

平成 2 7 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景気低迷が続いてきた。また、現政権が掲げた一連の経済対策の効果は、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ことは周知の事実。

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、繰り返し要望・提案がなされているところ。

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つつ自民党、公明党、民主党のタクシー議員連盟を中心とした国会議員、マスコミ等に対し、白タクの問題、タクシー業界の様々な取り組み状況等について説明を実施。

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根底から揺るがすとともに、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、今後とも労働組合、個人タクシー業界、バス業界とも連携し業界挙げて断固阻止していく決意。

一方、平成26年1月施行された「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」では、本法の大きな柱である特定地域指定にあたって、27年1月国土交通省から指定基準が、2月には25年度実績に基づく29の特定候補地域が示されたところである。当該地域の協議会では、順次特定地域指定に向けた活

発な議論を展開し、同意を得た19の特定候補地域について国土交通省は、順次運輸審議会への諮問・答申、一部地域は公聴会なども経て、27年6月1日秋田・仙台・熊本を皮切りに、11月1日まで19の特定地域を指定した。

全タク連では、全国から寄せられた改正特措法の運用における課題・要望について、タクシー事業適正化・活性化推進特別委員会で審議の上とりまとめ、平成28年1月15日国土交通省に提出した。

国土交通省は、平成27年1月に発足した「新しいタクシーのあり方検討会」の議論を進め、平成28年4月1日には最終とりまとめとして、「タクシー革新プラン2016～選ばれるタクシー～」を発表した。委員として参画した富田会長、川鍋副会長は、掲げられたタクシー革新に向けた取組、タクシー特措法のフォローアップなどのテーマに関し、積極的に発信。

さらに、全タク連では、新公益法人制度への対応、予算・税制改正要望、平成27年10月1日から変更された運転者登録制度、高齢化社会等に対応したケア輸送問題、交通事故防止・飲酒運転の撲滅、地球温暖化防止対策等の環境問題、運転代行問題、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、利用者利便の向上を目的とした広報・啓発活動など公共交通機関たる責務を果たすべく様々な課題に対し、専門委員会を中心に適時適切な情報交換に努めるとともに業界の意見・要望を把握して的確な対応に努めた。

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

(詳細は総会資料別冊)

- ・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、I T 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 2 0 1 5、「世界最先端 I T 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 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 国家戦略特区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 国家戦略特区区域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 12 月 10 日 I T 総合戦略本部より「I T 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 国家戦略特別区域諮問会議において、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 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。
- ・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。

(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 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 5 月 19 日 議連幹部会

ロ 公明党

- ・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

ハ 民主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

② 国会議員、関係行政機関に対する陳情

昨年(平成27年)の第103回通常総会における白タク行為を断固阻止する緊急決議及び平成27年11月11日金沢での第55回全国ハイヤー・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特別決議を行うとともに、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。

③ 京丹後市、養父市、仙北市への要請

内閣府地方創生推進室に対しライドシェア導入の特区提案をした京丹後市、養父市、仙北市に対し、平成27年11月会長・理事長らは、市長に直接面談を求め、ライドシェアの問題点などを説明するとともに地域住民の足の確保のためタクシーの活用などを強く要請した。

④ 地方自治体への発信

ライドシェアを断固阻止する活動を進める一方で、平成28年2月、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、50余の全国乗合タクシー事業の実施事例を掲載した「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配布・説明した。

⑤ 公明党議連の発足

平成28年1月19日「公明党ハイヤー・タクシー振興議員懇話会」設立総会が開催され、太田昭宏前国交大臣を顧問、富田茂之議員を会長とした議員懇話会が発足した。今後、白タク問題等タクシー業界が抱える諸課題についてご尽力頂けることとなった。

⑥ 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。

⑦ その他

全タク連では、政府機関の情報を中心に積極的な情報収集活動に努め、可能な限り各県協会に展開した。また、タクシー業界と同様に白タク問題で多大な影響を受ける個人タクシー業界及びバス業界との連携の必要から、平成28年4月22日に日本バス協会地方交通委員会ワーキング委員会において、神谷理事長が白タク問題について報告、注意喚起した。さらに、名古屋タクシー協会名古屋市議会議員連盟の発足、茨城県議会から衆参両院議長、総理大臣、国土交通大臣等へ「白タク行為の容認を旨とした規制改革の自粛を求める意見書」の提出など傘下会員にも多大な活動を頂いたところである。

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の作成、渉外活動の増加及び大幅な資料印刷の増加により、委員会支出、渉外費支出、印刷製本費支出が増加、さらに子供霞ヶ関見学デーへの参画などによる広報活動の推進により、広報費支出が増加したが、人件費の節減、運転者登録関係費用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) 新公益法人への対応について

平成20年12月に実施された公益法人制度改革への対応として実施した一般社団法人への移行については、以下の経緯となっている。

なお、一般社団法人に移行した平成24年度から進めてきた公益目的支出計画に基づく公益事業は、27年3月末を以て計画の実施を完了し、2

7年11月24日付けで内閣府より計画の実施完了確認書を受領し、一般社団法人移行に関する全ての手続きを終了した。

- ・22年5月28日 総会で一般社団法人移行を決定
- ・23年5月31日 総会で新定款（案）、公益目的支出計画（案）の承認
- ・23年8月31日 内閣府に対し認可申請。
- ・24年2月10日 公益認定等委員会 答申
- ・24年3月21日 内閣総理大臣 認可
- ・24年4月1日 特例民法法人の解散登記・一般社団法人の設立登記
（全国ハイヤー・タクシー連合会に改称）
- ・24年6月19日 公益目的財産額の確定
（公益目的財産額=103,233千円、計画実施期間=3年）
- ・25年6月28日 公益目的支出計画実施報告書の提出
（実績額=40,540千円、計画額=38,631千円）
- ・26年6月30日 公益目的支出計画実施報告書の提出
（実績額=35,561千円、計画額=38,631千円）
- ・27年6月30日 公益目的支出計画実施完了確認請求書の提出
- ・27年11月24日 公益目的支出計画実施完了確認書の受領

4. 国の支援及び税制改正要望等について

(1) タクシー事業に対する助成制度（27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（306億円の内数）

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 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進事業

(299百万円)

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、これに付随する充電設備の導入に対して、他地域への急速な伝播、普及展開を図る計画を要件に支援。27年度は燃料電池車12台、電気タクシー9台、プラグインハイブリッドタクシー33台、充電設備2基が助成を受けた。

③ 事故防止対策支援推進事業(1000百万円)

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2009」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

(2) 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。

- ・ 27年 6月26日 自動車局長へ要望書の提出
- ・ 27年 8月17日 内閣府・文部科学省に対し要望
(川鍋副会長、理事長)
- ・ 27年 9月16日 民主党国土交通部門会議で要望 (理事長)
- ・ 27年 10月7日 総務省の自動車関係税制のあり方に関する検討会において要望 (伊藤総務委員長、理事長)
- ・ 27年 11月6日 自民党自動車議連自動車政策懇談会にて要望
(伊藤総務委員長)

- ・27年11月17日 自民党予算・税制等に関する政策懇談会（富田会長）
 - ・27年12月上旬～自民党税制調査会小委員会へ陳情
- 28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 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
- 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 改造LPGハイブリッド自動車に税制上の特例措置を適用
- ⑥ バリアフリー車両に対する減税措置の拡充
- ⑦ 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
- ⑧ 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27年12月16日に自民・公明両党は、「平成28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

- ・自動車取得税について、消費税率10%への引上げ時である平成29年4月1日に廃止するとともに自動車税において、環境性能割課税を平成29年4月1日から導入する。
- ・環境性能課税の制度設計にあたり、現行の自動車取得税において設けられているバリアフリー特例を継続適用、さらにエコカー減税と重複して適用することを可能とした。
- ・自動車税のグリーン化特例の適用期限を1年延長する。

(3) 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28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, 0 0 0 万円	1. 6 億円

(4) 自動車損害賠償責任保険等について

平成28年1月、第135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27年度保険料率検証結果によると、27年度95.9%、28年度95.4%となり、平成25年4月の基準料率改定時の予定損害率(100.2%)との乖離は平成27年度で▲4.3%、平成28年度で▲4.8%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、損害率の低下を図っていくことが重要である。

5. 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、平成24年度から全タク連内部で作成することにした会報誌「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 2015」を年1回発行し、会員、関係行政機関(地方公共団体を含む。)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。

(2) 第27回「タクシーの日」の実施

27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2年余りが経過したところであるが、登録事業者数は本年5月末時点で4,068事業者（営業所を含む。）と増加し、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4万6千件を超えている。

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。

また、「全国タクシーガイド」による事業者が発信する様々なサービスがライドシェア対策になることから、今後本サービスへの全事業者登録を速やかに実現し、各事業者が提供する各種サービスの一層の拡充に努めながら強力的に発信していく必要がある。

(4) 子ども霞ヶ関見学デーへの参加

7月29日及び30日の2日間にわたって、国土交通省において実施された「子ども霞ヶ関見学デー」のプログラム（タイトル：「タクシーはどんな仕事をしているの？」）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（チョロ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。

※ 来場者数：約3,200人（うち、引率者1,450人）

(5) 「ママ LOVES タクシー」への協力

本年2月26日～28日にナゴヤドームで開催された「HAPPY MAMA FESTA」における国土交通省の提供プロジェクト「MAMA LOVES タクシー」に協力し、働く女性に向けたタクシー乗務員の魅力紹介やタクシーへの理解促進を図った。

※ 来場者数：3日間で延べ10万人

(6) 「ラグビーワールドカップ2019」告知ステッカーの貼付

公益財団法人ラグビーワールドカップ2019組織委員会からの要請に応え、2020年開催の東京オリンピック、パラリンピックの前年に日本全国12都市で開催される「ラグビーワールドカップ2019」告知ステッカーの貼付に協力することとなり、平成27年3月、「8月5日はタクシーの日」の文言を刷り込んだステッカー20万枚を作製し、タクシー車両への貼付を各協会にお願いしたところ、各地域で積極的な取組がなされ、同組織委員会の広報WEBサイトでも大きく取り上げられた。

(7) ニュース・リリースの実施

- ・ 4月20日 全タク連広報誌「Taxi Today in Japan 2015」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)
- ・ 4月27日 「全国タクシーガイド」のアクセス数が3万件超え
(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27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)
- ・ 11月18日 「全国タクシーガイド」のアクセス数が4万件超え
(国交省記者クラブ、日本ハイヤー・タクシー記者会)

6. 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營收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26年度の改正タクシー特措法施行までの動き

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盟総会において、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

② 平成27年4月から特定地域指定に向けた一年の動き

イ. 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・新潟・熊本の4地域について、平成27年4月28日に運輸審議会に対し諮問がなされ、新潟を除く3地域については、5月26日付けの運輸審議会からの答申を得て平成27年6月1日から平成30年5月31日までの3年間の特定地域指定がなされた。

ロ. その後、地域協議会で同意を得た特定地域候補地について、運輸審議会への諮問・答申、一部地域は公聴会なども経て、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。

ハ．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。当該地域の協議会で同意が得られた宇都宮、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、平成28年4月26日、5月19日に運輸審議会に対し諮問がなされている。

ニ．全タク連タクシー事業適正化・活性化推進特別委員会では、平成28年1月15日委員会を開催し、指定基準・営業方法の制限等改正タクシー特別措置法施行における課題・要望をとりまとめ、同日付けで国土交通省に提出した。

ホ．平成26年1月改正特措法が施行され、その秋の事業者大会で富田会長が打ち出された「預かり休車制度」の創設は、会長自ら国交省との意見交換・要望を重ねた結果、平成28年4月7日運用基準「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。本措置は、今後の特定地域指定或いは地域計画の策定など改正法の円滑な運用に大きく影響を与えるものである。

(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、平成26年1月27日の施行に併せて、改正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、運転者登録制度が変更された。

従来13指定地域で行われていたタクシー運転者登録制度が全国47都道府県へ拡大され60の単位地域となり、今まで指定地域で行っていた法令、安全、接遇、地理に関する講習を修了してタクシー運転者としての登録を行うことになる。

また、指定地域においては、特定地域で行っていた試験制度を導入することとなり、地理試験に加えて法令、安全、接遇に関する試験の合格を登録の条件とされる。特定指定地域についても、地理試験のほか新たに法令、安全、接遇も試験を行うことになり、輸送の安全と運転者の質の確保・向

上が推進されることになる。

(4) 新しいタクシーのあり方検討会について

国土交通省は、平成27年1月に発足した一橋大学大学院商学研究科の山内教授を座長とする「新しいタクシーのあり方検討会」の議論を進め、平成27年8月28日「中間とりまとめ」、平成28年4月1日には最終とりまとめとして、「タクシー革新プラン2016～選ばれるタクシー～」を公表した。委員として参画した富田会長、川鍋副会長らは、掲げられたタクシー革新に向けた取組、タクシー特措法のフォローアップなどのテーマに対し、積極的に発信した。

(5) 公正取引委員会の立入検査について

平成21年10月特別措置法施行に併せて運賃制度変更がなされ、自動認可運賃の幅が変更された。

この結果、交通圏の全社が下限割れとなったことから、新潟市域事業者27社中26社は、平成22年2月25日～3月5日にかけて新公示運賃のD運賃に改定申請、同年3月26日認可、同年3月下旬～4月にかけて実施した。

この一連の運賃改定に対し、公正取引委員会は、平成23年1月26日及び27日に「市内のタクシー会社が価格カルテルを締結し一斉に値上げをした疑いがある」として、立入検査を実施した。

その後、公正取引委員会は十数回の事情聴取、命令の事前通知を経て、平成23年12月21日新潟市域25社に対し、排除措置命令及び課徴金納付命令に及んだものである。

これらの命令に対し、平成24年2月17日新潟市域16社は、公正取引委員会に審判請求を申し立て、平成26年1月9日までに第10回に亘る審判が行われたが、平成27年2月27日、審判請求を棄却する旨の審決書が15社に対し送達された。これを受け、平成27年3月30日、新潟市域12社は、同審決の取消を求め東京高等裁判所へ提訴した。

平成28年4月22日東京高等裁判所において第一回口頭弁論（結審）が行われ、7月中旬に高裁判決が予定されている。

全タク連としては新潟業界の取組に対して、従前から各協会と連携して、

物心両面から支援をしてきたところであるが、今後とも関係方面への働きかけを含め引き続き全力で支援を行っていくこととしている。

(6) 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28年5月23日（自動車局）

「東日本大震災の被災地域における被災タクシー車両の代替車両に係る運賃及び料金の特例措置について」の期間の延長について

- ・標記の通達による特例措置について、平成29年5月31日までの1年間の期間延長がなされた。

[改正タクシー適正化・活性化特別措置法関係]

① 平成27年6月1日（平成27年国土交通省告示第686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

- ・6月1日付けで特定地域に宮城県仙台市、秋田県秋田交通圏及び熊本県熊本交通圏が指定された。

② 平成27年6月3日（平成27年国土交通省告示第697号）

タクシー業務適正化特別措置法施行規程の一部を改正する告示

- ・タクシー運転者登録制度が平成27年10月1日より全国に拡大されることに伴い、標記告示のほか、指定地域で実施される輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する試験科目、講習等関連する通達の改正がなされた。

③ 平成27年7月1日（平成27年国土交通省告示第823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

- ・7月1日付けで特定地域に奈良県奈良市域交通圏、広島県広島交通圏及び大分県大分市が指定された。

④ 平成27年7月31日（平成27年国土交通省告示第895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

- ・ 8月1日付けで特定地域に神奈川県京浜交通圏、新潟県新潟交通圏、石川県金沢交通圏、長野県長野交通圏、岡山県倉敷交通圏、福岡県北九州交通圏、長崎県長崎交通圏、宮崎県宮崎交通圏及び鹿児島県鹿児島市が指定された。

⑤ 平成27年9月1日（平成27年国土交通省告示第965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

- ・ 9月1日付けで特定地域に兵庫県神戸市域交通圏が指定された。

⑥ 平成27年10月30日（平成27年国土交通省告示第1081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

- ・ 11月1日付けで特定地域に北海道札幌交通圏、大阪府大阪市域交通圏及び福岡県福岡交通圏が指定された。

⑦ 平成28年4月7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営業方法の制限に関する取扱いについて」の一部改正について

- ・ 特定地域において、地域指定解除までの間の全日、同一の車両について営業方法の制限を行う場合の取扱い等について定めた旨、自動車局長から通知及び周知要請がなされた。

[一般旅客自動車運送事業関係]

① 平成27年6月12日（自動車局）

タクシー等の構造要件の廃止に伴う安全上の措置について

- ・ タクシー車両に対する、いわゆる「上乗せ規制」を廃止したことに伴い、タクシー等の安全上の措置について、周知徹底を図るよう要請がなされた。

② 平成28年3月28日（自動車局）

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について

- ・ 近年の訪日外国人の増加を踏まえ、他国の主要都市と比較した際のタクシー運賃の割高感を解消しつつ、タクシーの近距離利用者と長距離利用者の負担の公平性を向上させる観点から、運送収入を一定に保ち

つつ、利用者の乗車距離により即した運賃とすること（運賃の組替え）が検討されていることを踏まえ、運賃を組み替える旨の申請があった場合の処理方針等について新たに定めた旨、自動車局長から通知及び周知要請がなされた。

③ 平成28年4月16日（自動車局）

平成28年熊本地震を踏まえたタクシーの輸送力確保について

- ・4月14日から熊本県熊本地方を中心に発生している大規模地震への対応について、タクシーの機動性を活かし、各種輸送ニーズへの迅速な対応、旅客輸送の確保について最大限積極的に協力するよう自動車局長から要請がなされた。

[交通安全関係]

① 平成27年9月2日（自動車局）

「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対策の必要性と活用～」について

- ・SASスクリーニング検査を実施する事業者は近年、増加傾向にあるが、未だに事故後に初めて運転者のSASが発覚するというようなケースも後を絶たないことから、国土交通省はSASマニュアルを全面改訂するとともに、SASの早期発見・早期治療について再度徹底するよう要請した。

② 平成27年10月6日（安全政策課）

事業用自動車の安全確保の徹底について

- ・「平成27年秋の全国交通安全運動」期間中、事業用自動車に起因すると思われる重大事故が8件（速報値）発生し、これらの事故により、4名が死亡、15名が負傷したことから、安全政策課長から事業用自動車の安全確保の徹底を図るよう指示がなされた。

③ 平成28年1月29日（自動車局）

一般乗用旅客自動車運送事業の安全確保の徹底について

- ・1月15日長野県北佐久郡軽井沢町の国道において、貸切バスが対向車線をはみ出して崖下に転落し、15名が死亡、26名が負傷する事故が発生したことを受けて、国土交通省自動車局長から安全対策及び事故防止の徹底を図るよう指示がなされた。

[自家用有償旅客運送関係]

- ① 平成27年10月1日（平成27年国土交通省告示第1025号）
自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に係る指定都道府県等の指定について
- ・「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（第4次一括法）」の施行に伴う自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲について、大分県が指定都道府県等に指定された。
- ② 平成27年12月25日（旅客課）
NPO等が実施する福祉有償運送の対象者、対価の明確化及び運営協議会の運営方法について
- ・規制改革会議において福祉有償運送に係る規制改善に係る指摘がなされ「規制改革実施計画」に盛り込まれたことを踏まえ、今後の福祉有償運送の実施に当たり、市町村と連携を図り、取り扱いの地域差により実施が妨げられることがないよう各運輸局及び全タク連等に対し通達がなされた。

7. 運賃・料金等について

(1) 東京業界における初乗距離短縮運賃の検討

東京業界は、数年前から経営委員会を中心に、近年の訪日外国人の増加、超高齢化社会の到来といった社会的ニーズに対応した運賃制度の検討を進めてきた。一方、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28日「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、都内の事業者は、平成28年4月5日一部大手事業者を皮切りに、現在の初乗り運賃「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した。

平成28年6月3日には、地域総車両数の7割超の事業者から申請がなされたため、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るとしている。

(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。

現在、愛媛県南予地区、沖縄県離島地区、沖縄県本島地区、福岡A地区、群馬A地区、群馬B地区、大阪地区、山梨A地区、東京特別・武三地区、名古屋地区、小田原地区の11ブロックで改定及び組み替えの申請・審査中である。

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70ブロックとなっている。

8. 交通安全対策等について

(1) 交通事故発生状況

平成27年中の全国の交通事故による死者数は4,117人で15年ぶりの増加となり、第9次交通安全基本計画に掲げた「平成27年までに死者数を3,000人以下」とする目標は達成できなかった。

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、13,655件で前年より1,137件、7.7%の減少となったが、死亡事故件数は45件で、前年より6件、15.4%の増加となった。交通事故件数は6年連続して減少となったが、死亡事故件数は増減を繰り返しながら高い水準のまま横ばい状態で推移している。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いる。

(2) 「ハイタク事業における総合安全プラン2009」の中間見直しに基づく交通事故抑止重点対策の推進

全タク連では、平成26年9月に「ハイタク事業における総合安全プラン2009」の中間見直しを行い、平成30年までの間を「交通事故抑止重点対策期間」と位置付け、タクシーによる交通事故の約20%を占める「出会い頭事故防止対策」及びタクシーの対人事故の約35%を占める「路上寝こみ者当轢過事故防止対策」を重点的に推進することとした。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）を締結して対策を実施することとし、平成28年3月末現在で22協会が

警察と協定を締結している。

(3) 交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰の実施

「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27年中の交通事故抑止対策優秀協会表彰は、北海道、岩手県、福島県、茨城県、富山県、滋賀県、岡山県及び熊本県の8協会に授与された。

(4) 運輸安全マネジメント制度の普及・啓発

官民が連携して中・小規模事業者への運輸安全マネジメントの普及・啓発を効果的に推進するための組織として、平成24年5月に「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会」が設立された。全タク連は同協議会に設立メンバーとして参画し、同協議会メンバーが行う国土交通省認定セミナーの受講勸奨等の広報・啓発活動等を行なった。

(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。平成27年度は、無事故無違反表彰として25協会から推薦のあった48名、善行表彰として16協会から推薦のあった38人の計86人に、全タク連会長から優良乗務員表彰状、表彰盾及び優良乗務員証（既交付者4名を除く）が授与された。また、7協会から優良乗務員として推薦のあった24名に、各県協会を通じて優良乗務員証を交付した。

(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) 法令等改正の周知とコンプライアンスの徹底

ア 平成27年8月に、「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」が改訂され、SASスクリーニング検査の実施前から実施後までの対応について、一連の動きが具体的に示された。

SASスクリーニング検査については、平成26年4月に改訂された

「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の中で「推奨検査」とされており、全タク連では、その普及を図るため改訂された「SAS対策マニュアル」の周知を図るとともに、SASスクリーニング検査機関の紹介等の活動を行った。

イ 覚せい剤、危険ドラッグ等薬物乱用事犯の防止

平成26年4月開催の交通安全委員会に、警察庁銃器薬物対策課の担当官を招聘して、覚せい剤・危険ドラッグ等の薬物乱用防止についての講演を実施した。

(8) 道路運送法等の疾病防止条項追加改正への対応

平成28年1月22日、運転従事者の健康と安全を守るための脳MRI検診推進超党派議員連盟」がバスなどの重大事故のうち運転者の健康に起因する事故が相次いでいるとして、安倍総理に対して、

○道路運送法及び貨物自動車運送事業法に疾病運転防止条項の追加

○事業用自動車運転者に対して脳MRI検診普及に向けた条件整備など、速やかに対応するよう緊急の申し入れを行い、議員立法により国会で成立させるために政府は協力するよう要望を行った。

この動きに対して全タク連では、日本バス協会、全日本トラック協会と連携して対応を行うこととし、3団体理事長等による合同検討会を開催して、①医学的知見を踏まえた調査研究と必要な検査のガイドラインの作成、②事業主として取るべき対応のガイドラインの取りまとめ、③負担を軽減するための補助・助成制度の検討を行うことを内容とする要望書を作成し、同年3月10日に開催された自民党バス、タクシー、トラックの三議連合同役員ヒアリングにおいて、3団体の統一要望として提出した。

これを受けて自民党バス、タクシー及びトラック議員連盟では合同で国土交通大臣及び厚生労働大臣に対して、業界3団体の意見を取り入れた要望書が提出された。この結果、道路運送法等の疾病防止条項追加改正法案に「必要な医学的知見に基づく措置」との文言が追加修正され、平成28年5月24日に自民党、民進党の連名で衆議院に提出され、継続審議扱いとなった。

(9) 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。

9. 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、福祉有償運送は登録団体数2,432団体、車両数15,373台（うちセダン8,322台）となり、前年度比で増加した。過疎地有償運送は登録団体数95団体、車両数633台と前年度比で増加した。一方、市町村運営福祉有償運送は団体数118団体、車両数393台（うちセダン94台）と前年度比で減少し、市町村運営交通空白輸送は団体数424団体、車両数2,575台と前年度比で団体数は減少、車両数は増加した。（27年3月現在、国土交通省調べ）

※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を行うために、自動車局内に「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体へのあり方に関する検討会」を設置して、25年10月以降4回開催、26年3月に開催された委員会において、最終取りまとめが提示、公表され27年4月1日に施行、同日事務・権限の移譲を行う11自治体が指定され、本年4月までに新たに8自治体が追加され、19自治体となった。

（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

また、国家戦略特区法の一部改正において、「特区会議による計画策定区域で、国土交通大臣の登録を受けた市町村やNPOなど主に訪日外国人などの観光客を運送する際、サービスを特例で認めることができるようになった。計画策定にあたっては、市町村や他のタクシー・バス事業者と事前協議の実施が条件など定められた。

(2) バリアフリー新法への対応

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27年度では、計165台（うちUDタクシー62台）を導入した。なお、全タク連調査では全国で829台のUDタクシーが導入された。

また、28年度税制改正では、UDタクシーなどバリアフリー車両にかかる自動車取得税・自動車重量税の特例措置では、自動車重量税の初回免税を3年間延長。自動車取得税は車種ごとに一定額措置（UDタクシーは100万円）が2年間延長された。

② 職員研修

27年度のユニバーサルドライバー研修は、28年3月末現在78団体が実施機関の認証を受け、269回実施し、7,537名が受講した。23年10月の制度開始以来の受講者数は21,608名となった。

(3) ケア輸送の促進

① 事業者数・車両数の拡大

主にケア輸送サービスを提供する福祉輸送事業を行うタクシー事業者数及び福祉自動車数は、16年3月末の2,362事業者4,574台から、27年3月末の10,973事業者14,644台と引き続き事業者数は約4.6倍、車両数は約3.2倍と増加したが、増加の多くは16年3月の規制緩和により制度化された福祉輸送限定事業者によるもの

である。

② 配車センター

福祉タクシーの配車センターは、今年度東京地区が廃止されたが、全国で3箇所（大阪、京都、岐阜美濃地区）において運営され、利用者利便が推進されているところである。

(4) ケア輸送にかかるタクシー事業について

福祉輸送限定事業者と比較すると一般タクシー福祉輸送事業を行う事業者は、福祉自動車数では旭川、釧路、帯広各運輸支局管内、岩手、秋田、山形、鹿児島各県において限定事業者を上回っているが、事業者数ではなかった。（27年3月末現在）。

(5) 障害者差別解消法への対応について

平成28年4月1日から施行された「障害者差別解消法」については、委員会において内閣府担当者（平成26年9月9日開催）及び国土交通省自動車局担当者（平成27年9月8日開催）から講演を実施した。

また、周知徹底を図るため施行後、国土交通省総合政策局担当者（平成28年4月12日開催）から講演を実施し、ポスター、リーフレット（内閣府作成）を配布した。

10. 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、22年度、23年度、24年度と高値で推移し、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28年2月には、315ドル/トンま

で下降、平成16年以来の底値となっている。

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全タク連との意見交換を重ね、早期販売を目指して取り組んでいるところである。

② タクシー車両に対する「上乗せ規制」の廃止について

道路運送車両の保安基準においては、タクシー車両に対し、一般の車両に比べ、安全・環境基準に加えて、通路の幅、客室内の明るさなど、事業用自動車特有の構造要件が追加的に規定されている。全タク連では、このいわゆる「上乗せ規制」の廃止要望について、27年3月国交省自動車局長宛提出、これに対し国交省は、平成27年3月のパブリックコメントの募集を経て、平成27年6月12日省令改正を行った。

本措置は、タクシー車両の選択肢の拡大と併せてこれまでの車両改造コストの削減に繋がるものとして大変期待されているところである。

(3) 環境対策について

① これまでの環境対策

全タク連では、平成10年に「ハイヤー・タクシー業界の地球温暖化防止に関する自主的行動計画」を作成し、その後も計画内容を適宜見直しながら地球環境問題に取り組んできた。

また、平成25年12月には、ポスト京都議定書に向けて2013年度以降の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。これまで同計画等に基づき実施してきた主な取り組み状況は、以下の通りである。

イ. 排出量の数値目標

平成22（2010）年に比べて平成32年度までに20%、平成42年度までに25%削減するとした計画（②に記載）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26年度は334万トンであり12.8%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28年3月末で314事業者、455事業所、32,676台（法人タクシー車両の17.1%、車両の導入率前年比1.0%減）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・個人を含めた全タクシー車両に占める平成27年3月末の普及率は81.2%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28年3月末のデジタルタコグラフ導入状況は1,042社74,829台であり、環境対応車両の導入状況は、ハイブリッド車（PHVを含む）10,559台、電気自動車259台である。

② 2030年度を目標年度とした新たな自主的行動計画の策定

全タク連では平成27年5月25日、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。

また、昨年引き続き平成28年5月24日の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、実演を実施した。

③ 乗用車の外装基準について

タクシーの社名表示灯等については、全タク連の要望を受け道路運送車両の保安基準に定める乗用車の外装基準が平成29年3月末まで猶予されたが、業界としてフォローアップを適切に実施するとされていることから、平成22年度から適合状況を調査しており、平成28年3月末では回答事業者の76.9%の車両数が保安基準を満たしている。

1 1. 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

若者雇用促進法、女性活躍推進法等について、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。また、改正労働安全衛生法に基づくストレスチェック制度の平成27年12月1日施行にあたり、平成27年7月開催の全国労務連絡会において、厚生労働省の担当官から説明を受けるとともに、関係資料を配布した。

○ 若者雇用促進法

事業主による職場情報の提供の義務化及び労働関係法令違反があった事業主の新卒求人を不受理とすることなどが平成28年3月1日から施行された。

○ 女性活躍推進法

301人以上の労働者を雇用する事業主は、平成28年4月1日までに、女性の活躍状況（採用者に占める女性比率、勤続年数の男女差、労働時間の状況、管理職に占める女性比率）の把握・課題分析、行動計画の策定・届出、情報公表等を行うことが必要となった。

(2) 最低賃金引上げ額の日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引上げに言及するなど、景気回復が依然として実感できない状況下において、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、佐賀を始め6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、長野を始め10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) 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27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、隔年で行うこととした「乗務員の年齢構成等に係る調査」を平成27年3月に実施し、その結果を取りまとめて、各協会に配布した。なお、女性の活躍を促進する観点から、女性乗務員の年齢別乗務員数及び雇用・採用への取組について調査項目を追加した。

また、労働組合組織実態調査については、隔年で実施しており、平成28年10月に実施予定である。

- ③ 「ハイタク労組別春闘方針一覧」の取りまとめ

平成27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。

- (4) 白タク合法化阻止に向けたハイタク労働者総決起集会の開催

平成28年3月8日、日比谷公会堂に2,500人を超えるハイタク労働者が結集し、白タク合法化阻止に向けたハイタク労働者総決起集会が開催された。「ハイタク8労働団体が過去の経緯を乗り越えて大同団結」（主催者挨拶要旨から）したもので、坂本本部長、武居労務委員長及び神谷理事長が出席し、来賓挨拶を行った。

- (5) 普通第2種免許の取得年齢の引き下げ等受験資格の要件緩和

若者の雇用促進の観点から普通第2種免許の取得年齢の引き下げ等受験資格の要件緩和について日本商工会議所を通じて政府の規制改革会議へ要望したところ、同会議において規制改革事項として取り上げられた。同会議投資促進等ワーキンググループでの2回にわたる提案者、全タク連及び警察庁等関係行政機関からのヒアリング（第1回平成27年11月10日、第2回平成28年1月27日）を経たのち、平成28年5月19日に「普通第2種免許の受験資格の緩和」が盛り込まれた規制改革会議第4次答申が取りまとめられ、安倍首相に提出され、同年6月2日に閣議決定された。

1 2. 地域における諸課題にかかる対応について

(1) 国家戦略特区におけるライドシェアへの対応

平成 27 年 9 月 11 日開催の国家戦略特区WGヒアリングにおいて京都府京丹後市から自家用ライドシェアの導入が提案され、次いで同年 10 月 14 日に開催された東京圏・関西圏・福岡市・養父市・仙北市合同国家戦略特区域会議において、秋田県仙北市及び兵庫県養父市から「追加すべき新たな規制改革事項」として、自動車ライドシェアの拡大が要望・提案された。

全タク連では、これらの動きに対して、組織の総力を挙げて対応することとし、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、危険性等について陳情、要望活動を行った。

その結果、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、バス・タクシー事業者がいらない又は不十分であるということをもとに、外国人等観光客の輸送を主な目的とした自家用有償運送が認められることとなった。（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成立。）

一方、国家戦略特区において自家用車ライドシェアを提案した仙北市、京丹後市及び養父市に対しては、平成 27 年 11 月 4 日、5 日及び 18 日に全タク連会長、理事長が現地を訪問して、地元府県タクシー協会会長、役員と協働して市長と面談を行い、自家用車ライドシェアの危険性について説明するとともに、地域公共交通ネットワークの維持継続のためにデマンド型乗合タクシーの導入・活用について要請を行った。その結果、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提案を取り下げるに至った。京丹後市は、自家用車ライドシェアの採用を見送り、現行の自家用有償運送制度によるNPO法人の自家用有償運送を実施することとなったが、配車システムとしてウーバー社提供の配車アプリを使用することを予定している。養父市については現在のところ具体的な動きは見られない。

(2) 自治体との連携によるデマンド型乗合タクシー等の導入

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」と一体となったデマンド型乗合タクシーの導入等により地域住民の生活交通の確保に努めた。また、全国から特徴的な乗合タクシー事例を集め「乗合タクシー事例集」を6、500部作成し、都道府県タクシー協会を通じて全国の自治体に配布した。乗合タクシーは、乗合バスの撤退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おり、これに対応した事業者の努力により利用者ニーズに適合した色々な乗合形態で大幅な増加を示している。

乗合タクシーは全国で3,798コース、10,858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2,954コース、空港と周辺市町村を結ぶ空港型乗合タクシー327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229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121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25コース、その他の乗合タクシー101コースとなっている。(平成27年3月末現在)

(3) 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・FV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28年3月末現在、1,909事業者(10.4%増)、97,655台(7.6%増)と大幅に増加した。

利用可能なカードは、各種のクレジットカードに加えて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。

（４）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28年3月末現在、33都道府県において実施され、9,081人が認定されている。

また、訪日外国人旅行客に対応するため、指さし外国語シート、多言語音声翻訳システムの整備（社会実証実験）や、一部の地域では外国語で対応が可能なタクシーコンシェルジュを駅や空港のタクシー乗り場に配置するなど、外国からのお客様の利便の向上に努めた。調査結果待ち（全タク連調査）

（５）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。

（６）タクシー代行陸送保険について

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27年度の保険料の割引率は、優良割引75%であった。

平成28年3月末の契約状況は、加入件数202件（組合単位の加入を含む。）、合計保険料6,457,476円、修正保険料（割引がないとした場合の保険料）23,512,000円、支払保険金1,798,000円（損害率7.6%）であった。