

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

「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。

「ライドシェア」と称する白タク行為は、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。

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6年10月末においては、直近12カ月で約9千人増加。

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、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不要である。

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る。

右 決議する。

令和6年11月13日



第61回 全国ハイヤー・タクシー事業者大会

タクシー事業の進化に関する決議

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
- 妊婦応援タクシー・育児支援タクシーの普及促進による子育て支援の推進
- 乗合タクシーの普及促進による地域の高齢者等の移動支援の推進
- 地方自治体、地域の観光事業者と一体となった観光地における二次交通ネットワークの充実
- 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

等諸施策を積極的に推進する。

併せて、今後ともタクシーが利用者ニーズに応じて安全・安心かつ、質の高いサービスを提供し、地域公共交通機関としての使命を達成できるよう財政・税制上の支援の更なる強化を要望する。特に、来年1月以降における燃料価格激変緩和対策の継続、令和6年度補正予算及び令和7年度予算における「交通DX・GXによる経営改善支援事業」、「交通サービスインバウンド対応支援事業」、「旅客運送事業者の人材確保事業」及び「地域公共交通バリア解消促進等事業」遂行のための十分な予算額の確保を強く要望する。

加えて、タクシー事業の生産性の向上及び乗務員の労働環境改善の原動力である運賃改定の適宜・適切なる改定実現を強く要望する。

右 決議する。

令和6年11月13日



第61回全国ハイヤー・タクシー事業者大会