

(2) 「地域計画」、「特定事業計画」に参加・協力しない事業者に対しては、その理由を質すとともに、減車への協力を促し、同時に適正な事業運営を行っているかなど、厳格な監査を実施されたい。また、呼び出して経営状況等のヒアリングやその調査を行い、監査に至った場合でも、減車に応じない事業者へは地域協議会で事業者名の公表とともに減車できない理由について、当該事業者を地域協議会に招聘し質すことができるように図られたい。

【回答】（旅客課）

タクシー適正化・活性化法に基づき、現在、全国で156地域を特定地域としており、そのうち141地域については昨年9月28日付け、10地域については今年3月29日付でそれぞれ再指定をしており、各地域で関係者によるタクシー事業の

適正化・活性化に向けた取り組みが引き続き進められている。

国交省としては、供給力の削減を図るため協議会に参加していない事業者に対しては、運輸局による説明会の開催や、協議会による協力要請を発し、また特定事業計画を出していない事業者、あるいは減休車を実施しない事業者、減休車が進んでいない事業者に対しては、月ごとに運輸支局に来ていただいてヒアリングを行うといった減休車を促進するための働きかけを続けている。

さらに、平成 23 年 4 月 13 日付で発した通達、いわゆる「調査監査通達」と呼んでいるが、この通達に基づき減休車を実施しない事業者や、減休車が進んでいない事業者等に対し、経営状況等を詳細確認するための調査を実施した上、調査結果を基に監査を行っている。こうした取り組みを通じ、減休車を促進していきたい。

(3) 特措法下での低額運賃査定のあり方には限界があることは既に露呈している。

換言すれば低額運賃であるからこそ集客力が増し、結果、他の大部分の自動認可枠運賃事業者の利用客をも吸収している。したがって、低額運賃事業者の事業報告による運賃査定においては、初乗り運賃が自動認可運賃事業者よりも数%から 20 数%低い運賃にもかかわらず、実車回数が増えるとともに実車率も上がり、運送収入も高くなることから原価を償うのは当然の帰結となる。また、2002 年の道路運送法改正後、国に出された運賃申請で自動認可枠を下回る低額運賃の恒久認可分については、期限付き低額運賃事業者と同様に毎月の収支報告を提出させている。しかし、実態は恒久認可であるが故その報告書で当該運賃では収支が償わないと査定した場合でも国は改訂指導、もしくは認可の取り消しが出来ないのが実態である。こうした現行法下における運賃査定制度の不備や、監査結果による行政処分のあり方に対し、対処策を示されたい。なお、現行の行政処分では、車両が動かさない分、運転者に直接の負担がかかることとなることから、事業者側責任で起因する行政処分に対しては他の処分方法も検討されたい。

【回答】（旅客課）

いわゆる下限割れ運賃の事業者から、毎月求めている報告書の内容によって法令違反の疑いがあれば、巡回監査の監査対象事業者とする場合もある。ただし、運賃査定という観点から見たとき、毎月の報告をもってそれを行なうものではなく、また、仮に当該報告書の内容で収支が赤字であったとしても直ちに値上げを行うかという点については、当該事業者の判断に依るものと考えている。

また、旅客の利便、その他公共の福祉を阻害している事実が認められる場合は、道路運送法第 31 条に基づく事業改善命令により、運賃変更命令を行うことも考えている。

なお、車両の使用停止等の処分を代えて金銭的処分を導入することについては、「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」において、利用者利便の観点等からは有効である一方、事業停止や車両の使用停止処分との関係、さらには、刑事罰との関係をどのように整理するかといった様々な課題が存在するため、慎重に検討する必要があるとされている。

2. 一般乗用旅客自動車運送事業法（タクシー事業法（仮称））の制定について

(1) 2002年2月に施行されたタクシーの規制緩和は、大幅な供給過剰と運賃の無秩序なダンピングをもたらした。また、「タクシー適正化・活性化特別措置法」の目的の一つでもあるハイタク労働者の賃金・労働条件の改善には至っておらず、ハイタク産業の健全と適正な労働環境の確立は必要不可欠である。

労働条件の改善や道路運送法の抜本的改正をはじめ、需給調整・事業免許制の復活や、事業更新性、強制減車措置の創設を柱とするタクシー事業法の制定が必要不可欠であることから、ハイタクを管轄する監督官庁としてその制定に向けて早期の取り組みを推し進められたい。

【回答】（旅客課）

供給過剰な状態にある地域については、特定地域として指定後、各地域における今まで3年半余りの、タクシー事業適正化・活性化の取り組みで、すでに全国のタクシー車両数では規制緩和前の水準まで減っている状態になっている。供給量が削減されたことにより、日車営収が改善されるなど、一定の効果を上げてきたところであり、国交省としては、タクシー適正化・活性化法に基づき、引き続きタクシー事業の適正化・活性化の取り組みを適切かつ着実に推進したいと考えている。

なお、昨年3月には民主党、8月には自民党の、それぞれタクシー関係の議員立法の骨子案が示されたところである。タクシーの議員立法については、自民党・民主党両党の議員連盟でそれぞれ作成された案をベースに、今後、与野党間での議論が深められていくものと伺っており、こうした動きを踏まえつつ、国交省としても適切に対応していきたい。

3. 東日本大震災関係について

(1) 被災地における復旧・復興支援と「タクシー適正化・活性化特別措置法」は全くの別次元であることを明確にし、減車等の取り組みを後退させないよう指導すること。また、被災地域に対し全国から提供された車両の内、特例として中型車両を小型運賃として認可されている期限については、被災地域の復旧・復興が遅々として進んでいない現況を鑑み、期限前に再度延伸されたい。

【回答】（旅客課）

平成 23 年 4 月 13 日付で発出している「調査監査通達」に基づいて、全国で減休車を実施しない事業者や、減休車が進んでいない事業者に対して、経営状況等の詳細を確認するための調査を実施している。

被災地を抱える東北運輸局に対しては、東日本大震災により甚大な被害を受けた地域においては、柔軟な運用を認める旨の通達を同時に発しているが、現在は、東北運輸局管内においても他地域と同様に当該調査を実施している。

「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」による措置については、平成 23 年 5 月 13 日付にて通達を発出している。被災地域、東北の三県でのタクシー事業者が、他のタクシー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、被災地域における小型タクシー運賃料金の適用を認めるという特例を設けているところである。

被災地域における復興作業が今も継続中ということでもあり、輸送事業の回復にも当分の間を要するという事を踏まえ、適用期限を当初は平成 24 年 5 月 31 日までだったものを昨年 1 年間延長し、再度、今年の 3 月 14 日付の通達で 1 年間さらに延長して、現在では平成 26 年 5 月 31 日までの適用期限としている。

- (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。また、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）

被災地域のタクシー事業者が他の事業者から提供された、または購入等を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 26 年 5 月 31 日まで延長した。

また、特定地域における期間限定減車の取り扱いという特例措置については、被災した東北三県及びその他地域の一部の特定地域において、突発的な利用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な取り扱いを認めることとし、この特例措置の期限についても 1 年間延長し、来年の 3 月 31 日までとした。

自動車を用いて有償で他人を運送することについては、原則として公共交通機関であるタクシー事業者等が担うものであり、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、自家用有償旅客運送が行えることとしている。

自家用有償旅客運送を行う場合は、地域における自治体を主催者とし、タクシー事業者等及びその組織する団体、タクシー事業者等の事業用自動車の運転者が組織する団体等を構成員とする運営協議会において、地域住民の輸送を確保する必要性等が合意され場合に限り、当該運送を認めることとしている。

今後とも地域住民の足の確保を図るために、公共交通機関であるタクシー事業及び自家用有償旅客運送の安全確保や利用者利便の確保を図っていきたいと考えている。

4. 各種施策等の改善について

- (1) 2007年4月以降、認可されてきた運賃改定において、認可条件である賃金・労働条件の改善を確実に履行させること。また、認可後の賃金・労働条件の改善状況について行政の責任において調査し、結果を公表するとともに、認可条件に反する事業者に対しては強い行政指導と処分を行うこと。なお、他の産業に比ベタタクシー産業の最賃違反率は突出しており、労働組合からの告発で事実が明らか場合は事業者に対して可及的速やかに呼び出し調査や監査を通じ、法令を守らせるよう強い指導を行われたい。但し、監査結果により行政処分を科す場合、車両停止では運転者が乗務できない事態も想定され、逆に賃金・労働条件の低下を招く恐れがあることから、事業者に対して実効のある処分を検討されたい。

【回答】（旅客課）

平成19年4月以降、運賃改定を実施した全国62地区のうち、51地区については運賃改定後の労働条件の改善状況の調査を各運輸局で終えて、18地区38社を指導した。また、期間を定めて改善指導を行った38社のうち、改善が図られなかった関東管内の2事業者については事業者名の公表を行った。引き続き労働条件改善状況の調査を行い、調査結果の公表を行うとともに、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きたい。

なお、車両の使用停止等の処分に変え、金銭的処分を導入することについては、様々な課題が存在するため慎重に検討する必要があるとされている。

- (2) 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】（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。しかし、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。

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 1 つに掲げており、その審査においては実績ベースで運転者に対する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考え方に立って審査をしてきたところである。このため、営業的割引や社会政策的な割引も含め、各事業所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、これに反する場合は必要に応じ指導等を行っていききたい。

- (3) 供給過剰や低価格競争、事故多発の背景に、出来高歩合制中心の賃金、とりわけ累進歩合制があることから、安全面から見ても賃金の一定部分の固定給化、保障給の水準の明確化、累進歩合の排除など賃金改善について行政の立場から措置を講じられたい。

【回答】（旅客課）

賃金体系のあり方については、基本的には労使間の問題と考えている。しかし、タクシー事業の適正な運営と輸送の安全を確保する上で、タクシー運転者の適切な労働環境を確保することは大変重要であるとの観点から、最低賃金法違反や労働時間に関する改善基準告示違反の恐れがある場合等について、厚生労働省とも連携しながら指導を強化するなどの対応を図ってきたところである。

具体的には、労働時間に関する改善基準告示違反等の法令に反する事業者に対しては厳格な処分を実施するとともに、法令違反に対する是正措置を確実に講じさせるため、フォローアップ監査を実施するなどの監査の強化、及び行政処分の厳格な運用を行っている。また、最低賃金法違反や社会保険等未加入の事業者に対しては、道路運送法に基づき行政処分ができる制度を平成 21 年 10 月 1 日に創設した。引き続き労働関係法令等の所管官庁である労働局等の関係機関と連携を密にし、厳正に対処していききたいと考えている。

- (4) 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こと。さらに、デジタルタコグラフの普及を推進されたい。デジタルタコグラフ装着については、特に個人タクシーにおいては全車装着を義務化し、今後の新規個人タクシー参入者には必須要件の一つとするよう図られたい。

【回答】（安全政策課）

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存在することから、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、その普及促進にあたっては、平成 22 年度より補助制度を創設し、平成 25 年度についても所要の予算要求を行っているところであるが、今後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いきたい。

- (5) 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、違法駐車への排除、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、等を関係機関と協議し推進されたい。

【回答】（所管外として未回答）

- (6) 「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）

従来から自動車運送事業者台帳を電子化し、事故や苦情等の情報、厚生労働省等の関係機関からの監査・処分の情報等を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、関越道高速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」の結論を踏まえ、悪質な事業者に対する優先的な監査の実施、厳格な処分の実施のため、このデータベースについて、さらに関係機関からの通報内容や過去の違反歴について、総合的に分析するものにしていくべきであるという意見もいただいている。今後は、この考え方にに基づき、より一層の悪質な事業者に対する指導・取り締まりの徹底を図っていききたいと考えている。

5. 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り、例外的に認められており、その位置付けを堅持されたい。

【回答】（旅客課）

NPO等の行う福祉有償運送及び過疎地有償運送については、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であることに合意した場合に限り、有償運送を認めている。こうした制度の適切な運用を通じ、今後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いく。

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。

【回答】（旅客課）

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、バス・タクシー事業などと同様に輸送の安全の確保は必要不可欠と考えている。しかし、自家用有償旅客運送の運送形態に鑑みると、主に運送する地域が限られていること、運送頻度が低いこと等から、タクシー事業等と同様に高いレベルの措置を設ける必要はなく、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、第一種運転免許所持者でも可能としているところである。

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。

【回答】（旅客課）

自家用有償旅客運送の対価については、運送主体であるNPO法人等の営利を目的としないものに限定している。さらにその上で、設定される対価が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、運営協議会において協議が整っていることなどを要件としている。

対価の基準については、タクシーの上限運賃の概ね2分の1の範囲であることとしているところであり、労働組合等も構成員となっている運営協議会において、非営利、実費の範囲内であることの協議を行ったうえで合意をされたい。

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」を尊重されるよう指導されたい。

【回答】（旅客課）

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、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）については、当該運送に過度な制限を加えないものでない限り、排除されるものでは

ない。一方で、当該協議における合意形成に必要な以上の制約が課され、必要な輸送サービスが確保されない等の指摘を受けている。

このため、平成 23 年 1 月 22 日から 5 回にわたり、運営協議会における合意形成のあり方検討会を設置し、そこで課題改善策について報告書をまとめたところである。当該報告書における課題改善策を受け、制度を所管する立場である国交省としての役割を運輸局に対して通達し、この中で運輸支局は、運営協議会構成員に対してローカルルール通達の主旨を再度周知するとともに、運営協議会ごとのローカルルールについて検証を行うこととした。

当該検証において、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、その見直しを働きかけることとしており、引き続き運営協議会の場においてローカルルールの適切な見直しを推進することとしている。

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】（旅客課）

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という複数乗車については、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に認めることとしている。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されている。

なお、複数乗車が認められる具体的な事例については、平成 21 年 5 月 21 日付の通達において周知を行っているところである。

(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】（旅客課）

平成 14 年 6 月に施行された運転代行業法により、これまでも警察庁と国交省は必要な制度改正や運転代行業者に対する指導監督等を行ってきた。

一昨年秋には、両省庁において運転代行業の実態調査を実施し、その調査結果を踏まえ、昨年3月に安全・安心な運転代行業者の普及促進及び業界全体の健全化を図るための新たな健全化対策をまとめたところである。この健全化を踏まえ、白タク行為に係る行政処分の強化等を行い、安全・安心な運転代行業者の普及促進に努めている。

6. 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。しかし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本格的に検討されたい。

【回答】（安全政策課）

タクシーの法令遵守については、新規参入の許可にあたり、輸送の安全と利用者利便の確保の観点から、適正な事業運営を行うために必要な基準を定め、これまでも審査を行ってきた。また、これとともに、事後チェック体制の充実強化として監査要員の増員や、厚生労働省等との連携などの強化に努めてきたところである。その中で今般、監査の強化の部分については、先ほど申し上げたような悪質な事業者の対策を強化したいと考えている。個人タクシーについては、期限更新制が導入され、一定の機能を果たしていると考えているが、重大な違反の確認をするように努め、行政処分を行うなど厳正に対処していきたいと考えている。

(2) 事業閉鎖（退出）の認可制導入について

タクシー適正化・活性化特別措置法が施行されたものの、事業閉鎖については事後届出で済んでいる。しかし、一般的に見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せば、自動的に受理されてしまうのが現状である。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くなってしまう。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

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】（旅客課）

事業を継続するか廃止するかは、各事業者の経営判断によるところであり、ご要望のような条件のもとでの認可制とすることは困難だと考えている。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、このような問題に関して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、国交省としても厚生労働省等の関係省庁と一層の情報を交換していきたいと考えている。

(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、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制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。

【回答】（旅客課）

国交省としては、名義貸し行為は、安全運行等のための様々な責務を許可事業者が負うこととなっている道路運送法の事業認可制度の趣旨を没却する違法行為であることから、そのような事実があれば厳格に対処していく。

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作成し、平成20年6月に各地方運輸局あて通達を発出し、必要に応じて実態調査や指導等を行っており、名義貸し等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。

7. タクシー事業の健全化・活性化に向けて

(1) ハイタク運転者試験の充実と登録制度について

タクシー業務適正化特別措置法の一部改正に伴い、政令指定都市を中心に導入された運転者登録制度については、浜松市、静岡市、新潟市を早急に指定するとともに、全国的に導入促進を図ること。また、乗務員登録情報を一元化し、乗務履歴を登録するとともに、乗車拒否や利用者を選別する行為、運賃不正ほか重大事故等の履歴を活用し、各地域の事業者で採用時の参考に出来るよう早急に改善すること。なお、現在行われている新規運転者登録時の試験は、地理・法令・接遇など通すための試験ではなく、「落とすための試験」とする考え方に改めるよう指導されたい。

【回答】（旅客課）

我が国のタクシー制度は、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って、輸送の安全と利用者利便の確保を図るといった基本的な考え方をとっている。このため、道路運送法に基づく事業者に対する規制を基本としつつ、事業者による運転者の管理が行き届きにくい流し営業中心の都市部については、タクシー業務適正化特別措置法に基づき、運転者登録制度を設けて、現在13地区で実施しており、一定の成果をあげているものと認識している。

タクシー運転者登録制度に係る未実施の政令指定都市への展開については、当該地域における流し比率、タクシー業界からの要望等、総合的に勘案した上で判断していきたい。

また、タクシー運転者の登録情報等については、登録運転者からの申請により、各登録実施機関において2年以内における行政処分や、重大事故等の情報を含む、登録運転者業務経歴証明書を発行しており、これを活用していただきたい。

昨年2月には、タク特法に規定する特定指定地域に係る講習の効果測定について、修了基準の厳格化を図ったところであり、さらなる厳格化については、必要に応じて検討していきたい。

(2) 適正な労働条件の確保について

需給調整規制撤廃以降、需要減退にもかかわらず新規参入事業者の増加や既存事業者による増車がなされてきた。その背景は、出来高払い賃金である歩合制にあることが明白になっている。完全歩合制賃金、とりわけ累進歩合は生活給確保に向けて長時間労働を余儀なくさせることや、安全面からも重大な因果関係認められることから見直しが急務である。適正な労働条件の確保に向け賃金制度のガイドラインを設けるなど、固定給・保障給の対策を行政指導として講じられたい。

【回答】（旅客課）

タクシー事業の適正な運営と輸送の安全を確保する上で、タクシー運転者の適切な労働環境を確保することは大変重要であるとの観点から、最低賃金法違反や

労働条件に関する改善基準告示違反の恐れがある場合等については、厚生労働省と連携しながら指導強化するなどの対応を図ってきたところである。

労働時間に関する改善告示違反等の法令に違反する事業者に対しては、厳格な処分を実施するとともに、法令違反に対する是正措置を確実に講じさせるため、フォローアップ監査を実施するなど、監査の強化及び行政処分の厳格な運用を行っており、引き続き労働関係法令等の所管官庁でもある労働局等の関係機関と連携を密にし、厳正に対処していきたい。

(3) 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、さらなる拡充を図るとともに、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タクシー活用を促進されたい。

【回答】（旅客課）

前段は道路局、中段は警察庁の回答となる。

車社会がもたらす生活環境の破壊、交通事故などの諸問題の改善策として、パーク・アンド・ライド等の公共交通利用促進策を推進しているところである。環境保護の観点から、自家用車の乗り入れ規制が行われている観光地などにおいては、旅客の需要に的確に応え、タクシーが活用されるよう適切に対応していきたい。

8. 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】（旅客課）

タクシーを対象とした強盗事件に対しては、国交省として、このような犯罪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たいと考えている。

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

定している。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。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。また、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となっており、平成 25 年度においても引き続き補助を実施し、ドライブレコーダー等の普及に努めていきたい。

- 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。

【回答】（旅客課）

平成 21 年 4 月 15 日に開催された「タクシー強盗防犯対策会議」において、警察庁・国交省の他、タクシーや業界団体、労働組合の方に参画いただき、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ところである。

- 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】（旅客課）

新たな「タクシーの防犯基準」が策定されたことを受け、平成 21 年 4 月 17 日に国交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、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、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。あるいは、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し公表することを要請したところである。

このように防犯対策を推進しているが、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すべきものであり、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いく。

(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】（安全政策課）

運行記録計は、過労運転の防止や運行管理に有効な装置であると認識しており、特にデジタル式運行記録計は詳細な分析と検証が行えることから、効果が期待されている。現在、運行記録計の義務化については、流し営業を主体として行うタクシー車両について、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恐れがあることから、運行記録計による義務化をそこに絞って行っている。ご指摘も踏まえつつ、今後とも各地域や営業形態の特性を踏まえ、運行記録計の義務付けの拡大や監査への活用方法について、様々な課題をどのようにクリアしていくのか検討していきたい。

(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】（旅客課）

タクシーが高齢者などの交通弱者の移動、移送サービスに積極的に対応することは重要であり、地域交通機関としての責務であると考えている。

福祉車両の購入などについては、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」制度の中の、「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、引き続き支援の充実を図っていきたい。

税制特例については、障がい者・高齢者の他、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、国が認定した標準仕様型ユニバーサルデ

ザインタクシーを新規導入する場合に、自動車重量税と自動車取得税を減免するという措置を平成24年度から講じている。

また、運転者の資格取得については、今後タクシー事業に対して、福祉の観点からの社会的な要請が高まることが考えられることから、これまで実施してきた乗務員教育や、全国福祉輸送サービス協会など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」などを活用しており、一部の研修などについては「教育訓練給付制度」の対象とされており、引き続きその促進を図っていきたい。

9. 「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】（安全政策課）

改善全基準告示の遵守については、これまで申し上げた通り、しっかりと遵守の徹底、さらなる適切な運行管理のための方策を進めたいと考えている。

【質疑・応答】

- タクシーをハイヤーに転換して、これをもって減車としてカウントする事業者が存在する。ところが、ハイヤーに転換しながら、距離制運賃でタクシーと変わらない営業を行っている。こうした事業者への適切な対応をお願いするとともに、実質的な減車が推進されるようさらなる取り組みの強化を求める。

【回答】（自動車局）

ご指摘のようなタクシーの類似行為については、情報提供をお願いするとともに、国交省としても適切に対処していきたい。

- タクシー特措法によって、特に地方部においては、事業者の努力によってタクシーが減っているものの、その反面、運転代行が増えている。このため、これまでタクシーを利用していたお客様が運転代行を利用してしまうケースが多く、何のための減車なのか、誰のための減車なのかという事態に発展している。

今後、情報提供していくので、運転代行の対策等についてさらなる検討をお願い

したい。

【回答】（自動車局）

昨年3月に安全・安心な運転代行業者の普及促進及び業界全体の健全化を図るための新たな健全化対策を取りまとめたところであるが、ご指摘の内容については、今後の検討課題として対応していきたい。

- 各地域で地域協議会が開催されているが、減車や運賃等について、この地域協議会で話し合うこと自体が、独占禁止法に抵触するという事態に陥っている。過日、局長が「独占禁止法に抵触するか否かというところの基準を示したい」といった話しをされていたので、それを早期にお願いしたい。

【回答】（自動車局）

機会を捉えて、公正取引委員会に働きかけを行っていきたいと考えている。もう暫く時間をいただきたい。

- 来年4月から消費税が上がるが、このまま進むと法人タクシーと個人タクシーの運賃格差が広がってしまう。

要望になるが、個人タクシーへのデジタルタコグラフの義務付けは、是非とも前向きに検討をお願いしたい。義務化させることによって、毎月報告書の提出を求めることや、デジタルタコグラフの数値と実際の日報の走行距離や実車距離、それらの乖離がないかということも確認していただきたい。法人ばかり締め付けるのではなく、整合性を図っていただきたい。

【回答】（自動車局）

消費税の関係については、回答できる立場ではない。

個人タクシーの関係については、要望事項として受け止めたい。