

【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、賃金制度の改善については、事業者には課せられた附帯決議であることは承知しているが、監督行政としても積極的に指導されたい。特に運転者負担については、近年の多種多様な決済機導入や配車アプリの導入などにより、その手数料を運転者に負担を強いるケースも散見している。タクシー特措法のフォローアップ調査における運転者負担の状況についての結果の速やかな公表と、それに基づく対応を明らかにされたい。
- (2) 営業的割引や遠距離割引などの割引運賃および定額運賃については、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およびその割引部分を歩合給計算の基礎となる営業収入から控除することによって結果的に運転者の賃金低下につながっている現状があることから、厳格に審査されたい。
- (3) 改正タクシー特措法に基づく特定地域について、要件に合致しても事業者等の「不同意」により指定に至らないことが常態化している。また、特定・準特定地域協議会の開催方法も形式的な書面開催となっている例が多く見られ、タクシー産業の適正化・活性化を地域内で議論するという機能が果たされていない。現在の供給不足状態は乗務員不足により生じているものであり、車両数をベースとした需給調整の機能は今後も維持される必要がある。改正タクシー特措法を形骸化させないために運用面の改善を図られたい。また改正タクシー特措法が業界労使双方の悲願として成立した経緯を鑑み、労働団体に対する情報の共有、事前の協議を徹底されたい。
- (4) 一昨年3月、「特定地域および準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化および活性化に関する特別措置法の施行状況および効果について」が公表されたが、法改正の効果の検証について、平成30年時の内容と同様に、「適正化・活性化が進んでいるとは思えない」という現場の実感とは、かけ離れた内容となっている。改正特措法が施行されて9年が経過し、現在、特定地域は2地域と減少しているが、これは適正化・活性化が進んで減少したわけではない。特定地域・準特

定地域の指定要件も含めて、改正法施行に伴う政省令・通達の内容について、検証されたい。

(5) ハイヤー事業においては、改正タクシー特措法の施行時に、「その他ハイヤー」と「都市型ハイヤー」を区分し、都市型ハイヤーは受給調整の枠外とされ、都市型ハイヤーの新規開業と増車が相次ぎ過当競争状態が生じた。また乱立した新規事業者においては、営業の実態が明らかではない事業者もあり、ハイヤー事業の運賃改定を行おうとした際に、申請率7割の条件を達成することを難しくしている。都市型ハイヤーの実態把握と管理徹底に努められたい。

(6) 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。

2. 各種施策等の改善について

(1) 運賃・料金について

① 貴省におかれては運賃改定手続きの簡素化・迅速化に努めておられるところだが、最低賃金の引き上げや他産業における賃金の上昇、各種経費の高騰などの情勢を踏まえ、申請率7割要件の緩和などさらなる簡素化・迅速化を検討されたい。また新運賃の原価算定に当たり他産業との賃金格差改善につながる固定的な人件費を算定の基礎に置かれたい。

② 運賃改定実施地域において、歩合率引き下げなど労働分配率の改悪を実施または企図するタクシー事業者が続出している。このような行為は運転者の賃金・労働条件向上、人材不足の解消による供給の安定という運賃改定の主目的を台無しにするものだ。本来、賃金・労働条件は労使間で決定されるものではあるが、労働組合のない職場や労働組合があっても過半数を組織していない職場が多いことを踏まえ、国土交通省としても運賃改定後の労働分配率改悪等の賃金・労働条件の切り下げについて厳しく指導し、社名公表や補助金対象からの除外等の対策を行われたい。

③ タクシー事業者と利用者との間に、旅行業者として配車アプリのプラットフォームが介在する事例において、旅行業者が無料クーポンや割引クーポンを発行する「実質的な運賃の割引」がまん延している。高速ツアーバスでは、価格競争が過熱し旅行業者が不当に安い料金を設定した結果、安全管理が置き去りとなり多数の人命が失われた。その轍を踏むことのないよう、形式上、タクシー事業者が適正な運賃を収受していたとしても、旅行業者を介した割引には制限をかける必要がある。また優先配車や車種指定等で旅行業者が独自に追加料金を収受している事例も多く、タクシー運賃と旅行業者が収受する料金の関係について、ルール

の見直しを行われたい。

- ④ 制度化の検討が進んでいる「事前確定型変動運賃制度」（いわゆるダイナミックプライシング）は、事業者間の過度な競争や実質的な運賃値下げになる恐れ、また、繁閑を問わずに利用する必要がある利用者や地域によって公平性が保たれず、公共交通であるタクシーの運賃制度の信頼を損なう恐れがある。さらに歩合給制度を適用する限り、賃金の不公平をも生じることとなるため、十分に慎重な検討を行われたい。現状示されている制度案では、実質的なダンピングとなる懸念を払拭することができない。
- (2) 現在、1年間の実証実験として道路運送法 21 条に基づく許可を受け、全国で運行している定額乗り放題サービス「m o b i」について重大な懸念を抱いている。すでに鉄道、バス、タクシーの公共交通が発達した都市部において月額 5000 円乗り放題という料金で運行を行うことは、既存の公共交通網の破壊につながりかねない。また、A I が運行経路を設定し、頻繁に経路変更を強制され、運転者の裁量権のない形で連続的に運転業務を行う労働形態は一般的なハイタク運転者の労働負荷とは全く異なるものだ。路線バス乗務員と同等かそれ以上の労働時間規制等が厳守されなければ、利用者の安全と運転者の健康を守る観点から、大いに問題である。持続可能で安心・安全な公共交通の形を、長期的かつ総合的に勘案し、これ以上の実証実験と、本運行を認めないこととされたい。
- (3) 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。
- (4) 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・降車スペースの整備を関係機関・施設管理者と協議し推進されたい。
- (5) 地域公共交通確保維持改善事業において、バス・鉄道の運行終了後の時間帯の交通確保や休廃止路線の継続事業、バスの幹線路線への接続として、積極的にタクシーが活用されるよう、好事例の紹介などによる周知と、必要な支援をされたい。現状において営業区域内に存するタクシーを活用しきれていない問題の根幹は、事業者が独立採算を求められていることにあることから、サービス継続事業に係る運行費補助としてのタクシー運賃低廉化措置について補助額を増額し、タ

クシーの活用を促されたい。また、「ラストワンマイル・モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会」での議論が始まるが、白ナンバー車両による自家用有償運送は長期的な持続性に欠けるため、まずは緑ナンバーであるタクシーを活用し、自治体などが安易に低コストのみを追求することがないようにされたい。

- (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、免許返納割引を実施した場合、割引分は事業者負担となっている。個別輸送機関であるタクシー事業者にとってその負担は大きく、運転者負担にも繋がっているため、高齢者や免許返納者に対するタクシーなどの公共交通利用費負担割引についても、自治体や事業者任せではなく、国土交通省として、支援措置を創設されたい。

3. 違法営業の根絶、輸送秩序の確保について

- (1) 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運送責任を負う形態で旅客運送を有償で行う、いわゆる「ライドシェア」については、絶対に認めないこと。
- (2) 自家用有償運送制度拡大について
- 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、今後もその位置付けを堅持されたい。
 - ② 輸送対象として地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とされたが、観光客の求めに応じて、公共交通によりえないとして認められた地域外を運行することがないように徹底されたい。また、そのような輸送が認められた場合には、厳格に処分されたい。
 - ③ 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。
 - ④ 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た「タクシー運賃の半額を上限」とする基準を堅持されたい。
 - ⑤ 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。また、これまでの監査状況について明らかにされたい。
- (3) 運転代行について
- ① 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。
 - ② 「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・

各地で見受けられる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。

- ③ 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。
- ④ 「平成 29 年の地方からの提案等に関する対応方針」により、①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化を都道府県条例で規定できるようにする、②運転代行の最低利用料金の設定を都道府県条例の規定で行えるようにする、こととされたことを踏まえ、すべての都道府県で条例が定められるよう働きかけられたい。
- ⑤ 運転代行における随伴用自動車に代わり、折り畳み式原動機付自転車等（電動キックボード・自転車を含む）を使用した自動車運転請負サービスについて、自動車運転代行業法の類型に加えるとともに、利用客の車両は代行運転普通自動車とみなし、第二種免許を運転の要件とされたい。

4. 規制緩和の弊害について

(1) 相互通報体制の強化について

厚生労働省が 2021 年に実施した自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導状況によれば、ハイヤー・タクシーの監督実施事業場数に対する労働基準関係法令違反事業場数の比率は 86.5%、同じく改善基準告示違反事業場数は 25.6%となっている。

国土交通省は、自動車運転者の労働条件の改善を図るため、監督等の結果を労働基準監督機関と相互に通報するとともに、合同監督・監査を行っているが、さらに体制を強化し、コンプライアンス違反を繰り返す悪質事業者に対する罰則を強化されたい。

(2) 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。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の取れた監査強化策を新たに設けられたい。

また、個人タクシーについては、事業者数に対して圧倒的に監査件数が少なく、期限更新制があるとはいえ、悪質な事業者を排除する機能を果たしていない。個

人事業者とはいえ道路運送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。

(3) 悪質事業者の排除について

タクシー事業においては、規制緩和以降、法令を遵守し安全への投資をしっかりと行っている良質な事業者ほど、収益率が悪くなり損をするという、まさに悪貨が良貨を駆逐するという状況となっている。貸切バスで実施されている事業許可の更新制のように、安全や法令遵守に対する意識が低い悪質事業者が排除される制度について検討されたい。

また、タクシー事業に係る助成制度については、タクシー事業関連法や労働法等の違反事業者は助成の対象としない補助事業を拡大し、一方で、法令遵守を積極的に行っている優良事業者や、運転者職場良好度認証制度で認証されている事業者に対しては、助成額や助成率を優遇する補助事業をさらに拡大し、タクシー事業の適正化を推進されたい。

(4) 「旅客自動車運送適正化事業実施機関」について

「旅客自動車運送適正化事業実施機関」を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後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。

5. 安全確保について

(1) 公共交通における凶悪犯罪が多発しているが、個別輸送機関であるタクシーでは運転者自身が犯罪被害者となるリスクは大きいものがある。タクシー運転者がより安心して業務が出来る様、国土交通省として防犯対策のさらなる強化を図られたい。

(2) 高齢運転者の自動車事故が社会問題となっているが、高齢化が進むハイタク運転者にとっても重要な問題である。点呼や適性診断等で事前対応にも限界があることも明らかであることから、事故防止対策支援推進事業における先進安全自動車（ASV）の導入促進に向け、補助対象の拡充をされたい。

また、2018年2月に「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」、2019年7月に「自動車運送事業者における心臓・大血管疾患対策ガイドライン」が策定されたが、タクシー事業者にはスクリーニング検査費用の負担が大きく、普及していない。脳MRI検査を含むスクリーニング検査の受診に対する助成措

置を創設されたい。

- (3) 濃厚接触者や感染疑い者の輸送の多くを、タクシーが担っている現状がある。運転者の感染を防止するため、厚生労働省、地方自治体や保健所との連携を密にして、車両のよりいっそうの感染防止策への助成と、運転者の安全の確保に対策を講じられたい。また、タクシー運転者の危険手当を支給されたい。

6. タクシー運転者の確保・育成および労働条件改善について

- (1) タクシー運転者不足の最大の要因は、低賃金・長時間労働という劣悪な労働条件にあることは論を俟たないが、換言すれば事業者の従業員への待遇に対する過去からの怠慢である。国には改正交通政策基本法に新たに明記された「労働条件の改善への支援」を着実に講ずる責務があることを踏まえ、喫緊の課題である運転者の待遇改善と働き方改革に向け、さらに取り組みを強化されたい。
- (2) タクシー運転者と他産業の労働者の賃金格差是正に取り組まれたい。また、乗合バスと同様に、運賃改定時に他産業との賃金格差是正分を反映する制度を採用されたい。
- (3) 国自旅第 213 号(令和元年 12 月 10 日)「タクシーの運賃改定の公示にあたっての留意事項について」では、「運賃改定実施後の然るべき時期において、運転者の労働条件の改善状況について、自主的にその実績を公表すること」を事業者団体に求めている。ついては、労働条件改善実績について事業者団体には速やかに公表させ、運賃改定の趣旨を逸脱する状況が認められる場合には、速やかに指導されたい。また、労働組合や労働者からの個別通報に基づいた指導等も実施されたい。