

平成 2 9 年度事業報告書

第 1 事 業

1. 概 況

日本経済は、平成20年9月のリーマン・ブラザーズの倒産以後、急激な世界経済の収縮と円高の影響により、輸出産業を中心に大きな打撃を受け、さらには東日本大震災などの影響により長らく景気低迷状況が続いてきた。

最近では、現政権が掲げた一連の経済対策により、景気は緩やかな回復基調が続いている状況にあるが、未だタクシー業界にその効果が実感できるまでには至っていない。

このような状況下、平成27年2月福岡市でウーバーなる外資系企業が、ライドシェア実験と称して突如白タク行為を開始、国土交通省より道路運送法違反との強い指導を受け中止したところ。

その後、リフトなる外資系企業に3億ドル出資し、自らも役員に就任した楽天の三木谷社長が代表理事を務める新経済連盟から、「シェアリングエコノミーの成長を促す法的環境整備」という名目の下、ライドシェアと称する白タク行為を合法化すべく、道路運送法の改正について、規制改革推進会議（旧規制改革会議）、未来投資会議（旧産業競争力会議）、国家戦略特区諮問会議、IT総合戦略本部等に対して、繰り返し繰り返し提案がなされた。新経連は、平成27年10月、平成28年11月に引き続き平成30年5月8日に、国土交通大臣、経済産業大臣、規制改革担当大臣等関係大臣に対してライドシェア新法なるものを提案。

また、未来投資会議、国家戦略特区諮問会議、IT総合戦略本部においては、一部の民間議員よりライドシェア推進に向けた意見書が度々提出されている。

全タク連では、国土交通省・警察庁等関係行政機関と連携し、自民党、公明党、旧民進党のタクシー議員連盟を中心とした国会議員、マスコミ、地方自治体等に対し、白タクの問題点、ライドシェア問題対策特別委員会に取りまとめた11項目を始めとするタクシー業界の様々な取り組み状況等について発信してきたところ。

平成30年4月24日開催された規制改革推進会議においては、全タク連より地域公共交通機関としてのタクシー業界の様々な取組みについてプレゼンを実施。

また、「規制のサンドボックス制度の創設」を柱の1つとする生産性向上特別措置法の国会審議に際しては、タクシー議連の国会議員に要請し、そのご尽力により、平成30年5月15日の参議院経済産業委員会において『規制のサンドボックス制度について、特にライドシェア事業のような安全と雇用に問題が指摘される事業の実証については、規制法令に違反するものが認定されることのないよう厳に対応すること』を内容とする附帯決議が採決されたところ。法案は平成30年5月16日に成立。

安全性が担保されない白タク行為は、国民への安全・安心な旅客輸送サービスを提供しているタクシー事業の根幹を揺るがすとともに、地方創生の担い手である地域公共交通機関の存続を危うくするものであり、さらに与野党共同提案の議員立法により圧倒的多数の賛成の下成立した改正タクシー特措法の意義を著しく損なうものであり、絶対に容認できない。

今後とも、業界一致団結して粘り強く関係行政機関、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、地方自治体とより一層緊密に連携し断固阻止していく。

一方、平成26年1月より施行された改正タクシー適正化活性化特別措置法については、これまで27の営業区域が特定地域に指定され、平成30年6月1日現在、23の地域の協議会において特定地域計画が策定されている。

114の準特定地域と合わせて、全国のタクシー事業者は、改正タクシー特措法に基づき事業の適正化（需給過剰の是正）と活性化（需要の拡大）に鋭意取り組んでいるところ。

全タク連においては、改正タクシー特措法の運用改善に関し、全国の協会から寄せられた意見を踏まえ、これまで国土交通省に適宜要望してきたところであるが、「預かり休車」に関しては、特定地域においては平成28年4月より、準特定地域においては平成28年11月より導入が図られた。

また、特定地域の指定期間の延長についても、全タク連の要望を踏まえ、平成30年3月16日に国土交通省は、「特定地域の指定期限の延長の取扱いに関する指針について」、通達を発出。通達内容は、現行の地域指定基準に該当しているか否かを基本に、適正化の取組による効果にも配慮された指針となっている。

本指針に基づき、既に仙台市、広島交通圏、秋田交通圏、熊本交通圏、大分市においては、地域協議会における同意、運輸審議会諮問・答申を経て、仙台市、秋田交通圏では平成30年6月1日から3年間の延長が、熊本交通圏では平成30年6月1日から平成31年3月31日までの延長が、広島交通圏、大分市では平成30年7月1日から平成31年3月31日までの延長が決まったところ。

さらに、長時間労働の是正等を目指す「働き方改革」については、全タク連として、①猶予期間の設定②計画的かつ段階的实施③各種支援措置等の配慮を内容とする要望書を国土交通大臣あて提出していたところ、平成29年3月28日、官邸の働き方改革実現会議において「働き方改革実行計画」が取りまとめられた。運送事業については、5年間の猶予措置が盛り込まれ、6年目からは年960時間（月平均80時間）以内の規制が適用され、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設けることとされた。

これを受けて、平成29年9月20日に石井国土交通大臣から全タク連に対し、働き方改革の実現に向けたアクションプランを策定するよう要請があり、全タク連では、全国の協会の意見を聞きながら、平成30年3月8日開催の労務委員会、平成30年3月14日開催の正副会長会議における審議を経て、「タクシー事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」を策定し、平成30年3月30日、石井国土交通大臣に対し報告。

また、平成30年5月30日に官邸で開催された自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議において、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」が決定されたところ。

なお、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律案」については、平成30年4月6日に閣議決定の上国会に提出され、現在第196回通常国会において審議中。

この他全タク連では、UDタクシー導入助成の拡充を始めとする国等に対する予算・税制改正要望、全国に拡大された運転者登録制度への対応、高齢化社会等に対応したケア輸送の推進、「ハイ・タク事業における総合安全プラン2020」に基づく交通事故防止・飲酒運転の撲滅、「ハイ・タク業界の低炭素社会実行計画」に基づく地球温暖化防止対策、乗務員の労働条件の改善、若年労働力の確保・女性の活躍の推進、乗合タクシーの全国展開、観光先進国実現への対応等様々な課題に対し、各専門委員会を中心に会員である各協会と緊密に連携して的確な対応に努めた。

特に観光先進国実現への対応としては、2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて今後更なる増加が見込まれる訪日外国人の国内の移動をよりスムーズにするべく、「母国と同じタクシー利用環境づくり」、「言葉・決済の不安解消」等を柱とした「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」を平成30年1月に策定し、その実現に向けて鋭意取り組んでいるところ。

2. 白タク問題への対応について

(1) 主なシェアリングエコノミーを巡る政府等の動きについて

- ・平成 27 年 2 月初旬 福岡市でウーバーなる外資系企業が、ライドシェア実験と称した白タク行為を開始、国交省より指導を受け中止
- ・平成 27 年 3 月 26 日 参議院国土交通委員会でウーバー問題が徹底審議。太田大臣から「安全・安心ということについて確保されてきた日本の社会全体が変なことで壊されないように全力を尽くしたいと思う」との答弁がなされた。
- ・平成 27 年 4 月以降 楽天三木谷社長が代表理事の新経済連盟から、シェアリングエコノミーの成長を促す法的環境整備という名目の下、白タク行為を合法化すべく道路運送法の改正等について、政府の規制改革会議、国家戦略特区諮問会議、産業競争力会議、IT 総合戦略本部等に対して、要望・提案がなされている。
- ・平成 27 年 6 月 30 日 「日本再興戦略」改訂 2015、「世界最先端 IT 国家創造宣言」において「シェアリングエコノミーなどの新たな市場の活性化のために必要な法的措置を講ずる」旨閣議決定される。
- ・平成 27 年 9 月 9 日 第 15 回国家戦略特区諮問会議に対し竹中平蔵教授ら 5 人の民間議員が連名で、「過疎地域等における自家用ライドシェアの拡大」などの意見書を提出
- ・平成 27 年 9 月 国家戦略特別区域会議等において、京丹後市、仙北市、養父市が自家用ライドシェアの導入を提案
- ・平成 27 年 10 月 20 日 第 16 回国家戦略特区諮問会議で安倍総理から「日本を訪れる外国の方々の滞在経験を、より便利で快適なものとしていかなければなりません。・・・過疎地等での観光客の交通手段として、自家用自動車の活用を拡大する。」との発言がなされた。

- ・平成 27 年 10 月 30 日 新経済連盟から「シェアリングエコノミー活性化に必要な法的措置に係る具体的提案」が内閣官房長官、規制改革担当大臣、IT 担当大臣、厚生労働大臣、国土交通大臣あてに提出された。
- ・平成 27 年 12 月 10 日 IT 総合戦略本部より「IT の利活用に関する制度整備検討会」の中間整理(案)が公表され、同案がパブリックコメントに付された。全タク連では、本中間整理案に対し「中間整理案における「シェアリングエコノミーサービスの範囲」に一般社団法人新経済連盟等が提案している「ライドシェア」が想定されているならば断固反対である」等の意見を提出した。
- ・平成 28 年 3 月 2 日 第 20 回国家戦略特区諮問会議において、国家戦略特別区域法の一部を改正する法律案（過疎地域等での自家用自動車の活用拡大）が決定された。また、石破大臣の会見では、「白タクを解禁とは訳が違う、運送事業者の理解を得ながら進める」との発言がなされた。
- ・平成 28 年 4 月 19 日 産業競争力会議において、三木谷議員は「改訂成長戦略に盛り込むべき具体的施策」として、シェアリングエコノミーとしてのホームシェアとライドシェアの導入を提案。
- ・平成 28 年 5 月 19 日 第 63 回規制改革会議は、「現在の組織に続く新組織を迅速に立ち上げ、切れ目なく規制改革に取り組むことが重要」「シェアリングエコノミーの一層の進展に対応するための制度見直しの検討」など「規制改革に関する第 4 次答申」をとりまとめ安倍総理に手交された。
- ・平成 28 年 5 月 27 日 国家戦略特別区域法の一部を改正する法律案は、4 月 28 日衆議院本会議で裁決、参議院内閣委員会で質疑・採決を経て参議院本会議で可決成立した。同法に対しては、衆・参両院から「いわゆる「ライドシェア」の導入は認めないこと」等の附帯決議がなされた。

- ・平成 28 年 6 月 2 日 「日本再興戦略」改訂 2016、「シェアリングエコノミーの推進」として「シェアリングエコノミーの健全な発展に向け協議会の立ち上げ・・・本年秋を目途に必要な措置をとりまとめる。」旨閣議決定される。
- ・平成 28 年 9 月 12 日 政府は、大田弘子教授を議長に新たな規制改革推進会議を設置。平成 29 年 6 月を目途に答申とりまとめに向けて議論を開始した。
- ・平成 28 年 9 月 16 日 国家戦略特区 W・G において、新経済連盟から、ライドシェアの実現を含む「Japan Ahead」構想の推進が追加提案された。
- ・平成 28 年 11 月 4 日 「日本再興戦略」改訂 2016 (H28.6.2 閣議決定) を受け発足したシェアリングエコノミー検討会議は、7 月の発足から 7 回の会議を開催し、シェアリングエコノミー発展に向けた基本的考え方など中間報告を取りまとめた。
- ・平成 28 年 11 月 9 日 未来投資会議の第 2 回構造改革徹底推進会合の「第 4 次産業革命イノベーション」会合において、竹中会長からライドシェアの推進を含む暫定的な論点整理が示された。
- ・平成 28 年 11 月 9 日 第 25 回国家戦略特区諮問会議において、竹中氏ら民間議員が連名で、「国家戦略特区 追加の規制改革事項などについて」意見書を提出し、「Regulatory Sandbox（規制の砂場、ゼロベース特区）」の導入を検討すべきとされた。
- ・平成 28 年 11 月 10 日 第 2 回未来投資会議本会議において、竹中議員からライドシェアの推進を含む当面取り組む改革項目が示された。
- ・平成 28 年 11 月 30 日 新経済連盟からライドシェア推進のための提言「ライドシェア実現に向けて」が、経済産業大臣、国土交通大臣、IT 政策担当大臣、経済再生担当大臣、規制改革担当大臣宛てに提出された。

- ・平成 28 年 12 月 12 日 第 26 回国家戦略特区諮問会議において、再度、竹中氏ら民間議員が連名で、「国家戦略特区 追加の規制改革事項などについて」意見書を提出し、「Regulatory Sandbox (規制の砂場、ゼロベース特区)」の早急に導入すべきとされた。
- ・平成 29 年 1 月 20 日 第 27 回国家戦略特区諮問会議において、山本地方創生担当大臣名で「規制改革事項の追加について」が配布され、新たな「規制の砂場 (サンドボックス)」特区制度の創設が明記された。
- ・平成 29 年 1 月 26 日 第 9 回規制改革推進会議において、平成 28 年 8 月から 12 月までの 5 ヶ月間に規制改革ホットラインに寄せられた提案事項が示され、「新経済連盟提案のライドシェア実現のための法的環境整備」が含まれたところ。
- ・平成 29 年 1 月 27 日 第 4 回未来投資会議本会議において、シェアリングエコノミーの推進等を盛り込んだ「産業競争力強化に関する実行計画案 (2017 年版)」が取りまとめられ、同計画は 2 月 10 日閣議決定された。

また、日本経済再生総合事務局から示された「これまでの議論の経緯と今後の検討の方向性」の中に「新たなチャレンジを促進する制度枠組み (「日本版レギュラトリー・サンドボックス」等) の検討」が明記された。
- ・平成 29 年 2 月 6 日 未来投資会議の第 4 回構造改革徹底推進会合の「第 4 次産業革命イノベーション」会合において、前回に引き続きライドシェアを巡る議論がなされた。
- ・平成 29 年 2 月 7 日 第 10 回規制改革推進会議において、「需給の構造変化を踏まえた移動・輸送サービス活性化のための環境整備」をテーマに、日本交通 (株) 川鍋会長、(株) notteco 代表らからヒアリングが実施された。

- ・平成 29 年 2 月 21 日 第 28 回国家戦略特区諮問会議において、竹中氏ら民間議員が連名で、「国家戦略特区 追加の規制改革事項などについて」意見書を提出し、今回法案に盛り込む「サンドボックス」制度については、特に重要であり、法案提出までにもう一段議論を前進させる必要があるとされた。
- ・平成 29 年 3 月 6 日 第 29 回国家戦略特区諮問会議において、「日本版レギュラトリー・サンドボックス」制度について一年以内に検討・措置することを盛り込んだ「国家戦略特区法の一部を改正する法律案」が取りまとめられ、同月 10 日閣議決定された。
- ・平成 29 年 3 月 9 日 第 12 回規制改革推進会議において、2 月 7 日の会合で、業界から提案がなされたソフトメーターの実装、ICT を活用した運行管理等について、国土交通省、経済産業省からヒアリングが実施された。
- ・平成 29 年 3 月 23 日 第 13 回規制改革推進会議において、「需給の構造変化を踏まえた移動・輸送サービス活性化のための環境整備」をテーマに、自家用車による有償運送について、国土交通省からヒアリングが実施された。
- ・平成 29 年 5 月 12 日 第 8 回未来投資会議 日本経済再生総合事務局から、日本版レギュラトリー・サンドボックス及びシェアリングエコノミーを柱の一つとした成長戦略骨子案(案)が示された。
- ・平成 29 年 5 月 22 日 第 30 回国家戦略特区諮問会議において、竹中氏ら民間議員が連名で、「観光分野に留まらない、各分野でのシェアリングエコノミーの推進を含む「国家戦略特区 今後の進め方について」意見書を提出した。

- ・平成 29 年 5 月 23 日 第 18 回規制改革推進会議において、規制改革推進に関する第 1 次答申がとりまとめられ安倍総理に手交された。「ICT、AI 等の技術革新を活かした旅客運送事業等の規制改革」の項目において「自家用自動車による運送」が記述された。同答申を踏まえた規制改革実行計画が、6 月 9 日閣議決定された。
- ・平成 29 年 5 月 30 日 第 9 回未来投資会議において「未来投資戦略 2017」が取りまとめられ、規制のサンドボックス及びシェアリングエコノミーが柱の一つとして記述され、6 月 9 日閣議決定された。
- ・平成 29 年 5 月 30 日 第 71 回 IT 総合戦略本部・第 2 回官民データ活用推進戦略会議 合同会議において、三木谷構成員が、ライドシェアの法制度化を求めた意見書「日本の IT 戦略・データ利活用戦略について」を提出した。
- ・平成 29 年 9 月 5 日 第 31 回国家戦略特区諮問会議において、竹中氏ら民間議員が連名で、「シェアリングエコノミーの推進、規制のサンドボックス制度の早期実現」を含む「国家戦略特区 今後の運営に向けて」意見書を提出した。
- ・平成 29 年 9 月 8 日 第 11 回未来投資会議において「未来投資会議の今後の検討課題」が示され、「規制のサンドボックス制度の早期具体化」が明記された。
- ・平成 29 年 9 月 11 日 第 20 回規制改革推進会議において、規制改革推進における「当面の重要事項」等が決定された。改革を進めるべき重要事項として、インバウンド支援、オリ・パラ成功への規制改革の項目において「利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービス実現」が盛り込まれた。
- ・平成 29 年 10 月 24 日 第 21 回規制改革推進会議において、第 1 回目の「利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービス実現」をテーマとした検討会（以下、検討会）が開催され、三ヶ森タクシー社長からヒアリングが行われた。

- ・平成 29 年 11 月 8 日 未来投資会議の第 1 回構造改革徹底推進会合の「第 4 次産業革命イノベーション」会合において「規制のサンドボックス制度」について、検討の方向性が示され、議論された。
- ・平成 29 年 11 月 17 日 第 1 2 回未来投資会議において、竹中氏ら民間議員から「規制のサンドボックス制度」等に関する提案がなされた。
- ・平成 29 年 12 月 15 日 第 3 2 回国家戦略特区諮問会議において、竹中氏ら民間議員が連名で、「規制のサンドボックス制度の具体的設計」を明記した「国家戦略特区 今後の運営に向けて」意見書を提出した。
- ・平成 29 年 12 月 22 日 第 7 2 回 IT 総合戦略本部・第 3 回官民データ活用推進戦略会議 合同会議において、三木谷構成員が、サンドボックス等を活用した最先端サービスの実現、移動問題に対応するためのライドシェアの法環境整備を求めた意見書「日本の IT 戦略・データ利活用戦略について」を提出した。
- ・平成 30 年 1 月 18 日 第 2 5 回規制改革推進会議において、第 2 回目の検討会が開催され、国土交通省から三ヶ森タクシーの提案に対するヒアリングが行われた。

・平成 30 年 2 月 1 日 第 1 3 回未来投資会議本会議において、「規制の 「サンドボックス」 の制度化」、「シェアリングエコノミーの促進」等を盛り込んだ「産業競争力の強化に関する実行計画案 (2018 年版)」が取りまとめられ、同月 6 日、閣議決定された。

また、経済産業省から「規制のサンドボックス制度」の具体的スキームが示された資料が提出された。
- ・平成 30 年 2 月 26 日 第 2 6 回規制改革推進会議において、第 3 回目の検討会が開催され、前回に引き続き、国土交通省から三ヶ森タクシーの提案に対するヒアリングが行われた。

- ・平成 30 年 3 月 9 日 第 3 3 回国家戦略特区諮問会議において、「地域限定型規制のサンドボックス制度の創設」を盛り込んだ「国家戦略特区法の一部を改正する法律案」が取りまとめられ、同月 1 3 日閣議決定された。
- ・平成 30 年 3 月 13 日 第 2 7 回規制改革推進会議において、第 4 回目の検討会が開催され、前回、前々回に引き続き、国土交通省から三ヶ森タクシーの提案に対するヒアリングが行われた。また二種免許制度の在り方に関する検討状況について警察庁からヒアリングが行われた。
- ・平成 30 年 3 月 20 日 第 9 回シェアリングエコノミー検討会議において、シェアリングエコノミー促進室の活動実績、グレーゾーン解消制度の活用事例等が報告された。
- ・平成 30 年 3 月 26 日 第 3 4 回国家戦略特区諮問会議において、竹中氏ら民間議員が連名で、「サンドボックス関係の改正法案は、早期成立と迅速な運用に期待」する「国家戦略特区指定 1 0 区域に対する評価などについて」意見書を提出した。
- ・平成 30 年 4 月 1 1 日 新経済連盟から、ライドシェアのための法環境整備を盛り込んだ新たな政策提言「Japan Ahead 2」が発表された。
- ・平成 30 年 4 月 24 日 第 3 0 回規制改革推進会議において、第 5 回目の検討会が開催され、全タク連から川鍋会長、田中副会長が出席、三ヶ森タクシーの提案に対する全タク連の見解についてヒアリングが行われた。
- ・平成 30 年 5 月 8 日 新経済連盟から「ライドシェア新法」の提案が国土交通大臣、経済産業大臣、規制改革担当大臣、情報通信技術政策担当大臣、経済再生担当大臣宛てに提出された。

- ・平成 30 年 5 月 11 日 第 3 1 回規制改革推進会議において、タクシー事業者が経営主体となって自家用有償旅客運送を可能とする趣旨の「多様な移動ニーズに応える新たなタクシーサービスについての意見」が取りまとめられ、公表された。
- ・平成 30 年 5 月 15 日 経済産業省から提出された規制のサンドボックス制度の創設を内容の 1 つとする「生産性向上特別措置法案」が、第 1 9 6 回通常国会において成立した。
- ・平成 30 年 6 月 4 日 第 3 4 回規制改革推進会議において、「規制改革推進に関する第 3 次答申」がとりまとめられ、安倍総理に提出された。
第 1 7 回未来投資会議において、「未来投資戦略 2018」（素案）が提出され、審議された。

(2) 全タク連としての対応

① 自公民議員連盟への陳情

イ 自民党タクシー・ハイヤー議員連盟

- ・平成27年5月26日 議連総会
- ・平成27年6月11日 議連幹部会
- ・平成27年11月9日 議連幹部会
- ・平成27年12月17日 議連幹部会
- ・平成28年1月15日 議連総会
- ・平成28年2月16日 議連幹部会
- ・平成28年2月23日 自公議連幹部会
- ・平成28年3月1日 自公合同議連幹部会
- ・平成28年5月19日 議連幹部会
- ・平成28年10月21日 議連幹部会
- ・平成28年10月27日 政策要望会議
- ・平成28年11月22日 議連総会
- ・平成29年3月8日 議連総会
- ・平成29年11月27日 議連総会
- ・平成30年2月14日 意見交換会
- ・平成30年4月24日 議連幹部会
- ・平成30年5月14日 議連総会

ロ 公明党ハイヤー・タクシー振興議員懇話会

- ・平成27年10月27日 国土交通部会
- ・平成28年2月19日 議員懇話会
- ・平成28年10月20日 議員懇話会
- ・平成29年4月6日 議員懇話会
- ・平成29年11月9日 議員懇話会
- ・平成30年5月15日 国土交通部会・規制改革委員会合同会議

ハ 民進党タクシー政策議員連盟

- ・平成27年6月25日 議連総会
- ・平成27年12月2日 議連総会
- ・平成28年10月26日 議連総会
- ・平成29年3月2日 議連総会

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「白タク行為を断固阻止する決議」を踏まえ、白タク行為解禁阻止に向けて自公民の国会議員、関係行政機関等に対する陳情活動を実施した。

*参考

- ・平成27年6月23日 通常総会 白タク行為を断固阻止する緊急決議
- ・平成27年11月11日 金沢大会 白タク行為を断固阻止する特別決議
- ・平成28年6月23日 通常総会 白タク行為を断固阻止する決議
- ・平成28年11月15日 徳島大会 白タク行為を断固阻止する決議
- ・平成29年6月27日 通常総会 白タク行為を断固阻止する決議
- ・平成29年11月16日 東京大会 白タク行為を断固阻止する決議

③ 規制改革推進会議への対応

平成29年9月11日、第20回規制改革推進会議において、「当面の重要事項」が決定され、その中で「インバウンド支援、オリ・パラ成功への規制改革」として「利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービス実現」が取り上げられた。

同年10月24日、第21回規制改革推進会議において、三ヶ森タクシーから「コストカットした別モードのタクシー」と称する「タクシー運転者の請負・委任制の導入」、「1.5運転免許制度の導入」、「タクシー事業者による自家用有償旅客運送事業の実施」等を内容とする提案が規制改革推進会議になされた。

その後、規制改革推進会議においては、平成30年1月18日、同年2月28日、同年3月13日の3回にわたり国土交通省に対してのヒアリングが行われた。

国土交通省からは、

- ・ 運転者の雇用だけでなく請負・委任については、タクシー事業者は、安全確保・利用者保護のため、乗務時間の管理や健康状態の把握等を行い、問題がある場合は乗務させないなどの運行管理を行う必要がある。このような運行管理を実施することから、事業者と運転者の間には直接の指揮命令関係が必要であり、タクシー事業を指揮命令関係のない請負・委任で行うべきでない
- ・ タクシーの運転は自家用車と異なり、一日の走行距離や輸送人員が多いこと、乗客の指示による急な方向転換等に対応するため通常より高度な運転技能や知識が必要とされるなどの特徴がある。旅客を想定した安全確保のために必要な運転技能の習得を要件とする第二種免許を制度を緩和することは旅客の安全の確保の観点から適切でない。
- ・ タクシーによる自家用有償旅客運送はコストカットを目的としているものであり、安全性や利用者保護の観点からは認められない。自動車を使用して有償で旅客を運送する場合には、安全確保、利用者保護の観点から道路運送法の許可を受けて、バス・タクシー事業として行うことが原則であり、旅客運送が営利として成り立たない場合においては、必要な安全上の措置をとった上で、非営利の自家用有償旅客運送を限定的に認めている。営利事業として成り立つ場合には、バス・タクシー事業者が、バス・タクシー事業として行うべき。

旨の説明がなされた。

また、同年4月24日開催の規制改革推進会議において、全タク連に対するヒアリングが行われ、川鍋全タク連会長、田中全タク連副会長兼地域交通委員長が出席。

『三ヶ森タクシーの提案は、事業者の総意ではなく、新しい別モードのタクシー事業と銘打っているが、コストカットを目的としたタクシー事業者による白タク行為の提案にほかならず、タクシー事業者及び運転者が誇りを持って日々必死に努力していることを無にするものであり、

国民の安全を脅かすとともに、地方創生の担い手である地域公共交通の存続を危うくするライドシェアと称する白タク行為を断固阻止を掲げる全タク連としては絶対に容認することはできない。』旨の意見を陳述するとともに、地域公共交通機関としてのタクシー業界の様々な取組みについてプレゼンテーションをした。

しかしながら、同年5月11日、規制改革推進会議は、「多様な移動ニーズに応える新たなタクシーサービスについての意見」を発表した。発表された意見の要旨は、次のとおりである。

(意見のポイント)

- 現在、タクシー事業が成り立たない地域では、タクシー事業者を事実上の運行管理者とする自家用有償旅客運送がすでに認められている。タクシー事業者が運行管理者でなく、経営主体として自家用車を運転するドライバーを登録し、サービスを提供する仕組みであっても、安全性についての必要な措置を講じれば、現状を超えるような問題は生じないと考えられる。
- 自家用有償旅客運送に使用する自家用車を届け出制とし、登録台数の上限を設定し、運転手は直接雇用とすることで、運行管理の責任主体が明確となる。運転手不足に対応するため、柔軟な働き方が可能となるよう工夫が求められる。
- 運行管理はICTを活用してタクシー事業者が行い、運行距離に制限を設けることで、自家用車であっても有償旅客運送を担うことが可能になると考えられる。
- タクシーにおいては、実車時より流し運転の際の事故率をはるかに高いことに鑑み、サービスの提供は予約配車に限り、運賃は事前に決定することが考えられる。また、顧客とドライバーの金銭の授受を禁止するなど、必要な要件を設定することが必要である。

・平成30年6月4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第3次答申」がとりまとめられ、安倍総理に提出された。

規制改革推進に関する第3次答申のタクシー関連部分については、次のとおり

6. その他の重要課題

(2) 新たな需要に応える旅客・貨物運送事業の規制改革

新たな需要に応える旅客・貨物運送事業の規制改革については、タクシー事業者による新しいサービス実現のため、旅客運送・貨物運送の規制の在り方について検討を行った。タクシー業界は、社会的課題に応えるための様々な取組を、業界を挙げて進めているが、運転手不足という深刻な供給制約を抱える中で、個人がもつ多種多様なニーズに応えることが必要であり、このニーズに対応するためには、現在の基本的な規制の構造にこだわることなく、ICTを活用した効率的なサービスを実現することが必要であり、その実現はタクシー業界の成長に資するものである。今後更に検討を深めていくことが重要である。

① 多様な移動ニーズに応える新たなタクシーサービスの実現

【平成30年度検討開始・平成31年度結論】

過疎化等を背景とした地域における公共交通基盤の脆弱化、高齢化等を背景とした利用者層の構造変化、さらには、海外からの旅行客の増加や東京オリンピック・パラリンピックへの対応など、タクシーサービスに関連する社会的課題が広がりを見せている。現在、タクシー事業者においては、これらの様々な社会的課題を認識し、業界を挙げて取り組み、実証実験も含めた挑戦が続けられている。例えば、「相乗り運賃」や「事前確定運賃」等の新しい運賃制度の実証実験が進められ、また、過疎地等の地域住民の日常生活の足となる「乗合タクシー」などによる交通不便地域の大幅な減少も進められている。

これらの取組の多くは、公共交通の一翼を担う業界の高い意識に支えられた活動であるが、運転手不足などの厳しい現実に直面する中で、企業としての収益を犠牲にし、あるいは、国や地方自治体の支援を得ることで試みられているという側面は否めず、幅広い利用者が求める多様なタクシーサービスを実現していくという意味では、持続

性と裾野の広がりには課題がある。

運行管理等にICTを利用することが可能になり、多くの人々が通信機器を活用するようになった今、自家用有償運送も含めた地域交通のあり方を根本から再検討し、個々のニーズにきめ細かく応えるべくタクシー事業者の創意工夫を可能とすることが、産業としてのタクシー業界の飛躍のために、そして、高齢者、来日旅行客等の様々な人々が移動のストレスから解放される環境を創り上げる上で、必要である。

したがって、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までを一つの節目とし、さらには、その先の未来の社会にも応えられるよう、しなやかな移動サービスを具体化し導入を目指す。利用者のニーズや地域交通機関の課題を整理し、ICTを積極的に活用して、利用者ニーズへのきめ細かい対応と運転手の多様な働き方を実現する新たなタクシーサービスの在り方を総合的に検討し、利用者の立場に立って早急に結論を取りまとめる。

② 救援タクシー事業の明確化

【a：平成30年度検討開始・平成30年度結論、
b：平成30年度検討開始・平成31年度結論】

タクシー事業の無線化が普及したことにより、その機動性に着目した「救援タクシー事業」が「タクシー事業者が行う救援事業等について」（平成元年6月29日運輸省地域交通局自動車業務課長通達）により認められている。買い物代行、病院の代理受付等だけでなく、ペットの運送や忘れ物のお届けといった貨物運送に類似したサービスも、タクシー事業の妨げにならない範囲で行われている。一方で、EC（ElectronicCommerce）サイトの普及等に伴い、貨物運送への需要は年々上昇しているところであり、貨物運送の運転手不足の一助として救援タクシー活用の要望もあるものの、「社会通念上貨物運送行為」とみなされるものについては通達において認められておらず、実現には至っていない。

しかしながら、貨物運送需要の増加のみならず、利用者のニーズも多様化しており、例えば鍵、書類、研究資材等の重要な物品を早急に届けるといったサービス需要に対し、現行では十分に応えられていな

いという指摘もある。貨物運送事業の人手不足、利用者ニーズの多様化、ICTの普及によるマッチングなど、平成元年時点と状況は変化してきており、また、貨物運送に外観的に類似しているようにも見える。救援タクシーが幾つかのタクシー事業者で実態として行われる場合があることから、考え方を整理することが必要である。

したがって、

- a 救援タクシー事業について、タクシー車両を使用して本来業務の遂行を妨げない範囲で行われ、社会通念上貨物運送行為に該当しない「救援事業」の範囲についてより明確化を図る。
- b 利用者ニーズや生産性向上と人手不足解消の観点を踏まえ、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）におけるタクシー車両を利用した貨物運送の在り方について、検討を開始する。なお、当該検討については、関係者の意見も踏まえるとともに、輸送の安全及び利用者利益の保護が損なわれないように留意して行う。

④ 生産性向上特別措置法国会審議への対応

全タク連においては川鍋会長を先頭にライドシェア事業が規制のサンドボックス制度の対象外となるよう関係方面に鋭意働きかけをした。

結果、平成30年5月15日に参議院経済産業委員会において「規制のサンドボックス制度について、ライドシェア事業のような安全と雇用に問題が指摘される事業の実証については、規制法令に違反するものが認定されることのないよう厳に対応すること」という附帯決議が採択された。

⑤ 国家戦略特別区域会議提案への対応

イ 平成27年9月、国家戦略特区WGヒアリングにおいて京都府京丹後市から自家用車ライドシェアの導入が提案され、次いで同年10月に開催された合同国家戦略特別区域会議において、秋田県仙北市及び兵庫県養父市から自動車ライドシェアの拡大が要望・提案されたが、国土交通省、警察庁等関係省庁並びに自民党、公明党、民主党等の国会議員等に対してライドシェアの違法性、危険性並びにタクシー業界の取り組み等について説明し、要望活動を行った結果、国家戦略特区における自家用車ライドシェアの実施は認められず、現行の自家用有償制度の枠内での

特例として、平成28年9月に改正国家戦略特別区域法が施行され、バス・タクシー事業者によることが困難であるということが大前提に、一の市町村の区域内における外国人観光旅客その他の観光旅客の移動のための交通手段を提供することを主たる目的とした自家用有償観光旅客運送が認められることとなった。

その後、特区提案をした仙北市は、自家用車ライドシェアの危険性と自家用車ライドシェアが地域の実情に合わないということからライドシェアの実施は見送り、乗合タクシーの更なる普及を図ることとなった。京丹後市は、自家用車ライドシェアの採用を見送り、NPO法人による現行の自家用有償旅客運送制度をベースとし、ウーバー社提供の配車アプリを使用することとなった。平成28年5月26日より、京丹後市丹後地区においてNPO法人「気張る！ふるさと丹後町」による自家用有償旅客運送「ささえ合い交通」が運行開始された。

養父市は、平成29年3月定例会市議会において「ライドシェア事業」の実施を取りやめ、ライドシェアに代えて、養父市、自治組織、タクシー・バス事業者等を構成員とするNPO法人を立ち上げ、タクシー事業者が運行管理と配車を行うことなどを内容とする改正国家戦略特区法に基づく自家用有償観光旅客運送事業を導入することを公表。

平成30年1月20日、養父市内タクシー事業者・バス事業者、観光関連団体、地域自治組織等で構成されるNPO法人「養父マイカー運送ネットワーク」が設立され、平成30年5月26日より、タクシー事業者が運行管理と配車を行う自家用有償観光旅客運送事業「やぶくる」の運送が開始された。

ロ 平成30年2月23日、国家戦略特区WGヒアリングにおいて奈良県橿原市、高鳥町、明日香村等から周遊観光目的での移動手段の確保を目的とした自家用有償旅客運送導入の提案がなされた。また、同月28日開催の国家戦略特区WGヒアリングにおいて滋賀県大津市から外国人観光客を対象とした自家用有償旅客運送導入の提案がなされた。

全タク連では、特区提案を行った滋賀県大津市及び奈良県橿原市等に対して、特区提案に係る地域においては、タクシー事業者が一般の旅客運送のほかに、地域の需要に応じて観光タクシー、乗合タクシー等の事業を行っており、自家用有償旅客運送事業が認められる大前提である

バス・タクシー事業者によることが困難であるという要件を充たさないことから、タクシー協会と連携して、提案事業の取りやめとタクシーの更なる活用等についての要望活動を行った。

その後、奈良県橿原市、高取町、明日香村からの提案については、提案内容が十分に詰められていないとの理由から国家戦略特区WGから差し戻された。

⑥ 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「今後新たに取り組む事項について」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、内外に発表した。

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り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、京都市域地区において実施された。事前確定運賃については、平成29年8月7日から10月6日にかけて東京特別区・武三地区において、相乗り運賃（タクシーシェア）については、平成30年1月22日から3月11日にかけて東京特別区・武三地区において実証実験が実施された。

⑦ 地方自治体への発信と連携

ライドシェアを断固阻止する活動を進める一方で、過疎地域等における住民の足の確保のため、従来にも増して乗合タクシーを積極的に導入していくことが必要であるとの認識の下、地域交通委員会では、平成28年2月に初版、平成28年10月に第2版、平成29年10月に第3版と3回にわたり「乗合タクシー事例集」を作成、各県協会を通じて地方自治体に対し発信した。

各協会の奔走により、平成28年3月24日の茨城県議会を皮切りに平成30年4月1日現在、全国で58の自治体議会において、地方自治法第99条の規定に基づく「ライドシェアの推進に対する慎重な審議を求める意見書」を議決頂き、衆・参両院議長、内閣総理大臣、国土交通大臣、内閣府規制改革担当大臣等に提出して頂いたところ。

⑧ 労働組合との連携

平成28年3月8日日比谷公会堂において、安全破壊の白タク合法化阻止をスローガンに全国より2500人余のタクシー乗務員が集結した「ハイタク労働者総決起集会」が開催された。集会には、多くの与野党国会議員が出席、全タク連からは、坂本タクシー事業適正化・活性化推進特別委員会本部長、武居労務委員長、神谷理事長が出席、一般マスコミを含めて約20社の取材陣が集まる歴史的な総決起集会となった。

平成29年3月7日全電通会館において、安全破壊の白タク合法化阻止をスローガンに全国より500人余のタクシー乗務員が集結した「ハイタクフォーラム2017総決起集会」が開催された。集会には、多くの与野党国会議員が出席、全タク連からは、坂本タクシー事業適正化・活性化推進特別委員会本部長、武居労務委員長、神谷理事長が出席した。

平成30年5月23日星陵会館において、安全破壊の白タク合法化阻止をスローガンに全国より400人余のタクシー乗務員が集結した「ハイタク労働者総決起集会」が開催された。集会には、多くの与野党国会議員が出席、全タク連からは、坂本最高顧問、武居労務委員長、神谷理事長が出席した。

⑨ 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。

平成30年6月1日現在、計13回のシンポジウムが全国各地で開催され、全タク連、各県協会、事業者が参加した。

⑩ 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、平成30年4月末現在で5,055台となっている。

全タク連においては、利用者・乗務員の声などを聞きながら、「JPN TAXI」のさらなる改良をトヨタ自動車に要望していくこととしている。

3. 総務関係について

(1) 予算の執行等

収入については、概ね予算どおりの額を確保することができた。一方、支出面では、白タク問題への対応として、地域交通委員会による乗合タクシー事例集増補版の作成、積極的な渉外活動及び大幅な資料印刷、多くの情報収集・発信など諸活動を実施したが、人件費の節減、旅費・会議費及び加盟団体の負担金支出の減額など、全般的な諸経費の節約に努め、予定されていた定期預金の取崩もなく予算を下回る形で執行することができた。

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。

(2) 国の支援及び税制改正要望等について

[タクシー事業に対する助成制度（29年度）]

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。

① 地域公共交通確保維持改善事業（21,412百万円の内数）

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。

イ. 地域公共交通確保維持事業

- ・地域の法定協議会が「地域公共交通総合連携計画」を定め乗合タクシーの運行、その他地域の創意工夫による事業に対し支援。
- ・地域公共交通再編実施計画に基づき、路線定期運行の乗合バス事業等から予約型運行への転換を図ろうとする場合において、転換後のデマンドシステム等の導入に係る初期費用を支援する。

ロ. 地域公共交通バリア解消促進等事業

UDタクシー、リフト、スロープ付き等福祉タクシー車両の導入及び改造。

② 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業

(8,530百万円の内数)

タクシー車両の移動円滑化に要する経費（UDタクシー（定額運賃で空港アクセス又は観光周遊に使用するものに限る。）に要する経費のうち車両本体及び車載機器類の価格、改造費）

③ 地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車の普及促進

（644百万円）

大都市地域等における大気汚染対策、地球温暖化対策等の観点から電気自動車タクシー、プラグインハイブリッドタクシー、燃料電池車等これに付随する充電設備の導入に対して支援。29年度は電気タクシー53台、プラグインハイブリッドタクシー1台、燃料電池車8台、充電設備29基が助成を受けた。

④ 事故防止対策支援推進事業（1140百万円）

安全対策に意欲のある事業者を支援し、「事業用自動車総合安全プラン2020」に掲げる事故削減目標の確実な達成を図るため、22年度以降次の事業が補助対象となっている。

- ・運行管理の高度化に対する支援（デジタルタコグラフ、映像記録型ドライブレコーダー）
- ・社内安全教育の実施に対する支援
- ・先進安全自動車導入に対する支援（衝突被害軽減ブレーキ等）
- ・過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

(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。

- ・29年 5月31日 自動車局長へ要望書の提出
- ・29年 11月9日 公明党ハイヤー・タクシー振興議員懇話会にて要望
(川鍋会長・伊藤総務委員長)
- ・29年 11月10日 自動車議員連盟総会 政策懇談会 (伊藤総務委員長)
- ・29年 11月10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)
- ・29年 11月22日 立憲民主党国土交通部会 (伊藤総務委員長)
- ・29年 12月 上旬～自民党税制調査会へ陳情活動

30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軽減措置の拡充
- ② バリアフリー車両に対する自動車重量税の免税措置の延長及び自動車取得税を含めた減税措置の拡充
- ③ 消費税の検討にあたっては、公共交通への軽減税率の適用
- ④ 保有台数250台を超える事業者の事業所税の非課税化
- ⑤ 営自格差の見直しに名を借りた自動車税増税に断固反対
- ⑥ 教育資金、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 予備自衛官等を雇用する企業に対する法人税額等の特例措置の創設

※ 平成29年12月14日に自民・公明両党は、「平成30年度税制改正大綱」を発表した。主な改正の概要は、

- 車体課税の見直し
 - ・ バリアフリー車両に係る自動車重量税の免税措置の適用期限を平成33年3月31日まで延長する。

- (4) ハイヤー・タクシー事業の中小企業信用保険法の特定業種指定について
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月に特定業種として指定されて以来、平成30年6月30日まで、延長されている。

この特定業種の指定により、売上高減少等一定の条件下の事業者は、所在地の市町村長の認定を受けると、信用保証協会の保証を受けるに当たり、一般の保証限度額に加えて別枠の保証限度枠が活用できるようになり、結果として、信用保証を倍額まで利用することが可能となる。

	(一般の保証限度額)	(特定業種の保証限度額)
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

平成30年1月、第138回自動車損害賠償責任保険審議会が開催され、

報告された29年度保険料率検証結果によると、29年度104.5%、30年度104.0%となり、平成29年4月の基準料率改定時の予定損害率（105.9%）との乖離は平成29年度で▲1.3%、平成30年度で▲1.8%にとどまっており、基準料率の改定は必要ないものとされた。

今後、安全対策を強化し交通事故を減らすことにより、さらなる損害率の低下を図っていくことが重要である。

なお、平成30年度予算決定では、一般会計から自動車安全特別会計に繰り戻されていない6,169億円について、平成15年度以来15年ぶりに、その一部23.2億円が繰り戻されることとされた。

(6) 平成29年秋の叙勲

平成29年秋の叙勲で、全タク連会長を10年間務め、平成29年6月に勇退した富田名誉会長は、多年に亘るタクシー事業の振興に尽力された功績が認められ、旭日重光章の荣誉に輝いた。富田名誉会長は、夫人とともに11月7日皇居で行われた伝達式に臨み、安倍晋三内閣総理大臣より勲章・勲記の拝受、引き続き豊明殿において天皇陛下に拝謁した。

この大変名誉な旭日重光章の受章に対し、11月16日グランドプリンスホテル新高輪で行われた全タク連事業者大会では、坂本最高顧問から“名誉会長の勲章は業界の誇り”とのお祝いのお言葉、花束が贈呈されるとともに、来賓として出席された多くの国会の先生方からも称賛のお言葉が贈られた。

4. 広報活動について

(1) 会報誌等の発行

全タク連の活動状況やハイタク業界をめぐる動き等を伝えるため、会報誌「全タク連 NOW」を毎月発行し、会員及び全タク連役員にはメールで（協会事務局には冊子を参考配布）、又、賛助会員、関係行政機関、労働組合等には冊子を配布した。

また、業界の現状を取りまとめた広報誌「TAXI TODAY in Japan 2017」を年1回発行（発行部数：2万部）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、関係方面への要請等に際して活用した。また、前年度から、乗合タクシー及び広報に関連する情報を拡充（28頁→32頁）している。

(2) 第29回「タクシーの日」の実施

29回目を迎えた「タクシーの日」の行事が8月5日を中心に全国各地で実施され、大きなPR効果を上げた。

全タク連では、例年どおり、「タクシーの日」の行事の一環として、公益財団法人交通遺児等育成基金に100万円を寄贈するとともに、ティッシュペーパー等の統一頒布物を作製し、各協会の用に供した。

(3) 「全国タクシーガイド」の運用

タクシーに関する各種情報をインターネットを通じて利用者の方々に幅広く提供することを目的とする情報検索サイト「全国タクシーガイド」は、平成26年2月14日の運用開始から4年余りが経過したところであるが、掲載事業者数は本年5月末時点で5,189事業者（営業所を含む。）、会員事業者の9割を超えたところであり、パソコン、スマートフォン等による本サイトへのアクセス総数は、海外からのものを含め、本年5月末時点で76,500件を超えている。

本サイトは、一般タクシーはもちろんのこと、観光タクシー、福祉タクシー、育児支援タクシー、妊婦応援タクシー、空港（定額）タクシー、便利タクシー、救急・救援タクシー、ハイヤー、タクシー代行、（デマン

ド型) 乗合タクシー、ブライダルタクシーなどを取り扱っている全国のタクシー事業者の情報及び各事業者が保有する各種車両や支払方法が掲載されており、全国の利用者の方々が地元や出張・旅行先等で各種タクシーを利用される際の必要な情報が網羅された、タクシーに関する日本最大規模の情報検索サイトとなっている。

今後、本サイトへの全事業者登載(本年5月末時点で31道府県協会)をできる限り速やかに実現するとともに、各事業者がタクシー利用者の方々に提供する各種サービスの一層の拡充に努める必要がある。

なお、消防庁が昨春から運用を開始した、医療機関や受診手段の情報提供を行う「全国版救急受診アプリ Q助」において、救急車に代わる医療機関への搬送手段として、全国タクシーガイドによるタクシーの利用が紹介されている。

(4) こども霞が関見学デーへの参加

8月2日及び3日の2日間にわたって、国土交通省において実施された「こども霞が関見学デー」のプログラム(タイトル:「タクシーを知ろうよ!」)に参加し、タクシー車両(UDタクシー等)3台の展示及び乗車・運転操作模擬体験並びに社会貢献を始めとする各種タクシーのポスター展示、ミニカー(チョコQを含む。)の展示・配布等を行い、タクシー事業に対する理解の促進を図った。

※ ミニカー等の配布数:1,200個(前年:850個)

(5) 「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」の禁止について、注意喚起のステッカー貼付と事務所に掲載するポスター配布の要請を受けたことから、ステッカーに「8月5日はタクシーの日」の文言を刷り込み、1年間にわたって4回配布した。

(6) ニュース・リリースの実施

- ・ 4月21日 全タク連広報誌「Taxi Today in Japan 2017」について(国交省記者クラブ、日本ハイヤー・タクシー記者会)

- 8月 1日 第29回「タクシーの日」の行事予定一覧
(国交省記者クラブ、日本ハイヤー・タクシー記者会)

5. 事業規制の在り方について

(1) 「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

平成21年10月1日施行された特別措置法に基づき、全国643の営業区域中当初141地域が特定地域として指定され、その後の指定追加・解除さらには再指定も含め、平成25年10月時点では全国155の特定地域が指定されていた。

既に、これらの特定地域全てにおいて地域計画が策定され、事業再構築を含む特定事業計画が実施されることにより、多くの地域で、総需要が減少する中であっても日車営収が前年対比で向上するなど一定の効果が現れたところである。

しかしながら、特別措置法に基づく業界の自助努力のみでは限界があり、「独占禁止法との関係」「特定事業計画を作成しない事業者等の問題」「運賃問題」「特定地域指定の解除後に対する不安」が、公共交通としての使命を果たしていく上で大きな課題となっていた。

(2) タクシー新法を巡るこれまでの動きについて

① 平成21年度の特別措置法施行から平成28年度までの動き

平成21年10月 1日	特別措置法施行、全国141地域を指定
平成22年 4月14日	民主党タクシー政策議員連盟設立 (民主党ハイタク政策議員懇談会にて)
平成22年 5月20日	民主党タクシー政策議員連盟総会において、道路運送法改正検討WTを設置し、同年11月末日迄に延べ25回の会議を開催し「一般乗用旅客自動車運送事業法（以下、『タクシー事業法』）」案の「基本方針と概要」案を取りまとめる。
平成22年11月18日	民主党タクシー政策議員連総会において、タクシー事業法案の「基本方針と概要」を了承。衆議院法制局と条文の検討を開始。
平成23年 3月11日	東日本大震災発生。

平成24年 3月 7日	民主党タクシー政策議員連盟において、タクシー事業法案の「要綱」を了承。
平成24年 8月 8日	自民党より対案が提示される。
平成24年10月 1日	特別措置法施行時の特定地域を再指定。
平成24年11月	国交省より民・自案の整理試案（複数案を併記したもの）が示される。
平成24年12月16日	総選挙実施、自公政権となる。
平成25年 1月25日	自民党タクシー・ハイヤー議員連盟再構築。
平成25年 4月26日	自民・公明・民主三党の法案担当責任者間で、「年内国会において成立を図る旨」の三党合意。
平成25年10月30日	自民・公明・民主三党共同で第185回臨時国会に改正タクシー特措法案を提出。
平成25年11月20日	11月6日・8日の（衆）国土交通委員会で質疑採決後、参議院本会議で可決成立。（賛成211、反対18（みんなの党））
平成26年 1月27日	改正法は、平成25年11月27日に公布、平成26年1月27日に施行。
平成26年 4月 1日	消費税改定に併せ公定幅運賃制度が初めて運用実施。
平成26年 6月13日	政府規制改革会議は、国交省に対し、特定地域に係る指定基準について、意見書を提起。
平成27年 1月30日	特定地域に係る指定基準は、議連・秋の臨時国会などで大きく取り上げられ多くの議論の末、「特定地域の指定等について」の通達を発出。
平成27年2月2・3日	各運輸局から29の特定地域候補地が提示
平成27年 6月 1日	29の特定地域候補地のうち地域協議会で同意を得た秋田・仙台・熊本の3地域について、運輸審議会からの答申を経て平成30年5月31日までの3年間の特定地域

- 指定がなされた。
- 平成27年7月～11月 7月1日には、奈良・広島・大分、8月1日には、京浜・新潟・金沢・長野・倉敷・北九州・長崎、宮崎、鹿児島、9月1日には神戸、11月1日には札幌・大阪・福岡の16地域が特定地域に指定され、平成25年度輸送実績に基づく指定候補29地域のうち、第一弾の3地域と合わせて19地域が特定地域に指定された。
- 平成27年12月28日 国土交通省は、平成26年度輸送実績に基づく特定指定候補13地域(新規5地域、継続8地域)を発表した。
- 平成28年 1月15日 タクシー事業適正化・活性化推進特別委員会では、指定基準・営業方法の制限等改正法施行における課題・要望をとりまとめ、国土交通省に提出した。
- 平成28年 4月 7日 予てより全タク連から強く要望していた「預かり休車制度」の創設は、運用基準「営業方法の制限」の一部改正という形で通達が発出された。
- 平成28年 7月 1日 国土交通省は、平成26年度輸送実績に基づく特定指定候補13地域(新規5地域、継続8地域)のうち、同意を得た宇都宮、県南中央(埼玉)、千葉・東葛・京葉(千葉)、南多摩、富山、久留米の8地域について、運輸審議会の答申を経て特定地域に指定した。
- 平成28年 9月
～平成29年5月 長野交通圏及び京浜交通圏を初め平成29年5月までに、秋田、福岡、新潟、仙台、長崎、北九州、札幌、金沢、南多摩、大分、広島、大阪、熊本交通圏まで、15の地域協議会で特定地域計画を承認した。

平成28年10月1日 国土交通省は、平成27年度輸送実績に基づき準特定地域の指定等について、追加指定1地域、解除7地域の見直しを行い、準特定指定地域を122地域から116地域へ変更した。

平成28年11月4日 国土交通省は、準特定地域に係る「営業方法の制限」について、復活要件を一部見直した上で一部改正を行った。

② 平成29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. 国土交通省は、平成28年度中に特定地域計画を認可した6地域（長野、京浜、秋田、仙台、福岡、長崎）に引き続き、平成29年4月から30年3月まで16地域（札幌、北九州、金沢、南多摩、大分、広島、熊本、大阪、埼玉県南中央、神戸、宇都宮、宮崎、鹿児島、千葉、新潟、京葉）の特定地域計画を認可した。

ロ. 平成29年10月1日国土交通省は、平成28年度輸送実績に基づき準特定地域の指定等について、新たに指定する3地域（尾張西部交通圏、東三河南部交通圏、松阪交通圏）及び指定を解除する5地域（三条市A、帯広交通圏、釧路交通圏、名古屋交通圏、姫路西播磨交通圏）を見直し、準特定指定地域を116地域から114地域へ変更した。

ハ. 平成30年3月16日国土交通省は、平成28年度輸送実績に基づく特定指定候補3地域（河北交通圏、大津市域交通圏、高松交通圏）について、関係運輸局に対し通知した。今後、協議会で同意が得られた地域については、特定指定すべく運輸審議会に対し諮問する予定。

ニ. 平成30年3月16日国土交通省は、特定地域の指定期限の延長の取扱いに関する指針について、通達を発出した。指針は、現行の地域指定基準に該当しているか否かを基本に、適正化の取組による効果にも配慮された指針となっている。

本指針に基づき、既に仙台市、秋田交通圏、熊本交通圏、広島交通圏、大分市においては、地域協議会における同意、運輸審議会諮問・答申を経て、仙台市、秋田交通圏では平成30年6月1日から3年間の延長が、熊本交通圏では平成30年6月1日から平成31年3月31日までの延

長が、広島交通圏、大分市では、平成30年7月1日から平成31年3月31日までの延長が決まったところである。

ホ. 平成25年11月参議院本会議で可決成立した改正タクシー特別措置法の衆・参国土交通委員会の附帯決議では、本法の施行状況・効果について検証を行い両院に報告することとされている。

このため国土交通省は、平成30年3月衆・参両院に対し地域指定の状況と取組、その効果、さらには、今後の方向性などをとりまとめ報告している。（別添：資料編参照）

(3) 運転者登録制度について

平成25年11月20日「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等の一部を改正する法律」が成立し、併せて改正されたタクシー業務適正化特別措置法が平成27年10月1日から施行され、タクシー運転者登録制度が全国の地域に拡大された。

改正タクシー業務適正化措置法に基づき、全国の法人タクシー運転者は、法令、安全、接遇、地理に関する講習を終了後、国土交通大臣が指定する登録実施機関に登録を行うこととなり、13指定地域の法人タクシー運転者は講習に加えて試験の合格を経ての登録が必要となった。

タクシー業界では、全国に拡大された新しい登録制度を通じてタクシー運転者の質の確保・向上をより一層推進し、更なる輸送の安全及び利用者の利便の確保に取り組んでいる。

(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・通達は、下記のとおりである。

[東日本大震災関連]

① 平成29年7月7日（自動車局）

「準特定地域における期間限定減車の取扱いについて」の期間の延長について

[改正タクシー適正化・活性化特別措置法関係]

① 平成29年9月29日（平成29年国土交通省告示第893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 平成29年12月27日（自動車局）
「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」に係るフォローアップについて
- ③ 平成30年3月16日（自動車局）
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に基づく特定地域の指定の期限の延長の取扱いに関する指針について
[一般旅客自動車運送事業関係]
- ① 平成30年3月29日（自動車局）
一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可の取扱いについて
[交通安全関係]
- ① 平成29年9月7日（安全政策課）
高速道路の路肩駐車車両への追突事故防止のための取組みの徹底について
- ② 平成29年9月29日（安全政策課、旅客課、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
- ③ 平成30年2月16日（安全政策課）
事業用自動車の事故防止の徹底について
- ④ 平成30年2月23日（自動車局）
「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン～脳健診の必要性と活用～」について
- ⑤ 平成30年3月30日（自動車局）
一般乗用旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」の一部改正について
- ⑥ 平成30年3月30日（安全政策課、旅客課、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
- ⑦ 平成30年4月20日（安全政策課、旅客課、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
- ⑧ 平成30年5月9日（運輸安全監理官、安全政策課、旅客課、貨物課）
「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
[自家用有償旅客運送関係]
- ① 平成29年8月31日（自動車局）
「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について」及び「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」の一部改正に

ついて

- ② 平成29年12月7日（自動車局）
「自家用有償観光旅客等運送の登録に関する処理方針について」の制定等について

- ③ 平成30年3月30日（自動車局）
「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」及び
「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」の一部改正について

- ④ 平成30年3月30日（自動車局）
「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について」の一部改正について

- ⑤ 平成30年3月30日（旅客課）
「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」の一部改正について

6. 運賃・料金等について

(1) 「今後新たに取り組む事項」における運賃関係施策の実施状況

全タク連では、平成28年6月設置したライドシェア問題対策特別委員会において、「タクシーサービスの更なる高度化策の検討」をテーマに、6月から10月にかけて7回に亘る集中的な議論の末「今後新たに取り組む事項について」取りまとめた。

本とりまとめに掲げた各活性化策は、各地域が地域事情を踏まえて鋭意取り組んでいくこととしている。

① 初乗り距離短縮運賃

国土交通省は、平成27年8月「新しいタクシーのあり方検討会」の中間とりまとめの中で、「初乗距離短縮運賃が近距離移動におけるタクシー利用を躊躇する潜在的な需要の顕在化を図る上で有効である」と提言するとともに、28年度予算において初乗距離短縮運賃の実証実験を事業化、さらには、平成28年3月「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃組替え申請の処理方針等」の通達を発出した。

これらを受け、東京都内の事業者は、平成28年4月これまでの初乗り運賃「2^千730円」から「1,059^千410円」等への運賃変更を国土交通省に要請。平成28年6月国土交通省は、東京のタクシー運賃の上下限の幅の変更手続きに入り、消費者庁との協議、内閣府消費者委員会での審議、物価問題に関する関係閣僚会議の了承等を経て平成28年12月20日に新たな公定幅運賃を公示。各事業者は、当該公定幅運賃の範囲内で実施運賃の届出を行った後、平成29年1月30日に新たな運賃を実施した。

初乗り短縮運賃の導入後、東京のタクシー会社19社の11ヶ月間の運送について、前年同時期の運送と比較した結果、運送回数は、2^千以下の利用者「ちょいのり需要」が約20%増加、全体でも約7%増加、運送収入は、全体で約4%増加している。

この他、主に次の各地域で、初乗り短縮運賃が実施されている。

○ 名古屋地区（名古屋市）〈平成29年4月21日 実施〉

初乗り500円（1.264^千） → 初乗り450円（1.044^千）

- 福井地区（福井市）〈平成29年10月1日 実施〉
 - 初乗り〈中型〉660円（1.5^{*□}）
 - 初乗り〈小型〉650円（1.5^{*□}）
 - 初乗り〈普通〉580円（1.2^{*□}）
- 京都地区（京都市）〈平成30年 4月1日 実施〉
 - 初乗り〈中型〉620円（1.7^{*□}）
 - 初乗り〈小型〉610円（1.7^{*□}）
 - 初乗り〈普通〉450円（1.2^{*□}）

② 事前確定運賃

国土交通省は、29年度予算において事業化されている事前確定運賃の実証実験を次のとおり実施した。

○ 実験内容

- * 期間：平成29年8月7日～10月6日
- * 地域：東京特別区・武蔵野市・三鷹市
- * 参加事業者：44社（4グループ）4,648両
- * 実験概要（別添：資料編参照）

○ 実験結果

- * 利用回数：7879回
- * 事前確定運賃総額とメーター運賃総額の乖離率：約0.6%
- * アンケート調査（別添：資料編参照）

③ 相乗りタクシー運賃

国土交通省は、29年度予算において事業化されている相乗りタクシー実証実験を次のとおり実施した。

○ 実験内容

- * 期間：平成30年1月22日～3月11日
- * 地域：東京特別区・武蔵野市・三鷹市
- * 規模：2グループ15社（949両）
- * 実験概要（別添：資料編参照）

（2）運賃改定の状況

燃料費高騰や事業運営の基本である良質な運転者の確保のためには、企業経営の安定健全化を図り労働時間の短縮や賃金等の待遇改善による

労働環境を改善する必要があるため順次運賃改定を実施している。

平成29年度は、これまで名古屋地区（29年4月21日適用）、小田原地区（29年4月17日適用）、福井地区（29年10月11日適用）、仙台市（30年2月25日適用）、京都市域地区（30年4月1日適用）の3ブロックで運賃改定を実施した。

この結果、平成19年度以降で消費税改定を除く運賃改定が行われたのは、98ブロック中73ブロックとなっている。

7. 交通安全対策等について

(1) 交通事故発生状況

平成29年中の全国の交通事故発生状況は、人身事故件数が47万2,165件（前年比－2万7,036件、－5.4%）、交通事故による死者数は3,694人（前年比－210人、－5.4%）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、12,008件で前年より307件（前年比－2.5%）減少した。また、死亡事故件数も37件で前年より6件（前年比－14.0%）減少した。

交通事故件数は平成22年から8年連続して減少しているが、これまでは前年比で7～9%程度減少していたものが、平成29年は前年比2.5%の減少にとどまっており、減少率にやや底打ち感が出てきている。

また、死亡事故件数は、平成25年以降増加傾向に転じていたが、平成28年、同29年と2年連続して前年より減少したものの、依然として高い水準のまま横ばい状態にある。また、未だに飲酒運転、ひき逃げ等の悪質な事案も発生しており、予断を許さない状況にある。

(2) 「ハイタク事業における総合安全プラン2020」の策定と交通事故抑止対策の推進

平成21年に「事業用自動車総合安全プラン2009」が策定され、事業用自動車に係る交通事故の削減に向けて、国及び自動車運送業界の総力を挙げて取り組んできたところであるが、同プランで定めた「平成30年までに交通事故死者数・交通事故件数を半減させる」という目標達成が厳しい状況にあったほか、平成28年1月の軽井沢スキーバス事故など、安全管理が不十分な事業者において社会的影響の大きい重大事故も発生していた。

このような状況から、国土交通省は、平成29年6月に、新たに「事業用自動車総合安全プラン2020」を策定し、平成32年までに死者数235人以下、人身事故件数23,100件以下及び飲酒運転ゼロという削減目標を掲げて、2020年開催の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、ソフト・ハード両面から事業用自動車に係る事故の削減

に取り組むこととした。

全タク連においては、新たに策定された「事業用自動車総合安全プラン2020」を受けて、同年9月に「ハイタク事業における総合安全プラン2020」を策定し、2020年までに死亡事故件数23件以下、人身事故件数8,760件以下、飲酒運転ゼロとの目標を掲げ、業界の総力を挙げて取り組むこととした。

特に、タクシーによる死亡事故の約25%を占める路上寝込み者轢過事故防止対策については、「早めのライト点灯とライト上向き走行の徹底」を全国の協会で開催することとした。

また、事故が多発する10月から12月までの3か月間を「早めのライト点灯とライト上向き走行の徹底による交通事故防止対策の推進期間」として位置づけ、各協会に取り組みの強化を要請した。

なお、路上寝こみ者等の轢過事故防止については、各県協会と警察本部が協定（覚書）を締結して、路上寝こみ者の発見・保護活動等を実施することとし、平成29年4月末現在で23協会が警察と協定を締結している。

（3）運転者の健康管理

平成29年1月に改正道路運送法が施行され、事業者は、事業用自動車のドライバーが疾病により安全な運転ができないおそれがある状態での運転の防止のための措置を講じなければならないことが努力義務化された。また、主要疾病の一つである「脳血管疾患」については、平成30年2月に「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」（国土交通省自動車局作成）が策定された。

これまでも全タク連では、健康に起因する事故防止のため会員事業者に対して、「事業用自動車の運転者に関する健康管理マニュアル」（国土交通省自動車局作成）に基づく、運転者に対しての定期健康診断の確実な受診指導、要再検査等の所見がある場合には所見に応じた検査を受診させるなど定期健康診断の結果を踏まえた健康状態の把握及び主要疾病に関するスクリーニング検査の受検の勧奨を行ってきたところであるが、疾病運転防止措置が事業者に対して義務付けられたことから改めてそ

の周知徹底を行うとともに、新たに策定された自動車運送事業者における「脳血管疾患対策ガイドライン」の活用についての周知徹底を行った。

また、睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査については、平成30年2月から3月の2か月の間、NPO法人ヘルスケアネットワーク及びNPO法人睡眠健康研究所の協力を得て、タクシー業界向けの割引料金によるSASスクリーニング検査の受検推進キャンペーンを行ったところであるが、同年4月、旅客自動車運送事業運輸規則の一部改正により、睡眠不足に起因する事故防止対策を強化するため、旅客自動車運送事業者が乗務員を乗務させてはならない事由等として、睡眠不足を追加するとともに点呼時の記録事項として、睡眠不足の状況が追加されるなど所要の改正が行われるなど、健康起因による事故防止について対策の強化が図られた。

（4）運輸安全マネジメント制度の普及・啓発

運輸安全マネジメント制度は、平成29年7月に「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」が改訂され、併せて保有車両が100両未満の中小事業者向けのガイドラインが新たに策定された。

全タク連においては、運輸安全マネジメント制度のより一層の普及・定着を図るため、保有車両30両未満の小規模事業者向けに運輸安全マネジメント導入の簡便な手引書として「運輸安全マネジメントの進め方」を作成した。

また、官民連携して運輸安全マネジメント普及・啓発を図るため設立された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の勧奨等の広報・啓発活動に努めた。

（5）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2009」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。平成29年中の交通事故抑止対策優秀協会表彰は、福島県、群馬県、新潟県、石川県、島根県、広島県、山口県、香川県、高知県及び佐賀県の10協会に授与された。本表彰は「ハイタク事業における総合安全プラン20

20」においても継続実施することとなった。

(6) 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。平成29年度は、無事故無違反表彰として19協会から推薦のあった32名、善行表彰として14協会から推薦のあった35名の計67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。

(7) 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。

(8) 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教養に資するため、「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. ケア輸送について

(1) 運営協議会等への対応

自家用有償旅客運送については、平成29年3月末で福祉有償運送は登録団体数2,465団体、車両数15,481台（うちセダン8,191台）となり、前年度比で団体数は増加、車両数は減少した。過疎地有償運送は登録団体数106団体、車両数603台となり、前年度比で団体数、車両数とも増加した。一方、市町村運営福祉有償運送は団体数118団体、車両数386台（うちセダン95台）と前年度比で団体数は増加、車両数は減少した。市町村運営交通空白輸送は団体数442団体、車両数2,719台と前年度比で団体数、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

平成25年8月29日に内閣府に設置された地方分権改革有識者会議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・権限の希望する市町村等への移譲にかか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が開催され、平成27年4月に施行、平成28年4月までに全国で19自治体が事務・権限を移譲されが、平成29年度及び平成30年度に新規移譲された自治体はなかった。

（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

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

① 福祉タクシー・UDタクシーの導入促進

移動等円滑化の促進に関する基本方針においては、「平成32年度末までに約28,000台の福祉タクシー（UDタクシーを含む。）を導入する。」とされた国の目標に向け、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業におけるバリア解消促進等事業費（総合政策局予算）及び訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費（観光庁予算）を活用し、募集に対し全都道府県の事業者が制度を活用し平成29年度では、計1,298台（うちUDタクシー1,222台）を導入した。なお、全タク連調査では全国で4,772台のUDタクシーが導入された。

全タク連と全福協連名で国交省に対して、常時限度額まで助成頂けるよう予算の確保の要望書を提出した。

各協会においても、自治体に対しUDタクシー購入費助成を要望しているところであるが、協会長等の尽力で自治体からの助成が拡大している。

全タク連においては、引き続き各協会に対し引き続き自治体に出向いて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請した。

昨年秋に販売された「JPN タクシー」は全国において導入が拡大してきているが、このジャパントクシーは、車いす利用のお客様がご利用いただく際、サイズ・重量等ご乗車できない車いすがあること及び乗降時に時間がかかるため「車いす乗降に関するご留意事項」の周知文を関係団体（日本身体障害者団体連合会、全国脊髄損傷連合会、DPI日本会議、全国老人クラブ連合会）に発出した。

また、今後のより良い「ジャパントクシー」を目指すため、全国の協会では、トヨタ自動車に改善等要望を行った。全タク連としても、本年4月に開催したケア輸送委員会において意見交換の場を設け改善等要望を行った。

② 職員研修

平成29年度のユニバーサルドライバー研修は、平成30年3月末現在166団体が実施機関の認証を受け、659回実施し、16,438名が受講した。平成23年10月の制度開始以来の受講者数は、平成30年3

月末現在47,854名となった。引き続き、全てのタクシー運転者教育の充実を図っていく。

(3) 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会について

全タク連も委員として参加している「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会」において、「移動等円滑化基準」が約10年経過し、障害者差別解消法の施行、訪日外国人数の著しい増加など、バリアフリー・ユニバーサルデザインを取り巻く環境は大きな変化してきていることから「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会」の下に「移動等円滑化基準及びバリアフリー整備ガイドラインの改正内容を議論する検討会」が設置され、全タク連も委員として参加した。

この検討委員会は、平成28年にガイドラインの改正に向けた方向性が示され、平成29年度に改正され、平成30年4月1日施行された。

詳細について、平成30年4月10日開催したケア輸送委員会において交通エコロジー・モビリティ財団の担当者より説明された。

(4) 交通事業者向け接遇ガイドライン作成等のための検討会について

交通事業者の中には、障害者等への接遇に関するマニュアルを作成し、職員教育を行っている者があるが、職員教育、教育内容は個々の事業者に委ねており、その結果、事業者ごとの接遇の方法や水準のばらつきがある。

こうした中、障害者を始めとする有識者の意見を踏まえ、関係閣僚会議が平成29年2月に決定した「ユニバーサルデザイン2020行動計画」で平成29年度中に交通事業者向けガイドラインを作成し、その普及を図るとされ、また、事業者の研修を充実させることとされたことから、有識者、障害者団体、事業者（業界団体を含む）等が参加する「交通事業者向け接遇ガイドライン作成等のための検討委員会」が設置された。

本検討会には全タク連も委員として参加し、平成29年度にガイドラ

インが作成され、平成30年度以降、業界単位で接遇ガイドラインを展開し、事業者による実施を促進することになっている。

- (5) 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」改正について
バリアフリー法に基づく義務付け基準のもと、都市部を中心に公共交通機関の旅客施設や車両等のバリアフリー化は一定の進歩をしているが、一方、バリアフリー法の施行から10年が経過し、この間、バリアフリー・ユニバーサルデザインを取り巻く状況は、①高齢者、障害者等の増加、②視覚障害者のホーム転落事故の相次ぐ発生、③共生社会の実現、④2020年度パラリンピック競技大会の開催を契機としたより一層のバリアフリー化の必要性の対応が必要となった。

このため、国土交通省では、ユニバーサルデザイン2020行動計画に決定事項を踏まえ、関係業界関係者、障害当事者等により構成され、全タク連も委員として参加した「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」において取りまとめられた方向性を反映するため、バリアフリー法の改正を決めた。

バリアフリー法の改正により、タクシー業界は、その旅客施設・車両等に係る移動等円滑化基準の適合・不適合の状況等について、毎年度、大臣報告・公表が義務付けとなる。

改正概要は、平成29年9月開催されたケア輸送委員会において、国土交通省より説明された。

なお、本法律は、今国会で審議され、平成31年度から改正を予定している。

9. 技術及び環境について

(1) 燃料事情について

LPガス（ブタン）のFOB価格の推移は、原油高、中国等新興国の需要増等により平成16年度から上昇傾向が続き、さらに世界的な金融・商品投機の対象となる影響から平成20年7月には950ドル/トン（16年度比で255%）と異常な高騰を示したものの、その後のリーマンショックに始まる急激な景気後退を受けて平成21年度は590ドル/トンに低下した。

しかし、中国経済の復調などを背景に平成21年度後半からは再び上昇傾向を示し、平成25年12月には史上最高値の1,225ドル/トンに至った。

その後、平成26年3月には870ドル/トンまで下降、さらに米国シェールガスの生産拡大等に伴い、平成27年度で404ドル/トン、平成28年度では411ドル/トンとここ数年下落傾向が続いていたが29年度では488ドル/トンまで上昇した。

全タク連では、価格変動の激しい燃料コストについて、引き続き今後の推移を注視していくこととしている。

(2) タクシー車両開発等について

① 次世代タクシーの開発について

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（株）は、平成25年開催の東京モーターショーに次世代タクシー「JPN TAXI」を発表後、引き続き「JPN TAXI」の細部に亘る仕様及びオリンピックに向けた対応策など、これまで4年余り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。

今後、全タク連では、環境性能に優れたユニバーサルデザイン車両の普

及促進を図るとともに、トヨタ自動車（株）とは、引き続き利用者・乗務員の声などを中心に意見交換を継続していくこととしている。

なお、「JPN TAXI」の平成30年4月末累計受注台数は、5,505台（東京：2,476台）となっている。

② 「JPN TAXI」の出発式

平成29年10月23日、トヨタ自動車（株）から22年ぶりのタクシー専用車両である「JPN TAXI」が発売された。これに併せてトヨタ自動車（株）は、東京・お台場のメガウェブで、石井国土交通大臣、川鍋会長、豊田トヨタ自動車社長ら多数の関係者の出席の下、出発式を開催した。

出発式では、百数十社に及ぶ国内外のマスコミ関係者等が集まる中、石井国土交通大臣の「UDタクシーは高齢者、障害のある方だけでなく、一般の利用者や荷物の多い訪日外国人の方々にも喜ばれる〈JPN TAXI〉が日本の街のアイコンに育つのを期待している。」旨の挨拶、豊田社長・川鍋会長のトークセッションがなされるなど、期待を抱かせる大盛況の出発式となった。

(3) 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383万トンに対して、平成28年度は286万トンであり25.2%の削減が実現した。

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、平成30年3月末で321事業者、443事業所、33,983台が認証を取得している。

ハ. 運行の効率化

衛星を利用した配車システム（GPS-AVMシステム等）の導入を促進し運行の効率化を図っており、法人・個人を含めた無線搭載車両に占める平成29年3月末の普及率は96.9%である。

ニ. 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。平成30年3月末のデジタルタコグラフ導入状況は1,073社74,736台であり、環境対応車両の導入状況は、ハイブリッド車（PHV、JPNTAXIを含む）16,115台、電気自動車258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

(4) その他

① グローバルコミュニケーション計画への参加

グローバルコミュニケーション計画は、平成26年4月、当時の新藤総務大臣が発表したもので、2020年の東京オリンピック・パラリンピックを見据えて多言語音声翻訳システムを社会実装し、多言語翻訳技術を使って言葉の壁をなくすことを目的としており、訪日外国人が最初に受ける旅客輸送サービスであるタクシーへの社会実装は重要な課題として取り上げられている。

全タク連では、同計画の推進母体である「グローバルコミュニケーション開発推進協議会」に参加し、タクシー分野における多言語音声翻訳技術の社会実装に向けて行われる実証実験等に積極的に協力していくこととしている。

なお、これまで平成27年、28年の2ヶ年連続技術環境委員会において、総務省情報通信国際戦略局の担当補佐ら推進協議会メンバーを招き、多言語音声翻訳技術の紹介、実演を実施している。

② クレジットカード等決済用端末の普及促進計画の推進

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催を控え、政府は平成26年6月閣議決定された「日本再興戦略改訂2014」において「キャッシュレス決済の普及による決済の利便性・効率性向上を図る」旨盛り込み、キャッシュレス化への取組を推進しているところである。

こうした状況を踏まえ、全タク連では平成29年4月17日開催の技術環境委員会において、2020年度までに各県クレジットカード端末の普及率を倍増するなどの計画（倍増計画）を策定し、普及促進に向け積極的にその取組を進めていくこととした。

また、平成30年1月決定した「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」では、この倍増計画を一部前倒し実施し、2018年度までに3大都市圏において法人タクシーのキャッシュレス対応100%、地方部では2019年度までに対応車両の普及率倍増を目指すこととして

いる。

③ ソフトメーター開発を巡る動向について

政府、規制改革推進会議は、平成29年5月の規制改革推進に関する第一次答申において、ソフトメーターの普及に向けた環境整備について、平成29年度上期に検討を開始、平成30年上期に結論、平成30年度措置としたところ。

国土交通省は、平成30年3月、国土交通省、経済産業省、全タク連、日本タクシーメーター工業会、電子情報技術産業協会をメンバーとする「新しいタクシーメーターの開発等に向けた検討会」を立ち上げ、検討に着手した。

同検討会には、全タク連から川村技術環境委員長、根本技術環境副委員長が委員として参画し、よりよいタクシーメーターの開発に向けて協力していくこととしている。

④ 自動運転技術を巡る動向のフォローアップ

政府は、平成30年4月17日、自動運転等実現のための政府全体の整備方針（大綱）を閣議決定した。

大綱では、「自動運転車は、これからの日本における新しい生活の足や、新しい移動・物流手段を生み出す「移動革命」を起こし、多くの社会課題を解決して我々に「豊かな暮らし」をもたらすものとして大きな期待をよせる」として、「車両の安全確保の考え方」「交通ルールの在り方」「安全性の一体的な確保」「責任関係」などを検討していくこととしている。

その他、国内外の自動車メーカー等からは、市場化時期に関する方針、市場化に向けての実証実験が加速しているところである。

全タク連では、平成30年5月の技術環境委員会において、国土交通省自動車局の担当室長を招き、自動運転技術の最新動向について受講した。

引き続き、自動運転技術を巡る動向について注視していくこととしている。

10. 労務対策について

(1) 労働関係法令等の周知及び円滑な施行

労働契約法、有期雇用特措法、障害者雇用促進法等について、その概要等を作成することにより、円滑な施行がなされるよう周知に努めた。

○ 労働契約法 18 条に基づく無期転換ルールへの対応

「同一の使用者ととの間で有期労働契約が更新されて通算 5 年を超えたときは、労働者の申込みにより、期間の定めのない労働契約（無期労働契約）に転換できる仕組み」が平成 30 年 4 月 1 日以降発生することから、

有期雇用特措法に基づく高齢者に関する特例措置を受けるための申請手続きが必要となる。

○ 障害者の法定雇用率の引上げ

平成 30 年 4 月 1 日から障害者の法定雇用率が 2.2%（←2.0%）に引き上げられることに伴い、タクシー事業については、企業規模 100.5 人（←109 人）以上が障害者雇用の義務対象となる。

○ 「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン」（平成 29 年 1 月 20 日策定）

使用者は、労働時間を適正に把握するなど労働時間を適切に管理する責務を有しているとして、始業・終業時刻、点呼前後の作業時間、休憩時間、手待時間等の明確化が求められている。

(2) 最低賃金引上げ額が目安審議に当たっての要請

地域別最低賃金額の改定について、厚生労働大臣が中央最低賃金審議会に諮問を行う一方で、安倍総理が政府の経済財政諮問会議で最賃の 3% 引上げに言及するなど、個人消費が力強さを欠く状況が続いている状況下において、事業の賃金支払能力について検討することなく、最賃の大幅な引上げを図ろうとする政府の意図がみられることから、中央最低賃金審議会会長に対し、地域別最低賃金の原則を定めた最低賃金法第 9 条の趣旨を踏まえた慎重な審議が行われるよう要請した。

なお、香川を始めとする 8 協会において各地方最低賃金審議会宛てに意見の申述又は提出がなされ、答申後において、岩手を始めとする 12 協会において各審議会宛てに異議申出書の提出がなされた。

(3) 「タクシー事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の策定

政府においては、平成 29 年 3 月 28 日に働き方改革実行計画を取りまとめ、時間外労働の上限について、一般原則として、月 45 時間、かつ、年 360 時間、臨時的な特別な事情がある場合に限り、年 720 時間とされ、罰則付きとされた。運送事業については、5 年間の猶予措置が盛り込まれ、6 年目からは年 960 時間以内の規制が適用され、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設けることとされた。

これを受けて、平成 29 年 9 月 20 日に石井国土交通大臣から全タク連に対し、働き方改革の実現に向けたアクションプランを策定するよう要請があり、本年 3 月 8 日開催の労務委員会、同月 14 日開催の正副会長会議における審議・承認を経て、同月 30 日、川鍋会長から石井国土交通大臣に対し、「タクシー事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の報告を行った。

また、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律案」については、本年 4 月 6 日に閣議了解の上、同日国会に提出されたところ。同法案は、国会において審議中であり、同法案が成立後は、年次有給休暇の確実な取得等について円滑な施行がなされるよう周知に努める必要がある。

さらに、本年 5 月 30 日、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議（第 4 回）」が開催され、長時間労働の是正に向け、罰則付きの時間外労働の上限規制の適用開始までの間を計画期間とする「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」が定められた。

(4) 第二種免許の受験資格の要件緩和

① 規制改革実施計画（平成 28 年 6 月 2 日、同 29 年 6 月 9 日閣議決定）

第二種免許の受験資格の要件緩和については、平成 28 年、29 年と 2 年連続して規制改革会議（平成 28 年以降は「規制改革推進会議」と改称。）答申に盛り込まれ、いずれも規制改革実施計画として閣議決定された。

平成 28 年 6 月に閣議決定された規制改革実施計画では、経験年数の見直しについて、「既存の特例制度を踏まえつつ検討することとし、そのために必要な試験・教習のあり方についても検討を行い、遅くとも平成 30 年までに結論を得る。」こととされた。年齢要件の見直しについては、「自動車技術の進展、安全性確保の観点等を含めて普通第二種運転免許制度の今後のあり方を総合的に検討し、結論を得次第速やかに措置する。」こととされた。

また、平成 29 年 6 月に閣議決定された規制改革実施計画では、事業所管庁、事業者等の旅客自動車運送事業の実態や交通安全に関する知見を有する関係者が幅広く参画する検討の場を設置し、21 歳以上という第二種運転免許受験資格の年齢要件の適否や、現行制度が年齢要件で担保しようとしている運転者の資質等について、事業者による安全担保措置を含め、研修や他の方法で補完することの適否等第二種運転免許制度の今後のあり方を総合的に検討し、結論を得次第速やかに措置する。」こととされた。

② 規制改革実施計画に対する警察庁の対応

(ア) 規制改革実施計画に適切に対応するための免許制度の在り方に関する調査研究委員会の設置

平成 29 年 8 月に、普通第二種免許受験資格の経験年数要件等についての調査研究を行うため、警察庁に、「規制改革実施計画に適切に対応するための免許制度の在り方に関する調査研究委員会」が設置された。

同委員会では、運転経験ごとの運転特性、旅客自動車教習所の効果

の検証等を行うため、平成 29 年 10 月から平成 30 年 1 月にかけて、運転経験が異なる被験者による走行実験を行った。走行実験は、運転経験 2 年以上 3 年未満の者 13 名に現行の旅客自動車教習（技能 28 時限、学科 24 時限）を、運転経験 1 年以上 2 年未満の者 15 名に新たな教習（技能 50 時限、学科 18 時限）を実施した。

検証結果については、平成 30 年 4 月 25 日開催された「第二種免許制度の在り方に関する有識者会議」（後述）において、同委員会から、「新たな教習を受講した運転経験 1 年以上 2 年未満の者は、現行の旅客自動車教習を受講した者とおおむね同等の危険予測・回避能力を得られたと考えられる。今後、教習指導員等の意見を踏まえ、カリキュラムの一層の改善を行うため、引き続き検討を行う。」旨の報告がなされた。

全タク連では、東京ハイヤー・タクシー協会の協力を得て、同委員会が行う走行実験に必要な被験者の確保について協力を行うとともに、事業者に対するタクシー運転者の実態等についてのアンケート調査についても協力を行った。

（イ）第二種免許制度等のあり方に関する有識者会議の設置

平成 30 年 4 月 25 日、警察庁交通局に「第二種免許制度等のあり方に関する有識者会議」が設置された。

同会議は、平成 29 年 6 月に閣議決定された規制改革実施計画を受け、警察庁交通局長が、様々な専門家の意見を伺うために設置されたもので、平成 30 年度内に 6 回程度開催され、年度末までに第二種免許制度の今後のあり方について提言を取りまとめることを目指し検討を行うとされている。

なお、平成 30 年 6 月 27 日開催（予定）の第 2 回有識者会議で、全タク連から、受験資格緩和の要望の背景、運転者不足に向けた事業者・業界の取組、事業者が取り組んでいる安全対策等について、プレゼンテーションを行うこととしている。

（5）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

タクシー運転者の賃金及び労働時間を把握するため、厚生労働省が

毎年実施している「賃金構造基本統計調査」から平成 29 年における調査結果を分析し、「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、各協会に配布した。なお、当該統計調査に対する回答に際して留意すべき事項を取りまとめたものを作成し、配布している。

② 労務に関する調査については、女性乗務員採用状況調査及び定時制乗務員採用状況調査を統合し、「乗務員の年齢構成等に係る調査」を隔年で実施しており、平成 29 年 3 月末の状況を調査し、その結果を取りまとめて、各協会に配布した。なお、今回の調査の実施に当たっては、新卒者（卒後 3 年以内）の採用状況について調査項目を追加した。

③ 「ハイタク労組別春闘方針一覧」の取りまとめ

平成 30 年の春闘に向け、各ハイタク労組がどのような運動方針を掲げ、どのような要求をしているかについて把握し、適切に対応するため、全自交労連、交通労連、自交総連及び私鉄総連ハイタク協議会の要求事項等を取りまとめ、前年との相違点を明らかにした上、各協会に配布した。

(6) 第 109 回全国労務連絡会の開催

平成 29 年 7 月 20 日に約 300 名に及ぶ事業主・労務責任者の出席の下で開催し、最近のタクシーをめぐる情勢について理事長報告を行うとともに、労働問題をめぐる諸情勢について配布資料（冊子）に基づく説明や質疑応答がなされた。また、厚生労働省労働基準局労働条件政策課の担当課長補佐による「働き方改革－時間外労働の上限規制等について－」と題する講演が行われた。

(7) ハイタク関係労組との意見交換等

平成 29 年 6 月 29 日、労働関係 8 団体が来訪し、リーフレットの活用等について意見交換を行った。

平成 30 年 3 月 7 日、自交総連の高城委員長、菊池書記長ほか 8 名が来訪し、ライドシェア合法化阻止に向けた取組や全タク連が策定した 11 項目にわたる活性化策等について意見交換を行うとともに、労働条件の改善等について申入れがあった。

同年 5 月 23 日、星陵会館において「安全な地域交通を守る 5・23 集会」

が開催され、坂本本部長、武居労務委員長及び理事長が出席。坂本本部長より全タク連としてライドシェア断固阻止等の決意表明を行った。

1 1. 地域における諸課題にかかる対応について

(1) 自治体との連携による乗合タクシー等の導入

ア 各協会では、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するなどして自治体の行う「まちづくり」と一体となった乗合タクシーの導入等による地域住民の生活交通の確保に努めた。

イ 「乗合タクシー」は、過疎地等の地域住民の日常生活の足としての役割を担っているによる代替機関としての役割が大きくクローズアップされてきており、その役割は大きく評価されている。また、輸送効率向上及びサービスの向上や地球温暖化防止の観点からも、一層の導入が期待されている。

ウ 全タク連では、「乗合タクシー」の更なる普及を全国全ての自治体に働き掛けるため、「乗合タクシー事例集」を作成し、各協会に対して協会役員・支部長等が直接自治体を訪問し、「乗合タクシー事例集」を活用して、乗合タクシー導入の働きかけを行うよう要請しているところである。

「乗合タクシー事例集」は、平成28年2月に初版（6，500部）を作成後、同年10月に第2版（6，500部）、同29年10月に第3版作成とリニューアルを重ねているが、各協会では、その都度、版を新しくした「乗合タクシー事例集」活用して全国約1,700の自治体に対する訪問活動を実施し、乗合タクシーの導入の提案を行った。

エ 平成29年3月末現在、乗合タクシーは、全国で4，174コース、11，943台が運行している。

このうち過疎地における廃止バス路線の代替などに対応する過疎地型乗合タクシー3，239コース、空港と周辺市町村を結ぶ空港型乗合タクシー383コース、地域の観光スポットを効率よく周遊する観光型乗合タクシー263コース、都市部において駅などを出発点として一定のエリア内を運航する都市型乗合タクシー99コース、移動困難な高齢者などの通院等お出かけ支援に対応する福祉型乗合タクシー41コース、住宅団地と駅などを結ぶ団地型乗合タクシー32コース、その他の乗合タクシー

117コースとなっている。これは、10年前の平成19年に比べて、コース数で約2.6倍、車両数で約1.5倍の増加となっている。

(2) タクシーの活性化対策の推進

便利タクシー等高齢者の日常生活の支援、救援サービス、育児支援タクシー、妊婦応援タクシー、観光タクシー及びITを活用したスマホアプリ配車サービス等の導入を積極的に推進するとともに、優良タクシー乗り場、EV・FCVタクシー優先乗り場、近距離乗り場のほか、UDタクシー専用レーンを設置する等、お客様のニーズに対応した専用乗り場の設置など、タクシーの活性化対策の推進に努めた。

また、利用者利便を図るため、カード支払いが可能な決済機器を導入している事業者は、平成30年3月末現在、2,342事業者(6.9%増)、109,545台(1.6%増)と電子マネーの普及により大幅に増加した。

利用可能なカードは、各種のクレジットカード及びiD、QUICPayといった電子マネーや、Suica(及び相互利用可能なPASMO、Kitaca、Toicaなどの交通系電子マネー)などがある。また、増加する訪日中国人観光客のニーズに対応するため、Alipay、Wechatpayを導入にも努めた。

(3) 観光タクシー

観光タクシーについては、都道府県タクシー協会と自治体、観光関係団体が一体となり、地域の観光スポットや特産物等を案内する観光ガイドに相応しい運転者を養成・認定する制度が広がっている。平成30年3月末現在、33都道府県において実施され、9,290人が認定されている。

(全タク連調査)

(4) インバウンド対策

我が国の成長戦略の大きな柱である観光先進国の実現に寄与することを目的に、多様化する訪日外国人のニーズに対応した安心・安全で快適なタクシーサービスを提供するため「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」を平成30年1月に策定し、東京オリンピック開催の2020年に向けてタクシーサービスの向上に向けた対策を業界の総力を挙げて推進することとした。

アクションプランでは、「母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくり」、「言葉の不安解消」、「決済の不安解消」、「関係機関・団体と

連携したプロモーション活動」の4項目を柱として掲げ、2019年度までに外国語対応ドライバーを1万人に、2018年度末までに3大都市圏においてキャッシュレス対応車両普及100%、2019年度までに地方部でキャッシュレス対応車両の普及率倍増等の目標を掲げている。

(5) 白タク対策

ア 運転代行業者によるタクシー類似行為対策

自動車運転代行業者による白タク行為やNPO等によるボランティア輸送を装ったタクシー類似行為により、タクシー事業の健全な運営が阻害され、タクシーが地域公共交通としての機能を十分発揮することが困難な状況にあることから、白タク行為等の取締りの徹底と自家用有償旅客運送や福祉輸送事業限定制度の適正な運用を関係機関に要望した。

イ 在日中国人による違法白タク対策

近年、成田、関空、羽田など国際空港あるいは大型クルーズ船が入港する沖縄県石垣島などの港で、在日中国人が無許可で観光客を送迎する違法ないわゆる「中国式白タク」が横行している。

全タク連では、国土交通省、警察庁に対して、中国式白タクの取締り強化を要望していたところ、羽田、成田、関西国際空港などに国土交通省、警察本部及びタクシー協会等関係機関・団体を構成員とする対策会議が設置され、取締りの強化と中国語での注意喚起のチラシの作成・配布等の広報啓発活動の強化が図られることとなった。

国土交通省では、日中両政府パートナーシップ協議の場などを通じて、中国政府に対して訪日中国人に対する日本のルールの周知の働きかけを行っていただいた結果、平成30年の春節期間前に在日本中国大使館のホームページに営業許可のない車両は安全上の問題が無視できないため利用しないようにとの注意喚起が2回にわたりなされた。

また、警察による中国式白タク取り締まり強化により、中国人被疑者らによる中国人観光客を対象とした白タク行為として、平成29年から平成30年5月までに沖縄県警、大阪府警、京都府警及び警視庁で8件18人が検挙された。

(6) タクシー代行受託保険について

対人8千万円、対物2百万円を基本とするタクシー代行事業者向けの陸送保険は、平成15年10月の商品化以来、順調に推移し平成29年度の

保険料の割引率は80%であった。

平成30年3月末の契約状況は、加入件数193件（組合単位の加入を含む。）、合計保険料4,548,505円、修正保険料（割引がないとした場合の保険料）22,742,525円、支払保険金4,000,000円（損害率17.59%）であった。