

令和8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〕	5
〔経営委員会、タクシー事業適正化・活性化推進特別委員会、 ライドシェア問題対策特別委員会付託事項〕	7
〔労務委員会付託事項〕	9
〔技術環境委員会付託事項〕	11
〔ケア輸送委員会付託事項〕	13
〔広報サービス委員会付託事項〕	15
〔地域交通委員会付託事項〕	16

総論

我々タクシー事業者は、地域の日常生活や社会経済活動を支える地域公共交通機関として欠かすことのできないエッセンシャルサービスの一翼を担い、地域社会の安心と利便を守る使命を果たしている。

また、タクシーの供給力向上について、二種免許取得の効率化等支援措置を活用して業界を挙げてタクシードライバーの増員を図っており、令和8年2月末のドライバー数は、運賃改定の効果もありコロナ禍発生直後の令和2年3月末と比較して86.9%まで回復した。

加えて、交通空白地域において、乗合タクシーの普及促進、全国における日本版ライドシェアの展開、公共ライドシェアとの連携等公共交通機関の役割の補完を図るなど、国土交通省交通空白解消本部や自治体等の関係者と連携しながら、地域や利用者の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ている。

我々タクシー事業者は、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果たすため、

- 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人材確保対策の推進
- 「事業用自動車総合安全プラン2030」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、電気自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（UD）タクシー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
- 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

等諸施策を引き続き推進し、タクシー事業の進化を図る。

一方、地方においては、経営の改善、乗務員不足、地域別最低賃金の大幅な引上げ等様々な課題があることから、昨年7月、川鍋会長が本部長、田中副会長が副本部長となって「地方タクシー事業再生・進化推進特別本部」を設置した。主として地方事業者から寄せられた様々な意見・要望への対応を開始しており、引き続き、優先順位の高い課題を中心に可能な限り早期の課題解消を図る。

空港、観光地等における白タク及び都市型ハイヤーによる客引き、名義貸

し等の悪質な違法行為がこのところ大きな問題となっている。関係機関との連携を強化して違法行為の撲滅に取り組む。

また、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である。加えて、同制度は運転者を独立した個人事業主と位置付けることによって、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、ワーキングプア層を増加させる結果につながるものである。さらに、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も逆行するものである。

我々ハイヤー・タクシー事業者は、地方創生を担う重要な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」そして国及び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に断固として反対していく。

最後に、自動運転については、アメリカや中国ではドライバーが乗車しないタクシーが商用として実用化され、国内においてもタクシー事業者による自動運転タクシーの情報収集のための試験運行が始まっている。自動運転タクシーは、交通事故の削減に加え、長期的な生産年齢人口の減少を踏まえると交通空白の解消に向けた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、タクシー業界における運行管理、整備管理等の経験の蓄積を還元できるよう、社会実装のための制度のあり方等についての検討に積極的に参画し、移動の未来を託すべき自動運転タクシーの実用化に向け、主体的に関与していく。

各 論

〔総務委員会付託事項〕

地方タクシー事業再生・進化推進特別本部から割り当てられた課題について以下のように対応する。

- 初任運転者に対する地理講習の廃止については、地理不案内などドライバーの質の低下を招くおそれがあるなどの観点から反対する登録実施機関があるとともに、国土交通省では、地理試験の廃止による効果の検証が必要であり、現時点では地理講習の廃止は想定していないとの見解を有している。

登録実施機関に代わり地理講習の実施主体となり得るタクシー事業者に対して、事業者自らによる地理講習の実施に関するアンケート調査を実施し、その結果を踏まえ、国土交通省と調整する。

- 補助金に関する制度改善、申請手続きの適正化及び補助メニュー拡大等については、各タクシー協会を通じて会員事業者に実施した補助金関連アンケート調査の結果を国土交通省に報告したところ、令和8年度補助金（令和7年度補正予算）において次の通り改正がされた。
 - ・ 人材確保事業では、従来のメニューに加え、女性用設備の整備費用及びカスタマーハラスメント対策費用が補助対象として追加された。
 - ・ バリアフリー車両導入補助事業（UDタクシー）では、交付決定前における着手（発注又は契約）が可能となった。更なる補助金制度の充実に向けて国土交通省と調整する。

- 各自治体におけるUDタクシー補助制度の創設に向けた「全国知事会」等への働きかけについては、都道府県・市町村に対して、現時点における補助制度の有無をはじめ、今後の創設に向けた課題・問題点などをアンケート調査により抽出し、その結果を踏まえ、UDタクシーの導入促進に向けて国土交通省と調整する。

- 地方創生臨時交付金によるタクシー事業者への支援の拡充については、各地方運輸局長による都道府県知事への更なる働きかけが進むよう、国土交通省に要請する。

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7年12月19日に決定された自由民主党・日本維新の会「令和8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。」とされたところである。

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及び営自格差の見直しについては、断固反対する。

また、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車等に対する自動車重量税について、営業用車両に対する免税措置等負担軽減を求めていく。

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〕

地方タクシー事業再生・進化推進特別本部から割り当てられた課題について以下のように対応する。

- これからの業界にとって貴重な担い手となる女性乗務員の安全確保・人材確保のため、国土交通省「旅客自動車運送事業者の人材確保事業」において令和8年度補助事業から新規メニューに加わる予定の、女性用設備の整備等に基づき車内用防犯仕切板の他、防犯用車内カメラ等の設置を促進する。
- 空港、港湾、観光地等で問題となっているいわゆる「違法都市型ハイヤー」については、国土交通省に監査官の増員等監査の充実、監査の継続的实施及び関係省庁との一層の連携等を要望するとともに、「白タク」問題と併せて関連情報の収集提供に努める。

令和8年3月に策定予定である「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460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（※ 数値については現時点個人タクシーを含み、3月23日以降に確定）を掲げた「ハイタク事業における総合安全プラン2030」に基づき、目標達成を目指し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。

さらに、ドライブレコーダの映像解析による安全教育の実施、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等を装備したASV（先進安全自動車）車両の導入促進・検討に努める。

「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、「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、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、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。なお、時間的・心理的に制約の少ないWEB診療の普及・促進にも努める。

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、全タク連が作成した周知啓発用ステッカーを活用するほか、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。

第二種運転免許に関しては、令和7年9月1日から警察庁において調査研究・有識者委員会の報告を受け大幅なカリキュラム縮減が図られたことから、引き続き優秀なドライバーの確保・育成に努める。

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。

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〕

地方タクシー事業再生・進化推進特別本部から割り当てられた課題について以下のように対応する。

- 現在旅行業法が適用されている配車アプリの手数料を道路運送法の運賃・料金制度の対象とすることについては、国土交通省交通政策審議会陸上交通分科会第4回自動運転ワーキンググループ（令和7年3月17日開催）において、今後の方向性として、「自動運転タクシーにおいては配車アプリが必須となることや都市部を中心に配車アプリによる手配が徐々に増加していくことも踏まえると、自動運転も含めたタクシーの運賃・料金制度と配車アプリに係る手数料との関係を整理し、制度的に対応することが必要。」とされたところ。

今後の国土交通省における議論を注視するとともに、議論の方向性について国土交通省に要望していく。

- 交通空白を解消する観点から、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、営業区域の隣接区域においてもいわゆる「カラ区域」等を認めることについては、令和5年1月13日付け国自旅第386号「一般乗用旅客自動車運送事業に係る営業区域の見直しについて」により、過疎地等における交通空白地の解消及び観光地における白タク行為の防止の観点から、営業区域の拡大や交通圏の設定を推進する必要がある旨が各地方運輸局等に発出されているところ。

そのため、営業区域として「カラ区域」の設定を求めるのではなく、営業区域の見直し・統合を求めることとし、各タクシー協会から個別具体的な情報を求め、国土交通省と調整する。

- タクシー車両として軽自動車（福祉限定及びEVを除く。）を導入可能とすることについては、特別本部からの割り当てに加え、正副会長会議に要望が寄せられたことを踏まえ、「タクシー事業における軽自動車の活用小委員会」を設置し、課題の抽出及び各タクシー協会の意向調査など検討を進め、3月中に国土交通省へ要望書を提出する。

今後、国土交通省において制度設計がなされる際には積極的に議論に参画するとともに、制度導入後におけるフォローアップに努める。

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、再編前の全国運賃ブロック101のうち100ブロックにおいて運賃改定が実施されたところ。今後ともドライバーの労働条件の改善、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。

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とともに、

- 運賃改定時における「実績における運送収入に対する運転者人件費の割合（歩合率）を維持」の表現の見直し
 - 迎車回送料金に関する規定の改正
 - トランクサービス等に関する料金の設定
 - 運賃改定審査の更なる短縮
 - 深夜早朝割増運賃と深夜時間割増手当のアンマッチの解消
- などの実現に向けて、国土交通省に要望する。

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。

改正タクシー特別措置法に基づき、各準特定地域において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。

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、令和6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〕

地方タクシー事業再生・進化推進特別本部から割り当てられた課題について以下のように対応する。

- 次年度に予定されている改善基準告示の見直しの検討に向けて、全事業者を対象とした実態調査を行うとともに、労務委員会の下に「改善基準見直しの検討に関するワーキングチーム」を設け、実態を踏まえて必要な検討を行う。

また、同ワーキングチームでは地方におけるタクシー事業の経営の実態を踏まえた新しい働き方の必要性について検討を進め、改善基準改正案について成案を得ることを目指す。

- ハローワークの求人情報の提供に関して、現状では、最低保障額のみを記載しなければ受理されないケースが多くみられることについて、現状の把握・分析を行った上で、その改善が図られるよう必要な対応を図る。

- 本年10月1日から施行されるカスタマーハラスメント対策の義務化に向けて、タクシー業におけるカスタマーハラスメント対策について必要な検討を進め、成案を得た上で、都道府県協会を通じて各事業者に向けて周知啓発を図る。

- 令和6年3月に追加された外国人在留資格特定技能1号について、先行事業者との間で、その実態等について密接に情報共有を図るとともに、制度の活用拡大に際し、隘路となっている課題を分析した上で、国に対して制度改善要求を行う。また、二種免許取得までの間の賃金等の負担に関し、必要な助成が図られるよう国に対して支援措置要望を行う。

- 女性ドライバーの採用促進に向け、効果的な採用活動の在り方や広報の在り方について検討を行うとともに、その結果を踏まえ、必要に応じて事業者への周知啓発を図る。

勤務の終了から開始までの間に11時間の連続した休息時間を設ける勤務間インターバル制度の義務化を含めた労働基準法の改正に向けた議論がなされている。タクシー業は、公共交通機関として交通空白の解消に係る任務を負っていることを踏まえ、同制度導入に関し、事業者の立場から必要な検討を行う。

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）について、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。

令和7年9月に策定した「ハイヤー・タクシー業における高齢者雇用推進に向けたガイドライン」の普及を促進し、高齢ドライバーの健康や体力の維持確保が図られるなど良好な環境で長期にわたる雇用が実現できるよう努める。

労働基準関係法令違反に関する違反率が全産業の中でも最も状況が継続している状況を踏まえ、コンプライアンス確保の観点から、違反内容を分析した上で違反件数が多いものについて注意喚起を図る。

〔技術環境委員会付託事項〕

地方タクシー事業再生・進化推進特別本部から割り当てられた課題について以下のように対応する。

- 地方部を中心に減少しているL Pガススタンドの維持、更新については、経済産業省資源エネルギー庁、国土交通省等の関係機関に対し助成措置の新設、維持、拡充を要請するとともに、全国L Pガス協会等の関係団体に対し、L Pガススタンド各都道府県協会とタクシー協会との間で今後のL Pガス供給について情報共有が進むよう要請する。
- L Pガス容器の再検査期間の延長については、新たに型式認定を取得するジャパンタクシーのL Pガス容器に関し、高圧ガス保安法に係る経済産業大臣特別認可を得るため、自動車メーカー、容器メーカーとともに経済産業省、高圧ガス保安協会等の関係機関に必要な説明、手続を行う。
- タクシー車両に係る点検整備項目の期間の延長については、2024年11月に各協会にアンケート調査を行った結果に基づいて国土交通省に検討を要望しているところであり、引き続き国土交通省と調整する。
- タクシーメーターの有効期間の延長については、メーター検査の不合格率等のデータの有無を調査した上で要望の可能性について検討するとともに、検査や運賃改定時の事業者負担の軽減を目的としたソフトメーターのタクシー事業者への導入を図るため、メーカーによる製品化の状況の共有、タクシー事業者による助成制度の活用を図る。

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%を実現できるように、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。

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。

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か年）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。

自動運転については、本年1月に国土交通省において、自動運転社会の早期実現に向けた取組を強力に推進するとともに、自動運転の普及に伴う社会変容への対応について検討を行うため、国土交通省自動運転社会実現本部が設置された。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、タクシー業界における運行管理、整備管理等の経験の蓄積を還元できるように、社会実装のための制度のあり方等についての検討に積極的に参画し、移動の未来を託すべき自動運転タクシーの実用化に向け、主体的に関与する。

〔ケア輸送委員会付託事項〕

地方タクシー事業再生・進化推進特別本部から割り当てられた課題について以下のように対応する。

- UD タクシー車両導入補助に関しては、地方公共団体においては、一般的に国の補助制度のみとなっている所が多いため、特に中小事業者にとっては追加投資が大きく、バリアフリー法に基づく基本方針における第5次目標」を達成することが困難となることが予想されるため、総務委員会と協力して、「全国知事会」へ追加助成の要望等、国交省とも相談しつつ対応するとともに、各地方協会とも連携して、地方公共団体への働きかけを進めていく。
- 公共的割引等の見直しについては、来年度早々に、割引制度の実施状況について、各地方公共団体を対象にアンケート調査を実施する（発送・回収で約2か月予定）。その際、併せて、UD タクシーに対する車両導入補助についても、調査を行う。また、各事業者を対象に、補助の内容、回数、金額等の調査を実施する。併せて、タクシー事業者が行っている割引制度の概要について、障がい者団体との意見交換や協会・事業者のHPを活用してPRすることとする。さらに、実態調査のデータ等を活用し、各地方協会とも連携し、UD タクシー導入補助と同様に、地方公共団体、議会等へ車いす乗車時の追加助成制度の創設支援の要望等を実施し障がい者輸送に取り組んでいる事業者に対する助成制度を充実するよう要望してゆく。

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、引き続き、令和12年度末までに約90,000台とされ、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、アンケート調査を実施し、地方公共団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るとともに、国土交通省から「UD タクシーによる運送の適切な実施の徹底」について、事務連絡が発出されている。これまでに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事務連絡の内容の徹底が求められている。

UD 車両ステッカーの貼付とともに、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レベルアップによりライドシェアドライバーとの差別化を明確にしてゆく。

〔広報サービス委員会付託事項〕

地方タクシー事業再生・進化推進特別本部から割り当てられた求人費用負担の軽減、ハローワークの活用、女性乗務員等の雇用促進、運転者確保に向けた関係機関との連携について以下のように対応する。

- タクシー事業の人材不足の解消に資するよう、全タク連が運用主体となっている「全国タクシーJOB ステーション」及び若年者、女性、高齢者のイメージアップチラシの活用に関し、積極的に取り組むほか、適切な運営に努める。
- ハローワークや地方自治体等と連携した就職説明会等の開催について、都道府県協会における活動に資するよう、必要な情報の収集及びその適切な提供に取り組む。
- タクシードライバーという職業の魅力発信に向け、国の助成措置の動向をみつつ、より効果の高い広報の実施に向けて必要な検討を行う。
- 女性ドライバーの採用促進に向け、効果的な採用活動の在り方や広報の在り方について検討を行うとともに、その結果を踏まえ、必要に応じて事業者への周知啓発を図る（再掲）。

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、広く周知啓発を図る。

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。

〔地域交通委員会付託事項〕

地方タクシー事業再生・進化推進特別本部から割り当てられた課題について以下のように対応する。

- 第二種運転免許取得については、受験資格・教習カリキュラムの見直しを有効活用するとともに、警察庁交通局運転免許課の指導の下、全国指定自動車教習所協会連合会及び全国届出自動車教習所協会に対して相談・協力依頼を実施、いわゆる「指定教習所」における二種免許取得のための入所待ち期間の短縮及び予約待ちが長期間となっている「取得時講習」と同一内容の「特定教習」を実施しているいわゆる「特定届出校」の情報を収集提供する仕組みを構築、引き続き早期・円滑な二種免許取得に資するよう尽力する。
- デマンドタクシーの運賃・料金等については、自治体からの委託料が安価、運行事業者の実態を踏まえていないなどのため、運行を断念せざるを得ないとの意見もあることから、実態を調査の上、持続可能な運行となるよう、県協会、道路運送事業者、地域協議会等や自治体が予算作成段階で地域交通に対する予算の優先順位を上げられるような仕組みを構築できるよう県や関係省庁等との検討を加速、推進する。
- 交通空白地については、その解消に向けてタクシー事業者が積極的に協力するため、具体の交通空白地区等の必要な情報を共有できるよう国土交通省に対し相談・要望を行うとともに、各県協会が首長を始め自治体、各地方運輸局・支局に協力の意思を伝えること等により意思疎通・情報共有が可能となるよう尽力する。

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り組みに参画し尽力する。

近年、「出発地から目的地まで利用者にとっての最適経路を提示すると

ともに、鉄道・バス・タクシー等の複数の交通サービス手段を一括して提供するサービス」である MaaS（マース）の研究、実証実験が進んでいる。タクシー業界としても公共交通機関の運行効率化、生産性向上に資する MaaS の研究、実証実験に積極的に参画する。

国土交通省に設置され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、さらに「交通空白」解消・官民連携プラットフォームへの参画により、交通空白地の解消に努める。

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

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たところ、国土交通省のご尽力により検挙件数が大幅に増加するなど大きな成果が得られたが、最近では、在日外国人が白タクの他に緑ナンバー車両を使用した違法都市型ハイヤーによる客引き・名義貸し等の悪質違法行為が大きな問題となっており、さらには「福祉タクシー」を悪用しインバウンド訪日客向けに名義貸し等の違法行為を行っていた者が検挙される事案も発生していることから、国土交通省、警察庁に対して、空港及び主要観光地等における取締り強化を要望するなど、関係機関との連携を一層緊密にし、違法行為の撲滅に取り組む。

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。

第二種運転免許については、警察庁において調査研究・有識者委員会の報告書を受け、昨年 9 月 1 日から大幅なカリキュラム縮減が図られたことから、一層早期に優秀なドライバーの確保・育成に努める。

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。