

令和 7 年 9 月 10 日
地方タクシー事業再生・進化推進特別本部

地方タクシー事業再生・進化推進特別本部 主な要望・意見（案）

公共的割引（身体障がい者・知的障がい者割引）等の見直しについて（中・長期）

公共的割引（身体障がい者・知的障がい者割引）については、国や地方自治体等が割引分を負担するように制度の見直しをしていただきたい。

運転免許返納割引、高齢者割引についても同様に検討いただきたい。

地方自治体等が割引分を負担できないのであれば、補助金等による支援をお願いしたい。（経営・ケア輸送）

運賃・料金について（短期）

運賃改定審査の更なる時間短縮及び迎車料金の設定など地域の実情に応じた柔軟で迅速な助言、審査対応をお願いしたい。（経営）

運賃改定の実施にあたり労働条件の改善の考え方の整理検討を願いたい。（経営）

配車アプリ手数料について、道路運送法の対象とし、運賃・料金との関係を整理の上、制度的に低減を図られたい。（経営）

地方では迎車距離が実車距離より長いことがあり、迎車料金の見直しをしていただきたい。（経営）

季節や時間に応じたダイナミックプライシングの導入を図りたい。（経営）

トランクサービス、インバウンド対応（外国語、観光案内等）の対価を料金として収受できるようにしていただきたい。（経営・ケア輸送）

準特定地域の指定解除について（短期）

準特定地域について、協議会の決議があった場合は指定を解除できるようにしていただきたい。

現行の基準を満たさなくても当該地域の実情を熟知している協議会が「指定を解除すべき。」と決議した場合は、解除できるようにしていただきたい。（経営）

営業区域について（短期）

営業区域の隣接区域においてもいわゆる「カラ区域」等を認めてもらいたい。

隣接地にタクシー事業者がいない又は居たとしても了承が得られた場合にはいわ

ゆる「カラ区域」であっても営業区域を設定できるようにしてもらいたい。もしくは営業所では無く「車庫」or「タクシー待機場所」等の簡易な設備でも営業区域が設定できるようにしていただきたい。(経営)

特定大型車の営業区域の除外認定を検討していただきたい。(経営)

LP ガススタンドについて (中・長期)

LP ガスのスタンドが全国的に減少傾向にある中、今後も閉鎖が続いた場合、事業者によっては自社でスタンドを整備せざるを得なくなり、多大な費用が見込まれるところ。自社でスタンドを整備した場合に、何らかの補助制度を設け、支援をお願いしたい。(技術環境)

零細な事業者でもガソリン車等への代替が進むよう中古車の導入に対しても補助金を設けてもらいたい。(技術環境)

LP ガススタンドが相次いで廃止されており、経営判断として廃止等は致し方ない部分は理解できるが、廃止に備えた準備のため、最低2年以上前の通告をするよう、全タク連から全国LPガス協会に要請等していただきたい。(技術環境)

LP ガスについて (短期)

LPG燃料高騰対策支援金の継続。(総務)

LPGオートガス税の廃止 (総務)

LP ガス容器の再検査について (短期)

LP ガス容器の安全基準を検証した上で問題がなければ10年に1度の検査期間とするなど再検査期間の延長をお願いしたい。(技術環境)

日本版ライドシェアについて (短期)

日本版ライドシェア(NRS)の運行時間等の条件を撤廃していただきたい。

NRSについては、タクシードライバーになることを前提に2種免許取得までの間、NRSのドライバーとして採用することを想定。タクシードライバーになるための習熟期間、適性の見極め期間として位置付けているが、タクシーが不足する曜日・時間帯等の制約があるとせっかくのNRSが「宝の持ち腐れ」となってしまうのは残念。
(経営)

ダイヤモンドタクシーの運賃・料金等について (短期)

市町村が運行主体となっている乗合タクシーの契約期間の長期化と公共ライドシェアも含めた委託料の適正化(標準的な経費と利潤の明示)を図っていただきたい。

乗合タクシーについては競争入札により運行事業者が決定されるが、事業者の負担で車両を購入する必要があり、契約更新時に継続できる保証がないことから積極的な受託につながらないケースが生じている。持続可能な乗合タクシーを運行するためには、競争入札ではなく随意契約等により事業者が継続的に受託できるように国等から市町に対して強く指導していただく必要があり、国が適正な経費及び利潤についてモデルを示して市町村に指導してもらいたい。(地域交通)

デマンドタクシーの法令試験について (短期)

乗合タクシー事業の許可申請に係る法令試験を路線型乗合事業についても免除していただきたい。(経営)

車検期間の延長について (中・長期)

自家用乗用車については初回車検が3年間であるが、タクシー車両についても初回車検を1年間延長して2年間としていただきたい。また、定期点検整備についても3か月から6か月ごとにしていただきたい。(技術環境)

軽自動車の使用について (短期)

福祉やEV以外の軽自動車をタクシー車両として使用できるようにしていただきたい。

女性層等にとって取扱いに慣れた軽自動車のタクシーを導入することで運転者確保の後押しになる。また、軽自動車を使用することで経費を押しえられることなどの利点がある。(経営)

運転代行について (短期)

運転代行の料金について、現状タクシー運賃より安価で請け負っている業者が多くみられる。タクシー需要の減少に直結した問題であると認識しており、何らかの規制を要望したい。(交通安全・地域交通)

福祉有償運送について (中・長期)

福祉有償運送の利用者の範囲について、拡大解釈をした運用が多々見受けられる。厳正な管理、監督及び違反に対する罰則を速やかに適用していただきたい。

(ケア輸送)

最低賃金対策のための労働形態の調査研究について (短期)

最低賃金の継続的かつ急激な上昇に耐え得る労働時間管理のあり方、分割休息制度

の研究・賃金形態の研究を行う体制を構築し、成功事例（有効事例）の共有システムの構築を検討願いたい。（労務）

分割休息について（短期）

改善基準告示についてタクシーもバスと同じく分割休息を認めてもらえるようお願いして頂きたい。（労務）

運転者確保に向けた関係機関との連携強化体制の構築について（短期）

地域公共交通会議等を通じ、運転者不足に対する危機感を共有したうえで、労働局・ハローワークとの連携強化制度を構築し、求職者紹介機能の強化や事業者や事業者団体と連携した求職者向けの合同説明会開催等の運転者確保に向けた取り組み強化を検討願いたい。（広報）

乗務員の採用について（短期）

ドライバー不足の解消ために、Wワーク、パート、アルバイト乗務員採用の弾力化（運転代行等だけでなく）を図っていただきたい。（労務・広報）

女性乗務員、高齢乗務員の雇用促進について（短期）

高齢者や女性の採用についても引き続き積極的に行うことが必要であり、これら者に係る企業の採用活動を支援するような取組を行っていただきたい。（広報）

外国人労働者の受入手続きの明確化（中・長期）

地方中小事業者においては、外国人労働者を受け入れる場合の手続・費用が不明確なため、雇用の検討及び受入を躊躇せざるを得ない状況にある。

については、手続きの簡略化及び費用の低廉化を要望したい。（労務）

地理講習の廃止について（短期）

地理試験は、令和6年2月29日付で廃止されたが、初任運転者に対する新規講習科目の地理講習は、講習科目として存続されており、是非とも、講習科目から削除していただきたい。（総務）

補助金制度の改善について（短期）

補助金申請手続きの簡素化・適正化、実態に合わせた補助メニュー拡大検討、制度改善等の要望をまとめ上申できる体制検討頂きたい。また、UD タクシー・DX・人

材育成の補助金の来年度以降も予算措置確保の要望を願いたい。(総務)

今期補助事業に関する改善について(短期)

今期の交通 DX・GX 等に係る補助申請において、大方の項目が不採択となり、早期に補正予算における救済措置の実施を強く要望していただきたい。

申請期間については、予算枠を大幅に超過するなど事業採択の可能性が見込めない場合は、その時点で申請を打ち切るように改善を図っていただきたい。

また、車両の導入の完了期限についても昨今納車期間が長くかかっていることを考慮いただき、弾力的に対応していただきたい。

二次募集については、一次募集で見送りになった案件を取り扱い、お互いに二度手間にならないよう柔軟に対応していただきたい。(経営)

キャッシュレス決済に対する支援について(中・長期)

キャッシュレス決済導入に伴い増加する決済手数料に対する補助をしていただきたい。(経営)

補助金について(中・長期)

働きやすい認証制度の廃止(補助金申請の義務付け廃止)。(総務)

タクシーDX化補助金を車両と切り離して受付を(経営)

タクシー車両への補助金を全ての車両を対象に(公共交通の乗物として)(経営)

UDタクシー車両導入補助に関して(短期)

UDタクシー車両導入補助に関し、県から支援を頂けるよう「全国知事会」などへ要望を行っていただきたい。(ケア輸送、総務)

地方創生臨時交付金について(短期)

地方創生臨時交付金について、タクシー事業者への支援が十分になされるようにタクシー事業者枠の設定等の予算確保・拡充に努めていただくとともに、国からも地方公共団体への更なる働きかけを引き続きお願いしたい。(総務)

地域公共交通確保維持改善事業費補助金制度について(中・長期)

標題補助金制度について、タクシー事業の許可範囲内(乗用タクシー)で実施可能な取り組みに係る支援を拡充いただきたい。

現在、タクシー事業への支援として、市町村が負担するタクシー運賃低廉化費用(補助率:原則、自治体負担額1/2以内、補助上限100万円、他要件あり)に係る制

度があるが極めて限定的な制度となっているところ。

乗用事業の取り組みに対する支援を拡充いただきたい。(総務、地域交通)

運行管理者について (中・長期)

運行管理者試験の簡素化をお願いしたい。(ex:実務経験2年+講習等)(交通安全)

乗務員登録業務の改善について (短期)

乗務員登録業務について、システムの改善や申請書の簡素化への改善・電子申請の導入の検討等を検討願いたい。

更に外国人受講対応、特に試験・効果測定対応の改善、オンライン講習の導入等について検討願いたい。(総務)

カスハラ対策について (短期)

事業主が講ずべきカスハラ対策及び労働者に協力を求めるための、タクシー業界統一のマニュアル例を提示願いたい。(労務)

都市型ハイヤー対策について (短期)

都市型ハイヤーについては、東京、大阪などの国内主要空港などでは、名義貸しや客引き、二種免許のない運転者など「悪質な違法行為」が横行しており、タクシー業界の健全な維持・発展のためにも、早急にこれらの悪質な違法行為に対して、厳重な対処を国に強く申し入れるべき。

都市型ハイヤーの事業許可に際しては、事業者の事前チェックを強化するとともに、事業開始後は定期的な監査をお願いしたい。(経営・交通安全)

都市型ハイヤーの規制の在り方について (短期)

タクシー業務適正化特別措置法では、ハイヤー(都市型ハイヤー)の運転者について、登録の対象にしていない。同法の見直し・改正等の一定の規制強化をお願いしたい。

一般タクシーとハイヤー(都市型ハイヤー)に区分した許可基準及びタク特法との関係など、参入企業・運転者の実態を明らかにする見直し・改正を提案したい。

(経営・交通安全)

都市型ハイヤーの運賃改定について (短期)

都市型ハイヤーの運賃改定については、申請5割の規定があるが、既に千葉県においては、非会員事業者が圧倒的であり、事実上、運賃改定が困難な状況であり、同様

な状況が想定される東京や神奈川、また、近畿地方における状況等を共有し、改善対策を検討願いたい。(経営)

タクシーメーター検査について (短期)

1年の有効期間を他の特定計量器(水道、温水、燃料油、液化石油ガスの各メータ)の複数年有効期間と同様へ是正していただきたい。(技術環境)

交通空白地について (短期)

交通空白地の解消に向けては、行政(国や自治体)との協力が必須であるなか、公表される交通空白地域については、自治体のどの地域なのか、何に基づいて空白地とされたのか、情報の共有を国交省へお願いしたい。(地域交通)

事例紹介

茨城県における一括定額運賃制度について。(地域交通)

その他

○交通空白地対策 (短期)

タクシー、日本版ライドシェア、公共ライドシェアについては、適材適所での運用が必要ではないか。(地域交通)

○意見交換の場の設置について (短期)

長期間同じ体制にて組織が硬直化しており、改革が必要。

地方の実情を全タク連執行部によく見聞きして頂きたい。

地方の県会長同士が直接意見交換する場を設けて頂きたい。

次年度開催の鳥取大会は、鳥取県内のタクシー経営実情がよく分かり地方事業者同士が交流できる場にしたい。(本部)

○地域の足の確保について (短期)

幹線路線駅において、午後7時に営業をやめるタクシー会社があり、午後7時以降最寄り駅に降りたお客様が自宅まで帰る術がなく、地域住民から市役所に苦情が寄せられている状態。

タクシー会社で営業が出来ないのであれば、その会社で積極的に日本版ライドシェアを運行するかなど、地域の公共交通会議で、地域住民によるライドシェアを勧めることも、考えていく必要がある。(地域交通)

○障害者割引適用時の本人確認方法の見直しについて（短期）

障害者割引の適用は、手帳等の提示のみであるが、不正防止のため、当事者本人から記録について了承を得た場合においては、記録可能となるような仕組みを導入いただきたい。（総務）

○規制緩和について（中・長期）

人口による管理の種分け（例えば人口5万人以下市町村は個タクと同様管理）

（経営）

○新たなタクシーの規制方法の調査研究について（中・長期）

時代や社会の変化に応じたタクシー規制方法の調査・研究及び立法化について、利用者保護を最優先した法規制のあり方について調査・研究を進めていただきたい。

（経営・交通安全）