

平成 30 年 1 月 29 日

規制改革推進室

規制改革推進会議第 25 回本会議を踏まえて補足説明いただきたい事項

三ヶ森タクシーからの提案の問題点として「請負契約」と「二種免許」を挙げられた国土交通省の説明に関しては、会議で様々な指摘があり、それをうけて、大田議長から、書面による補足説明が求められたところです。当日の議論を踏まえ、その後、事務局が議長、議長代理とご相談し、改めて、国土交通省に補足説明を求める事項を整理しました。

1 月 18 日の会議後、既に 1 週間を経過し、国土交通省におかれてもかなり作業を進めておられることと承知しているところ、遅れましたが、お送りいたしますので、ご覧いただき、速やかに文書により回答いただきますようよろしくお願いいたします。

I 事業者による運転者の運行管理の実効性を巡る論点（「請負契約」）

I-1. 「請負契約の場合、注文主であるタクシー事業者が、請負事業主である運転者を指揮命令下におけないため、タクシー事業者が、安全確保・利用者保護に必要な運行管理を行えない」との国土交通省の説明について、以下の諸点を踏まえ、補足いただきたい。

- 提案者はもとより請負契約に限らず雇用契約も想定していること。
- 雇用契約でなくとも、委任（準委任）契約とした上で、双方合意の上で、運行管理を実効あるものとするために必要な事項を契約内容に含める（例えば、運転は 1 日に〇回、走行時間は〇時間までといった制限や、アルコールチェック、健康状態・労働時間の報告義務、体調が悪い時等は乗車しないといった内容等を契約に含める）ことができること。

I-2. 会議資料 P 9 の最下段で「道路運送法では日雇い等を認めていない」との説明があるが、道路運送法の第何条のことを指しているのか。その上で、日雇い等の場合、乗務時間の管理や指導監督が徹底されないとのことであるが、具体的な項目を列記の上、雇用形態ごとに比較する形で補足説明いただきたい。

II 運転者の運転技能の確保を巡る論点（「1. 5 種免許」）

会議の場で、国土交通省からは、タクシーの運転者が高い運転技能を要することの理由とその根拠・データをお示しいただいたものの、理由、根拠・データの双方について、不十分であるとの指摘があった。会議資料と説明を基に、当方が理解したところを以下の通り示すので、相違ないか確認されたい。また、根拠・データについての不十分との指摘を踏まえ補足説明願いたい、その際に、当方が、根拠の精査を要すると考える観点を参考までに示すので、留意いただきたい。

II-1. 旅客自動車運送事業において必要とされる「乗客の指示による急な方向転換等に対応するため通常より高度の運転技能や知識」とは何か、具体的に示されたい。急な方向転

換等が事故を惹起する重要な要素であるとの主張の根拠として、ハイヤー・タクシーにおける空車時と乗客乗車時の割合とそれぞれにおける事故件数を示されたい。(空車時と乗客乗車時とを比較することで、乗客の指示の有無による事故件数の差が推定できる。)

Ⅱ－２． 以下の特徴から『自家用自動車と比較して事故を起こしやすい』ことが、タクシーの運転者に高い運転技能を求める理由であると理解してよいか？

- (１) １日１車当たりの走行キロが長い
- (２) 市街地での走行が多い
- (３) 夜間での走行が多い

Ⅱ－３． Ⅱ－２．の通りであれば、会議資料P10のやり方でハイヤー・タクシーの数字と自家用乗用車の数字とを比較する分析手法では不十分であり、根拠とならないと考える。なお、「事故を起こしやすい」とは事故件数の割合(事故実績のうち、ハイヤー・タクシーと、自家用乗用車との単純比較)ではなく、稼働量(実際の道路交通に参加している車両の状況)当たりの事故件数(以下、事故率という。)で評価、分析すべきであると考え

○ 1日1車当たりの走行キロが長い

- ・ 1日1車当たりの走行キロが長い運転者ほど本当に事故率は高いのか示されたい。
- ・ 「自動車燃料消費量統計」のデータは約9,600の標本抽出(おそらく無作為)の結果を単純平均したデータであり、タクシーのほうが全ての自家用車よりも1日の走行キロが長いことを裏付けるデータではない。普段運転しない者は平均を下げており、なかにはタクシーより運転している者もいるのではないか。その上で、1日1車当たりの走行キロがタクシーと同程度以上の自家用自動車の運転手の事故率とタクシーの事故率を比較すべきではないか。

○ 市街地での走行が多い

- ・ 市街地の定義を明確にされた上で、市街地は本当に事故率が高いのか示されたい。

○ 夜間での走行が多い

- ・ 夜間の定義を明確にされた上で、夜間は本当に事故率が高いのか示されたい。

Ⅱ－４． 分析にあたって使用されたデータは全て提供されたい。

Ⅱ－５． 「海外(イギリス・フランス・ドイツ・イタリア・韓国)においても、職業として旅客を運送する場合には特別の免許を求めている。」とのことだが、自動車数が多いアメリカ・中国ではどうか。

Ⅱ－６． 三ヶ森タクシーの提案においては、運転前から特定の客との契約を行い、目的地、運賃が事前に決まっているため、「乗客の指示による急な方向転換等に対応するため通常より高度の運転技能や知識」は関係ないのではないか。

Ⅲ 制度の仕組み、基本的考え方、保護法益に関する論点

自家用有償旅客運送の実施主体として何故タクシー事業者が認められないのか。以下の各項目について回答されたい。

※「法律上認められない」のか、法律に基づく国土交通省の裁量の下で「国土交通省が運用上認めていない」のか、明確に整理して回答されたい。

Ⅲ－１．国土交通省の運用上認めていないのではなく、道路運送法上認められていないのか。つまり、７８条第２号にある「その他国土交通省令で定める者」にタクシー事業者を含めることは現行法上できるのか、できないのか。

Ⅲ－２．「非営利」とは「剰余金の配当が不可」との意味であると理解してよいか。

Ⅲ－３．養父市ではNPOが実施主体でタクシー事業者が運行管理を行っているが、NPOではなくタクシー事業者が直接の実施主体となり運行管理も行った場合、養父市の場合と比較して利用者保護について差があるのか、ないのか。

Ⅲ－４．自家用有償旅客運送の実施主体としてタクシー事業者を認めないことによる、保護法益は何か。

※認めないこととする政策的理由（保護法益）を回答されたい。例えば、「タクシー事業者を実施主体として認めると、道路運送法の目的に照らし、***という不適切な状態が生じ、それが、****という公共の利益（＝保護法益）を損なうことになる」という説明を求める。