

令和 7 年度事業計画書



一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会

総 論	1
-----	---

各 論

〔総務委員会付託事項〕	3
〔交通安全委員会付託事項〕	4
〔経営委員会、タクシー事業適正化・活性化推進特別委員会、 ライドシェア問題対策特別委員会付託事項〕	6
〔労務委員会付託事項〕	8
〔技術環境委員会付託事項〕	10
〔広報サービス委員会付託事項〕	12
〔ケア輸送委員会付託事項〕	13
〔地域交通委員会付託事項〕	14

総 論

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」旨の与党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、かなり戻ってきたところ。令和7年2月末においては、コロナ禍発生直後の令和2年3月末と比べ85.8%まで回復。

加えて、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、全国的な規模での自家用車活用事業（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）への参画等、交通空白の解消に向け、国土交通省の交通空白解消本部と緊密に連携し、ありとあらゆる取組みを展開中であり、公共交通を破壊するライドシェア新法は全く不要であると認識。

我々タクシー事業者は、地方創生を担う社会インフラであるという認識の下、今後とも国民に対する安全・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、ライドシェア新法の制定を全力で阻止すべく、全力で取り組む。

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

このため、全タク連においては、全国各地の会員事業者及び各都道府県協会と緊密に意見交換、情報交換を図りながら、

- 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
- 交通空白の解消に向けた日本版ライドシェア及び公共ライドシェアの普及促進
- 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する。

各 論

〔総務委員会付託事項〕

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

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

また、令和６年１２月２０日に決定された自民党・公明党「令和７年度税制改正大綱」において、「自動車関係諸税」については、「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」こととされた。

今後の税制改正に係る議論をしっかりとフォローするとともに、特に走行距離課税等の導入については、断固反対する。

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

公益法人制度改革に伴い、名実共に移行を果たした一般社団法人として、創意工夫した公益的な事業はもとより柔軟な事業展開の推進が必要であることから、今後と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にも財政基盤の強化を図る。

〔交通安全委員会付託事項〕

令和３年３月に策定した「乗客の死者数ゼロ、飲酒運転ゼロ、死者数２３人以下、重傷者数６３０人以下、人身事故件数６，０６０件以下、出会い頭衝突事故件数８７０件以下」の目標を掲げた「ハイタク事業における総合安全プラン２０２５」に基づき、最終年である本年での達成を目指し、引き続き各種交通事故防止対策を強力に推進する。

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

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

また、次期「ハイタク事業における総合安全プラン２０３０」について、目標管理、実施施策等を最大限に考慮しつつ策定する。

「運輸安全マネジメント制度」の一層の浸透・定着を図るため、国交省策定の「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」及び全タク連作成の小規模事業者向け「運輸安全マネジメントの進め方」の普及徹底と運輸安全マネジメント普及・啓発促進協議会の行う認定セミナーの受講勧奨等に努める。

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

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

また近年、運転者等の心身の健康状態にも影響を及ぼすカスタマー・ハラスメント対策について、全タク連として、周知啓発用ステッカーを作成するほか、会員事業者に対し適切な対応について指導する。

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

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

運行管理の高度化については、同一事業者内遠隔点呼が令和4年4月に制度化され、事業者間の遠隔点呼については、令和5年11月より先行実施が開始された。また業務後自動点呼については、令和5年4月より制度化され、業務前自動点呼については、令和6年5月より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高度化について議論がなされており、全タク連として国土交通省と連携した実証実験等をさらに積み重ねて、その実現を図る。

第二種運転免許の受験資格の緩和（一定の教習を修了した場合、年齢19歳以上、運転経験1年以上）等を盛り込んだ改正道路交通法が令和4年5月に施行されており、国交省の二種免許取得支援等を活用しつつ、業界として若手ドライバーの雇用促進を図る。

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

令和5年10月に立ち上げた警察庁との勉強会において検討を重ねた結果、二種免許学科試験の多言語化、指定教習所での教習日数の短縮等について既に実現されたところであるが、ドライバーの確保・育成に不可欠な二種免許試験について、さらに迅速、効率的に取得できるよう検討を進めてまい

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

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

改正タクシー特別措置法に基づき、特定地域及び準特定地域において、地域計画、事業計画及び活性化事業計画を着実に実施することにより、供給過剰状態の解消と需要の拡大を図り、乗務員の労働条件の改善及び利用者への輸送サービスのより一層の向上を実現する。

また、「タクシー事業の活性化・進化策20項目」、「タクシー事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」、「訪日外国人向けタクシーサービス向上アクションプラン」を旗印に全力でタクシー事業の適正化・活性化に取り組む。

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

コロナ禍による運送収入の減少に加え、令和2年後半からLPG価格が高騰しており、タクシー事業者の経営危機に更なる追い打ちがかかる事態の中、令和2年度以降、国土交通省の迅速な審査の下、全国101運賃ブロックのうち、99ブロックにおいて運賃改定が実施されたところ。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、国土交通省においては、運賃改定手続きの迅速化のため、運賃ブロックを全国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割に緩和したところ。

全タク連では、国土交通省が開催する「今後の運賃改定のあり方勉強会」へ積極的に参画することにより、運賃改定の更なる迅速化に加え、2～3年周期による運賃改定のサイクル化の実現に向けて取組みを進める。

また、全タク連では、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」に引き続き参画することにより検討を進める。

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

地域交通の「担い手」や「移動の足」不足といった深刻な社会問題に対応するため、昨年３月に創設された道路運送法第７８条第３号に基づく自家用車活用事業については、

- 雨天時・酷暑時・イベント時における供給車両数及び時間帯の拡充
- 災害時・復旧復興時における活用
- 配車アプリが普及していない地域での導入
- 大都市部以外の地域における供給車両数・時間帯の拡充 等

一時的な移動需要の増加に対する輸送力向上、配車アプリが普及していない地域における「移動の足」の確保などを目的として数々のバージョンアップが実施されたところ。我々タクシー業界は、日本版ライドシェアの更なる普及促進に向けて取組みを進める。

また、我々タクシー業界としては、安全・安心の確保が最優先であるとの観点から、同事業を実施するタクシー事業者と地域のドライバーとの間は雇用契約が大前提であり、引き続き業務委託は断固として認めない。

〔労務委員会付託事項〕

自動車運転者の労働時間等の労働条件の維持・改善を図るため、労働基準関係法令及び改善基準告示について、なお一層の理解及び定着の促進に努める。

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

働き方改革について、「タクシー事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」に基づきタクシー事業の労働生産性の向上、人材の育成・確保、長時間労働の縮減等に向けて引き続き取り組む。

令和6年4月から実施されている自家用車活用事業については、雇用が大前提であり、国土交通省からの通達を受けて、雇用に関する必要な就業規則の改正・追加、労働契約書や労働条件通知書の作成・交付、副業・兼業に際しての承認等の手続、雇い入れる運転者への指導内容等を網羅した業務遂行のための細則の規定例などを周知し、これの積極的な実施を図る。

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

令和6年度補正予算で認められた人材確保・育成事業として、ホームページの改修、PR冊子の作成・配布等を実施して、引き続き人材確保を積極的に推進する。

外国人ドライバーの登用の拡大については、令和6年3月外国人在留資格特定技能1号の特定産業分野に自動車運送業が追加され、タクシー・ハイヤー運転業務が特定技能に認められたことから、同制度の周知を図るとともに、候補者の人選、採用から登録支援機関による義務的支援の実施、自動車運送業分野特定技能協議会への参加、外免切り替え、2種免許取得、新任運転者教育など、特定技能による外国人ドライバーの採用・育成へのプロセスなどに関するモデルケースを示すなどして、同制度の積極的かつ的確な運用を図っていく。

職場環境改善に向けた自動車運送事業者の取組みを「見える化」することで、求職者の運転者への就職を促進し、各事業者の人材確保の取組みを後押しすることを目的として令和２年度に創設された働きやすい職場認証制度（正式名称：運転者職場環境良好度認証制度）が、特定技能１号による外国人ドライバーを雇用する事業者の要件として、その認証が必要とされたことから、同制度のより一層の周知を図り、認定の取得の推進を図る。

高齢ドライバーの雇用に関し、昨年度から２年間の事業とし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産業別高齢者雇用推進事業を受託したことから、２年目も同事業を適切に運営して、高齢運転者の雇用の推進とその活躍に向けたガイドラインを新たに作成して、周知セミナーを開催する等により同ガイドラインを広く周知し、高齢ドライバーの雇用の推進を図る。

〔技術環境委員会付託事項〕

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

政府は、令和3年6月閣議決定した「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、「2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%を実現できるよう、包括的な措置を講じる」こととし、さらに令和5年2月10日「GXに向けた基本方針」が策定され、「物流・人流における省エネ化や非化石燃料の利用拡大に向けた需要構造の転換を実現するため、事業用のトラック・バス・タクシー等への次世代自動車（燃料電池自動車（FCV）、電気自動車（BEV）等）の普及促進」が掲げられたところ。

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

燃料価格激変緩和措置については、昨年11月22日に閣議決定された「国民の安全・安心と持続的な成長に向けた総合経済対策」において「本経済対策策定後の12月から、出口に向けて段階的に対応する」とされ、その脚注において「燃料価格の急騰への備えとして、国民生活への急激な影響を緩和するための対応の在り方について、引き続き検討する」とされたところであることから、その動向を注視して必要な対応を行う。

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

新たな運賃・料金サービスの導入を促進し、計量法による検定や運賃改定時に伴う事業者の負担軽減などを目的としたソフトメーターの導入について、本年1月31日国土交通省において旅客に運賃及び料金の額について表示する方法を定める告示及び告示で定める基準に適合することを認定するために必要な要件、申請及び認定事務に関する事項を定める認定要領が制定されたことから、タクシー業界としては認定ソフトウェアの導入を図る。

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

国土交通省では、「ＡＳＶ推進検討会」を開催し、「自動運転の高度化に向けたＡＳＶの更なる推進」を基本テーマとした第7期ＡＳＶ推進計画（5年）に基づき、自動運転の高度化に必要な先進安全技術について、開発・実用化の指針を定めることを念頭に具体的な技術の要件等について検討を行うこととしている。

全タク連では、「ＡＳＶ推進検討会」へ引き続き参画し、今後の先進安全技術の動向について注視していく。

自動運転技術の進展を巡る状況として、国土交通省においては、2026年度に見込まれる自動運転タクシーの実装に向けて、昨年10月7日から交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動運転ワーキンググループにおいて自動運転タクシーのビジネスモデルに対応した管理の受委託、運行管理、認証基準等の具体化による安全性の確保、事故原因究明を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償の観点から、今後の自動運転タクシーの社会実装のための制度のあり方について検討が行われている。中長期的な生産年齢人口の減少を踏まえると、自動運転タクシーはタクシー供給力の確保のための有効な手段となるものと期待されることから、現在のタクシー事業と同等か、それ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ことを基本として、タクシー業界においてもこれらの検討に積極的に参画しつつ、引き続き自動運転の動向について注視していく。

LPガス自動車容器の再検査について、現在再検査の周期が6年となっているが、不合格となるケースが殆どないことから、再検査期間の延長について昨年5月から本件を所管している経済産業省に打診を始めるとともに再検査実施機関を訪問して検査データの提供を依頼するなどの対応を行っている。全タク連としては、検査データの収集、分析、高圧ガス保安協会等の関連機関、経済産業省への要請等を行い、再検査期間の延長の実現を図る。

〔広報サービス委員会付託事項〕

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

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

タクシーに関する各種情報を、インターネットを通じて利用者の方々に幅広く提供する「全国タクシーガイド」について、全会員登載を図るとともに提供情報内容の、より一層の充実に努める。

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

令和6年度補正予算で認められた人材確保・育成事業の一環として、ホームページの改修、人材募集用PR冊子の作成・配布等を実施する。

交通空白解消に向けた日本版ライドシェア、公共ライドシェアの普及に係る広報を実施するとともに、ライドシェアと称する白タク行為を解禁せんとする動きを断固阻止する為の広報活動を強化する。

一昨年度から実施している、故郷などへの移住希望者へのタクシー・ハイヤー運転者の募集・就職に関する周知について、引き続き認定NPO法人ふるさと回帰支援センターと連携し、周知・PR活動に取り組む。

〔ケア輸送委員会付託事項〕

バリアフリー法に基づく基本方針に定められたユニバーサルデザインタクシーを含む福祉タクシーの導入整備達成目標台数は、令和 7 年度末までに約 90,000 台に引き上げられ、新たに各都道府県における総車両数の約 25%について、ユニバーサルデザインタクシーとすることとされた。この目標達成に向けて、ユニバーサルデザインタクシーを含む福祉タクシーの導入を一層促進する。

昨年拡充されたガソリン HV のユニバーサルデザインタクシーの認定車種は LP ガススタンドの減少している地方都市の事業者からの要望に応じて福祉タクシーの増加に貢献できると期待され、従来の「JPN TAXI」と併せて全国のタクシー事業者からの国への補助金申請件数が増大している。そのため、引き続き事業者が希望する台数について、最大限対応できるよう国の助成の更なる拡充を要望する。一方、自治体からの支援のより一層の拡充についても要望活動を強力に実施し、バリアフリー法に基づく基本方針の目標台数まで導入を目指す。

車椅子乗車については、一部障害者団体の調査等から乗降する際に乗降操作手順が複雑で不慣れ等による乗車拒否等の苦情が寄せられ、これまでメーカーの協力を得ながらハード・ソフト面の改良・改善を図ってきたところであるが、再度乗務員に対する研修強化などの対応が求められている。

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

加えて、運転者登録等の場を活用し、全ての運転者がユニバーサルドライバー研修を受講するよう努め、乗降操作不慣れによる乗車拒否ゼロ及び障害者差別解消法に定める合理的な配慮義務の完全実施を目指す。

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

〔地域交通委員会付託事項〕

道路運送法に基づく運営協議会、地域公共交通会議及び地域公共交通活性化・再生化法に基づく法定協議会等に積極的に参画して、自治体との相互の連携を強め、「まちづくり」と一体となった安全・安心なタクシーサービスの展開により地域住民の生活交通の確保に努める。

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

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

令和5年6月に国土交通省の「ラストワンマイルモビリティ検討会」が打ち出した12項目にわたる措置を実施するとともに、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」の全国的展開、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、交通空白地の解消に努める。

さらに、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参画し、新たな取組を推進する。

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

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

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

コロナ禍において大幅に減少していた外国人観光客については、令和4年10月に入国制限が緩和された後、徐々に増加を続け、一昨年以降、全国各地において急増、これに伴い白タク行為が深刻化しているほか、二種免許を有しない者が緑ナンバーのハイヤーを運転しているとの新たな情報も寄せられていることなどから、国土交通省、警察庁に対して、羽田、成田、関西等の国際空港及び主要観光地等における在日中国人等による白タク行為の取締り強化を要望する。

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

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

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