国自旅第３７号
令和８年６月１日

各地方運輸局自動車交通部長　殿
沖縄総合事務局運輸部長　　殿

物流・自動車局旅客課長
（公印省略）

タクシー事業における軽自動車の活用について

タクシー事業においては、近年、人口減少・少子高齢化による運転者不足や、ＬＰＧスタンドの減少等が喫緊の課題となっているところである。

こうした中、今般、タクシー業界から運転者不足等への対応としてＥＶ軽自動車等だけでなく内燃機関を有する軽自動車についてもタクシー事業で活用できるよう要望があったことも踏まえ、軽自動車を含めた地域の輸送資源をフル活用し、「交通空白」の解消を促進する観点から、タクシー事業において軽自動車を活用するための制度の整備を実施することとした。

ついては、軽自動車の活用にかかる取り扱いについて、別紙のとおり定めたのでその旨了知されるとともに遺漏なきよう取り計らわれたい。

別紙

タクシー事業における軽自動車の活用について

１．対象地域

軽自動車（内燃機関を搭載しないもの又は福祉輸送サービスの用に供するものを除く。以下同じ。）の導入を認める対象地域は、各地方運輸局長等が定める営業区域単位とし、各都道府県タクシー協会（以下「タクシー協会」という。）による申出があった地域であって、各地方運輸局長等が公示する地域とする。

２．手続方法

道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第 15 条第３項による事業計画の変更の届出により行うこととし、営業所ごとに配置する軽自動車の数を明示させること。

３．導入可能台数

「法人タクシー事業の申請に対する処理方針（平成 13 年８月 29 日付け国自旅第 72 号）別紙１．（４）」に掲げる営業区域の区分に応じ、それぞれ次に定める車両数を上限とすること。

①最低車両数が１０両以上の地域：営業所の配置台数の２割まで
②上記以外の地域　　：営業所の配置台数の５割まで
※小数点以下は切り捨てとする。

４．運賃

「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」（平成 13 年 10 月 26 日付け国自旅第 100 号）に基づき、各地方運輸局長等が定める車種区分のうち、「普通車」の運賃を適用することとする。

５．導入車両の基準

道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第３条及び道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）第２条で定める軽自動車（二輪自動車（側車付二輪自動車を含む。）を除く。）であって、以下の要件を満たす車両とする。

① セーフティ・サポートカーＳ（サポカーＳ）ベーシック以上の機能を有した車両であること。
②ドライブレコーダーを搭載した車両であること。搭載するドライブレコーダーは前方及び車内を記録可能なものとし、有事の際に確認できる仕様であること。

６．車両整備管理

事業者は、関連通達「一般乗用旅客自動車運送事業における軽自動車の車両整備管理について」（国自整第 49 号）に基づき、車両の整備管理を行うこと。

７．利用者への周知・問い合わせ対応について

軽自動車の運用について、タクシー協会又はタクシー事業者（以下「タクシー協会等」という。）において、トラブル等を防止するための必要な対策を講じている又は講じる予定があるかについて、計画書を提出させること。計画書には以下の項目を記載するものとし、タクシー協会からの申出時に提出させるものとする。

① 配車時に軽自動車を配車することについて利用者の承諾を得られるよう、必要な対策が講じられているか。

②タクシー乗り場において混乱等が生じないよう、必要な対策が講じられているか。

③タクシー協会等において、HP や SNS を活用するなど積極的に周知されているか。

④軽自動車に関する問い合わせ窓口が、タクシー協会等において設置されているか。

⑤その他必要な対策が講じられているか。

【参考】運輸局別　軽自動車タクシーの公示状況

R８.10.6 現在

日付	局	都道府県	対象地域	導入可能台数
R８.8.18	北海道	北海道(全道)	札幌交通圏	営業所の配置台数の２割まで
			札幌交通圏以外の地域	営業所の配置台数の５割まで
R８.9.17	東北	秋田	男鹿市	営業所の配置台数の５割まで
		岩手	一関交通圏	営業所の配置台数の５割まで
			東磐井郡	営業所の配置台数の５割まで
		山形	山形交通圏	営業所の配置台数の５割まで
			西置賜郡Ａ	営業所の配置台数の５割まで
R８.8.5	関東	群馬	中・西毛交通圏	営業所の配置台数の５割まで
		茨城	水戸県央交通圏	営業所の配置台数の５割まで
R８.7.22	北信	新潟	新潟交通圏	営業所の配置台数の２割まで
			柏崎市Ａ	営業所の配置台数の５割まで
		長野	飯田市Ａ	営業所の配置台数の５割まで
			飯田市Ｂ、下伊那郡	営業所の配置台数の５割まで
R８.8.24	北信	石川	金沢交通圏	営業所の配置台数の５割まで
			南加賀交通圏	営業所の配置台数の５割まで
			輪島市、珠洲市、鳳珠郡	営業所の配置台数の５割まで
			七尾市、鹿島郡、輪島市、珠洲市、鳳珠郡のうち能登空港の区域	営業所の配置台数の５割まで
			羽咋市、羽咋郡、輪島市、珠洲市、鳳珠郡のうち能登空港の区域	営業所の配置台数の５割まで
R８.8.10	中部	静岡	伊豆交通圏	営業所の配置台数の５割まで
R８.7.1	近畿	奈良（全県）	全地域	営業所の配置台数の５割まで
		滋賀	湖西交通圏	営業所の配置台数の５割まで
		和歌山(全県)	全地域	営業所の配置台数の５割まで
R８.7.8	中国	広島（全県）	広島交通圏	営業所の配置台数の２割まで
			広島交通圏以外の地域	営業所の配置台数の５割まで
		鳥取（全県）	全地域	営業所の配置台数の５割まで
		島根（全県）	全地域	営業所の配置台数の５割まで
		山口（全県）	全地域	営業所の配置台数の５割まで
R８.7.17	四国	徳島（全県）	全地域	営業所の配置台数の５割まで
		香川（全県）	全地域	営業所の配置台数の５割まで
		愛媛（全県）	松山交通圏	営業所の配置台数の２割まで

			松山交通圏以外の地域	営業所の配置台数の５割まで
		高知（全県）	全地域	営業所の配置台数の５割まで
R８.6.11	九州	福岡	北九州交通圏	営業所の配置台数の２割まで
			福岡交通圏	営業所の配置台数の２割まで
			久留米市	営業所の配置台数の５割まで
			小郡市	営業所の配置台数の５割まで
			三井郡	営業所の配置台数の５割まで
			朝倉市	営業所の配置台数の５割まで
			八女市	営業所の配置台数の５割まで
			八女郡	営業所の配置台数の５割まで
		長崎	長崎交通圏	営業所の配置台数の５割まで
			佐世保市	営業所の配置台数の５割まで
			西海市	営業所の配置台数の５割まで
			島原交通圏	営業所の配置台数の５割まで
			平戸市	営業所の配置台数の５割まで
			北松浦郡	営業所の配置台数の５割まで
			壱岐市	営業所の配置台数の５割まで
		熊本（全県）	熊本交通圏	営業所の配置台数の２割まで
			熊本交通圏以外の地域	営業所の配置台数の５割まで
		大分	大分市	営業所の配置台数の５割まで
			別府市	営業所の配置台数の５割まで
			宇佐市	営業所の配置台数の５割まで
			豊後高田市	営業所の配置台数の５割まで
			日田市	営業所の配置台数の５割まで
			竹田市	営業所の配置台数の５割まで
			豊後大野市	営業所の配置台数の５割まで
		宮崎	宮崎交通圏	営業所の配置台数の５割まで
			延岡市	営業所の配置台数の５割まで
			都城交通圏	営業所の配置台数の５割まで
			小林交通圏	営業所の配置台数の５割まで
			日向市	営業所の配置台数の５割まで
			西都市	営業所の配置台数の５割まで
			日南市	営業所の配置台数の５割まで
			串間市	営業所の配置台数の５割まで
			東臼杵郡	営業所の配置台数の５割まで

			西臼杵郡	営業所の配置台数の５割まで
			児湯郡	営業所の配置台数の５割まで
		鹿児島	鹿児島空港交通圏	営業所の配置台数の５割まで
R８.10.6	九州	福岡（全県）	北九州交通圏及び福岡交通圏以外の地域	営業所の配置台数の５割まで
		長崎	東彼杵郡	営業所の配置台数の５割まで
		大分	国東市	営業所の配置台数の５割まで
			中津市	営業所の配置台数の５割まで
			佐伯市	営業所の配置台数の５割まで
			臼杵市	営業所の配置台数の５割まで
			由布市	営業所の配置台数の５割まで
			玖珠郡	営業所の配置台数の５割まで
		宮崎（全県）	全地域	営業所の配置台数の５割まで
		鹿児島（全県）	鹿児島市	営業所の配置台数の２割まで
			鹿児島市以外の地域	営業所の配置台数の５割まで

2026.9.6（日）朝日新聞 朝刊 25面（九州面）

軽タク導入「地方は必須」■規模の利益追求、足守る

第一交通産業・田中亮一郎社長に聞く

たなか・りょういちろう　1959年、東京都生まれ。青山学院大経済学部卒。82年4月、全国朝日放送（現テレビ朝日）に入社、94年6月退社し、7月に第一交通産業取締役（常勤）。2001年から現職。

軽自動車を一般のタクシー車両として使うことが6月に解禁された。全国ハイヤー・タクシー連合会の副会長として導入に尽力した、タクシー業界大手・第一交通産業（北九州市小倉北区）の田中亮一郎社長に、業界の課題や公共交通の将来について聞いた。

――軽タクシーが走り始めました。運転手不足の今、女性が運転しやすいことが、導入の理由の一つです。

「そもそも地方の運転手の多くは、女性に限らず軽自動車で通勤している。乗り慣れた車の方が運転しやすい。そのうえ地方によっては、（現在のタクシーで主に燃料として使われている）LPガスのスタンドがなくなってきている。車を変えないと、物理的にタクシーが走れなくなってしまう。軽自動車を入れないという選択はなかった」

――業界内には反対もあったそうですね。

「大都会でタクシーを呼ぶ際には、ほぼ配車アプリが使われるようになっている。アプリでタクシーを呼んだ客から、『自分は軽を頼んではいない』と苦情が出たら困るというのが、一番大きな理由だった。しかし、軽の導入は強制ではない。要は、地方でタクシーがなくなるのを防ぎたかったんです」

――運転手不足だけでなく、燃料費の高騰など経営環境は厳しさを増しています。

「タクシー業界で、保有台数が30～100台ぐらいの会社の収益率はコロナ禍前、頑張っても3%ぐらいだった。うちは、私が社長になって200社以上をM&A（企業買収・合併）して、約8千台あったので、収益率はかなり高かった。その差はやはりスケールメリット。タクシー会社のネットワークを作って、購入だけでも一緒にできないかと思い、2016年につくったのが『ナンバーワンタクシーネットワーク』。今では931社と提携し、タクシー台数は4万3千台。全国のタクシーの2割以上です。スケールメリットでコストはどんどん下がっている」

――鉄道もバスも路線が減り、公共交通の維持は難しくなっています。

「人口減少と少子高齢化で、公立病院も小中学校も統廃合されていく。介護施設やショッピングセンターも含め、人々が使う地域のサービスは一カ所にまとまっていく。今はスクールバス、デイケアと、目的によって送り迎えは別々だけど、共同で使えるようになれば1台で全部できる。朝は学校に子供らを、次はデイケアに高齢者を送り、昼間は買い物やお出かけ交通をし、それが終わったら、デイケアや学校に迎えに行く。そんなことを、ようやく国も考えるようになってきた。そういうことは、タクシー会社がマイクロバスを使ってできる。そうなると思うし、ならざるをえない」

（小陳勇一）

【第三種郵便物認可】 日本経済新聞 2026年（令和8年）9月28日（月曜日）

ダイバーシティ Diversity

タクシー、女性働きやすく

タクシー業界で女性ドライバー確保の取り組みが進んでいる。人手不足に直面するなか、国が6月に解禁した軽自動車のタクシーを導入したり、子育て中の従業員へ手当を支給したりする。女性の採用が新たな顧客の開拓につながるといった効果も生まれている。

堀和美さんは生駒交通でドライバーとして働く（8月下旬、奈良県生駒市）

「軽自動車のタクシーがドライバー確保に向けた起爆剤になるかもしれない」。7月から新たに軽タクシー2台の運行を始めた生駒交通（奈良県生駒市）社長の池田英憲さんは期待を寄せる。

国土交通省は6月、軽タクシーを解禁した。これまでは電気自動車（EV）や福祉目的での利用のみが認められていた。

同社で運転手として働いて約2年になる堀和美さんは「細い道でタクシーを止める際、軽車両であれば後ろから車が来ても通り抜けられるだけの隙間ができるのでストレスがない」と話す。

ある日、堀さんが女性客を乗せたところ「タクシードライバーの仕事に興味がある」と声を掛けられたこともあったという。「実際に軽自動車に乗ってみて、『この車だったら自分でも運転できるかもしれない』と思ってくれたようだ」（堀さん）

生駒交通の顧客層は地元住民が中心で、買い物や病院の送迎で利用するケースが多い。池田さんは「高齢化が進んでお客さんの乗降に時間がかかることも増えている」とし、「そうした際に運転手の負担が少ないといったプラスの面が多いのであれば、軽自動車を10台くらいまで増やしたい」と意気込む。

現在、同社には40人のドライバーがいるが、女性は堀さん1人だけだ。堀さんは会社から車で10分ほどの場所に住んでいるため、制服への着替えなどは自宅で済ませている。

今後、女性の採用を増やしていくにあたって、必ずしも自宅が会社に近い人ばかりとは限らない。同社では女性専用のロッカーやトイレなどの整備を進めているほか、子育て中の母親でも働きやすいように託児所と契約することも検討している。

6人の女性ドライバーが働く鳥栖構内タクシー（佐賀県鳥栖市）では、仕事と家庭を両立しやすい制度を整えてきた。タクシー業界では日々の売り上げに応じて給与をもらう歩合制が一般的だが、同社では時給制も選択できる。収入を安定させて働く時間に制限のある女性の間口を広げる狙いだ。

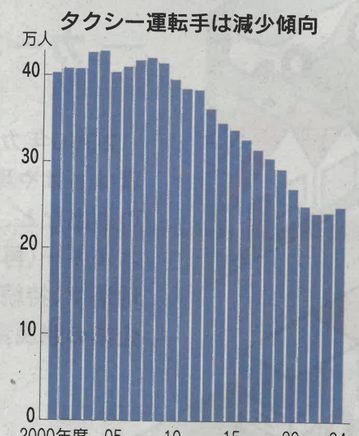
その上で、生後2カ月以降の未就学児を育てるひとり親と共働き世帯、特別支援学級への通学が必要な子を持つ親に対しては手当も支給している。

歩合制で働く人については月2万5000円か運送収入（税別）の5%のどちらか低い金額を、時給制なら1時間につき100円を補助する。現在は、男性運転手1人と女性配車オペレーター2人がこうした両立支援の制度を利用している。

女性活躍の場はドライバーだけにとどまらない。浅川桃香さんは運転手の日々の健康状態などを確認する運行管理者として働く。当初は配車室で働くパートとして入社した。仕事をするなかで、運転手の安全を守る業務があることを知って興味を持ち、国家資格を取得した。運行管理者は通常ならドライバーを引退した人が務めることが多いという。

運転手たちも浅川さんと話しているときは皆、笑顔になる。社長の斉藤恭宏さんは「働きやすい制度もそうだが、大事なのは職場の雰囲気づくりだ」と話す。

タクシー業界が女性のなり手確保に取り組む背景には、深刻な人手不足がある。国交省によると、24年度末時点での法人と個人を合わせたタクシー運転者数は24万9437人と10年前から28%減った。



（注）法人と個人の合計。出所は国土交通省

日新タクシーの古竹美佐子社長は「女性運転手でお願いという依頼もある」と話す

高齢化や新型コロナウイルス禍による離職、時間外労働の規制が強化された「2024年問題」も追い打ちをかける。女性ドライバーにかかる期待は大きい。

日新タクシー（高松市）社長の古竹美佐子さんは19年、祖父の代から続く会社を継いで社長に就任した。最初に改革したのが無線室だった。街の道路を熟知したベテラン男性5人が配車依頼の電話を受けていたが、「『いま車いないから』と上から目線で対応していることに疑問を感じた」（古竹さん）。

クラウド型の配車管理システムを導入し、パートの女性9人と男性3人が交代で対応するようにした。業務を担っていた男性5人は、ドライバーや労務管理の仕事に移った。

中学校の同窓会で幼なじみの女性に「男っぽいタクシー業界を変えたい」と話したところ、運転手の仕事に興味を示してくれた。実際に入社して働いてもらうと、どこに利用客が集まりそうかという情報の収集能力やコミュニケーション能力を生かし、男性ドライバーに負けない活躍をした。

幼なじみの入社をきっかけに、女性運転手は10人まで増え、仕事の幅も広がった。「働いている親が子どもの送り迎えを依頼するといった場面では『女性の運転手でお願いできませんか』と言われることもある」（同）という。

「軽」の解禁追い風／子育て支援も

女性乗務員比率は6%

全国ハイヤー・タクシー連合会の調査では、2026年3月末時点の女性乗務員数が1万4388人と前年から10%増えて過去最高を更新した。ただ全体に占める割合は5・9%にとどまる。

6月に解禁した軽タクシーは女性ドライバーの確保につながる効果を期待できるが、地域によって事情は異なる。奈良県の生駒交通は小回りがき き、細い道でも運転しやすいという軽車両の利点を実感する。

一方、以前から認められていた軽自動車の電気自動車（EV）を所有する佐賀県の鳥栖構内タクシーでは、通常の車両に比べて乗せられる人数が少ない軽タクシーだとビジネス利用客を逃してしまうこともあるという。客層に応じた対応も重要になる。（関口桜至朗）