

令和 7 年度事業報告書

第1 事 業

1. 概 況	3
2. ライドシェア問題への対応について	7
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	28
4. 総務関係について	30
5. 広報活動について	36
6. 事業規制の在り方について	39
7. 運賃・料金等について	43
8. 交通安全対策等について	45
9. ケア輸送について	48
10. 技術及び環境について	53
11. 労務対策について	61
12. 地域における諸課題にかかる対応について	64
13. 軽自動車タクシーについて	67

第2 会 議

1. 総 会	69
2. 理 事 会	69
3. 常任理事会	69
4. 大 会	69
5. 正副会長会議	69
6. 地方タクシー事業再生・進化推進特別本部	70
7. 委 員 会	70
8. 全国労務連絡会	70
9. 全国専務理事会議	70

第3 庶 務

1. 人 事	71
2. 会員の入会	72
3. 会員の退会	72
4. 会員協会会長の交代	73
5. 感謝状の贈呈	73
6. 叙勲・表彰	73
7. 全国ハイヤー・タクシー優良乗務員表彰	74
8. 交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰	74
9. 訃報	74
附属明細書	75

1. 概 況

新型コロナウイルス感染症による影響からの回復、全国的な運賃改定の実施等により、昨年10月の営業収入は2019年の同月比102.8%と初めてコロナ前を超えたが、近年の地域別最低賃金の大幅な引上げ、ロシアによるウクライナ侵略及び中東情勢の緊迫化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、地方部を中心とした乗務員不足状況の継続により、タクシー業界は依然、厳しい経営状況にある。

特に地方においては、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経営上の課題があることから、昨年7月、川鍋会長を本部長、田中副会長を副本部長、全協会長をメンバーとする「地方タクシー事業再生・進化推進特別本部」を設置し、主として地方事業者から様々な意見・要望を吸い上げ、各課題を専門委員会に割り付け、調査、検討、関係機関との調整、要請等を行い、概ね2か月に1回の本部会合によって各課題への対応の進捗を確認してきた。これにより、喫緊の課題である二種免許取得機会の都道府県を越えた調整スキームの構築、ハローワークの求人票への歩合給の表示、求人に関する事業者の負担軽減のためのタクシー乗務員求人ウェブサイトの構築、軽自動車タクシーの導入、女性乗務員の採用・定着に資する女性専用トイレ、更衣室、防犯仕切り板等の助成対象化等が実現した。

ライドシェア問題に関しては、昨年6月の「経済財政運営と改革の基本方針2025」及び「規制改革実施計画」（令和7年6月13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、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」とこととされた（骨太方針2024等では「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」となっている）。

いわゆるプラットフォーム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、我が国のタクシー事業者とは異なり、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付け、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、過重労働のおそれに加えて、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。

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5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87.2%まで回復させたところ。

加えて、交通空白地域において、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、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、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、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。

LPGガス価格高騰については、ロシアによる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8年3月分までで計約231億円・6/3現在）し、事業の維持・継続を図ってきた。

本年2月の中東情勢の緊迫化を受け、3月にトラック、タクシー、バス三団体を代表して坂本最高顧問名でLPGガス燃料価格高騰対策の継続の要望書を自民党小林政務調査会長に提出するとともに、自由民主党本部においてトラック、タクシー、バスの三団体合同による「燃料価格高騰等経営危機突破総決起大会」

を開催、L P ガス緊急的激変緩和措置の継続等の決議を採択し、国土交通大臣等に決議を手交した。これを受け、政府においてタクシー事業者に対する燃料価格激変緩和対策事業として 58 億円の予備費使用が閣議決定され、4 月から国土交通省により全国 L P ガス平均価格と基準価格との差額の全国一律補助が開始された。

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の問題については、本年 5 月に国土交通省に対し、違法ハイヤー対策のための地方運輸局の監査官の増員を要望するとともに、国土交通省と連携し、更なる対応についてハイヤー運行地域の都道府県協会と検討を行っているところ。

自動運転については、本年 1 月に金子国土交通大臣が本部長となる国土交通省自動運転社会実現本部が設置され、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が開始されたことから、3 月の理事会において物流・自動車局高本参事官による「自動運転に関する国内外の最新情勢等」の講演を実施する等、自動運転タクシーの実用化に向けたタクシー事業者の主体的な関与のための情報提供の機会を設けた。

運賃改定については、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 8 年 3 月 31 日現在、令和 2 年度以降の運賃改定状況（1 周目）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が実施された。

2 周目の運賃改定については、49 ブロックにおいて運賃改定が実施、5 ブロックにおいて公示中、13 ブロックにおいて申請・審査中である。

3 周目の運賃改定については、1 ブロックにおいて運賃改定が実施され、3 ブロックにおいて公示中、2 ブロックにおいて申請・審査中である。

（いずれも令和 8 年 6 月 2 日時点）

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た。

令和7年9月30日国土交通省は、令和6年度輸送実績に基づき、4つの地域を準特定地域に指定し、2つの地域の指定を解除したことにより、令和8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、137地域が準特定地域となっている。

このほか全タク連においては、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、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、

- ・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
 - ・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と「事業用自動車総合安全プラン2030」の策定
 - ・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) 主なライドシェアを巡る政府等の動きについて

- ・令和7年6月13日 「経営財政運営と改革の基本方針2025」、「デジタル行財政改革取りまとめ2025」、「規制改革実施計画」を閣議決定。
- ・令和7年10月3日 第23回規制改革推進会議が石破総理出席の下、開催された。川邊健太郎委員（LINE ヤフー会長）は「今後の規制改革を進めるに当たって」と題した意見書を提出し「ライドシェア規制の抜本的見直し」等について主張した。
- ・令和7年12月24日 第26回規制改革推進会議が高市総理出席の下、開催された。議題である「規制・制度改革の今後の検討課題について」の中で引き続き「全国における移動の足不足の解消（ライドシェア等）」が記載された。高市総理は議論を踏まえ「高市内閣では、国民の皆様の今の暮らしや未来への不安を安心や希望に変えていくということ、そして強い経済を作って日本列島全体を強く豊かにしていくということ、これを発信しております。そういう観点から『強い経済の実現』、それからもう一つは『地方を伸ばし、暮らしを守る』というこの二本柱で必要となる規制・制度改革を強力に進めていただくように、まずお願いをいたします。」と述べた。
- ・令和8年1月15日 規制改革推進会議第5回地域活性化・人手不足対応WGにおいて、「移動の足不足の改善状況についての検証及び利用者目線での検証結果の評価について」が議題の一つとして取り上げられた。規制改革推進室から「移動実態に関する調査結果」が示され移動の足不足の改善状況についての検証及び令和7年9月末時点の利用者目線での検証結果の評価（案）について説明がなされた。

- ・令和8年2月26日 第27回規制改革推進会議が城内規制改革担当大臣出席の下、開催された。会議では「規制改革に関する中間答申（案）」について議論され、同日決定された。
「全国における移動の足不足の解消」として「自家用車活用事業における自家用車の中間点検の実施主体及び点検方法の明確化【措置済】」「自家用有償旅客運送制度に関するローカルルールの見直し【令和8年度措置】」が盛り込まれた。
- ・令和8年5月14日 規制改革推進会議第10回地域活性化・人手不足対応WGにおいて、「移動の足不足の改善状況についての検証及び利用者目線での検証結果の評価について」が議題の一つとして取り上げられた。規制改革推進室から「移動実態に関する調査結果」が示され、移動の足不足の改善状況についての検証及び令和8年3月末時点の利用者目線での検証結果の評価（案）について説明がなされた。

(2) 全タク連としての対応

① 議員連盟への陳情

イ 自民党タクシー・ハイヤー議員連盟

- ・令和 7年11月12日 議連総会
- ・令和 8年 6月 9日 議連インナー会議 (※)

ロ 公明党ハイヤー・タクシー振興議員懇話会

- ・令和 7年11月12日 議員懇話会

ハ タクシー政策議員連盟（国民民主党、立憲民主党等超党派）

- ・令和 7年11月27日 議連総会

(※) 令和8年6月9日 城内内閣府特命担当大臣（経済政策・規制改革）室において、自民党タク・ハイ議連 松島会長はじめ幹部が訪問（全タク連 川鍋会長が同席）し、以下の緊急決議を城内大臣に手交した。

令和八年 自由民主党タクシー・ハイヤー議員連盟緊急決議

タクシー事業が、地域に密着した輸送サービスとして、また、国民生活に欠かせない地域公共交通機関として、今後も永続的に社会的責任を果たすことができるよう、以下緊急に決議する。

記

「交通空白」解消に向け、この2年以上にわたり、タクシー業界は絶え間ない改革を積み重ねてきた。例えば、労働環境の改善によるドライバーの確保を通じたタクシーの供給力の回復、地域の実情に合わせた日本版ライドシェアや公共ライドシェア等の活用のほか、最近では、軽自動車タクシーの導入を行ってきたところである。

また、今国会においては地域交通法が改正され、地域の輸送資源の総動員を実現するための取組を構築してきたところであり、新たな制度の下「交通空白」の解消が一層進められることとなる。さらに今後は、自動運転の早期の本格実装も強力に推進する必要がある。

こうした取組が進められていることを踏まえれば、プラットフォーム型ライドシェアは、運行の責任主体があいまいであり、運行管理や車両の整備管理が適切になされず、安全性が確保されないという点で問題があること、また、現場で働くドライバー等の労働者の収入の減少や雇用環境を悪化させるおそれがあることから、その全面解禁は阻止すべきであり、ライドシェア新法の制定を行わないのは当然のこととして、そのような議論を継続すべきではない。

以上

令和八年六月九日

自由民主党タクシー・ハイヤー議員連盟

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「ライドシェア新法の制定を阻止する決議」を踏まえ、白タク行為解禁阻止に向けて国会議員、関係行政機関等に対する陳情活動を実施した。

*参考

- ・令和7年 6月24日 通常総会 ライドシェア新法の制定を阻止する決議
- ・令和7年 10月30日 名古屋大会 ライドシェア新法の制定を阻止する決議

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

- ・令和7年5月28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」が取りまとめられ、政府に提出された。
- ・令和7年6月13日、「規制改革推進に関する答申」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

Ⅱ 実施事項

Ⅰ. 地方創生

(2) 地域活性化・人手不足対応（交通関係）

No.1 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 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、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 日国土交通省物流・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 日国土交通省物流・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・時間帯及び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・時間帯及び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。

No.2 自家用有償旅客運送制度の改善

国土交通省は、道路運送法第 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。

令和7年度措置 国土交通省

No.3 乗合タクシー等の参入円滑化

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、自動車で乗合旅客を運送する事業である道路運送法第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4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

にまたがり運行を行う場合、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え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・自動車局安全政策課長、物流・自動車局旅客課長連名通知。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て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にまたがり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こと。

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可否を判断すること。

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を行っているかを調査し、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。

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 国土交通省

No.4 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

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条において規定する「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助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。

a～d：令和7年度 措置 国土交通省

No.5 レベル4の自動運転タクシー等の実装加速

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項に規定す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)。以下同じ。)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)。以下同じ。)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項に規定す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、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。

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

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8年2月26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中間答申」が取りまとめられ、政府に提出された。

規制改革推進に関する中間答申の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

2. 地方を伸ばし、暮らしを守る

エ 全国における移動の足不足の解消

<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。）及び「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、令和7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2025」（令和7年6月13日閣議決定。以下「骨太方針2025」という。）及び「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」（令和7年6月13日閣議決定）等では「全国の移動の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、公共交通手段の利便性が低い地域における移動の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（通院・介護、通勤・通学、買物等の移動の足確保が困難な住民が存在する地域など）。」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。

こうした中、別紙「自家用車活用事業等のモニタリング及び検証、令和7年12月末時点の評価」（令和8年2月26日内閣府・国土交通省）においても、移動の不足については、改善している値がみられつつ、依然として存在していることが示されていることなどを踏まえ、全国の移動の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。

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。

＜実施事項＞

（１）自家用車活用事業における自家用車の中間点検の実施主体及び点検方法の明確化

【措置済み】

全国の移動の不足及び地域交通の担い手不足を解消するために令和6年3月末に創設された自家用車活用事業（道路運送法（昭和26年法律第183号）第78条第3号に基づく許可を受けたものをいう。以下同じ。）に用いる車両の整備管理に関する取扱いについては、「自家用車活用事業における自家用車の車両整備管理について」（令和6年3月29日国土交通省物流・自動車局自動車整備課長通達。以下「車両整備管理通達」という。）において、タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）第2条第4項に定

めるタクシー事業者のうち法人である者（以下「法人タクシー事業者」という。）は、当該事業の用に供する自家用車について、自動車点検基準（昭和 26 年運輸省令第 70 号。以下「点検基準」という。）に基づき、以下の点検を行い、当該車両の保安基準（道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号）をいう。）に適合するように維持するために必要な整備を行うこととされている。

- ・ 運行前点検（1 日に 1 回、自家用車活用事業の用に供する前に実施する点検）

- ・ 中間点検（3 か月ごとに行う基本的な点検）

- ・ 年次点検（12 か月ごとに行う詳細な点検）

- ・ 開始前点検（自家用車を自家用車活用事業の用に供する前に行う点検）

また、このうち中間点検については、直近の中間点検、年次点検又は開始前点検以降、連続する 2 か月における自家用車活用事業の用に供される頻度が 1 か月当たり 15 日未満又は 40 時間未満である場合、次の中間点検を、点検基準別表第 3（事業用自動車等の定期点検基準）の「3 か月ごと項目」に定められた点検項目に代えて、車両整備管理通達別添に基づく簡略化された点検項目（国土交通省において、自家用車における点検項目の故障率や車両の基礎的な安全性を踏まえ、保安上必要であると整理された点検項目をいい、以下「簡略版中間点検」という。）で実施することができるとされている。

一方、簡略版中間点検は、自動車特定整備事業者（道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 78 条第 4 項に基づく自動車特定整備事業（同法第 77 条の自動車特定整備事業をいう。）の認証を受けた者をいう。）だけでなく、自家用車の使用者（以下「自家用車使用者」という。）自ら行うことが可能であることが想定され得るものとしているが、自家用車活用事業を行っている一部の法人タクシー事業者において、以下の要因により、簡略版中間点検であったとしても、認証工場（道路運送車両法第 78 条第 1 項に基づく認証を受けた特定整備を行う事業場をいう。以下同じ。）において行うことが必要と認識している実態が確認されている。

- ・ 車両整備管理通達において、自家用車使用者自ら簡略版中間点検を行うことが可能である旨が明記されていないこと。

- ・ 自動車運送事業（道路運送法第 2 条第 2 項に基づく許可を受けたものをい

う。) の用に供する自動車の定期点検整備（特定整備を伴うものに限る。以下同じ。）を反復継続的に行うことができるのは認証工場に限られるため、自家用車活用事業を行う法人タクシー事業者が、当該事業の用に供する自家用車についても同様に定期点検整備を行うことができるのは認証工場に限られると誤認している場合があること。その結果、自家用車活用事業を行う法人タクシー事業者からは、認証工場に自家用車を持ち込むことなどによる、自家用車使用者、自家用車活用事業を行う法人タクシー事業者や、人手不足が深刻化している自動車整備士（道路運送車両法第 55 条第 1 項に基づき行う自動車整備士技能検定に合格した者をいう。以下同じ。）の負担が生じているとの声がある。

以上を踏まえ、国土交通省は、全国の移動の足不足及び地域交通の担い手不足の解消に向けて、自家用車活用事業を促進する観点から、安全性の確保と両立させつつ、自家用車使用者、自家用車活用事業を行う法人タクシー事業者及び自動車整備士の負担を軽減するため、以下の事項について、自家用車活用事業を行う法人タクシー事業者の意見を踏まえつつ、通達等で明確化した上で、法人タクシー事業者等に周知する。

- ・自家用車使用者自ら簡略版中間点検を行うことが可能であること。
- ・認証工場と同様、自家用車使用者自ら適切かつ円滑に行うことが可能な簡略版中間点検の具体的な実施方法。

（２）自家用有償旅客運送制度に関するローカルルールの見直し

【a,b：令和 8 年度措置】

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（特別区を含む。以下同じ。）、特定非営利活動促進法（平成 10 年法律第 7 号）第 2 条第 2 項に規定する特定非営利活動法人（以下「NPO 法人」という。）など、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第 79 条の登録を受けた者（以下「自家用有償旅客運送者」という。）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（道路運送法第 78 条第 2 号に規定する自家用有償旅客運送をいう。以下同じ。）については、令和 6 年 6 月及び令和 7 年 6 月の規制改革実施計画に基づき、地域公共交通会議（道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第 4 条

第2項の地域公共交通会議をいう。以下同じ。)

に係る関係法令や通達に定められていない独自の基準（以下「ローカルルール」という。）の見直し、運行主体の市町村等からの委託を受けた株式会社の参画が可能であることの明確化などの制度改善が逐次なされており、令和7年3月末時点で、645市町村で活用されている。

こうした中、地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン等を示した「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日国土交通省物流・自動車局長通知。以下「地域公共交通会議に係る通知」という。）においては、ローカルルールに対する考え方として、客観的な根拠に基づかないものは認められないとされた上で、道路運送法施行規則第4条の2第1項及び第2項に規定する地域公共交通会議の構成員は、不合理なローカルルールが存置されていると考える場合には、その旨を地域公共交通会議に申し出ることができ、当該申出があった場合には、地域公共交通会議において、当該ローカルルールの適切性について改めて検証を行い、適時適切に見直しを行うこととされている。

一方、自家用有償旅客運送者であるNPO法人等は、地域公共交通会議によっては、その構成員ではない場合があることから、①地域公共交通会議において定められたローカルルールの背景や理由を把握できない、②その長が地域公共交通会議を主宰する市町村に問い合わせても十分な回答がなされない、③地域公共交通会議に対し、ローカルルールの見直しを提案することができないなどの声がある。

また、一部の市町村においては、地域交通を担当する職員の不足によって職員一人当たりの業務負担が増大していることや、1～2年程度の短期間での人事異動の影響で地域交通制度に係る情報・知見が蓄積されにくいことなどにより、道路運送法第78条第2号を始めとする自家用有償旅客運送に関する規定の趣旨について、正しい理解や知見が不足しており、適切な回答が得られない場合が依然として存在しているとの声がある。

以上を踏まえ、全国の移動の足不足及び地域交通の担い手不足の解消に向けて、持続的かつ合理的な自家用有償旅客運送を促進する観点から、以下の措置を講ずる。

- a 国土交通省は、持続的かつ合理的な自家用有償旅客運送が促進されるよう、地域公共交通会議において定められたローカルルールの見直しを検討する

機会を十分に確保する観点から、以下の事項を市町村及び都道府県並びに自家用有償旅客運送者に周知するよう、各地方運輸局長等に対する関係通達の改正等、必要な措置を講ずる。

- ・地域公共交通会議は、自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、道路運送法施行規則第4条の2第1項において、地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に自家用有償旅客運送を行っている同規則第49条に規定するNPO法人等を構成員とすることとされていること、また、自家用有償旅客運送の円滑な実施や地域の輸送資源を最大限に活用するため、現に地域公共交通会議の構成員ではない自家用有償旅客運送者であるNPO法人等のほか、教育施設、医療施設、福祉施設、商業施設等の運営者等を含め、より多様な主体により構成することが望ましいこと。

- ・この場合において、全ての自家用有償旅客運送者を地域公共交通会議の構成員とすることが合理的ではない場合においても、地域公共交通会議において、自家用有償旅客運送を行っているNPO法人等を含め、より多様な主体から幅広く意見を聴取するなどの機会を設けること。

b 国土交通省は、不合理なローカルルールの見直し等を促進する観点から、道路運送法施行規則第51条の10第2項に基づき、同条第1項に基づく更新登録申請書の提出の際に添付を省略することができることとされている書類について、当該書類の内容に変更がないにもかかわらず、指定都道府県（道路運送法施行令（昭和26年政令第250号）第4条第1項に基づき国土交通大臣が指定する都道府県をいう。）や指定市町村（同項に基づき国土交通大臣が指定する市町村をいう。）においてローカルルールとして省略を不可とする運用を行っていないかや、更新登録手続に関する情報提供を行っている市町村において権限行政庁（道路運送法施行規則第2条第1項に規定する権限行政庁をいう。）と異なる情報を提供していないかなど、国土交通省が定める自家用有償旅客運送の規制の運用等の状況に加え、各地域公共交通会議において定められたローカルルールの好事例や不合理なローカルルールの見直し事例、見直しの進捗等について把握を行い、その結果を好事例等として取りまとめ、市町村及び都道府県並びに自家用有償旅客運送者を含め、広く周知する。

⑤ 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。

⑥ 労働組合との連携

令和8年3月4日、全電通労働会館において、「旅客輸送は二種免許・緑ナンバーにまかせろ！」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2026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、武居副会長兼労務委員長、新田理事長が出席した。

⑦ 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、理事長以下役職員が参加した。

令和8年3月末現在、計33回のシンポジウム等が全国各地で開催された。

⑧ 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8年4月末現在で54,113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8年2月、国土交通省は一部地域の日本版ライドシェアの許可期間2年間の満了が近づいてきたことから、今後の日本版ライドシェアの運行条件や手続き等の具体的な取り扱いを定めた事務連絡「自家用車活用事業における曜日・時間帯及び不足車両数の設定等について」を発出した。
- ・ 令和8年3月末時点の導入地域：149地域、登録ドライバー10,964人、運行回数1,580,176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８年３月末時点の導入市町村：６８１、実施主体：８６５、運行車両数６，３０７台。

4. 総務関係について

(1) 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した。

- 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、国土交通省との打合せにおいて、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が示された。

次年度においては、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が可能となった。
- ・ ハイエース等への後付けステップが追加された。

次年度においては、更なる補助金制度の充実に向けて国土交通省との調整を進める。

- 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、国土交通省に相談したところ、国土交通省と全国知事会との間では定期的な会合は実施していないものの、ライドシェア関連で全国知事会事務局（国土交通・観光常任委員会）担当者（調査第二部）と面識があり、当該担当者の紹介を受けたところ。

当該全国知事会担当者とは、今後の連絡調整について了解が得られたため、次年度以降において調整を進める。

また、次年度以降、ケア輸送委員会を中心として、都道府県・市町村を対象に、

- ・ UDタクシー車両への補助制度の有無
- ・ 今後の創設に向けた課題・問題点などの抽出

等についてアンケート調査を実施し、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を進める。

● 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国土交通省に相談したところ、

- ・ 重点支援地方創生臨時交付金のタクシーとしての使用用途の例示について、担当部署（総合政策局）に対して、資料等への記載を働きかけしてはどうか。
- ・ 交通空白の解消を目的として、各タクシー協会から知事へ直接要請し、タクシー業界の生の声を届けた方が効果的だと思われる。
- ・ 地方運輸局長から知事への面談を要請するためにも、各運輸局の年度計画等にタクシー事業について記載されることが必要だと思われる。旨の回答を得たところ。次年度以降、国土交通省との調整を進める。

（２）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、名古屋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、調査費及び印刷費の節減など、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。

（３）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（７年度）]

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。

○国民の安心・安全と持続的な成長に向けた総合経済対策

(令和6年11月22日閣議決定)

○令和6年度補正予算（主なタクシー関係）

(令和6年11月29日閣議決定、令和6年12月17日予算成立)

・「交通空白」の解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開

交通分野（タクシー・バス）における人材確保に対する支援（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）

バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化に対する支援（UDタクシー等導入支援）

(32,600百万円の内数)

・訪日外国人旅行者受入環境の整備

訪日外国人旅行者の「観光の足」確保に向け、多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入等の公共交通機関における受入環境整備に関する支援

(15,800百万円の内数)

・商用車等の電動化促進事業

2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、電動化された商用車（タクシー・バス）の導入に関する支援。

(40,000百万円の内数)

○令和6年度予備費（タクシー関係） 前年度繰越

(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7年 6月 4日 物流・自動車局長へ要望書の提出
- ・令和7年11月12日 自民党 予算・税制等に関する政策懇談会
(伊藤総務委員長)
- ・令和7年 8月19日 総務省 自動車関係税制のあり方に関する検討会
(伊藤総務委員長)
- ・令和8年 4月16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 自動車関係諸税の簡素化及び負担軽減措置の拡充
- ② 走行距離課税の導入に断固反対
- ③ 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
- ④ 事業所税の非課税化
- ⑤ 貨客混載及び乗合タクシーの実施に伴う登録免許税の負担軽減措置の創設
- 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
- ⑦ ユニバーサルデザインタクシー（レベル準1を含む。）に対する自動車重量税の免税措置の延長
- ⑧ 自動車重量税のエコカー減税、自動車税のグリーン化特例及び自動車税（環境性能割）措置の適用期限の延長

なお、12月初旬に財務省から急遽「電気自動車（EV）及び燃料電池車（FCV）等に対する自動車重量税の課税強化」が提案されたが、全タク連では、自民党タクシー議連及び自民党税制調査会小委員会に所属する国会議員に対して、タクシー業界としては断固として導入に反対する旨の意思表示を行うとともに、自民党税制調査会小委員会において導入に断固反対する旨の発言をいただくよう依頼した。

※ 令和7年12月19日に自由民主党・日本維新の会は、「令和8年度税制改正大綱」を発表した。主な改正の概要は、

令和8年度税制改正では、「自動車関係諸税については、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、使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。

また、「自家用の乗用自動車のうち電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車について、車両重量に応じた一定の負担を求めることとする。

営業用車両及びバス、トラック等の車両の取扱いについては、これらの車両が地域公共交通、物流等の分野において果たしている公共的な役割の重要性や、それを十分に考慮した営自格差を検討し、令和9年度以降の税制改正において結論を得る。」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8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8年4月17日開催の第152回自動車損害賠償責任保険審議会（以下「審議会」という。）においては、次の点を踏まえて、令和8年11月から自賠責保険の料率は引上げ改定を行うことが適当であるとの方向性が示された。

○ 現在の「純保険料」は、いわゆる「赤字料率の設定」となっているところ、交通事故は減少しているものの医療費の増加等に伴い、事故1件あたりの保険金支払単価が近年増加しており、現時点で純保険料を再計算すると、保険料水準の引上げがなければ、保険金支払額を将来賄えないこと。

○ 「付加保険料」の一部である「社費」や「代理店手数料」についても、足元の賃金・物価の上昇の影響により、支出が増加傾向にあることから、現在の保険料水準では不足が生じていること。

4月30日開催の第153回同審議会においては、新たな基準料率（全車種平均6.2%引上げ）が令和8年11月1日から適用されることについて答申された。

〔基準料率〕 営業用乗用自動車（12か月契約）

A地域 83,420円

B地域 66,790円

C地域 51,400円

5. 広報活動について

(1) 地方タクシー事業再生・進化推進特別本部に寄せられた意見・要望への対応

① 求人に関する事業者の負担軽減

令和8年3月、全タク連において、事業者が無料で利用できる求人サイト「全国タクシーJOBステーション」を、厚生労働省の助成金を活用して開設した。

令和8年6月17日現在、998事業所が登録し、378件の求人情報が掲載されている。

事業者における人材採用に要する費用の削減を図りつつ、タクシードライバー不足の解消を進めていくためには、事業者自らが積極的に本サイトを活用するとともに、各事業者からの意見を運営にフィードバックし、使い勝手のよいものとしていきながら、求人情報の発信力を高めていくことが重要である。このため、引き続きその利用促進を呼びかけていく。

② ハローワーク等との連携

若年者、女性、高齢者等を対象として作成したタクシー業界の認知度向上・イメージアップ用チラシを2万部作成し、全国のハローワークに配布した。

また、雇用保険給付窓口、マザーズハローワーク及び生涯現役支援窓口における配布について、全タク連会長名で要請した。

③ 運転者確保に向けた関係機関との連携強化

ハローワークのほか、各種関係機関と連携した就職説明会等の開催状況について、都道府県協会を対象にアンケート調査を実施し、開催の有無、頻度、方法、実施上の工夫等を取りまとめて共有した。

また、地域公共交通会議における人手不足対策の認知及び実施状況についても同様に調査し、結果を取りまとめて配布した。

(2) 会報誌等の発行

全タク連の活動状況やハイタク業界の動向を伝えるため、会報誌「全タク連 NOW」を毎月発行し、関係者にメール配信した。

また、業界の現状を整理した広報誌「TAXI TODAY in Japan 2025」を年1回、2万部発行し、会員、国会議員、関係行政機関（地方自治体を含む。）及び報道機関に配布するとともに、関係方面への要請活動等に活用した。

(3) 第37回「タクシーの日」の実施

第37回「タクシーの日」の各種行事が、8月5日を中心に全国で実施され、広くPR効果を上げた。

全タク連では、行事の一環として、公益財団法人交通遺児等育成基金へ寄付金を贈呈したほか、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、その活用を促した。

(4) こども霞が関見学デーへの参加

令和7年8月6日及び7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。

タクシー3台を貸し切り、皇居前、東京駅周辺、国会周辺等を運行し、2日間で72組・207名の子ども及び保護者を案内した。

乗車後には、体験乗車証明書及びミニカー等の記念品を交付したほか、会場にタクシーの歴史パネルを展示し、業界のPRを図った。

(5) 人材確保PR冊子の作成

厚生労働省の助成金を活用し、「タクシードライバーになりませんか!」と題したPR冊子2万部を作成し、都道府県協会に配布するなど、その活用を促進した。

(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

米国型ライドシェアの全面解禁を求める動きが国内で強まる中、令和7年6月24日開催の第119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」との決議を採択した。

さらに、令和7年10月30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同決議を採択し、以後、各種会議、要請活動等を通じて、国民、利用者及び関係機関への理解促進に努めた。

(7) 「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」禁止に関するステッカーの貼付及びポスター掲示への協力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。」の文言を併記し、事業者に配布した。

6. 事業規制の在り方について

(1) 経営委員会付託事項

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した。

- 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」等が認められないかとの要望に対しては、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国土交通省から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・統合を地方運輸局長等に求めることとし、各タクシー協会から個別具体的な情報を求め、個別事案として国土交通省と調整を進めた。

(2) 「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

① 令和7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7年9月30日国土交通省は、令和6年度輸送実績に基づき、千葉県北総交通圏、群馬・埼玉県中・西毛交通圏、群馬県東毛交通圏、福岡県大牟田市が指定され、北海道旭川交通圏、愛知県尾張西部交通圏の指定を解除するとともに、指定期間が令和7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。

これにより、令和8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、137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7年5月28日規制改革推進会議は、石破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、ICTを活用した運行管理業務の集約・高度化等による効率的な安全管理の実現、レベル4の自動運転タクシー等の実装加速が盛り込まれ、令和7年6月13日に「規制改革実施計画」として閣議決定した。

(4) 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、次のとおりである。

〔改正タクシー適正化・活性化特別措置法関係〕

①令和7年9月30日（令和7年国土交通省告示第905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8年2月25日（旅客課）

準特定地域におけるタクシー未稼働枠の暫定活用に係る認可に付された期限の延長について

〔一般旅客自動車運送事業関係〕

①令和7年10月20日（安全政策課、旅客課）

ハイヤー事業者に対する新規許可申請時における厳格な審査について

②令和7年9月30日（総合政策局共生社会政策課）

「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン」の改訂について

③令和8年1月23日（総合政策局）

移動等円滑化の促進に関する基本方針の一部を改正する告示の施行について

④令和8年1月26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

⑤令和8年1月26日（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

⑥令和8年2月20日（旅客課）

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

⑦令和8年3月24日（旅客課、旅客運送適正化推進室）

白タク行為及び違法ハイヤーへの対応について

⑧令和8年3月31日（旅客課）

令和8年度税制改正に伴うバリアフリー車両に係る特例措置の対応について

[自家用車活用事業関係]

①令和7年6月2日（旅客課）

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会で議論された先行トライアルの実施に当たっての法人タクシー事業の許可に係る取扱いについて

②令和7年7月31日（旅客課）

酷暑時における自家用車活用事業の試行運用について

③令和7年9月12日（旅客課）

自然災害や事故等により鉄道等の輸送機関に運休が生じた場合におけるタクシーの営業区域外旅客運送の運用及び日本版ライドシェアの運用緩和について

④令和7年11月5日（旅客課）

災害時等における日本版ライドシェアの取扱いについて

⑤令和8年1月30日（自動車整備課）

「自家用車活用事業における自家用車の車両整備管理について」における中間点検の取扱いについて

⑥令和8年2月26日（旅客課）

自家用車活用事業における曜日・時間帯及び不足車両数の設定等について

⑦令和8年2月26日（旅客課）

自家用車活用事業の運用改善等について

[交通安全関係]

①令和7年4月30日（令和7年国土交通省告示第347号）

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の一部を改正する告示について

②令和7年7月14日（安全政策課）

「自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル～SAS対策の必要性和活用～」の簡易版作成について

③令和7年8月7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

④令和7年10月3日（安全政策課）

鉄道車両との衝突事故防止の徹底について

⑤令和7年11月28日（安全政策課）

遠隔点呼・自動点呼に関する解説パンフレットの周知依頼について

⑥令和7年12月12日（旅客課）

完成検査終了証が発行された自動車及び一時抹消登録等がされた自動車に係る自動車部品を装着した場合の新規登録等における取扱いについて

⑦令和8年3月25日（安全政策課）

遠隔点呼機器の活用により、点呼を受ける運転者等の所属する営業所の運行管理者等以外の運行管理者等から対面で点呼を受ける場合の特例について

⑧令和8年3月30日（運輸安全管理官、貨物流通事業課、安全政策課、旅客課）

「自動車運送事業者における運輸安全マネジメント等の実施について」の一部改正について

⑨令和8年5月19日（安全政策課、旅客課）

磐越自動車道バス事故を受けた文部科学省等通知について

〔自家用有償旅客運送関係〕

①令和7年6月30日（旅客課）

地域公共交通会議等の円滑な開催等について

②令和7年8月8日（総合政策局モビリティサービス推進課）

「一般乗用旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者による共同輸送サービスの提供について」の一部改正について

③令和7年9月30日（総合政策局共生社会政策課）

「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン」の改訂について

〔新型コロナウイルス感染症関係〕

①令和7年8月5日（旅客課）

新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえたタクシーの運賃改定の取扱いの廃止について

7. 運賃・料金等について

(1) 経営委員会付託事項

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した。

- 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、「今後の運賃改定のあり方勉強会」（佐藤経営委員長及び西澤副委員長出席）においても議論の方向性について要望した。

- 「今後の運賃改定のあり方勉強会」において、
 - ・ 運賃改定時に発出される通達における「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
 - ・ 迎車回送料金の柔軟な設定
 - ・ トランクサービス、外国語・観光知識などドライバーのスキルに関する料金の設定
 - ・ 特定データの事業報告書等からの抽出による運賃改定審査の更なる短縮
 - ・ 深夜早朝割増運賃（2割）と労働者深夜時間割増手当（2割5分）とのアンマッチの解消

等について検討を要望した。次年度以降においても、引き続き、国土交通省と調整を進める。

(2) 運賃改定

① 運賃改定の状況について

令和8年3月31日現在、令和2年度以降の運賃改定状況(1周目)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が実施された。

2周目の運賃改定については、49ブロックにおいて運賃改定が実施、5ブロックにおいて公示中、13ブロックにおいて申請・審査中である。

3周目の運賃改定については、1ブロックにおいて運賃改定が実施され、3ブロックにおいて公示中、2ブロックにおいて申請・審査中である。

(いずれも令和8年6月2日時点)

8. 交通安全対策等について

※ 地方タクシー事業再生・進化推進特別本部関係

○ 女性乗務員の安全確保・人材確保について

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 年度補助事業から女性用設備の整備等に基づき車内用防犯仕切板が新規メニューに加わることから、防犯用車内カメラ等とともにその設置を促進する。

○ 違法ハイヤーについて

空港、港湾、観光地等で問題となっているいわゆる「違法ハイヤー」について、国土交通省に監査官の増員、監査の充実・継続的实施及び関係省庁との一層の連携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・提供に努めた。

(1) 交通事故発生状況

令和 7 年中の全国の交通事故発生状況は、人身事故件数が 28 万 7,023 件（前年比－3,872 件、－1.3%）、交通事故による死者数は 2,547 人（前年比－116 人、－4.4%）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、7,701 件で前年より 356 件（前年比＋4.8%）増加したが、死亡事故件数は 24 件で前年より 17 件（前年比－41.5%）減少した。

(2) 「ハイタク事業における総合安全プラン 2025」最終年における交通事故抑止対策の推進と総合安全プラン 2030 の策定

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策定された「事業用自動車総合安全プラン 2025」を踏まえ、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「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交通事故抑止対策を推進したが、同プラン最終年は、「乗客の死者数 3 名、飲酒運転はゼロ、死亡事故件数 24 件、重傷者数 644 名、人身事故件数 7,701

件、出会い頭衝突事故件数 1,544 件」との結果となった。

令和 8 年 3 月、国の「事業用自動車総合安全プラン 2030」を踏まえ、「乗客の死者数ゼロ、飲酒運転ゼロ、死者数 21 人以下、重傷者数 460 人以下、人身事故件数 6,090 件以下、出会い頭衝突事件数 890 件以下」との目標を掲げた「ハイヤー・タクシー事業における総合安全プラン 2030」を策定した。同プランにおいては、運行管理の高度化、先進安全技術の更なる普及、健康起因事故対策の推進、運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化等を目標達成のため当面講ずべき施策として定めている。

なお、「早めのライト点灯とライト上向き走行の徹底」により交通事故防止、特に路上寝込み者等轢過事故防止を図るとともに、各県協会と警察本部が協定（覚書）を締結（令和 8 年 3 月末現在 33 協会が締結）して路上寝込み者の発見・保護活動等を実施している。

（３）教習カリキュラムの見直し

警察庁において、令和 6 年 9 月に有識者委員会を立ち上げ、指定自動車教習所での第二種運転免許に係る教習カリキュラムに関する調査研究・実証実験も行ったところ。同委員会の報告書を受け、関連する内閣府令等を改正、令和 7 年 9 月から教習時限が 40 時限から 29 時限に短縮された。

今後、新カリキュラムによる第二種運転免許取得の効果等を検証する。

（４）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 7 年中の交通事故抑止対策優秀協会表彰は、北海道、青森県、群馬県、千葉県、岐阜県、静岡県、京都府、鳥取県及び岡山県の 9 協会で、総会において表彰盾が授与された。

（５）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7年度は、無事故無違反表彰として11協会から推薦のあった27名、善行表彰として9協会から推薦のあった16名の計43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。

(6) 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。

(7) 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・研修に資するため、「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。

(8) カスタマーハラスメント防止対策の推進

近年、増加している乗客によるカスタマーハラスメントを防止するため、令和7年4月、厚生労働省、国土交通省及び警察庁の後援名義の使用承認を受け、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。本年も引き続き上記3省庁の後援名義の使用承諾を受け、乗務員・利用者に対して周知・啓発に努めている。

9. ケア輸送について

(1) 地方タクシー事業再生・進化推進特別本部への対応について

令和8年度に設置された「地方タクシー事業再生・進化推進特別本部」への対応については、各協会の皆さんからいただいた要望について、短期的な取組と中・長期的な取り組みに別けて、対応することとなった。

ケア輸送委員会に関係する主な要望は、UDタクシー車両導入補助に関するもの、乗降時の介助サービスを含む公共的割引制度の見直し及び福祉有償運送に関するものだった。

ケア輸送委員会においては、補助制度等に関する調査を地方公共団体及び事業者の皆さんへのアンケート調査を実施することや全国知事会等への働きかけ、国土交通省等への要望及び協会等のHPによる割引制度の周知などを、令和8年度実施することを確認した。

(2) 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8年3月末日では福祉有償運送は登録団体数2,211団体、車両数12,447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865団体、車両数

6,307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内閣府に設置された地方分権改革有識者会議で、平成25年8月29日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・権限の移譲を希望する市町村等への移譲に係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において、自家用有償運送の登録・監査等に係る事務・権限の委譲が可能となり、平成27年4月に施行、令和8年3月末までに全国で21か所の地方公共団体に事務・権限が移譲されている。

(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

(令和8年4月1日 移譲地域)

静岡県静岡市

(3) 現行の「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」への対応

① UDタクシーの導入目標等について

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た。

令和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。令和6年10月に国土交通省において「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予算がない、②バリアフリー対応している車両は、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。これらの議論等を踏まえ、令和7年6月に報告された最終報告案において、第4次目標について、次期（2026～30年度末）の目標は、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とし、基本方針の一部を改正する告示が公布され、令和8年4月1日より施行された。今後もバリアフリーを推進することが必要となっている。

また、都道府県協会においても、地方公共団体に対しUDタクシー購入費助成要望を続けており、今後も、都道府県協会に対して地方公共団

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望していく。

令和6年、拡充要望していた「乗車操作がしやすい」「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・ボクシー）、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の一助となるものと思われる。

② UDドライバー研修

平成23年から取り組んできたUD研修も本年10月で15年を迎える。UD研修は、平成26年度に東京タクシーセンターにおいて、運転者登録講習時にUD研修を取り入れたことを皮切りに、大阪タクシーセンター、名古屋タクシーセンター及び神奈川タクシーセンターにおいても実施されたこと、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、トヨタ自動車株式会社からUDタクシー「JPN TAXI」（26.10月）が販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の要件に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、UDドライバー研修受講料の1/2が補助対象とされたことも、受講者数の増加の要因となった。令和7年度のUD研修は、令和8年3月末現在、389団体が実施機関の認証を受け、977回実施、23,673名の方々が受講し、延べ受講者数が初めて20万名を超えることとなった。

また、講師養成講座は、令和7年度は3回開催、平成23年から計49回開催され、1,157名の講師が登録された。

この講座では、自動車販売会社の協力を得て、「JPN TAXI」による「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、受講者が自社の事務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。

③ UDタクシー乗降問題

UDタクシーによる乗降に係る問題については、令和元年（2019年）、令和5年、令和6年に引き続き、令和7年10月に「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！2025全国一斉行動！UDタクシー乗車運動」が行われた。前回調査との比較で乗車拒否（電動車いす）は減少したが、東京は横ばい、東京以外は乗車拒否が減少、研修を受けていないドライバーは増加等の調査結果が公表され、「乗車拒否・配車制限を行わないことの徹底」「運転手の研修」「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、国土交通省からの通達「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」（再周知）の再確認、実車による乗降操作研修等による乗車拒否の根絶、自動車メーカーへの更なる車両改良の要望を行うこと等により、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。

（４）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、障がい者等、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。

令和7年度は2回開催され、1回目は地域分科会の開催状況について、2回目は「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の第3次目標の達成状況等について確認、議論された。

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を行うとともに、ベビーカーマークを作成し、JIS登録を行うことによりその認知度の向上を図る取り組みを行ってきた。

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つ

て移動しやすい環境を実現するための取り組みが必要となった。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）」に発展することとした。

令和7年度は1回開催され、令和7年度については、キャンペーン及びアンケート調査等の取り組み状況が報告された。

また、各分野における子育て移動応援の取り組みが紹介され、タクシー関係では、「認定NPO法人 ビーのびーの」から一般社団法人 全国子育てタクシー協会からの委託事業について、報告された。

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である。令和7年度は、第3次目標の達成状況等を踏まえ、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最終報告案が取りまとめられ、令和8年度からの実施のための準備が行われた。

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レベル準1新設に伴うガイドライン改訂について検討、承認された。

令和7年度は、これを受けて、バリアフリー整備ガイドラインの改訂が行われた。

10. 技術及び環境について

(1) 地方タクシー事業再生・進化推進特別本部に寄せられた意見・要望への対応について

① 地方におけるL Pガススタンドの維持について

令和7年12月に全国L Pガス協会、令和8年3月に国土交通省旅客課、同年5月に経済産業省資源エネルギー庁資源・燃料部燃料流通政策室を訪問し、タクシー業界の抱える課題を説明し、要望を行った。その結果、現在、資源エネルギー庁燃料流通政策室において、地方におけるタクシー事業者とL Pガススタンド事業者双方の事情を踏まえた対応策を検討中とのこと。

② L Pガス容器の再検査期間の延長について

今後新たにL Pガス容器の型式認定を取得するジャパンタクシーのL Pガス容器について、高圧ガス保安法に基づく経済産業大臣特認を取得するため、令和7年12月に経済産業省産業保安・安全グループ高圧ガス保安室を車両メーカーとともに訪問し、特認の手順を確認。他方、L Pガス容器のバルブ等の付属品の耐久性の確認のため本年3月にバルブメーカーを訪問し、交換したバルブの全国調査を求められたことから、今後各協会を通じてバルブの調査を行う予定。

③ 点検整備項目・期間の見直しについて

令和7年12月に国土交通省物流・自動車局自動車整備課を訪問し、タクシーの点検整備についてのアンケート結果を提出し、定期点検期間の延長、点検項目の見直しを要望。本年5月の技術環境委員会において国交省自動車整備課より検討状況の報告が行われた。

④ タクシーメーターの検査の有効期間の延長について

本年3月にタクシーメーターメーカーからヒアリングを行ったところ、経済産業省イノベーション・環境局計量行政室に有効期間の延長を含め検査の簡素化について提案を実施しているとのこと。今後、経済産業省計量行政室への要望に向け、各メーカーから不合格率のデータ等を収集する。

(2) 燃料事情について

L Pガス（ブタン）のF O B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／トン前後で高止まりの状況にあったが、本年2月の中東情勢の緊迫化により4月、5月には800ドル／トン、6月は820ドル／トンに急上昇した。

(3) 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

イ 令和3年12月の総決起大会

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、三団体の自民党・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。

ロ 令和8年3月の総決起大会

令和8年3月27日、自民党本部において、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。

来賓には、自民党政務調査会長、三団体の自民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、中東情勢の緊迫化により燃料価格高騰に伴う経営危機の打開のため、「LPGガスの緊急的激変緩和措置の継続」を始めとする4項目の決議を採択した。また、同日に国土交通大臣を訪問し、決議書を提出した。

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。

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。

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。

令和7年10月29日、財務大臣に対し、10月31日、国土交通大臣に対し、それぞれ「LPGガス価格激変緩和措置及び旅客自動車運送事

業者の人材確保支援事業の継続に関する要望書」を提出した。

ロ 三団体（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。

令和8年3月12日、自由民主党政務調査会長、政務調査会長代行に対し、「タクシー事業者に対するLPガス価格激変緩和対策に係る要望書」を提出した。

ハ 三議連（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、令和8年4月1日からは、基準価格（114.3円/ℓ）と毎月国土交通省が調査した全国のLPガスの平均価格との差額を引き下げる措置が行われている。

（4）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8年4月末累計登録台数は、全国で54,113台（東京：28,270台）である。

（５）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6年度は、コロナ禍の影響に伴う走向距離の減少に加え、低燃費車両の着実な普及もあり、約130万トン66.1%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8年3月末で219事業者、284事業所、24,617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8年3月末のデジタルタコグラフ導入状況は1,312社83,812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）69,386台、電気自動車1,855台、燃料電池車115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。

（６）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８年４月時点で４者のソフトメーターが認定された。

（７）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13日、「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」が閣議決定され、「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の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、2027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。

⑤ 「国土交通省自動運転社会実現本部」

イ 国土交通省では、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、令和8年1月22日、国土交通大臣を本部長とする「国土交通省自動運転社会実現本部」を設置し、第1回会合を開催した。

ロ 令和8年4月10日、第2回本部会合が開催され、自動運転の普及に伴う社会変容及び早期実現方策について検討され、国土交通大臣から、2030年度までに自動運転サービス車両を1万台導入する目標を堅持し、国民へのわかりやすい意義の発信、L2++（ドライバー関与をほぼ必要としない高度な運転支援）車両認定制度の年内創設、道路インフラと車両の情報連携加速の三点を重点項目として提示された。

ハ 令和8年6月8日、第3回本部会合が開催された。会議では、タクシー、バス、除雪車、トーイングトラクターなどの自動運転自動車の展示、試乗が行われた。国土交通大臣からは、中長期的な視点に立って、必要な制度・環境整備の検討、L2++の具体化に加え、普及施策の検討、国道のパトロール車など国土交通省が先頭に立って自動運転の積極的な活用の検討、自動運転の社会実装を加速するために予算措置を始めとした各種要求に向けた万全の準備の4点について指示がなされた。

(8) 新規登録時におけるオプションパーツの取扱いについて

① 令和7年12月、新規登録前にオプションパーツを取り付けた場合、自動車技術総合機構（以下機構）への現車提示が必要とされていたところ、指定部品及び一定の範囲内のオプションパーツの取付けであれば、機構への現車提示を不要とする自動車型式認証実施要領（依命通達）が改正され、本年1月に施行された。タクシーの社名表示灯については指定部品の任意灯火器類に含まれると国交省物流・自動車局自動車整備課から通知があった。

② 他方、ドライブレコーダー、ETC、タクシーメーター、実空車表示器（通称スーパーサイン）等の指定外部品も同通達の対象となるか不明だったことから、自動車整備課に照会したところ、本年5月26日、通達説明資料の「よくある質問」に対象となる旨追加された。

1 1. 労務対策について

(1) 地方タクシー事業再生・進化推進特別本部に寄せられた意見・要望への対応について

① カスタマーハラスメントに対する対応について

令和7年10月に都道府県協会から寄せられたカスタマーハラスメント事案について、類型ごとの一覧表を作成し、都道府県協会へ配布した。

また、令和8年4月に、中小規模事業者がそのまま活用できるよう、同年10月から施行されるカスタマーハラスメント及び就活ハラスメントに関する説明並びに、事業者の義務履行に必要なモデル就業規則案及びモデル基本方針案を配布した。

② 外国人労働者受入れ手続の明確化について

国土交通省に対し、制度利用についての利便性を高める観点から、以下の要望を行った。

- ・ 特定技能1号の取得を目指す外国人タクシードライバーの雇入れに関し、日本国内で生活するための諸費用、外免切替費用、特定技能1号を取得するまでの間の賃金負担等、タクシードライバーとして就労可能となるまでの費用負担に対する支援措置を講ずること。
- ・ 他の在留資格で既にタクシードライバーとして就労している場合については、特定技能への移行に際して、継続して就労可能となるようにすること。
- ・ 日本語能力試験N3相当の日本語試験について、試験実施回数の増加を図ること。

③ 経営効率を高める働き方については、令和8年7月から8月にかけて全事業者を対象として実施する実態調査結果を踏まえつつ、ワーキングチームにおいて、24時間経営ではない事業者が増加しているなどの地方の経営実情を踏まえた新たな働き方に関する検討を行うこととしている。

④ 歩合給制度に関し、事業者にとって不利益な取扱いがなされる事例が多いハローワーク求人票問題への対応については、各事業者における対応方針について、労務委員会において説明するとともに、5か所の労働局長に対しても、直接、対応の是正を要請した。

⑤ 副業・兼業に関しては、今後の対応に関する基本的な考え方やモデルケースについて、労務委員会において説明するとともに、人手不足解消の一助となるよう、複数のタクシー会社における副業・兼業を可能とすべく、運転者登録制度の改正について、時期を見つつ国土交通省に改正要望を提出することとしている。

(2) 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等について、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。

(3) 地域別最低賃金の大幅な引上げに対する対応について

近年、大幅な引上げが続いている地域別最低賃金への対応について、武居労務委員長兼副会長から厚生労働省担当審議官を通じて、中央最低賃金審議会会長あてに、タクシー事業における賃金引上げの困難性を踏まえた慎重な審議を求める全タク連会長名の要請書を手交した。

また、都道府県協会長から都道府県労働局長に対して同様の要請を行うよう、必要な依頼等を行った。

(4) 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年度産業別高齢者雇用推進事業を受託し、令和7年度は、高齢者の労務管理、健康管理、安全管理等の方向性を示した「タクシー・ハイヤー業における高齢者雇用推進に向けたガイドライン」を策定するとともに、7都府県において、計500名以上を対象とした周知啓発セミナーを実施した。

(5) 第116回全国労務連絡会の開催

令和7年11月13日に、約200名に及ぶ事業主及び労務責任者の出席の下、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、明治学院大学教授であり、ハイヤー・タクシー業における高齢者雇用推進委員会座長である大石教授から講演をいただいたほか、竹田真弁護士からタクシー関係判決について解説いただき、厚生労働省年金局から令和7年年金制度改正法について説明いただいた。

(6) 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」の令和7年調査結果を分析し、「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、全タク連ホームページに掲載したほか、各協会に配布した。

② 女性乗務員、新卒乗務員及び定時制乗務員に関する実態調査をそれぞれ取りまとめ、全タク連ホームページに掲載したほか、各協会に配布した。

1 2. 地域における諸課題にかかる対応について

※ 地方タクシー事業再生・進化推進特別本部関係

○ 第二種運転免許取得関係について

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・協力依頼を実施し、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「特定届出校」の情報を収集・提供する仕組みを構築して早期・円滑な二種免許取得に資するよう尽力した。

○ デマンドタクシーの運賃・料金等について

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で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があり、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、各県協会からの情報提供を依頼した。

○ 運転代行の料金について

タクシー運賃より安価で請け負っている運転代行業者が多くみられるとの意見があり、また、運転代行の事業者団体が最低料金の制定に向けて国のガイドラインを求める陳情書を国会議員に提出したとの報道もあったことから、国土交通省物流・自動車局旅客課担当室長に面談。当該陳情書は国土交通省では受けていないとのこと。さらに、運転代行に係る権限については、地方分権の関連で平成 27 年に各都道府県に移譲したとのことであるが、問題が生じている場合には各県協会に対して情報提供を行うよう依頼した。

○ 交通空白解消について

県協会から、交通空白地リスト等具体的な情報の共有を要請されたことから、国土交通省に対して各運輸局と県タクシー協会間での情報共有を相談・要望した。また、交通空白地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、各県協会が首長を始め自治体、各地方運輸局・支局に協

力の意思を伝えさらに意思疎通・情報共有が可能となるよう努めた。

なお、令和7年10月及び令和8年5月開催の地域交通委員会においては、国土交通省総合政策局幹部（交通産業担当参事官、同局地域交通課長、モビリティサービス推進課長）を講師として招聘し、交通空白解消のための取組等について講演を聴講した。

○ 交通空白解消に向けた取組み

（１）地域交通ネットワークの形成

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各都道府県協会及び会員事業者が積極的に参画して、自治体との相互連携を深め、「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た。

（２）「交通空白解消」本部との連携等

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、各都道府県協会及び会員事業者による道路運送法に基づく「日本版ライドシェア」の全国展開及び「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、「地域の足対策」と「観光の足対策」を確保し、交通空白地の解消に努めた。

（３）地域交通のり・デザインの全面展開

複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化による「交通空白」解消に向けた取組方針2025に基づいた「交通空白」の集中的解消、地域公共交通の維持・確保等について、各都道府県協会及び会員事業者により地域の実情に応じた移動手段の確保・維持の取組を進めた。

（４）認定エッセンシャルサービス制度について

我が国は、人口減少・少子高齢化による構造的な人手不足が成長の足かせになることが想定され、暮らしや生活環境を考えていく上で、日常生活の買い物や公共交通の利便性が維持されることの重要性が指摘されている。人手不足は、労働集約的なサービス産業で先鋭化しており、特にエッセンシャルサービス（ES）は深刻な状況にあり、このうち、タクシー等公共交通も市場原理の下で民間事業者がその供給を担っており、

採算性が採れなければ撤退を余儀なくされるため、産業政策の手法を用いた政策対応を講じる必要があるとされた。

そのような中、経済産業省において、産業競争力強化法改正法案が検討され、産業構造審議会地域経済産業分科会地域生活維持政策小委員会に田中副会長兼地域交通委員会委員長が委員として参画、地方の公共交通の実情等を説明され、本法案における「生活維持物品役務需要減等事業適応」の対象業種にタクシーの位置付けが確固たるものとなった。

1 3. 軽自動車タクシーについて

(1) 地方タクシー事業再生・進化推進特別本部及び正副会長会議における要望を踏まえた「タクシー事業における軽自動車の活用小委員会」の設置

① 地方タクシー事業再生・進化推進特別本部及び正副会長会議において以下の趣旨の要望が行われた。

- タクシー事業者が地域公共交通機関としての使命を果たしていくため、タクシー車両として軽自動車（E V自動車及び福祉輸送事業限定を除く。）の導入を可能とされたい。
- ・ 特に地方部ではL Pガス・スタンドの減少が著しく進み、燃料補給の困難を理由に廃業する事業者もあり早急な対応が求められる中、U Dタクシー（準1）であるガソリン・ハイブリッド車両の調達が難しいとの課題もあり、軽自動車を含め車種の選択肢を増やす必要があること。
- ・ 交通空白解消に向けた人材確保のためには、女性ドライバーの雇用推進が不可欠であり、そのためには日常生活で乗り慣れた軽自動車の活用を考える必要があること。
- ・ 現在の軽自動車は、快適性及び安全性能が向上し、旧市街地や住宅密集地等にみられる狭路での操作性にも優れ、女性をはじめ誰もが運転がしやすい車であること。
- ・ 全国の軽自動車（乗用車）の普及率は、昨年10月末現在で37.9%を占め、利用者の認知度も高く、軽自動車の導入に対して利用者は違和感を持たないと思われること。

② 令和7年12月10日開催の正副会長会議において、田中地域交通委員長兼副会長を委員長とする「タクシー事業における軽自動車の活用小委員会」（以下「小委員会」）の設置が決定され、軽自動車タクシーの検討を進め、早急に結論を得ることとされた。

(2) 小委員会での検討

① 第1回小委員会（1月26日開催）では、導入プロセス、対象営業区域、導入台数、運賃、導入車両の基準及び利用者へ周知など検討課題について整理が進む中、地域のニーズの把握が必要であることから、各タクシー協会に対してアンケート調査を実施すべきとされた。

1月30日には、「軽自動車タクシーの導入に関するアンケート」を実

施し、軽自動車タクシーの導入希望の有無をはじめ、検討課題に対する各タクシー協会の考え方等について調査を実施した。

② 第2回小委員会（3月16日開催）では、当該アンケート調査の結果を踏まえ作成した要望書（案）の審議がなされ、

- ・ 導入対象営業区域は、軽自動車タクシーの導入を希望する全ての営業区域を対象としていただきたい。
- ・ 導入台数は、地域ごとの最低車両台数の要件にあわせて上限台数を設定していただきたい。
- ・ 普通車運賃と同一の運賃としていただきたい。
- ・ 車両基準としては、サポカーSベーシック以上とし、かつ、ドライブレコーダーの搭載を必須としていただきたい。
- ・ 苦情やトラブルへの発展を回避する観点から、利用者への事前の周知が的確に実施されることを前提に導入を認めていただきたい。

等について承認され、3月19日付け全タク連発第187号「内燃機関系軽自動車タクシーの導入について（要望）」として国土交通省物流・自動車局長あて提出した。

（3）国土交通省による通達の発出

国土交通省では、当該要望書を受け、4月17日から5月16日までの間、「タクシー事業における軽自動車の活用について」の制定等に関するパブリック・コメントを実施し、6月1日付け国自旅第37号「タクシー事業における軽自動車の活用について」が発出され、軽自動車タクシーに係る制度が創設された。

第 2 会 議

1. 総 会

①第120回通常総会

開催日 令和 7 年 6 月 2 4 日

場所 経団連会館

②第121回臨時総会

開催日 令和 7 年 1 0 月 3 0 日

場所 ANA クラウンプラザホテル
グランコート名古屋

2. 理 事 会

①第169回理事会

開催日 令和 7 年 6 月 2 4 日

場所 経団連会館

②第170回理事会

開催日 令和 7 年 6 月 2 4 日

場所 経団連会館

③第171回理事会

開催日 令和 7 年 1 0 月 3 0 日

場所 ANA クラウンプラザホテル
グランコート名古屋

④第172回理事会

開催日 令和 8 年 3 月 1 1 日

場所 自動車会館

3. 常任理事会

第38回常任理事会

開催日 令和 8 年 1 月 2 1 日

場所 経団連会館

4. 大 会

第62回全国ハイヤー・タクシー事業者大会

開催日 令和 7 年 1 0 月 3 0 日

場所 ANA クラウンプラザホテル
グランコート名古屋

5. 正副会長会議

① 開催日 令和 7 年 4 月 9 日

場所 自動車会館

② 開催日 令和 7 年 5 月 1 4 日

場所 自動車会館

③ 開催日 令和 7 年 6 月 4 日

場所 自動車会館

④ 開催日 令和 7 年 7 月 9 日

場所 自動車会館

⑤ 開催日 令和 7 年 9 月 1 0 日

場所 自動車会館

⑥ 開催日 令和 7 年 1 0 月 8 日

場所 自動車会館

⑦ 開催日 令和 7 年 1 1 月 1 2 日

場所 自動車会館

⑧ 開催日 令和 7 年 1 2 月 1 0 日

場所 自動車会館

⑨ 開催日 令和 8 年 1 月 2 1 日

場所 経団連会館

⑩ 開催日 令和 8 年 2 月 1 0 日

場所 自動車会館

⑪ 開催日 令和 8 年 3 月 1 1 日

場所 自動車会館

6. 地方タクシー事業再生・進化推進特別本部

① 開催日	令和 7 年 7 月 9 日	場所	自動車会館及び WEB
② 開催日	令和 7 年 9 月 10 日	場所	自動車会館及び WEB
③ 開催日	令和 7 年 10 月 30 日	場所	ANA クラウンプラザホテル グランコート名古屋
④ 開催日	令和 7 年 11 月 12 日	場所	自動車会館及び WEB
⑤ 開催日	令和 8 年 3 月 11 日	場所	自動車会館及び WEB

7. 委員会

(1) 総務委員会

① 開催日	令和 7 年 9 月 24 日	場所	自動車会館
② 開催日	令和 8 年 2 月 25 日	場所	自動車会館

(2) 交通安全委員会

① 開催日	令和 7 年 9 月 30 日	場所	自動車会館
② 開催日	令和 8 年 3 月 27 日	場所	自動車会館

(3) 経営委員会

① 開催日	令和 7 年 4 月 18 日	場所	自動車会館
② 開催日	令和 7 年 10 月 10 日	場所	自動車会館
③ 開催日	令和 7 年 12 月 2 日	場所	自動車会館及び WEB

(4) 労務委員会

① 開催日	令和 7 年 4 月 11 日	場所	自動車会館
② 開催日	令和 7 年 9 月 12 日	場所	自動車会館
③ 開催日	令和 7 年 12 月 4 日	場所	自動車会館及び WEB

(5) 技術環境委員会

① 開催日	令和 7 年 5 月 13 日	場所	自動車会館
② 開催日	令和 7 年 9 月 19 日	場所	自動車会館

(6) ケア輸送委員会

① 開催日	令和 7 年 4 月 9 日	場所	自動車会館
② 開催日	令和 7 年 10 月 16 日	場所	自動車会館

(7) 広報サービス委員会

① 開催日	令和 7 年 4 月 22 日	場所	自動車会館
② 開催日	令和 7 年 9 月 26 日	場所	自動車会館

(8) 地域交通委員会

① 開催日	令和 7 年 5 月 19 日	場所	自動車会館
② 開催日	令和 7 年 10 月 6 日	場所	自動車会館

(9) タクシー事業における軽自動車の活用小委員会

① 開催日	令和 8 年 1 月 26 日	場所	自動車会館及び WEB
② 開催日	令和 8 年 3 月 16 日	場所	自動車会館及び WEB

8. 全国労務連絡会

開催日	令和 7 年 11 月 13 日	場所	アルカディア市ヶ谷
-----	------------------	----	-----------

9. 全国専務理事会議

① 開催日	令和 7 年 6 月 10 日	場所	自動車会館
② 開催日	令和 7 年 10 月 20 日	場所	自動車会館

第 3 庶 務

1. 人 事

(1) 第120回通常総会及び第170回理事会（令和7年6月24日開催）において、下記各氏を役員選出した。

会 長	川鍋 一朗（東 京）		
副 会 長	平島 誉久（北海道）	副 会 長	下山 清司（青 森）
同	川野 繁（東 京）	同	武居 利春（東 京）
同	伊藤 宏（神奈川）	同	土田 英喜（富 山）
同	天野 清美（愛 知）	同	田畑 太郎（滋 賀）
同	筒井 基好（京 都）	同	坂本 栄二（大 阪）
同	信原 弘（広 島）	同	渡部 光男（愛 媛）
同	田中亮一郎（福 岡）	同	吉本 悟朗（宮 崎）
理 事 長	新田 慎二（事務局）		
常務理事	高清水善弘（事務局）	常務理事	辻 正剛（事務局）
常任理事	吉野 僚哲（北海道）	常任理事	川崎 利治（岩 手）
同	高澤 雅哉（宮 城）	同	佐々木宏行（秋 田）
同	石川 康夫（山 形）	同	安齋 文彦（福 島）
同	塚本 一也（茨 城）	同	君島 孝明（栃 木）
同	清水 憲明（群 馬）	同	三上 秀樹（埼 玉）
同	齋藤 拓（千 葉）	同	鳥海 衡一（神奈川）
同	雨宮 正英（山 梨）	同	佐藤 友紀（新 潟）
同	塚本 泰央（石 川）	同	山谷 恭博（長 野）
同	松葉 和彦（長 野）	同	矢崎 孝明（福 井）
同	川上 秀人（岐 阜）	同	松永 勝裕（静 岡）
同	青木 良浩（愛 知）	同	末吉 利教（三 重）
同	古知愛一郎（大 阪）	同	大久保恵美（兵 庫）
同	池田 英憲（奈 良）	同	豊田 英三（和歌山）
同	澤 耕司（鳥 取）	同	立脇 等（島 根）
同	永山久仁彦（岡 山）	同	林 太郎（広 島）
同	福島 真一（山 口）	同	花岡 秀郎（徳 島）
同	岩崎 康誠（香 川）	同	楠瀬 賢一（高 知）
同	安川 哲史（福 岡）	同	齊藤 恭宏（佐 賀）
同	四元 永生（長 崎）	同	小山 剛司（熊 本）
同	山口 巧（大 分）	同	下小菌 充（鹿児島）
同	下地 隆之（沖 縄）		
理 事	横田 有一（北海道）	理 事	柏葉 健一（北海道）
同	後藤 眞（宮 城）	同	松村 仁志（茨 城）
同	佐野 敏樹（埼 玉）	同	武藤 厚（千 葉）

理 事	富田 昌孝 (東 京)	理 事	佐藤 雅一 (東 京)
同	藤原 廣彦 (東 京)	同	渡邊 啓幸 (東 京)
同	高野 公秀 (東 京)	同	秋山 利裕 (東 京)
同	村澤 儀雄 (東 京)	同	太田 祥平 (東 京)
同	坂本 篤史 (東 京)	同	西澤 明洋 (東 京)
同	高林 良吉 (東 京)	同	大塚 一基 (東 京)
同	中村 義弘 (東 京)	同	太田 宏 (神奈川)
同	野村 修士 (新 潟)	同	浅野 丈夫 (愛 知)
同	石川 優 (愛 知)	同	多田 精一 (京 都)
同	高士 雅次 (大 阪)	同	坂本 篤紀 (大 阪)
同	牛島 憲人 (大 阪)	同	河村 山 (兵 庫)
同	河合 利宜 (兵 庫)	同	嘉久 礼子 (福 岡)
同	中川 恵司 (福 岡)	同	川添 暢也 (長 崎)
同	山代 秀徳 (熊 本)	同	迫田 省三 (鹿 児 島)
同	金城 宏孝 (沖 縄)	同	川村 泰利 (全福協)
監 事	樽澤 正人 (東 京)	監 事	小野 幸親 (大 阪)

(2) 第121回臨時総会及び第171回理事会 (令和7年10月30日開催) において、下記各氏を役員選出した。

副 会 長 石川 康夫 (山 形) 常任理事 下山 清司 (青 森)

2. 会員の入会

- (1) 第169回理事会 (令和7年6月24日開催)において、第二種会員として、昭和交通(株)、つばめ自動車(株)、協和交通(株)、三和交通(株)、平岸ハイヤー(株)、鶴丸交通(株)、指宿観光交通(株)の入会を承認した。
- (2) 第169回理事会 (令和7年6月24日開催)において、賛助会員として、(株)MYMEDICA、(株)ネクストリンクの入会を承認した。
- (3) 第171回理事会 (令和7年10月30日開催)において、第二種会員として、大宮自動車(有)、(株)まるちくの入会を承認した。

3. 会員の退会

- (1) 第二種会員・(株)士別ハイヤー他7社が退会した。
- (2) 賛助会員・第一法規(株)他4社が退会した。

4. 会員協会会長の交代

- | | |
|-----------------------|-----------|
| (1)(一社)鹿児島タクシー協会 | 令和7年5月30日 |
| (新)下小菌 充 | (旧)下之角 洋 |
| (2)(一社)沖縄県ハイヤー・タクシー協会 | 令和7年5月30日 |
| (新)下地 隆之 | (旧)東江 一成 |
| (3)徳島県タクシー協会 | 令和7年6月12日 |
| (新)花岡 秀郎 | (旧)藤田 雅子 |
| (4)(一社)埼玉県乗用自動車協会 | 令和7年6月18日 |
| (新)三上 秀樹 | (旧)小谷 彰治 |
| (5)(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会 | 令和7年6月20日 |
| (新)塚本 一也 | (旧)出野 清秀 |

5. 感謝状の贈呈

第121回臨時総会（令和7年10月30日開催）において、下記各氏に感謝状及び記念品を贈呈した。

- | | |
|------------------------|-------|
| ①前(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会会長 | 出野 清秀 |
| ②前(一社)埼玉県乗用自動車協会会長 | 小谷 彰治 |
| ③前徳島県タクシー協会会長 | 藤田 雅子 |
| ④前(一社)鹿児島県タクシー協会会長 | 下之角 洋 |
| ⑤前(一社)沖縄県ハイヤー・タクシー協会会長 | 東江 一成 |
| ⑥前(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会監事 | 磯 博樹 |
| ⑦前名古屋タクシー協会専務理事 | 多田 直紀 |

6. 叙勲・表彰

(1) 叙 勲

令和7年秋の叙勲が11月3日付けで発令され、全タク連関係の事業者の下記各氏が受賞された。

- | | |
|-------|------------|
| 旭日双光章 | 土江 富雄（岡 山） |
| 旭日双光章 | 福田 宏二（島 根） |

(2) 褒 章

- ① 令和7年春の褒章が4月29日付けで発令され、全タク連関係の事業者及びハイヤー・タクシー運転者の下記各氏が受賞された。

- | | | |
|-------|------|------------|
| (事業者) | 黄綬褒章 | 神田 康裕（東 京） |
| | 黄綬褒章 | 中路 幹雄（北海道） |
| (運転者) | 黄綬褒章 | 金子 敏夫（神奈川） |

- ② 令和7年秋の褒章が11月3日付けで発令され、全タク連関係の事業者の下記各氏が受賞された。

黄綬褒章	佐久間俊光（東京）
黄綬褒章	丹野 司（北海道）

(3) 令和7年自動車関係功労者国土交通大臣表彰

令和7年10月23日、下記のとおり全タク連関係の事業者15名、ハイヤー・タクシー運転者3名の合計18名が表彰された。（発表順）

(事業者)	井上 雅信（北海道）	下山 清司（青森）
	川崎 利治（岩手）	小林 康人（群馬）
	藤本 喜章（東京）	川口 栄介（新潟）
	中村 晴一（新潟）	風間 雅裕（長野）
	藤波 巧（石川）	山谷 恭博（長野）
	石田 光雄（広島）	吉積 久明（山口）
	尾添 和宏（島根）	山代 秀徳（熊本）
	古野 隆雄（大分）	
(運転者)	早坂 元弘（東京）	江藤 良雄（神奈川）
	平野 次夫（富山）	

7. 第60回全国ハイヤー・タクシー優良乗務員表彰

令和7年10月23日、無事故無違反27名及び善行等16名の合計43名を優良乗務員として表彰した。

8. 第15回交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰

第120回通常総会（令和7年6月24日開催）において、令和6年中に交通事故抑止対策に功労のあった下記協会を表彰した。

- 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(一社)山形県ハイヤー協会
- ④岐阜県タクシー協会
- ⑤(一社)宮崎県タクシー協会

9. 訃 報

安齋 文彦 氏（福島）

(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会常任理事・(一社)福島県タクシー協会会長・昭和タクシー(株)代表取締役・安齋文彦氏は、令和7年11月4日逝去された。満68歳。

附属明細書

附属明細書については、特に事業内容を補足する重要な事項はありません。