

平成28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。

現政権が掲げた一連の経済対策により、個人消費に力強さを欠くものの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（H28.9までは規制改革会議）、未来投資会議（H28.9までは産業競争力会議）、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ている。

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、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つつ、自民党、公明党、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。

また、平成28年8月全タク連はトヨタ自動車と、8月5日の「タクシーの日」に併せて、「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、内外に大々的に公表した。

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る。

今後とも、業界挙げ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、特定地域の指定に関し、平成27年度指定の19地域に続き、平成28年7月1日、8地域が運輸審議会の答申を経て特定地域に指定された。そして、平成28年9月の長野交通圏及び京浜交通圏を嚆矢にこれまでに15の特定地域の協議会で特定地域計画が作成されたところである。

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月に国土交通省に提出したところであるが、いわゆる「預り休車制度」に関しては、特定地域については平成28年4月より、準特定地域については平成29年3月より導入が図られた。

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日に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。

この他全タク連では、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、交通事故防止・飲酒運転の撲滅、地球温暖化防止対策、運転代行問題対策、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、観光立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。

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、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 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 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 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 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 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、楽天三木谷社長が代表理事を務める新経済連盟から、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 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 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 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 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、竹中教授ら 5 人の民間議員が連名で、「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。
- ・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、シェアリングエコノミーが柱の一つとして記述された。
- ・平成 29 年 6 月 9 日 「規制改革実施計画」及び「未来投資戦略 2017」が閣議決定された。

(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 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29年11月22日 議連総会
- ・平成29年3月8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

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

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。

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、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の配車システムにウーバー社提供の配車アプリを使用することとなった。養父市は、平成29年3月定例議会において「ライドシェア事業」の実施を取りやめることを明らかにした。

④ トヨタ自動車（株）との協業（同内容別掲）

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。

⑤ ライドシェア問題対策特別委員会の設置等（同内容別掲）

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の設置を承認。「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、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として打ち出したものであり、各地域が地域事情を踏まえて鋭意取り組んでいるところである。

⑥ 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、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月の初版に続き平成28年10月、121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」（増補版）を作成、各県協会を通じて地方自治体に対し発信した。

⑦ 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。

⑧ 交通の安全と労働を考える市民会議への参加

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。

⑨ 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バス業界との連携が必要不可欠であることから、平成28年4月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、各協会の尽力により、茨城県議会（28.3.24）、名古屋市議会（28.9.28）、北九州市議会（28.12.9）、福岡市議会（28.12.12）、宮城県議会（28.12.15）、横浜市議会（29.3.24）、埼玉県議会（29.3.27）、東京都中央区議会（29.3.30）、兵庫県議会（29.6.9）から衆参両院議長、総理大臣、国土交通大臣等に対し、地方自治法第99条に基づき「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」が提出された。

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、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) タクシー事業に対する助成制度（28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（22,923百万円の内数）

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（新設）

（8,000百万円の内数）

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を通じた電気自動車の加速度的普及促進事業

（417百万円）

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、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。28年度は電気タクシー39台、プラグインハイブリッドタクシー16台、充電設備8基が助成を受けた。

④ 事故防止対策支援推進事業（1004百万円）

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

(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。

- ・28年 6月28日 自動車局長へ要望書の提出
- ・28年 10月12日 自民党税調副会長懇談会（伊藤総務委員長）
- ・28年 10月20日 民進党国土交通・沖縄北方部門会議において要望
（伊藤総務委員長）
- ・28年 10月20日 公明党ハイヤー・タクシー振興議員懇話会にて要望
（富田会長・伊藤総務委員長）

・28年10月27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)

・28年11月11日 自動車議員連盟総会 税制改正要望(伊藤総務委員長)

・28年12月上旬～自民党税制調査会へ陳情活動

29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 エコカー減税・グリーン化特例の延長及びLPGハイブリッド車を特例措置の対象とされたい(新規)
- 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 バリアフリー車両に対する自動車取得税の減税措置の延長及び減税措置の拡充
- ⑥ 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
- 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28年12月9日に自民・公明両党は、「平成29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

- ・自動車重量税及び自動車取得税のエコカー減税及び自動車税のグリーン化特例の適用期限を2年間延長。
- ・自動車取得税のバリアフリー特例を2年間延長。
- ・環境性能の優れたLPGハイブリッド車をエコカー減税・グリーン化特例の対象車両に追加する。

(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29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29年1月、第136回・第137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28年度保険料率検証結果によると、28年度94.7%、29年度94.3%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%)を下回る水準となり、保険収支が黒字傾向であるほか、予定損害率と損害率との乖離幅が拡大していることなどから、平成29年度からの基準料率は、次のとおりとされた。

A地域	138,760円から128,840円	-7.1%改定
B地域	109,980円から102,260円	-7.0%改定
C地域	83,370円から77,700円	-6.8%改定

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。

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 2016」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、乗合タクシー及び広報に関連する情報を拡充（28頁→32頁）した。

(2) 第28回「タクシーの日」の実施

28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3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5,041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月初めに6万件を超えている。

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27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、消防庁が今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）子ども霞ヶ関見学デーへの参加

7月27日及び28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：850個（前年：650個）

（5）「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、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、「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。

(6) 「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、本年3月から1年間にわたって4回配布することになっている。

(7) 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 2016」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28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)
- ・ 9月2日 「全国タクシーガイド」のアクセス数が5万件超え
(国交省記者クラブ、日本ハイヤー・タクシー記者会)

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) タクシー特措法・改正タクシー特措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27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」の通達を发出。
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。

② 平成28年4月から特定地域計画策定等に向けた一年の動き

- イ. 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した「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。
- ロ. 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。

ハ．平成28年9月の長野交通圏及び京浜交通圏を嚆矢に平成29年6月までに秋田交通圏、福岡交通圏、仙台市、長崎交通圏、北九州交通圏、札幌交通圏、金沢交通圏、南多摩交通圏、大分市、広島交通圏、大阪地域交通圏、熊本交通圏、新潟交通圏の計15の地域協議会で特定地域計画が作成された。また、内8地域（長野交通圏、京浜交通圏、秋田交通圏、仙台市、福岡交通圏、長崎交通圏、札幌交通圏、北九州交通圏）の特定地域計画が国土交通大臣の認可を受けた。

ニ．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、新たに指定する1地域（伊豆交通圏）及び指定を解除する7地域（花巻交通圏、石巻市、いわき市、尾張西部交通圏、尾道市、岩国交通圏、川薩交通圏）を見直し、準特定指定地域を122地域から116地域へ変更した。

ホ．平成28年11月4日国土交通省は、先行して通達した特定地域における「営業方法の制限」の一部改正に続き、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。

また、平成28年4月7日先行して通達した特定地域の「営業方法の制限」について、平成29年3月27日復活要件を準特定地域と同様とする一部改正を行った。

なお、一部の特定地域及び準特定地域では、本措置を活用して適正化を実施しているところである。

(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) ライドシェア問題対策特別委員会の設置等（同内容別掲）

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の設置を承認。「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回に亘り集中的な議論の末「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として打ち出したものであり、各地域が地域事情を踏まえて鋭意取り組んでいるところである。

(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9月2日、第一回口頭弁論（結審）を経て、東京高等裁判所から同請求を棄却する旨の判決がなされたが、同9月15日関係事業者は最高裁判所へ上告した。その後、平成29年3月16日、本件上告が棄却された旨の報告を受けたところである。

全タク連では、今回の判断を非常に残念な結果であると受け止め、今後も輸送の安全及び利用者の利便の確保に努めていくこととしている。

(6) 最低車両数の運用に係る課題・要望等について

平成28年12月20日付けで東北ハイタク連合会から全タク連等に対し、要望書「タクシー事業の最低車両数の取扱いについて」が提出された。全タク連では、各都道府県協会の意見を踏まえ、平成29年2月28日付けで国土交通省自動車局旅客課長に対し、最低車両数の運用及び営業区域の設定について、地域の実情に応じて適切にご対応頂きたい旨の要望書を提出した。

これを受け、同省自動車局旅客課長は、厳格な運行管理が行われることを前提として、地域の実情に応じて弾力的な運用を検討する旨の事務連絡を平成29年5月31日付けで各地方運輸局自動車交通部長等に対し発出した。

(7) 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4月25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

[改正タクシー適正化・活性化特別措置法関係]

① 平成28年7月1日（平成28年国土交通省告示第864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28年6月30日（自動車局）
「公定幅運賃の範囲の指定方法等について」の一部改正について
- ③ 平成28年9月30日（平成28年国土交通省告示第1101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
- ④ 平成28年11月4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
- ⑤ 平成28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
- ⑥ 平成29年1月26日（平成29年国土交通省告示第49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 平成29年3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

[一般旅客自動車運送事業関係]

- ① 平成28年10月7日（平成28年国土交通省告示第1121号）
道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示

[交通安全関係]

- ① 平成28年9月8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
- ② 平成28年9月21日（安全政策課）
事業用自動車の安全確保の徹底について
- ③ 平成28年11月7日（安全政策課）
乗務中の携帯電話・スマートフォンの使用禁止の徹底について
- ④ 平成28年11月17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

- ⑤ 平成28年11月18日（安全政策課、旅客課、貨物課、整備課）
「自動車運送事業の監査方針について」の一部改正について
- ⑥ 平成28年12月1日（安全政策課、旅客課）
ドライブレコーダーの映像の適切な管理の徹底について
- ⑦ 平成28年12月20日（自動車局）
「一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーを除く。）の申請に対する処理方針」の一部改正について
- ⑧ 平成29年1月13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
- ⑨ 平成29年3月14日（安全政策課、旅客課、整備課）
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. 運賃・料金等について

(1) 全国の運賃改定の状況

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28年度は、これまで愛媛県南予地区（28年8月1日適用）、沖縄県離島地区（28年10月1日適用）、沖縄県本島地区（28年11月1日適用）、福岡A地区（29年8月1日適用予定）、群馬A地区（29年4月17日適用）、群馬B地区（29年4月17日適用）、山梨A地区（29年4月17日適用）、東京特別・武三地区（29年1月30日適用）、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）の10ブロックで運賃改定を実施した。

現在、福井地区、仙台市、京都市域地区の3ブロックで運賃改定の申請・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71ブロックとなっている。

(2) 東京業界における初乗距離短縮運賃の実施状況

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、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り、消費者庁との協議、内閣府消費者委員会での審議等を経て、物

価問題に関する関係閣僚会議の了承を得た後、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2ヶ月間の運送について、昨年同時期の運送と比較した結果、運送回数は、全体で約6%増加、運送収入は、全体で約3%増加している。

(3) 公定幅運賃の下限の見直し

タクシー運賃については、公定幅運賃制度の導入により、下限割れ運賃を設定しているタクシー車両は徐々に減少しており、過度な運賃競争が是正されてきた。こうした状況や、大阪高裁等で確定したタクシー運賃変更命令差止請求訴訟に対する判決の趣旨を踏まえ、タクシー利用者の利便性向上等の観点から、国土交通省は、下限割れ事業者が存在する地域において、下限割れ事業者の経営実態を考慮しつつ、平成28年6月30日時点において下限割れ事業者が存在する11地域において下限運賃の見直しが実施された。

見直しの結果、札幌、青森、大津、京都、大阪、神戸、徳島の7地域については、下限運賃が引き下げられ、知多、湖南については、現行の下限運賃を据え置くこととされた。また、名古屋、福岡については、今後、運賃改定を予定していることから、当該運賃改定の下限運賃算出時において、下限割れ事業者の運賃原価も考慮しながら設定することとされた。

なお、下限運賃の引き下げがなされた地域においては、平成29年2月24日付け国自旅第360号「公定幅運賃の範囲の見直しにおける届出運賃の取扱いについて」に基づき、見直し前に届け出されていた運賃が見直し後の運賃の範囲内にある事業者も含め、全ての事業者が届出を行うよう指導がなされ、実施中である。

7. 交通安全対策等について

(1) 交通事故発生状況

平成28年中の全国の交通事故による死者数は3,904人で昭和24年以来67年ぶりの3千人台となった。

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、12,315件で前年より1,340件（前年比－9.8%）減少した。また、死亡事故件数も43件で前年より2件（前年比－4.4%）減少した。

交通事故件数は平成22年から7年連続して減少しているが、死亡事故件数は平成24年までは増減を繰り返しながらもやや減少傾向を示していたが、平成25年以降は増加傾向に転じ、平成27年には過去5年間で最多の45件を記録した。平成28年は前年に比べ2件の減少となっ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いる。

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

平成26年に、国において「事業用自動車総合安全プラン2009」（以下「安全プラン2009」という。）の中間見直しが行われたことから、全タク連でも「ハイタク事業における総合安全プラン2009」の見直しを行い、中間見直し時から平成30年までの間を「交通事故抑止重点対策期間」と位置付け、「出会い頭事故防止対策」及び「路上寝こみ者当轢過事故防止対策」を重点的に取り組むこととした。特に、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29年4月末現在で23協会が警察と協定を締結している。

国は、事業用自動車に係る交通事故件数は着実に減少しているものの、死者数及び飲酒運転による運行については現在の減少率では「安全プラン2009」の目標達成は困難なこと、また、平成26年の中間見直し時からの交通事故の発生状況等や社会情勢の変化等を踏まえ、新たな対策理念と対策指標、施策群を早急に設定する必要があるとして、「安全プラン2

009」に代わる新たなプランの策定作業を開始し、平成29年夏を目途に新たなプランによる対策を実施することとした。全タク連においても国に準じて「ハイタク事業における総合安全プラン2009」に代わる新たなプランの策定を行うこととしている。

新たなプラン策定については。国土交通省自動車局内に設置された「事業用自動車に係る総合安全対策検討委員会」及び「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会において基本方針、具体的施策群等の検討が行われているが、いずれの検討会にも全タク連役員等が委員として参画している。（平成29年7月運用開始予定）

（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28年中の交通事故抑止対策優秀協会表彰は、北海道、福島県、群馬県、和歌山県、鳥取県、岡山県、山口県、徳島県及び鹿児島県の9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、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。

全タク連では、平成28年9月開催の交通委員会に国土交通省担当官から「運輸安全マネジメント制度のコンセプト及びリスク管理の理解促進セミナー」についての講演を頂いた。また、平成29年4月開催の交通安全委員会では国土交通省大臣官房運輸安全監理官から「運輸安全マネジメントの今後のあり方」についての講演を頂いた。

また、運輸安全マネジメント制度は、平成28年10月に運用開始10周年を迎え、未達成の課題や社会環境の変化等により新たな課題も生じていることから、国において、基本的方針、ガイドライン改正等制度の今後のあり方についての検討が行われている。（平成29年7月運用開始予定）

(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28年度は、無事故無違反表彰として18協会から推薦のあった34名、善行表彰として17協会から推薦のあった35名の計69名に、全タク連会長から優良乗務員表彰状、表彰盾授与された。

(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) 法令等改正の周知等

ア 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。

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った。

また、主要疾病の一つである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29年2月から1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

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。

イ 平成27年6月に高齢運転者の交通安全対策の強化等が盛り込まれた改正道路交通法が公布され、平成29年3月12日に施行された。

全タク連では、平成28年4月開催の交通安全委員会に視覚認知教育の専門家から「運転者の認知症予防対策」について、また、国土交通省自動車局安全政策課長から「健康起因事故防止対策」についての講演を頂いた。

(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、28年3月末で福祉有償運送は登録団体数2,458団体、車両数15,871台（うちセダン8,570台）となり、前年度比で団体数、車両数とも増加した。過疎地有償運送は登録団体数99団体、車両数587台と前年度比で団体数は増加、車両数は減少した。一方、市町村運営福祉有償運送は団体数117団体、車両数395台（うちセダン94台）と前年度比で団体数は減少、車両数は増加した。市町村運営交通空白輸送は団体数433団体、車両数2,673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、27年4月に施行、29年4月までに全国で19自治体が事務・権限を移譲された。

（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) 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28年度では、計297台（うちUDタクシー171台）を導入した。なお、全タク連調査では全国で1,048台のUDタクシーが導入された。

全タク連では、国交省に対して常時限度額まで助成頂けるよう従来より要望を続けている。

また、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、東京都、名古屋市ではUDタクシー購入費一部補助を助成されることとなった。

全タク連においては、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。

② 職員研修

28年度のユニバーサルドライバー研修は、29年3月末現在92団体が実施機関の認証を受け、385回実施し、9,808名が受講した。23年10月の制度開始以来の受講者数は31,416名となった。全てのタクシー運転者教育の充実を図っていく。

(3) ケア輸送の促進

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、28年3月末の11,499事業者15,026台事業者数は約4.9倍、車両数は約3.3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。

(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一般タクシー事業者で福祉輸送事業を行う事業者の事業者数及び車両数を比較すると、事業者数では全ての都道府県におい

て福祉輸送限定事業者が上回っており、車両数では釧路、帯広各運輸支局管内、岩手、秋田、山形、鹿児島各県において一般タクシー事業者が上回っている。(28年3月現在、国土交通省調べ)

(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平成28年4月12日開催のケア輸送委員会において、国土交通省総合政策局担当者から講演を実施し、内閣府作成のポスター、リーフレットを各協会に配布した。

(6) ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議について

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向け、専門的な見地から政策の具体化を行うため「ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議」の下に設置した「心のバリアフリー分科会」及び「街づくり分科会」に全タク連も委員として参加した。

とりまとめには、取り組むべき具体的施策について、交通・観光分野における接遇の向上及びUDタクシー・リフト付バス車両等の導入促進を図ることが明記された。

(7) 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」が設置された。

本検討会には全タク連も委員として参加し、28年度末を目処に結論を得て29年度中を目途に改正を予定している。

なお、(6)と(7)の項目に関して、平成29年4月11日開催したケア輸送委員会において国土交通省総合政策局の担当官により「バリアフリーを巡る最近の情勢について」講演が行われた。

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、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27年度で404ドル/トン、平成28年度では411ドル/トンまで下降、ここ数年下落傾向が続いている。

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、平成29年秋の発売を目指して各地で試乗会等の取り組みを進めているところである。

② トヨタ自動車(株)との協業(同内容別掲)

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望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。

(3) 環境対策について

① 自主的行動計画（H27.5策定）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%削減するとして計画（*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27年度は310万トンであり18.9%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29年3月末で330事業者、461事業所、34,583台（27年度末法人タクシー車両の18.2%、前年比1.1ポイント増）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28年3月末の普及率は92.9%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29年3月末のデジタルタコグラフ導入状況は1,027社75,897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）12,406台、電気自動車277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。

また、一昨年に引き続き平成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。

② 乗用車の外装基準について

平成21年1月以降に制作された乗用車に適用される「乗用車の外装基準」について、国土交通省では平成22年3月31日の告示改正により、平成29年3月31日までの間、その適用を猶予していた。

この間、関係業界では基準対応の準備を進めてきたところであるが、タクシー業界を含め自動車用品業界など一部事業者では、基準に適用できていないものが相当程度存在すること、また、新基準による突起物に起因するような事故は確認されていないことなどから、国土交通省は平成28年10月「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示」を制定し、車検時における自動車の外装基準を見直し、行灯等その曲経がR2.5mm未満であることのみを以て、車検で不合格とすることは行わないとしたところである。

③ クレジットカード等決済用端末の普及促進計画の策定

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。

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

若者雇用促進法、女性活躍推進法、改正育児・介護休業法等について、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、平成28年7月開催の全国労務連絡会において、タクシー運転者を取り巻く状況と労務管理上の留意点につ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不受理などを内容とする法律が平成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。

○ 改正育児・介護休業法

介護をしながら働く方や有期契約労働者が介護休業・育児休業を取得しやすくなるよう改正され、平成29年1月1日から施行された。

(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11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、千葉を始め 13 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) 働き方改革実行計画に基づく時間外労働の上限規制

長時間労働の是正等を目指す「働き方改革」については、国交大臣宛てに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、全タク連会長名の要請書を提出していたところ、平成 29 年 3 月 28 日に働き方改革実行計画が取りまとめられた。

時間外労働の上限については、一般原則として、月 45 時間、かつ、年 360 時間であり、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。今後の法制化に向けた動きに留意が必要。

(4) 第 2 種免許の取得年齢の引下げ等受験資格の要件緩和

ア 規制改革実施計画（平成 28 年 6 月 2 日 閣議決定）

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は、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、同年 6 月 2 日に「規制改革実施計画」として閣議決定された。

同規制改革実施計画では、普通第二種運転免許の受験資格である経験年数の引下げについて、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開始し、遅くとも平成 30 年までに結論を得ることとされた。また、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。

イ 規制改革推進会議第 1 次答申（平成 29 年 5 月 23 日）

規制改革会議の後継組織として平成 28 年 9 月に発足した規制改革推進会議に、バス事業者から少子高齢化の進展によりドライバー不足が深刻化していることから大型第二種運転免許の取得年齢、経験年数の引き下

げについての提案が出され、同推進会議でのヒアリングを経たのち、平成29年5月13日の規制改革推進会議第1次答申において、平成28年規制改革実施計画からより踏み込んだ具体的な内容の答申がなされた。加えて、平成28年の規制改革実施計画では、検討の対象が「普通第二種運転免許」とされていたのが、規制改革推進会議第1次答申では、大型第二種運転免許も含めて「第二種運転免許」制度の今後のあり方について総合的に検討することとされた。

【第二種運転免許に係る規制改革推進会議第1次答申の概要】

- ① 21歳以上を受験資格の要件とする根拠について、より適正な手法に留意しつつ分析し、結果を明示する。
- ② その結果に基づき、所管庁、事業者等の旅客運送事業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する。
- ③ 年齢要件の適否や、年齢要件で担保しようとしている運転者としての資質等について、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免許制度の今後のあり方を総合的に検討する。

→平成29年6月9日に『規制改革実施計画』として閣議決定された。

(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28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月末の状況を調査中である。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。

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月に実施し、その結果を取りまとめて、各協会に配布した。

③ 「ハイタク労組別春闘方針一覧」の取りまとめ

平成 29 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 108 回全国労務連絡会の開催

平成 28 年 7 月 21 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監督課の担当課長補佐による「ハイヤー・タクシー労働者を取り巻く状況と労務管理上の留意点」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 3 月 7 日、全電通会館ホールにおいて「ハイタクフォーラム 2017 総決起集会」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の決意表明を行った。

平成 29 年 3 月 8 日、自交総連の高城委員長、菊池書記長ほか 7 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。

1 1. 地域における諸課題にかかる対応について

(1) 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。

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運送が認められることとなった。（平成28年9月1日、改正国家戦略特別区域法施行。）

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、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の配車システムにウーバー社提供の配車アプリを使用することとなった。養父市は、平成29年3月定例議会において「ライドシェア事業」の実施を取りやめることを明らかにした。

(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

ア 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た「乗合タクシー事例集」を平成28年2月に6,500部作成し、同年9月には2月版を更に充実させた増補改訂版を6,500部作成し、都道府県タクシー協会に配布した。各協会では、協会役員等が直接自治体を訪問して、乗合タクシー事例集を活用して乗合タクシーの導入を働きかける活動を行った。

また、国土交通省に対して各協会が行う自治体訪問活動等の際の運輸局担当官等の同行等の支援について要請し、国土交通省自動車局旅客課長及び総合政策局公共交通政策部交通計画課長から各運輸局自動車交通部長及び交通政策部長並びに沖縄総合事務局運輸部長あてに、都道府県タクシー協会が行う乗合タクシーに関する自治体への訪問活動等が円滑に進むよう同行等の支援依頼の通知が発出された。

イ 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4,096コース、11,416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3,178コース、空港と周辺市町村を結ぶ空港型乗合タクシー363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257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30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28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・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29年3月末現在、2,190事業者(14.7%増)、107,860台(10.5%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。

(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29年3月末現在、34都道府県において実施され、9,334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)全タク連では、平成28年7月に各地で取り組まれている観光タクシーの特徴的な事例を集めた事例集「観光タクシーの取組状況」を作成して都道府県協会に提供するとともに、同事例集を活用して自民党、公明党及び民進党のタクシー議連及び関係行政機関・団体等にタクシー業界の観光タクシーの取組み状況についての情報を発信した。

(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28年度の保険料の割引率は80%であった。

平成29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5,501,832円、修正保険料（割引がないとした場合の保険料）25,140,300円、支払保険金1,414,000円（損害率5.62%）であった。