

令和 5 年度事業報告書

第1 事 業

1. 概 況	11
2. ライドシェア問題への対応について	18
3. 総務関係について	89
4. 広報活動について	93
5. 事業規制の在り方について	96
6. 運賃・料金等について	110
7. 交通安全対策等について	113
8. ケア輸送について	118
9. 技術及び環境について	122
10. 労務対策について	129
11. 地域における諸課題にかかる対応について	132

第2 会 議

1. 総 会	138
2. 理 事 会	138
3. 常任理事会	138
4. 大 会	138
5. 正副会長会議	138
6. 委 員 会	139
7. 全国労務連絡会	139
8. 全国専務理事会議	139

第3 庶 務

1. 人 事	140
2. 会員の入会	141
3. 会員の退会	141
4. 会員協会会長の交代	141
5. 感謝状の贈呈	141
6. 叙勲・表彰	142
7. 全国ハイヤー・タクシー優良乗務員表彰	142
8. 交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰	142
9. 計 報	143

第 1 事 業

1. 概 況

令和2年以降のコロナ禍により、社会経済や国民生活は甚大な影響を受け、タクシー事業においても、緊急事態宣言が度々発出される中、観光客の激減、イベントの中止、外出の自粛、テレワークの推進等により輸送人員が激減し、廃業を余儀なくされる事業者も発生した。コロナ禍が一段落し、令和5年5月8日に2類感染症から5類感染症へ移行した後も、大幅な最低賃金アップの実施、ロシアのウクライナ侵略・中東紛争により拍車のかかった燃料価格の急激な高騰、コロナ禍における融資の返済が資金繰りに悪影響を与えていること、加えて、コロナ禍で加速したドライバー不足の深刻化により、タクシー業界は依然、大変厳しい経営状況にある。

このような状況の下、昨年夏の「インバウンドを含め観光需要が復活する中、コロナ禍で運転者が減少し、観光地等でタクシー供給が不足している状況に鑑み、ライドシェアの解禁について検討すべき」旨の一部国会議員の発言を嚆矢としてライドシェア解禁を求める議論が再燃するとともに、昨年10月23日には、第212回臨時国会における岸田内閣総理大臣所信表明演説において、「地域交通の担い手不足や、移動の足の不足といった、深刻な社会問題に対応しつつ、ライドシェアの課題に取り組んでまいります。」と述べられた。

その後、デジタル行財政改革会議及び規制改革推進会議において、ライドシェア解禁を巡る議論がなされ、全タク連として、規制改革推進会議地域産業活性化ワーキング・グループにおけるヒヤリングにおいて、

- ①ライドシェアは、事業主体が運行管理と車両整備管理について民事・刑事上の法的な最終責任を負わないことが最大の問題であること
- ②ライドシェアは、運転者を個人事業主と位置づけ、厳格化する労働関係法令の規制を逃れるものであり、ワーキングプア層を増加させること
- ③ライドシェアは交通渋滞や事故を増加させるとともに、CO2排出量を増大させ、2050年カーボンニュートラル実現に逆行するものであること

- ④都市部、観光地、地方・過疎地といった地域毎にデータに基づいた論理的な議論をすべきであること
- ⑤ライドシェアありきの議論ではなく、まずは地理試験の廃止、二種免許取得の効率化等タクシー制度の規制改革がなされるべきであること等について、強く主張したところ。

様々なやり取りの結果、昨年12月20日のデジタル行財政改革会議決定の「デジタル行財政改革・中間とりまとめ」において、「タクシー・バス等ドライバーの確保、地域の自家用車・ドライバーの活用」として、

- ①第二種免許取得に係る教習の効率化、道路運送法上の法定研修の期間要件（10日）の撤廃、タクシー業務適正化特別措置法に基づく地理試験の廃止、第二種免許試験の多言語化（20言語）等タクシー事業に係る大幅な規制緩和をすること。
- ②道路運送法第78条第3号に基づき、タクシーの配車アプリにより客観指標化されたデータに基づき、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定した上で、タクシー事業者が運送主体となり、地域の自家用車・ドライバーを活用し、アプリによる配車とタクシー運賃の収受が可能な運送サービスを創設し2024年4月より実施すること。
- ③従来の自家用有償運送制度（道路運送法第78条第2号）について、2023年内から使い易い制度へ大幅に改善していくこと。
- ④これらの方策の実施効果を検証するとともに、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について、2024年6月に向けて議論を進めていくこと。

とされた。

また、昨年12月26日の規制改革推進会議の中間答申においても、「移動の足の不足の解消」として、「タクシーの規制緩和（第二種免許に係る要件の緩和、地理試験の廃止、法定研修の日数要件の撤廃）」「自家用自動車を用いた有償運送の制度改善」「タクシー事業者以外の者によるライドシェア事業のための法律制度についての議論」等が盛り込まれた。

本年1月30日には、第213回通常国会における岸田内閣総理大臣施政方針演説において、「ライドシェアの課題については、地域の自家用車や一般ドライバーを活用した新たな運送サービスが、4月から実装されるよう、制度の具体化と支援を行います。これらの施策の実施効果を検証しつつ、ライドシェア事業に係る法制度について、6月に向けて議論を進めます。」と述べられた。

こうした動きを受けて、国土交通省においては、本年2月7日より、「地域交通における「担い手」「移動の足」不足への対応方策」について審議するべく、「交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会」をスタートさせ、本年5月23日に中間とりまとめを公表した。

国土交通省は、交政審における審議を適宜踏まえ、本年3月29日に道路運送法第78条第3号に基づく通達「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱いについて」を発出、

本年4月26日には、道路運送法第78条第2号に基づく通達「「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」の一部改正について」「「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」の一部改正について」「「一般乗用旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者による共同輸送サービスの提供について」の制定について」を発出。

道路運送法第78条第3号に基づく自家用車活用事業については、4月8日の東京都特別区・武三交通圏を嚆矢とし、仙台市、京浜交通圏、千葉交通圏、埼玉・県南中央交通圏、佐久交通圏（軽井沢町）、富山交通圏、名古屋交通圏、大阪市域交通圏、京都市域交通圏、神戸市域交通圏、広島交通圏において現在実施されており、全国各営業区域においても実施に向けて鋭意準備中。

道路運送法第78条第2号に基づく公共ライドシェアに関しては、制度改善について業界内に周知徹底し、タクシー事業者が自治体に協力する体制の構築を推進中。

タクシー業界においては、地域を支える公共交通機関として、国民の移動の足の確保のため、これまで、

- ①運賃改定とタクシーの規制緩和策、二種免許取得支援措置のフル活用による乗務員採用の促進
 - ②タクシードライバーの勤務シフトの変更によるタクシー供給力の最適化の推進
 - ③東京駅、新大阪駅、羽田空港国際線ターミナル等の主要ターミナルにおいて5台同時乗車、ポーター配置、ライブカメラ設置によるタクシー待機客列減少への取組み推進
 - ④北海道ニセコ町など観光地における繁忙期需要を賄うため、他営業区域からのタクシー車両・ドライバー・運行管理者の派遣
 - ⑤道路運送法第4条に基づく乗合タクシーの導入促進
- 等、あらゆる手段を講じて全力で対応してきた。

昨年12月20日にデジタル行財政改革会議で決定されたデジタル行財政改革・中間とりまとめで「タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について2024年6月に向けて議論を進めていくこと」とされた点に関し、全タク連においては、川鍋会長以下幹部が、本年4月23日に河野デジタル行財政改革担当大臣と、5月8日に斉藤国土交通大臣と、5月29日に林内閣官房長官と面談し、「日本型ライドシェア及び公共ライドシェアに係る法的根拠となる通達の発令からわずか2ヶ月、取組みが開始してまだ1ヶ月半であり、効果の検証にはあまりにも時期尚早であることは明白。また、この段階で無理に次のステップを方向づける事は、これまで尋常ならぬスピード感で規制改革を進めてきた国土交通省や決死の覚悟で取組みを進めてきたタクシー事業者の努力を水泡に帰させ、「国民の移動の足の確保」を不必要に停滞させる事は必至。従って、「デジタル行財政改革・中間とりまとめ」にある「タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行う事を位置付ける法律制度」については、結論ありきにより拙速に議論を進めることのないよう、慎重かつ丁寧な検討をすべき。」と強く要請した。

規制改革推進会議は、本年５月１５日と２１日の２回にわたり、地域産業活性化ワーキング・グループを開催し、「タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度」についての論点整理を実施し、委員からは、ライドシェア新法の早期制定を求める意見が相次ぎ発信された。

関係者間での様々なやり取りを踏まえ、規制改革推進会議は本年５月３１日に最終答申を出した。最終答申においては、「実施事項」として、「自家用車活用事業のモニタリングと制度改善、自家用有償旅客運送制度の更なる改善」が盛り込まれたが、「タクシー事業者以外の者によるライドシェアに係る法制度」に関しては、「実施事項」においては記述されず、「今後の検討課題」において「規制改革推進会議意見」として、「次期通常国会の法案提出を視野に、年末に向けて、法案化作業を直ちに開始すべきである。」と記述された。

本年６月６日に開催されたデジタル行財政改革会議において、最終とりまとめ（案）の骨子が審議され、議長である岸田総理より、

「本日は、利用者起点で進めるデジタル行財政改革の中でも最重要課題の一つである交通分野の取組について、報告を頂きました。

デジタルを活用して、全国の移動の足不足の解消への道筋をつけるという観点から、規制改革推進会議における議論を踏まえ、安全を前提に、いわゆるライドシェアを全国で広く利用可能としていきます。このため、全国の移動の足不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、モニタリングを進め、検証を行い、その一環として、できるだけ早期に、その時点での検証結果の評価を行います。

並行して、こうした検証の間、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進めます。」

との発言がなされた。

タクシー業界においては、コロナ禍の中、ロシアのウクライナ侵略により拍車がかかった燃料価格の急激な高騰を受け、令和4年の1月から開始された国土交通省による「タクシー事業者に対する燃料価格激変緩和対策事業」支援を最大限活用（タクシー業界全体への支援額は令和6年6月10日時点で約158億円）し、事業の維持・継続を図ってきた。

昨今の円安の進行もあり、依然燃料価格の高騰状況は継続しており、今後の支援継続を国土交通省に対し要望しているところ。

タクシー業界においては、コロナ禍で売り上げが激減する中で、タクシー乗務員の労働環境の改善、燃料価格の高騰対応及び利用者利便向上を目的としたキャッシュレス決済・アプリ配車の導入等に係るコストアップ対応のため、全国的に運賃改定の動きが活発化した。

令和2年度以降、これまで令和6年5月20日時点で全国101ブロックのうち93ブロックで運賃改定が実現し、7ブロックで審査・申請中の状況となっている。

平成26年1月より施行された改正タクシー特措法については、これまで累計で29の営業区域が特定地域に指定、このうち27地域の協議会において特定地域計画が策定されたところであるが、順次指定解除がなされ、令和6年4月1日時点で全ての特定地域が準特定地域に移行している。

146（令和6年4月1日時点）の準特定地域においては、全国のタクシー事業者が同法に基づき、「タクシー事業進化策20項目」「タクシー事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」「訪日外国人向けタクシーサービス向上アクションプラン」等を踏まえ、全タク連要望で創設された預かり休車制度を活用しながら、事業の適正化と活性化に鋭意取り組んだ。

このほか、全タク連においては、アフターコロナを見据え、少子・高齢化の急速な進展、GX（グリーントランスフォーメーション）及びDX（デジタルトランスフォーメーション）という大きな潮流の中、各都道府県協会及び傘下会員事業者と意見交換、情報交換を行い、緊密に連携を図りながら、

- ・若者・女性・元気な中高年等良質なドライバーの雇用
- ・深刻化する人手不足への対応、コロナ禍終息を受け復活中のインバウンド対応のための外国人在留資格特定技能1号への自動車運送業の追加の実現
- ・「事業用自動車総合安全プラン2025」に基づいた交通事故防止の徹底
- ・2050年カーボンニュートラル達成を目指し、電動車等の普及促進等による環境対策の推進
- ・ユニバーサルデザイン車両の普及促進等によるケア輸送体制の整備
- ・妊婦応援タクシー・育児支援タクシーの普及促進による子育て支援の推進
- ・乗合タクシーの普及促進による地域の高齢者等の移動支援の推進
- ・地方自治体、地域の観光事業者と一体となった観光地における二次交通ネットワークの充実
- ・スマホ配車の普及促進、キャッシュレス化の推進による利用者利便の向上及び需要拡大

等諸施策を積極的に推進した。

2. ライドシェア問題への対応について

(1) 主なシェアリングエコノミーを巡る政府等の動きについて

- ・平成 27 年 2 月初旬 福岡市でウーバーなる外資系企業が、ライドシェア実験と称した白タク行為を開始、国交省より指導を受け中止
- ・平成 27 年 3 月 26 日 参議院国土交通委員会でウーバー問題が徹底審議。太田大臣から「安全・安心ということについて確保されてきた日本の社会全体が変なことで壊されないように全力を尽くしたいと思う」との答弁がなされた。
- ・平成 27 年 4 月以降 楽天三木谷社長が代表理事の新経済連盟から、シェアリングエコノミーの成長を促す法的環境整備という名目の下、白タク行為を合法化すべく道路運送法の改正等について、政府の規制改革会議、国家戦略特区諮問会議、産業競争力会議、IT 総合戦略本部等に対して、要望・提案がなされている。
- ・平成 27 年 6 月 30 日 「日本再興戦略」改訂 2015、「世界最先端 IT 国家創造宣言」において「シェアリングエコノミーなどの新たな市場の活性化のために必要な法的措置を講ずる」旨閣議決定される。
- ・平成 27 年 9 月 9 日 第 15 回国家戦略特区諮問会議に対し竹中平蔵教授ら 5 人の民間議員が連名で、「過疎地域等における自家用ライドシェアの拡大」などの意見書を提出
- ・平成 27 年 9 月 国家戦略特別区域会議等において、京丹後市、仙北市、養父市が自家用ライドシェアの導入を提案
- ・平成 27 年 10 月 20 日 第 16 回国家戦略特区諮問会議で安倍総理から「日本を訪れる外国の方々の滞在経験を、より便利で快適なものとしていかなければなりません。・・・過疎地等での観光客の交通手段として、自家用自動車の活用を拡大する。」との発言がなされた。
- ・平成 27 年 10 月 30 日 新経済連盟から「シェアリングエコノミー活性化に必要な法的措置に係る具体的提案」が内閣官房長官、規制改革担当大臣、IT 担当大臣、厚生労働大臣、国土交通大臣あてに提出された。

- ・平成 27 年 12 月 10 日 IT 総合戦略本部より「IT の利活用に関する制度整備検討会」の中間整理(案)が公表され、同案がパブリックコメントに付された。全タク連では、本中間整理案に対し「中間整理案における「シェアリングエコノミーサービスの範囲」に一般社団法人新経済連盟等が提案している「ライドシェア」が想定されているならば断固反対である」等の意見を提出した。
- ・平成 28 年 3 月 2 日 第 20 回国家戦略特区諮問会議において、国家戦略特別区域法の一部を改正する法律案(過疎地域等での自家用自動車の活用拡大)が決定された。また、石破大臣の会見では、「白タクを解禁とは訳が違う、運送事業者の理解を得ながら進める」との発言がなされた。
- ・平成 28 年 4 月 19 日 産業競争力会議において、三木谷議員は「改訂成長戦略に盛り込むべき具体的施策」として、シェアリングエコノミーとしてのホームシェアとライドシェアの導入を提案。
- ・平成 28 年 5 月 19 日 第 63 回規制改革会議は、「現在の組織に続く新組織を迅速に立ち上げ、切れ目なく規制改革に取り組むことが重要」「シェアリングエコノミーの一層の進展に対応するための制度見直しの検討」など「規制改革に関する第 4 次答申」をとりまとめ安倍総理に提出された。
- ・平成 28 年 5 月 27 日 国家戦略特別区域法の一部を改正する法律案は、4 月 28 日衆議院本会議で裁決、参議院内閣委員会で質疑・採決を経て参議院本会議で可決成立した。同法に対しては、衆・参両院から「いわゆる「ライドシェア」の導入は認めないこと」等の附帯決議がなされた。
- ・平成 28 年 6 月 2 日 「日本再興戦略」改訂 2016、「シェアリングエコノミーの推進」として「シェアリングエコノミーの健全な発展に向け協議会の立ち上げ・・・本年秋を目途に必要な措置をとりまとめる。」旨閣議決定される。

- ・平成 28 年 9 月 12 日 政府は、大田弘子教授を議長に新たな規制改革推進会議を設置。平成 29 年 6 月を目途に答申とりまとめに向けて議論を開始した。
- ・平成 28 年 9 月 16 日 国家戦略特区 W・G において、新経済連盟から、ライドシェアの実現を含む「Japan Ahead」構想の推進が追加提案された。
- ・平成 28 年 11 月 4 日 「日本再興戦略」改訂 2016 (H28.6.2 閣議決定) を受け発足したシェアリングエコノミー検討会議は、7 月の発足から 7 回の会議を開催し、シェアリングエコノミー発展に向けた基本的考え方など中間報告を取りまとめた。
- ・平成 28 年 11 月 9 日 未来投資会議の第 2 回構造改革徹底推進会合の「第 4 次産業革命イノベーション」会合において、竹中会長からライドシェアの推進を含む暫定的な論点整理が示された。
- ・平成 28 年 11 月 9 日 第 25 回国家戦略特区諮問会議において、竹中氏ら民間議員が連名で、「国家戦略特区 追加の規制改革事項などについて」意見書を提出し、「Regulatory Sandbox（規制の砂場、ゼロベース特区）」の導入を検討すべきとされた。
- ・平成 28 年 11 月 10 日 第 2 回未来投資会議本会議において、竹中議員からライドシェアの推進を含む当面取り組む改革項目が示された。
- ・平成 28 年 11 月 30 日 新経済連盟からライドシェア推進のための提言「ライドシェア実現に向けて」が、経済産業大臣、国土交通大臣、IT 政策担当大臣、経済再生担当大臣、規制改革担当大臣宛てに提出された。
- ・平成 28 年 12 月 12 日 第 26 回国家戦略特区諮問会議において、再度、竹中氏ら民間議員が連名で、「国家戦略特区 追加の規制改革事項などについて」意見書を提出し、「Regulatory Sandbox（規制の砂場、ゼロベース特区）」の早急に導入すべきとされた。

- ・平成 29 年 1 月 20 日 第 27 回国家戦略特区諮問会議において、山本地方創生担当大臣名で「規制改革事項の追加について」が配布され、新たな「規制の砂場（サンドボックス）」特区制度の創設が明記された。
- ・平成 29 年 1 月 26 日 第 9 回規制改革推進会議において、平成 28 年 8 月から 12 月までの 5 ヶ月間に規制改革ホットラインに寄せられた提案事項が示され、「新経済連盟提案のライドシェア実現のための法的環境整備」が含まれたところ。
- ・平成 29 年 1 月 27 日 第 4 回未来投資会議本会議において、シェアリングエコノミーの推進等を盛り込んだ「産業競争力強化に関する実行計画案（2017 年版）」が取りまとめられ、同計画は 2 月 10 日閣議決定された。
 また、日本経済再生総合事務局から示された「これまでの議論の経緯と今後の検討の方向性」の中に「新たなチャレンジを促進する制度枠組み（「日本版レギュラトリー・サンドボックス」等）の検討」が明記された。
- ・平成 29 年 2 月 6 日 未来投資会議の第 4 回構造改革徹底推進会合の「第 4 次産業革命イノベーション」会合において、前回に引き続きライドシェアを巡る議論がなされた。
- ・平成 29 年 2 月 7 日 第 10 回規制改革推進会議において、「需給の構造変化を踏まえた移動・輸送サービス活性化のための環境整備」をテーマに、日本交通（株）川鍋会長、（株）notteco 代表らからヒアリングが実施された。
- ・平成 29 年 2 月 21 日 第 28 回国家戦略特区諮問会議において、竹中氏ら民間議員が連名で、「国家戦略特区 追加の規制改革事項などについて」意見書を提出し、今回法案に盛り込む「サンドボックス」制度については、特に重要であり、法案提出までにもう一段議論を前進させる必要があるとされた。

- ・平成 29 年 3 月 6 日 第 29 回国家戦略特区諮問会議において、「日本版レギュラトリー・サンドボックス」制度について一年以内に検討・措置することを盛り込んだ「国家戦略特区法の一部を改正する法律案」が取りまとめられ、同月 10 日閣議決定された。
- ・平成 29 年 3 月 9 日 第 12 回規制改革推進会議において、2 月 7 日の会合で、業界から提案がなされたソフトメーターの実装、ICT を活用した運行管理等について、国土交通省、経済産業省からヒアリングが実施された。
- ・平成 29 年 3 月 23 日 第 13 回規制改革推進会議において、「需給の構造変化を踏まえた移動・輸送サービス活性化のための環境整備」をテーマに、自家用車による有償運送について、国土交通省からヒアリングが実施された。
- ・平成 29 年 5 月 12 日 第 8 回未来投資会議 日本経済再生総合事務局から、日本版レギュラトリー・サンドボックス及びシェアリングエコノミーを柱の一つとした成長戦略骨子案（案）が示された。
- ・平成 29 年 5 月 22 日 第 30 回国家戦略特区諮問会議において、竹中氏ら民間議員が連名で、「観光分野に留まらない、各分野でのシェアリングエコノミーの推進を含む「国家戦略特区今後の進め方について」意見書を提出した。
- ・平成 29 年 5 月 23 日 第 18 回規制改革推進会議において、規制改革推進に関する第 1 次答申がとりまとめられ安倍総理に手交された。「ICT、AI 等の技術革新を活かした旅客運送事業等の規制改革」の項目において「自家用自動車による運送」が記述された。同答申を踏まえた規制改革実行計画が、6 月 9 日閣議決定された。
- ・平成 29 年 5 月 30 日 第 9 回未来投資会議において「未来投資戦略 2017」が取りまとめられ、規制のサンドボックス及びシェアリングエコノミーが柱の一つとして記述され、6 月 9 日閣議決定された。

- ・平成 29 年 5 月 30 日 第 7 1 回 IT 総合戦略本部・第 2 回官民データ活用推進戦略会議合同会議において、三木谷構成員が、ライドシェアの法制度化を求めた意見書「日本の IT 戦略・データ利活用戦略について」を提出した。
- ・平成 29 年 9 月 5 日 第 3 1 回国家戦略特区諮問会議において、竹中氏ら民間議員が連名で、「シェアリングエコノミーの推進、規制のサンドボックス制度の早期実現」を含む「国家戦略特区 今後の運営に向けて」意見書を提出した。
- ・平成 29 年 9 月 8 日 第 1 1 回未来投資会議において「未来投資会議の今後の検討課題」が示され、「規制のサンドボックス制度の早期具体化」が明記された。
- ・平成 29 年 9 月 11 日 第 2 0 回規制改革推進会議において、規制改革推進における「当面の重要事項」等が決定された。改革を進めるべき重要事項として、インバウンド支援、オリ・パラ成功への規制改革の項目において「利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービス実現」が盛り込まれた。
- ・平成 29 年 10 月 24 日 第 2 1 回規制改革推進会議において、第 1 回目の「利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービス実現」をテーマとした検討会（以下、検討会）が開催され、三ヶ森タクシー社長からヒアリングが行われた。
- ・平成 29 年 11 月 8 日 未来投資会議の第 1 回構造改革徹底推進会合の「第 4 次産業革命イノベーション」会合において「規制のサンドボックス制度」について、検討の方向性が示され、議論された。
- ・平成 29 年 11 月 17 日 第 1 2 回未来投資会議において、竹中氏ら民間議員から「規制のサンドボックス制度」等に関する提案がなされた。
- ・平成 29 年 12 月 15 日 第 3 2 回国家戦略特区諮問会議において、竹中氏ら民間議員が連名で、「規制のサンドボックス制度の具体的設計」を明記した「国家戦略特区今後の運営に向けて」意見書を提出した。

- ・平成 29 年 12 月 22 日 第 7 2 回 IT 総合戦略本部・第 3 回官民データ活用推進戦略会議 合同会議において、三木谷構成員が、サンドボックス等を活用した最先端サービスの実現、移動問題に対応するためのライドシェアの法環境整備を求めた意見書「日本の IT 戦略・データ利活用戦略について」を提出した。
- ・平成 30 年 1 月 18 日 第 2 5 回規制改革推進会議において、第 2 回目の検討会が開催され、国土交通省から三ヶ森タクシーの提案に対するヒアリングが行われた。
- ・平成 30 年 2 月 1 日 第 1 3 回未来投資会議本会議において、「規制の「サンドボックス」の制度化」、「シェアリングエコノミーの促進」等を盛り込んだ「産業競争力の強化に関する実行計画案（2018 年版）」が取りまとめられ、同月 6 日、閣議決定された。
また、経済産業省から「規制のサンドボックス制度」の具体的スキームが示された資料が提出された。
- ・平成 30 年 2 月 26 日 第 2 6 回規制改革推進会議において、第 3 回目の検討会が開催され、前回に引き続き、国土交通省から三ヶ森タクシーの提案に対するヒアリングが行われた。
- ・平成 30 年 3 月 9 日 第 3 3 回国家戦略特区諮問会議において、「地域限定型規制のサンドボックス制度の創設」を盛り込んだ「国家戦略特区法の一部を改正する法律案」が取りまとめられ、同月 1 3 日閣議決定された。
- ・平成 30 年 3 月 13 日 第 2 7 回規制改革推進会議において、第 4 回目の検討会が開催され、前回、前々回に引き続き、国土交通省から三ヶ森タクシーの提案に対するヒアリングが行われた。また二種免許制度の在り方に関する検討状況について警察庁からヒアリングが行われた。
- ・平成 30 年 3 月 20 日 第 9 回シェアリングエコノミー検討会議において、シェアリングエコノミー促進室の活動実績、グレーゾーン解消制度の活用事例等が報告された。

- ・平成 30 年 3 月 26 日 第 34 回国家戦略特区諮問会議において、竹中氏ら民間議員が連名で、「サンドボックス関係の改正法案は、早期成立と迅速な運用に期待」する「国家戦略特区指定 10 区域に対する評価などについて」意見書を提出した。
- ・平成 30 年 4 月 11 日 新経済連盟から、ライドシェアのための法環境整備を盛り込んだ新たな政策提言「Japan Ahead 2」が発表された。
- ・平成 30 年 4 月 24 日 第 30 回規制改革推進会議において、第 5 回目の検討会が開催され、全タク連から川鍋会長、田中副会長が出席、三ヶ森タクシーの提案に対する全タク連の見解についてヒアリングが行われた。
- ・平成 30 年 5 月 8 日 新経済連盟から「ライドシェア新法」の提案が国土交通大臣、経済産業大臣、規制改革担当大臣、情報通信技術政策担当大臣、経済再生担当大臣宛てに提出された。
- ・平成 30 年 5 月 11 日 第 31 回規制改革推進会議において、タクシー事業者が経営主体となって自家用有償旅客運送を可能とする趣旨の「多様な移動ニーズに応える新たなタクシーサービスについての意見」が取りまとめられ、公表された。
- ・平成 30 年 5 月 15 日 経済産業省から提出された「生産性向上特別措置法案」が、第 196 回通常国会において成立した。
- ・平成 30 年 6 月 4 日 第 34 回規制改革推進会議において、「規制改革推進に関する第 3 次答申」がとりまとめられ、安倍総理に提出された。
- ・平成 30 年 6 月 4 日 第 17 回未来投資会議において、「未来投資戦略 2018」（素案）が提出され、審議された。
- ・平成 30 年 6 月 14 日 第 35 回国家戦略特区諮問会議において、竹中氏ら民間議員が連名で、「本格的なライドシェアは検討課題として残されており、早急な検討が必要である」との内容を盛り込んだ「国家戦略特区 今後の運営について」意見書を提出した。

- ・平成 30 年 6 月 15 日 「未来投資戦略 2018」が閣議決定。
「規制改革実施計画」が閣議決定。
- ・平成 30 年 8 月 31 日 生産性向上特別措置法に基づく革新的事業活動評価委員会がスタート。
- ・平成 30 年 9 月 26 日 第 10 回シェアリングエコノミー検討会議において、
関委員（新経連）より「ライドシェア新法」の提案。
- ・平成 30 年 10 月 5 日 第 19 回未来投資会議において、「成長戦略の方向性(案)」が審議され、次世代モビリティ等 5 つの重点分野に関し産官協議会の開催を決定。
- ・平成 30 年 10 月 10 日 「大臣と民間議員・特区区域関係自治体との意見交換会（国家戦略特区諮問会議）」において、今後の国家戦略特区の運営について意見交換がなされ、竹中氏、原氏から「スーパーシティ構想」の検討について提案された。
- ・平成 30 年 10 月 12 日 第 37 回規制改革推進会議において、「第 3 期重点事項」を決定。「多様な移動ニーズに応える新たなタクシーサービスの実現」「救援タクシー事業の明確化」が規制改革推進会議による事前レビューの対象とされた。
- ・平成 30 年 10 月 23 日 第 36 回国家戦略特区諮問会議において、第四次産業革命を体現する最先端都市、「スーパーシティ」構想を取りまとめることし、大臣の私的懇談会を設置、11 月中を目標に中間取りまとめを行うこととされた。竹中氏ら民間議員もスーパーシティ構想を早急に検討すべきとの意見書を提出。
- ・平成 30 年 10 月 25 日 未来投資会議 産官協議会 次世代モビリティ/スマートシティ(第 1 回)が開催された。
- ・平成 30 年 10 月 29 日 「「スーパーシティ」構想の実現に向けた有識者懇談会（国家戦略特区諮問会議）」が開催され、竹中座長から「スーパーシティ五原則(たたき台)」が示された。
- ・平成 30 年 10 月 30 日 H30.5.8 新経済連盟が規制改革ホットラインを通じ規制改革推進会議に要望していた「ライドシェア新法の提案」に対し、国土交通省が「対応不可」と回答。

- ・平成 30 年 11 月 19 日 第 40 回規制改革推進会議において、「規制改革推進に関する第 4 次答申」がとりまとめられ、安倍総理に提出された。
- ・平成 30 年 11 月 26 日 未来投資会議、規制改革推進会議等合同会議において、「経済政策の方向性に関する中間整理案」が審議され取りまとめられた。次世代モビリティの項目の中で、「タクシーの相乗り導入の検討」「市町村管理による自家用車の有償運送」「完全自動運転」等のルール整備が盛り込まれた。
- ・平成 30 年 11 月 26 日 「「スーパーシティ」構想の実現に向けた有識者懇談会（国家戦略特区諮問会議）」が開催され、従来の特区の区域会議をさらに充実・強化した、いわばミニ独立政府が運営主体とすることなどを盛り込んだ中間とりまとめ「スーパーシティ構想の考え方案」について議論され、決定された。
- ・平成 30 年 12 月 17 日 第 37 回国家戦略特区諮問会議において、「スーパーシティ」構想について議論され、竹中氏ら民間議員は、中間取りまとめに基づき、次期通常国会で法整備を進めるべきであるとの意見書を提出。
- ・平成 30 年 12 月 18 日 未来投資会議 構造改革徹底推進会合「第 4 次産業革命」会合において、経済産業省、公正取引委員会、総務省が策定した「プラットフォーマー型ビジネスの台頭に対応したルール整備の基本原則」について審議された。
- ・平成 30 年 12 月 19 日 第 75 回 IT 総合戦略本部・第 6 回官民データ活用推進戦略会議合同会議において、「デジタル時代の新たな IT 政策の方向性について」を決定。三木谷構成員が過度な規制の抑制や海外プラットフォーマーにも効力を有する規制となるよう要望。
- ・平成 31 年 2 月 13 日 第 23 回未来投資会議において、「デジタル市場のルール整備についての検討項目」が審議された。

- ・平成 31 年 2 月 14 日 第 38 回国家戦略特区諮問会議において、スーパーシティ構想の実現に向けた有識者懇談会の最終報告に基づき、「スーパーシティ」構想の加速実現に向け、法制度及び技術的基盤の整備を進めていく方針を決定。「スーパーシティに関する国家戦略特区法改正(骨子) 暫定版」が示された。
- ・平成 31 年 2 月 19 日 第 13 回シェアリングエコノミー検討会議において、関委員(新経連)が最終とりまとめに向け、ライドシェアについて政府内で検討の場を設置すべきとの意見を表明。
- ・平成 31 年 2 月 26 日 第 41 回規制改革推進会議において、「規制改革推進会議第 3 期後期重点事項について審議され、「新たな需要に応える旅客・貨物運送事業の規制改革」が重点フォローアップ事項とされた。
- ・平成 31 年 3 月 7 日 第 24 回未来投資会議において、モビリティ、地域での移動手段をテーマに議論され、石井国土交通大臣から「持続可能な地域交通の実現に向けた課題と論点」についてプレゼンがなされ、その中で「自家用有償旅客運送の円滑化」「タクシーの相乗り導入」の方向性が示された。
- ・平成 31 年 3 月 20 日 第 42 回規制改革推進会議において、規制改革実施計画(H30.6.15 閣議決定)の進捗状況について国土交通省のヒアリングが行われた。
- ・平成 31 年 4 月 3 日 第 14 回シェアリングエコノミー検討会議において、第 2 次報告書案について議論。関委員(新経連)がライドシェアに係る記述を要請。
- ・平成 31 年 4 月 17 日 第 39 回国家戦略特区諮問会議において、「スーパーシティに関する国家戦略特区法の一部を改正する法律案」について議論され、速やかに国会へ提出することが了承された。
- ・平成 31 年 4 月 23 日 第 15 回シェアリングエコノミー検討会議において、第 2 次報告書案について議論。関委員(新経連)がライドシェアに係る記述を再要請。

- ・令和元年5月15日 第27回未来投資会議において、「今夏の成長戦略のとりまとめの方向性」について議論された。
- ・令和元年5月20日 第45回規制改革推進会議において、「規制改革推進に関する第5次答申骨子」について審議された。
- ・令和元年5月23日 シェアリングエコノミー検討会議 第2次報告書を公表。
- ・令和元年6月5日 第28回未来投会議において「成長戦略実行計画案」について審議された。同成長戦略案では、Society5.0の実現の項目の一つとして「モビリティ」を掲げ、自家用有償旅客運送については、交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設、観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化、交通空白地の明確化、広域的な取組の促進が列挙された。さらにタクシーの相乗り導入、MaaSの実現が盛り込まれた。
- ・令和元年6月5日 第46回規制改革推進会議において、「規制改革推進に関する第5次答申」がとりまとめられ、安倍総理に提出された。
- ・令和元年6月7日 「スーパーシティに関する国家戦略特区法の一部を改正する法律案」を閣議決定。
- ・令和元年6月7日 第76回IT総合戦略本部・第7回官民データ活用推進戦略会議 合同会議において「デジタル時代の新たなIT政策大綱案」等について審議され、三木谷構成員から同大綱案に対して、「移動・交通分野等を始めとした徹底的な規制緩和の実施」を求めるコメントが提出された。
- ・令和元年6月11日 第40回国家戦略特区諮問会議において、「未来投資戦略2019（仮称）」における国家戦略特区関係の記載について議論された。竹中氏ら民間議員は、来年のオリンピック・パラリンピックに向けた課題として、今秋までに「ライドシェアの本格的な実現」に取り組むべきと要望する意見書を提出。
- ・令和元年6月21日 「経済財政運営と改革の基本方針2019」、「成長戦略実行計画」、「規制改革実施計画」を閣議決定。

- ・令和元年9月19日 第30回未来投資会議 成長戦略実行計画における宿題として「交通事業者が協力する自家用有償制度の改正法案の検討」を明示。
- ・令和元年9月30日 第41回国家戦略特区諮問会議 国家戦略特区法改正案、スーパーシティ構想等について審議。
- ・令和元年10月24日 新経済連盟が「ライドシェア新法」の制定を盛り込んだ「New Economyの実現に向けた政策要望」を自民党「デジタル社会推進特別委員会」、公明党「政策要望懇談会」へ提出。
- ・令和元年10月31日 第1回規制改革推進会議 議長に小林喜光氏を選任。
- ・令和元年12月2日 第2回規制改革推進会議 各WGの運営方針と当面の重点事項を決定。
- ・令和元年12月18日 第42回国家戦略特区諮問会議 「スーパーシティ構想」「地域限定型のサンドボックス制度」を含む「重点的に進めるべき追加の規制改革事項等(案)」について審議。
- ・令和元年12月19日 第34回未来投資会議 「新たな成長戦略実行計画策定に関する中間報告」をとりまとめ。
- ・令和2年2月4日 スーパーシティ構想に関する国家戦略特区法の一部改正法案を閣議決定。
- ・令和2年2月7日 第35回未来投資会議 「新たな成長戦略実行計画策定に向けた今後の進め方」を審議。
- ・令和2年2月28日 投資等WG（規制改革推進会議）タクシーの利便性向上の取組について、国交省からヒアリングを実施。
- ・令和2年3月18日 第43回国家戦略特区諮問会議 「スーパーシティ構想」の実現等について審議。
- ・令和2年5月27日 スーパーシティ構想に関する「国家戦略特区法の一部を改正する法律」が第201回通常国会において成立。
- ・令和2年6月22日 第7回規制改革会議推進会議において、「規制改革推進に関する答申骨子」について審議、「デジタル時代の規制・制度について」を決定。

- ・令和2年7月2日 第8回規制改革推進会議において、「規制改革推進に関する答申」がとりまとめられ、安倍総理に提出された。
- ・令和2年7月17日 「経済財政運営と改革の基本方針2020」、「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ」、「規制改革実施計画」を閣議決定。
- ・令和2年10月16日 未来投資会議の後継として、内閣官房長官を議長とする第1回成長戦略会議が開催された。
- ・令和2年10月22日 第47回国家戦略特区諮問会議において、竹中氏ら民間議員は、国家戦略特区の今後の運営について、「特例措置創設から一定期間経過したものは全国展開を原則とし、また、規制改革推進会議とも連携して、強力に推進すべきである」とする意見書を提出。
- ・令和2年11月6日 第2回成長戦略会議において、竹中氏が「海外で成長しているビジネスで、日本で進んでいない分野」のリストアップを事務局へ要請。「シェアリング・エコノミーが進んでいない・・・既得権益者の強い抵抗」と例示した資料を提出。
- ・令和2年12月21日 第48回国家戦略特区諮問会議／規制改革推進会議議長・座長会合において、スーパーシティの区域指定に関する専門調査会の設置等について議論された。
- ・令和3年2月17日 第7回成長戦略会議において、竹中氏が提出した資料「「公正で健全な競争政策」を議論するに当たって」の中で「タクシーの需給規制やライドシェア禁止は、寡占状態の維持に繋がっていないか？」と主張。
- ・令和3年6月1日 規制改革推進会議において、規制改革推進に関する答申がとりまとめられ、投資ワーキング・グループの項目に「タクシーの利便性向上」が記載された。
- ・令和3年6月2日 第11回成長戦略会議において、成長戦略実行計画がとりまとめられた。
- ・令和3年6月18日 「経済財政運営と改革の基本方針2021」、「成長戦略実行計画」、「規制改革実施計画」を閣議決定。

- ・令和4年6月7日 「経済財政運営と改革の基本方針2022」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画」、「規制改革実施計画」、「デジタル田園都市国家構想基本方針」を閣議決定。
- ・令和5年3月29日 第15回新しい資本主義実現会議において、川邊委員（Zホールディングス・代表取締役会長）が提出した資料の中で「ライドシェアサービスの拡充に努めるべき」「一部の業界のためだけに、都市部も含めて数千万人が文字通り足止めを食っている現状は、完全に移動後進国」「既存の事業者に対しては政治が補償し、圧倒的大多数の国民に、ライドシェアのメリットを提供すべき」等主張
- ・令和5年6月1日 第16回規制改革推進会議において、「規制改革推進に関する答申」～転換期におけるイノベーション・成長の起点～がとりまとめられ、岸田総理に提出された。
- ・令和5年6月16日 「経営財政運営と改革の基本方針2023」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2023改訂版・成長戦略等のフォローアップ」、「規制改革実施計画」を閣議決定。
- ・令和5年10月11日 第1回デジタル行財政改革会議が開催され、岸田総理から斉藤国土交通大臣に対し、「地域交通の担い手不足や、移動の足の不足といった、深刻な社会問題に対応するため、タクシー・バス等のドライバーの確保や、不便の解消に向けた地域の自家用車・ドライバーの活用などの検討を進めるとともに、西村大臣と協力して、自動運転やドローンの事業化を加速してください」との指示がなされた。
- ・令和5年10月16日 第17回規制改革推進会議が開催され、新たに冨田哲郎氏が議長に選任された。
- ・令和5年10月16日 デジタル行財政改革 課題発掘対話（第2回）に全タク連・川鍋会長が出席し、さらなるタクシーの規制緩和等についてプレゼンを行った。
- ・令和5年11月6日 規制改革推進会議第1回地域産業活性化WGにおい

て、全タク連・川鍋会長が出席し、「地域の交通に関する現状と課題」についてヒアリングを受けるとともに「ライドシェアの課題を検討するその前にタクシーの規制緩和を」要望した。

- ・ 令和5年11月13日 規制改革推進会議第2回地域産業活性化WGにおいて、全タク連・川鍋会長が出席し、タクシー不足対策等についてプレゼンを行った。また、川邊健太郎委員（LINE ヤフー会長）ら7名の有識者委員が連名で「移動難民解消のための利用者起点の規制改革について（意見）」を提出。来年を目途に、ライドシェア事業を新たに位置づける法律の制定を検討すべきである旨、主張した。
- ・ 令和5年11月30日 規制改革推進会議第3回地域産業活性化WGにおいて、全タク連・川鍋会長が出席し、二種免許取得期間の短縮、二種免許試験の多言語化、地理試験の廃止等タクシー事業に関する規制緩和を要望した。
- ・ 令和5年12月12日 規制改革推進会議第4回地域産業活性化WGにおいて、中間答申案について議論が行われた。川邊健太郎委員（LINE ヤフー会長）ら7名の有識者委員は連名で「「移動難民」問題について」と題する意見書を提出。移動難民への対策として、有効な解決策になり得る方が、ライドシェアであると主張した。
- ・ 令和5年12月20日 第3回デジタル行財政改革会議が開催され、中間とりまとめが決定された。交通については、地域の自家用車や一般ドライバーを活かしたライドシェアをタクシー事業者の運行管理の下で行う新たな仕組みを創設するとともに、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について、2024年6月に向けて議論を進めていくことが盛り込まれた。
- ・ 令和5年12月26日 第18回規制改革推進会議が開催され、規制改革に関する中間答申が取りまとめられた。中間答申では移動の足不足の解消としてタクシーの規制緩和のほか、

令和6年6月までに「タクシー以外の者によるライドシェア事業のための法律制度についての議論」することが盛り込まれた。

- ・令和6年1月29日 規制改革推進会議第6回地域産業活性化WGにおいて、中間答申を踏まえた自家用車・一般ドライバーの活用について議論が行われた。
- ・令和6年2月7日 第1回交通政策審議会自動車部会が開催され、全タク連・川鍋会長が出席し、タクシー不足対策等についてプレゼンを行った。
- ・令和6年2月21日 規制改革推進会議第8回地域産業活性化WGにおいて、自家用有償旅客運送の制度改善等について議論が行われた。
- ・令和6年2月22日 第4回デジタル行財政改革会議において、岸田総理が、斉藤国交大臣に対し、「タクシーの不足地域等でタクシー会社が自家用車利用を可能とする自家用車活用事業等について、規制改革推進会議の議論も踏まえて、実効的な制度を設計し、その効果をモニタリングしてください。あわせて、これらの施策の実施効果を検証しつつ、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業に係る法制度について、6月に向けて議論を進めてください」と指示がなされた。
- ・令和6年3月11日 規制改革推進会議第9回地域産業活性化WGにおいて、「地方都市における移動の足不足について」「自律的な働き方を可能とするライドシェア事業の安全管理について」「いわゆる白タクの取締について自家用有償旅客運送の制度改善等について」議論が行われた。
- ・令和6年4月11日 規制改革推進会議第10回地域産業活性化WGにおいて、自家用車活用事業について議論が行われた。
- ・令和6年4月22日 第5回デジタル行財政改革会議において、岸田総理が、河野大臣及び斉藤国交大臣に対し、「データを検証して地域の移動の足不足解消の状況を確認し、制度改善を不断に行ってください。あわせて、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業に係る法制度につ

いて、6月に向けた議論において、論点整理を行い、5月中に規制改革推進会議に報告してください」と指示がなされた。

- ・令和6年4月24日 規制改革推進会議第12回地域産業活性化WGにおいて、自家用車活用事業について議論がなされ、日本交通（株）川鍋取締役が日本型ライドシェアに関するプレゼンを行った。
- ・令和6年5月15日 規制改革推進会議第14回地域産業活性化WGにおいて、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業に係る法制度に係る論点整理について議論がなされた。川邊健太郎委員（LINE ヤフー会長）ら6名の有識者委員は連名でライドシェアの法律制度に係る論点についての意見」と題する意見書を提出。真のライドシェア事業のための法律制度について、速やかに検討を開始し、来年の通常国会での法案提出を目指すべきと主張した。
- ・令和6年5月15日 第5回交通政策審議会自動車部会が開催され、中間とりまとめについて議論、決定された。中間とりまとめでは、自家用車活用事業について「新たに実施された施策については、実現してからの期間が比較的短く、その効果を適正に評価することが可能な段階にはないため、まずは、これらの施策の結果として、「移動の足」が充足されることとなったか、丁寧に、十分な時間をかけて評価していくことが必要」とされた。
- ・令和6年5月21日 規制改革推進会議第15回地域産業活性化WGにおいて、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業に係る法制度に係る論点整理並びにライドシェア関係の答申骨格について議論がなされた。
- ・令和6年5月31日 第19回規制改革推進会議が開催され「規制改革推進に関する答申」～利用者起点の社会変革～がとりまとめられ、岸田総理に提出された。
- ・令和6年6月6日 第6回デジタル行財政改革会議において、岸田総理から会議の議論を踏まえて「デジタルを活用して、全

国の移動の足不足の解消への道筋をつけるという観点から、規制改革推進会議における議論を踏まえ、安全を前提に、いわゆるライドシェアを全国で広く利用可能としていきます。このため、全国の移動の足不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、モニタリングを進め、検証を行い、その一環として、できるだけ早期に、その時点での検証結果の評価を行います。

並行して、こうした検証の間、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進めます。」との発言があった。

- ・令和6年6月7日 第28回新しい資本主義実現会議において、川邊委員（LINE ヤフー会長）が提出した 資料の中で「この半年間、岸田総理を中心に、移動の自由の確保、ライドシェアについて活発な議論がなされてきたことは大きな前進であると感じています。しかしながら、現在法整備の期日を設けるかどうか争点になってしまっている、そこは是非とも決着していただきたいと思っています」と主張

- ・令和6年6月11日 第8回経済財政諮問会議が開催され、「経済財政運営と改革の基本方針 2024（原案）」について議論がなされた。同案中ライドシェア関係では、「デジタルを活用して、全国の移動の足不足の解消への道筋をつけるという観点から、規制改革推進会議における議論を踏まえ、安全を前提に、いわゆるライドシェアを全国で広く利用可能とする。このため、全国の移動の足不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、モニタリングを進め、検証を行い、各時点での検証結果の評価を行う。並行して、こうした検証の間、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める。」とされた。

(2) 全タク連としての対応

① 自公民議員連盟への陳情

イ 自民党タクシー・ハイヤー議員連盟

- ・平成27年5月26日 議連総会
- ・平成27年6月11日 議連幹部会
- ・平成27年11月9日 議連幹部会
- ・平成27年12月17日 議連幹部会
- ・平成28年1月15日 議連総会
- ・平成28年2月16日 議連幹部会
- ・平成28年2月23日 自公議連幹部会
- ・平成28年3月1日 自公合同議連幹部会
- ・平成28年5月19日 議連幹部会
- ・平成28年10月21日 議連幹部会
- ・平成28年10月27日 政策要望会議
- ・平成28年11月22日 議連総会
- ・平成29年3月8日 議連総会
- ・平成29年11月27日 議連総会
- ・平成30年2月14日 意見交換会
- ・平成30年4月24日 議連幹部会
- ・平成30年5月14日 議連総会
- ・平成31年4月16日 議連総会
- ・令和5年5月10日 議連総会
- ・令和5年8月29日 議連総会
- ・令和5年10月17日 議連総会
- ・令和5年11月8日 議連幹部会
- ・令和5年11月20日 議連幹部会
- ・令和5年12月6日 議連幹部会
- ・令和6年2月14日 議連幹部会
- ・令和6年5月22日 議連幹部会
- ・令和6年5月29日 議連総会

ロ 公明党ハイヤー・タクシー振興議員懇話会

- ・平成27年10月27日 国土交通部会
- ・平成28年2月19日 議員懇話会
- ・平成28年10月20日 議員懇話会
- ・平成29年4月6日 議員懇話会
- ・平成29年11月9日 議員懇話会
- ・平成30年5月15日 国土交通部会・規制改革委員会合同会議
- ・平成30年11月13日 議員懇話会
- ・令和元年5月15日 議員懇話会
- ・令和5年5月10日 議員懇話会
- ・令和5年11月8日 議員懇話会
- ・令和6年2月14日 議員懇談会

ハ 民進党タクシー政策議員連盟

- ・平成27年6月25日 議連総会
- ・平成27年12月2日 議連総会
- ・平成28年10月26日 議連総会
- ・平成29年3月2日 議連総会

二 タクシー政策議員連盟（国民民主党、立憲民主党等超党派）

- ・平成30年7月4日 議員総会
- ・平成30年12月7日 議連総会
- ・令和5年4月28日 議連総会
- ・令和5年6月13日 議連総会
- ・令和5年10月27日 議連総会
- ・令和6年2月14日 議連総会「ライドシェアに関する意見交換会」

② 国会議員、関係行政機関に対する陳情

通常総会及び全国ハイヤー・タクシー事業者大会における「白タク行為を断固阻止する決議」を踏まえ、白タク行為解禁阻止に向けて自公民の国会議員、関係行政機関等に対する陳情活動を実施した。

*参考

- ・平成27年6月23日 通常総会 白タク行為を断固阻止する緊急決議
- ・平成27年11月11日 金沢大会 白タク行為を断固阻止する特別決議

- ・平成 28 年 6 月 23 日 通常総会 白タク行為を断固阻止する決議
 - ・平成 28 年 11 月 15 日 徳島大会 白タク行為を断固阻止する決議
 - ・平成 29 年 6 月 27 日 通常総会 白タク行為を断固阻止する決議
 - ・平成 29 年 11 月 16 日 東京大会 白タク行為を断固阻止する決議
 - ・平成 30 年 6 月 26 日 通常総会 白タク行為を断固阻止する決議
 - ・平成 30 年 11 月 7 日 仙台大会 白タク行為を断固阻止する決議
 - ・令和元年 11 月 6 日 大分大会 白タク行為を断固阻止する決議
 - ・令和 2 年 6 月 22 日 通常総会 白タク行為を断固阻止する決議
 - ・令和 3 年 6 月 18 日 通常総会 白タク行為を断固阻止する決議
 - ・令和 4 年 6 月 27 日 通常総会 白タク行為を断固阻止する決議
 - ・令和 5 年 6 月 26 日 通常総会 白タク行為を断固阻止する決議
 - ・令和 5 年 9 月 27 日 北海道大会 白タク行為を断固阻止する決議
-
- ・令和 5 年 12 月 13 日 国土交通省大臣室において、自民党タク・ハイ議連と全タク連が合同で斉藤国土交通大臣に対し「ライドシェア」と称する白タク行為解禁断固阻止」について要望した。
 - ・令和 5 年 12 月 13 日 衆議院本館において、公明党ハイヤー・タクシー振興議員連盟と全タク連が合同で斉藤国土交通大臣に対し「ライドシェア」と称する白タク行為解禁断固阻止」について要望した。
 - ・令和 5 年 12 月 15 日 デジタル庁において、自民党タク・ハイ議連と全タク連が合同で河野デジタル行政改革大臣に対し「ライドシェア」と称する白タク行為解禁断固阻止」について要望した。
 - ・令和 6 年 4 月 23 日 自民党タク・ハイ議連と全タク連が合同でデジタル庁において河野デジタル行政改革大臣に対し「タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度」については、結論ありきにより拙速に議論を進めることのないよう、慎重かつ丁寧な検討をするよう要請した。
 - ・令和 6 年 5 月 8 日 自民党タク・ハイ議連と全タク連が合同で国土交通省において斉藤国土交通大臣に対し「タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度」については、結論ありきにより拙速に議論を進めることのないよう、慎重かつ丁寧な検討をするよう要請した。

- ・令和6年5月29日 自民党本部において梶山弘志自民党幹事長代行に対し「タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度」については、結論ありきにより拙速に議論を進めることのないよう、慎重かつ丁寧な検討」をするよう要請した。
- ・令和6年5月29日 衆議院第一議員会館において林 芳正内閣官房長官に対し「タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度」については、結論ありきにより拙速に議論を進めることのないよう、慎重かつ丁寧な検討」をするよう要請した。
- ・令和6年5月29日 自民党本部において渡海紀三朗自民党政調会長に対し「タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度」については、結論ありきにより拙速に議論を進めることのないよう、慎重かつ丁寧な検討」をするよう要請した。

③ ライドシェアをめぐる議論、報道に対するPR活動

急速に進むライドシェア解禁の動きに対し、世論に訴えかけるために専門の広告会社を活用し、令和5年9月から12月にかけて、川鍋会長が先頭に立ち、新聞社、テレビ局、雑誌社など延べ33社の論説委員、編集委員、記者等を対象に、記者会見や説明会、勉強会を実施して、タクシーの公共交通機関としてのこれまでの取組や当連合会のライドシェア問題に対する主張に広く理解を得るよう努めた。

④ 規制改革推進会議等への対応

平成29年9月11日、第20回規制改革推進会議において、「当面の重要事項」が決定され、その中で「インバウンド支援、オリ・パラ成功への規制改革」として「利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービス実現」が取り上げられた。

同年10月24日、第21回規制改革推進会議において、三ヶ森タクシーから「コストカットした別モードのタクシー」と称する「タクシー運転者の請負・委任制の導入」、「1.5運転免許制度の導入」、「タクシー事業者による自家用有償旅客運送事業の実施」等を内容とする提案が規制改革推進会議になされた。

その後、規制改革推進会議においては、平成30年1月18日、同年2月28日、同年3月13日の3回にわたり国土交通省に対してのヒアリ

ングが行われた。

国土交通省からは、

- ・ 運転者の雇用だけでなく請負・委任については、タクシー事業者は、安全確保・利用者保護のため、乗務時間の管理や健康状態の把握等を行い、問題がある場合は乗務させないなどの運行管理を行う必要がある。このような運行管理を実施することから、事業者と運転者の間には直接の指揮命令関係が必要であり、タクシー事業を指揮命令関係のない請負・委任で行うべきでない
- ・ タクシーの運転は自家用車と異なり、一日の走行距離や輸送人員が多いこと、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な運転技能や知識が必要とされるなどの特徴がある。旅客を想定した安全確保のために必要な運転技能の習得を要件とする第二種免許制度を緩和することは旅客の安全の確保の観点から適切でない。
- ・ タクシーによる自家用有償旅客運送はコストカットを目的としているものであり、安全性や利用者保護の観点からは認められない。自動車を使用して有償で旅客を運送する場合には、安全確保、利用者保護の観点から道路運送法の許可を受けて、バス・タクシー事業として行うことが原則であり、旅客運送が営利として成り立たない場合においては、必要な安全上の措置をとった上で、非営利の自家用有償旅客運送を限定的に認めている。営利事業として成り立つ場合には、バス・タクシー事業者が、バス・タクシー事業として行うべき。

旨の説明がなされた。

また、同年４月２４日開催の規制改革推進会議において、全タク連に対するヒアリングが行われ、川鍋全タク連会長、田中全タク連副会長兼地域交通委員長が出席。

『三ヶ森タクシーの提案は、事業者の総意ではなく、新しい別モードのタクシー事業と銘打っているが、コストカットを目的としたタクシー事業者による白タク行為の提案にほかならず、タクシー事業者及び運転者が誇りを持って日々必死に努力していることを無にするものであり、国民の安全を脅かすとともに、地方創生の担い手である地域公共交通の存続を危うくするライドシェアと称する白タク行為を断固阻止を掲げる全タク連としては絶対に容認することはできない。』旨の意見を陳述

するとともに、地域公共交通機関としてのタクシー業界の様々な取り組みについてプレゼンテーションをした。

しかしながら、同年５月１１日、規制改革推進会議は、「多様な移動ニーズに応える新たなタクシーサービスについての意見」を発表した。発表された意見の要旨は、次のとおりである。

(意見のポイント)

- ・ 現在、タクシー事業が成り立たない地域では、タクシー事業者を事実上の運行管理者とする自家用有償旅客運送がすでに認められている。タクシー事業者が運行管理者でなく、経営主体として自家用車を運転するドライバーを登録し、サービスを提供する仕組みであっても、安全性についての必要な措置を講じれば、現状を超えるような問題は生じないと考えられる。
- ・ 自家用有償旅客運送に使用する自家用車を届け出制とし、登録台数の上限を設定し、運転手は直接雇用とすることで、運行管理の責任主体が明確となる。運転手不足に対応するため、柔軟な働き方が可能となるよう工夫が求められる。
- ・ 運行管理は ICT を活用してタクシー事業者が行い、運行距離に制限を設けることで、自家用車であっても有償旅客運送を担うことが可能になると考えられる。
- ・ タクシーにおいては、実車時より流し運転の際の事故率をはるかに高いことに鑑み、サービスの提供は予約配車に限り、運賃は事前に決定することが考えられる。また、顧客とドライバーの金銭の授受を禁止するなど、必要な要件を設定することが必要である。

・ 平成３０年６月４日開催の規制改革推進会議において「規制改革推進に関する第３次答申」がとりまとめられ、安倍総理に提出された。規制改革推進に関する第３次答申のタクシー関連部分については、次のとおり

６．その他の重要課題

(２) 新たな需要に応える旅客・貨物運送事業の規制改革

新たな需要に応える旅客・貨物運送事業の規制改革については、タクシー事業者による新しいサービス実現のため、旅客運送・貨物運送の規制の在り方について検討を行った。タクシー業界は、社会的課題に応えるための様々な取組を、業界を挙げて進めているが、運転手不足という深刻な供給制約を抱える中で、個々人がもつ多種多様なニーズに応えることが必要であり、このニーズに対応するためには、現在の基本的な規制の構造にこだわることなく、ICTを活用した効率的なサービスを実現することが必要であり、その実現はタクシー業界の成長に資するものである。今後更に検討を深めていくことが重要である。

① 多様な移動ニーズに応える新たなタクシーサービスの実現

【平成30年度検討開始・平成31年度結論】

過疎化等を背景とした地域における公共交通基盤の脆弱化、高齢化等を背景とした利用者層の構造変化、さらには、海外からの旅行者の増加や東京オリンピック・パラリンピックへの対応など、タクシーサービスに関連する社会的課題が広がりを見せている。現在、タクシー事業者においては、これらの様々な社会的課題を認識し、業界を挙げて取り組み、実証実験も含めた挑戦が続けられている。例えば、「相乗り運賃」や「事前確定運賃」等の新しい運賃制度の実証実験が進められ、また、過疎地等の地域住民の日常生活の足となる「乗合タクシー」などによる交通不便地域の大幅な減少も進められている。

これらの取組の多くは、公共交通の一翼を担う業界の高い意識に支えられた活動であるが、運転手不足などの厳しい現実直面する中で、企業としての収益を犠牲にし、あるいは、国や地方自治体の支援を得ることで試みられているという側面は否めず、幅広い利用者が求める多様なタクシーサービスを実現していくという意味では、持続性と裾野の広がりには課題がある。

運行管理等にICTを利用することが可能になり、多くの人が通信機器を活用するようになった今、自家用有償運送も含めた地域交通のあり方を根本から再検討し、個々のニーズにきめ細かく応え

るべくタクシー事業者の創意工夫を可能とすることが、産業としてのタクシー業界の飛躍のために、そして、高齢者、来日旅行客等の様々な人々が移動のストレスから解放される環境を創り上げる上で、必要である。

したがって、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までを一つの節目とし、さらには、その先の未来の社会にも応えられるよう、しなやかな移動サービスを具体化し導入を目指す。利用者のニーズや地域交通機関の課題を整理し、ICTを積極的に活用して、利用者ニーズへのきめ細かい対応と運転手の多様な働き方を実現する新たなタクシーサービスの在り方を総合的に検討し、利用者の立場に立って早急に結論を取りまとめる。

② 救援タクシー事業の明確化

【a:平成30年度検討開始・平成30年度結論、

b:平成30年度検討開始・平成31年度結論】

タクシー事業の無線化が普及したことにより、その機動性に着目した「救援タクシー事業」が「タクシー事業者が行う救援事業等について」（平成元年6月29日運輸省地域交通局自動車業務課長通達）により認められている。買い物代行、病院の代理受付等だけでなく、ペットの運送や忘れ物のお届けといった貨物運送に類似したサービスも、タクシー事業の妨げにならない範囲で行われている。一方で、EC（ElectronicCommerce）サイトの普及等に伴い、貨物運送への需要は年々上昇しているところであり、貨物運送の運転手不足の一助として救援タクシー活用の要望もあるものの、「社会通念上貨物運送行為」とみなされるものについては通達において認められておらず、実現には至っていない。

しかしながら、貨物運送需要の増加のみならず、利用者のニーズも多様化しており、例えば鍵、書類、研究資材等の重要な物品を早急に届けるといったサービス需要に対し、現行では十分に応えられていないという指摘もある。貨物運送事業の人手不足、利用者ニーズの多様化、ICTの普及によるマッチングなど、平成元年時点と状

況は変化してきており、また、貨物運送に外観的に類似しているようにも見える救援タクシーが幾つかのタクシー事業者で実態として行われる場合があることから、考え方を整理することが必要である。

したがって、

- a 救援タクシー事業について、タクシー車両を使用して本来業務の遂行を妨げない範囲で行われ、社会通念上貨物運送行為に該当しない「救援事業」の範囲についてより明確化を図る。
- b 利用者ニーズや生産性向上と人手不足解消の観点を踏まえ、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）におけるタクシー車両を利用した貨物運送の在り方について、検討を開始する。なお、当該検討については、関係者の意見も踏まえるとともに、輸送の安全及び利用者利益の保護が損なわれないように留意して行う。

・平成30年6月15日、第3次答申を踏まえ、政府は規制改革実施計画を閣議決定した。規制改革実施計画におけるタクシー関連部分については、次のとおり

7. その他重要課題

(2) 新たな需要に応える旅客・貨物運送事業の規制改革

1 多様な移動ニーズに応える新たなタクシーサービスの実現

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までを一つの節目とし、さらには、その先の未来の社会にも応えられるよう、しなやかな移動サービスを具体化し導入を目指す。安全性の確保を前提にしつつ、利用者のニーズや地域交通機関の課題を整理し、ICTを積極的に活用して、利用者ニーズへのきめ細かい対応と運転手の多様な働き方を実現する新たなタクシーサービスの在り方を総合的に検討し、利用者の立場に立って早急に結論を取りまとめる。

【平成30年度検討開始・平成31年度結論】

2 救援タクシー事業の明確化

a 救援タクシー事業について、タクシー車両を使用して本来業務の遂行を妨げない範囲で行われ、社会通念上貨物運送行為に該当しない「救援事業」の範囲についてより明確化を図る。

b 利用者ニーズや生産性向上と人手不足解消の観点を踏まえ、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）におけるタクシー車両を利用した貨物運送の在り方について、検討を開始する。なお、当該検討については、関係者の意見も踏まえるとともに、輸送の安全及び利用者利益の保護が損なわれないように留意して行う。

【a:平成30年度検討開始・平成30年度結論、

b:平成30年度検討開始・平成31年度結論】

・令和元年6月6日開催の規制改革推進会議において「規制改革推進に関する第5次答申」がとりまとめられ、安倍総理に提出された。

規制改革推進に関する第5次答申のタクシー関連部分については、次のとおり

Ⅱ 各分野における規制改革の推進

6. その他の重要課題

（4）重点的にフォローアップに取り組んだ事項

ア 新たな需要に応える旅客・貨物運送事業の規制改革

平成30年6月の第3次答申では、国土交通省に対して、個々人の多種多様なニーズに応えられるような旅客・貨物運送事業の規制改革について検討を求めたところである。

同省では、タクシー事業者と連携し、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据えながら、ICTを活用した事前確定運賃、相乗りタクシーなどの導入に向けた制度整備を具体化させており、一定の評価ができる取組内容となっている。これら新たなサービスは、同大会の開催を待たず早期に導入すべきである。

他方、自家用有償運送事業、救援タクシー事業の在り方については、実施計画に沿って今年度中に結論を得るべく検討を進めることを引き続き求めたい。

自家用有償運送事業は、現在「交通空白地」における実施が要件とされている。ここで、通常のタクシー事業によって満たされないニーズは、過疎地など地理的要因のみならず、増加する観光客や高齢者など需要者側の要因、深夜時間帯やイベント開催時など時間的要因によっても生ずることに留意が必要である。したがって、「交通空白地」は、期間・区域・利用対象者など様々な側面から捉え、自家用車両を用いたサービスがニーズに応じて機動的かつきめ細かく実施できることを制度上明確にしていく必要がある。

また、自家用有償運送事業は、タクシー事業者による通常の旅客運送事業が成り立たない地域での事業であるという理由から、その実施主体は市町村又はNPO法人等に限定されている。しかし、実際の運営はタクシー事業者に委託されており、自家用車両を用いる場合であれ、安全確保を含めてサービス提供に必要なノウハウ等を有するのはタクシー事業者にはかならない。市町村等から委託を受ける形にとどまらず、タクシー事業者が実施主体となってサービスを最適かつ効率的に提供できるようにすることは、同事業を補助金に依存せずに持続可能なものとしていく上で有用である。第3次答申の趣旨を踏まえて、引き続き検討を行うべきである。

救援タクシー事業については、実施可能な事業範囲の明確化を図るべく、「タクシー事業者が行う救援事業等について」（平成元年6月29日運輸省地域交通局自動車業務課長通達）の改定が行われたが、これにより、これまでにない新たなサービスが実施可能であることが十分明確にされたとは言いがたい。例えば、書類や鍵等の緊急かつ重要な届け物をタクシー事業者に預託することは、利用者の利便を高め、輸送の安全と両立させることも十分可能である。こうした多種多様なニーズに応えられる新たな仕組みについて検討すべきである。

・令和元年10月31日、新たな規制改革推進会議の第1回会議が開催され、「規制改革推進会議の議論について」及び「重点的フォローアップ事項」について議論された。

・令和元年12月2日開催の第2回規制改革推進会議において「規制改革

推進会議の当面の重点事項」等が決定された。

重点事項のタクシー関連部分については、次のとおり

1. 成長戦略実現に向けた技術革新に対応した規制の見直し

デジタル化の進展等により経済社会が大きく転換していることを踏まえ、Society5.0 実現に向けた成長戦略を進め、イノベーションを加速させるよう、データの一層の活用を推進するほか、デジタル化に対応した規制・制度の改革に取り組む。当面は以下の事項に取り組むが、経済社会の変化等に対応して、これまでの規制全般についてもその在り方の検討を行う

(4) 経済社会の環境の変化や技術革新に対応した新たなサービスの活用のための規制改革

- ・多様な移動ニーズにシナヤカに対応するため、ICT 等を活用し、タクシーの利便性を高めるサービス等を実現する。

・令和2年2月28日、投資等ワーキング・グループが開催され、「タクシーの利便性の向上」に関して、国土交通省に対してヒアリングが行われた。

国土交通省からは、全タク連が平成28年10月に決定した「今後新たに取り組む事項」の実現に向けて、事前確定運賃、相乗りタクシー、変動迎車料金・定額タクシー等の実証実験等を行うなどの支援を行っていること。さらに、令和元年6月に「今後新たに取り組む事項」として9項目を追加して、さらなる取組を進めることについての支援を行っている旨の説明がなされた。また、今国会に提出している「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」におけるタクシー関係部分「事業者協力型自家用有償旅客運送制度の制度改正」、「営業区域外運送を柔軟化」についての説明がなされた。

・令和2年7月2日、開催の規制改革推進会議において「規制改革推進に関する答申」がとりまとめられ、安倍総理に提出された。同答申を踏まえ、7月17日政府は規制改革実施計画を閣議決定した。規制改革実施計画におけるタクシー関連部分については、次のとおり

3. 投資等分野

(1)規制改革の観点と重点事項 人口減少の社会にある我が国が持続的に成長し、いかなる状況の変化にも柔軟に対応 していくためには、イノベーションによって生まれる新しい価値やサービス、経済社会 の変化により新たに必要が生じた事業等を従前の制度の中で無理に整理しようとするのではなく、制度そのものを柔軟かつ最適にするアクションにまで踏み込んで実行して いくことが不可欠である。こうした考えの下、イノベーションを後押しするとともに、 弱者の保護と利便性の確保とビジネス機会の両立につながるよう、規制や慣行の見直し を行い、スピード感を持って社会実装を行っていく観点から、(2)フィンテックによる 顧客利便性の向上、(3)自動運転の実装に向けた環境整備、(4)多様な移動ニーズを満たすマイクロモビリティについて、(5)タクシーの利便性向上、(6)電波・通信制度改革、(7)放送を巡る規制改革、(8)スタートアップを促す環境整備、(9)老朽化や被災した区 分所有建物の再生の円滑化、(10)水素スタンド関連規制の見直しについて、重点的に取り組む。

No.9 タクシーの利便性の向上 所管府省：国土交通省

実施時期 a：令和2年検討・結論・措置

b：令和2年度検討開始、結論を得次第速やかに措置

c：令和2年度措置規制改革の内容

a 地域の交通手段を持続的に確保するため、国土交通省は、事業者の営業区域外運送の柔軟化に取り組む等、より多くの利用者が利便性の高いタクシーサービスを享受できる環境整備に向けた施策を推進するとともに、公共交通の供給が困難な地域において行う一般旅客自動車運送事業者が協力する自家用有償旅客運送制度について、その実効性を高めるため、導入を希望する地域において関係者間の協議が円滑に進むよう環境整備を図ること等を通じ、着実に制度を運用する。

b 国土交通省は、タクシーの利便性向上に資する事前確定運賃や変動迎車料金等の制度を着実に実施する。また、タクシーのきめ細かな走行実態の的確な把握及び地域、曜日、時間帯、天気等様々な状況下におけるタクシーと

利用者との需給・マッチングデータの取得とそれらを通じた配車アプリの活用等による、事前確定運賃等の仕組みの柔軟化を始めとした利用者の利便性を高める新たな運賃サービス等を実現するため、国土交通省は、タクシー事業者間の連携や変動料金制の導入も視野に入れつつ、アプリ事業者が有するタクシーの輸送データがタクシーサービスの高度化に還元されるよう推進するとともに、事業者の自主的な取組を一層加速させる方策を検討及び実施する。

c 特定地域及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及び活性化に関する特別措置法(平成 21 年法律第 64 号、タクシー特措法)が、タクシー事業の業務の適正化を図り、もって輸送の安全及び利用者の利便の確保に資する目的を有することに鑑み、国土交通省は、その趣旨が確実に達成されるよう、事業の適正化及び活性化に不可欠なデータの適時把握を行うためのタクシー事業者の取組を推進しつつ、国がデジタルで情報を収集、把握できる環境整備を進める。また、国土交通省は、事業者自らが利用者の利便性を高める新たなサービス等に健全かつ持続的に取り組むことが可能となるよう、制度を着実に運用する。

・令和 3 年 6 月 1 日、第 3 回規制改革推進会議 議長・座長会合において

「規制改革推進に関する答申」がとりまとめられ、菅総理に提出された。同答申を踏まえ、6 月 18 日政府は規制改革実施計画を閣議決定した。規制改革実施計画におけるタクシー関連部分については、次のとおり

3. 成長の加速化や地方を含めた経済活性化に資する規制改革

(1) 規制改革の観点

コロナ禍によってとりわけ疲弊している地方経済を活性化していくため、ポストコロナを見据えた観光振興のほか、地域住民などの利便性向上に資するモビリティ改革を実現するべきである。

また、農業者、漁業者の高齢化や人手不足など、我が国の農林水産業を取り巻く環境が厳しさを増す中、農業者や漁業者などの所得を押し上げ、地域経済を活性化し、農林水産業の成長産業化、国際競争力強化を促進するべきである。

これらの観点から、以下の事項について、重点的に取り組む

(4) タクシーの利便性向上

No.3 タクシーの利便性の向上 所管府省：国土交通省

実施時期

a, c: 令和3年結論・措置

b: 令和3年検討開始、結論を得次第速やかに措置

- a 国土交通省は、現行のタクシーメーターと代替可能なソフトメーターの導入に向けた制度設計を進める。具体的には、「ソフトメーターの導入に向けた検討会」（令和3年3月設置）において正確性の担保を始めとする残課題を精査し、結論を得る。なお、ソフトメーターが具備すべき機能やその活用に関しては、配車アプリ事業者等の参画も得つつ検討し、輸送等のデータを活用したタクシーサービスの高度化に取り組む。
- b 国土交通省は、変動運賃制度の在り方について検討を進める。その際、海外の実態調査や実車による実証、利用者の意向把握等を丁寧に行う。また、地域・曜日・時間帯・天候等、様々なケースにおける需給やマッチングデータ等を取得し、配車アプリ事業者等の参画も得てエビデンスに基づく議論を行う。
- 加えて、公共交通機関として利用者の理解が得られる、妥当な変動幅となるよう留意する。
- c 国土交通省は、隣接敷地・近距離の営業所と車庫間でのみ認められている現行のIT点呼を、ITの進展を踏まえて遠距離を含む営業所間でも実施できるよう拡大する等、運行管理の高度化を進める。具体的には、「運行管理高度化検討会」（令和3年3月設置）における実証実験を通じて、IT点呼の対象拡大に向けた機器の性能要件の設定や、自動点呼の導入に向けた点呼支援機器の認定制度の構築を行う。

- ・令和4年5月27日、規制改革推進会議において「「規制改革推進に関する答申」～コロナ後に向けた成長の「起動」～」が取りまとめられ、政府に提出された。同答申を踏まえ、6月7日政府は規制改革実施計画を閣議決定した。規制改革実施計画におけるタクシー関連部分については、次のとおり

II 実施事項

5. 個別分野における取組

<スタートアップ・イノベーション>

(6) イノベーションや地域の課題に応えるラストワンマイル配送の実現

No.1 1 イノベーションや地域の課題に応えるラストワンマイル 配送の実現

<規制改革の内容>

- a 貨物軽自動車運送事業で利用できる車両が軽貨物車に限られている運用について、軽乗用車の使用を可能とする検討に着手し、結論を得次第、速やかに必要な措置を講ずる。
- b 一定の過疎地域を対象に認められている、タクシー事業者等が貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号）の許可の取得により荷物の有償運送を可能とする貨客混載の制度について、現行制度下ではカバーできない具体的なニーズ等について調査を行い、対応を検討し、結論を得次第、速やかに必要な措置を講ずる。
- c 令和 3 年 9 月 1 日に施行した「年末及び夏期等繁忙期におけるトラック輸送対策について」（平成 15 年 2 月 14 日自動車交通局貨物課長通達。以下本項において「通達」という。）に基づき、貨物自動車運送事業者による自家用自動車の有償運送を繁忙期に認める制度について、輸送の安全性確保等を前提に、令和 4 年度に実施する現行通達の運用状況（事故や法令違反の状況等）のモニタリング結果や先に実施したラストワンマイル配送のニーズ調査の結果等を踏まえ、必要な措置について検討し、結論を得る。

【a, b：令和 4 年度検討開始・結論、結論を得次第速やかに措置、

c：令和 5 年度できるだけ早期に結論】

(7) DX を通じたタクシーの利便性向上

No.1 2 DX を通じたタクシーの利便性向上

<規制改革の内容>

- a 国土交通省は、ソフトメーターの導入に当たって、令和 3 年 10 月から 11 月にかけて行った実証実験の結果に基づき、ソフトメーターの規格策定に必要な事項について、「ソフトメーターの導入に向けた検討会」等で指摘された課題等を含め、検討する。その際、ソフトメーターが具備すべき機能やその活用に関しては、利用者から運賃を収受するに当た

って十分な正確性を確保することを前提として、ソフトメーターの導入を通じてタクシー事業全体のD X化が進められるよう、配車アプリ事業者等の参画も得て検討を進めていくこととし、検討の結果を踏まえて、速やかにソフトメーターの規格を決定し、措置する。

- b 国土交通省は、変動運賃制度の在り方について、令和3年10月から12月にかけて行った実証実験の結果に基づき、利用者ニーズや運用上の課題への対応について検討し結論を得た上で、できるものから措置する。なお、その検討に当たっては、公共交通機関に求められる妥当性に引き続き配慮するとともに、利用者や事業者の声に十分に配慮しつつ制度設計を行う。

【a,b：令和4年度検討・結論、結論を得次第速やかに措置】

・令和5年6月1日開催の規制改革推進会議において「規制改革推進に関する答申」～転換期におけるイノベーション・成長の起点～が取りまとめられ、政府に提出された。同答申を踏まえ、6月16日政府は規制改革実施計画を閣議決定した。規制改革実施計画におけるタクシー関連部分については、次のとおり

II 実施事項

3. 個別分野の取組

<スタートアップ・イノベーション分野>

(8) イノベーションや地域の課題に応えるラストワンマイル配送・交通

No.17 D Xを通じたタクシーの利便性の向上

【a：引き続き検討を進め、令和5年度結論、結論を得次第速やかに措置

b：令和5年度検討・結論】

- a 国土交通省は、ソフトメーターの導入に 当たり、ソフトメーターの規格策定に必要となる事項について、「フィージビリティスタディ調査」等を通じて得た、精度・費用面における課題等の解決を図る。その際、利用者から運賃を収受するに当たって十分な正確性を確保することを前提としつつ、ソフトメーターの導入を通じたタクシー事業全体の D X化の進展といった、事業者・利用者双方の利便性向上につながるよう検討を加速させ、将来的な国際整合を見据えつつ、ソフトメーターの規格を決定し、措置する。

- b 国土交通省は、変動運賃制度の在り方について、制度導入後6か月のモニタリング期間の結果等を踏まえ、利用者の利便性を損なうことがな

いよう、検討を引き続き進める。その際、公共交通機関に求められる妥当性に配慮するとともに、当該制度が潜在需要を掘り起こす新たな選択肢になるよう、利用者や事業者の声に十分に配慮しつつ、利用者の予見可能性及び需給に応じた柔軟な運賃変動の仕組みが確保されるよう制度の改善を行う。

・令和5年12月20日開催の第3回デジタル行財政改革会議において「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」が決定された。同中間とりまとめにおけるタクシー関連部分については、次のとおり

【交通】

地域交通については、人口減少等に伴う交通需要の減少とコロナ禍が相まって、タクシー・バス等のドライバー不足が深刻化するとともに、急増するインバウンド観光や季節・時間帯等で変動する移動需要に的確に対応するサービス提供の仕組みも不足している。また、自動運転・ドローン等の新技術・サービスの社会的受容性が不足していること等から、これらの事業化にも遅れがみられる。課題発掘対話においても、「地域の限られたリソースを活用し、支え合って移動の足を確保する仕組みが不十分」、「運転手の確保が困難」、「自動運転の事業性が未知数」といった課題が挙げられた。

(タクシー・バス等のドライバーの確保、地域の自家用車・ドライバーの活用)

深刻なタクシー・ドライバー不足を改善するため、ドライバーになり易い制度に改める。

具体的には、第二種免許取得に係る教習について、一日当たりの技能教習の上限時間を延長するとともに、教習内容の見直しを行うなど更なる効率化を図り、2024年4月以降できる限り早期から教習期間を大幅に短縮していく。また、道路運送法に基づきタクシー・ドライバーになるために課せられている法定研修の期間要件（10日）を撤廃し、研修の短縮を図る。さらに、タクシー業務適正化特別措置法に基づき、一定の地域においてドライバーの登録に際して課されている地理試験について、2023年度中に廃止する。加えて、外国人のドライバーへの積極的な採用を可能とするべく、2024年4月

以降に行う第二種免許試験を 20 言語に多言語化して実施することを可能とする。合わせて、違法な白タクの取締りを強化する。

また、現状のタクシー事業では不足している移動の足を、地域の自家用車や一般ドライバーを活かしたライドシェアにより補うこととし、すみやかにタクシー事業者の運行管理の下での新たな仕組みを創設する。

具体的には、都市部を含め、タクシーの配車アプリにより客観指標化されたデータに基づき、タクシーが不足する地域・時期・時間帯の特定を行う。そして、これに基づき、タクシー事業者が運送主体となり、地域の自家用車・ドライバーを活用し、アプリによる配車とタクシー運賃の収受が可能な運送サービスを 2024 年 4 月から提供する（道路運送法第 78 条第 3 号に基づく制度の創設）。また、この制度の創設に向け、ドライバーの働き方について、安全の確保を前提に、雇用契約に限らずに検討を進める。

さらに、この新たな仕組みと合わせ、従来の自家用有償旅客運送制度（道路運送法第 78 条第 2 号）について、移動の足の確保に係る地方自治体の責務に照らして様々な障害があるとの地域の声を踏まえ、2023 年内から使い易い制度へ大幅に改善していく。

このため、同制度の適用対象となる交通空白地に夜間など時間帯の概念を取り込み拡大するほか、対価の目安の引き上げ（タクシー運賃の約 8 割）やダイナミックプライシングの導入等を実施する。また、地域公共交通会議等における協議において地方自治体の長が判断できるよう制度の改善を図る。さらに、自家用有償旅客運送への多様な主体の参画を促すべく、運送の実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化する。

加えて、道路運送法の許可又は登録の対象外の運送（無償運送）について、アプリを通じたドライバーへの謝礼の支払いが認められることを明確化することで、利便性を向上する。

上記の方策について、できるものから早期に開始し、実施効果を検証するとともに、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について、2024 年 6 月に向けて議論を進めていく。

・令和 5 年 12 月 26 日開催の第 18 回規制改革推進会議において「規制改革推進に関する中間答申」がとりまとめられ、岸田総理に提出された。

規制改革推進に関する中間答申のライドシェア関連部分については、次のとおり

Ⅱ 各分野における実施事項

1. 革新的サービスの社会実装で人口減少を乗り越える

(交通) 移動の足の不足の解消

ア タクシーの規制緩和等①(第二種免許に係る要件の緩和)

【a 後段, c 前段：令和 5 年度措置、c 後段：令和 6 年度以降随時実施、a 前段：令和 6 年上期措置、b：令和 6 年度中目途措置】

a 警察庁は、普通自動車第二種運転免許（以下「二種免許」という。）を取得 するために要する期間を短縮するため、道路交通法施行規則（昭和 35 年総理府令第 60 号）（以下「道交法施行規則」という。）第 33 条第 5 項第 1 号ヨに定める教習を受ける者一人に対する一日における最大の教習時間を三時限から四時限に緩和し、最短五日と一時限で取得可能とする方向で検討する。具体的には、当該緩和による教習効果への影響について、令和 5 年度に調査研究を実施した上で、その実施結果を踏まえて所要の改正を行う。あわせて、道交法施行規則第 34 条に定める技能検定は、前述した一日の教習時間の上限に含まれず、同日に受験可能であることについて、各教習所に周知徹底し、教習計画への反映を促す。

b 警察庁は、教習期間を半減するよう求める要望があることも踏まえ、二種免許を取得するために要する教習内容を抜本的に見直し、道路交通における安全性の確保を前提としつつ、a と併せて取得に要する期間を大幅に縮減するため、二種免許取得に係る教習を効率化する。具体的には、実技、座学それぞれの教習科目について、一種免許取得時との重複の縮減その他教習科目の整理・統合・縮減を交通専門家らによる調査研究の実施その他によって早急に検討し、結論を得次第、関係法規について所要の改正を行う。

c 警察庁は、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）に基づく、二種免許に係る運転免許試験（以下「試験」という。）について、意思、適性及び運転技能を有する在留外国人がタクシードライバーとして活躍することを円滑にする観点から、試験問題例を 20 言語に翻訳し、外国人等の居住実態等を踏まえた適地の警察本部において外国語による試験を実施することを可能とする。あわせて、都道府県警察における多言語を用いた試験の実施状況及び外国人等の 受験状況を検証し、その実施の

在り方を定期的に見直し、都道府県警察による実施の改善がしやすくなるよう情報提供する。

イ タクシーの規制緩和等②（地理試験の廃止、法定研修の日数要件の撤廃）

【a,b：令和5年度措置】

- a 国土交通省は、タクシー業務適正化特別措置法施行規則（昭和45年運輸省令第66号）第39条第1項第2号に基づいて大都市におけるタクシー乗務員になるために必要とされる地理試験を廃止する。
- b 国土交通省は、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）第36条第2項に基づいて、タクシー事業者がドライバーを新規に雇用した際に行う指導について、十日間とする日数要件を撤廃する。

ウ タクシーの規制緩和等③（いわゆる白タク対策）

【令和5年度措置】

警察庁及び国土交通省は、道路運送法（昭和26年法律第183号）（以下「道路運送法」という。）第4条第1項に違反する行為（いわゆる白タク）について、その仲介行為を行うアプリ事業者についても、違法な仲介行為を停止するよう行政指導及び広く共犯規定を駆使した取締りを強化する。それでも取締りの困難な仲介行為がある場合には、取締り上の課題を分析した上で、実効的な法制度の在り方について検討を行う。

エ 自家用自動車を用いた有償運送の制度改善

【a①④（ダイナミックプライシングの明確化以外）⑤⑥：令和5年措置、

a④（ダイナミックプライシングの明確化）、b：令和5年度措置、

a②③：令和6年6月措置】

- a 国土交通省は、道路運送法第78条第2号による自家用有償旅客運送について、以下の措置を講ずる。

- ① 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第49条第1項第1号に定める「その他の交通が著しく不便な地域」（以下「交通空白地」という。）について、交通空白地に該当する目安を数値やデータで判断できるように公表するとともに、夜間など交通サービスが限られる時間帯が生じる地域については、当該時間帯が交通空白地に該当

し得る旨を各地方運輸局長に通知する。

- ② 地域公共交通会議における協議を迅速化及び円滑化するため、地域の移動ニーズに対応した交通サービスに関する議論を始めてから、相当の期間を要してもなお結論への道筋に至らない場合には、首長の責任により判断できるようにすることで、道路運送法第 79 条の 4 第 5 号にいう「協議が調つ」たものとして取り扱ひ得る旨を、「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」（平成 18 年 9 月 15 日国自旅第 161 号。以下「地域公共交通会議に係る通知」という。）に追記、及び、これらを標準とする地域公共交通会議に係る通知におけるモデル要綱を見直すなど、所要の措置を講ずる。「相当の期間」については、2 か月程度を念頭に、年度内に地域公共交通会議に関する実態調査を行い、具体的な期間を決定する。
- ③ 交通空白地をその管轄区域に含む地方自治体が地域公共交通会議で自家用有償旅客運送に関する協議を行うに当たって、交通空白地の外に駅、医療機関、観光地その他の住民又は観光客による相当程度の利用ニーズが認められる目的地が存在する場合には、原則として、当該交通空白地の区域と目的地の間においても自家用有償旅客運送を認めることが住民又は観光客の利便に資するものであり望ましい旨を地域公共交通会議に係る通知において、明確化する。
- ④ 地域における自家用有償旅客運送を持続可能なものとするため、旅客から収受する対価について、「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」（平成 18 年 9 月 15 日国自旅第 144 号）2.（3）①を見直すなど、所要の措置を講じ、タクシーの 1/2 の目安を見直し、タクシー運賃から適正利潤とタクシー固有の費用を控除した金額の範囲内（タクシー運賃の「約 8 割」）を目安とするとともに、一定のダイナミックプライシングが可能であることを明確化する。
- ⑤ 株式会社の参画が可能であることを周知するため、運行主体の自治体等からの委託を受けた株式会社が自家用有償旅客運送制度に参画できることを明確にする。また、株式会社が利潤を含む委託料を受領できることは禁じられていないことを明確にする。
- ⑥ 宿泊施設の車両を用いた有償運送を可能とするため、交通空白地にお

いて、宿泊施設が共同して、その保有する車両を当該宿泊施設の利用者やその他の住民又は観光客を対象として有償運送に活用できることを明確にする。

- b 国土交通省は、道路運送法第 78 条第 3 号に基づく公共の福祉の確保のためにやむを得ない場合の有償運送について、利用可能なタクシー配車アプリデータ及び利用者側ニーズに係るデータ等を活用し、供給が需要に追いつかないことが多い地域、時期、時間帯（以下「不足地域等」といい、そのことが合理的に予測される場合を含む。）を特定した上で、当該不足地域等においては、タクシー会社がその不足分について、地域の自家用車・ドライバーを活用し、タクシー事業の一環として運送サービスを提供することを可能とする。その際、当該事業に係るドライバーを十分に確保する観点から、安全の確保を前提に、労働条件など担い手確保に必要な要素を考慮して、雇用契約に限らず検討するとともに、準特定地域において、既存のタクシー事業者以外の新たな事業者が新規参入できる環境整備の一環として、これらの地域の解除の見通しを、新規参入の準備に資するよう相当程度事前に公表することを検討する。

上記制度の設計に当たっては、タクシー事業者が運送責任を負うことや安全を確保することを前提に、新たに活用する地域の自家用車・ドライバーについての教育、運行管理・車両整備管理の在り方等を検討するとともに、道路 運送法第 78 条第 3 号に基づく許可については、地域公共交通会議における協議が法律上明記されていないことを踏まえて行う。

オ タクシー事業者以外の者によるライドシェア事業のための法律制度についての議論

【令和 6 年 6 月措置】

国土交通省は、上記エの施策の実施効果を検証しつつ、タクシー事業以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について、議論する。

【今後の検討課題】

オの法律制度の検討及びエ b の制度詳細の検討に当たっては、以下を踏まえた検討が行われる必要がある。また、その際、利用者起点を前提としつつ、タクシー、バス事業者など既存事業者との「共存共栄」に最大限の

配慮を行う必要がある。

- 1 諸外国の最新のライドシェア関連制度等を踏まえた検討OECD加盟 38 か国中 25 か国でライドシェア（一般ドライバーが自家用車を利用して容易に有償運行が可能であり、かつ、変動運賃を利用できる事業であって、現地法制上は「タクシー」とされているものを含む。）が制度化され、広く提供されているという指摘も踏まえ、また、各国におけるライドシェア事業の規制等の実態や制度アップデートの経緯を踏まえる必要があること。
- 2 ライドシェア事業者に対する徹底した安全対策のための規制の導入
以下の各事項を含む徹底した安全対策をライドシェア事業者に義務付ける必要があること。
 - ・ ライドシェア事業者が利用者に対する直接の法的責任を負うこと（直接の法的責任を負わない仲介行為の禁止）
 - ・ ドライバーの事前審査、事故歴確認義務、健康診断書の確認、自賠責保険・任意保険の確認
 - ・ ドライバーの事後審査（苦情の適切な処理、レーティング機能等）
 - ・ 事業者による保険加入義務
 - ・ 事業者によるドライバーの運行管理（遠隔点呼（デジタル機器等を活用したアルコール呼気検査や検温による健康チェックを含む）、稼働時間管理、運行管理者、相互評価（レーティング））
 - ・ 性犯罪対策（犯罪歴審査、乗車中の緊急通報体制等）
 - ・ アプリを活用した記録保持義務（GPSによる運送の開始
 - ・ 終了地点や時間、料金、距離等を記録 等）
 - ・ 自家用自動車の要件（ドライブレコーダー等）
- 3 新たな働き方の尊重、副業・兼業の推進
ドライバーとライドシェア事業者との契約関係について、ドライバーの相当数は諸外国と同様に、副業・兼業としての就労が予想され、また、そうしなければ、必要なドライバー数を確保できない可能性が高いことを踏まえ、雇用に限らず、業務委託を含め、個人が「好きな時に好きなだけ」働ける制度設計とすること。また、その際、いわゆる「ワーキングプア」を生むのではないかとの懸念に十分に配慮すること。
- 4 自由度の高い料金規制

必要に応じて現行ハイヤーに対する料金規制の緩和を行い、ライドシェアとハイヤーとのイコルフットィングを確保すること。

5 地域・時間帯・台数の不制限

ライドシェア事業について、運営可能な地域・時間帯の制限をかけず、また、事業に利用する自家用車の台数制限をかけないこと。

6 その他

ライドシェア事業を実施するに当たって、我が国の生産年齢人口が大幅に減少しつつあることを踏まえ、これまでの人口増加を前提とする利害調整のための会議を各地域で行うことを義務付けないこと。

加えて、ライドシェア事業に関するものではないが、タクシー・ハイヤーのドライバーを十分に確保するため、また、自家用有償旅客運送を含む他旅客事業とのイコルフットィングを実現するために、タクシー会社に係る運転手との契約に関する規制について見直し、業務委託契約も可能にすることも含めて検討される必要がある。

・令和6年5月31日開催の第19回規制改革推進会議において「規制改革推進に関する答申」～利用者起点の社会変革～がとりまとめられ、岸田総理に提出された。

規制改革推進に関する答申のライドシェア関連部分については、次のとおり

Ⅱ 各分野における規制改革の推進

本章に記載の「実施事項」については、原則として、規制改革推進会議（各ワーキング・グループを含む）における議論に基づき、規制所管府省と事務局（内閣府規制改革推進室）の間で、措置内容及び期限について合意し、委員が改革に資すると認めたものである。なお、規制所管府省と事務局の間で現時点で具体的な合意に至らなかったものの、委員が、特に今後の検討課題として特記すべき事項として認めたものについては、「今後の検討課題」として各項目に記載を行っている。

1. 革新的サービスの社会実装・国内投資の拡大

（1）移動

<基本的な考え方>

地域住民や観光客の移動の足の不足、「移動難民」問題は既に全国各地

で生じている現在進行形の危機であり、今後の生産年齢人口の減少や高齢化に伴う免許返納に伴って、更に大きな危機となるおそれがある。このような中、大都市、中小都市及び観光地など全ての地域で、住民・観光客が、必要時に、円滑に移動できる「移動の自由」が確保される社会を目指し、関係省庁は次の措置を講ずる。

<実施事項>

ア タクシーの規制緩和等（第二種免許要件、地理試験廃止等）

【a 前段：令和6年上期措置、a 後段、c 前段、d,e：措置済み、

b：令和6年度中目途措置、c 後段：令和6年度以降随時実施】

a 警察庁は、普通自動車第二種運転免許（以下「二種免許」という。）を取得するために要する期間を短縮するため、令和5年度に実施した調査研究結果を踏まえ、道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）第33条第5項第1号ヨに定める教習を受ける者一人に対する一日における最大の教習時間3時限から4時限に緩和し、最短5日と1時限で取得可能とする改正を行う。あわせて、道路交通法施行規則第34条に定める技能検定は、前述した一日の教習時間の上限に含まれず、同日に受験可能であることについて、各教習所に周知徹底し、教習計画への反映を促す。

b 警察庁は、教習期間を半減するよう求める要望があることも踏まえ、二種免許を取得するために要する教習内容を抜本的に見直し、道路交通における安全性の確保を前提としつつ、aと併せて取得に要する期間を大幅に縮減するため、二種免許取得に係る教習を効率化する。具体的には、実技、座学それぞれの教習科目について、一種免許取得時との重複の縮減その他教習科目の整理・統合・縮減を交通専門家らによる調査研究の実施その他によって早急に検討し、結論を得次第、関係法規について所要の改正を行う。

c 警察庁は、道路交通法（昭和35年法律第105号）に基づく、二種免許に係る運転免許試験（以下「試験」という。）について、意思、適性及び運転技能を有する在留外国人がタクシードライバーとして活躍することを円滑にする観点から、試験問題例を20言語に翻訳し、外国人等の居住実態等を踏まえた適地の警察本部において外国語による試験を実施することを可能とする。あわせて、都道府県警察における多言語を

用いた試験の実施状況及び外国人等の受験状況を検証し、その実施の在り方を定期的に見直し、都道府県警察による実施の改善がしやすくなるよう情報提供する。

- d 国土交通省は、タクシー業務適正化特別措置法施行規則（昭和 45 年運輸省令 第 66 号）第 39 条第 1 項第 2 号に基づいて大都市におけるタクシー乗務員になるために必要とされる地理試験を廃止する。
- e 国土交通省は、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号。以下「運輸規則」という。）第 36 条第 2 項に基づいて、タクシー事業者がドライバーを新規に雇用した際に行う指導について、10 日間とする日数要件を撤廃する。

イ 道路運送法第 78 条第 2 号による自家用有償旅客運送について

【a,b,d：措置済み、c,e,f：（前段）措置済み、（後段）令和 6 年末措置、
g：（前段）措置済み、（中段）令和 6 年 7 月措置、
（後段）可能なものから速やかに措置、 h,i：令和 6 年度上期措置】

国土交通省は、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第 78 条第 2 号による自家用有償旅客運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）について、以下の措置を講ずる。

- a 株式会社の参画が可能であることを周知するため、運行主体の自治体等からの委託を受けた株式会社が自家用有償旅客運送に参画できることを明確にする。また、株式会社が利潤を含む委託料を受領できることは禁じられていないことを明確にする。
- b 宿泊施設の車両を用いた有償運送を可能とするため、道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第 49 条第 1 項第 1 号に定める「その他の交通が著しく不便な地域」（以下「交通空白地」という。）において、宿泊施設が共同して、その保有する車両を当該宿泊施設の利用者やその他の住民又は観光客を対象として有償運送に活用できることを明確にする。
- c 交通空白地をその管轄区域に含む自治体が地域公共交通会議で自家用有償旅客運送に関する協議を行うに当たって、交通空白地の外に駅、医療機関、観光地その他の住民又は観光客による相当程度の利用ニーズが

認められる目的地が存在する場合には、原則として、当該交通空白地の区域と目的地の間においても自家用有償旅客運送を認めることが住民又は観光客の利便に資するものであり望ましい旨を地域公共交通会議に係る通知において、明確化する。また、交通空白地に該当する目安を数値やデータで判断できるように公表するとともに、夜間など交通サービスが限られる時間帯が生じる地域については、当該 時間帯が交通空白地に該当しうる旨を各地方運輸局長に通知する。あわせて、本通知を踏まえ、実際に、自家用有償旅客運送を新たに開始した地域や、既に自家用有償旅客運送を開始している地域であって、交通空白地を広げた地域、交通サービスが限られる時間帯を交通空白地とした地域の数进行调查し、調査結果を踏まえ、更なる運用改善の必要性について検討し、必要に応じて所要の措置を講ずる。

- d 地域公共交通会議の透明性を向上させるため、地域公共交通会議の設置要綱又は各会議の開催日時、場所、議題、協議内容、協議が調った事項等を記載した議事録及び議事資料については、原則として、主宰者たる市町村又は都道府県のホームページ上で公開することとし、オンラインでの会議開催も可能とすることを通知する。また、地域公共交通会議において首長が地域住民の意見を適切に踏まえて判断しやすい環境を確保するため、国土交通省は、道路運送法 施行規則第4条の2に規定する構成員のバランスに留意し、地域公共交通会議において公正・中立な運営及び特定の者に偏ることなく地域住民、観光旅客を含む来訪者その他の利用者の視点に立った協議がなされるよう配慮することを明確化する。
- e 地域公共交通会議における協議を迅速化及び円滑化するため、地域の移動ニーズに対応した交通サービスに関する議論を始めてから、最長2か月程度協議をしてもなお結論に至らない場合には、首長の責任による判断をもって、道路 運送法第79条の4第5号にいう「協議が調つ」たものとして取り扱い得る旨を、「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」（平成18年9月15日国自旅第161号。以下「地域公共交通会議に係る通知」という。）に追記し、及び地域公共交通会議に係る通知におけるモデル要綱を見直すなど、所要の措置を講ずる。また、地域公共交通会議における上記取扱いの導入状況について調査し、合理的な理由なく当該取扱いが導入されていない場合は、導入を促すなど所

要の措置を講ずる。

f 地域公共交通会議に係る関係法令や通達に定められていない独自の規律については、客観的な根拠に基づかないものは認められない旨明確化する。また、合理的・客観的な理由に基づかないローカルルールの見直し状況を調査し、見直した数等を明らかにした上で、見直しが遅れている自治体に対し、見直しのスケジュールを明らかにさせる等、適切な措置を講ずる。

g 地域における自家用有償旅客運送を持続可能なものとするため、旅客から収受する対価について、「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」（平成 18 年 9 月 15 日国自旅第 144 号）2.（3）①を見直すなど、所要の措置を講じ、タクシーの 1/2 の目安を見直し、タクシー運賃から適正利潤とタクシー固有の費用を控除した金額の範囲内（タクシー運賃の「約 8 割」）を目安とするとともに、一定のダイナミックプライシングが可能であることを明確化する。また、ダイナミックプライシングを実施するに当たって、自家用有償旅客運送によって収受した対価の総額は一定期間において「実費の総額の範囲内」である必要があることが求められるが、当該「実費の総額の範囲内」とは、運転手への支払や自動車等の減価償却費、他事業等との共通経費を適切に配賦した結果を踏まえ、自家用有償旅客運送の事業において得た収入が当該事業における支出を上回っていないことである旨を明確化する。さらに、ダイナミックプライシングの導入事例創出後、当該事例を踏まえ、対価の額の上下限の拡大について検討する。

h 道路運送法施行規則第 49 条第 2 号に基づく福祉有償運送（以下「福祉有償運送」という。）について、本制度がより利用者本位の実効的なものとなるよう以下の措置について検討の上、必要な措置を講ずる。

・例えば、独居の高齢者であって、聴覚その他の事情により、独力での電話予約が困難な者など、福祉・介護の専門職から見て支援が必要な者が、福祉有償運送を適切に利用できるよう、道路運送法施行規則第 49 条第 2 項にいう「他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者」に該当する範囲について、関係者のニーズを踏まえて、明確化を検討し、所要の措置を講ずる。

・福祉有償運送は、地域公共交通会議等においてその必要性が認められた場合には、1回の運行で複数の旅客を運送すること（以下「複数乗車」という。）が「福祉有償運送に係る地域公共交通会議等における協議に当たっての留意点等について」（平成21年5月21日国自旅第35号課長通知）によって認められているが、福祉有償運送の実施主体の判断により、障害の態様により複数乗車が可能な者については、複数乗車を認めることができるようにするための所要の措置を講ずる。

- i 自家用有償旅客運送の登録の更新について、登録の有効期間中に運行上重大な事故等の問題が発生しておらず、かつ当該自家用有償旅客運送の運送条件や当該地域の公共交通を取り巻く状況が大きく変わらない場合は、実施主体の負担を鑑み、更新時に必要な地域公共交通会議における協議については、意見公募形式（更新の登録を行うことについて地域公共交通会議の構成員に対して周知し、一定期間異議がない場合には、当該更新に係る協議が調ったものとみなす協議形式をいう。）を原則とする旨通達で明確化する。

ウ 自家用車活用事業の施策効果の測定等

【a,b：令和6年措置、c（雨天、イベント等の場合の制限緩和）、（配車アプリデータのない地域における更なる制度利用の促進、運行可能時間帯等の柔軟化）：令和6年度上期検討・結論、結論を得次第速やかに措置、c（需要と供給に応じた柔軟な運賃料金の在り方）：直ちに検討を開始、結論を得次第速やかに措置、
d：令和6年7月措置】

国土交通省は、道路運送法第78条第3号による自家用車活用事業（以下「自家用車活用事業」という。）について、以下の措置を講ずる。

- a 国土交通省は、大都市、中小都市及び観光地など全ての地域において、住民及び内外の観光客が必要時に、円滑な移動を可能とするため、自家用車活用事業の施策効果を適切な期間で、丁寧な検証を行う。具体的には、少なくとも、特別区・武三交通圏、京浜交通圏、名古屋交通圏、京都市域交通圏、札幌交通圏、仙台市、県南中央交通圏（埼玉）、千葉交通圏、大阪市域交通圏、神戸市域交通圏、広島交通圏及び福岡交通圏（以下「対象地域」という。）については、次の項目について適切なデータに

よるモニタリングを行うとともに、対象地域における全ての時間帯で平均のマッチング率が90%以上となるよう不断の制度改善を行う。

なお、マッチング率は、タクシーを利用しようとする者からの配車依頼件数のうちタクシードライバー及び自家用車ドライバーの承諾件数の合計数が占める割合をいうものとし、配車依頼件数は、アプリ等のセッション数を基礎とする。セッション数を基礎とする数値については、乗客が一般的に許容可能な時間を1セッション当たりの数値とすることを検討する。可能な場合には、天候を併記するものとする（以下同じ。）。

- ・対象地域ごとの自家用車活用事業の許可事業者数及びタクシー事業者数（月次データ）

- ・対象地域ごとの毎日・各時間帯のマッチング率の日次・時間帯ごとのデータ、自家用車の稼働台数（時間枠ごとに稼働していた台数。以下同じ。）（日次データ）

- ・自家用車活用事業に係る登録ドライバー数

※（週次データ） ※新規登録者、退職者数を把握する方法についても検討する。また、登録ドライバーが増加しているにもかかわらずマッチング率が上昇しない場合には、当該登録ドライバー数のうちタクシードライバーを兼務している者の数も追記を検討。

- ・自家用車活用事業に係る実際に乗客を乗せた延べドライバー数（週次データ）

b 国土交通省は、対象地域以外の地域については、マッチング率の測定・検証が困難であることに留意しつつ、少なくとも、自家用車活用事業を導入した営業区域数及び営業区域名、当該営業区域における自家用車活用事業の許可事業者数及び総事業者数、タクシーの不足車両数（当該営業区域内の総タクシー車両数の5%に該当する実数）、首長が運輸支局へ特定の曜日・時間帯を申し出た自治体数及び自治体名、当該自治体が申し出た特定の曜日・時間帯におけるタクシーの不足車両数、自家用車活用事業の自家用車の稼働台数及び登録ドライバー数※を月次で集計し、公表する。また、対象地域以外の地域について、施策効果がアプリのマッチング率や自家用車活用事業の導入事業者数・自治体数のみでは判断できないことに留意しつつ、可能な限り、住民や内外の観光客等へのアンケートその他のデータを広く収集し、施策効果の客観的な判断に努め

る。

※タクシードライバーを除き、新規登録者、退職者数を把握する方法についても検討する。

c 国土交通省は、自家用車活用事業について、各地域における実施状況を踏まえつつ、現行法の範囲内において可能な限り柔軟に運用を行うとともに、バージョンアップを直ちに開始する。具体的には、自家用車活用事業は、タクシーが不足する地域・時期・時間帯において、タクシー事業を補う仕組みとして、配車アプリデータに基づいて算出した不足車両数分のみ（配車アプリデータがない地域については、みなしの不足車両数分のみ）の運行が可能とされているものであることから、①雨天、鉄道等の遅延その他の事情から、移動ニーズが特定の地域で急増した場合、②大小のイベントその他の事情から、通常時より移動ニーズの増加が合理的に予測される場合については鉄道やバス、タクシーなど交通サービスを総合して移動の足を充足していくものであるが、タクシー需要が特定の地域で急増した場合や通常時よりタクシー需要の増加が合理的に予測される場合については、営業区域、時間帯、自家用車稼働台数の制限の緩和等を検討する。また、配車アプリデータの無い地域における自家用車活用事業の更なる制度利用の促進を図る観点から、現行制度では、原則として、運行可能な曜日・時間帯は金曜日・土曜日の 16 時台から翌 5 時台に限られ、また、不足車両数は当該営業区域内のタクシー車両数の 5 % とみなされることとされている等の制限について、地域の移動の足の不足の状況を検証し、柔軟に見直しを行えることを適切に周知していくとともに、その柔軟化の方法について検討する。あわせて、「担い手」及び「移動の足」の確保の双方の観点が実現されるよう、タクシーと自家用車活用事業に共通で適用される、新たなダイナミックプライシングなど、需要と供給に応じた柔軟な運賃・料金の在り方を検討する。

d 国土交通省は、特定地域及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及び活性化に関する特別措置法(平成 21 年法律第 64 号)第 3 条の 2 第 1 項により指定された準特定地域について、新規参入事業者の準備期間を考慮し、指定基準となる指標（同法同条同項に定める事業用自動車一台当たりの収入の状況、法令の違反その他の不適正な運営の状況及び事業用自動車の運行による事故の発生の状況）に関する令和

5年度の数値（速報値）を令和6年7月に公表する。

また、国土交通省は、令和6年10月1日以降に準特定地域に指定され、又は、継続して準特定地域に指定されている営業区域について、当該営業区域内に自家用車活用事業へ参入するタクシー事業者が存在しないこと、又は、自家用車活用事業へ参入するタクシー事業者のみでは、国土交通省が算出した不足車両数（国土交通省が不足車両数を算出しない区域においては、簡便な方法や自治体の申出によるみなし不足車両数）を満たすことができないことにより、移動の足不足を解消できない場合は、令和6年10月1日以降、タクシー事業者（当該営業区域と同一の都道府県内であって当該営業区域と隣接していない区域に営業所を有し、又は同一の都道府県と隣接する都道府県内に営業所を有するタクシー事業者（ただし、輸送の安全又は旅客の利便の確保に支障を及ぼすおそれがあると国土交通省が認めるタクシー事業者を除く。））について、当該営業区域における自家用車活用事業への参入を可能とすることとし、令和6年7月に通知等の所要の改正を行うとともに、適切な周知を行う。

なお、国土交通省は、上記の輸送の安全又は旅客の利便の確保に支障を及ぼすおそれがあると国土交通省が認めるタクシー事業者について、タクシー事業者の新規参入を促すため、具体的な理由の公表を行う。

エ タクシー仲介の適正化、白タク対策の強化

【a:令和6年度以降継続的に措置、 b:令和6年度以降継続的に措置】

- a 警察庁及び国土交通省は、道路運送法第4条第1項に違反する行為（いわゆる白タク）について、その仲介行為を行うアプリ事業者等についても、違法な仲介行為を停止するよう行政指導及び広く共犯規定を駆使した取締りを引き続き強化する。
- b 公正取引委員会は、タクシー配車サービスを行う配車アプリを利用してタクシーを手配しようとする者の割合が今後高まる可能性があり、タクシー事業者にとって配車アプリが旅客の獲得にとって重要な手段となる場合には配車アプリ事業者の提示する条件を受け入れるタクシー事業者にのみ、配車サービスの提供が行われるようになるおそれがあることにも留意しつつ、配車アプリに関する市場が高度に独寡占状態にあることに鑑み、少数の有力な事業者等が、単独で、又は他の事業者と共同して、

私的独占、不当な取引制限を行い、又は不公正な取引方法を用いることによって、公正かつ自由な競争が阻害されることがないように、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号）に違反する行為が認められた場合には、厳正・的確に対処する。

オ 運行管理制度のデジタル化・遠隔化の推進、柔軟な働き方の実現を通じたドライバー確保

【a～c：令和 6 年度検討、結論を得次第速やかに措置、
d,e：令和 6 年度措置】

a 国土交通省は、現行、運輸規則第 47 条の 8 に基づき準用する同規則第 38 条、「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱いについて」（令和 6 年 3 月 29 日国自安第 181 号、国自旅第 431 号、国自整第 282 号）3（2）②及び「自家用車活用事業における運行管理について」（令和 6 年 3 月 29 日国自安 182 号。以下「運行管理通達」という。）8 に基づき、自家用車活用事業を行うタクシー事業者（以下「運営事業者」という。）が新たに自家用車活用事業のドライバー（以下「自家用車ドライバー」という。）として選任する者及び既に自家用車ドライバーとして選任した者に実施する必要がある指導監督について、自家用車活用事業の開始その他の事情によって、複数の運営事業者の下で働きたいとの意欲を持つ自家用車ドライバーが同様の内容の指導監督を重複して受講する必要があることによる負担を軽減し、より働きやすい環境を整備し、もって、十分なドライバーを確保する観点から、以下の方向で、指導監督の効率化を検討し、所要の措置を講ずる。

・新たに選任する自家用車ドライバーに実施する指導監督については、当該ドライバーが一の運営事業者や外部専門機関において指導監督を受けた場合には、その後、その実績確認が可能であれば、一定期間同一営業区域内で自家用車ドライバーになる際の指導監督を免除するとともに、過去 2 年以内に一定日数以上同一営業区域内で自家用車ドライバーの経験がある者について、同一営業区域内で自家用車ドライバーになる際の指導監督を免除する。

b 国土交通省は、自家用車活用事業の運行管理のデジタル化・遠隔化を進

め、生産年齢人口が急減する中でも、効率的な安全管理を実施し、かつ、自家用車活用事業のドライバーの自律的かつ柔軟な働き方を実現する観点から、以下の①～⑥に掲げる措置を講ずる。

- ① 運行管理通達に基づいて、運営事業者が運輸規則第20条に準じて行うこととされる大雨、大雪等の異常気象時等における輸送の安全のための措置について、現行制度においては、運行管理者が自家用車ドライバーに対する暴風警報等の伝達、避難箇所の指定、運行の中止の指示等を行うことによって乗客の安全を確保することとされるが、一方で、運行の安全は、運営事業者が異常気象等により運行に注意が必要と判断する場合に、当該運営事業者が使用するアプリ上で当該運営事業者による自家用車活用事業に就業する自家用車ドライバーに対して注意喚起を行い、かつ、運行継続が危険と判断する場合は、当該運営事業者が当該地域でのサービスの提供をアプリ上で中止する方法によっても確保される可能性があることを踏まえ、異常気象時等における輸送の安全のための措置を、運行管理者の設置を営業所内に限定せず、デジタル技術を活用して行うことについて検討し、運行管理通達の改正その他の所要の措置を講ずる。
- ② 運行管理通達に基づいて、運営事業者が運輸規則第21条第1項に準じて行うこととされる過労防止の措置について、現行制度においては、運営事業者が自家用車ドライバーの勤務時間及び乗務時間を定め、運行管理者はその範囲内で乗務割を作成し、自家用車ドライバーを乗務させることで過労を防止することとされるが、一方で、自家用車ドライバーの過労防止は、運営事業者がアプリ上で把握する自家用車ドライバーの乗務時間と自家用車ドライバーがアプリ上で自己申告する他の自動車運転業務に従事した時間を合算して、一定の上限時間以下であることを新規配車依頼の条件とし、当該上限時間を超過した自家用車ドライバーへの新規配車依頼を行わないこととし、かつ、上限時間に達する前に自家用車ドライバーへ注意喚起を行い、当該ドライバーによる就業時間管理を支援する方法によっても同様に実施できる可能性があることを踏まえ、運行管理者による乗務割の作成等によらず、デジタル技術を活用し、過労防止のための措置について検討し、運行管理通達の改正その他の所要の措置を講ずる。

- ③ 運行管理通達に基づいて、運営事業者が運輸規則第 21 条第 7 項に準じて行うこととされる、自家用車ドライバーの運行中の体調変化等により安全な運行の継続に支障が生ずるおそれがある場合の措置（以下「体調変化への対応」という。）について、現行制度においては、自家用車ドライバー自身による申出等により、体調変化等が生じたことを運行管理者が把握して当該ドライバーの運行中止等の対応を行うことで運行の安全を確保することとされる一方で、体調変化時の運行の安全は、自家用車ドライバー自身によるアプリ上での申出や乗客からのアプリによる連絡等によって自家用車ドライバーの体調変化等を把握し、AI 等を活用して対応する方法によっても確保される可能性があることを踏まえ、デジタル技術を活用した体調変化への対応について検討し、運行管理通達の改正その他の所要の措置を講ずる。
- ④ 運行管理通達に基づいて、運営事業者が運輸規則第 24 条に準じて行う点呼等の措置及び運輸規則第 21 条第 4 項及び第 5 項に準じて行う酒気帯び及び体調不良等による自家用車ドライバーの運行差止めの措置（以下「運行可否判断等」という。）について、現行制度においては、運行管理者が原則対面で自家用車ドライバーの酒気帯びの有無、健康状態、車両整備の結果等を確認し、当該結果を踏まえて運行可否判断等を行うことによって運行の安全を確保することとされるが、一方で、点呼等及び運行可否の判断は、運営事業者が、稼働前にアプリ上の顔認証その他の方法で自家用車ドライバーの本人確認を行い、かつ、就業を希望する自家用車ドライバーに対し、配車依頼を行う前に遠隔でのアルコールチェッカーによる酒気帯びの有無の確認、アプリ上での健康状態に関するチェックリストへの回答及び車両整備の記録簿のアップロード等を依頼し、当該結果を踏まえて配車依頼の可否を自動又は遠隔で判断する、また、業務終了時にアプリ上で業務完了の旨及び酒気帯びの有無を報告するよう自家用車ドライバーに依頼するという方法によっても実施できる可能性があることを踏まえ、デジタル技術を活用し、運行管理者の対面による点呼等によらない運行可否判断等について検討し、運行管理通達の改正その他の所要の措置を講ずる。
- ⑤ 運行管理通達に基づいて、運営事業者が運輸規則第 25 条第 3 項及び

第4項に準じて自家用車ドライバーに行わせる業務の記録（以下「業務記録」という。）について、現行制度においては、自家用車ドライバーが自ら業務の開始及び終了の地点及び日時、業務に従事した距離等を記録することとされるが、一方で、業務記録については、正確な記録が可能かつデータの改ざんが不可能なアプリ・GPS等を活用して把握できる情報は、ドライバー自身による記録を不要とすることも可能と考えられることを踏まえ、デジタル技術を活用した業務記録について検討し、運行管理通達の改正その他の所要の措置を講ずる。

- ⑥ 運行管理通達に基づいて、運営事業者が運輸規則第38条及び第39条に準じて行うこととされている指導監督については、新たに自家用車ドライバーとして選任する者に対する適性診断及び運輸規則第38条第2項に準じて行う指導監督並びに既に自家用車ドライバーとして選任した者に対して定期的に行う「旅客自動車運送事業が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」（平成13年12月3日国土交通省告示第1676号）第1章に定める項目の指導監督の他、運輸規則第38条、第39条及び第40条に準じて、自家用車ドライバーへの指導監督や記録の保存を行うこととされるが、一方で、運行の安全は、乗客による自家用車ドライバーへの評価に基づく自家用車ドライバーの自主的な改善や、評価に応じた新規配車依頼の判断、ドライブレコーダーやアプリ等により把握する危険運転データのAI分析結果に応じて、運営事業者又は外部専門機関等において一定の教育・研修を受講するまでの新規配車依頼の停止等の方法によっても確保される可能性があることを踏まえ、デジタル技術を活用したドライバーへの教育・研修方法について検討し、運行管理通達の改正その他の所要の措置を講ずる。

- c 国土交通省は、bの検討の結果、労働基準法（昭和22年法律第49号）上の労働者性が認められない業務委託による就業が可能となる場合には、業務委託で就業する自家用車ドライバー（以下「業務委託型ドライバー」という。）の適正な就業条件の確保について、例えば以下のような措置の必要性を指摘する声があることも踏まえ検討を行う。

- ・業務委託型ドライバーに対するアプリ接続時間選択の自由及び接続時間中の運送業務依頼に対する受注拒否の自由の保障

- ・業務委託型ドライバーによる他の運営事業者や他業種での兼業の自由の保障
 - ・稼働時間に応じた受注停止の推奨等による業務委託型ドライバーの稼働時間管理のサポート
 - ・就業条件の変更に関する業務委託型ドライバー又はその組織する団体への意見聴取を行うよう努めること
 - ・業務委託型ドライバーの国籍、信条、社会的身分、身体的又は精神的障害、性別等を理由とする差別禁止
 - ・契約締結後の取引条件（業務の給付の内容、報酬の額、支払期日その他の取引条件に関する詳細）の明示
 - ・業務委託型ドライバーを募集する際の業務内容等の明示
 - ・運営事業者が業務委託ドライバーの登録を解除する際の事前予告
- d 国土交通省は、自家用車活用事業及びタクシー事業の運行管理について、道路運送法第 35 条の運用上、タクシー事業の許可を得ている者に限って、受託することが可能とされている一方で、地域の人口減少により運行管理者の確保が困難になる可能性や運行管理のデジタル化・遠隔化の検討結果も踏まえ、タクシー事業の許可を得ていなくてもデジタル技術の活用により運行管理を行い得る者への委託が可能な業務範囲を検討し、その結果を踏まえ、当該範囲の受委託に関する許可基準の策定その他の所要の措置を講ずる。
- e ロボタクシーによる有償運送（特定自動運行旅客運送）は道路運送法上の一般旅客自動車運送事業に該当するため、事業の実施にはタクシー事業者としての許可が必要とされる一方、ロボタクシーの運行に係る業務は、必ずしもタクシー事業の許可を有しなくても、車両メーカーなど自動運転の専門性を有する者が実施できる可能性があることを踏まえ、現在許可基準が定められていないロボタクシーに係る管理の受委託の基準を作成する。その際、受託者が受託部分について事故責任を負う必要性についても留意する。加えて、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」（平成 14 年 1 月 30 日国自総第 446 号、国自旅第 161 号、国自整第 149 号）を見直し、ロボタクシーに係る管理について、タクシー事業の許可を得ていない者へ外部委託可能な範囲を明確化する。

【今後の検討課題】

タクシー事業者以外の者によるライドシェアに係る法制度に関する規制
改革推進会議意見

本会議では、昨秋以降、12回にわたるワーキング・グループを開催し、13人の首長を含む17の地域の団体、宿泊業や飲食業に関する4団体、タクシー事業者を含む民間事業者13団体等の御参加を得て、移動困難の解消策として諸外国で実装済みのライドシェア制度の導入について集中的に議論してきた。

この背景には、「移動の自由」が失われ、地域が崩壊していくことへの危機感がある。我が国においては、この30年ほどの間において少子高齢化が急速に進み、また平成20年をピークに人口が減少に転じており、バス路線の急減（令和4年度末時点で30本以上の路線数を有する民営バス事業者において、令和5年以降にバス路線を1路線以上減便・廃止する事業者が約8割）や、地域の鉄道路線の廃止（平成12年度から令和6年4月1日の間に、全国で46路線・1200km以上の鉄軌道が廃止）など、全国で公共交通機関の路線が廃止・減便されるとともに、コロナ禍を契機にタクシードライバーも急減（平成31年3月末から令和6年4月末までに約5.6万人減）したこと、地方のみならず都心部においても全国で移動の制約が顕在化し、既に、買い物し、通院し、時には外食を楽しむといった、これまで当たり前であった日常生活ができなくなっている。「移動が不便で、買い物や病院のために住み慣れた地域を離れてでも便利なところに引っ越さなくてはならない状況があり、そうやって歴史ある地域が持続性を失っていってしまう」（第9回地域産業活性化ワーキング・グループ・五十嵐つくば市長ビデオメッセージ（抄））といった指摘は特に重く受け止めるべきものである。

また、こうした状況は、今後の訪日外国人観光客の回復・増加により、更に深刻な状況となることは容易に予測できる。今後、人口減少が進めば状況の悪化は必至であり、局所的、局時的に多少の回復をする地域があっても、全地域で「昔に戻る」ことは、他の産業と同様に、あり得ない。国として、現実を直視して、一刻も早く、地域崩壊の危機を回避するための、あらゆる解消策を実施して移動困難の危機を回避する今後の長計を検討する必要がある。

当会議での議論も踏まえ、4月からは自家用車活用事業が開始され、自家用有償旅客運送制度も利用者起点にアップデートされた。また、今後更にバージョンアップするとの斉藤国土交通大臣の決意をお伺いした。国土交通省及びタクシー事業者において、懸命な努力により迅速な対応がなされたことは高い評価に値するものであり、今後の活用が期待される。

しかしながら、これらの施策が、移動の足を全国で確保する、地域の崩壊を食い止めるという社会課題の解決に対して十分な制度になっているとは、次の3点の理由により、全く言い難い状況である。

第一に、運営主体がタクシー事業者に限定されている点である。既存のタクシー事業者だけでなく、意欲があり、技術もある様々な企業が移動難民問題の解決に向けて果敢にチャレンジできるフェアな環境を整備すべきである。業界目線ではなく、利用者起点での制度設計を行うべきである。安全性に関しては、ライドシェア業を創設し適切な規制を課すことにより、運営主体をタクシー事業者に限定しなくとも確保することが可能である。

第二に、ドライバーの確保の点である。ライドシェアのドライバーになる魅力は、世界的にも、好きな時間に自律的に柔軟に働くことができる点にある。こうした働き方を安全の管理と両立する形で実現するためには、タクシー事業者の営業所でアナログな方法によりドライバーを指揮監督して安全を確保するという昔ながらのやり方に加えて、デジタル技術により遠隔で乗客やドライバーの安全を確保する方法にアップデートする選択肢を用意する必要がある。しかし、自家用車活用事業は、デジタル技術の活用を必ずしも前提とせず、タクシー事業に関する規制を準用した制度となっている。この結果、むしろ、タクシー事業者が車両や正社員を持たずに、事業を展開可能とするためのコスト削減策にすら見えるという指摘を受け止める必要がある。

第三に、移動の制約への全国的な対応の点である。自家用車活用事業は、道路運送法の根拠条文上「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に「地域又は期間を限定して」実施するもの（同法第78条第3号）とされており、実際にも、地域・時間帯・時期・台数等が限定された局所的な運用になっている。同事業について、事業者からは「人口密度が低い地域になれば、マッチングの効率が下がり、マッチング率が低下するとサービス体系の満足度は下がるため、乗客、ドライバー共に支持を得ることが難しくなることから、事業としては成立しづらくなる。」といった採算性への懸念があり、ま

た、1年ごとに運行可能な台数や地域も変更され得る不安定さも指摘されている。特に人口数万人から数十万人程度の中小規模の都市においては、自家用有償旅客運送の活用も困難な地域、時間帯等が生じることが想定されるため、このような制度を全国的な移動の足の確保につなげていくことは根本的に難しいと考えられる。

(結論)

全国で住民、観光客の移動の足不足を速やかに解消し、飲食、宿泊など地域経済の復活・発展、インバウンドの増大を図るため、今年度から開始された自家用車活用事業等の効果を適切に把握し、不断のバージョンアップを順次実施した上で、年内にも、全国各地域での移動の足が充足する地域の有無・程度を可能な限りデータによって丁寧に検証すべきである。同時に、当該検証を踏まえ、日本全国の移動の足不足の解消に向けて、次の段階に円滑に移れるよう、デジタル原則に則り、また、内閣府及び国土交通省が行った論点整理を踏まえ、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業を位置づける新たな法制度について、次期通常国会の法案提出を視野に、年末に向けて、法案化作業を直ちに開始すべきである。その際、移動の足を確保し地域を守ること、安全性の確保に向けて、デジタル技術を最大限活用することなど、生産年齢人口の急減その他の社会環境の変化でも中長期的に機能する方策の確立が必要であることに留意すべきである。

(意見別紙)

デジタル技術を徹底的に活用した真のライドシェア事業を実現する
法律制度等について（骨格案）

1. 車やドライバーの安全性

ライドシェア事業の制度化に当たっても、安全性の確保が第一であることは言うまでもない。デジタル技術によって、従来のタクシーを上回る最高水準の安全を確保する必要がある。

現行のタクシーや自家用車活用事業では、営業区域内に営業所を設置し、定められた台数以上の事業用自動車を設置した上で、営業所ごとに選任される運行管理者による対面でのドライバーの監督を中心とする運行管理が前

提とされている。しかし、ライドシェア事業では、生産年齢人口の急減に伴う運行管理者の減少に対応しつつ、タクシー事業者以外の新規参入及び局所的な運用の是正を実現するとともに、デジタル技術を活用した遠隔での運行管理や安全対策により、最高水準の安全を確保することが制度化の根幹となる。具体的には、以下のような点を新たに規定する法制度の整備が必要である。

①運行管理のデジタル化

自家用車活用事業における運行管理のデジタル化・遠隔化に加え、車内ドライブレコーダーの設置の義務付け等による乗車中の安全性確保、ドライバー及び乗客の評価をアプリで行うレーティング機能の搭載の義務付けといった、乗客、ドライバー双方のより高いレベルの安全性を確保するためのデジタル技術を最大限に活用した遠隔による運行管理を実現する。このためには、営業所ごとに運行管理者を設置する体系から、デジタルを前提に、運行関連データをフル活用することも可能とする体系へのアップデートが必要である。例えば、次のような手法が考えられる。

- ・緊急時に、乗客がアプリ上で警察・ライドシェア事業者に通報できる機能の搭載。ライドシェア事業者が犯罪行為や事故を把握した場合の警察・消防への通報義務。
- ・性犯罪等の抑止のため車内ドライブレコーダーの設置義務付け。
- ・アプリにドライバー及び乗客の相互評価機能（レーティング機能）の搭載義務付け（評価に基づくドライバーの自主的な改善を促すとともに、乗客によるドライバーへの迷惑行為等を予防。低評価のドライバーには講習等を受講しない限り新規配車依頼を行わず、低評価の乗客には、カスハラ対策の観点からも、利用の拒否又は配車の優先度引下げ）。
- ・デジタル技術やA I を活用したオンラインによる苦情等の受付体制整備（上記に加え、苦情等の受付の際に得られたデータをドライバーの運転技術や接遇の向上のための情報としてドライバーに提供し、活用）。
- ・ドライブレコーダー、アプリ等により把握する運転特性データの活

用（A I 分析結果等に応じ、ドライバーの運転技能向上のための情報提供）

②自家用車への安全設備

- ・ドライバーが一種免許保有の場合に、車外のドライブレコーダーその他の安全設備の装着を義務付け。
- ・自家用車に対し、タクシーと同程度の期間で車検実施を義務付け（走行距離に基づき所要の調整）。

③性犯罪対策・事故防止の事前審査

- ・ライドシェア事業は遠隔による管理が前提となるため、ライドシェア事業者がドライバーに対する登録時の本人確認（eKYC等のデジタル技術を活用した本人確認を含む。）、性犯罪歴、事故歴及び健康状態の確認を行うことを義務付け。
- ・車内ドライブレコーダー及びSOS機能が設置されていることをアプリ等で乗客に表示し、また、事後に検査を行えるよう記録保持義務を課し、性犯罪等の発生を抑止。

④運行管理の外部委託等

- ・運行管理のデジタル化・遠隔化も踏まえ、営業区域の規制は設けず、また、道路運送法第23条に基づく営業所ごとの運行管理者の選任を不要化（広域での選任を可能とするとともに、運輸規則第47条の9により選任されるべき運行管理者数の要件緩和）。あわせて、一定の要件の下での運行管理業務の全てを外部に委託することの実現（受託者も運行管理上の行政上の責任を負うことにより十分な安全性を確保。）。

2 事故時における責任体制の確保

事故の責任をライドシェア事業者に直接負わせることにより、ライドシェア事業者がドライバーの安全管理を最大限実施するインセンティブとすることが重要である。そのため、以下の対応を行う必要がある。

- ・ライドシェア事業者は、乗客とドライバーとの間の仲介ではなく、乗客に対して直接に旅客運送を提供する主体として、運送契約上の責任を負うことを法律上の義務として規定。
- ・ライドシェア事業者は、事故発生時における損害を賠償するため、一

定額以上の支払が保障される損害保険への加入義務を負うことを法律上の義務として規定。

3 ドライバーの働き方

上記のデジタル技術を最大限に活用した管理手法により、ドライバーや乗客の安全性を確保することを前提に、ドライバーの自律的かつ柔軟な働き方を実現し、あわせて、運賃規制も柔軟化することで、十分な担い手を確保していくことが、ライドシェアの議論の本質である。一方で、ドライバーが労働者ではなく自営業者である場合、当該ドライバーが自ら自営業者としての柔軟な働き方を自らの意思で選択する点を留保するとしても、労働法制の規律の対象外となり、不十分な就業条件を強いられることになるのではないかという懸念も示されている。ドライバーの就業条件については、海外でも議論が進められている。この点について、次のとおり対応すべきである。

①柔軟な働き方とドライバー保護とを両立させる就業条件・待遇（業務委託）

- ・デジタル技術を用いた遠隔での運行管理による柔軟な働き方の実現の結果として、雇用契約のみならず業務委託契約による就業形態も可能とする法制度の実現。あわせて、事故歴等を勘案し、一定の場合には、配車単位又は時間単位での雇用契約に基づくスポットワークも可能とする制度改正。
- ・最低報酬の保障やドライバーによる稼働時間のサポート等、業務委託契約により就業するドライバー（労働基準法上の労働者性がないドライバー）に対して委託者が行うべき就業条件の整備を委託者に義務付け。
- ・事業者に対して運送引受義務を課さず、相互評価機能（レーティング機能）を通じたドライバー・乗客の双方の安全安心の実現。

②価格規制

- ・運賃の事前確定を前提に、柔軟なダイナミックプライシングを通じた需給調整を可能とする運賃規制の緩和。

なお、需給の調整機能は、ドライバーの収入増にもつながるダイナミックプライシングに担わせることが適切であり、他方で、ドライバーの収入にプラスの影響を及ぼさない、配車アプリが旅客から収受する

優先配車（仲介事業者が、配車を希望する旅客に対し、追加料金の支払を条件に、空車の探索を継続し、又は優先的に車両を手配するサービス若しくはこれに類するもの）の手配料金その他の配車に係る料金については、適切かつ透明性を確保し得る料金規制を導入。

4 全国展開（事業性の確保）

自家用車活用事業は、現行道路運送法上、「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に「地域又は期間を限定して」実施することができるものであり、制度運用上も、地域、時間帯、供給台数に関する詳細な制限が課されているため、対応が局所的となっている。そのため、ライドシェア事業の法整備に当たっては、こうした地域的な制限を設けるべきではない。また、タクシー、バス、鉄道その他の交通に関する事業を既に行っている者だけでなく、様々な意欲ある企業が参加し、地域における移動の制約の解消に向けてチャレンジできる環境整備が必要である。一方で、タクシー業との共存についても一定の配慮を行う必要がある。

①運行主体の拡大

- ・「ライドシェア事業」を許可制として新たに創設。地域における移動の制約の解消に向けて果敢にチャレンジする意欲のある様々な事業者の参入を実現（許可に当たっては、タクシー事業において求められる営業区域内の営業所の設置要件、事業用自動車の配置要件、営業区域内での運行管理者の設置などの要件は設けない）。

②時間帯・エリア規制・台数制限

- ・ライドシェア事業においては、地域、時間帯、供給台数に関する制限の撤廃。
- ・地方部における移動の足を供給する観点から、都市部で運行するライドシェア事業者が一定の範囲で都市部のみではなく、地方部でもサービスを提供する制度の導入（サービス対象エリアを地方部にも広げることを義務付ける「ユニバーサルマッチング義務」）。

③タクシーとの共存

- ・ビッグデータを活用したモニタリングにより、特定の地域においてライドシェアの供給が著しく過剰となり、タクシー事業者の事業の継続が困難になるような場合については、緊急調整を可能とする仕組みの

導入。

5 その他

①仲介事業者への規制

- ・白タク行為の撲滅のためには、仲介事業者の登録制の導入（外国事業者も対象とし、無登録事業者に対する処罰規定を整備）。あわせて、登録事業者にする、白タクなどの違法行為のあっせん禁止の規律の整備。

②自家用車活用事業の改善

ライドシェア事業同様、地域の自家用自動車や一般ドライバーを活用して行う有償運送である自家用車活用事業についても、更なる活用が図られるようライドシェア事業に準じた対応を行うべきである。

⑤ 生産性向上特別措置法国会審議への対応

未来投資戦略2017（平成29年5月30日閣議決定）を踏まえ、第196回通常国会に経済産業省が「規制のサンドボックス制度」を柱とする生産性向上特別措置法を提出。全タク連においては川鍋会長を先頭にライドシェア事業が規制のサンドボックス制度の対象外となるよう関係方面に鋭意働きかけをした。

その結果、平成30年5月15日に参議院経済産業委員会において「規制のサンドボックス制度について、ライドシェア事業のような安全と雇用に問題が指摘される事業の実証については、規制法令に違反するものが認定されることのないよう厳に対応すること」という附帯決議が採択された。

同法は平成30年5月16日に成立し、6月6日より施行されている。全タク連においては、その運用動向を常に注視してきたところ。

⑥ 国家戦略特別区域会議提案への対応

イ 平成27年9月、国家戦略特区WGヒアリングにおいて京都府京丹後市から自家用車ライドシェアの導入が提案され、次いで同年10月に開催された合同国家戦略特別区域会議において、秋田県仙北市及び兵庫県養父市から自動車ライドシェアの拡大が要望・提案されたが、国土交通省、警察庁等関係省庁並びに自民党、公明党、民主党等の国会議員等に対してライドシェアの違法性、危険性並びにタクシー業界の取り組み等について説明し、要望活動を行った結果、国家戦略特区における自家用車ライドシェアの実施は認められず、現行の自家用有償制度の枠内での特例として、平成28年9月に改正国家戦略特別区域法が施行され、バス・タクシー事業者によることが困難であるということを大前提に、一の市町村の区域内における外国人観光旅客その他の観光旅客の移動のための交通手段を提供することを主たる目的とした自家用有償観光旅客運送が認められることとなった。

その後、特区提案をした仙北市は、自家用車ライドシェアの危険性と自家用車ライドシェアが地域の実情に合わないということからライドシェアの実施は見送り、乗合タクシーの更なる普及を図ることとなった。京丹後市は、自家用車ライドシェアの採用を見送り、NPO法人による現行の自家用有償旅客運送制度をベースとし、ウーバー社提供の配車

アプリを使用することとなった。平成28年5月26日より、京丹後市丹後地区においてNPO法人「気張る！ふるさと丹後町」による自家用有償旅客運送「ささえ合い交通」が運行開始された。

養父市は、平成29年3月定例市議会において「ライドシェア事業」の実施を取りやめ、ライドシェアに代えて、養父市、自治組織、タクシー・バス事業者等を構成員とするNPO法人を立ち上げ、タクシー事業者が運行管理と配車を行うことなどを内容とする改正国家戦略特区法に基づく自家用有償観光旅客運送事業を導入することを公表。

平成30年1月20日、養父市内タクシー事業者・バス事業者、観光関連団体、地域自治組織等で構成されるNPO法人「養父マイカー運送ネットワーク」が設立され、平成30年5月26日より、タクシー事業者が運行管理と配車を行う自家用有償観光旅客運送事業「やぶくる」の運送が開始された。

- ロ 平成30年2月23日、国家戦略特区WGヒアリングにおいて奈良県橿原市、高鳥町、明日香村等から周遊観光目的での移動手段の確保を目的とした自家用有償旅客運送導入の提案がなされた。また、同月28日開催の国家戦略特区WGヒアリングにおいて滋賀県大津市から外国人観光客を対象とした自家用有償旅客運送導入の提案がなされた。

全タク連では、特区提案を行った滋賀県大津市及び奈良県橿原市等に対して、特区提案に係る地域においては、タクシー事業者が一般の旅客運送のほかに、地域の需要に応じて観光タクシー、乗合タクシー等の事業を行っており、自家用有償旅客運送事業が認められる大前提であるバス・タクシー事業者によることが困難であるという要件を充たさないことから、タクシー協会と連携して、提案事業の取りやめとタクシーの更なる活用等についての要望活動を行った。

その後、奈良県橿原市、高取町、明日香村からの提案については、提案内容が十分に詰められていないとの理由から国家戦略特区WGから差し戻された。

⑦ ライドシェア問題対策特別委員会の設置とフォローアップ

全タク連では、平成28年6月8日開催の正副会長会議においてライドシェア対策の深度化を図るため、ライドシェア問題対策特別委員会を

設置。「タクシーサービスの更なる高度化策の検討」をテーマに、平成28年6月から10月にかけて7回に亘る集中的な議論の末、11項目からなる「今後新たに取り組む事項について」を取りまとめ、平成28年10月12日開催された正副会長会議において決定した。

11項目策定後、2年を経過したことを踏まえ、平成31年3月より特別委員会を再開し、追加項目の検討を実施。令和元年6月5日に9項目の追加案を取りまとめ同日開催された正副会長会議で決定した。

本とりまとめは、今後のタクシー事業の活性化策の方向性の案として打ち出したものであり、各地域のタクシー業界がそれぞれの地域事情を踏まえて鋭意取り組むこととしている。

初乗り距離短縮運賃については、平成29年1月末以降、東京特別区・武三地区、名古屋地区、福井地区、仙台市、京都市域地区をはじめ各地域で実施された。事前確定運賃については、平成31年4月26日通達発出・施行、相乗り運賃（タクシーシェア）については、令和3年10月29日通達発出、11月1日施行、変動迎車料金、一括定額運賃については、令和2年11月30日通達発出・施行された。

また、ダイナミックプライシングについては、令和4年7月、国土交通省に「タクシーにおける事前確定型変動運賃の制度化に関する検討会」が設置され、令和4年度中に4回開催された。検討会での議論を踏まえ、令和5年3月31日～4月29日の間、パブリックコメントに付された後、令和5年6月27日通達発出・同年7月1日施行された。

⑧ 地方自治体への発信と連携

ライドシェアを断固阻止する活動を進める一方で、過疎地域等における住民の足の確保のため、従来にも増して乗合タクシーを積極的に導入していくことが必要であるとの認識の下、地域交通委員会では、平成28年2月に初版、平成28年10月に第2版、平成29年10月に第3版、平成30年9月に第4版と4回にわたり「乗合タクシー事例集」を作成、各県協会を通じて地方自治体に対し発信した。平成30年9月の第4版の発信の際には、自治体等との意見交換等を通じて把握した地域交通の課題・ニーズ等を集約・整理するとともに、「地域交通サポート計画」を策定し、課題の解決に向けたタクシー事業者として貢献できる取り組みを計画的に進めていくこととした。

各協会の奔走により、平成28年3月24日の茨城県議会を皮切りに令和5年3月末現在、全国で223の自治体議会（うち都道府県議会32、政令指定都市議会15）において、地方自治法第99条の規定に基づく「ライドシェアの推進に対する慎重な審議を求める意見書」を議決頂き、衆・参両院議長、内閣総理大臣、国土交通大臣、内閣府規制改革担当大臣等に提出して頂いたところ。

⑨ 労働組合との連携

平成28年3月8日日比谷公会堂において、安全破壊の白タク合法化阻止をスローガンに全国より2500人余のタクシー乗務員が集結した「ハイタク労働者総決起集会」が開催された。集会には、多くの与野党国会議員が出席、全タク連からは、坂本タクシー事業適正化・活性化推進特別委員会本部長、武居労務委員長、神谷理事長が出席、一般マスコミを含めて約20社の取材陣が集まる歴史的な総決起集会となった。

平成29年3月7日全電通会館において、安全破壊の白タク合法化阻止をスローガンに全国より500人余のタクシー乗務員が集結した「ハイタクフォーラム2017総決起集会」が開催された。集会には、多くの与野党国会議員が出席、全タク連からは、坂本タクシー事業適正化・活性化推進特別委員会本部長、武居労務委員長、神谷理事長が出席した。

平成30年5月23日星陵会館において、安全破壊の白タク合法化阻止をスローガンに全国より400人余のタクシー乗務員が集結した「ハイタク労働者総決起集会」が開催された。集会には、多くの与野党国会議員が出席、全タク連からは、坂本最高顧問、武居労務委員長、神谷理事長が出席した。

平成31年3月8日、全電通会館において、ライドシェア合法化阻止をスローガンに全国より500人余のタクシー乗務員が集結した「ハイタクフォーラム2019総決起集会」が開催された。集会には多くの与野党国会議員が出席、全タク連からは、坂本最高顧問、武居労務委員長、神谷理事長が出席した。

令和4年3月10日、星陵会館において、ライドシェア反対等をスローガンに全国より200人余のタクシー乗務員が集結した「ハイタクフォーラム2022総決起集会」が開催された。集会には多くの国会議員

が出席、全タク連からは、坂本最高顧問、武居副会長労務委員長、神谷理事長が出席した。

令和5年3月10日、全電通労働会館において、ライドシェア合法化反対等をスローガンに全国より200人余のタクシー乗務員が集結した「ハイクフォーラム2023総決起集会」が開催された。集会には多くの国会議員が出席、全タク連からは、坂本最高顧問、武居副会長兼労務委員長、神谷理事長が出席した。

令和6年3月8日、全電通労働会館において、ライドシェア新法絶対阻止をスローガンに全国より200人余のタクシー乗務員が集結した「ハイクフォーラム2024総決起集会」が開催された。集会には多くの国会議員が出席、全タク連からは、坂本最高顧問、武居副会長兼労務委員長、神谷理事長が出席した。

令和6年6月7日、田町交通ビルにおいて、交運労協「公共交通を守り雇用破壊を許さない6.7総決起集会」が開催された。集会には多くの国会議員のほか、業界から坂本全ト協会長・全タク連最高顧問、神谷理事長が出席した。

⑩ 交通の安全と労働を考える市民会議との連携

平成28年9月29日 衆議院第二議員会館多目的ホールにて約200名の参加者を得て行われた市民会議は、「ライドシェア」に関する様々な問題を提起し広く公共交通のあり方をテーマに公開シンポジウムを開催。全タク連からは、理事長以下役職員が参加した。

令和6年3月末現在、計31回のシンポジウム等が全国各地で開催され、全タク連、各県協会、事業者が参加した。

⑪ トヨタ自動車（株）との連携

平成28年5月25日、トヨタ自動車はウーバー社との協業に関するプレスリリースを行った。これを受け、全タク連ではトヨタ自動車との意見交換に臨み豊田章男社長自らも急遽駆け付け議論した。その結果、トヨタ自動車は「ウーバー社との日本での協業は考えていない」、「日本においてはこれまでと同様にタクシー業界を重要なパートナーと考えている」旨の回答を得、8月5日全タク連とトヨタ自動車は「未来の日本のタクシー」実現に向け協業していくことで合意、覚書を締結し、

「JPN TAXI」の普及や自動運転技術の開発・活用等について協力して取り組むこととした。

「JPN TAXI」は平成29年10月23日より発売となり、国や一部自治体の支援を得ながら全国で導入が進み、令和6年4月末現在で40,071台となっている。

3. 総務関係について

(1) 予算の執行等

収入については、概ね予算通りの額を確保することができた。一方、支出面では、コロナ禍の収束を受けて通常総会、札幌全国事業者大会及び新年賀詞交歓会を通常通りに開催、川鍋会長を先頭に各メディア延べ33社の解説員・記者等を対象とするライドシェア議論に関するレクチャーを広告会社も活用して実施、地域交通委員会による乗合タクシー事例集（第5版）の作成などに加え、継続的な渉外活動、要望活動など可能な限り諸活動を実施したが、人件費及び調査費の節減など、全般的な諸経費の節減にも鋭意努めたところである。

その他、関係諸官庁等に係る情報の把握と会員への速やかな伝達に努めるとともに、関係諸団体との連携を密にして諸活動を推進した。

(2) 国の支援（補助事業）等について

[タクシー事業に対する助成制度（5年度）]

新型コロナウイルス感染症対策、原油価格高騰対策、地域公共交通の確保維持、地球温暖化防止等環境対策、事故防止対策、福祉輸送問題等に対処するための助成制度は次のとおりである。

「デフレ完全脱却のための総合経済対策」について

(令和5年11月2日閣議決定)

○令和5年度補正予算（主なタクシー関係）

(令和5年11月10日閣議決定、令和5年11月29日予算成立)

- ・タクシー事業者に対する燃料価格激変緩和対策事業

(3,954百万円)

LPガスの価格高騰による負担軽減のため、燃料油価格の激変緩和事業（経済産業省）に準じて、タクシー事業者に対する支援を実施。

- ・バス・タクシー等公共交通事業者の人手不足対策

旅客運送事業者の人材の確保に対する支援（二種免許取得支援）。

交通DX・GXによる省人化・経営改善に対する支援（デジタル機器導入支援）。

(27,900百万円の内数)

- ・訪日外国人受入環境（交通）の整備

公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、バリアフリー化の推進に関する支援（UDタクシー等導入支援）。

（24,400百万円の内数）

（３）税制改正要望について

全タク連では、国土交通省を始め関係各方面に対し、以下の通り自動車関係諸税の減免など税制上の優遇措置の拡充を要望した。

- ・令和５年 ５月１８日 自動車局長へ要望書の提出
- ・令和５年１０月３０日 自民党 予算・税制等に関する政策懇談会
（伊藤総務委員長）
- ・令和５年１２月 １日 自民党自動車議連 自動車政策懇談会
（太田総務副委員長）

令和６年度税制改正要望事項は、以下のとおりである。

- ① 新型コロナウイルス感染症及び燃料価格高騰の影響により、深刻な状況にあるタクシー事業者に対し、法人税、消費税、固定資産税、事業所税、登録免許税、自動車関係諸税についての負担軽減措置
- ② 自動車関係諸税の簡素化及び負担軽減措置の拡充
- ③ 走行距離課税の導入に断固反対
- ④ 営自格差の見直しに名を借りたタクシー車両の自動車税増税に断固反対
- ⑤ 事業所税の非課税化
- ⑥ 貨客混載及び乗合タクシーの実施に伴う登録免許税の負担軽減措置
- ⑦ 教育資金及び結婚・子育て資金の一括贈与に係る贈与税非課税措置の拡充

※ 令和５年１２月１４日に自民党・公明党は、「令和６年度税制改正大綱」を発表した。主な改正の概要は、

- 自動車関係諸税については、「「２０５０年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものでなければならない。その上で、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行、地域公共交通へのニーズの高まり、CASEに代表さ

れる環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。その際、電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、また、その負担分でモビリティ分野を支え、産業の成長と財政健全化の好循環の形成につなげるため、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進める。」とされたところである。

- 自動車税については、「電気自動車等の普及等のカーボンニュートラルに向けた動きを考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへの影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ検討する。」とされたところである。

(4) セーフティネット保証5号の指定について

ハイヤー・タクシー事業は、「中小企業信用保険法第2条第5項第5号」の規定に基づき、平成10年12月に指定業種となって以来、令和6年6月30日まで延長されている。

指定業種に属する事業を行っている中小事業者であって、所在地の市町村長により売上高の減少等の認定基準を満たすことの認定を受けた中小事業者は、金融機関又は信用保証協会から保証付き融資を受けるに当たり、一般の保証限度額に加え別枠の保証限度枠の利用が可能となる。

	(一般の保証限度額)	(指定業種の保証限度額)
普通保証（要担保）	2億円	4億円
無担保保証	8,000万円	1.6億円

(5) 自動車損害賠償責任保険等について

令和6年1月15日、第147回自動車損害賠償責任保険審議会が開催され、報告された令和5年度料率検証結果によれば、損害率は5年度133.5%、6年度131.3%となり、令和5年4月の基準料率改定における予定損害率133.5%と比較すると、乖離率は約1.6%になる見込みであ

り、過去に料率改定を行った年度の乖離率の平均が10.7%となっていることから、基準料率は据え置くことが適当であるとされた。

A地域 78,100円

B地域 62,500円

C地域 48,060円

なお、令和6年度予算決定では、一般会計から自動車安全特別会計に繰り戻されていない約5,800億円について、平成30年度に引き続き7年連続、その一部65億円が繰り戻されることとされた。

4. 広報活動について

(1) 会報誌等の発行

全タク連の活動状況やハイタク業界をめぐる動き等を伝えるため、会報誌「全タク連 NOW」を毎月発行し、会員及び全タク連役員にはメールで通知（協会事務局には冊子を参考配布）、さらに、賛助会員、関係行政機関、労働組合等には冊子を配布した。

また、業界の現状を取りまとめた広報誌「TAXI TODAY in Japan 2023」を年1回発行（発行部数：2万部）し、会員、国会議員、関係行政機関（地方自治体を含む。）及び報道機関に配布するとともに、関係方面への要請等に際して活用した。

(2) 第35回「タクシーの日」の実施

35回目を迎えた「タクシーの日」の各種の行事等が、8月5日を中心に全国各地で実施され、広くPR効果を上げた。

全タク連では「タクシーの日」の行事の一環として、公益財団法人交通遺児等育成基金に寄付金を贈呈するとともに、各協会に対してティッシュペーパー等の統一頒布物を斡旋し、各協会の用に供した。

(3) こども霞が関見学デーへの参加

令和5年8月2、3日、こども霞が関見学デーに参加し、国土交通省においてタクシー体験乗車を実施した。新型コロナウイルス感染症対策として事前予約制のうえ、タクシー2台を貸切として、国土交通省から皇居前、東京駅周辺、国会周辺等を運行した。2日間合計40組104名のこどもと保護者を乗車させて案内した。

乗車後は、体験乗車証明書とミニカー等の記念品を交付した。

また、タクシーの歴史パネルを会場に展示し、タクシーのPRを図った。

(4) 「全国タクシーガイド」の運用

タクシーに関する各種情報を、インターネットを通じて利用者の方々に幅広く提供することを目的とする情報検索サイト「全国タクシーガイド」

は、運用開始から10年余りが経過したところであるが、登録事業者数は本年3月末時点で4,998事業者(営業所を含む。)、会員事業者の99%を超えている。

本サイトは、一般タクシーはもちろんのこと、観光タクシー、福祉タクシー、育児支援タクシー、妊婦応援タクシー、空港(定額)タクシー、便利タクシー、救急・救援タクシー、ハイヤー、タクシー代行、(デマンド型)乗合タクシー、ブライダルタクシーなどを取り扱っている全国のタクシー事業者の情報及び各事業者が保有する各種車両や支払方法が掲載されており、全国の利用者の方々が地元や出張・旅行先等で各種タクシーを利用される際の必要な情報が網羅された、タクシーに関する日本最大規模の情報検索サイトとなっている。

今後、本サイトへの全事業者登録をできる限り速やかに実現するとともに、各事業者がタクシー利用者の方々に提供する各種サービスの一層の拡充に努めることとする。

なお、消防庁が8年前から運用している、医療機関や受診手段の情報提供を行う「全国版救急受診アプリ Q助」において、救急車に代わる医療機関への搬送手段として、全国タクシーガイドによるタクシーの利用が紹介されている。

- (5) 深刻化する人手不足に対応するため、人材確保・育成に関する広報費用の助成を働きかけ、令和4年度第2次補正予算に認められたことから、ホームページの改修や人材募集用PR冊子の作成・配布などを実施した。

令和5年度の補正予算においても同様の助成が認められたことから、令和6年度において、同様の取り組みを実施する予定としている。

- (6) ライドシェアをめぐる議論、報道に対するPR活動

急速に進むライドシェア解禁の動きに対し、世論に訴えかけるために専門の広告会社を活用し、令和5年9月から12月にかけて、川鍋会長が先頭に立ち、新聞社、テレビ局、雑誌社など延べ33社の論説委員、編集委員、記者等を対象に、記者会見や説明会、勉強会を実施して、タクシーの公共交通機関としてのこれまでの取組や当連合会のライドシェア問題に対する主張に広く理解を得るよう努めた。

(7) 故郷などへの移住希望者への募集、就職活動の推進

令和4年9月の広報サービス委員会にて提案された、故郷などへの移住希望者へのタクシー・ハイヤー運転者の募集・就職の推進について、令和5年度も認定NPO法人ふるさと回帰支援センターと連携し、周知用リーフレットを作成して周知・PRに努めた。

(8) 「運転中の『ながらスマホ』の禁止」注意喚起ステッカーの貼付

株式会社ポケモンから、運転中の「ながらスマホ」の禁止について、注意喚起のステッカー貼付と事務所に掲載するポスター配布の要請を受けたことから、ステッカーに「タクシーは安全・安心・清潔な公共交通機関です。」の文言を刷り込み、配布した。

(9) ニュース・リリースの実施

- ・ 5月11日 全タク連広報誌「Taxi Today in Japan 2023」について
(国交省記者クラブ、日本ハイヤー・タクシー記者会)
- ・ 7月28日 第35回「タクシーの日」の行事予定一覧
(国交省記者クラブ、日本ハイヤー・タクシー記者会)

5. 事業規制の在り方について

(1) 「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及び活性化に関する特別措置法」について

平成21年10月1日施行された特別措置法に基づき、全国643の営業区域中当初141地域が特定地域として指定され、その後の指定追加・解除さらには再指定も含め、平成25年10月時点では全国155の特定地域が指定されていた。

既に、これらの特定地域全てにおいて地域計画が策定され、事業再構築を含む特定事業計画が実施されることにより、多くの地域で、総需要が減少する中にあっても日車營收が前年対比で向上するなど一定の効果が現れたところである。

しかしながら、特別措置法に基づく業界の自助努力のみでは限界があり、「独占禁止法との関係」「特定事業計画を作成しない事業者等の問題」「運賃問題」「特定地域指定の解除後に対する不安」が、公共交通としての使命を果たしていく上で大きな課題となっていた。

(2) タクシー新法を巡るこれまでの動きについて

①平成21年度の特別措置法施行から令和3年度までの動き

平成21年10月 1日	特別措置法施行、全国141地域を指定
平成22年 4月14日	民主党タクシー政策議員連盟設立 (民主党ハイク政策議員懇談会にて)
平成22年 5月20日	民主党タクシー政策議員連盟総会において、道路運送法改正検討WTを設置し、同年11月末日迄に延べ25回の会議を開催し「一般乗用旅客自動車運送事業法（以下、『タクシー事業法』）」案の「基本方針と概要」案を取りまとめる。
平成22年11月18日	民主党タクシー政策議員連盟総会において、タクシー事業法案の「基本方針と概要」を了承。衆議院法制局と条文の検討を開始。
平成23年 3月11日	東日本大震災発生
平成24年 3月 7日	民主党タクシー政策議員連盟において、タクシー事業法案の「要綱」を了承。

平成24年 8月 8日	自民党より対案が提示される。
平成24年10月 1日	特別措置法施行時の特定地域を再指定
平成24年11月	国交省より民・自案の整理試案（複数案を併記したもの）が示される。
平成24年12月16日	総選挙実施、自公政権となる。
平成25年 1月25日	自民党タクシー・ハイヤー議員連盟再構築
平成25年 4月26日	自民・公明・民主三党の法案担当責任者間で、「年内国会において成立を図る旨」の三党合意
平成25年10月30日	自民・公明・民主三党共同で第185回 臨時国会に改正タクシー特措法案を提出
平成25年11月20日	11月6日・8日の（衆）国土交通委員会で質疑採決後、参議院本会議で可決成立。（賛成211、反対18（みんなの党））
平成26年 1月27日	改正法は、平成25年11月27日に公布、平成26年1月27日に施行
平成26年 4月 1日	消費税改定に併せ公定幅運賃制度が初めて運用実施
平成26年 6月13日	政府規制改革会議は、国交省に対し、特定地域に係る指定基準について、意見書を提起
平成27年 1月30日	特定地域に係る指定基準は、議連・秋の臨時国会などで大きく取り上げられ多くの議論の末、「特定地域の指定等について」の通達を発出。
平成27年2月2日・3日	各運輸局から29の特定地域候補地が提示
平成27年 6月 1日	29の特定地域候補地のうち地域協議会で同意を得た秋田・仙台・熊本の3地域について、運輸審議会からの答申を経て平成30年5月31日までの3年間の特定地域指定がなされた。
平成27年7月～11月	7月1日には、奈良・広島・大分、8月 1日には、京浜・新潟・金沢・長野・倉敷・北九州・長崎・宮崎・鹿児島、9月1日には神

	戸、11月1日には札幌・大阪・福岡の16地域が特定地域に指定され、平成25年度輸送実績に基づく指定候補29地域のうち、第一弾の3地域と合わせて19地域が特定地域に指定された。
平成27年12月28日	国土交通省は、平成26年度輸送実績に基づく特定指定候補13地域(新規5地域、継続8地域)を発表した。
平成28年 1月15日	タクシー事業適正化・活性化推進特別委員会では、指定基準・営業方法の制限等改正法施行における課題・要望をとりまとめ、国土交通省に提出した。
平成28年 4月 7日	予てより全タク連から強く要望していた「預かり休車制度」の創設は、運用基準「営業方法の制限」の一部改正という形で通達が発出された。
平成28年 7月 1日	国土交通省は、平成26年度輸送実績に基づく特定指定候補13地域(新規5地域、継続8地域)のうち、同意を得た宇都宮、県南中央(埼玉)、千葉・東葛・京葉(千葉)、南多摩、富山、久留米の8地域について、運輸審議会の答申を経て特定地域に指定した。
平成28年 9月 ～平成29年 5月	長野交通圏及び京浜交通圏を初め平成29年5月までに、秋田、福岡、新潟、仙台、長崎、北九州、札幌、金沢、南多摩、大分、広島、大阪、熊本交通圏まで、15の地域協議会で特定地域計画を承認した。
平成28年10月 1日	国土交通省は、平成27年度輸送実績に基づき準特定地域の指定等について、追加指定1地域、解除7地域の見直しを行い、準特定指定地域を122地域から116地域へ変更した。

平成28年11月4日	国土交通省は、準特定地域に係る「営業方法の制限」について、復活要件を一部見直した上で一部改正を行った。
平成29年4月 ～平成30年3月	国土交通省は、平成28年度中に特定地域計画を認可した6地域に引き続き、札幌交通圏はじめ16地域の特定地域計画を認可した。
平成29年10月1日	国土交通省は、平成28年度輸送実績に基づき準特定地域について、新たに3地域の指定及び5地域の指定解除を実施し、準特定指定地域を116地域から114地域へ変更した。
平成30年3月16日	国土交通省は、平成28年度輸送実績に基づく特定指定候補3地域（河北交通圏、大津市域交通圏、高松交通圏）を発表した。 国土交通省は、特定地域の指定期限の延長の取扱いに関する指針について、通達を発出した。
平成30年3月	国土交通省は、衆・参両院に対し地域指定の状況と取組、その効果、さらには、今後の方向性などをとりまとめ国会報告している。
平成30年6月 ～平成31年3月	国土交通省は、特定地域の指定期限の延長の取扱いに関する指針に基づき、平成27年及び平成28年に指定した27の特定地域について、平成29年輸送実績により、3年間の延長14地域、30年度31年度末までの延長11地域、当初期限で指定解除2地域として見直しを行っている。
平成30年9月1日	国土交通省は、平成28年度輸送実績に基づく特定指定候補3地域のうち、大阪府河北交通圏を特定地域に指定した。
平成30年10月1日	国土交通省は、平成29年度輸送実績に基づき準特定地域について、新たに1地域の

平成31年 3月31日	指定及び6地域の指定解除を実施した。 国土交通省は、秋田交通圏始め5地域の特定地域指定を年度末に解除。これに伴い同5地域が翌4月1日に準特定地域に移行した。 よって、平成31年4月1日現在の特定地域は21地域、準特定地域は115地となっている。
令和 元年 7月 1日	国土交通省は、平成29年度輸送実績に基づく特定指定候補4地域のうち、大阪府北摂交通圏を特定地域に指定した。
令和 元年10月 1日	国土交通省は、平成30年度輸送実績に基づき準特定地域について、6地域の指定を解除するとともに指定期間が令和元年9月30日までの98地域について延長した。
令和 2年 3月31日	国土交通省は、平成30年度輸送実績に基づき特定地域として、南多摩交通圏を3年間延長するとともに、札幌交通圏始め12地域の特定地域指定を解除、これに伴い同12地域が翌4月1日に準特定地域に移行した。 よって、令和2年4月1日現在の特定地域は10地域、準特定地域は120地域となっている。
令和 2年10月 1日	国土交通省は、準特定地域として、群馬県東毛交通圏始め8地域を追加指定した。
令和 2年11月26日	国土交通省は、特定指定候補地10地域の協議会に対し「基準に該当している旨」の通知したところであるが、何れの協議会も指定に不同意としたところである。 よって、令和3年4月1日現在の特定地域10地域、準特定地域は128地域となっ

	ている。
令和 3年 6月	宮城県仙台市を始め7つの特定地域が指定解除となり準特定地域に移行した。
令和 3年 9月 1日	平成30年9月に指定を受けた河北交通圏について特定地域指定を継続した。
令和 3年10月 1日	国土交通省は、令和2年度輸送実績に基づき準特定地域として、苫小牧交通圏を始め17地域を追加指定した。
令和 3年11月24日	国土交通省は、準特定地域の協議会の運営に関する取扱いについて、令和3年度に限り、特定地域の指定に関する議決について書面の郵送又は持ち回りにより行うことができるよう措置する旨の旅客課長事務連絡を発出した。
令和 3年11月24日	国土交通省は、令和2年度輸送実績に基づき特定地域指定基準に該当する特定指定候補地38地域の協議会に対し「基準に該当している旨」を通知したが、何れの候補地の協議会も指定に不同意とした。
令和 4年 6月30日	国土交通省は、令和3年度輸送実績に基づき、令和元年7月に指定を受けた北摂交通圏について特定地域指定を継続した。また、令和元年7月に指定を受けた南多摩交通圏について特定地域指定を解除し、翌7月1日に準特定地域に移行した。
令和 4年 9月21日	国土交通省は、新型コロナウイルス感染症の影響により令和3年度輸送実績が昨年度に引き続き減少していることから、準特定地域の指定を解除することによって供給過剰となるおそれがあると認められる場合は、令和5年9月30日まで指定の解除を見送ることにした。
令和 4年 9月30日	国土交通省は、令和3年度輸送実績に基づ

き準特定地域として、札幌交通圏を始め1
16地域を延長した。

よって、令和5年4月1日現在、特定地域2
地域、準特定地域153地域となっている。

② 令和5年4月から特定地域計画の実施等に向けた一年の動き

イ 令和5年9月29日国土交通省は、令和4年度輸送実績に基づき、苫小
牧交通圏、名古屋交通圏、伊豆交通圏、岐阜交通圏、伊勢・志摩交通圏、
泉州交通圏、倉吉交通圏、川薩交通圏及び鹿屋交通圏の指定を解除すると
ともに指定期間が令和5年9月30日までとされていた地域について指
定期間を延長した。

ロ 令和6年3月29日国土交通省は、特定地域の指定期限の延長の取扱
いに関する指針に基づき、令和4年度輸送実績による特定地域の見直し
を行い、令和元年7月指定を受けた北摂交通圏及び平成30年9月指定
を受けた河北交通圏については特定地域指定を解除し、4月1日に準特
定地域に移行した。

これらにより、令和6年4月1日現在全国630の営業区域のうち、特定
地域はなし、146地域が準特定地域となっている。

(3) 規制改革推進会議の動向

① 令和3年2月22日、規制改革推進会議 第9回投資等ワーキンググループ（座
長：高橋進）が河野規制改革担当大臣出席の下「タクシーの利便性の向上」
をテーマにWEB開催された。

国土交通省からは祓川自動車局長が出席、全タク連からは川鍋会長 及
び田中副会長が出席し、担当副会長・委員長、理事長が陪席した。

会議は、タクシー規制の見直しとして「ITリモート点呼の拡大」「ソフ
トメーターの導入」「ダイナミック・プライシングの導入」をテーマに議論
がなされた。（詳細は別途委員会業務に記述）

② 令和3年6月1日規制改革推進会議は、菅総理に対し規制改革推進に関
する答申を提出した。答申では、運輸分野における規制改革推進項目として、
タクシーの利便性向上に向けて「ITリモート点呼の拡大」「ソフトメタ
ーの導入」「変動運賃制度の在り方について検討」が盛り込まれている。

政府は、本答申に盛り込まれている各施策について、令和3年6月18日「規制改革実施計画」として閣議決定している。

- ③ 令和3年12月22日規制改革推進会議は、当面の規制改革の実施事項として、ソフトメーターの導入に加え変動運賃制度について、その対応状況を明確化した。
- ④ 令和4年5月27日規制改革推進会議は、岸田総理に対し規制改革推進に関する答申を提出した。答申では、運輸分野における規制改革推進項目として、DXを通じたタクシーの利便性向上に向けて「ソフトメーターの導入」「変動運賃制度の在り方について検討」が盛り込まれている。
政府は、本答申に盛り込まれている各施策について、令和4年6月中にも「規制改革実施計画」として閣議決定を予定している。
- ⑤ 令和5年6月1日規制改革推進会議は、岸田総理に対し規制改革推進に関する答申を提出した。答申では、運輸分野における規制改革推進項目として、DXを通じたタクシーの利便性向上に向けて「ソフトメーターの導入」「変動運賃制度の在り方について検討」について、引き続き検討を進めることとしている。

(4) 個人タクシーが抱える課題解決に向けた取組

令和4年3月30日国土交通省は、パブリックコメントの意見募集を経て、個人タクシーが抱える課題解決に向けた取組について、各運輸局等に対し通達を発出した。具体的には、①コロナ禍対策、②高齢化対策、③運営の効率化、④利便性の向上、⑤その他から構成される取り組みパッケージを示したもので、主に2～3年度及び4～5年度の一般廃業件数を以降の5年間にそれぞれ配分し、新規参入枠として準特定地域に付与する特例措置である。

全タク連では、引き続き個人タクシーの新規参入状況等について注視していくこととしている。

(5) 「新型コロナウイルスによる急激な需要低下に伴う休車の特例措置」の取扱いについて

国土交通省は、業界からの強い要望を踏まえ、令和2年3月タクシー事業者が抱える未稼働車両の維持コスト（保険料等）を抑えるため、臨時的に「休車特例制度」を創設。これまで休車期限を6回延長してきたところであるが、

令和4年1月31日タクシー需要の回復傾向を理由に本制度を令和4年3月31日で終了し、休車復活期限を令和6年3月31日とする旅客課長事務連絡を発出した。

また、半導体不足等による車両の生産・販売状況が改善されていないことから、計画的な車両の調達が行えず、臨時休車の復活への取り組みに支障をきたしている状況に鑑み、今後このような状況が解消されない場合には、臨時休車の復活期限の延長について検討されたい旨の要望書を令和5年5月18日に国土交通大臣あて提出した。

なお、令和5年11月14日旅客課長通達が発出され、半導体不足が概ね解消されたことに伴い、令和6年3月31日の復活期限はこれ以上延長しないこととするとともに、休車している車両について①復活させるか、②譲渡するか、③事業計画上減車とするかを報告することとされた。

(6) インボイス制度に関する周知について

消費税の軽減税率制度の実施に伴い、令和5年10月1日から消費税の適格請求書等保存方式（いわゆるインボイス制度）が施行されることとなっている。制度においては、消費税の仕入税額控除のためのインボイスの保存或いはインボイス交付のための「適格請求書発行事業者」の登録申請が必要となるが、全タク連では、令和4年4月22日及び令和5年4月19日の経営委員会において、財務省担当官から本制度についてご講演を頂いたほか、事務連絡を発出することにより、円滑な移行に向け周知に努めた。

また、令和5年度についても、会員事業者向けに事務連絡を発出することにより、引き続きインボイス制度の周知徹底に努めた。

(7) 国土交通省における道路運送法の運用基準等を巡る動き

全タク連では、告示・通達等について、正副会長会議、各委員会及び各県協会を通じて会員に周知を図った。

主な告示・通達・事務連絡は、下記のとおりである。

[東日本大震災・能登半島地震関連]

①令和5年7月31日（自動車局）

「準特定地域における期間限定減車の取扱いについて」の期間の再延長について

②令和6年1月9日（物流・自動車局）

「令和6年能登半島地震」の発生を踏まえた輸送力の確保について

③令和6年1月17日（旅客課）

「令和6年能登半島地震」の発生を踏まえた輸送力の確保について

④令和6年1月17日（旅客課）

「令和6年能登半島地震」により被災した北陸エリアにおけるエリア外のタクシーによる運行の際の車外向け表示について

⑤令和6年1月31日（旅客課）

「準特定地域における期間限定減車の取扱いについて」の期間の再延長について」における減車車両の取扱いについて

⑥令和6年2月8日（物流・自動車局）

「令和6年能登半島地震」の発生を踏まえた貸切バス及びタクシーの営業区域の整理について」（令和6年1月17日付け国自旅第293号）の一部改正について

⑦令和6年4月10日（物流・自動車局）

「令和6年能登半島地震」の発生を踏まえた貸切バス及びタクシーの営業区域の整理について」（令和6年1月17日付け国自旅第293号）の一部改正について

[改正タクシー適正化・活性化特別措置法関係]

①令和5年9月29日（令和5年国土交通省告示第994号）

特定地域及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及び活性化に関する特別措置法施行規程の一部を改正する告示

②令和6年3月29日（令和6年国土交通省告示第282号）

特定地域及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及び活性化に関する特別措置法施行規程の一部を改正する告示

[一般旅客自動車運送事業関係]

①令和5年6月1日（旅客課）

ハイヤーにおける運賃改定手続の開始等の取扱いについて

②令和5年6月27日（自動車局）

「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」の一部改正について

③令和5年6月27日（自動車局）

「一般乗用旅客自動車運送事業の事前確定運賃に関する認可申請の取扱いについて」の一部改正について

④令和5年8月1日（安全政策課、旅客課、整備課）

「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部改正について

⑤令和5年8月1日（自動車局）

「一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーに限る。）の申請に対する処分に関する処理方針」等の一部改正について

⑥令和5年9月29日（自動車局）

「一般乗用旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」の一部改正について

⑦令和5年10月1日（物流・自動車局）

一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）の許可等の取扱いについて

⑧令和5年10月31日（物流・自動車局）

「一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーを除く。）の申請に対する処理方針」の一部改正について

⑨令和5年10月31日（物流・自動車局）

「一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーを除く。）の申請に対する処理方針」の細部取扱について」の一部改正について

⑩令和5年11月8日（安全政策課、旅客課、整備課）

「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部改正について

⑪令和5年11月8日（旅客課）

「法人タクシー事業の申請に対する処理方針」の細部取扱について」の一部改正について

⑫令和5年12月15日（旅客課）

ユニバーサルデザインタクシーによる運送の適切な実施の徹底について

⑬令和5年12月28日（旅客課）

「一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーに限る。）の許可等に係る法令及び地理の試験の実施について」の一部改正について

⑭令和5年12月28日（安全政策課、技術環境政策課、旅客課、車両基準・

国際課、自動車整備課)

一般旅客自動車運送事業における事業用自動車の併用等について

⑮令和6年2月29日(令和6年国土交通省告示第15号)

タクシー業務適正化特別措置法施行規則及び旅客自動車運送事業運輸規則の一部を改正する省令並びにタクシー業務適正化特別措置施行規程の一部を改正する告示

⑯令和6年2月29日(物流・自動車局)

「タクシー業務適正化特別措置法施行規則第3条の2第1項及び第14条の2に規定する講習の認定要領等について」の一部改正について

⑰令和6年2月29日(旅客課)

「タクシー業務適正化特別措置法第7条第1項第3号に規定する講習に係る効果測定及び修了の判断基準について」の一部改正について

⑱令和6年2月29日(旅客課)

「タクシー業務適正化特別措置法施行規則第39条第1項に規定する輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する試験の実施について」の一部改正について

⑲令和6年4月1日(物流・自動車局)

標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定要領の一部改正について

[自家用車活用事業関係]

①令和6年3月29日(物流・自動車局)

「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱いについて」

②令和6年3月29日(安全政策課)

自家用車活用事業における運行管理について

③令和6年3月29日(自動車整備課)

自家用車活用事業における自家用車の車両整備管理について

④令和6年3月29日(旅客課)

自家用車活用事業の実施に向けた不足車両数の算出方法と意向調査の実施について

[交通安全関係]

- ①令和5年11月15日（安全政策課、旅客課、貨物流通事業課）
事業者間の遠隔点呼の先行実施要領について
- ②令和6年2月19日（安全政策課）
タクシーの安全運行の徹底について
- ③令和6年3月29日（令和6年国土交通告示第277号）
旅客自動車運送事業運輸規則に基づく運行の管理に関する講習の認定に関する実施要領の一部を改正する告示
- ④令和6年3月29日（令和6年国土交通告示第278号）
対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示の一部を改正する告示
- ⑤令和6年3月29日（令和6年厚生労働省告示第367号）
自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部を改正する告示
- ⑥令和6年4月2日（安全政策課）
自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアルの一部改正について
- ⑦令和6年4月2日（安全政策課）
自動車運送事業における運行管理業務の一元化実施に係る取扱いについて
- ⑧令和6年4月10日（安全政策課）
自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアルの作成について

[自家用有償旅客運送関係]

- ①令和5年8月1日（安全政策課、旅客課、整備課）
「自家用有償旅客運送の監査方針の細部取扱いについて」の一部改正について
- ②令和5年10月1日（物流・自動車局）
自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて
- ③令和5年10月1日（物流・自動車局）
地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について
- ④令和5年10月1日（物流・自動車局）
交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について
- ⑤令和5年12月28日（物流・自動車局）
「過疎地域における一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）の輸送力補

完のための自家用自動車の有償運送の許可について」

⑥令和5年12月28日（物流・自動車局）

「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」の一部改正について

⑦令和5年12月28日（物流・自動車局）

「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」の一部改正について

⑧令和5年12月28日（物流・自動車局）

「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」の一部改正について

⑨令和5年12月28日（旅客課）

自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いに係る考え方について

⑩令和6年3月1日（旅客課）

道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドラインについて

⑪令和6年4月26日（物流・自動車局）

「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」の一部改正について

⑫令和6年4月26日（物流・自動車局）

「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」の一部改正について

⑬令和6年4月26日（物流・自動車局）

一般乗用旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者による共同輸送サービスの提供について」の制定について

[新型コロナウイルス感染症関係]

①令和5年11月14日（旅客課）

「新型コロナウイルスによる急激な需要低下に伴う休車の特例措置」に関する今後の運用方針について

6. 運賃・料金等について

(1) 「今後新たに取り組む事項」における運賃関係施策の実施状況

全タク連では、平成28年6月設置したライドシェア問題対策特別委員会において、「タクシーサービスの更なる高度化策の検討」をテーマに、6月から10月にかけて7回に亘る集中的な議論の末「今後新たに取り組む事項について」取りまとめた。

本とりまとめに掲げた各活性化策は、各地域が地域事情を踏まえて鋭意取り組んでいくこととしている。

① 初乗り距離短縮運賃

国土交通省は、平成27年8月「新しいタクシーのあり方検討会」の中間とりまとめの中で、「初乗距離短縮運賃が近距離移動におけるタクシー利用を躊躇する潜在的な需要の顕在化を図る上で有効である」と提言するとともに、28年度予算において初乗距離短縮運賃の実証実験を事業化、さらには、平成28年3月「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃組替え申請の処理方針等」の通達を発出した。

これらを受け、東京都内の事業者は、平成28年4月これまでの初乗り運賃「2キロ730円」から「1.059キロ410円」等への運賃変更を国土交通省に要請。平成28年6月国土交通省は、東京のタクシー運賃の上下限の幅の変更手続きに入り、消費者庁との協議、内閣府消費者委員会での審議、物価問題に関する関係閣僚会議の了承等を経て平成28年12月20日に新たな公定幅運賃を公示。各事業者は、当該公定幅運賃の範囲内で実施運賃の届出を行った後、平成29年1月30日に新たな運賃を実施した。

この他、全国各地域で、初乗り距離短縮運賃が実施されている。

② 事前確定運賃

国土交通省は、平成29年8月～10月東京特別区・武蔵野市・三鷹市で実施した実証実験等を踏まえ、平成31年4月26日「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」の一部改正に併せて「一般乗用旅客自動車運送事業の事前確定運賃に関する認可申請の取扱いについて」の自動車局長通達を発出した。

本通達は、事前確定運賃の要件及び適用方法、認可申請手続き、審査方法、認可の条件等を規定するもので、令和元年10月から運用開始され、令和3年12月24日には本通達の一部改正が行われ、曜日・時間帯ごとの係数（距離制換算）を一本化した平準化係数に変更した。

③ 相乗りタクシー運賃

国土交通省は、平成30年1月22日～3月11日相乗りタクシー実証実験を東京特別区・武蔵野市・三鷹市の地域、2グループ15社(949両)で実施。さらに、令和2年3月31日から一ヶ月間のパブリックコメントを経て、令和3年11月1日「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」一部改正通達を発出し、「配車アプリ等を通じて、目的地の近い利用者同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービス」を可能とした。今後、制度の普及が期待されるところである。

④ 変動迎車料金及び一括定額運賃

国土交通省は、変動迎車料金については平成30年10月から11月にかけて、一括定額運賃については平成30年10月から31年2月にかけて実施した実証実験等を踏まえ、令和2年11月30日通達「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」の一部改正を行い変動迎車料金及び一括定額運賃を制度化した。

(2) ダイナミック・プライシングの導入について

令和3年2月22日、規制改革推進会議 第9回投資等ワーキング・グループ(座長：高橋進)において「タクシーの利便性の向上」に向けた施策の一つとして、「ダイナミック・プライシングの導入」が議論された。以降、国会・行政・業界・労組等の様々な場で大きな議論が展開された。

国土交通省は、令和3年10月から12月事前確定型変動運賃について、東京都内においてアプリ会社2社、タクシー事業者17社が参画する実証実験を実施した。また、令和4年7月、国土交通省に「タクシーにおける事前確定型変動運賃の制度化に関する検討会」が設置され、令和4年度中に4回開催された。

同検討会での議論を踏まえ、国土交通省は、制度案について令和5年3月31日～4月29日の間パブリックコメントの募集を実施、令和5年6月27日に通達「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」の一部改正について」及び「一般乗用旅客自動車運送事業の事前確定運賃に関する可申請の取扱いについて」の一部改正について」を発出し、同年7月1日施行した。

(3) 運賃改定

燃料費高騰や事業運営の基本である良質な運転者の確保のためには、企業経営の安定・健全化を図り労働時間の短縮や賃金等の待遇改善による労働環境を改善する必要があるため順次運賃改定を実施している。

① 運賃改定の実績年度の取扱いについて

令和3年3月31日国土交通省は、「新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえた運賃改定の実績年度の取扱い」について、元年度を実績年度とする改定については、平成31年1月～元年12月暦年の輸送実績を使用して取り扱う旨の事務連絡を発出した。

② 運賃改定の状況について

令和6年5月20日現在、全国101運賃ブロックのうち、令和2年度以降、全てのブロックにおいて運賃改定の申請が行われ、国土交通省の迅速な審査の下、93ブロックにおいて運賃改定が実施されている。今後とも乗務員の労働条件の改善、利用者利便向上を目的としたキャッシュレス決済・アプリ配車導入に係るコストアップ対応のため、引き続き運賃改定の早期実現を目指す。

③ 運賃勉強会の開催について

国土交通省では、運賃改定の迅速化や改定周期の短縮化を実現すべく、「今後の運賃改定のあり方勉強会」を開催しており、運賃ブロックの統合及び申請率要件の緩和が検討されているところ。

同勉強会に全タク連からは、佐藤経営委員長及び西澤副委員長が出席し、制度の改正に向けて積極的に取り組んでいる。

7. 交通安全対策等について

(1) 交通事故発生状況

令和5年中の全国の交通事故発生状況は、人身事故件数が30万7,930件（前年比+7,091件、+2.4%）、交通事故による死者数は2,618人（前年比+68人、+2.7%）であった。

一方、法人タクシーが第1当事者となった交通事故件数は、7,666件で前年より397件（前年比+5.5%）増加した。また、死亡事故件数も30件で前年より11件（前年比+57.9%）増加した。

交通事故件数は平成22年から昨年まで12年連続して減少していたが、13年ぶりに増加となった昨年に続き、前年比増となった。

死亡事故件数は、平成25年以降増加傾向に転じて以降、増減を繰り返しながら高い水準のままほぼ横ばい状態で推移していたところ、一昨年はコロナ禍において大幅に減少していたが、一昨年に続き昨年も大幅に増加した。

また、未だに飲酒運転、ひき逃げ等の悪質な事案も発生しており、予断を許さない状況にある。

(2) 「ハイタク事業における総合安全プラン2025」の策定と交通事故抑止対策の推進

令和3年3月、国土交通省に設置された事業用自動車に係る総合安全対策検討会において「事業用自動車総合安全プラン2025」が策定され、「事業用自動車全体の事故の削減目標を令和7（2025）年までに死者数を225人以下、重傷者数2,120人以下」と決定された。

全国ハイヤー・タクシー連合会（以下「全タク連」という。）においては本決定を踏まえ、同月に「ハイタク事業における総合安全プラン2025」を策定し、令和7（2025）年までの5年間、「乗客の死者数ゼロ、飲酒運転ゼロ、死者数23人以下、重傷者数630人以下、人身事故件数6,060件以下、出会い頭衝突事故件数870件以下」との目標を掲げ、業界の総力を挙げてタクシー事故の特徴を踏まえた重点対策の推進、交通事故防止のための安全文化の確立等交通事故削減のための対策を推進することとした。

特に、タクシーによる死亡事故の約25%を占める路上寝込み者轢過事

故防止対策については、「早めのライト点灯とライト上向き走行の徹底」を全国の協会で開催することとした。

また、事故が多発する 10 月から 12 月までの 3 か月間を「早めのライト点灯とライト上向き走行の徹底による交通事故防止対策の推進期間」として位置づけ、各協会に取り組みの強化を要請した。

なお、路上寝こみ者等の轢過事故防止については、各県協会と警察本部が協定（覚書）を締結して、路上寝こみ者の発見・保護活動等を実施することとし、令和 6 年 3 月末現在で 32 協会が警察と協定を締結している。

（３）飲酒運転防止対策

飲酒運転の根絶については、「ハイタク事業における総合安全プラン 2025」において重点削減目標として「飲酒運転ゼロ」を掲げ、飲酒運転防止対策の徹底に努めているところであるが、取り組みの更なる推進を図るため、従来の「飲酒運転防止対策マニュアル」を全面的に改訂し、従来からの項目を見直すとともに、新たに「正しいアルコール知識の教育と節酒実践法の指導の必要性」を追加した「飲酒運転防止対策ガイドライン」を策定し、各協会に通知した。

（４）運転者の健康管理

平成 29 年 1 月に改正道路運送法が施行され、疾病運転防止措置が事業者者に義務付けられた。また、平成 30 年 4 月に旅客自動車運送事業運輸規則の一部改正が改正され、旅客自動車運送事業者が乗務員を乗務させてはならない事由等として、睡眠不足を追加するとともに点呼時の記録事項として睡眠不足の状況が追加されるなど、健康起因による事故防止について対策の強化が図られた。

これまでも全タク連では、健康に起因する事故防止のため会員事業者に対して、「事業用自動車の運転者に関する健康管理マニュアル」（国土交通省自動車局作成）に基づく、運転者に対しての定期健康診断の确实な受診指導、要再検査等の所見がある場合には所見に応じた検査を受診させるなど定期健康診断の結果を踏まえた健康状態の把握及び主要疾病に関するスクリーニング検査の受検の勧奨を行ってきたところであるが、「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」が新た

に策定されたことから、その活用についての周知を図っている。

他方、毎年、国交省が事業者に対し実施しているアンケート調査では各種ガイドラインの認知度は80%程度にとどまっており、さらなる周知徹底を行う。

令和2年9月には、高齢ドライバー雇用上の留意点、加齢に伴う心身機能の変化に対する健康管理対策等を盛り込んだ「ハイヤー・タクシー業 高齢者の活躍に向けたガイドライン」を策定し、各協会に配布した。

また、平成30年度から令和2年度まで国土交通省から協力金が支給され脳健診普及に向けたモデル事業が3年間行われたが、令和3年度からは同様に国交省から協力金が支給される眼科健診モデル事業が3年間実施され、令和4年3月、「自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル」（国土交通省自動車局作成）が発出され、その活用について周知徹底した。

睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査については、令和6年2月から3月の2か月の間、NPO法人ヘルスケアネットワークの協力を得て、タクシー業界向けの割引料金によるSASスクリーニング検査の受検推進キャンペーンを行ったところである。

（5）運行管理の高度化

令和3年3月、国交省により「運行管理高度化検討会」が立ち上がり、全タク連として、同年4月から遠隔点呼の実証実験、同年9月から自動点呼の実証実験に参加した。これら実証実験の結果を踏まえ、国交省では令和3年12月、遠隔点呼の実施要領に関する通達を発出、令和4年4月から遠隔点呼について申請が開始され、7月から運用が開始されることとなった。

自動点呼については、国交省は令和4年12月、業務後の自動点呼の実施要領に関する通達を発出、令和5年1月から事業者は運輸支局長等への届出により、これを運用できることとなった。

業務前の自動点呼については、国交省は令和6年5月、業務前自動点呼の先行実施要領を定め、タクシー事業者は本要領に規定する要件を満たした上で、運行管理の高度化WGの監督の下、先行実施が可能となった。

また、令和5年11月から国交省への申請により、業界として要望の強

かった事業者間遠隔点呼の先行実施が開始された。

各種の実証実験等について、引き続き国交省と連携してまいることとする。

(6) 改正道路交通法

特別な教習を受講した場合、二種免許取得のための受験資格である年齢制限及び経験年数を 21 歳、3 年以上から 19 歳、1 年以上に緩和する内容の改正道路交通法が昨年 5 月、施行となった。

特例講習の受講者は、昨年末現在、806 人。

全タク連の強い要望と国交省のご尽力により、令和 4 年度補正予算により二種免許取得支援が行われることとなった。

また、本年通常国会で一種免許の仮免許取得年齢を 18 歳から 17 歳 6 か月に引き下げる改正道路交通法が成立した（施行は 2 年以内）。

(7) 警察庁との「二種免許の在り方に関する勉強会」

令和 5 年 10 月から全タク連からの呼びかけに応じ、警察庁、国交省との間で「二種免許の在り方に関する勉強会」が立ち上がり、タクシー運転者として不可欠な二種免許の在り方について検討を重ねている。これまでに全タク連側からの要望に対し、警察庁において検討の結果、二種免許学科試験の多言語化、前記一種仮免許の取得年齢引き下げが実現したほか、指定教習所での 1 日当たりの技能教習時間の 3 時限から 4 時限への緩和について実現見込みとなっている。

全タク連として、引き続き同勉強会において警察庁、国交省との検討を重ねてまいることとする。

(8) 運輸安全マネジメント制度の普及・啓発

全タク連では、運輸安全マネジメント制度のより一層の普及・定着を図るため、保有車両 30 両未満の小規模事業者向けに運輸安全マネジメント導入の簡便な手引書として作成した「運輸安全マネジメントの進め方」(平成 29 年 12 月、全タク連作成)の活用を図るとともに、官民連携して運輸安全マネジメント普及・啓発を図るため設立された運輸安全マネジメント普及・啓発促進協議会の行う認定セミナーの受講の勧奨等の広報・啓発

活動に努めた。

(9) 交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰の実施

「ハイタク事業における総合安全プラン」の取り組みの一層の推進を図るため、平成 23 年に年間の交通事故削減に努めた県協会を表彰する「交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰制度」を創設した。

令和 5 年中の交通事故抑止対策優秀協会表彰は、岩手県、秋田県及び高知県の 3 協会、総会において表彰盾が授与された。

(10) 優良乗務員表彰の実施

優良乗務員表彰制度は、優良な乗務員を表彰することにより交通事故防止の徹底を期するとともに、タクシー乗務員の資質の向上を図り、以て業界の発展を期することを目的として昭和 41 年に導入され、以来毎年実施してきた。

令和 5 年度は、無事故無違反表彰として 15 協会から推薦のあった 26 名、善行表彰として 12 協会から推薦のあった 23 名の計 49 名に、全タク連会長から優良乗務員表彰状、表彰盾が授与された。

(11) 全国交通安全運動等への積極的取り組み

「春・秋の全国交通安全運動」及び「交通事故死ゼロを目指す日」については、中央交通安全対策会議交通対策本部の推進要綱及び国土交通省実施計画を踏まえたハイヤー・タクシー事業における重点実施事項等を策定し、各県協会に積極的な取り組みを要請した。

(12) 交通事故統計資料等の配布

交通事故防止及びタクシー乗務員の指導教養に資するため、「事業用自動車の交通事故統計（交通事故総合分析センター発行）」、「ハイヤー・タクシーの交通事故発生状況（警察庁提供）」等の交通事故統計資料等を各県協会に配布した。

8. ケア輸送について

(1) 運営協議会等への対応

自家用有償旅客輸送について、令和5年3月末日では福祉有償運送は登録団体数2,428団体、車両数14,044台となり、前年度比で団体数、車両数とも減少した。交通空白地有償運送は、団体数698団体、車両数4,428台となり前年度比で団体数、車両数とも増加した。

※自家用有償旅客輸送に係る規制緩和の動きについて

平成25年8月29日に内閣府に設置された地方分権改革有識者会議に報告された地方交通部会報告及び同年9月13日の国から地方公共団体への事務・権限の希望する市町村等への移譲にかかる具体的な制度設計、輸送の安全を確保するために必要な仕組み等に関する検討会が開催され、平成27年4月に施行、令和5年4月までに全国で20自治体が事務・権限を移譲された。

(平成27年4月1日 移譲地域)

新潟県、長野県、佐賀県、北海道美深町、北海道豊富町、北海道池田町、神奈川県大和市、富山県富山市、徳島県つるぎ町、熊本県山江村、熊本県球磨村

(平成27年10月1日 移譲地域)

大分県

(平成28年1月1日 移譲地域)

横浜市

(平成28年4月1日 移譲地域)

栃木県、埼玉県、岡山県、鹿児島県、茨城県五霞町、東京都江東区

(令和5年4月3日 移譲地域)

静岡県藤枝市

(2) 現行の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」への対応

- ① 令和2年11月に改定されたバリアフリー法の移動等円滑化の促進に関する基本方針におけるバリアフリー化の福祉タクシー車両(UDタクシーを含む。)導入目標台数は、2025年度末までに約90,000台、各都道府県における総車両数の約25%について、UDタクシー

にすることとなった。

国土交通省の発表では、令和4年度末 福祉タクシー（UDタクシーを含む。）車両数は、45,311台 内 UDタクシーは、33,272台 総車両数に対する割合19.2%であった。

全国のタクシー事業者は目標達成等を目指し導入に意欲を示しており国への補助金申請が増大していることから、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業におけるバリア解消促進等事業費（総合政策局予算）及び訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費（観光庁予算）を活用し事業者が希望する台数について、常時限度額まで対応できるよう国へ引き続き助成の要望をしている。

また、都道府県協会においても、自治体に対しUDタクシー購入費助成要望を続けており、協会長等のご尽力で自治体からの助成が拡大してきている。今後も都道府県協会に対して自治体に出向いてUDタクシーの助成要望活動を積極的に行っていただくことを要請していく。

JPN TAXIは燃費効率が良く、健常者から乗降しやすい等好評だが、反面、車いす乗降操作が難しく、横乗りスロープにて道路環境を選ぶ問題もあり乗車拒否が発生、また地方部ではLPGスタンドの廃業が進行しており、給油可能な燃料が使用でき狭い道でも乗降できる車種を要望してきたが、要領を改正して頂き新たに「レベル準1」が追加され、トヨタ自動車株式会社から「シエンタ」「ノア」「ヴォクシー」の申請があり認定された。「乗降操作しやすい」「後ろ乗り」等車両のUD認定により、UDタクシー導入の課題解消を目指し、令和7年度末までに全国の福祉タクシー（UD タクシーを含む）バリアフリー法の移動等円滑化の促進に関する基本方針におけるバリアフリー化の目標数を達成したい。

② 職員研修

平成23年から懸命に取り組んできたUD研修も本年10月で13年を迎える。平成25年度末まで伸び悩んでいたUD研修は、東京タクシーセンター、大阪タクシーセンター及び名古屋タクシー協会において運転者登録講習時にUD研修を組み入れていただいたが、昨年10月新たに神奈川タクシーセンターにおいても取り入れ入れるようになったこと、一部認証団体で対象者全員のUD研修を目指していること、トヨタ自動車(株)からUDタクシー「JPN TAXI」(29.10月)が発売されたことに伴い国土交通省のUDタクシー導入補助申請する要件に2名以上のUD研修を受講していることなどが追加されたこと及び国土交通省の補正予算にお

いて、ユニバーサルドライバー研修受講料の1/2を補助していただけることもUD研修受講者数の増加の要因となり、令和5年度のUD研修は、令和5年3月末日355団体が実施機関の認証を受け、911回実施、21,874名の方々が受講した。平成23年10月の制度開始以来の受講者数は、15万名以上となった。

また、講師養成講座は、令和5年度は3回開催、平成23年から計43回開催され、1,032名の講師が登録された。

引き続き自動車メーカーの協力を得て実車（JPN TAXI）を使用した「UDタクシーフォローアップ研修（乗降操作）」を組み入れることにより、受講者の方々が事業所等において実車を用いた車いす乗降操作手順確認研修等に対応できるようにしている。

（3）行政等への対応

本年度においても、国土交通省等が開催した下記各種委員会等に全タク連も委員として参加した。

1. 移動等円滑化評価会議

関係行政機関及び高齢者、障害者等、地方公共団体、施設管理者その他関係者が定期的に、移動等円滑化の進展状況を把握し、評価するため設置（平成30年11月1日施行）された。

本年度は2回開催され、1回目は「当事者目線にたったバリアフリー環境の課題等に関する整理について」等について意見交換を行った。

また、各運輸局・地方分科会の最近の主な意見の中で、東北運輸局からスロープの設置の仕方を知らない（乗務員への研修）、中国運輸局から福祉タクシーやUDタクシーが増えていることは非常に歓迎されていることが紹介された。

2回目は、移動等円滑化の進展状況、評価会議における主な意見と国土交通省等の対応状況が報告された。

2. 子育てにやさしい移動に関する協議会

国土交通省では、公共交通機関等におけるベビーカー使用者の利便性・安全性を向上させる観点から、平成25年に「公共交通機関等におけるベビーカーに関する協議会」を設置し、ベビーカーの安全な使用やベビーカー利用への理解・配慮を求めるポスターやチラシを活用した普及啓発、またベビーカーマーク

を作成し、JIS 登録を行いマークの認知度の向上を図る取組も行ってきました。

今後さらに子ども連れの方々の移動の利便性・安全性を向上させるためには、ベビーカー使用者に限定せず、すべての子ども連れの方々にとって移動しやすい環境を実現するための取組が必要になってきます。そのため、子育てにやさしい移動環境の整備に向けて、「公共交通機関等におけるベビーカーに関する協議会」を「子育てにやさしい移動に関する協議会(こそモビ協議会)」に発展させ、設置された。

9. 技術及び環境について

(1) 燃料事情について

LPGガス（ブタン）のFOB価格の推移は、原油高、中国等新興国の需要増等により平成16年度から上昇傾向が続き、さらに世界的な金融・商品投機の対象となる影響から平成20年7月には950ドル/トン（16年度比で255%）と異常な高騰を示したものの、その後のリーマンショックに始まる急激な景気後退を受けて21年度は590ドル/トンに低下した。

しかし、中国経済の復調などを背景に21年度後半からは再び上昇傾向を示し、25年12月には史上最高値の1,225ドル/トンに至った。

その後、26年3月には870ドル/トンまで下降、さらに米国シェールガスの生産拡大等に伴い、27年度で404ドル/トンまで下落し、28年度以降では小幅な変動を繰り返し、令和2年度では411ドル/トンまで下落したものの、令和3年後半からの原油価格の高騰に伴い、令和3年11月には830ドル/トンまで急上昇した。

全タク連では、これらの状況を踏まえ令和3年11月15日には国土交通大臣へ要望書の提出。さらには令和3年12月2日全日本トラック協会、日本バス協会の3団体合同による「燃料価格高騰経営危機突破総決起大会」の開催など要望活動を積極的に実施した。

(2) 燃料価格高騰への対応について

① 燃料価格高騰経営危機突破総決起大会の開催

令和3年12月2日、自民党本部、第一ホテルの両会場において、全タク連、全日本トラック協会、日本バス協会三団体合同による燃料価格高騰経営危機突破総決起大会を開催した。

両会場の来賓には、3団体の自民党・公明党の議連会長を始め多くの国会議員、国土交通省他関係団体に出席頂き、昨今の燃料価格高騰に伴う深刻な経営状況の悪化に対し、「燃料高騰分の価格転嫁のための対策の実施」を始めとする5項目の決議を採択した。

② 要望書の提出

イ 全タク連による取り組み

令和4年4月1日、国土交通大臣に対し「LPG価格の高騰により危機に瀕するタクシー業界からの要望書」を提出した。

更に、令和5年8月25日、国土交通大臣に対し「燃料価格激変緩和措置の延長に関する要望書」を提出した。

ロ 3団体（ハイタク・バス・トラック）連名による取り組み

令和4年8月24日、国土交通大臣及び経済産業大臣に対し「燃料価格激変緩和措置等の延長に関する要望書」を提出した。

ハ 3議連（ハイタク・バス・トラック）連名による取り組み

令和4年9月5日、自民党政務調査会長、令和4年9月6日、財務大臣、国土交通大臣及び経済産業大臣に対し「燃料価格激変緩和措置等の延長に関する要望書」を提出した。

（3）タクシー車両開発等について

① 次世代タクシーの開発について

全タク連では、従来から自動車メーカー等に対しL Pガス乗用自動車の継続生産及びタクシー用L Pガス乗用自動車のハイブリッド化の実現について要望してきたところである。

トヨタ自動車は、平成25年開催の東京モーターショーに次世代タクシー「JPN TAXI」を発表後、引き続き「JPN TAXI」の細部に亘る仕様及びオリンピックに向けた対応策など、これまで4年余り全タク連との意見交換を重ね、平成29年10月23日新型タクシー専用車両「JPN TAXI」を発売した。

令和5年3月、「JPN TAXI」の発売から5年が経過し、インバーターやスライドドアなどの特定の装置の故障について報告が寄せられ、東京ハイヤー・タクシー協会においては、車両不具合状況に関するアンケート調査を実施し、全タク連に対し、同協会より調査結果とともに車両改善について要望書の提出があった。全タク連では、この要望を踏まえ、3月29日付けでトヨタ自動車に対し、「ジャパントクシー車両の改善等に関する要望」を提出し、東京ハイヤー・タクシー協会によるアンケート調査結果に記載された状況を確認の上、耐久性の向上等の改善を図ること及び更なる燃費向上について要望をした。

トヨタ自動車は、不具合のため好感された部品を調査するなど、原因究明を図るとともに、原因が判明した不具合については、技術環境委員会で報告し、対処法、改善策等について説明を行った。

今後とも、全タク連では、メーカーとともに環境性能に優れたユニバーサルデザイン車両の普及促進及び改善を図るとともに、トヨタ自動車と「カーボンニュートラル実現に向けた取組」等を中心に引き続き意見交換を継続していくこととしている。

なお、「JPN TAXI」の令和6年4月末累計登録台数は、全国で40,071台（東京：21,306台）であり、ここ2年の普及状況は、コロナ禍の影響もあって鈍化傾向となっている。

（４）環境対策について

① 自主的行動計画等の実施状況

イ 排出量の数値目標

平成22（2010）年に対し2020年度までに20%、2030年度までに25%削減するとした自主的行動計画の目標については、平成22年の業界のCO₂排出量約383万トンに対して、令和3年度はコロナ禍の影響に伴う走向距離の減少もあって約127万トン66.9%の削減となっている。

ロ グリーン経営の推進

平成16年に開始したタクシーのグリーン経営認証制度は、燃費改善、交通事故や車両故障の減少、職場のモラル向上、お客様の高評価などの効果が報告されている。その導入状況は、令和5年12月末で236事業者、315事業所、25,810台が認証を取得している。

ハ タクシー車両の燃費改善

CO₂排出を低減するために、アイドリングストップ、デジタルタコグラフによる適正運転の指導を推進するとともに環境対応車の導入を推進している。令和6年3月末のデジタルタコグラフ導入状況は1,236社80,121台であり、環境対応車両の導入状況は、ハイブリッド車（PHV、JPN TAXIを含む）52,656台、電気自動車1,309台である。

* 2030年度を目標年度とした新たな自主的行動計画

全タク連では平成27年5月、技術環境委員会において、政府が2015年末開催のCOP21で予定する2030年を目標年度とした削減目標の公表を控え、政府側要請により2030年を目標年度とした新たな

自主的行動計画として「ハイヤー・タクシー業界の低炭素社会実行計画」を策定した。

計画の概要は、次のとおりである。

イ. 実行計画の策定について

地球温暖化防止のため「低炭素社会実行計画」を策定し、低炭素社会実現に向け自主的に取り組むこととする。

ロ. 目標水準

2020年度目標値：2010年度比20%のCO₂を削減する。

2030年度目標値：2010年度比25%のCO₂を削減する。

ハ. 目標設定の根拠

タクシー車両の30%～40%をハイブリッド・電気自動車等の環境対応車への切り替えを進める等。

ニ. 具体的な計画

- ・タクシー車両の環境対応車への切り替え
- ・タクシー車両数の適正化
- ・タクシーの利用促進 等々

② カーボンニュートラルの実現

イ 令和2年10月、政府は「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする目標を掲げ、令和3年6月閣議決定した「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、「2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%を実現できるよう、包括的な措置を講じる」とこととした。

ロ グリーン成長戦略の実行計画の改定に先立ち、経済産業省及び国土交通省は、カーボンニュートラル実現に向け令和3年3月自動車政策検討会を立ち上げ、3月26日にはweb開催された第二回会合で、関係7団体からのヒアリングが行われた。全タク連からは、川村技術環境委員長、根本副委員長が出席し、業界の現状、これまでの環境対策、電動化の推進にあたりその影響・課題を強く発信した。

経済産業省及び国土交通省は令和3年5月19日、同検討会の第5回の会合を開き、業界団体などを対象としたヒアリング結果をまとめた。

ハ 全タク連は、令和3年8月26日「2050年カーボンニュートラル」実現に向けた燃料電池自動車、電気自動車等のタクシー専用車両の早期

開発に関する要望書をトヨタ自動車（株）及び日産自動車（株）あて提出した。

引き続き、カーボンニュートラル実現へ向けた議論を自動車メーカー等関係者と連携して進めていくこととしている。

（５）その他

①ソフトメーター開発を巡る動向について

令和５年６月１６日閣議決定した「規制改革実施計画」においても、ＤＸを通じたタクシーの利便性向上に向けた「ソフトメーターの導入」「変動運賃制度の在り方」の二つの規制改革項目が盛り込まれた。

ソフトメーターは、タイヤの回転数に基づく計測（計量法の対象）ではなく、ＧＰＳ情報を基に走向距離を計測し、運賃を算出するものであり、これにより、タクシー事業全体のＤＸ化、計量法に基づく検定費用や運賃改定に伴うメーター改修費の負担軽減が期待されている。

国土交通省においては、利用者から運賃を収受するに当たり、十分な正確性を確保し、ソフトメーターとして備えるべき必要な基本仕様の検討を進めるため、既存のメーター開発企業や配車アプリ企業等の関係者の参画の下、ＪＩＳ化に向けたフィージビリティスタディ調査が実施された。

業界においても引き続き、行政、メーター企業等と連携して検討を進めていくこととしている。

② 自動運転技術を巡る動向のフォローアップ

政府は、平成３０年４月１７日、自動運転等実現のための政府全体の整備方針（大綱）を閣議決定した。

大綱では、「自動運転車は、これからの日本における新しい生活の足や、新しい移動・物流手段を生み出す「移動革命」を起こし、多くの社会課題を解決して我々に「豊かな暮らし」をもたらすものとして大きな期待をよせる」として、「車両の安全確保の考え方」「交通ルールの在り方」「安全性の一体的な確保」「責任関係」などを検討していくこととしている。

また、国内外の自動車メーカー等は、技術開発、市場化時期に関する方針、市場化に向けての実証実験等が加速しているところである。

令和４年度において、全タク連が参画した検討会等は以下のとおり。

イ 自動走向ビジネス検討会は、２０１５年２月から経産省製造産業局長

及び国交省自動車局長の主催により、自動車走行分野において世界をリードし、社会課題の解決に貢献することを目指し、参学官オールジャパン体制で自動走向のビジネス化を推進するため検討を進めている。

令和2年度は、令和元年度に策定した「無人自動運転サービスの実現及び普及に向けたロードマップ」の具現化等に向けて、①次期プロジェクトの工程表、②実証実験の実施者の協調による取組の推進、③今後の協調領域として取り組むことが考えられる課題等について検討されている。

令和2年10月8日、令和3年1月25日開催の次期プロジェクトWGでは、タクシー業界を代表して川村技術環境委員長が出席し意見具申。その後、令和3年4月30日には「自動走向の実現及び普及に向けた取組報告と方針」version5がとりまとめられたところである。

ロ 令和4年6月8日国土交通省は、自動車運送事業において、従来と同等の輸送の安全等を確保しつつ、自動運転車を用いて運送事業を行うことを可能とするため、自動車運送事業者が講ずべき事項等について検討することを目的に「自動運転車を用いた自動車運送事業における輸送の安全確保等に関する検討会」を設置した。

全タク連からは、タクシー業界を代表して川村技術環境委員長が委員として参画している。

本検討会報告書を踏まえ、国土交通省は令和5年3月31日に旅客自動車運送事業運輸規則を改正し、特定自動運行保安員制度など自動運転車を用いた自動車運送事業における輸送の安全確保等について規定を設けた。

ハ 令和6年6月6日デジタル行財政改革会議において、国土交通省は、「自動運転タクシーの実装に向けたロードマップ」を公表し、ビジネスモデルに対応した規制緩和等^(※)に取り組むとともに、認証基準等の具体化による安全性の確保、運輸安全委員会における自動運転車に係る事故調査体制の確保を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償の観点から、自動運転タクシー実装のための制度を構築することとした。

(※) 〔ビジネスモデルに対応した規制緩和等〕

- ・ 管理の受委託の運用の明確化
- ・ 特定自動運行時に必要な運行管理の在り方
- ・ タクシー手配に係るプラットフォームに対する規律の在り方

また、これらの検討を短期集中的に行うため、交通政策審議会自動車部

会の下に、新たに「自動運転ワーキンググループ」を設置することとした。

- 二 令和6年6月7日新しい資本主義実現会議では、自動運転の社会実装として、低速・定路線のバス等から自動運転の社会実装を進め、来年を目途に全都道府県での自動運転の社会実験を実現する。あわせて、ロボットタクシーの実証も実施し、2027年度までに、無人自動運転移動サービスを100か所以上で実現する。また、自動運転の安全な運行等のための地理空間情報（G空間情報）の整備・活用を進めることとした。

10. 労務対策について

(1) 労働関係法令等の周知及び働き方改革の円滑な施行

自動車運転者の労働時間等の労働条件の維持・改善を図るため、労働基準関係法令及び改正された改善基準告示について、労務委員会、全国労務連絡会等を通じて一層の理解及び定着の促進に努めた。

働き方改革については、特に改正された改善基準告示について、令和6年4月施行に向けて、武居副会長兼労務委員長が全国13か所において説明会等を開催し、その内容の周知徹底に取り組んだ。

(2) 自動車運送事業の「運転者職場環境良好度認証制度」について

平成30年5月30日自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議で決定された自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画において、働き方改革に取り組む事業者を認証する制度の設計について検討することとなり、同年6月からホワイト経営の見える化検討会が開催され、全タク連からは武居副会長兼労務委員長ほかがこれに参加し各種の意見を述べてきた。

その後、23回にわたり運営委員会が開催され、全タク連からは武居副会長兼労務委員長ほかがこれに参加し各種の意見を述べてきた。

同制度については労務説明会等において周知を図り、多くの事業者が認証を得られるように、同制度の普及・促進を図っている。

令和5年度（令和6年4月5日現在）において、タクシー事業は、一つ星525事業者、二つ星362事業者、三つ星7事業者が認証をうけたところである。

今後とも同認証制度の周知と取得への取組を進め、タクシー業界のイメージを向上させることにより、乗務員不足の解消を図って行く予定である。

(3) 令和2年6月に第二種免許に係る道路交通法の改正が行われ、令和4年5月から19歳以上かつ第一種免許取得後1年以上経過者が第二種免許を取得できるようになったことから、令和5年12月現在、806人が二種免許の特例講習を受講している。

(4) 深刻化する人手不足に対応するため、第二種免許取得費用の助成等人材確保のための取り組みに対する助成を働きかけ、令和4年度第2次補正予算に認められたところであり、人材確保・育成事業として、各事業者において第二種免許取得費用支援の活用を周知するとともに、ホームページの改修、人材募集PR冊子の作成・ハローワーク等への配布を行い、さらに、都道府県タクシー協会と連携し、全国13か所において武居副会長兼労務委員長による人材確保セミナーを開催した。

(5) 深刻化する人手不足に対応するため、外国人ドライバーの登用の拡大について、日本の大学を卒業した外国人留学生について特定活動の在留資格によりタクシー運転者として採用できるようになったことの周知を図った。

さらに、外国人在留資格特定技能1号の特定産業分野に自動車運送業が追加されるよう、制度の見直しについて、全日本トラック協会、日本バス協会と連携し、国土交通省や警察庁をはじめ関係国会議員などへ粘り強く要請した結果、令和6年3月29日に閣議決定されてこれが実現した。

今後とも同制度の的確かつ効果的な運営に努める予定である。

(6) 高齢者雇用推進事業について

独立行政法人高齢・障害・求職者雇用支援機構が実施する令和6年度・7年度の産業別高齢者雇用推進事業に、令和6年1月応募して、これを受託した。

今後は、同事業を適正に運営し、新しい高齢者雇用推進ガイドラインを策定・周知することにより高齢ドライバーの一層の雇用の推進を図る予定である。

(7) 第114回全国労務連絡会の開催

令和5年11月30日に約260名に及ぶ事業主・労務責任者の出席の下に開催し、武居副会長兼労務委員長が最近のタクシー業界に関する情勢を交えた挨拶を行うとともに、竹田真弁護士による判例解説及び国土交通省物流・自動車局旅客課担当者からタクシーをめぐる最近の諸情勢について講演が行われ、事務局から配布資料に基づき説明がなされた。

(8) 各種調査の実施及び資料の取りまとめ

① 「タクシー運転者の賃金・労働時間の現況」の取りまとめ

タクシー運転者の賃金及び労働時間を把握するため、厚生労働省が毎年実施している「賃金構造基本統計調査」から令和4年における調査結果を分析し、「タクシー運転者の賃金・労働時間の現況」として取りまとめ、各協会に配布した。

② 「ハイタク労組別春闘方針一覧」の取りまとめ

令和6年の春闘に向け、各ハイタク労組がどのような運動方針を掲げ、どのような要求をしているかについて把握し、適切に対応するため、全自交労連、交通労連、自交総連及び私鉄総連ハイタク協議会の要求事項等を取りまとめ、前年との相違点を明らかにした上、各協会に配布した。

1 1. 地域における諸課題にかかる対応について

(1) 自治体との連携による乗合タクシー等の導入

ア 自治体との連携

各協会では、道路運送法に基づく運営協議会、地域公共交通会議及び地域公共交通活性化・再生化法に基づく法定協議会等に積極的に参画するなどして自治体の行う「まちづくり」と一体となった乗合タクシーの導入等による地域住民の生活交通の確保に努めた。

イ 乗合タクシーの果たす役割と現況、乗合タクシー事例集の作成

乗合タクシーは、過疎地等での通勤、通学、買い物、通院といった日常生活上必要な移動を支えるだけでなく、趣味や余暇のための移動などの需要を満たし、生活の質を高め、地域住民の活動を活発化させる役割を担っている。また、輸送効率向上及びサービスの向上や地球温暖化防止の観点からも、一層の導入が期待されている。

乗合タクシーは、平成5年3月末現在、全国で5,263コース、15,519台が運行している。このうち過疎地における廃止バス路線の代替などに対応する過疎地型乗合タクシー4,196コース、空港と周辺市町村を結ぶ空港型乗合タクシー487コース、地域の観光スポットを効率よく周遊する観光型乗合タクシー291コース、都市部において駅などを出発点として一定のエリア内を運航する都市型乗合タクシー119コース、移動困難な高齢者などの通院等お出かけ支援に対応する福祉型乗合タクシー38コース、住宅団地と駅などを結ぶ団地型乗合タクシー35コース、その他の乗合タクシー97コースとなっている。これは平成21年に比べて、コース数で約2.7倍、車両数で約1.6倍の増加となっている。

全タク連では、これら乗合タクシーの好事例を取りまとめた「乗合タクシー事例集」を平成28年から作成、数年ごとにリニューアルを重ねてきたが、令和5年6月に全国280余の事例を掲載する第5版を作成し、各県協会と連携して全国の自治体等へ展開している。

ウ 地域交通サポート計画の策定

乗合タクシーについては、従来から、協会役員等が自治体を直接訪問して乗合タクシーの導入についての働きかけを行う「自治体訪問活動」などの取組みを進めているところであるが、その取組みを更に強化するため、地方運輸局の支援を得て、地方運輸局担当官と協働して自治体訪問活動等

を行い、自治体等との意見交換等を通じて把握した地域交通の課題・ニーズ等を集約・整理するとともに、「地域交通サポート計画」を策定し、課題の解決に向けたタクシー事業者として貢献できる取り組みを計画的に進めている。

(2) タクシーの活性化対策の推進

便利タクシー等高齢者の日常生活の支援、救援サービス、育児支援タクシー、妊婦応援タクシー、観光タクシー及びITを活用したスマホアプリ配車サービス等の導入を積極的に推進するとともに、優良タクシー乗り場、EV・FCVタクシー優先乗り場、近距離乗り場のほか、UDタクシー専用レーンを設置する等、お客様のニーズに対応した専用乗り場の設置など、タクシーの活性化対策の推進に努めた。

また、利用者利便を図るため、カード支払いが可能な決済機器導入を進めている。利用可能なカードは、各種のクレジットカード及びiD、QUICPayといった電子マネーや、Suica(及び相互利用可能なPASMO、Kitaca、Toicaなどの交通系電子マネー)などがある。また、増加する訪日中国人観光客のニーズに対応するため、Alipay、Wechatpayを導入にも努めた。

(3) 観光タクシー

観光タクシーについては、都道府県タクシー協会と自治体、観光関係団体が一体となり、地域の観光スポットや特産物等を案内する観光ガイドに相応しい運転者を養成・認定する制度が広がっている。

(4) インバウンド対策

我が国の成長戦略の大きな柱である観光先進国の実現に寄与することを目的に、多様化する訪日外国人のニーズに対応した安心・安全で快適なタクシーサービスを提供するため「母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくり」、「言葉の不安解消」、「決済の不安解消」、「関係機関・団体と連携したプロモーション活動」の4項目を柱として掲げた「訪日外国人向けタクシーサービス向上アクションプラン」を平成30年1月に策定し、業界として取り組んでいる。

(5) 白タク対策

ア 運転代行業者によるタクシー類似行為対策

自動車運転代行業者による白タク行為やNPO等によるボランティア輸送を装ったタクシー類似行為により、タクシー事業の健全な運営が阻害され、タクシーが地域公共交通としての機能を十分発揮することが困難な状況にあることから、白タク行為等の取締りの徹底と自家用有償旅客運送や福祉輸送事業限定制度の適正な運用を関係機関に要望した。

イ いわゆる中国式白タク行為防止対策

近年、成田、関空、羽田など国際空港あるいは大型クルーズ船が入港する沖縄県石垣島などの港で、在日中国人が無許可で観光客を送迎する違法ないわゆる「中国式白タク」が横行している。

全タク連では、国土交通省、警察庁等に対して、中国式白タクの取締り強化を要望したところ、羽田、成田、関西国際空港などに国土交通省、警察本部及びタクシー協会等関係機関・団体を構成員とする対策会議が設置され、取締りの強化と中国語での注意喚起のチラシの作成・配布等の広報啓発活動の強化が図られることとなった。

国土交通省では、日中両政府パートナーシップ協議の場などを通じて、中国政府に対して訪日中国人に対する日本のルールの周知の働きかけを行った結果、平春節期間前に在日本中国大使館のホームページに営業許可のない車両は安全上の問題が無視できないため利用しないようにとの注意喚起が掲載された。

コロナ禍において、令和2年4月から外国人観光客は大幅に減少していたが、令和4年10月に入国制限が緩和されて以降、急激な円安の影響もあり、訪日外国人観光客は増加を続け、本年3月では単月で初めて300万人を超えるなど、外国人観光客のみならず観光地等における地域住民の移動の足確保がついても大きな社会問題となっているほか、主要空港等での白タク行為も再び増加に転じてきた。

これらのことから、全タク連では引き続き国土交通省、警察庁等関係機関に対して、在日中国人等による白タク行為の取締り強化を繰り返し要望しているが、昨年以降、成田空港等における白タク検挙等に関する報道に接する機会も多くなってきたところである。

他方、本年4月以降、関東近辺の指定自動車教習所において在日中国人の普通二種免許受講者数が急増しているとの情報があるほか、羽田空港等において車両は緑ナンバーであるものの、ドライバーはTシャツ姿で靴下も履いていないなど、中身は白タクと変わらないものが増加しており、今後注視していく必要がある。

ウ いわゆる「実証実験ビジネス」について

政府が進めるデジタル田園都市国家構想の名の下で、タクシー事業者以外のシステム会社、ベンダーが配車アプリを構築し、自治体への売り込みを図り、他省庁の実証実験と称して、タクシー業界への説明や地域公共交通会議を経ることなく、人の輸送を行っている状況が各地で散見されるため、全タク連として、このような実証実験が把握された際には、国交省、地方運輸局、各協会等との連携を図りつつ、迅速的確に対処した。

(6) 「リ・デザイン有識者検討会」への対応

国交省では、令和4年3月、住民の豊かな暮らしの実現に不可欠なバス・鉄道などの地域交通について、人口減少やコロナの影響で一層厳しい状況にあることを踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」（刷新・再設計）する方策を探る目的で、「リ・デザイン有識者検討会」を立ち上げた。

全タク連としても、田中地域交通委員長が令和4年5月10日開催の検討会において、九州エリアにおける鉄道、バス、タクシーの交通事業者間共創事例について紹介しつつ、行政や地域との連携が不可欠であること発信した。

国交省では、令和4年度の共創モデル実証プロジェクトとして全国15の事業を支援した。

令和5年9月、「デジタル田園都市国家構想実現会議」の下、「地域の交通リ・デザイン実現会議」が発足し、本年5月、地域類型ごとの課題解決に向けた方向性、連携・協働の推進に向けた環境整備等とりまとめ案が出された。

(7) 「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会」への対応

令和4年10月7日に開催された「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会」において、田中地域交通委員長がオブザーバとして出席し、

鉄道・バス路線の廃止、減便に伴い、タクシー、乗合タクシーがこれを補ってきたことを強調しつつ、地方においては、営業エリアと生活圏が異なっていること、地域公共交通会議の調整力の強化、遠隔点呼の対象拡大、営業所の最低保有台数の緩和、高齢者割引への助成など、タクシー業界の現状と課題等について発信した。

(8) 「ラストワンマイル・モビリティ/自動車交通 DX・GX に関する検討会」への対応

人口減少やコロナ禍の影響で厳しい経営状況にある地域公共交通の再構築に向けて、令和4年8月に「アフターコロナに向けた地域交通のリ・デザイン有識者検討会」がとりまとめた提言、令和5年2月にとりまとめられた交通政策審議会地域公共交通部会の中間とりまとめを踏まえ、令和5年2月に国土交通省自動車局が発足させた「ラストワンマイル・モビリティ/自動車交通 DX・GX に関する検討会」に田中地域交通委員長が委員として参画し、タクシー業界の実情、課題、要望事項について発信。また、本検討会における審議と併行し、全国の事業者から様々な要望についてアンケート調査を実施し、国交省に提出した。

国交省では、昨年7月、タクシー、乗合タクシーや自家用有償旅客運送の諸問題解決を図るため、営業所ごとのタクシー車両の最低台数の緩和、営業所の施設設置要件の緩和、交通空白地に係る目安の設定等12の項目について制度・運用の改善策が発表された。

(9) タクシー代行受託保険について

対人8千万円、対物2百万円を基本とするタクシー代行事業者向けの保険は、平成15年10月の商品化以来、順調に推移し令和5年度の保険料の割引率は75%であった。

(10) 都道府県タクシー協会からの要望について

昨秋以降本年5月末までの間、10県1地域の協会から提出された各種要望事項について、当委員会においてとりまとめ、それぞれの担当委員会に振り分け順次、関係機関団体への陳情、要望等の必要性を含め検討することとした。

(11) 都道府県タクシー協会と都道府県指定自動車教習所協会との連携強化について

昨夏、全タク連において各都道府県協会に対して指定自動車教習所での二種免許取得状況について調査した結果、多くの事業者が指定自動車教習所との日程調整に苦慮していることが浮き彫りとなったことから、警察庁、全日本指定自動車教習所協会連合会（全指連）との協議により、各県タクシー協会と指定自動車教習所協会との連携強化を図っている。

第 2 会 議

1. 総 会

(1) 第 1 1 6 回通常総会

開催日 令和 5 年 6 月 2 6 日

場所 経団連会館

(2) 第 1 1 7 回臨時総会

開催日 令和 5 年 9 月 2 7 日

場所 札幌パークホテル

2. 理 事 会

(1) 第 1 6 1 回理事会

開催日 令和 5 年 6 月 2 6 日

場所 経団連会館

(2) 第 1 6 2 回理事会

開催日 令和 5 年 6 月 2 6 日

場所 経団連会館

(3) 第 1 6 3 回理事会

開催日 令和 5 年 9 月 2 7 日

場所 札幌パークホテル

(4) 第 1 6 4 回理事会

開催日 令和 6 年 3 月 1 3 日

場所 自動車会館

3. 常任理事会

(1) 第 3 4 回常任理事会

開催日 令和 5 年 7 月 1 8 日

場所 自動車会館

(2) 第 3 5 回臨時常任理事会

開催日 令和 5 年 1 1 月 2 1 日

場所 アルカディア市ヶ谷

(3) 第 3 6 回常任理事会

開催日 令和 6 年 1 月 2 2 日

場所 経団連会館

4. 大 会

(1) 第 6 0 回全国ハイヤー・タクシー事業者大会

開催日 令和 5 年 9 月 2 7 日

場所 札幌パークホテル

5. 正副会長会議

① 開催日 令和 5 年 4 月 1 2 日

場所 自動車会館

② 開催日 令和 5 年 5 月 1 0 日

場所 自民党本部

③ 開催日 令和 5 年 6 月 1 日

場所 自動車会館

④ 開催日 令和 5 年 7 月 1 2 日

場所 自動車会館

⑤ 開催日 令和 5 年 9 月 1 3 日

場所 自動車会館

⑥ 開催日 令和 5 年 1 0 月 1 1 日

場所 自動車会館

⑦ 開催日 令和 5 年 1 1 月 8 日

場所 自動車会館

⑧ 開催日 令和 5 年 1 2 月 1 3 日

場所 自動車会館

⑨ 開催日	令和	6年	1月22日	場所	経団連会館
⑩ 開催日	令和	6年	2月14日	場所	自動車会館
⑪ 開催日	令和	6年	3月13日	場所	自動車会館

6. 委員会

(1) 総務委員会

① 開催日	令和	5年10月	6日	場所	自動車会館
② 開催日	令和	6年	3月5日	場所	自動車会館

(2) 交通安全委員会

① 開催日	令和	5年	9月5日	場所	自動車会館
② 開催日	令和	6年	3月27日	場所	自動車会館

(3) 経営委員会

① 開催日	令和	5年	4月21日	場所	自動車会館
② 開催日	令和	5年10月	24日	場所	自動車会館

(4) 労務委員会

① 開催日	令和	5年	4月7日	場所	自動車会館
② 開催日	令和	5年	9月15日	場所	自動車会館

(5) 技術環境委員会

① 開催日	令和	5年	5月26日	場所	自動車会館
② 開催日	令和	5年10月	30日	場所	自動車会館

(6) ケア輸送委員会

① 開催日	令和	5年	4月11日	場所	自動車会館
② 開催日	令和	5年	9月12日	場所	自動車会館

(7) 広報サービス委員会

① 開催日	令和	5年	4月18日	場所	自動車会館
② 開催日	令和	5年10月	25日	場所	自動車会館

(8) 地域交通委員会

① 開催日	令和	5年	6月5日	場所	自動車会館
② 開催日	令和	5年10月	16日	場所	自動車会館

7. 全国労務連絡会

① 開催日	令和	5年11月	30日	場所	アルカディア市ヶ谷
-------	----	-------	-----	----	-----------

8. 全国専務理事会議

① 開催日	令和	5年	6月13日	場所	自動車会館
② 開催日	令和	5年10月	23日	場所	自動車会館

第 3 庶 務

1. 人 事

(1) 役員選出

① 第 1 1 6 回通常総会並びに第 1 6 2 回理事会（令和 5 年 6 月 2 6 日開催）において、下記各氏を選出した。

会 長	川鍋 一朗（東 京）				
副 会 長	今井 一彦（北海道）	副 会 長	下山 清司（青 森）		
同	川野 繁（東 京）	同	武居 利春（東 京）		
同	伊藤 宏（神奈川）	同	佐藤 友紀（新 潟）		
同	天野 清美（愛 知）	同	田畑 太郎（滋 賀）		
同	坂本 栄二（大 阪）	同	吉川 紀興（兵 庫）		
同	信原 弘（広 島）	同	渡部 光男（愛 媛）		
同	田中亮一郎（福 岡）	同	四元 永生（長 崎）		
理事長	神谷 俊広（事務局）				
常務理事	松谷 輝矢（事務局）	常務理事	辻 正剛（事務局）		
常任理事	紫藤 正行（北海道）	常任理事	川崎 利治（岩 手）		
同	高澤 雅哉（宮 城）	同	佐々木宏行（秋 田）		
同	石川 康夫（山 形）	同	高橋 良和（福 島）		
同	出野 清秀（茨 城）	同	荒井 勝（栃 木）		
同	清水 憲明（群 馬）	同	小谷 彰治（埼 玉）		
同	金子 庄吉（千 葉）	同	鳥海 衡一（神奈川）		
同	雨宮 正英（山 梨）	同	野村 修士（新 潟）		
同	土田 英喜（富 山）	同	市村 祐二（石 川）		
同	山谷 恭博（長 野）	同	矢崎 孝明（福 井）		
同	川上 秀人（岐 阜）	同	三澤 賢治（静 岡）		
同	青木 良浩（愛 知）	同	末吉 利教（三 重）		
同	筒井 基好（京 都）	同	古知愛一郎（大 阪）		
同	池田 英憲（奈 良）	同	豊田 英三（和歌山）		
同	澤 耕司（鳥 取）	同	福田 宏二（島 根）		
同	永山久仁彦（岡 山）	同	辻 文治（広 島）		
同	福嶋 真一（山 口）	同	藤田 雅子（徳 島）		
同	岩崎 康誠（香 川）	同	楠瀬 賢一（高 知）		
同	中井 眞紀（福 岡）	同	齊藤 恭宏（佐 賀）		
同	石崎 公士（熊 本）	同	山口 巧（大 分）		
同	吉本 悟朗（宮 崎）	同	下之角 洋（鹿児島）		
同	東江 一成（沖 縄）				
理 事	横田 有一（北海道）	理 事	柏葉 健一（北海道）		
同	後藤 眞（宮 城）	同	小坂 博（茨 城）		
同	佐野 敏樹（埼 玉）	同	武藤 厚（千 葉）		
同	富田 昌孝（東 京）	同	佐藤 雅一（東 京）		
同	藤原 廣彦（東 京）	同	渡邊 啓幸（東 京）		
同	高野 公秀（東 京）	同	秋山 利裕（東 京）		
同	清水 始（東 京）	同	村澤 儀雄（東 京）		

理 事	太田 祥平 (東 京)	理 事	坂本 篤史 (東 京)
同	西澤 明洋 (東 京)	同	高林 良吉 (東 京)
同	大塚 一基 (東 京)	同	太田 宏 (神奈川)
同	松葉 和彦 (長 野)	同	松永 勝裕 (静 岡)
同	浅野 丈夫 (愛 知)	同	多田 精一 (京 都)
同	高士 雅次 (大 阪)	同	坂本 篤紀 (大 阪)
同	牛島 憲人 (大 阪)	同	平尾 文一 (兵 庫)
同	大久保恵美 (兵 庫)	同	嘉久 礼子 (福 岡)
同	中川 恵司 (福 岡)	同	川添 暢也 (長 崎)
同	倉岡 斌 (熊 本)	同	下小藺 充 (鹿児島)
同	金城 哲 (沖 縄)	同	川村 泰利 (全福協)
監 事	磯 博樹 (東 京)	監 事	福田 敏男 (静 岡)
同	小野 幸親 (大 阪)		

2. 会員の入会

- (1) 第161回理事会 (令和5年6月26日開催)において、第二種会員の北信タクシー(株)、日豊タクシー(株)、(株)山元交通、賛助会員のタクシー支援サービス(株)の入会を承認した。
- (2) 第163回理事会 (令和5年9月27日開催)において、賛助会員のUber Japan(株)の入会を承認した。

3. 会員の退会

- (1) 第二種会員・光星タクシー(有)他11社、賛助会員・さっとシステム(株)他2社が退会した。

4. 会員協会会長の交代

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------|
| (1) (一社)佐賀県バス・タクシー協会
(新) 愛野 時興 | 令和5年5月15日
(旧) 金子 晴信 |
| (2) (一社)鹿児島県タクシー協会
(新) 下之角 洋 | 令和5年5月16日
(旧) 羽仁 正次郎 |
| (3) (一社)大分県タクシー協会
(新) 山口 巧 | 令和5年5月23日
(旧) 漢 二美 |
| (4) (一社)長野県タクシー協会
(新) 山谷 恭博 | 令和5年6月8日
(旧) 滝川 哲也 |
| (5) (一社)和歌山県タクシー協会
(新) 豊田 英三 | 令和5年6月20日
(旧) 川村 昌彦 |

5. 感謝状の贈呈

- (1) 第117回通常総会 (令和5年9月27日開催)において、下記各氏に感謝状と記念品が贈られた。

①前(一社)長野県タクシー協会会長	滝川 哲也
②前(一社)大分県タクシー協会会長	漢 二美
③前(一社)鹿児島県タクシー協会会長	羽仁 正次郎

- | | |
|----------------------|-------|
| ④前(一社)京都府タクシー協会会長 | 兼元 秀和 |
| ⑤前(一社)和歌山県タクシー協会会長 | 川村 昌彦 |
| ⑥前(一社)岡山県タクシー協会会長 | 梶川 政文 |
| ⑦前(一社)佐賀県バス・タクシー協会会長 | 金子 晴信 |
| ⑧前(一社)岩手県タクシー協会専務理事 | 佐藤 利樹 |

6. 叙勲・表彰

(1)叙 勲

- ① 令和5年春の叙勲が4月29日に発令され、全タク連関係では下記の各氏が受章された。

旭日小綬章 大谷 厚郎(島 根)

旭日双光章 長崎 守利(愛 知)

- ② 令和5年秋の叙勲が11月3日に発令され、全タク連関係では下記の方が受章された。

旭日双光章 小谷 彰治(埼 玉)

(2)令和5年自動車関係功労者国土交通大臣表彰

令和5年10月27日、下記のとおり全タク連関係の事業者13名、ハイヤー・タクシー運転者6名の合計19名が表彰された。(発表順)

(事業者)	道見 茂美(北海道)	出野 清秀(茨 城)
	永井 豊(群 馬)	清水 始(東 京)
	石川 治(神奈川)	高橋 良樹(新 潟)
	西巻 一男(新 潟)	田中 健一(長 野)
	坂本 榮二(大 阪)	庄原 義人(広 島)
	辻 文治(広 島)	岩崎 康誠(香 川)
	山路 泰弘(福 岡)	
(運転者)	渡邊 義政(東 京)	金子 敏夫(神奈川)
	沼田 米雄(神奈川)	前田 巖(神奈川)
	松本 光正(山 梨)	渡辺 充久(岐 阜)

7. 第58回全国ハイヤー・タクシー優良乗務員表彰

令和5年10月27日、無事故無違反26名及び善行等23名の合計49名が優良乗務員として表彰された。

8. 第13回交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰

令和5年6月26日、令和4年中に交通事故抑止対策に功労のあった下記協会が表彰された。

- ① (一社)栃木県タクシー協会
- ② (一社)和歌山県タクシー協会
- ③ (一社)岡山県タクシー協会
- ④ (一社)山口県タクシー協会
- ⑤ (一社)佐賀県バス・タクシー協会
- ⑥ (一社)熊本県タクシー協会

9. 訃 報

①三野 文男 氏（大阪）

（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会顧問・商都交通（株）会長・三野文男氏は、令和5年12月20日逝去された。82歳。

②安藤 喜久雄 氏（長野）

（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会相談役・松代タクシー（株）会長・安藤喜久雄は、令和6年1月8日逝去された。92歳。

③石崎 公士 氏（熊本）

（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会常任理事・双葉タクシー（有）代表取締役・石崎公士氏は、令和6年2月10日逝去された。78歳。

附属明細書

附属明細書については、特に事業内容を補足する重要な事項はありません。