

令和6年度事業計画書



一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会

| | |
|----|---|
| 総論 | 1 |
|----|---|

各論

| | |
|--|----|
| 〔総務委員会付託事項〕 | 4 |
| 〔交通安全委員会付託事項〕 | 5 |
| 〔経営委員会、タクシー事業適正化・活性化推進特別委員会、 ライドシェア問題対策特別委員会付託事項〕 | 7 |
| 〔労務委員会付託事項〕 | 9 |
| 〔技術環境委員会付託事項〕 | 11 |
| 〔広報サービス委員会付託事項〕 | 13 |
| 〔ケア輸送委員会付託事項〕 | 14 |
| 〔地域交通委員会付託事項〕 | 15 |

総論

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しつつ、ライドシェアの課題に取り組んでまいります。」旨が述べられた。

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、強く主張してきたところ。

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の中間取りまとめにおいて、「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。

とされたところ。

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」等が盛り込まれたところ。

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。」旨が述べられた。

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」をスタートさせたところであるが、全タク連として、自動車部会の議論にしっかり対応していく。

いずれにせよ、全タク連においては、今後とも、与野党のタクシー議員連盟の国会議員の先生方をはじめ、労働組合、個人タクシー業界、バス業界、自動車メーカー、消費者団体、「交通の安全と労働を考える市民会議」そして、何よりも全国の地方自治体とより一層緊密に連携し、地域を支える公共交通機関として、国民の移動ニーズに対し、安心安全をモットーにしっかりと応えていくとともに、国民の安全・安心の確保のためライドシェアと称する白タク行為の解禁を断固阻止すべく全力にて取り組む。

ハイヤー・タクシー業界においては、少子・高齢化社会の急速な進展並びに GX（グリーントランスフォーメーション）、DX（デジタルトランスフォーメーション）の大きな潮流の中、アフターコロナ時代を見据えて、地域公共交通機関として課せられた重要な使命を改めて自覚し、コロナ禍で約2割減少した運転者数の回復に全力を尽くす等様々な課題に一步一步着実に取り組み、成果を挙げる事が重要である。

このため、全タク連においては、全国各地の会員事業者及び各都道府県協会と緊密に意見交換、情報交換を図りながら、「タクシー事業の活性化・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」を踏まえ、

- ・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、今後復活が予想される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する。

各 論

〔総務委員会付託事項〕

平成24年に移行した一般社団法人として、的確な予算執行や組織の見直しを行うとともに、引き続き、地方の実態や要望が全タク連の運営に的確に反映されるよう努める。

「燃料価格高騰対策」、「安全対策」、「労働力確保対策」、「働き方改革の推進」「カーボンニュートラルの実現に向けたGXの推進」、「ケア輸送対策」、「乗合タクシーなどの地域における足の確保」、「訪日外国人向けタクシーサービスの向上」など地域公共交通機関としてのタクシー事業の使命達成に向けた予算・税制上の支援措置の充実
並びに自賠責保険料率の適正化について関係方面に要望する。

公共交通機関としての責務を果たすため、都道府県タクシー協会と地方自治体との間で、災害時の緊急輸送の確保を目的とした協定等の締結を推進する。

令和5年10月1日から施行された消費税の適格請求書等保存方式（インボイス制度）の円滑な運用に向け引き続き適切な周知を図る。

公益法人制度改革に伴い、名実共に移行を果たした一般社団法人として、創意工夫した公益的な事業はもとより柔軟な事業展開を推進していくこととする。

〔交通安全委員会付託事項〕

令和3年3月に策定した「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」の目標を掲げた「ハイタク事業における総合安全プラン2025」に基づき、令和7年までの達成を目指し、引き続き各種交通事故防止対策を強力に推進する。

新たに抑止目標に加わった乗客の死者数ゼロについては、従来から実施してきた、シートベルト着用促進ステッカーやシートベルト着用を促す自動音声案内等をより一層活用し、乗客のシートベルト着用の理解を促進する。

また、タクシーの特徴的な交通事故として重点対策に掲げた「出会い頭事故」及び「路上寝込み者轢過事故」の防止対策を業界の総力を挙げて取り組む。

「運輸安全マネジメント制度」の一層の浸透・定着を図るため、国交省策定の「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」及び全タク連作成の小規模事業者向け「運輸安全マネジメントの進め方」の普及徹底と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勧奨等に努める。

運転者の健康管理については、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」に基づく指導の徹底に努めるとともに、「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」（令和2年9月策定）を活用し、定期健康診断の受診を徹底した上で、要再検査、要精密検査等の所見がある者については、確実に専門医を受診させる等必要な措置を講じる

また、高齢、肥満、高血圧等複数の危険因子を持つ運転者に対しては、「SAS対策マニュアル」、「脳血管疾患対策ガイドライン」、「心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」及び「自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル」の認知度を高めるとともに、これらガイドライン、マニュアルに基づき、SASスクリーニング検査、脳MRI健診、心臓ドック等を積極的に受診させるなどして、健康起因事故を引き起こす可能性のある疾病等の早期発見に努める。

「飲酒運転防止対策ガイドライン」を活用するほか、出庫時、帰庫時の点呼における確実なアルコールチェックの実施と日常的な指導・監督を徹底し飲酒運転の根絶を図る。

また、覚せい剤・危険ドラッグ等薬物使用運転防止のため、警察と連携して覚せい剤・危険ドラッグの危険性についての研修会等を実施する。

ICT技術の活用による点呼の高度化については、令和4年4月以降、同一事業者内遠隔点呼、自動点呼（乗務後）が順次開始されたほか、昨年11月から事業者間遠隔点呼の実証実験が開始された。これらの活用拡大を図るとともに、効果的な運行管理や感染症防止対策を促進する。また、国土交通省と連携した実証実験等を積み重ねてさらなる高度化を実現する。

第二種運転免許の受験資格の緩和（一定の教習を修了した場合、年齢19歳以上、運転経験1年以上）等を盛り込んだ改正道路交通法が令和4年5月より施行されているが、国土交通省の二種免許取得支援措置を最大限活用しつつ、業界として若手ドライバーの雇用促進を図る。

道路運送法令に基づく初任運転者に対する研修のほかに、業界として取り組むべき採用後の職場研修の在り方等について関係省庁と連携して検討を行う。

昨年10月に立ち上げた二種免許制度に関する警察庁との勉強会において、ドライバーの確保・育成に不可欠な二種免許試験について、より迅速、効率的に取得できるよう検討を進める。

各季の全国交通安全運動や地域独自の交通安全運動等に主催団体の一員として参画するなど、交通安全活動を積極的に推進する。

〔経営委員会、タクシー事業適正化・活性化推進特別委員会、ライドシェア問題対策特別委員会付託事項〕

現在、全国のタクシー事業者は改正タクシー特別措置法に基づき、特定地域及び準特定地域において事業の適正化（供給過剰の是正）と活性化（需要の拡大）に全力で取り組んでいるところであるが、今後も、乗務員の労働条件の改善及び利用者への輸送サービスのより一層の向上を図るため、「タクシー事業の活性化・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」を踏まえ全力でタクシー事業の適正化・活性化に取り組む。

更に、各特定地域・準特定地域で開催される地域協議会等の動向をフォローアップし、同法の更なる円滑な運用のため見直し改善すべき事項について、国土交通省に対し適宜適切に要望する。

コロナ禍による運送収入の減少に加え、令和2年後半からLPG価格が高騰しており、タクシー事業者の経営危機に更なる追い打ちがかかる事態の中、全国101運賃ブロックのうち、令和2年度以降、100ブロックが運賃改定の申請を行い、国土交通省の迅速な審査の下、令和6年3月8日現在では、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。

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」を開催しているところであり、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。

全タク連では、同勉強会における議論に積極的に参画し、地域公共交通機関であるタクシー事業の維持に向け、何よりもドライバーの賃金水準のアップの為、運賃改定のサイクル化（2～3年周期）の実現に向けて取組みを進める。

利用者の多様なニーズに対応した更なる利便性の向上を図るため、既に制度化された事前確定運賃、一括定額運賃、変動迎車料金、相乗りタクシー及び事前確定型変動運賃など、新たな運賃・料金サービスの導入を推進する。

地域交通の「担い手」や「移動の足」不足といった深刻な社会問題に対応するため、道路運送法第78条第3号に基づく自家用車活用事業が創設され、本年4月よりスタートする。国土交通省においてタクシーが不足する地域、期間及び時間帯並びにそれぞれの不足車両数を指定し、その不足分を補うべく、タクシー事業者が運送主体となって、当該地域の自家用車・ドライバーを活用し、運送サービスを提供することになる。

なお、その際、利用者に安全・安心な輸送サービスを提供する観点から、同事業を実施するタクシー事業者と地域のドライバーとの間は雇用契約を締結することを大前提とする。

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の解禁を断固阻止し、本年6月に向けて検討が進められる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の制定については、これを断固阻止する。

アフターコロナ時代を見据え、今後もタクシー事業が国民生活を支える地域公共交通機関としての使命を達成できるよう、燃料価格激変緩和措置について本年5月以降も継続いただくとともに、燃料油価格激変緩和対策事業において基準価格の算定の見直しが行われる場合には、LPガスについてもあわせて見直しがされるよう関係機関に強く要望していく。

令和5年10月1日から施行された消費税の適格請求書等保存方式（インボイス制度）の円滑な運用に向け引き続き適切な周知を図る。

〔労務委員会付託事項〕

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善基準告示について、なお一層の理解及び定着の促進に努める。

また、令和6年4月より施行となった改正改善基準告示について、あらゆる機会に積極的に周知・広報に取り組む。

4月からスタートする自家用車活用事業については、雇用が大前提であり、今後発出される国土交通省からの通達を受けて、雇用に関する必要な就業規則の改正・追加、労働契約書や労働条件通知書の作成・交付、副業・兼業に際しての承認等の手続、雇い入れる運転者への指導内容等を網羅した業務遂行のための細則の規定などを早期に準備し、これに積極的に対応する。

働き方改革について、「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」に基づきタクシー事業の労働生産性の向上、人材の育成・確保、長時間労働の縮減等に向けて引き続き取り組む。

また、「自動車運転者職場環境良好度の認証制度」の周知を図り、多くの事業者が認証を得られるように、同制度の普及・促進を図る。

令和2年6月の第2種免許に係る道路交通法の改正に伴い、令和4年5月から19歳以上かつ第1種免許取得後1年以上経過者が第2種免許を取得できるようになったことから、そのより一層の周知・広報に努め、若手ドライバーの人材確保を推進する。

外国人ドライバーの登用の拡大については、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から、その周知に努め、外国人ドライバーの雇用の推進を図る。

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、タクシー・ハイヤー運転業務が特定技能に認められるよう、制度の見直しと所要の助成を関係方面に求めていくとともに、認められた場合には同制度の的確な運用を図っていく。

令和5年度補正予算で認められた人材確保・育成事業として、ホームページの改修、PR冊子の作成・配布、人材確保セミナーの開催等を都道府県タクシー協会と連携して実施する。

独立行政法人高齢・障害・求職者雇用支援機構が実施する産業別高齢者雇用推進事業を受託し、同事業を適切に運営して、高齢者の雇用と活躍に向けたガイドラインを新たに作成するとともに、セミナー等により広く周知する。

〔技術環境委員会付託事項〕

平成27年5月に2030年度を目標年度として策定した「ハイヤー・タクシー業界の低炭素社会実行計画」に基づき、①HV車・EV車等環境対応車の普及、②車両数の適正化、③スマートフォンを活用した配車システムの導入、④デジタル式GPS-AVM配車システムの導入等による運行の効率化、⑤エコドライブ等の実施等により、業界のCO₂排出量削減を推進する。

政府は、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」において、「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」こととし、さらに令和5年2月10日「GXに向けた基本方針」が策定され、「物流・人流における省エネ化や非化石燃料の利用拡大に向けた需要構造の転換を実現するため、事業用のトラック・バス・タクシー等への次世代自動車（燃料電池自動車（FCV）、電気自動車（BEV）等）の普及促進」が掲げられたところ。

タクシー業界としても政府方針を踏まえ、カーボンニュートラル実現に向け、次世代自動車の導入等のGXの取り組みについて積極的に推進する。

アフターコロナ時代を見据え、今後もタクシー事業が国民生活を支える地域公共交通機関としての使命を達成できるよう、燃料価格激変緩和措置について本年5月以降も継続いただくとともに、燃料油価格激変緩和対策事業において基準価格の算定の見直しが行われる場合には、LPガスについてもあわせて見直しがされるよう関係機関に強く要望していく。

アプリ配車、キャッシュレス決済（クレジットカード、電子マネー等）、無料Wi-Fiサービス、多言語翻訳機器など利用者の利便性の向上に資するタクシー車両用機器の普及促進を図るなど、最新のデジタル技術や交通データの効果的な活用により生産性・利便性の向上を図るべくDXについても積極的に検討を進めていく。

新たな運賃・料金サービスの導入を促進し、計量法による検定や運賃改定時に伴う事業者の負担軽減などを目的としたソフトメーターの導入について、利用者から信頼され、かつ事業者にとって使い易いものとするべく国土交通省等と連携してその実現を図る。

高齢化の進行を踏まえ、利用者に優しいユニバーサルデザイン車両の普及促進を図るとともに、更なる安全・環境性能の向上についてメーカー等に要望する。

自動運転技術の進展を巡る状況として、政府は平成30年4月に自動運転等の実現のための政府全体の整備方針となる「自動運転に係る制度整備大綱」を決定し、その後国土交通省では令和5年1月に「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」報告書を公表、また、国内外の自動車メーカー等は市場化に向けての実証実験を加速している。

引き続き全タク連では、「自動運転技術」の進展を巡る動向を的確にフォローアップする。

〔広報サービス委員会付託事項〕

ハイタク事業に係る情報を共有し、会員相互の連携を強化するため、機関紙「全タク連ナウ」を、内容のより一層の充実を図りつつ毎月発行する。

ハイタク事業の実態及び安全輸送やサービス向上への取組、さらには社会貢献活動の状況等を広く国民一般にPRし、タクシーに対する一層の理解の促進を図るため、毎年発行する「TAXI Today in Japan」の内容をより一層充実させるほか、適宜適切に記者会見やニュース・リリースを行う。

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「全国タクシーガイド」の、全会員登載を図るとともに提供情報内容のさらなる充実に努める。

国土交通省が開催する「こども霞が関見学デー」において、タクシー車両の乗車体験、タクシーに関する情報提供や関連グッズの展示・配布等を通じて、広く来場者にタクシーを身近に感じてもらうイベントを行う。

令和5年度補正予算で認められた人材確保・育成事業の一環として、ホームページの改修、人材募集用PR冊子の作成・配布等を実施する。

道路運送法第78条第2号・第3号に基づく自家用有償旅客運送事業の普及に係る広報を実施するとともに、ライドシェアと称する白タク行為を解禁せんとする動きを断固阻止する為の広報活動を強化する。

昨年度実施した、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・就職に関する周知について、引き続き認定NPO法人ふるさと回帰支援センターと連携し、周知・PR活動に取り組む。

〔ケア輸送委員会付託事項〕

バリアフリー法に基づく基本方針に定められた、ユニバーサルデザインタクシーを含む福祉タクシーの導入整備達成目標台数は、令和7年度末までに約90,000台に引き上げられ、新たに各都道府県における総車両数の約25%について、ユニバーサルデザインタクシーとすることとされた。この目標達成に向けて、ユニバーサルデザインタクシーを含む福祉タクシーの導入をより一層促進する。

特に環境性能に優れたユニバーサルデザイン仕様の「JPN TAXI」については、全国のタクシー事業者からの国への補助金申請件数が増大している。そのため、引き続き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の助成の更なる拡充を要望する。一方、自治体からの支援のより一層の拡充についても要望活動を強力に実施する。

また、ユニバーサルデザインタクシーの新たな認定レベル（認定レベル準1）の創設に伴い、特に地方部でのユニバーサルデザインタクシー導入促進を行い、バリアフリー法に基づく基本方針の導入目標達成に近づける。

「JPN TAXI」については、車いすの利用者が乗降する際に乗降操作手順が複雑で時間がかかる、運送を断られた等の苦情が寄せられ、これまでメーカーの協力を得ながらハード・ソフト面の改良・改善を図ってきたところであるが、身障者団体等からは未だに指摘され、研修強化などの対応が求められている。

引き続き定期的に実車を使用した乗務員に対する乗降操作確認研修等の徹底により操作不慣れの改善に努めるとともに、乗降操作機器を更に使い易くするべく、メーカーに対し更なる改良を要望する。

加えて、運転者登録等の場を活用し、全ての運転者がユニバーサルドライバー研修を受講するよう努め、乗降操作による乗車拒否ゼロを目指す。

各タクシー事業者、グループ、協同組合等においては、高齢者のお出かけ移動手段、障害者へのきめこまやかな移動手段の確保など、利用者からのニーズに応じてユニバーサルデザインタクシー・福祉タクシーをスピーディーに配車できる体制を構築し、ケア輸送の一層の推進に努める。

〔地域交通委員会付託事項〕

道路運送法に基づく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して、自治体との相互の連携を強め、「まちづくり」と一体となった安全・安心なタクシーサービスの展開により地域住民の生活交通の確保に努める。

特に、乗合タクシーについては、その全国展開に向けた取り組みをより一層強化するため、地方運輸局・支局の支援を得て、「乗合タクシー事例集（第5版）」及び「TAXI Today in Japan」を最大限活用して、自治体訪問活動を実施し、地域が抱える課題の解決に向けた取り組みに参画し、尽力する。

近年、「出発地から目的地まで利用者にとっての最適経路を提示するとともに、鉄道・バス・タクシー等の複数の交通サービス手段を一括して提供するサービス」である MaaS（マース）の研究、実証実験が進んでいる。タクシー業界としても公共交通機関の運行効率化、生産性向上に資する MaaS の研究、実証実験に積極的に参画する。

昨年2月に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をテーマに交通政策審議会地域公共交通部会が昨年2月に公表した中間とりまとめを踏まえ、国土交通省の「ラストワンマイルモビリティ検討会」が打ち出した12項目にわたる措置並びに国土交通省が創設した道路交通法第78条第3号に基づく「自家用車活用事業制度」を最大限活用し、交通空白地の解消に努める。

また、地域と一体となった観光地の再生・観光サービスの高付加価値化の観点から、自治体、DMO（観光地域づくり法人）等と連携し、観光地における二次交通ネットワークの充実を図る。

一部の悪質な自動車運転代行業者による白タク行為やNPO法人等によるボランティア輸送を装ったタクシー類似行為が依然として後を絶たない。

加えて、近年、都市部を中心に互助・共助を偽装した謝礼目的の白タク行為が横行している。このため、国土交通省、警察庁及び関係自治体に対して、白タク行為等の取締りの更なる徹底と自家用自動車を使用した有償運送及び福祉輸送事業限定制度の厳正な運用を要望する。

コロナ禍において大幅に減少していた外国人観光客については、令和4年10月に入国制限が緩和されて以降、徐々に増加を続け、本年に入ってから全国各地において急増、これに伴い白タク行為が深刻化しており、国土交通省、警察庁に対して、羽田、成田、関西等の国際空港及び主要観光地等における在日中国人等による白タク行為の取締り強化を要望する。

一方、外国人観光客のニーズに対応した安心・快適なタクシーサービスを提供することが白タク行為の抑止に繋がるものであることから、この国の成長戦略の大きな柱である観光先進国の実現のため、「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」に掲げた対策の積極的な取組みを鋭意推進する。

深刻なドライバー不足に対応するため、ドライバーの確保、育成に不可欠な自動車教習所での二種免許取得のための講習が、全国において円滑に受けられるよう、各県の実態を踏まえつつ、関係機関に対し要望する。

公共交通機関としての責務を果たすため、都道府県タクシー協会と地方自治体との間で、災害時の緊急輸送の確保を目的とした協定等の締結に努める。