

## 【論点3】

安全性やサービスの質に問題のある事業者の排除のための仕組みはいかにあるべきか。

- ・事後チェック
- ・参入基準等の内容・審査方法
- ・選択性の向上

# I 事業者に対する質的規制の概要

# タクシー事業の新規参入に係る審査内容・基準について

項目	現在の主な審査内容・基準	これまでに廃止・緩和等された要件 (○規制緩和、●規制強化、△規制見直し)
営業所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・営業区域内に設置</li> <li>・適正な規模</li> <li>・土地・建物について3年以上の使用権原の保有</li> </ul>	○土地・建物の原則自己所有要件の廃止〔平成6年〕
事業用自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3年以上の使用権原の保有</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○リース車両保有制限(50%以内等)の廃止〔平成8年3月〕</li> <li>○車齢要件(法定耐用年数以内)の廃止〔平成14年2月〕</li> </ul>
最低車両数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大都市を含む営業区域10両、その他5両</li> </ul>	○最低車両数要件の緩和〔平成9年1月〕 (それまでは、東京60両、大阪・名古屋30両など)
自動車車庫	<ul style="list-style-type: none"> <li>・営業所から2km以内</li> <li>・計画車両を収容する能力</li> <li>・土地・建物について3年以上の使用権原の保有</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○営業所からの距離の緩和(500m→2km)〔平成5年〕</li> <li>○土地・建物の原則自己所有要件の廃止〔平成6年〕</li> <li>○路面の舗装義務の廃止〔平成6年〕</li> <li>○一定以上の有蓋車庫の設置義務を廃止〔平成7年4月〕</li> </ul>
休憩仮眠施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・営業所及び自動車車庫から2km以内</li> <li>・適正な規模、適切な設備</li> <li>・土地・建物について3年以上の使用権原の保有</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○営業所・車庫からの距離の緩和(500m→2km)〔平成5年〕</li> <li>○原則自己所有要件の廃止〔平成6年〕</li> </ul>
管理運営体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1名以上の役員の専従</li> <li>・運行管理者、指導主任者、整備管理者の選任</li> <li>・運行管理規程の整備</li> </ul>	<p>【運行管理者関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●営業所に配置する運行管理者数規制(5両以上39両以下1名、以降40両まで毎に1名)〔平成14年2月〕</li> <li>●運行管理者資格者証制の導入(試験又は認定)〔平成14年2月〕</li> <li>●重大事故又は法令違反のあった営業所の運行管理者に対する特別講習義務付け〔平成14年2月〕</li> <li>●高齢運転者又は事故惹起運転者に対する特別指導及び適性診断の義務付け〔平成14年2月〕</li> <li>●運行記録計装着義務付けの地域拡大〔平成19年12月〕</li> </ul> <p>【整備管理者関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>△実務経験による選任要件見直し(5年→2年、運輸支局の選任前研修の受講義務)〔平成15年4月〕</li> <li>●整備管理者の外部委託の原則禁止(一定条件を満たすグループ企業の場合を除く)〔平成19年9月〕</li> </ul>
運転者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務割、労働時間、給与体系の適切性(労働関係法令の遵守)</li> <li>・運転者選任要件の適合</li> </ul>	●事業者による選任前教育期間の充実(5日→10日)〔平成14年〕
資金計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所要資金見積の適切性</li> <li>・資金計画の確実性</li> </ul>	
法令遵守	<ul style="list-style-type: none"> <li>・役員の法令知識(試験実施)</li> <li>・過去の行政処分履歴</li> </ul>	
損害賠償能力	<ul style="list-style-type: none"> <li>・任意保険・共済(対人8,000万円、対物200万円)への加入計画</li> </ul>	●自家賠償制度の廃止〔平成14年2月〕 (任意保険・共済(対人8,000万円、対物200万円)への加入義務付け)

# タクシー事業者に対する安全規制の概要

## 参入時のチェック

### 安全面からも事業遂行能力を確認

以下の者の選任状況を確認

- ・ 車両数により義務付けられる運行管理者の員数
- ・ 整備管理者
- ・ 安全統括管理者  
(車両数300両以上の事業者)

等

### 新規許可事業者に対する安全指導

- ・ 新規許可事業者に対する関係法令等遵守のための講習等

## 事業者が遵守すべき事項

### <運行管理制度>

営業所ごとに車両台数に応じた運行管理者(国家資格)を選任

#### [運行管理者の主な業務]

- ・ 運転者の勤務時間等の適正管理
- ・ 点呼による運転者の健康状態の把握
- ・ 運転者に対する指導監督 等

### <運転者>

- ・ 運転免許の取得(二種免許)
- ・ 点呼時における必要事項の報告
- ・ 適性診断の受診  
(死亡事故等を起こした運転者、運転者として雇い入れた者、65歳以上の高齢者)

### <車両>

- ・ 営業所ごとの整備管理者の選任
- ・ 日常点検、定期点検の確実な実施 等

### [運輸安全マネジメント]

経営トップは、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。

## 事後チェック

### [営業所に対する監査等]

○事業者の法令遵守を徹底させる観点から、全国53運輸支局等の職員が統一の方針により監査を実施

- ・ 死亡事故、酒酔い運転等の悪質違反を起こした事業者に対する制裁的監査
- ・ 長期間監査未実施事業者等に対する予防的監査

↓  
車両の使用停止、営業所の事業停止等の行政処分

- 悪質な法令違反者に対する運行管理者資格者証返納命令
- 運輸安全マネジメント評価の実施

# 運行管理制度の概要

## <運行管理者の主な業務>

### (1) 運転者の勤務時間等の適正管理

乗務記録、運行記録計により乗務時間を把握し、運転者の適切な勤務時間、乗務時間の設定や必要に応じて交替運転者を配置する等、乗務員の適正な勤務体制を確立

### (2) 点呼による運転者の健康状態の把握等

運転者に対して、乗務前、乗務後に点呼を実施し、運転者の疲労、健康状態の確認を行い運行継続可否の決定を行うとともに、悪天候時の運行経路の変更など安全な走行を確保するため具体的な指示を実施

### (3) 運転者に対する指導監督

運行の安全を確保するため、運転者に対して常日頃から指導監督を行い、安全関係法令等の遵守の徹底

## <運行管理者の配置基準及び資格要件>

### (1) 営業所毎の配置基準 保有車両39両まで1名 以降40両ごとに1名追加

※（参考）事業者から選任された運行管理者の数：17,478人（18年度末現在）

### (2) 運行管理者の資格要件 ・5年以上の実務経験、かつ、所定の講習5回以上受講

・運行管理者試験に合格

（なお受験資格として1年以上の実務経験又は基礎講習受講が必要）

## <運行管理者に対する定期的な講習受講の義務付け>

職務の遂行に必要な知識や能力の向上を図るため、2年に1度の定期講習（一般講習）を義務付け

## <事故を引き起こした運行管理者への措置>

### (1) 講習受講の義務 重大事故や法令違反のあった営業所の運行管理者に対しては、特別講習の受講義務

### (2) 運行管理者資格者証の返納 悪質な法令違反のあった運行管理者に対しては、運行管理者資格者証の返納命令

## Ⅱ 事業者に対する監査等の概要

# タクシー事業者に対する監査

## 【基本方針】(平成18年2月以降)

- 輸送の安全の確保が最も重要であるという基本的認識の下に行うこととし、新規許可事業者に対する早期の監査等、事故を引き起こす又は法令違反を犯す前の予防的な監査に努めるものとする。
- なお、法令違反事業者等に対する行政処分等を視野に入れた監査は引き続き実施する。

## 監査実施のフロー

### 【①監査の端緒】

監査の対象となる情報の収集

### 【②監査計画、立入体制の決定】

監査対象事業者の選定  
→ 監査要員の決定

### 【③監査の実施】

監査計画に基づき、監査を実施

営業所に出向いて監査を行う  
場合には、原則無通告で実施

(平成18年2月以降実施)

### 【④監査結果のとりまとめ】

運輸支局において法令違反  
事項をとりまとめ

### 【⑤行政処分の決定】

行政手続法による手続きを経て  
行政処分を決定

# 自動車運送事業の監査の種類及び対象

## 1. 監査の種類

### (1) 事業者の営業所に向いて実施する監査（臨店監査）

**特別監査** 社会的影響の大きい事故を引き起こした事業者等に対し、全般的な法令違反状況を確認する監査

**巡回監査** 事故、苦情又は都道府県公安委員会等からの通報等により、法令違反の多いと疑いがある事業者等に対し、原則として重点事項を定めて行う監査

### (2) 事業者を運輸支局に呼び出して実施する監査

**呼出監査** 都道府県公安委員会等からの通報等により、違法性があり、監査を必要とする場合に事業者を呼出し、原則として重点事項を定めて行う監査

**呼出指導** 法令違反のみられない事業者について呼出方式で行う法令遵守に関する指導

## 2. 監査の対象

制裁的監査（法令違反事業者等に対する行政処分を視野に入れた監査）（例）	予防的監査（事故を引き起こす又は法令違反を犯す前の予防的な監査）（例）
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業用自動車の運転者が明らかに第一当事者と推定される死亡事故及び悪質違反（※）を伴う事故等で社会的に影響の大きな事故を引き起こした事業者（特別監査）</li> <li style="padding-left: 20px;">※悪質違反：酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無車検（無保険）運行及び救護義務違反（ひき逃げ）</li> <li>・ 事業用自動車の運転者が悪質違反を犯した事業者（特別監査）</li> <li>・ 事故・苦情や労働基準当局、都道府県公安委員会等からの通知を受けた事業者（巡回監査等）</li> <li>等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 概ね6月以内に運輸開始した新規許可事業者若しくは営業区域拡大の認可を受け、又は増車の届出を行った事業者（巡回監査）</li> <li>・ 営業所に向いて実施する監査を長期間実施していない事業者（巡回監査）</li> <li>・ 監査等の結果により行政処分を受け、事業の改善の状況の報告を課した事業者（呼出監査）</li> <li>・ 監査等の実施結果により、行政処分等を受け、事業の改善についての呼出出頭及び改善の状況報告を課した事業者であって、出頭を拒否した者、報告内容が履行されず事業の改善が見られない者（特別監査）</li> <li>等</li> </ul>

# 監査における主な確認事項

## 1. 事業計画の遵守状況

営業区域、営業所、事業用自動車車庫、事業用自動車の数

## 2. 運行管理の実施状況

- ・ 運行管理体制の整備（運行管理者の選任・指導監督、運行管理規程に係る規制の遵守）
- ・ 過労運転等の防止（休憩仮眠施設の整備・管理、勤務時間・乗務時間等に係る基準の遵守、運転者の健康状態の把握、疾病・疲労・飲酒等のある運転者の乗務禁止、乗務距離の最高限度の遵守、ノルマの禁止）
- ・ 点呼の実施、点呼の記録・記録の保存、乗務の記録・記録の保存、運行記録計による記録・記録の保存
- ・ 運転者の選任に係る規制の遵守（特に日雇い等）
- ・ 運転者の指導監督（事故惹起者・初任者・高齢者の特別指導・適性診断の受診及び新任者の10日間の指導）
- ・ 事故の記録・保存、自動車事故報告規則に基づく事故の報告、事故防止対策の実施
- ・ 運行管理者に対する研修の受講（死亡・重傷事故又は違反を惹起した営業所の責任ある運行管理者に対する特別講習を含む。）

## 3. 車両管理の実施状況

- ・ 車両管理体制の整備（整備管理者の選任等）
- ・ 定期点検の記録・記録の保存等
- ・ 整備管理者に対する研修の受講 等

## 4. 前回実施された監査等において特に改善を指示した事項の改善状況

## 監査における他省庁との連携

### <警察庁との連携>

#### ○道路交通法第108条の34に基づく通知

車両等の運転者が道路交通法、その下位法令、同法に基づく行政処分に違反した場合において、当該違反が車両等の使用者の業務に関してなされたものであると認めるときは、都道府県公安委員会が自動車運送事業を監督する行政庁(運輸支局)に対し、当該違反の内容を通知

道路交通法第108条の34に基づく公安委員会からの通知件数(タクシー) (件)

	死亡事故	悪質違反	最高速度違反	その他	計
平成15年度	24	45	334	1,490	1,893
平成16年度	22	27	548	1,458	2,055
平成17年度	28	34	548	2,148	2,758
平成18年度	29	44	534	2,970	3,577

注1.「悪質違反」とは、酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無車検(無保険)運行及び救護義務違反(ひき逃げ)のあった事案

2.「その他」の件数が増加しているのは、主に駐停車違反行為のあった事案の増加による。

### <厚生労働省との連携>

#### ○地方運輸局と労働基準監督機関との合同監査・監督

地方運輸局と労働基準監督機関が連携し、事業の適正な運営を確保し、過労運転防止等の輸送の安全を図るためのより効果的な指導を行う観点から、合同監査を実施

(タクシー事業者については平成18年4月から、自動車運送事業全体について平成20年4月から実施)

タクシー事業の合同監査・監督の実施状況（平成18年度）

（件）

実施 件数	行政処分等件数					行政処分等に係る項目別違反件数					
	許可 取消	事業 停止	車両使用停止		勧告・ 警告等	合 計	事業計画 変更違反	過労防 止違反	点呼実施 等違反	その他 違反	合 計
			件数	（延日車数）							
115	0	0	26	(1540)	54	80	3	65	36	134	238

○自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度

事業における事故の防止及び輸送サービスの一層の向上を図るためには、事業の適正な運営を図るとともに、それを支える労働者の適切な労働環境の確保を図っていく必要があることから、地方運輸局と労働基準監督機関との間で相互通報を実施

<通報すべき事案> 労働基準法及び改善基準告示等に関し重大な違反の疑いがあると認められるもの

都道府県労働局への通報件数（タクシー）

	通報件数		通報件数
平成14年	49件	平成17年	41件
平成15年	96件	平成18年	78件
平成16年	55件		

○社会保険等の未加入状況等の通報制度

旅客自動車運送事業者の社会保険及び労働保険への未加入状況について、地方運輸局と地方社会保険事務局又は都道府県労働局への通報を実施（平成18年4月から実施）

旅客自動車運送事業者の社会保険等の未加入通報件数

	社会保険	労働保険	合計
平成18年度	89件	35件	124件
平成19年度	188（21）件	61（4）件	249（25）件

注：（ ）内はタクシー事業の件数

# タクシー事業者に対する行政処分の概要

道路運送法、旅客自動車運送事業運輸規則等の違反が確認されれば、行政処分等の基準に基づき、処分日車数（違反点数）を決定し、違反点数に応じて、車両の使用停止、営業所の事業停止、事業許可取消等の行政処分を実施

## 1. 処分日車数の決定

行政処分等の基準により、法令の条項ごとの処分量（日車）を定め、違反事項に応じた処分量を足し上げ、処分日車数を決定し、違反点数として管理（処分日車数10日車までごとに1点と管理（違反点数の累積期間は3年））

《参考》主な行政処分量（日車）

①飲酒運転	初回違反： 80日車	再違反： 240日車
②改善基準告示の未遵守	初回違反：最大40日車	再違反：最大120日車
③乗務員証の携行義務違反	初回違反：最大20日車	再違反：最大60日車

## 2. 行政処分

(1) 車両の使用停止 → 営業所の車両の停止車両数は、運輸局ごとに規定

《参考》関東運輸局の例

①停止車両数	処分日車数を15で除して得た数（端数は切り上げ）
②処分期間	処分日車数÷停止車両数

(2) 事業停止

次のいずれかに該当する場合には、最大6ヶ月の期間営業所における事業を停止

① 処分日以前3年間の累積点数と合わせて50点を超える場合

（以下の場合においては、違反点数と関係なく事業停止の行政処分を実施）（平成18年8月以降実施）

② 事業者ぐるみで過労運転や酒酔い運転等の悪質違反を命じ又は容認していた場合（7日間の事業停止）

③ 事業用自動車の運転者が過労運転や酒酔い運転を伴う事故を引き起こした場合であって、当該違反行為を防止するための事業者の措置が不十分であった場合（3日間の事業停止）

(3) 事業許可取消

処分日以前3年間の累積点数と合わせて80点を超える場合

# タクシー事業における運行管理者資格者証の返納命令

運行の安全確保に関する違反があった場合において、下記の行為に該当するときには、事業者に対する行政処分と合わせて、運行管理者の資格者証の返納命令を実施

## 1. 事業者に対する行政処分の処分量と無関係で返納を命ぜられる場合

(平成19年7月から命令発動基準を強化し、この類型を追加)

- ① 資格者が事業用自動車により酒酔い運転、酒気帯び運転、薬物等使用運転、無免許運転又はひき逃げを行った場合
- ② 運行管理者に選任されている資格者が、運転者に対する点呼を全くしていない状態が認められた場合
- ③ 資格者が運行の安全確保に関する違反の事実若しくはこれを証するものを隠滅し又は改ざんを行う等これを疑うに足りる相当の理由が認められる場合

等

## 2. 行政処分等の基準による運行管理者の運行の安全確保に関する違反事項に対する処分日車数の総和が80日車以上であったときに返納を命ぜられる場合

- ① 多数の死傷者を生じる事故等を惹起した場合その他社会的影響度の大きい事故の場合
- ② 運転者に対する適切な指導及び監督を怠り又は十分な点呼を実施していなかった為、酒酔い運転、酒気帯び運転、薬物等使用運転、無免許運転又はひき逃げが行われていた場合
- ③ 運行管理者に選任されている資格者が、運転者に対する点呼を実施している機会が少なく、補助者に任せている状態が認められる場合

等

## 監査担当組織及び職員数の推移

### 監査担当組織

- 平成14年7月、地方運輸局及び運輸支局において、事後チェックに対応した監査組織を整備
- 平成18年7月、スタッフ制に移行し(地方運輸局に自動車監査官を、運輸支局に運輸企画専門官(監査担当)を配置)、監査を弾力的に行える体制を整備するとともに、監査担当職員を大幅に増員

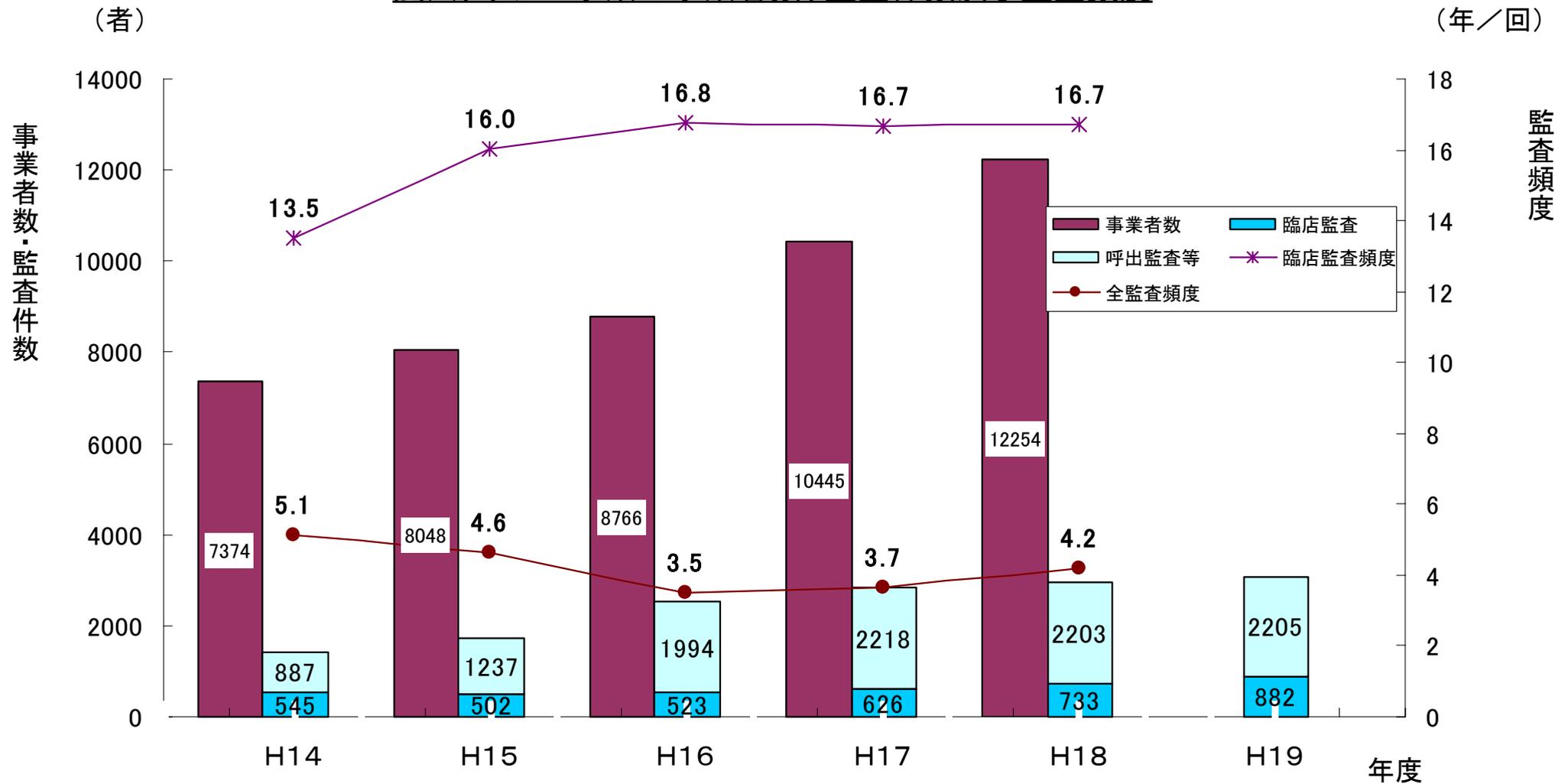
### 監査担当職員数の推移

監査担当職員数の推移 (人)

	地方運輸局	運輸支局	合計
平成14年7月	45	63	108
平成15年度末	45	63	108
平成16年度末	45	65	110
平成17年度末	45	76	121
平成18年度末	60	106	166
平成19年度末	67	133	200
平成20年度末	67	163	230

# 監査の実績

## 法人タクシー事業者数、監査件数及び監査頻度



### 監査頻度

法人タクシー: 4. 2年に1回(臨店監査頻度16. 7年に1回)

# 行政処分の実績

## タクシー事業者に対する行政処分実績

年度	監査 事業者数	行政処分等件数							
		許可 取消	事業 停止	車両使用停止			小計	勧告・ 警告等	合計
				①件数	②延日車数	③1件当たり日 車数(②/①)			
H14	1,525	12	0	254	11,956	47.1	266	771	1,037
H15	1,874	3	0	427	20,475	48.0	430	947	1,377
H16	2,797	0	0	345	15,141	43.9	345	1,329	1,674
H17	2,958	1	0	435	18,040	41.5	436	533	969
H18	3,321	2	2	383	22,560	58.9	387	629	1,016
H19	3,459	1	1	470	29,340	62.4	472	541	1,013

注:個人タクシーを含む。

## 累積点数20点超の事業者数(タクシー)

累積点数	事業者数	累積点数	事業者数
21～30	39	51～60	0
31～40	14	61～70	0
41～50	3	71～80	1

(平成20年3月末現在)

## タクシー事業者に対する近年の行政処分事例

	許可取消	事業停止
平成18年度	①個人タクシーにおける運転免許取消処分に伴う許可取消処分	①無免許運転を端緒に監査を実施。事業停止の違反点数を超えたため事業停止。
	②個人タクシーにおける運転免許取消処分に伴う許可取消処分	②酒気帯び事故により監査を実施。事業停止の違反点数を超えたため事業停止。
平成19年度	①右の事業停止処分を行った事業者に対し、改善が見受けられないとの理由から特別監査を実施。累積違反点数が91点となったため許可取消処分。	①規制緩和後の平成17年2月に新規参入した法人タクシー事業者に対し新規事業者に対する監査を実施し、改善報告を課したが改善がみられないため、これを端緒に特別監査を実施。事業停止の違反点数を超えたため事業停止。

## 運行管理者資格者証返納命令実績

平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
1	0	3	6	6	7

## 運行管理者資格者証返納命令の強化に伴う発令事案

返納命令発令年月	返納命令を発令した理由	返納命令発令年月	返納命令を発令した理由
平成19年10月	拘束時間等の超過を隠蔽するために、乗務記録及び点呼記録の改ざんを行っていた。	平成20年 2月	拘束時間等の超過を隠蔽するために、乗務記録及び点呼記録の改ざんを行っていた。
平成19年12月	同上	平成20年 3月	拘束時間等の超過を隠蔽するために、点呼記録の改ざんを行っていた。
平成20年 2月	同上	平成20年 3月	同上

# 運輸安全マネジメントの概要

## <全ての事業者に運輸安全マネジメントを導入>(平成18年10月から実施)

- 経営トップが全社的な安全性向上の取組みを主導し、企業全体に安全意識を浸透
- 現場の声を安全性向上策に継続的に反映させる等、企業全体の安全性を計画的に向上
- 参加型研修・指導等の実施により運転者の能力向上

## <300両以上の車両を保有する事業者に対する安全管理規程の作成及び安全統括管理者の選任義務> (300両以上のタクシー事業者：58事業者(平成19年度末現在))

### (1)安全管理規程の作成

#### ①輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項

- ・ 基本的な方針
- ・ 関係法令及び安全管理規程その他の輸送の安全の確保のための定め等の遵守 等

#### ②輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する事項

- ・ 組織体制
- ・ 経営の責任者による輸送の安全の確保に関する責務
- ・ 安全統括管理者の責務及び権限

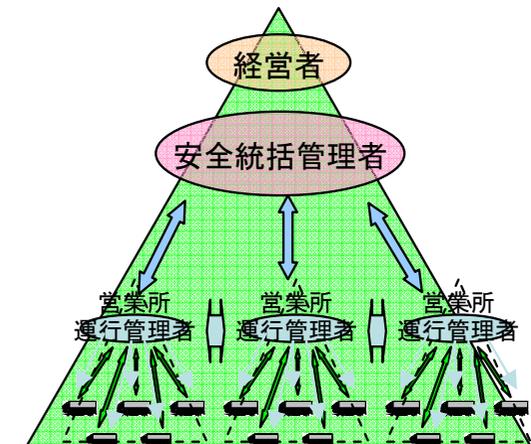
#### ③輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法に関する事項

- ・ 情報の伝達及び共有
- ・ 事故等の防止対策の検討及び実施
- ・ 事故、災害等が発生した場合の対応
- ・ 教育及び研修
- ・ 内部監査その他の事業の実施及びその管理の状況の確認
- ・ 輸送の安全に係る文書の整備及び管理
- ・ 事業の実施及びその管理の改善

### (2)安全統括管理者の選任

(1)の事項に関する業務を統括管理するため、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、かつ、以下の業務のいずれかの業務に通算3年以上従事した経験を有する者等から選任

- ・ 事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務
- ・ 事業用自動車の点検及び整備の管理に関する業務 等



# 自動車運送事業における運輸安全マネジメントの実施状況

## <これまでの取り組み>

### 1. 安全管理規程作成等の義務付け対象事業者〈義務付け事業者〉

- 運輸安全マネジメントの浸透・定着を図るため評価を実施
- 18年10月から20年3月までに142社に実施（タクシー25社、バス57社、トラック60社）

#### 【評価概要】

（概ね十分な取り組みがなされている事項）

- ・経営トップの明確なリーダーシップの発揮、安全管理体制の維持・向上の積極的な関与
- ・経営トップをはじめとした経営幹部による現場との意見交換等コミュニケーションの充実 等

（多くの事業者において一部不十分である取り組み事項）

- ・ヒヤリ・ハット情報を含む事故情報の収集・活用
- ・安全に関する教育・訓練の効果の検証・見直し
- ・内部監査及びこれを活用した安全管理体制の見直し 等

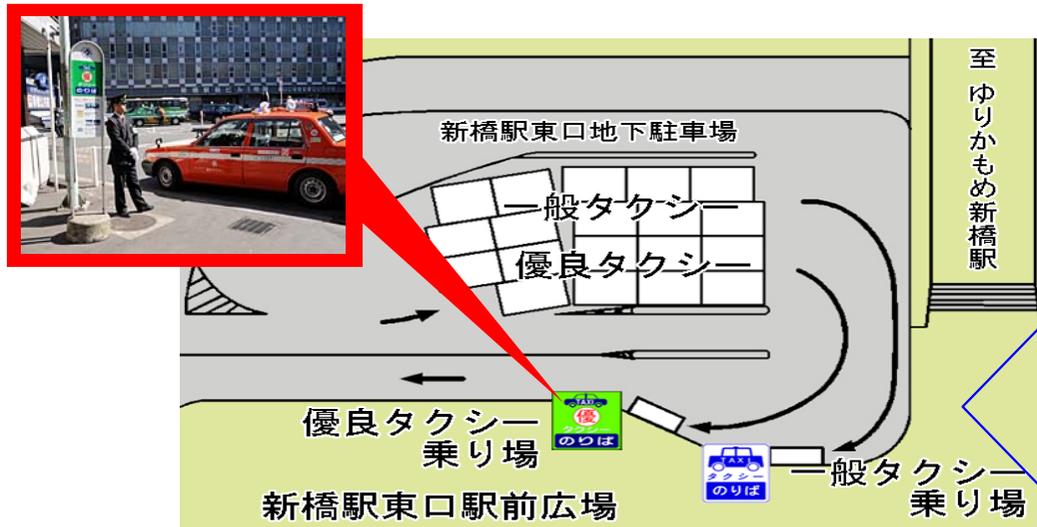
### 2. 安全管理規程作成等の義務付け対象外事業者〈義務付け外事業者〉

- 運輸安全マネジメント開始後2年間程度を制度の理解に重点を置く期間としていることを踏まえ、18年9月以降、各運輸支局単位で説明会を適宜実施

## Ⅲ 選択性の向上、悪質事業者の排除等 に関する主な取り組み

# 優良タクシー乗り場

交通政策審議会自動車交通部会の「タクシーサービスの将来ビジョン報告書」において、利用者がタクシーを選択できる環境整備として、乗り場の差別化について提言されたこと等から、平成20年3月6日、東京タクシーセンターが全国初の「優良タクシー乗り場」を新橋駅東口に設置・運用を開始。



## 入構可能な車両

道路運送法や道路交通法等の違反がない等により優良運転者と認められたタクシー



優良運転者表彰  
受けた運転者



マスター(みつ星)の認定  
を受けた個人タクシー

## 1日当たりの稼働状況

区分	3月	4月	5月
優良	395 31.4%	484 38.0%	511 41.0%
一般	862 68.6%	791 62.0%	734 59.0%
合計	1,257 100.0%	1,275 100.0%	1,245 100.0%

## タクシーサービスの将来ビジョン報告書(抜粋)

### ○乗り場整備の促進と乗り場の差別化

流し地域は、利用者がタクシーを選択することが困難であるが、乗り場が整備され一定のルールが確立されていれば、ある程度タクシーを選択することが可能となる。このため、行政機関や施設管理者等と連携を図りつつ、県のタクシー協会等において乗り場の整備を積極的に行うとともに、例えば、近距離乗り場と中・遠距離乗り場を分けたり、事業者ランク制による優良事業者・運転者が優先的に駅前などの好位置にある乗り場に乗り入れ可能とする、あるいは、禁煙車両のみの乗り場を設定する、といった措置を産業界において検討し、可能なところから導入することが望ましい。

# 法人タクシー事業者ランク評価制度

東京タクシーセンターにおいて、より良質なタクシーサービスの提供を促進するため、平成13年10月1日より、タクシー事業者ランク評価制度を導入・実施。

東京の法人タクシー事業者(多摩地区を除く)について、接客サービスに関する情報や安全に関する情報及び事業者の法令遵守に関する情報を東京タクシーセンターにおいて収集し、評価を実施。具体的な評価方法は、客観性及び透明性の確保のため数値化による評価方式を採用し、4段階で分類。

利用者への情報提供手段として、AAランク及びAランクの事業者の車両にはステッカーで表示するとともに、東京タクシーセンターのホームページに掲載することにより公開。



車両表示ステッカー

## ランク評価方法

ランク評価  
(総合評価)

法令遵守面

- ・タクシー運転者に対する街頭指導の有無
- ・苦情等に基づく行政処分の有無

旅客接遇面

- ・タクシー利用者から行政及びセンターに寄せられた接客態度不良等の苦情の有無
- ・センターが委嘱するモニターから寄せられた接客態度、地理知識、服装・身だしなみ、運転操作、車内の清潔度等についての情報の評価

安全管理面

- ・最高速度違反及び駐停車違反等に係る行政処分の有無
- ・事故情報
- ・過労防止状況
- ・行政監査に基づく行政処分の有無
- ・適性診断受診状況

## 18年度評価結果

ランク分類	評価点数	事業者数
AAランク	90点以上	95社
Aランク	76～89点	105社
Bランク	61～75点	76社
Cランク	60点以下	34社

# 個人タクシー事業者認定制度

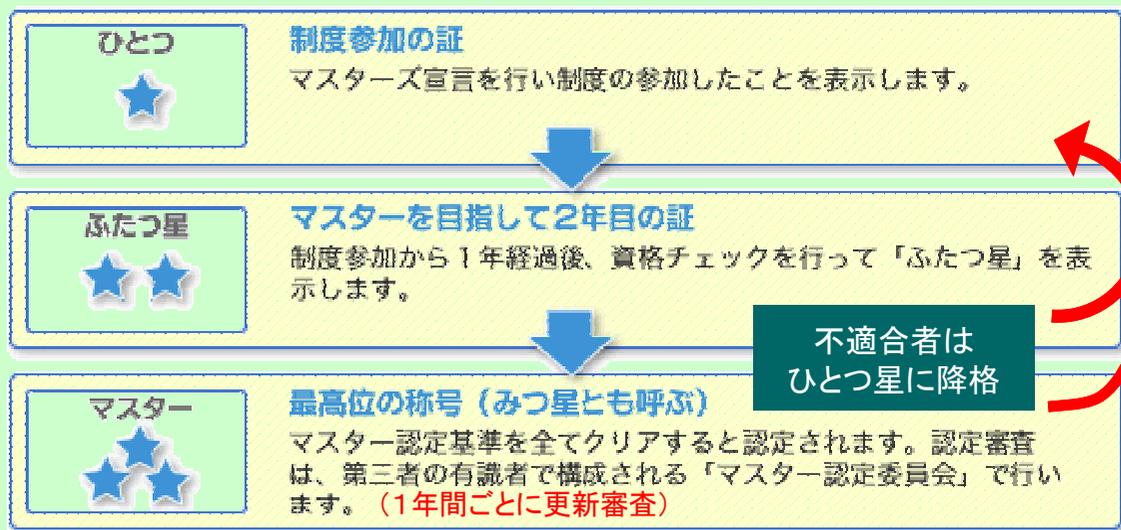
## 個人タクシー事業者認定制度

全国個人タクシー協会において、高品位のサービスを提供する事業者に対し、ひとつ星、ふたつ星の認定を経て、マスター(みつ星)として認定。

### 認定基準

- ・道路運送法や道路交通法等の違反がないこと。
  - ・利用者からの苦情による所属団体の処分を受けていないこと。
  - ・安全運転に関して適切な取組を行っていること。
- など

### ★マスター認定までのしくみ



マスター屋上表示灯



# 行政処分状況の公表

タクシー事業者など一般旅客自動車運送事業者の法令違反について、道路運送法等に基づく許可の取消し等を受けた事業者名及び処分内容等を公表することにより、利用者等による事業者の選択を可能として利用者の保護に資するとともに、事業の健全な発達及び輸送の安全確保に資することを目的に、平成14年2月より公表。

## 公表基準の概要

### 1. 公表主体

地方運輸局及び本省自動車交通局により実施。

### 2. 公表範囲

タクシー事業者の場合、車両停止以上の処分を受けた事業者。

### 3. 公表内容

- (1) 処分年月日
- (2) 事業者名
- (3) 事業者及び処分に係る営業所の所在地
- (4) 処分の内容
- (5) 主な違反条項
- (6) 監査実施の端緒及び違反行為の概要
- (7) 処分により付された違反点数及び事業者の累積点数

### 4. 公表時期及び方法

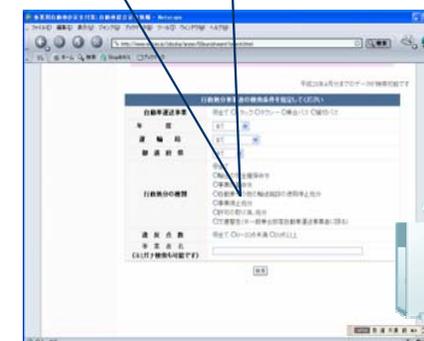
地方運輸局では行政処分の都度、報道機関等へ資料提供。本省自動車交通局では毎月、その前月の行政処分の情報について、ホームページで公表。

平成20年4月分までのデータが検索可能です

行政処分事業者の検索条件を指定してください	
自動車運送事業	<input checked="" type="radio"/> 全て <input type="radio"/> トラック <input type="radio"/> タクシー <input type="radio"/> 乗合バス <input type="radio"/> 貸切バス
年 度	全て
運 輸 局	全て
都 道 府 県	全て
行政処分の種類	<input checked="" type="radio"/> 全て <input type="radio"/> 輸送の安全確保命令 <input type="radio"/> 事業改善命令 <input type="radio"/> 自動車その他の輸送施設の使用停止処分 <input type="radio"/> 事業停止処分 <input type="radio"/> 許可の取り消し処分 <input type="radio"/> 文書警告(※一般乗合旅客自動車運送事業者に限る)
違反点数	<input checked="" type="radio"/> 全て <input type="radio"/> 0~20点未満 <input type="radio"/> 20点以上
事業者名 (ヨミガナ検索も可能です)	<input type="text"/>

検索

ホームページ上で事業者の  
検索が可能



# タクシー業務適正化事業の概要

流し営業中心の地域におけるタクシー事業に係る輸送の安全及び利用者の利便を確保する観点から、タクシー事業の業務の適正化を図るため、東京タクシーセンター及び大阪タクシーセンターにおいて、事業者からの負担金により苦情処理・街頭指導等を行う「タクシー業務適正化事業」を実施。

業務概要(東京タクシーセンターの例)

## ■ 街頭指導業務

乗車拒否などの利用者利便阻害行為防止のため、専従の指導員・指導車を配備し、24時間体制で指導を実施。



## ■ 交通安全業務

タクシー乗り場周辺における利用者の安全確保及び事故防止と秩序維持を図るため、所轄警察署、一般ドライバー、地域住民等の要請に応じ、東京駅周辺や銀座地区等において不法駐車タクシーの排除等を実施。



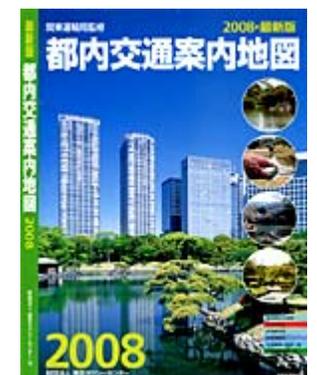
## ■ 乗り場施設の運営業務

利用者利便確保のため、上屋付き乗り場をはじめ、乗り場施設の整備・改良を実施。また、主要ターミナル駅乗り場には指導員を配置し、利用者の安全確保、円滑な乗り場運営を実施。



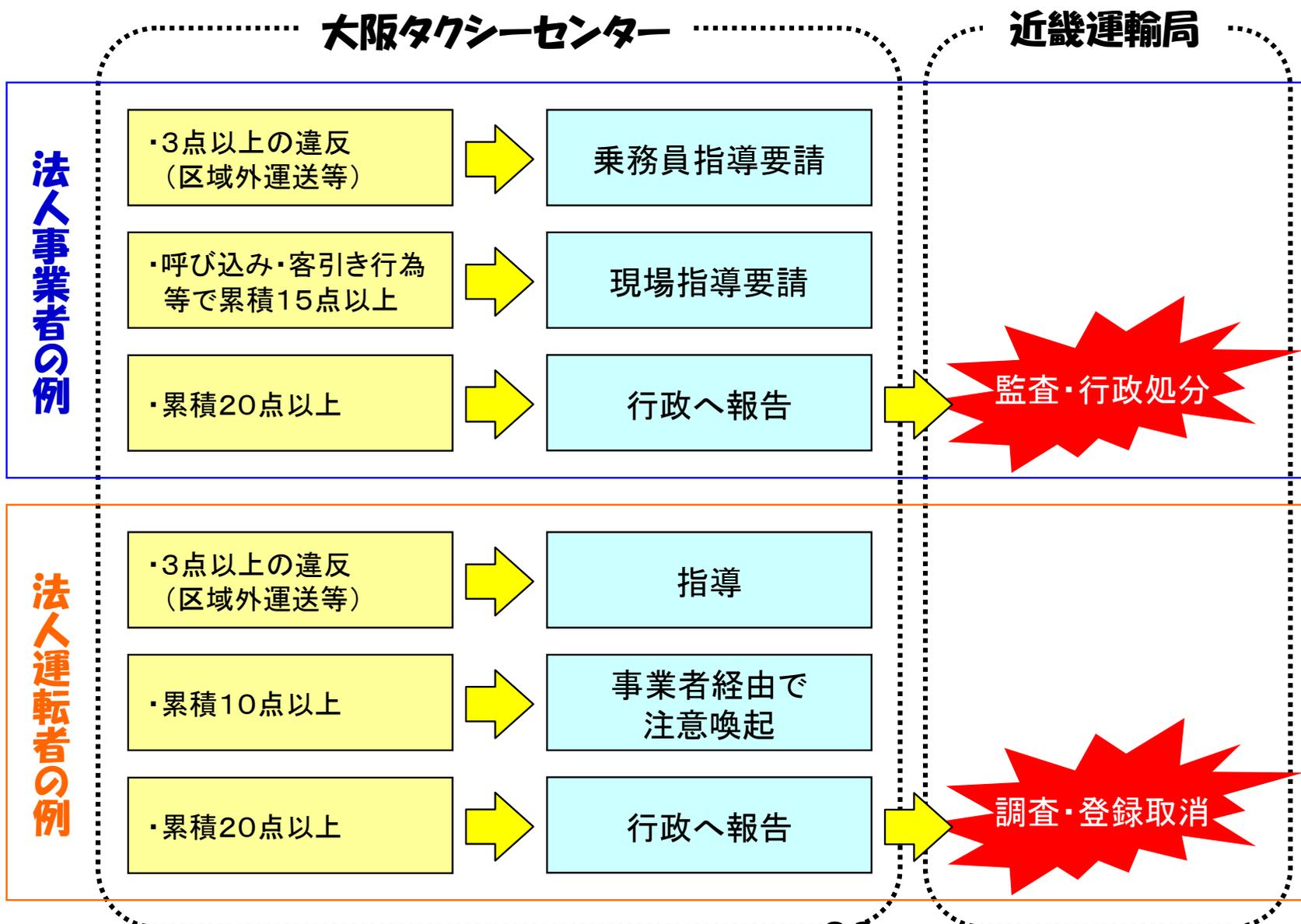
## ■ 研修業務

タクシー営業の適正化を図る研修を行うため、新規採用されたタクシー運転者等に対する研修を実施。また、運転者の研修教材及び事業用自動車備付けのための地図として、都内交通案内地図を発行。



# 違法行為に対する措置要綱（大阪タクシーセンター）

大阪タクシーセンターにおいて、道路運送法等関係法令に違反する行為の防止及び是正を図るための指導業務を効果的に推進するため、街頭指導及び苦情処理において現認又は確認した違法行為に点数制度を導入するなどの取扱いについて、「タクシー乗務員等の違法行為に対する措置要綱」として近畿運輸局が平成18年8月に制定し、同年10月から適用開始。



街頭指導の状況



電照式サインカーによる  
夜間街頭指導の状況

# 事業者属性別の違反状況等

調査対象：全国主要10地域における平成18年度実績

(札幌交通圏、仙台市・特別区・武三交通圏、新潟交通圏、名古屋交通圏、大阪市域交通圏、広島交通圏、高松交通圏、福岡交通圏、沖縄本島)

	全事業者	新規事業者 <sup>※1</sup>	低運賃事業者 <sup>※2</sup>	小規模事業者 <sup>※3</sup>	急激な増車を <sup>※4</sup> 実施した事業者
調査対象事業者数	1,152	237	130	205	91
18年度末車両数	78,579	11,587	6,310	2,734	6,177
延べ監査件数	595	170	75	54	71
監査10件当たり					
行政処分件数	3.71	4.00	4.40	2.96	4.08
警告・勧告等件数	3.88	3.59	3.20	5.56	4.08
過労・最賃関係通報件数 <sup>※5</sup>	0.89	1.41	0.67	0.93	1.97
社会保険等関係通報件数 <sup>※5</sup>	0.18	0.00	0.00	1.11	0.00
車両100両当たり					
事故件数	52.08	47.53	15.32	19.13	66.72
重大事故件数	0.18	0.16	0.16	0.15	0.21
苦情件数	2.2	3.0	3.2	4.2	2.5
タクセンランク制度 <sup>※6</sup> 優良事業者比率	60.1%	39.4%	33.3%	31.6%	41.4%
タクセンランク制度 Cランク事業者比率	10.2%	17.2%	44.4%	13.2%	24.1%
平均車齢(大阪の例) <sup>※7</sup>	5年6か月	6年2か月	6年1か月	7年10か月	4年11か月

※1 「新規事業者」とは、平成14年2月の規制緩和以降に参入した事業者。

※2 「低運賃事業者」とは、平成20年3月末において、上限運賃以外の運賃を適用している事業者。

※3 「小規模事業者」とは、平成20年3月末において、原則一般タクシーの車両数20両以下の事業者。

※4 「急激な増車を実施した事業者」とは、原則平成18年度末車両数が平成13年度末車両数と比べて2倍以上となった事業者。

※5 「通報件数」とは、運輸局から関係行政機関に通報を行った件数。

※6 「優良事業者」とは、東京タクシーセンターの平成18年度法人事業者ランク評価において、AAランク及びAランクの事業者。

※7 「平均車齢」とは、平成18年度末現在の一般タクシー全車両の新車新規登録から経過した年数の平均。

## IV 問題のある事業者の排除のための仕組みに関する主な指摘

## 問題のある事業者の排除のための仕組みに関する主な指摘

- 事後チェック規制が十分に機能していないのではないか。事後チェックを有効に機能させるためには、国の監査体制等をもっと強化し、監査、処分を厳格化すべきではないか。
- 遊休車両がある中で車両停止処分をかけても行政処分としての効果は薄く、より効果的な行政処分のあり方を検討すべきではないか。
- 監査・処分等の事後チェックを強化するにしても、そのために必要な行政の人員を十分に確保することは實際上困難ではないか。また、事後チェックは基本的に問題が顕在化してからの対応となるため、問題の未然防止には十分でない。したがって、事前チェックの強化も必要なのではないか。
- 規制緩和により経済的規制は緩和するにしても、社会的規制(例; 経営者要件、車輛・車庫要件、最低車両数要件等)については、しっかりと規制すべきなのではないか。
- 厚生労働省等とも連携し、労働条件に関する法令違反も行政処分の対象とするなど、行政処分の対象を拡大すべきではないか。
- 行政による規制や取締りだけでなく、業界が自主的に取り組むべき分野もあるのではないか。そのためには各地域の業界団体が強力な指導力を発揮すべきではないか。
- 利用者による選択性の向上に関する取り組みが弱いのではないか。例えばランク制度などは全国的規模で実施するなど、選択性の向上を通じた悪質事業者の排除の仕組みを強化すべきである。
- 特に流しや駅待ち中心の地域では、選択性の向上を通じた悪質事業者の排除には限界があるのではないか。悪質事業者の排除のためには、事後チェックや社会的規制の強化など行政の取り組みの強化が欠かせないのではないか。