

令和6年度事業報告書

第1 事 業

1. 概 況	4
2. ライドシェア問題への対応について	8
3. 日本版ライドシェア（道路運送法第78条第3号・ 自家用車活用事業）・公共ライドシェア（道路運 送法第78条第2号・自家用有償旅客運送）について	86
4. 総務関係について	88
5. 広報活動について	92
6. 事業規制の在り方について	95
7. 運賃・料金等について	109
8. 交通安全対策等について	112
9. ケア輸送について	117
10. 技術及び環境について	122
11. 労務対策について	128
12. 地域における諸課題にかかる対応について	131

第2 会 議

1. 総 会	136
2. 理 事 会	136
3. 常任理事会	136
4. 大 会	136
5. 正副会長会議	136
6. 委 員 会	137
7. 全国労務連絡会	137
8. 全国専務理事会議	137

第3 庶 務

1. 人 事	138
2. 会員の入会	138
3. 会員の退会	138
4. 会員協会会長の交代	139
5. 感謝状の贈呈	139
6. 叙勲・表彰	140
7. 全国ハイヤー・タクシー優良乗務員表彰	140
8. 交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰	140

第 1 事 業

1. 概 況

令和2年に発生し、我が国の社会経済と国民生活に甚大な影響を与え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状況の継続により、タクシー業界は依然、大変厳しい経営状況にある。

こうした中、ライドシェア問題に関しては、令和5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、デジタル行財政改革会議、規制改革推進会議における審議、与野党のタクシー議連における審議等様々な経緯を経て、昨年6月の「デジタル行財政改革取りまとめ2024」、「経済財政運営と改革の基本方針2024」及び「規制改革実施計画（令和6年6月21日閣議決定）」において、「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、並行して、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、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める」こととされた。

いわゆる欧米型のライドシェアは、事業主体が運行及び車両整備管理等について、民事・刑事上の法的な最終責任を負わない点が最大の問題。

加えて、運転者を独立した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ようとするものであり、ワーキングプア層を増加させるもの。さらに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。

コロナ禍が終息し、インバウンドも復活する状況を受け、タクシーの供給不足が指摘される中、我々タクシー事業者は、地理試験の廃止や二種免許取得の効率化等様々な国の支援措置をフル活用し、コロナ禍で減少したタクシー乗務員の増加に全力を傾注し、令和7年5月末においては、コロナ禍発生直後の令和2年3月末と比較し、86.2%まで回復させたところ。

加えて、タクシー業界においては交通空白の解消に向け、国土交通省の交通空白解消本部及び全国の自治体と緊密に連携し乗合タクシーの普及促進、乗務シフトの見直し、空港・駅の乗り場改善、営業区域を超えた応援部隊の派遣を始め、自家用車活用事業（日本版ライドシェア）の展開、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）との連携等、ありとあらゆる取組みを展開してきた。

地方創生を担う社会インフラであるタクシー業界という認識の下、国民に対する安全・安心な輸送サービスを確保すべく、業界一致団結し、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」そして全国の地方自治体と緊密に連携し、公共交通を破壊するライドシェアの全面解禁、ライドシェア新法の制定を全力で阻止すべく、全力で取り組んだところ。

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7年3月分までで計約211億円）事業の維持・継続を図ってきた。

中東情勢の不安化や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、燃料価格が落ち着くまでの支援継続を国土交通省に対し強く要望して来たところであるが、令和7年5月22日以降のタクシーのLPガス価格高騰対策について1リットル当たり4円の支援が決定となった。

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7年3月31日時点で全国101ブロックのうち99ブロックで運賃改定が実現。

又、既に運賃改定を実施したブロックにおいても、引き続き運賃改定の動きが見られる状況となっているところ。

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。

135（令和7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、事業の適正化と活用化に鋭意取り組んだ。

このほか、全タク連においては、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）というの大きな潮流の中、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、復活したインバウンド対応のための外国人在留資格特定技能1号制度を活用した外国人ドライバーの雇用
- ・ 「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
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 利用者利便の向上及び需要拡大に向けたスマホ配車の普及促進及びキャッシュレス化の推進
- ・ 自動運転タクシーの将来の社会実装に向けての対応準備

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 3 4 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 1 0 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 1 1 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 3 0 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 1 1 日 第 3 1 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 1 5 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 1 9 6 回通常国会において成立した。
- ・平成 30 年 6 月 4 日 第 3 4 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 1 7 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 1 4 日 第 3 5 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「プラットフォーム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ム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 2 3 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、新たに富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、「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」するように指示。
- ・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6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18日 第7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取りまとめ2024』が決定された。ライドシェアについては、「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。

- ・令和6年6月21日 「経済財政運営と改革の基本方針2024」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024改訂版」、「規制改革実施計画」を閣議決定。
- ・令和6年7月29日 規制改革推進会議第17回地域産業活性化WGにおいて、自家用車活用事業に関するモニタリング、バージョンアップについて議論がなされた。また、「ライドシェアに関する準備会合（サブWG）」について議論され、御手洗瑞子氏を座長に、落合孝文氏、川邊健太郎氏、堀天子氏、國峯孝祐の5名をメンバーとして同SWG設置された。（サブWGの議事は非公開）
- ・令和6年8月29日 規制改革推進会議第18回地域産業活性化WGが、移動の足不足に関する調査結果（暫定値）及びサブワーキング・グループにおける議論の状況について（報告）を議題として、非公開で開催された。
- ・令和6年9月2日 第20回規制改革推進会議が開催され、岸田総理は、議論を踏まえ、「特にライドシェアについては、今年度の規制改革を通じて大きく進展させ、今後の道筋を示しました。本日も現時点での足不足の状況について、調査結果の報告がありましたが、速やかに全国の移動の足不足の解消に向けて、安全を前提に全国で広く利用可能とすることとしております。4月から開始され、バージョンアップも行われつつある自家用車活用事業等のモニタリング検証と、その各時点における評価を行いながら、並行して全国の移動の足不足の解消が困難な場合に備え、法制度を含む事業の在り方についても引き続き積極的に御議論いただきますよう、お願い申し上げます」と述べた。
- ・令和6年11月12日 第21回規制改革推進会議が開催され、石破総理は議論を踏まえ、ライドシェアについて「全国での移動の足確保の実態を客観的なデータで把握し、自家用車活用事業等のモニタリング、検証、評価を速やかに実施するなど、骨太方針に基づいた対応をお願い申し上げます。これまでの改革事項の前倒し、深掘りを始

め、年内にも中間的な成果を取りまとめることが出来ますよう精力的な御審議をお願いを申し上げます。」と述べた。

- ・令和6年12月13日 規制改革推進会議第3回地域産業活性化WGにおいて、移動の不足の解消状況について議論がなされた。事務局からは、「移動実態に関する調査結果」について説明がなされた。中間答申について、非公開で議論がなされた。
- ・令和6年12月25日 第22回「規制改革に関する中間答申」がとりまとめられた。中間答申では、「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、骨太方針等に基づき、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。
- ・令和7年2月20日 第9回デジタル行財政改革会議において石破総理は議論を踏まえて「ライドシェアにつきましては、移動の不足が特に地方において顕著であることを踏まえ、都市の規模等によって異なる課題を丁寧に分析し、日本版ライドシェアや公共ライドシェアなどのブラッシュアップなども検討するなど、骨太方針等に沿って更なる対応を進めてください。」と述べた。
- ・令和7年4月22日 第10回デジタル行財政改革会議において石破総理は議論を踏まえて「ライドシェアについては、移動の不足が地方や観光地で顕著であることを踏まえ、地域における担い手の拡充やドライバーの確保等の課題について、現行制度の改善を含め具体的にまとめるとともに、骨太方針に従い、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ってください。

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てください。」と述べた。

- ・令和7年4月25日 規制改革推進会議第3回地域活性化・人手不足対応WGにおいて、「移動の不足の改善状況等について」を議題として開催され、「移動の不足解消に向けた今後の改革の方向性」等について議論がなされた。
- ・令和7年5月14日 規制改革推進会議第4回地域活性化・人手不足対応WGにおいて、「移動の不足の改善状況等について」を議題として開催され、内閣府による「地方の駅前等におけるタクシー手配の容易性等に関する調査結果」について説明がなされた。「移動の不足改善に向けた答申骨格」について、非公開で議論がなされた。
- ・令和7年5月28日 第23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」がとりまとめられ、石破総理に提出された。

(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
- ・令和6年12月11日 議連総会
- ・令和7年5月13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 議員懇話会
- ・令和6年7月10日 議員懇話会、事故撲滅・持続可能な地域交通を実現するP.T、国土交通部会合同会議
- ・令和6年9月11日 議員懇話会

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」
- ・令和6年8月8日 議連役員会、「ライドシェアに関するヒアリングと意見交換会」
- ・令和6年12月4日 議連総会

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 札幌大会 白タク行為を断固阻止する決議
 - ・令和 6 年 6 月 25 日 通常総会 白タク行為を断固阻止する決議
 - ・令和 6 年 11 月 13 日 大津大会 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財政改革大臣に対し「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。

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、海外からの旅行客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に直面する中で、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（Electronic Commerce）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ることが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ほかならない。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しなやかに対応するため、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楽しむことが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

<p>No.3 タクシーの利便性の向上 所管府省：国土交通省</p> <p>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</p>
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

- ・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使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となる事項について、「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DX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 DX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DX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、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、旅客から收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收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、タクシー会社は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、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ー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ー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～が取りまとめられ、政府に提出された。同答申を踏まえ、6月21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

1. 革新的サービスの社会実装・国内投資の拡大

(1) 移動

No.1 タクシーの規制緩和等（二種免許要件、地理試験廃止等）

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1人に対する1日における最大の教習時間を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1日の教習時間の上限に含まれず、同日に受検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等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（令和 6 年国土交通省令第 15 号）による改正前の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。

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 年度目途措置 c（後段）：令和 6 年度以降随時実施
国土交通省

No.2 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 国土交通省は、株式会社の参画が可能であることを周知するため、運行主体の地方公共団体等からの委託を受けた株式会社が道路運送法（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 国土交通省は、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 国土交通省は、交通空白地をその管轄区域に含む地方公共団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関する通知」という。)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を調査し、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 国土交通省は、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HP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 国土交通省は、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1項第5号にいう「協議が調ったもの」と取り扱える旨を、地域公共交通会議に関する通知に追記し、及び地域公共交通会議に関す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 国土交通省は、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地方公共団体に対し、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 国土交通省は、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、旅客から收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收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收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 国土交通省は、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 号にいう「他人の介助によらずに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 国土交通省は、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。

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

No.3 自家用車活用事業の施策効果の測定等

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）

※新規登録者及び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・時間帯を申し出た地方公共団体数及び地方公共団体名、当該地方公共団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・地方公共団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、新規登録者及び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な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（同法第 3 条第 1 項各号に掲げ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、簡便な方法や地方公共団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。

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

No.4 自家用車活用事業等のモニタリング・検証・評価、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を含めた事業の在り方の議論

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。

直ちに開始

国土交通省

No.5 タクシー仲介の適正化、白タク対策の強化

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。

a,b:令和 6 年度以降継続的に措置

a:警察庁 国土交通省 b:公正取引委員会

No.6 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 国土交通省は、現行、運輸規則第 47 条の 8 で準用する同規則第 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、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 国土交通省は、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。

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
国土交通省

No.7 自動運転レベル 4 の事業 化加速のための道路交通法及び道路運送車両法に基づく走行に係る審査に 必要な手続の透明性・公平性の確保

- a 警察庁、経済産業省及び国土交通省は、道路交通法及び道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）に基づく走行に係る審査に必要な手続について、申請者における手続に係る準備・検討の円滑化に資するため、走行環境条件の付与から事業化の過程に至る審査手続のフロー図や各プロセスにおける審

査事項や審査の観点等を明らかにすることなど審査内容や手続等の明確化を図る。また、審査手続の利便性向上と効率化・迅速化を図るため、警察庁及び国土交通省が連携して、事業者が提出した情報について、同じ内容の情報を再び求めないこととするなど、申請手続や審査項目に係る重複を排除するとともに、警察庁及び国土交通省本省が個別の審査に当たって、過去の審査事例やデジタル技術の活用の徹底等により、審査を主導して実施し、従来約11か月要していた審査を2か月で完了することを目指す。また、警察庁及び国土交通省本省は、審査事例の知見を全国の都道府県警察及び地方運輸局に共有し、各地で自動運転の取組を伴走支援するための体制の整備を行う。警察庁、経済産業省及び国土交通省は、これらの措置を取りまとめた文書を作成・公表し、十分に周知する。

b 道路交通法及び道路運送車両法に基づく 車両や走行エリア等に関する審査事例が現時点では極めて限定的なものにとどまることから、警察庁及び国土交通省は、引き続き、デジタル技術の活用を徹底しつつ、今後の審査事例を踏まえ、外部の有識者や民間事業者等の意見を踏まえ現場視点を確保しながら、審査手続の利便性向上と効率化・迅速化に向けた見直しを安全性を確保しつつ不断に検討する。そして、その結果を a の取りまとめ文書に逐次反映しながら、警察庁及び国土交通省は、当該文書に沿って審査手続を実行する。

a : 令和6年度措置 b : 継続して措置

a:警察庁 経済産業省 国土交通省 b:警察庁 国土交通省

・令和6年12月25日開催の第22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」取りまとめられ、政府に提出された。中間答申におけるタクシー関連部分については、次のとおり

II 各個別分野における実施事項

I. 地方創生

ケ 自家用車活用事業等のモニタリング・検証・評価、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を含めた事業の在り方の議論

本年6月の「規制改革実施計画」(令和6年6月21日閣議決定)、「経済財政運営と改革の基本方針2024」(令和6年6月21日閣議決定)においては、

「デジタルを活用して、全国の移動の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。」と規定された。

これに基づいて、国土交通省においては、自家用車活用事業について様々なバージョンアップを行うなどの取組を行ってきており、自家用車活用事業を開始する地域・事業者自体は増加しつつある。また、各地域における流しや無線配車の状況については事業者からデータが得られていないものの、配車アプリに限っては、マッチング率の値は改善している地域も多くみられるなど、一定の進展がみられる。

一方で、内閣府が実施した調査や関連事業者団体からのヒアリングを踏まえると、現時点では、全国において移動の不足が改善しているとの有意なデータは得られておらず、同調査では、特に規模が小さい自治体において、不足の状況は依然として深刻であることも示されている。これらを踏まえ、利用者目線での検証や、スピード感を持った全国の移動の不足の解消を進めていく必要がある。

全国の移動の不足の解消に道筋をつける観点から、内閣府及び国土交通省は以下の措置を講ずる。

【a, b : 直ちに実施】

- a 内閣府は、人口減少、少子高齢化等の課題を克服し、地方の活性化につなげるため、また、成長型経済を実現するため、利用者目線を徹底し、必要な改革に取り組む観点から、別紙「自家用車活用事業等のモニタリング及び検証、令和6年12月25日時点の評価」（令和6年12月25日内閣府・国土交通省）（以下「別紙」という。）1.（2）①のアンケート調査との整合性を確保した上で、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、円滑な移動が可能か否かを引き続き客観的に把握

する。当面、特に、中小都市を中心に、重点調査を行い、検証するとともに、四半期ごとを目処に、足不足の改善状況について、利用者目線で検証結果の評価を行う。

- b 内閣府及び国土交通省は、a の状況及び別紙 2. の内閣府及び国土交通省のモニタリング結果の検証を踏まえつつ、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、骨太方針等に基づき、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。

- ・令和 7 年 5 月 28 日開催の第 23 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」取りまとめられ、政府に提出された。答申におけるタクシー関連部分については、次のとおり

II 各個別分野における実施事項

I. 地方創生

1-2 地域活性化・人手不足対応（交通関係）

<基本的考え方>

地域住民や観光客の移動の足不足は全国各地で生じている現在進行形の危機であり、今後、生産年齢人口の減少や高齢化に伴う免許返納が進むにつれて、更に大きな危機となるおそれがある。

令和 6 年 6 月の規制改革実施計画、「経済財政運営と改革の基本方針 2024」（令和 6 年 6 月 21 日閣議決定。以下「骨太方針 2024」という。）、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画 2024 年改訂版」（令和 6 年 6 月 21 日閣議決定）等では「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。」とされており、こうした方針に基づき、内閣府及び国土交通省において各種の取組が進められてきたところである。中でも、国土交通省による自家用車活用事業等の様々なバージョンアップ等の取組の結果、自家用車活用事業を開始する地域・事業者は増加しつつあり、また、配車アプリに限っては、マッチング率の値が改善している地域が多くみられるなど、一定の進展がみられる。一方で、内閣府が実施した各種の調査や関連事業者団体からのヒアリングを踏まえると、移動の足不足は依然として存在し、特に規模の小さい地方公共団体や、市の中心部や最寄りの公共交通機関の駅からの距離が遠い地域に住む住民の状況は深刻であることも示されており、全国の移動の足不足の解消に向けて、引き続きスピード感をもって取組を進めていくことが重要である¹。

以上の基本的考え方にに基づき、以下の措置を講ずるべきである。

ウ 全国の移動の足不足の解消に向けたライドシェア（自家用車活用事業等）の推進

【a：令和7年度以降継続的に措置、b：直ちに実施、
c：（①～③）令和7年度措置、（④）令和7年措置】

<実施事項>

- a 内閣府は、移動の足不足の状況に関してこれまで実施したアンケート調査等の各種調査との整合性を確保した上で、大都市、中小都市及び観光地など全ての地域を対象とした調査を引き続き実施し、住民及び内外の観光客の移動の足の実態を定期的かつ定量的に把握し、検証するとともに、それらの結果を踏まえ、四半期ごとを目処に、利用者目線での移動の足の実態に関する評価を行う。
- b 内閣府及び国土交通省は、全国の移動の足不足の解消に向けて、自動運転やライドシェアについて、骨太方針2024等を踏まえ、必要な取組を進める。特に、地方の中小都市など2、公共交通手段の利便性が低い地域における移動の足不足の解消に向けた適切な制度の在り方も含め議論を進める。
- c 国土交通省は、特に、地方や観光地で移動の足不足の解消が求められていることを踏まえ、自家用車活用事業について、これらの地域の実情に応じた更

なる活用を進める観点から、以下の措置を講ずる。

- ①配車アプリが普及していない地域では、「自家用車活用事業における大都市部以外の地域における供給車両数・時間帯の拡充について」（令和6年9月17日物流・自動車局旅客課長事務連絡）及び「自家用車活用事業の進め方」（令和6年3月29日物流・自動車局旅客課資料）に基づき、タクシー事業者又は地方公共団体から、タクシーが不足する曜日・時間帯、時期（イベント開催期間中や季節性によるもの等）に関して具体的な申し出があり、管轄の地方運輸局等が必要と認める場合には、自家用車活用事業が稼働できる曜日・時間帯を拡大することができることとされているが、タクシー事業者や地方公共団体による申し出のみならず、地域の住民等のニーズに応じて、自家用車活用事業の更なる活用を可能とするため、上記制度に加えて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条に基づく地方公共団体、公共交通事業者、地域公共交通の利用者等が参画する協議会において、営業区域、曜日・時間帯、時期について関係者間で協議が調った場合は、協議結果に基づく申し出を踏まえ、自家用車活用事業が稼働できる営業区域、曜日・時間帯、時期を拡大することができることとするよう、関係通達の改正等、必要な措置を講ずる。なお、この場合、地域の輸送サービスが供給過剰となるおそれがないかについて、タクシーの日車営収、実車率や配車マッチング率等の具体的なデータに基づく検証を継続的に実施し、必要な場合には、当該協議が調った営業区域、曜日・時間帯、時期を随時調整することとする。また、当該協議会において、一部の関係者が合理的な根拠を示さないまま協議が調わないなど、地域における円滑な協議に支障が生じる場合等にあつては、それらの状況を改善するための措置を検討し、所要の措置を講ずるものとする。
- ②自家用車活用事業の運賃について、道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条の3第3項に基づき自家用車活用事業を実施するタクシー事業者、地方公共団体、地方運輸局長、住民代表者等を構成員とする協議会において協議が調った場合には、需要の繁閑に応じて一定の範囲で変動させることも含め、地域の実情に応じた運賃の設定を可能とするよう、関係通達の改正等、必要な措置を講ずる。
- ③タクシー事業者以外の者であるバス・鉄道事業者によるライドシェア事業の在り方に関して、ドライバー・車両等の安全・安心の確保の観点から課題の

有無を確認するためのトライアルを行う。その上で、トライアルの結果を検証し、バス・鉄道事業者による当該事業への参画に関して、タクシー事業許可取得に係る要件の緩和や明確化も含め、制度改正やガイドライン整備等の所要の措置を講ずる。

- ④タクシー事業者の運行管理業務の効率化を進める観点から、現在、タクシー事業において実証が行われている事業者間遠隔点呼及び業務前自動点呼について、自家用車活用事業を含めて本格実施に円滑に移行することができるよう、運用の明確化を行う。

エ 自家用有償旅客運送制度の改善

【令和7年度措置】

<実施事項>

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号に基づき、過疎地域や高齢化が進む地域等で、バスやタクシーのみでは十分な移動サービスを提供することが困難な場合に、住民の生活を支えるための移動手段を確保するため、市町村や特定非営利活動法人（NPO）など国土交通大臣の登録を受けた団体が自家用車を用いて有償にて旅客を運送する制度である自家用有償旅客運送について、令和6年6月の規制改革実施計画を踏まえ、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基準（ローカルルール）の取扱いについて、客観的な根拠に基づかないものは認められない旨が明確化され、見直しが進められているところであり、引き続き、ローカルルールが客観的な根拠に基づくものであるかを確認し、客観的な根拠に基づかないものについて見直すとともに、客観的な根拠に基づくローカルルールとされたものについても、適時適切の見直しが行われるよう地方公共団体に求める。

オ 乗合タクシー等の参入円滑化

【a, b : 令和7年上期措置、

c : (前段) 令和7年上期措置、(中段・後段) 令和8年上期措置】

<実施事項>

路線バスや乗合タクシー等、個々の旅客の依頼に応じて運賃を収受し、自動車に乗合旅客を運送する事業である道路運送法(昭和26年法律第183号)第3条第1号イの規定に基づく一般乗合旅客自動車運送事業のうち、路線不定期運行(路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起点又は終点に係る時刻の設定が不定である運行の形態をいう。以下同じ。)又は区域運行(路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態をいう。以下同じ。)の実施に際しては、「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針」(平成13年8月29日国土交通省物流・自動車局長通知。以下「処理方針」という。)により、交通空白地帯、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行(路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行の形態をいう。以下同じ。)によるものが不在である場合等明らかに路線定期運行との整合性を取る必要がない場合を除き、地域公共交通会議又は道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条第2項に規定する協議会(以下「地域公共交通会議等」という。)で地域交通のネットワークを構築する観点から協議が調っていることが求められている。

一方で、多くの地域公共交通会議等が市町村単位で開催されていることから、一般乗合旅客自動車運送事業を実施する事業者が複数の地方公共団体を越えて運行を行う場合、複数の市町村において合同で地域公共交通会議等を開催することは可能であるものの、その実現には多大な調整が必要であるため、結果として地方公共団体ごとに地域公共交通会議等を開催し関係者と協議を調べている実態があること、また、地域公共交通会議等が設置されていない地域においては同会議の設置から調整が必要となることなどの理由により、協議に膨大な時間を要し、事業開始までの見込みが立たない事例が存在するとの声がある。また、地域公共交通会議等での協議を要さない場合として、「「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針」の細部取扱について」(平成13年9月27日国土交通省物流・自動車局旅客課長通知。以下「細部取扱」という。)においては、路線定期運行では困難な需要に対応する空港アクセス型、観光需要対応型等の輸送形態が含まれる旨が示されているものの、要件が具体化されていないことから、地方運輸局ごとに協議の要否の判断が異なり、事業者の新規参入の障壁となっているという声がある。

一般乗合旅客自動車運送事業が地域住民の日常的な移動の足において重要な役割を担っていることを踏まえれば、路線不定期運行又は区域運行に係るこれらの課題に対応することを通じて、事業者の新規参入を円滑化し、利用者の利便性を向上させることが重要であり、このため、以下の措置を講ずる。

- a 国土交通省は、路線不定期運行又は区域運行で行う一般乗合旅客自動車運送事業に係る事業者からの申請について、処理方針及び細部取扱において地域公共交通会議等での協議を要さない場合として示されている「交通空白地帯、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行によるものが不在である場合等明らかに路線定期運行との整合性を取る必要がない場合」の該当性を地方運輸局において判断する際、判断の客観性・統一性を担保するため、判断基準の明確化について検討を行い、結論を得次第、所要の措置を講ずる。なお、検討に際しては、例えば、路線定期運行が運行していない時間帯に限り事業が行われる場合や、運賃設定によって路線定期運行と競合する可能性が低いと考えられる場合など、当該地域における同時間帯の他の公共交通手段の有無や料金設定等を考慮することとする。
- b 国土交通省は、空港アクセス型又は観光需要対応型の輸送形態により、複数の地方公共団体を越えて実施される路線不定期運行又は区域運行の一般乗合旅客自動車運送事業であり、地域公共交通会議等における協議が必要となる場合について、協議の円滑化を図るため、以下の①及び②について検討し、結論を得次第、通知等で明確化した上で地方公共団体等に対して周知する。
- ① 空港アクセスに関する協議会など、道路運送法施行規則第4条の2で規定する地域公共交通会議の構成員の要件を満たし、当該運行地域において一つの協議会で協議を調えることが可能な既存の協議会が存在する場合には、当該協議会が地域公共交通会議等に代替し得ることとする。
- ② 既存の協議会が存在しない場合には、複数の地域公共交通会議等を開催することなく一つの協議会で協議を調えることが可能となるよう、当該地域を管轄する地方運輸局が協議会の構成員その他協議会の設置・開催に必要な事項を各地方公共団体に対して提案すること。
- c 国土交通省は、事業者から路線不定期運行又は区域運行での一般乗合旅客自動車運送事業の実施に関する申請があった場合について、以下の①及び②の標準処理期間を定め、通知等で明確化した上で地方公共団体等に対して周知する。

- ① 当該地域を管轄する地方運輸局は、申請のあった日から原則として1か月以内に地域公共交通会議等での協議の要否を判断すること。
- ② 地域公共交通会議等での協議を調える必要があると判断された場合、地方公共団体は、地方運輸局において当該判断をされた日から2か月以内に地域公共交通会議等を開催し、議論を開始した日から2か月以内に結論を得ること。

また、当該周知を踏まえ、各地方運輸局及び地方公共団体が標準処理期間に基づいて適切に処理が行われているかを調査し、調査結果を公表する。

その上で、当該調査結果を踏まえ、更なる運用改善の必要性が認められる場合には、所要の措置を講ずる。

カ ICTを活用した運行管理業務の集約・高度化等による運行管理者不足等を踏まえた効率的な安全管理の実現

【a～d：令和7年度措置】

<実施事項>

少子高齢化の進展、生産年齢人口の減少、急増するインバウンド等を背景に、運輸・郵便業では、令和7年4月公表の日本銀行「全国企業短期経済観測調査」における雇用人員判断D I（雇用人員の過不足について「過剰」と回答した企業の割合から「不足」と回答した企業の割合を除いたもの）の不足超幅がコロナ禍以前を上回って過去最大にまで拡大するなど人手不足が深刻化しており、業務の効率化及び生産性の向上が喫緊の課題である。

こうした中、タクシー、バス、トラック等の自動車運送事業（旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業をいう。以下同じ。）においては、運行管理者の業務（事業用自動車の運転者の乗務割の作成、休憩・睡眠施設の保守管理、運転者の指導監督、点呼による運転者の疲労・健康状態等の把握や安全運行の指示等、事業用自動車の運行の安全を確保するための業務をいう。以下「運行管理業務」という。）について、ICTを活用した同一事業者内の運行管理業務の一元化、一定の要件を満たした機器を用いることによる遠隔点呼及び点呼支援機器に運行の業務前後の点呼時の確認、指示事項を代替させて点呼を実施する自動点呼（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（令和5年国土交通省告示第266号。以下「点呼告示」という。）第2条において規定される「業務前自

動点呼」及び「業務後自動点呼」をいう。以下同じ。)の実現など、ICTを活用した運行管理業務の集約・高度化等の取組が進められている。一方で、自動車運送事業者(自動車運送事業を営業者をいう。以下同じ。)においては、こうしたICTを活用した運行管理業務の集約・高度化等の程度にかかわらず、運行管理業務を担う運行管理者について、道路運送法(昭和26年法律第183号)第23条又は貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)第16条の規定により、試験合格者又は一定の実務の経験及び講習を受講した者のうちから、一定の数以上の事業用自動車を有している営業所ごとに、一定の人数以上の運行管理者を選任する義務が課され、また、「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日国土交通省自動車交通局総務課安全対策室長ほか通達。以下「旅客解釈運用通達」という。)又は「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」(平成15年3月10日国土交通省自動車交通局総務課安全対策室長ほか通達。以下「貨物解釈運用通達」という。)の規定により、運行管理者は他の営業所の運行管理者又は運行管理業務を補助させるための者(以下「補助者」という。)を兼務することはできないとされており、こうした規制が、ICTの導入による費用対効果を限定的なものとしているとの指摘や、自動車運送事業者における柔軟な運行管理者の配置による運行管理者不足への対応、業務効率化及び生産性向上、郊外の営業所の経営維持等の障壁となっているとの指摘がある。

以上を踏まえ、輸送の安全の確保を前提とした上で、自動車運送事業者におけるICTの活用・導入を促進し、業務効率化及び生産性の向上、運行管理者不足の解消等を図るべく、運行管理の体制に係る制度を見直すことが必要であり、以下の措置を講ずる。

- a 国土交通省は、自家用車活用事業を含む自動車運送事業について、ICTを活用した運行管理業務の集約・高度化等を進め、効率的な安全管理を実現する観点から、事業者ごとに異なるICTを活用した運行管理業務の集約・高度化等の程度に応じ、営業所ごとに必要な運行管理者の選任数を設定することについて、各事業者の実態等を踏まえて実証を行い、その結果を踏まえ、輸送の安全の確保を前提として実現が見込まれる場合には、追加実証、先行実施、本格運用等、各段階の措置の具体的な時期等を含め、ロードマップ等の今後の進め方を公表する。

- b 国土交通省は、自家用車活用事業を含む自動車運送事業者に課されている運行管理者の営業所ごとの選任について、事業者における柔軟な運行管理者の配置による運行管理者不足への対応、業務効率化及び生産性向上を図り、効率的な安全管理を実現する観点から、ICTの徹底活用等によって運行管理業務を確実に遂行できることを前提とした上で、運行管理者が他の営業所の運行管理者又は補助者を兼務可能とすることについて、各事業者の実態等を踏まえて実証を行い、その結果を踏まえ、輸送の安全の確保を前提として実現が見込まれる場合には、追加実証、先行実施、本格運用等、各段階の措置の具体的な時期等を含め、ロードマップ等の今後の進め方を公表する。
- c 国土交通省は、運行管理者が実施する点呼について、旅客解釈運用通達又は貨物解釈運用通達の規定により、運行管理者の指導及び監督の下で補者が当該点呼の一部を実施する場合には、点呼を行うべき総回数の3分の2以下しか点呼を実施できないとされている点について、令和3年以降段階的に実証及び制度化が行われている、運行管理者の責任の下で実施される自動点呼の場合には、当該自動点呼による点呼回数に制限がなく全ての点呼を実施可能とされていることも踏まえ、運行管理者の責任の下、運転者が安全な運転をすることができないおそれ等がある場合には、運行管理者に運行の可否の判断を求めること等を前提とした上で、自動車運送事業者における柔軟な運行管理者の配置による運行管理者不足への対応、業務効率化及び生産性向上を図り、効率的な安全管理を実現する観点から、補助者が実施可能な点呼の総回数を緩和するよう見直す方向で実証を行い、その結果を踏まえ、輸送の安全の確保を前提として実現が見込まれる場合には、追加実証、先行実施、本格運用等、各段階の措置の具体的な時期等を含め、ロードマップ等の今後の進め方を公表する。
- d 国土交通省は、運行管理者が運転者に対して実施する点呼について、基本的には当該運転者が属する営業所内で実施することが前提であり、異なる営業所間や事業者間の点呼を行う場合には点呼告示第4条の規定に基づく遠隔点呼が認められているが、同一敷地内や同一建物の中に異なる営業所又は事業者が存在している場合であっても、営業所間又は事業者間の点呼を行う際に対面点呼の併用が認められておらず業務上の非効率が生じているとの声があることを踏まえ、ICTの活用による情報共有等が可能な状況であることが確認されている遠隔点呼を実施する自動車運送事業者については、遠隔

点呼と併用して、異なる営業所間・事業者間における対面点呼を可能とするための必要な措置を講ずる。

キ レベル4の自動運転タクシー等の実装加速

【a：令和7年度措置、

b：①令和7年上期目途措置、②令和7年度措置、③令和7年10月措置】

<実施事項>

米国や中国では広く社会実装されつつある自動運転レベル4（特定条件下における完全自動運転）は、地域における移動の足不足や担い手不足の課題への重要な対応策であり、我が国においても社会実装が急務である。

こうした中、警察庁、経済産業省及び国土交通省において、規制改革推進に関する答申（令和6年5月）を踏まえ、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第41条第2項の規定による自動運行装置に係る走行環境条件付与及び道路交通法（昭和35年法律第105号）第75条の12の規定による特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化、審査の効率化・迅速化等の取組が実施されており、これまでに計5件の審査が実施された（令和7年5月時点）。

また、自動運転車に係る社会的なルールの在り方について、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の下に設置された自動運転ワーキンググループ（以下「自動運転ワーキンググループ」という。）及び警察庁委託事業の下で開催された自動運転の拡大に向けた調査検討委員会において、①自動運転車に係る保安基準（道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号））及びガイドライン（「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」（令和6年6月国土交通省物流・自動車局））の具体化、②迅速かつ実効的な原因究明に向けた事故調査機関の在り方、③道路運送車両法に基づく自動運転車による道路交通法に基づく交通ルールの遵守方法の明確化について、令和7年5月までに、それぞれ見直し等の方向性に関する結論が得られたところである。

さらに、自動運転ワーキンググループでは、自動運転タクシー等の実装に向け、ビジネスモデルに対応した規制緩和等として、道路運送法（昭和26年法律第183号）第35条第1項の規定に基づく特定自動運行の管理の受委

託の許可基準の骨子を取りまとめられ、特定自動運行時に必要な運行管理の在り方について、当面の間は、運行管理者の必要な選任数について事業者からの申請に応じて審査することで対応することとされた。

今後、自動運転レベル4の社会実装に向け、自動運転に関する新規参入の拡大を促し関係者の裾野を広げ、社会的受容性を高めるためには、自動運転の走行に係る審査に係る手続の更なる効率化・迅速化、自動運転車に係る社会的なルールの具体化等を進めていくことが重要であり、このため、以下の措置を講ずるべきである。

- a 警察庁、経済産業省及び国土交通省は、自動運転レベル4の事業化加速に向け、道路運送車両法第41条第2項の規定による自動運行装置に係る走行環境条件付与及び道路交通法第75条の12の規定による特定自動運行の許可に係る審査について、申請者の準備・検討の円滑化及び審査の効率化・迅速化を図るため、審査内容や手続等の明確化、審査項目に係る重複の排除等、手続の透明性・公平性を確保するために必要な取組を引き続き着実に実施する。

また、警察庁及び国土交通省は、これらの手続の効率化・迅速化を図るため、過去の審査事例を活用し迅速な審査を実施可能なシステムを構築するなど、デジタル技術の活用を徹底する。

- b 自動運転車に係る保安基準及びガイドラインの具体化、迅速かつ実効的な原因究明に向けた事故調査機関の在り方、自動運転車による交通ルールの遵守方法の明確化について、自動運転ワーキンググループ及び自動運転の拡大に向けた調査検討委員会で示された方向性の結論を踏まえ、以下の①～③の措置を講ずる。

- ①国土交通省は、自動運転車の安全確保に関するガイドラインの具体化を行う。
- ②国土交通省は、関係省庁と連携して、自動運転車の社会実装の状況や事故実態を踏まえ、運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築について、法制度の整備も視野に入れた検討を行う。
- ③警察庁は、自動運転車の開発に資する交通ルールの解釈の明確化等について自動運転車の開発者等と意見交換する枠組みを設置する。

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が大前提に、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月定例会市議会において「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7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、武居副会長兼労働委員長、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「ハイタクフォーラム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、武居副会長兼労働委員長、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「ハイタクフォーラム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、武居副会長兼労働委員長、神谷理事長が出席した。

令和7年3月7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「ハイタクフォーラム2025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、武居副会長兼労働委員長、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、理事長以下役員が参加した。

令和7年3月末現在、計32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7年4月末現在で47,621台となっている。

3. 日本版ライドシェア（道路運送法第78条第3号・自家用車活用事業） ・公共ライドシェア（道路運送法第78条第2号・自家用有償旅客運送）について

- (1) 日本版ライドシェア（道路運送法第78条第3号・自家用車活用事業）
- ・令和6年3月、国土交通省は地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする日本版ライドシェアを創設。
タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給。
 - ・制度創設以降、「需要の高まる雨天時・酷暑時における供給拡充」「イベント開催時や観光廃シーズンにおける供給拡充」「配車アプリを使わない電話や現金支払いによる利用への対応」「災害発生時・復旧時における供給拡充」「地域ニーズを踏まえた運行時間帯の設定」等のニーズを踏まえた改善を順次実施。
 - ・令和7年3月末時点の導入地域：130地域、登録ドライバー7,927人、運行回数617,897回。
- (2) 公共ライドシェア（道路運送法第78条第2号・自家用有償旅客運送）
- ・バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
 - ・市町村やNPO法人等が、交通空白地において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行う「交通空白地有償運送」と市町村やNPO法人等が、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行う「福祉有償運送」がある。
 - ・令和2年11月、道路運送法の改正により、運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者（バス・タクシー事業者）が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」が創設された。
 - ・令和6年4月、「時間帯による空白」の導入」「対価」の目安の見直し」「公共交通会議の運営手法の見直し」「タクシーとの共同運営の仕組みの導入」等の改善を実施。

- ・令和7年3月末時点の導入市町村：645、実施主体：788、運行車両数5,571台。

4. 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、大津全国事業者大会及び新年賀詞交歓会を通常通りに開催するとともに、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。

なお、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、柔軟な事業展開の推進が必要である。そのためにも、更なる体制整備に努めるとともに、公益法人としての社会的責務を果たすため財政基盤の強化が必要不可欠である。

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（6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)

○令和6年度予備費（タクシー関係）

(令和6年9月3日閣議決定)

・タクシー事業者に対する燃料価格激変緩和対策事業

(3,788百万円)

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。

(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6年 6月 5日 自動車局長へ要望書の提出

・令和6年11月20日 自民党 予算・税制等に関する政策懇談会

(太田総務副委員長)

・令和6年12月 5日 自民党自動車議連 自動車政策懇談会

(伊藤総務委員長)

令和7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の影響による人手不足及び燃料価格高騰により、深刻な状況に直面す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緊急時の負担軽減措置
- ② 自動車関係諸税の簡素化及び負担軽減措置の拡充
- ③ バリアフリー車両に対する自動車税の環境性能割課税の特例措置の延長
- 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 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6年12月20日に自民党・公明党は、「令和7年度税制改正大綱」
を発表した。主な改正の概要は、

令和7年度税制改正では、「日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望
等を踏まえるとともに、「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、

① 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、地域公共交通のニーズの高まり等を踏まえつつ、
自動車関係諸税全体として、国・地方を通じた安定的な財源を確保する
ことを前提とする。

② わが国のマルチパスウェイ戦略の下で、多様な動力源(パワートレイン)
が併存していくことを踏まえた税制とする。

また、わが国の自動車産業を取り巻く国際環境の変化を踏まえ、補助
金等も活用しつつ、市場活性化や産業基盤の維持発展に配慮するととも
に、電費改善等のイノベーションを促し、質の高い電気自動車等の普及
に資する税制とする。

③ 二酸化炭素排出量抑制により、脱炭素化に向けた取組みに積極的に貢
献するものとする。

④ 自動車関係諸税を負担する自動車ユーザーの理解にも資するよう、受
益者負担・原因者負担といった課税の考え方や、これまでの沿革等を踏
まえつつ、用途の明確化を図るとともに、受益と負担の対応関係を分か
りやすく説明していく。

その際、中長期的には、データの利活用による新たなモビリティサー
ビスの発展等、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等も踏まえる。
との考え方を踏まえつつ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中
長期的な視点から、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを
行う。」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7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。

	(一般保証限度額)	(別枠保証限度額)
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7年1月10日開催の第150回自動車損害賠償責任保険審議会において説明された令和6年度料率検証結果によれば、令和6年度、令和7年度の損害率はそれぞれ131.5%、130.0%であり、令和5年4月に基準料率改定を行った際の予定損害率133.5%と比較すると、乖離率は約2.6%になる見込みである。過去に料率改定を行った年度の予定損害率と検証結果の乖離率の平均が10.7%であることを鑑み、1月17日開催の第151回同審議会においては、基準料率は据え置くことが適当であるとされた。

[基準料率] 営業用乗用自動車(12か月契約)

A地域	78,100円
B地域	62,500円
C地域	48,060円

5. 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 2024」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（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36回「タクシーの日」の実施

36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6年8月7、8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。令和5年同様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台を貸し切り、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48組127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11年余りが経過したところであるが、登載事業者数は本年3月末時点で4,979事業者となり、営業所を含む数字であるが、会員事業者数4,905を超えている状況である。

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、本サイトに掲載されている情報を最新のものに更新して、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9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5年度補正予算に認められたことから、人材募集用PR冊子の作成・配布などを実施した。

令和6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7年度において、同様の取組を実施する予定としている。

- (6) ライドシェア新法不要と白タク断固阻止に関する広報

急速に進むアメリカ版ライドシェアの全面解禁の動きに対し、令和6年6月5日開催の第118回通常総会において、「タクシー業界が利用者起点の「国民の足の確保」を推進する中、公共交通を破壊するライドシェア新法は不要」という決議を採択し、さらに、令和6年11月13日開催の第61回全国ハイヤー・タクシー事業者大会においても、内容を更新した同決議を採択して、以後機会あるごとに広く国民、利用者関係機関などの理解を得るよう広報に努めた。

- (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6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

- ・ 6月5日 全タク連広報誌「Taxi Today in Japan 2024」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30日 第36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)

6. 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で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6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 (民主党ハイタ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地域の指定及び6地域の指定解除を実施した。
平成31年 3月31日	<p>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。</p> <p>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。</p>
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	<p>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。</p> <p>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。</p>
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とした。
- 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116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。
- 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準特定地域について、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日までの地域について指定期間を延長した。
- 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。
よって、令和6年4月1日現在、特定地域なし、準特定地域146地域となっている。

② 令和6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6年9月30日国土交通省は、令和5年度輸送実績に基づき、釧路交通圏、一関交通圏、北総交通圏、東毛交通圏、中・西毛交通圏、砺波市B・南砺市、南加賀交通圏、大牟田市、八代交通圏、熊本交通圏及び沖縄本島の指定を解除するとともに指定期間が令和6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。

これらにより、令和7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、135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7日に「規制改革実施計画」として閣議決定した。

- 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。
- ⑥ 令和6年5月31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、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が盛り込まれ、令和6年6月21日に「規制改革実施計画」として閣議決定した。

(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。

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。

令和5年11月14日旅客課長通達（以下「今後の運用方針通達」という。）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。

なお、令和6年7月19日旅客課長通達が発出され、今後の運用方針通達における③事業計画上減車とした臨時休車車両の配分について、「運転者数を、配分を希望する車両数に申出時点の事業計画上の車両数を加算した合計値で除して1以上となる場合に、事業者は配分希望の申出を行うことができる」とともに、運転者数には、申出時点の運転者数に加え、確保予定の運転者を含めることができる」とこととされた。

(6) 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、各専門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。

[改正タクシー適正化・活性化特別措置法関係]

①令和6年9月30日（令和6年国土交通省告示第1185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7年1月28日（物流・自動車局）

準特定地域におけるタクシー未稼働枠の暫定活用について

[一般旅客自動車運送事業関係]

①令和6年5月13日（旅客課）

旅客自動車運送事業の運賃及び料金等の公示方法について（依頼）

- ②令和6年8月5日（旅客課）
地域における輸送ニーズに対して十分な移動の足が確保できない場合の
対応について
- ③令和6年8月6日（旅客課）
「交通空白」解消に向けた自治体への訪問等について
イベント開催期間等における輸送力向上方策について
- ④令和6年10月31日（安全政策課、旅客課）
タクシー事業者の運転者等による違法行為防止の徹底について
- ⑤令和6年12月24日（物流・自動車局）
「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃料金の認可の処理方針について」
等の一部改正について
- ⑥令和6年12月24日（物流・自動車局）
「公定幅運賃の範囲の指定方法等について」の一部改正について
- ⑦令和6年12月11日（物流・自動車局）
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
- ⑧令和6年12月24日（物流・自動車局）
「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につい
て」の一部改正について
- ⑨令和7年1月31日（令和7年国土交通省告示第63号）
一般乗用旅客自動車運送事業者が運賃及び料金の額を事業用自動車内
において事業用自動車を利用する旅客に表示する方法を定める告示

〔自家用車活用事業関係〕

- ①令和6年6月28日（旅客課）
雨天時における自家用車活用事業の使用可能車両数について
- ②令和6年8月5日（旅客課）
雨天時・酷暑における自家用車活用事業の使用可能車両数について
- ③令和6年9月6日（旅客課）
「交通空白」解消のための日本版ライドシェアの全都道府県における導
入について
- ④令和6年9月10日（旅客課）
災害対応時における自家用車活用事業の活用について

- ⑤令和6年9月10日（旅客課）
配車アプリを使用しない自家用車活用事業の導入について
- ⑥令和6年9月10日（旅客課、貨物流通事業課）
自家用車活用事業における貨客混載に関する取扱いについて
- ⑦令和6年9月10日（旅客課）
自家用車活用事業による協議運賃の取扱いについて
- ⑧令和6年9月17日（旅客課）
自家用車活用事業における大都市部以外の地域における供給車両数・時間帯の拡充について
- ⑨令和6年11月27日（旅客課）
自家用車活用事業における費用負担について
- ⑩令和6年11月27日（旅客課）
自家用車活用事業における運賃料金制度の解釈について

[交通安全関係]

- ①令和6年5月31日（安全政策課）
業務前自動点呼の先行実施要領について
- ②令和6年7月10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
- ③令和6年8月22日（安全政策課）
タクシーの安全運行の徹底について
- ④令和6年9月19日（安全政策課）
「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」
- ⑤令和7年2月28日（物流・自動車局）
「自動車運送事業（一般貸切旅客自動車運送事業を除く。）の監査方針について」の一部改正について
- ⑥令和7年2月28日（物流・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7年3月25日（安全政策課、旅客課、貨物流通事業課）
事業者間遠隔点呼及び業務前自動点呼の先行実施に関する取扱いについて

- ⑧令和7年4月1日（物流・自動車局）
特定自動運行旅客運送の管理の受委託について
- ⑨令和7年4月1日（安全政策課、旅客課、自動車整備課）
「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
- ⑩令和7年4月1日（物流・自動車局）
「法人タクシー事業の申請に対する処理方針」の一部改正について
- ⑪令和7年4月1日（安全政策課、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7年4月1日（安全政策課、旅客課）
「法人タクシー事業の事業計画（事業用自動車の数）変更の事前届出について」の一部変更について
- ⑬令和7年4月1日（物流・自動車局）
一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて

〔自家用有償旅客運送関係〕

- ①令和6年8月1日（旅客課）
地域の実情に応じた自家用有償旅客運送に係る運送の対価の設定方法について
- ②令和6年9月30日（物流・自動車局）
「福祉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
- ③令和6年9月30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
- ④令和6年9月30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
- ⑤令和6年9月30日（旅客課）
「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」の一部改正について

⑥令和6年12月27日（旅客課）

自家用有償旅客運送に係る協議における「首長判断プロセス」の導入について

⑦令和6年12月27日（旅客課）

自家用有償旅客運送におけるローカルルールのうち合理的・客観的な理由に基づかないものについての見直しに係る適切な措置について

⑧令和7年2月21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」の一部改正について

[新型コロナウイルス感染症関係]

①令和6年7月19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」に基づく車両の配分

7. 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」一部改正通達を发出し、「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場所である。

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」を发出し、同年7月1日施行した。

なお、国土交通省が開催する「タクシー及び日本版ライドシェアにおけ

る運賃・料金の多様化に関する検討会」には、全タク連から佐藤経営委員長及び西澤副委員長が引き続き参画し、ダイナミック・プライシングの導入について検討を進める。

(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7年3月31日現在、令和2年度以降の運賃改定状況は、全国101運賃ブロックの全てのブロックにおいて運賃改定申請が行われ、国土交通省の迅速な審査の下、99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。

なお、2周目以降の運賃改定の状況は、8ブロックにおいて運賃改定が実施され、16ブロックにおいて運賃改定の申請・審査中である。

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を検討した結果、運賃ブロックは全国101ブロックから69ブロックに統合再編するとともに、申請率要件についても7割から5割に緩和した。

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。

8.交通安全対策等について

(1) 交通事故発生状況

令和6年中の全国の交通事故発生状況は、人身事故件数が29万0,895件（前年比-17,035件、-5.5%）、交通事故による死者数は2,598人（前年比-20人、-0.8%）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、7,345件で前年より321件（前年比-4.2%）減少したが、死亡事故件数は41件で前年より11件（前年比+36.79%）増加した。

交通事故は一昨年と比較して減少したものの、死亡事故件数は夏頃まで相次いで発生するなど大幅に増加したため、会長と交通安全委員長による安全運行の徹底に関する連名通達を三度にわたり発出した。

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、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なされ、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確実な受診指導、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7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及びNPO法人睡眠健康研究所の協力を得て、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。

国土交通省においては、引き続き遠隔点呼、自動点呼、運行管理業務の一元化等の運行管理の高度化について議論がなされており、全タク連として、各種の実証実験等について、引き続き国交省と連携していくこととする。

(6) 道路交通法改正

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令和 4 年 5 月、施行となった。

特例講習の受講者は、昨年末現在、1,571 人。

全タク連の強い要望と国交省のご尽力により、引き続き令和 6 年度補正予算によって二種免許取得支援が行われることとなった。

また、昨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 年以内とされており、令和 8 年 5 月 23 日までに施行される見込み）。

(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、一種仮免許の取得年齢引き下げ、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したほか、本年 9 月 1 日より指定教習所における二種免許取得のカリキュラムが大幅に削減（学科+技能：計 40 時限→29 時限）される見込みである。

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6年中の交通事故抑止対策優秀協会表彰は、岩手県、秋田県、山形県、岐阜県及び宮崎県の5協会で、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6年度は、無事故無違反表彰として14協会から推薦のあった29名、善行表彰として13協会から推薦のあった21名の計50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。

(13) カスタマーハラスメント防止ステッカーの作成、配布

近年、増加している乗客によるハラスメント防止のステッカーについて、本年4月、厚生労働省、国土交通省及び警察庁の後援名義を取り付け、12万6,000枚の車内掲示用ステッカーを作成し、全国協会に配布した。

9. ケア輸送について

(1) 運営協議会等への対応

自家用有償旅客運送について、令和7年3月末日では福祉有償運送は登録団体数2,244団体、車両数12,188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788団体、車両数5,571台となり前年度比で団体数、車両数とも増加した。

※自家用有償旅客運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7年3月末日までに全国で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ている。

5年度末「福祉タクシー」は、52,553台、うち「JPN TAXI」は39,708台、各都道府県における総車両数に対する割合は23.5%であった。昨年10月国交省において「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」が開催され第3次目標達成については、①コロナ等の打撃を受けており、いずれの事業者も投資を行う金銭がない。②バリアフリー対応した車両は通常の車両と比べ高価であり、購入できないなど分析結果が報告された。また、第4次目標の設定の方向性について、先日国交省の検討会では次期（2030年度末）目標において、引き続き約90,000台の福祉タクシー（含むUDタクシー）を導入、各都道府県におけるタクシーの総車両数の約25%をUDタクシーとすることを目標とし、バリアフリーを推進する案が示された。

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。

昨年、拡充要望していた「乗降操作しやすい」「後ろ乗り」等車両（レベル準1）のUD認定申請がトヨタ自動車株式会社（シエンタ・ノア・ヴォクシー）、日産自動車株式会社（セレナ・バネット）、本田技研工業株式会社（ステップワゴン）からあり、地方部ではUDタクシーの進んでいないこと等の課題解消や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ものと思われる。

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14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、名古屋タクシー協会及び神奈川タクシーセンターにおいて運転者登録講習時にUD研修を組み入れたこと、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6年度のUD研修は、令和7年3月末日378団体が実施機関の認証を受け、1,044回実施、26,429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、約18万名となった。

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46回開催され、1,093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。

UDタクシーによる乗降に係る問題については、2019年に引き続き、昨年10月一部障害者団体による「UDタクシーの乗車拒否をなくそう！より使いやすいUDタクシーの開発を！全国一斉行動！UDタクシー乗車運動」が行われ、前回調査との比較で乗車拒否（電動車いす）は減少したが、簡易電動車いすの乗車拒否は増加、毎回東京以外は乗車拒否が増加、研修を受けていないドライバーは減少等の調査結果が公表され、「乗車拒否制限の徹底」「運転手の研修」「全国でUDタクシーを指定した配車」「車いす乗車を妨げる備品を設置しない」「UDタクシーのステッカー貼付を徹底」の事務連絡の発出の要望があった。

改めて国交省からの通達「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」を再確認、乗降操作研修等による乗車拒否対応、自動車メーカーに更なる車両改良の要望を行い、運転者による乗降操作時の乗車拒否ゼロを目指していく。

（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1回開催され、各分野における子育て応援の取組の紹介「東日本旅客鉄道・西日本旅客鉄道・日本民営鉄道協会・公営交通事業協会」が取組を紹介した。

2回目も1回目と同じく各運輸局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た。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。

3. バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会

バリアフリー法に基づく基本方針における第3次整備目標のもと、ハード・ソフト面でのバリアフリー化を推進しているところ。今年度より目標達成状況やこれまで有識者や当事者から頂いた意見を踏まえつつ、令和8年度を開始年度とする第4次整備目標の策定に向けた検討が必要になった。現状の課題やこれまで当事者から頂いた意見を踏まえつつ、検討課題や具体の検討の進め方について意見を伺っていくこととなった。

4. 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会

交通バリアフリー基準及びガイドラインは、社会情勢の変化や技術向上等に合わせ、内容を見直し、必要に応じて改訂を行ってきたところであるが、令和6年度においては、ユニバーサルデザインタクシー準レベル1新設に伴うガイドライン改訂について検討された。

10. 技術及び環境について

(1) 燃料事情について

LPガス（ブタン）のFOB価格の推移は、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、さらに、令和4年2月のロシアによるウクライナ侵略の影響により令和4年4月には960ドル/トンまで急上昇した。その後若干落ち着くものの600ドル/トン台で高止まりの状況にある。

(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。

また、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。

更に、令和7年4月4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 国土交通省の対応

これを受け、国土交通省においては、令和4年1月からLPガスを使用するタクシー事業者に対して、燃料高騰相当分を支援する燃料価格激変緩和事業を実施しており、直近の令和7年5月22日からは、1リッター当たり4円引き下げる措置が行われている。

(3) タクシー車両開発等について

全タク連では、従来から自動車メーカー等に対しLPガス乗用自動車の継続生産及びタクシー用LP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、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、不具合のため交換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、「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7年4月末累計登録台数は、全国で47,621台（東京：24,994台）である。

(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5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135万トン64.6%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7年3月末で225事業者、295事業所、25,076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7年3月末のデジタルタコグラフ導入状況は1,238社81,114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）61,282台、電気自動車1,586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」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) ソフトメーターの開発について

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、関係団体や関係省庁等の協力を得ながら、利用者から収受する運賃算出の正確性・信頼性の担保を原則として、日本産業規格（JIS）の制定を目指し、検討を進めてきた。

他方、タクシー業界からのソフトメーター導入の強い要望を受け、ソフトメーターの実装をスピードアップさせるため、令和6年8月「国土交通省ソフトメーター認定制度検討会」を立ち上げ、議論を重ねた結果、令和7年1月ソフトメーター認定要領が制定され、令和7年3月時点で3者のソフトメーターが認定された。

（6）自動運転タクシーの動向について

① 「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」

レベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転の許可制度を創設した令和4年4月の道路交通法の改正を踏まえ、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た。

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。

② 「交通政策審議会自動車部会自動運転ワーキンググループ」

イ 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、令和6年10月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」を設置した。

ロ 令和6年12月第2回ワーキンググループ会合において、2026年と見込まれる自動運転タクシー実装に向けて、ビジネスモデルに対応した規制緩和等として、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等が議題となり、全タク連から川鍋会長が出席し、自動運転タクシーであっても現在のタクシー事業と同等以上の安全性がタクシー事業者の責任において確保されるべきであると意見を述べた。

ハ ロを踏まえ、令和7年3月特定自動運行旅客運送の管理の受委託に関する通達等が発出された。

ニ 令和7年5月30日、自動運転ワーキンググループ中間とりまとめがまとめられた。

③ 令和7年6月6日新しい資本主義実現会議において「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版案」が示され、「バスやロボットタクシー等の自動運転の社会実装に向けた全国10カ所程度の先行的事業化地域を選定し各地域の課題に応じて関係府省庁の支援策を集中的に適用する。(中略)また、自動運転を巡るルール具体化等必要な制度整備を進め、事業化を加速する。あわせて、2017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。このように、自動運転の社会実装を進める。」とされた。

1 1. 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について

労働基準関係法令、改正改善基準告示、社会保険の適用拡大などについて、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。

(2) ドライバー不足の解消方策について

① 運転者職場環境良好度認証制度の運用について

認証事業者は、労働条件の向上による人材確保効果が得られるだけでなく、特定技能制度活用可能、二種免許取得優遇といったインセンティブが付されている。

ドライバー不足の中での人材確保対策として積極的に活用いただくよう、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・促進を図ってきた。

その結果、令和6年度（令和6年10月31日申し込み現在数）において、タクシー事業は、一つ星418事業者、二つ星333事業者、三つ星13事業者が認証を得る状況となっている

② 令和5年度補正予算による人材確保対策について

第二種免許取得費用の助成等人材確保のための取組に対する助成の継続を国土交通省へ働きかけた結果、令和5年度補正予算において措置された。

また、令和5年度補正予算により措置された人材確保対策を活用し、
・人材募集PR冊子の作成・ハローワーク等への配布を行ったほか、
・都道府県タクシー協会と連携し、全国11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。

③ 特定技能1号の外国人ドライバーの活用について

全日本トラック協会、日本バス協会と連携し、外国人向けの受験学習用テキストの作成、新任運転者研修の効果測定基準を作成した。

また、研修修了証の申請方法と交付について、ホームページの掲載により周知した。

「特定技能1号外国人ドライバーを雇用する際のガイドブック&モデルケースの紹介」を作成し制度運用等に関する周知を図った。

(3) 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を受託し、令和6年度は、タクシー・ハイヤー業高齢者雇用推進委員会を設置して委員会を5回開催してアンケート調査とヒアリング調査を実施した。

今後とも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。

(4) 第115回全国労務連絡会の開催

令和6年11月29日に約200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った。

また、厚生労働省労働基準局監督課の子安副主任監察監督官から労働基準監督署の監督指導結果等について、国土交通省物流・自動車局旅客課手嶋総括課長補佐からライドシェアの現状とドライバーの労務管理について、それぞれ講演が行われた。

その他事務局から配布資料に基づき説明を行った。

(5) 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」の取りまとめについて

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5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」の取りまとめについて

令和7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。

(6) 国等に対する政策実現要望の提出について

① 地域別最低賃金の審議における要望書の提出

令和6年7月3日に、中央最低賃金審議会会長に対し、中小事業者の賃金支払能力等を考慮した慎重審議に関する「地域別最低賃金額の改定の日安審議について（要望）」を会長名で提出した。

② タクシー運転者の分割休息期間に関する要望書の提出

令和6年11月22日に、厚生労働省労働基準局長に対し、バス、トラックに認められている分割休息期間の特例を認めるよう「タクシー運転者の分割休息期間に関する要望について」を会長、労務委員長、地域交通委員長連名で提出した。

③ 高齢タクシー運転者の年金に関する要望書の提出

令和6年11月24日に、厚生労働省年金局長に対し、在職老齢年金支給停止額の引上げ等に関する「高齢のタクシー運転者の年金に関する要望について」を会長、労務委員長、地域交通委員長連名で提出した。

1 2. 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、令和6年3月末現在、全国で5,714コース、16,568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4,635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287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運行する都市型乗合タクシー126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36コース、その他の乗合タクシー105コースとなっている。

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 「交通空白解消本部」との緊密な連携及び「交通空白」解消・官民連携プラットフォームへの積極的参画

乗合タクシーについては、従来から、協会役員等が地方運輸局の支援を得つつ自治体を直接訪問する「自治体訪問活動」により把握した地域交通の課題・ニーズ等を集約・整理して「地域交通サポート計画」を策定し、タクシー事業者として地域に貢献できる取り組みを地道に続けてきたところであるが、昨年7月に国土交通省が発足させた交通空白解消本部と

緊密な連携を図り、道路運送法第 78 条第 3 号に基づく「日本版ライドシェア」の全国展開、同法第 78 条第 2 号に基づく「自家用有償旅客運送」（公共ライドシェア）への積極的参画により交通空白の解消に努めることとなった。

また、同年 11 月に発足した「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに、全タク連として、全タク連事務局及び正副会長企業が会員募集に応じるなど積極的に参画しているところである。

（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、警察庁に対して、中国式白タクの取締り強化を要望していたところ、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との注意喚起が掲載された。

また、警察においては、例年春節期前に「春節期間における各運輸支局等と連携した白タク行為防止対策の推進」が全国の警察本部に発出されている。

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、令和6年中の訪日外国人数は過去最高の3,600万人を超え、本年1月には単月で378万人に達し過去最高を大幅に更新するなど、外国人観光客のみならず観光地等における地域住民の足確保に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要望しているところ、一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ている。

(6) 「リ・デザイン有識者検討会」への対応

国土交通省では、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・鉄道等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と発信した。

国土交通省では、令和4年以降毎年、共創モデル実証プロジェクトとして全国各地の事業を支援しており、令和6年度は全国255事業について実証運行等の支援を行ったほか、令和7年度は『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（「交通空白」解消緊急対策事業・共創モデル実証運行事業・モビリティ人材育成事業として公募を行った（募集期間：令和7年3月10日～4月7日）。

(7) 「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

人口減少やコロナの影響で一層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等を踏まえ、令和5年2月に国土交通省が発足させた「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、国交省へ提出した。国交省では、令和5年7月、タクシー、乗合タクシーや自家用車

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。

(8) 都道府県タクシー協会からの要望について

令和5年10月以降、10県1地域から提出された各種要望事項について、当委員会に置いて取りまとめた上、各担当委員会に振り分け、各委員会に置いて順次、関係機関団体への陳情、要望等の必要性について検討がなされた。

(9) 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

令和5年7～8月、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。

(10) 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陸送保険は、平成15年10月の商品化以来、順調に推移し令和6年度の保険料の割引率は75%であった。

第 2 会 議

1. 総 会

①第118回通常総会

開催日 令和 6年 6月25日 場所 経団連会館

②第119回臨時総会

開催日 令和 6年11月13日 場所 びわ湖大津プリンスホテル

2. 理 事 会

①第165回理事会

開催日 令和 6年 6月25日 場所 経団連会館

②第166回理事会

開催日 令和 6年 6月25日 場所 経団連会館

③第167回理事会

開催日 令和 6年11月13日 場所 びわ湖大津プリンスホテル

④第168回理事会

開催日 令和 7年 3月12日 場所 自動車会館

3. 常任理事会

第37回常任理事会

開催日 令和 7年 1月23日 場所 経団連会館

4. 大 会

第61回全国ハイヤー・タクシー事業者大会

開催日 令和 6年11月13日 場所 びわ湖大津プリンスホテル

5. 正副会長会議

① 開催日 令和 6年 4月10日 場所 自動車会館

② 開催日 令和 6年 5月 8日 場所 自動車会館

③ 開催日 令和 6年 6月 3日 場所 自動車会館

④ 開催日 令和 6年 7月10日 場所 自動車会館

⑤ 開催日 令和 6年 9月11日 場所 自動車会館

⑥ 開催日 令和 6年10月 9日 場所 自動車会館

⑦ 開催日 令和 6年11月13日 場所 びわ湖大津プリンスホテル

⑧ 開催日 令和 6年12月11日 場所 自動車会館

⑨ 開催日 令和 7年 1月23日 場所 経団連会館

⑩ 開催日 令和 7年 2月12日 場所 自動車会館

⑪ 開催日 令和 7年 3月12日 場所 自動車会館

6. 委員会

(1) 総務委員会

① 開催日 令和 6年 9月 25日 場所 自動車会館

② 開催日 令和 7年 3月 4日 場所 自動車会館

(2) 交通安全委員会

① 開催日 令和 6年 9月 3日 場所 自動車会館

② 開催日 令和 7年 3月 28日 場所 自動車会館

(3) 経営委員会

① 開催日 令和 6年 4月 19日 場所 自動車会館

② 開催日 令和 6年 10月 1日 場所 自動車会館

(4) 労務委員会

① 開催日 令和 6年 4月 5日 場所 自動車会館

② 開催日 令和 6年 9月 13日 場所 自動車会館

(5) 技術環境委員会

① 開催日 令和 6年 5月 28日 場所 自動車会館

② 開催日 令和 6年 10月 18日 場所 自動車会館

(6) ケア輸送委員会

① 開催日 令和 6年 4月 9日 場所 自動車会館

② 開催日 令和 6年 9月 10日 場所 自動車会館

(7) 広報サービス委員会

① 開催日 令和 6年 4月 23日 場所 自動車会館

② 開催日 令和 6年 9月 27日 場所 自動車会館

(8) 地域交通委員会

① 開催日 令和 6年 5月 20日 場所 自動車会館

② 開催日 令和 6年 10月 28日 場所 自動車会館

7. 全国労務連絡会

開催日 令和 6年 11月 29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 6年 6月 11日 場所 自動車会館

② 開催日 令和 6年 10月 21日 場所 自動車会館

第 3 庶 務

1. 人 事

(1) 役員選出

第 1 1 8 回通常総会及び第 1 6 6 回理事会（令和 6 年 6 月 2 5 日開催）において、下記各氏を選出した。

副 会 長	平島 誉久（北海道）	副 会 長	筒井 基好（京 都）
常務理事	新田 慎二（事務局）		
常任理事	吉野 僚哲（北海道）	常任理事	安齋 文彦（福 島）
同	君島 孝明（栃 木）	同	齋藤 拓（千 葉）
同	塚本 泰央（石 川）	同	松永 勝裕（静 岡）
同	林 太郎（広 島）	同	安川 哲史（福 岡）
同	小山 剛司（熊 本）		
理 事	河合 利宜（兵 庫）	理 事	河村 山（兵 庫）
同	山代 秀徳（熊 本）		

(2) 顧問の委嘱

第 1 6 7 回理事会（令和 6 年 1 1 月 1 3 日開催）において、下記各氏を推薦、令和 6 年 1 1 月 2 0 日付け全タク連発第 1 2 8 号により会長が委嘱した。

顧 問 今井 一彦（北海道） 顧 問 吉川 紀興（兵 庫）

(3) 監事の辞任

令和 6 年 1 1 月 1 3 日付けで福田敏男氏（静岡）が監事を辞任した。

2. 会員の入会

(1) 第 1 6 5 回理事会（令和 6 年 6 月 2 5 日開催）において、第二種会員の（合）大曲タクシー、臨港タクシー(株)、大船自動車(株)、(株)富士タクシー、安全タクシー(株)、(株)TaKuRoo、(有)親和タクシー、熊本バスタクシー(株)の入会を承認した。

(2) 第 1 6 5 回理事会（令和 6 年 6 月 2 5 日開催）において、賛助会員の(株)はなまるの入会を承認した。

(3) 第 1 6 7 回理事会（令和 6 年 1 1 月 1 3 日開催）において、第二種会員の福助タクシー(株)、広島第一交通(株)、鯉城タクシー(株)の入会を承認した。

(4) 第 1 6 7 回理事会（令和 6 年 1 1 月 1 3 日開催）において、賛助会員の(株)Near Meの入会を承認した。

3. 会員の退会

(1) 第二種会員・盛岡タクシー(株)他 1 7 社が退会した。

(2) 賛助会員・日本グッドイヤー(株)が退会した。

4. 会員協会会長の交代

(1)(一社)福島県タクシー協会 (新)安齋 文彦	令和6年5月16日 (旧)高橋 良和
(2)(一社)北海道ハイヤー協会 (新)平島 誉久	令和6年5月23日 (旧)今井 一彦
(3)商業組合 静岡県タクシー協会 (新)松永 勝裕	令和6年5月23日 (旧)三澤 賢治
(4)(一社)福岡県タクシー協会 (新)田中 亮一郎	令和6年5月23日 (旧)中井 眞紀
(5)(一社)石川県タクシー協会 (新)塚本 泰央	令和6年5月29日 (旧)市村 祐二
(6)(一社)熊本県タクシー協会 (新)小山 剛司	令和6年6月5日
(7)(一社)栃木県タクシー協会 (新)君島 孝明	令和6年6月7日 (旧)荒井 勝
(8)(一社)千葉県タクシー協会 (新)齋藤 拓	令和6年6月14日 (旧)金子 庄吉
(9)(一社)兵庫県タクシー協会 (新)大久保 恵美	令和6年6月26日 (旧)吉川 紀興

5. 感謝状の贈呈

第119回臨時総会（令和6年11月13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)全国ハイヤー・タクシー連合会副会長 前(一社)北海道ハイヤー協会会長	今井 一彦
②前(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会副会長 前(一社)兵庫県タクシー協会会長	吉川 紀興
③前(一社)福島県タクシー協会会長	高橋 良和
④前(一社)栃木県タクシー協会会長	荒井 勝
⑤前(一社)千葉県タクシー協会会長	金子 庄吉
⑥前(一社)石川県タクシー協会会長	市村 祐二
⑦前商業組合静岡県タクシー協会理事長	三澤 賢治
⑧前(一社)福岡県タクシー協会会長	中井 眞紀
⑨前監事	福田 敏男
⑩前(一社)栃木県タクシー協会専務理事	鉢村 敏雄
⑪前富山県タクシー協会専務理事	清澤 新一
⑫前(一社)福岡県タクシー協会専務理事	奥野 藤雄

6. 叙勲・表彰

(1) 叙 勲

令和6年秋の叙勲が11月3日付けで発令され、全タク連関係では下記の各氏が受賞された。

旭日双光章	吉川 紀興 (兵 庫)
旭日双光章	信原 弘 (広 島)

(2) 令和6年自動車関係功労者国土交通大臣表彰

令和6年10月23日、下記のとおり全タク連関係の事業者12名、ハイヤー・タクシー運転者3名の合計15名が表彰された。(発表順)

(事業者)	野村 浩也 (宮 城)	加藤 真一 (神奈川)
	高橋 良彰 (群 馬)	堀 清孝 (東 京)
	西澤 明洋 (東 京)	小川 浩司 (新 潟)
	野村 修士 (新 潟)	平原 一彦 (広 島)
	火岡 純也 (広 島)	土江 富雄 (岡 山)
	植田 茂樹 (大 分)	嘉久 礼子 (福 岡)
(運転者)	加藤 清一 (東 京)	山崎 達也 (神奈川)
	齊藤 齊 (神奈川)	

7. 第59回全国ハイヤー・タクシー優良乗務員表彰

令和6年10月23日、無事故無違反29名及び善行等21名の合計50名が優良乗務員として表彰された。

8. 第14回交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰

第118回通常総会及(令和6年6月25日開催)において、令和5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)岩手県タクシー協会
- ②(一社)秋田県ハイヤー協会
- ③高知県ハイヤー・タクシー協議会