

令和5年度事業計画書



一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会

総論	1
----	---

各論

〔総務委員会付託事項〕	5
〔交通安全委員会付託事項〕	6
〔経営委員会、タクシー事業適正化・活性化推進特別委員会、 ライドシェア問題対策特別委員会付託事項〕	8
〔労務委員会付託事項〕	10
〔技術環境委員会付託事項〕	11
〔広報サービス委員会付託事項〕	13
〔ケア輸送委員会付託事項〕	14
〔地域交通委員会付託事項〕	15

総論

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たが、令和元年にかけての数年間は政権が講じてきた一連の経済対策により緩やかな回復基調にあった。しかしながら、令和2年に入り、世界及び日本国内において新型コロナウイルス感染症が拡大し、社会経済や国民生活は甚大な影響を受け、タクシー事業においても、緊急事態宣言が度々発出される中、観光客の激減、イベントの中止、外出の自粛、テレワークの推進等により輸送人員が激減し、廃業を余儀なくされる事業者も発生した。令和3年10月からの全国で28円から32円、そして令和4年10月からの全国で30円から33円の大幅な最低賃金アップの実施、ロシアのウクライナ侵略により拍車のかかった令和3年後半からの燃料価格の急激な高騰、加えて、コロナ禍で加速したドライバー不足の深刻化により、タクシー業界は未曾有の経営危機に瀕している。

この様な状況の下、新型コロナウイルス感染防止対策として、全タク連においては、各県協会と緊密に連携し、与野党のタクシー議員連盟を中心とする国会議員の先生方及び国土交通省、厚生労働省、経済産業省等に対し、新型コロナウイルス感染症により深刻な影響を受けているタクシー事業への様々な支援要望を積極的に実施。

これを受けて、まず令和2年度第1次及び2次の補正予算において、「雇用調整助成金の特例措置の拡充」、「実質無利子・無担保融資の導入等の資金繰り支援」、「国税・地方税・社会保険料等の納付猶予措置」、「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の創設」、「Go To キャンペーン事業の創設」、「持続化給付金の支給」、「家賃支援給付金の支給」をはじめ、様々な支援策を講じられたところ。又、タクシーに特化したものとして、国土交通省において、「需要激減に伴う臨時休車の特例措置の創設」、「準特定地域に移行した地域の預かり休車の復活増車に係る期限延長」、「タクシーデリバリーサービスの制度創設」といった制度面での支援に加え、「防菌シート・感染防止仕切板・タクシーデリバリーサービスに必要な保冷装置の導入等に係る支援」、「乗合タクシーにおける車両等の衛生対策等の実証事業の支援」等の予算措置を講じられたところ。

令和3年1月28日に成立した令和2年度第3次補正予算においては、「雇用調整助成金特例措置の継続」、「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の拡充」に加え、「地域公共交通の活性化・継続のための支援（305億円の内数でタクシー事業者に対する集中的な支援）」等が盛り込まれたところ。

令和3年4月30日には、令和3年度予算予備費より「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金5,000億」の使用が閣議決定されたところ。

令和3年12月20日に成立した令和3年度補正予算においては、「地域の暮らしを創る持続可能な地域公共交通の実現のための支援（285億円の内数で、急激な燃料価格高騰対策も含めたタクシー事業者に対する集中的な支援）」等が盛り込まれたところ。

令和4年4月28日には、令和4年度予算予備費より「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金8,000億円」の使用が閣議決定されたところ。

令和4年9月20日には、令和4年度予算予備費より「新型コロナウイルス感染症対応地方創生交付金4,000億円」の使用が閣議決定されたところ。

タクシー事業者に対する燃料価格高騰対策としては、令和4年3月4日閣議決定の令和3年度予算予備費で9億円、令和4年4月28日閣議決定の令和4年度予算予備費で28億円、令和4年5月31日に成立した令和4年度第1次補正予算において84億円、令和4年9月20日閣議決定の令和4年度予算予備費で70.5億円、令和4年12月2日に成立した令和4年度第2次補正予算において165億円の支援措置が講じられたところ。

令和4年度第2次補正予算においては、二種免許取得支援等タクシー事業者の人材確保・育成支援も盛り込まれたところ。

全タク連においては、国民生活を支える地域公共交通機関としてのタクシー事業が何とかこの苦境を生き残ることが出来るよう、これらの支援措置を最大限活用するとともに、引き続き各県協会と緊密に連携して与野党のタクシー議員連盟を中心とする国会議員の先生方及び国土交通省、厚生労働省、経済産業省等関係行政機関に対し、急激な燃料高騰対策も含めタクシー業界への更なる支援を強く要望し、実現していく。

特にコロナ禍で売り上げが激減する中で、燃料価格の高騰対応、タクシー乗務員の労働環境の改善並びに利用者利便向上を目的としたキャッシュレス決済・アプリ配車の導入等に係るコストアップ対応のため、運賃改定の速やかな実現を目指す。

又、現在、全国のタクシー事業者は平成26年1月より施行された改正タクシー特別措置法に基づき、特定地域及び準特定地域において事業の適正化（供給過剰の是正）と活性化（需要の拡大）に全力で取り組んでいるところであるが、今後も、乗務員の労働条件の改善及び利用者への輸送サービスのより一層の向上のため、「タクシー事業の活性化・進化策20項目」、「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」、「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」を旗印に全力でタクシー事業の適正化・活性化に取り組む。

依然として「シェアリングエコノミーの推進」という名目の下、インターネットを利用した白タク行為を合法化すべく道路運送法の改正、ライドシェア新法の成立等を目指す新経済連盟等の動きは消えていない。

新経済連盟等の提案は、ライドシェアの事業主体が運行に関する責任を負わない点が最大の問題。また、ライドシェアドライバーの地位や待遇が今世界各地で大きな問題となっている。

この動きは、国家の様々な法令を遵守し、安全確保のため多大なコストをかけ国民に対し安全・安心な旅客輸送サービスを提供している地方創生の担い手である公共交通機関たるタクシー事業の根幹を揺るがすとともに、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、業界一致団結し、労働組合、個人タクシー業界、バス業界、自動車メーカー、消費者団体、「交通の安全と労働を考える市民会議」そして何よりも全国の地方自治体と従来にも増して緊密に連携し、断固阻止する。

ハイヤー・タクシー業界においては、少子・高齢化社会の急速な進展並びに GX（グリーントランスフォーメーション）、DX（デジタルトランスフォーメーション）の大きな潮流の中、ウイズコロナ・アフターコロナ時代を見据えて、地域公共交通機関として課せられた重要な使命を改めて自覚し、様々な課題に一步一步着実に取り組み、成果を挙げる事が重要である。

このため、全タク連においては、全国各地の会員事業者及び各都道府県協会と緊密に意見交換、情報交換を図りながら、

- ・若年・女性・元気な中高年等良質な運転者の雇用
- ・「事業用自動車総合安全プラン2025」に基づいた交通事故防止の徹底
- ・2050年カーボンニュートラル達成を目指し、電動車等の普及促進等による環境対策の推進
- ・ユニバーサルデザイン車両の普及促進等によるケア輸送体制の整備
- ・妊婦応援タクシー・育児支援タクシーの普及促進による子育て支援の推進
- ・乗合タクシーの普及促進による地域の高齢者等の移動支援の推進
- ・地方自治体、地域の観光事業者と一体となった観光地における二次交通ネットワークの充実
- ・スマホ配車の普及促進、キャッシュレス化の推進による利用者利便の向上及び需要拡大
- ・深刻化する人手不足への対応、今後復活が予想されるインバウンド対応のための外国人在留資格特定技能1号への自動車運送業の追加の実現

等諸施策を積極的に推進する。

各 論

〔総務委員会付託事項〕

平成24年に移行した一般社団法人として、的確な予算執行や組織の見直しを行うとともに、引き続き、地方の実態や要望が全タク連の運営に的確に反映されるよう努める。

「新型コロナウイルス感染症対策」、「燃料価格高騰対策」、「安全対策」、「労働力確保対策」、「働き方改革の推進」「カーボンニュートラルの実現に向けたGXの推進」、「ケア輸送対策」、「乗合タクシーなどの地域における足の確保」、「訪日外国人向けタクシーサービスの向上」など地域公共交通機関としてのタクシー事業の使命達成に向けた予算・税制上の支援措置の充実並びに自賠責保険料率の適正化について関係方面に要望する。

公共交通機関としての責務を果たすため、都道府県タクシー協会と地方自治体との間で、災害時の緊急輸送の確保を目的とした協定等の締結を推進する。

令和5年10月1日から消費税の適格請求書等保存方式（いわゆるインボイス制度）が施行されることとなっている。同制度においては、消費税の仕入税額控除に必要なインボイス交付のための「適格請求書発行事業者」の登録申請等の対応が必要となるため、円滑な運用に向け引き続き適切な周知を図る。

公益法人制度改革に伴い、名実共に移行を果たした一般社団法人として、創意工夫した公益的な事業はもとより柔軟な事業展開を推進していくこととする。

〔交通安全委員会付託事項〕

令和3年3月に策定した、「乗客の死者数ゼロ、飲酒運転ゼロ、死者数23人以下、重傷者数630人以下、人身事故件数6,060件以下、出会い頭衝突事故件数870件以下」の目標を掲げた「ハイタク事業における総合安全プラン2025」に基づき、令和7年までの達成を目指し、引き続き各種交通事故防止対策を強力に推進する。

新たに抑止目標に加わった乗客の死者数ゼロについては、従来から実施してきたシートベルト着用促進ステッカーやシートベルト着用を促す自動音声案内等をより一層活用し、乗客のシートベルト着用の理解を促進する。

また、タクシーの特徴的な交通事故として重点対策に掲げた「出会い頭事故」及び「路上寝込み者轢過事故」の防止対策を業界の総力を挙げて取り組む。

「運輸安全マネジメント制度」の一層の浸透・定着を図るため、国土交通省策定の「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」及び全タク連作成の小規模事業者向け「運輸安全マネジメントの進め方」の普及徹底と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勧奨等に努める。

運転者の健康管理については、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」に基づく指導の徹底に努めるとともに、「ハイヤー・タクシー業高齢者の活躍に向けたガイドライン」を活用し、定期健康診断の受診を徹底した上で、要再検査、要精密検査等の所見がある者については、確実に専門医を受診させる等必要な措置を講じる

また、高齢、肥満、高血圧等複数の危険因子を持つ運転者に対しては、「SAS対策マニュアル」、「脳血管疾患対策ガイドライン」、「心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」及び「視野障害対策マニュアル」の認知度をより一層高めるとともに、これらガイドライン、マニュアルに基づき、SASスクリーニング検査、脳MRI健診、心臓ドック等を積極的に受診させるなどして、健康起因事故を引き起こす可能性のある疾病等の早期発見に努める。

国土交通省が推進する眼科検診モデル事業に積極的に参画する。

「飲酒運転防止対策ガイドライン」を活用するほか、出庫時、帰庫時の点呼における確実なアルコールチェックの実施と日常的な指導・監督を徹底し飲酒運転の根絶を図る。

また、覚せい剤・危険ドラッグ等薬物使用運転防止のため、警察と連携して覚せい剤・危険ドラッグの危険性についての研修会等を実施する。

ICT技術の活用による点呼の高度化については、昨年7月以降、遠隔点呼が開始されたほか、本年1月以降、乗務後の自動点呼が開始され、これらの活用拡大を図るとともに、効果的な運行管理や感染症防止対策を促進する。また、点呼の高度化については、国土交通省と連携した実証実験等をさらに積み重ねて、その実現を図る。

第二種運転免許の受験資格の緩和（一定の教習を修了した場合、年齢19歳以上、運転経験1年以上）等を盛り込んだ改正道路交通法が昨年5月より施行されているが、国土交通省の二種免許取得支援措置も活用しつつ、業界として若手ドライバーの雇用促進を図る。

道路運送法令に基づく初任運転者に対する研修のほかに、業界として取り組むべき採用後の職場研修の在り方等について関係省庁と連携して検討を行う。

各季の全国交通安全運動や地域独自の交通安全運動等に主催団体の一員として参画するなど、交通安全活動を積極的に推進する。

〔経営委員会、タクシー事業適正化・活性化推進特別委員会、ライドシェア問題対策特別委員会付託事項〕

改正タクシー特別措置法に基づき、特定地域及び準特定地域において、地域計画、事業者計画及び活性化事業計画を着実に実施することにより、供給過剰状態の解消と需要の拡大を図り、乗務員の労働条件の改善及び利用者への輸送サービスのより一層の向上を実現する。

また、各特定地域・準特定地域で開催される地域協議会等の動向をフォローアップし、同法の更なる円滑な運用のため見直し改善すべき事項について、国土交通省に対し適宜適切に要望する。

コロナ禍前の水準への売上の回復が鈍い中で、乗務員の労働条件の改善、燃料価格の高騰、利用者利便向上を目的としたキャッシュレス決済・アプリ配車導入に係るコストアップ対応のため、運賃改定の早期実現を目指す。

重要な課題であるライドシェア問題について、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白タク解禁の断固阻止に全力を傾注する。

ライドシェア対策として打ち出した20項目に亘るタクシー事業活性化策の具体化を推進し、タクシー事業の更なる進化に邁進する。

特に、利用者の多様なニーズに対応した更なる利便性の向上を図るため、既に制度化された事前確定運賃、一括定額運賃、変動迎車料金及び相乗りタクシーに加え、国土交通省において制度設計が進められている事前確定型変動運賃など、新たな運賃・料金サービスの導入を推進する。

また、新型コロナウイルス感染症の影響による新しい生活様式の浸透に伴い、ウィズコロナ時代の新しいビジネスモデルとしてタクシーデリバリーサービスの展開を推進するとともに、支援の拡充等事業参入への環境整備を図る。

観光先進国の実現に向け、訪日外国人のニーズに対応した安全、安心かつ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」を着実に推進する。

令和5年10月1日から消費税の適格請求書等保存方式（いわゆるインボイス制度）が施行されることとなっている。同制度においては、消費税の仕入税額控除に必要となるインボイス交付のための「適格請求書発行事業者」の登録申請等の対応が必要となるため、円滑な運用に向け引き続き適切な周知を図る。

〔労務委員会付託事項〕

自動車運転者の労働時間等の労働条件の維持・改善を図るため、労働基準関係法令及び改善基準告示について、なお一層の理解及び定着の促進に努める。

また、改正された改善基準告示について、令和6年4月施行に向けてあらゆる機会に積極的に周知・広報に取り組む。

働き方改革については平成30年第196回通常国会において「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」が成立し、すでに中小企業にも適用されているが、全タク連においては、平成30年3月に策定した「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」に基づき、タクシー事業の労働生産性の向上、人材の育成・確保、長時間労働の縮減等に向けて全力で取り組む。

また、「自動車運転者職場環境良好度の認証制度」の周知を図り、多くの事業者が認証を得られるように、同制度の普及・促進を図る。

令和2年6月に第二種免許に係る道路交通法の改正が行われ、昨年5月13日から19歳以上かつ第一種免許取得後1年以上経過者が第二種免許を取得できるようになったことから、その周知・広報に努め、若手ドライバーの人材確保を推進する。

深刻化する人手不足に対応するため、外国人ドライバーの登用の拡大について、日本の大学を卒業した外国人留学生について特定活動の在留資格によりタクシー運転者として採用できるようになったことから、その周知に努め、外国人ドライバーの雇用の推進を図る。

さらに、外国人在留資格特定技能1号の特定産業分野に自動車運送業が追加されるよう、制度の見直しと所要の助成を関係方面に求めていく。

令和4年度第2次補正予算で認められた人材確保・育成事業として、二種免許取得支援の活用、ホームページの改修、PR冊子の作成・配布、人材確保セミナーの開催等を都道府県タクシー協会と連携して実施する。

〔技術環境委員会付託事項〕

平成27年5月に2030年度を目標年度として策定した「ハイヤー・タクシー業界の低炭素社会実行計画」に基づき、①HV車、EV車等環境対応車の普及②車両数の適正化③スマートフォンを活用した配車システムの導入④デジタル式GPS-AVMシステムの導入等による運行の効率化⑤エコドライブ等の実施等により、業界のCO2排出量削減を推進する。

政府は、令和2年12月「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定。同成長戦略では、「遅くとも2030年代半ばまでに、乗用車新車販売で電動車100%を実現」が打ち出されたところである。さらに令和5年2月10日「GXに向けた基本方針」が策定され、「物流・人流における省エネ化や非化石燃料の利用拡大に向けた需要構造の転換を実現するため、事業用のトラック・バス・タクシー等への次世代自動車（燃料電池自動車（FCV）、電気自動車（BEV）等）の普及促進」が掲げられたところ。

タクシー業界としても政府方針を踏まえ、カーボンニュートラル実現に向け、次世代自動車の導入等のGXの取り組みについて積極的に推進する。

昨年からのロシアによるウクライナ侵略の影響でエネルギー需給がより一層逼迫し、円安の急速な進行もあり、燃料価格の更なる高騰が懸念される中、予算措置された「タクシー事業者に対する燃料価格激変緩和対策事業」を積極的に活用していくとともに、地域公共交通機関であるタクシー事業者が安定的に事業継続できるよう関係機関に要望する。

アプリ配車、キャッシュレス決済（クレジットカード、電子マネー等）、無料Wi-Fiサービス、多言語翻訳機器など利用者の利便性の向上に資するタクシー車両用機器の普及促進を図るなど、最新のデジタル技術や交通データの効果的な活用により生産性・利便性の向上を図るべくDXについても積極的に検討を進めていく。

ウィズコロナを見据えた地域公共交通の活性化、維持・継続するため、国等の支援を活用して、空気清浄機等の設置など感染防止対策に努める。

新たな運賃・料金サービスの導入を促進し、計量法による検定や運賃改定時に伴う事業者の負担軽減などを目的としたソフトメーターの導入について、利用者から信頼され、かつ事業者にとって使い易いものとするべく国土交通省等と連携してその実現を図る。

高齢化の進展を踏まえ、利用者に優しいユニバーサルデザイン車両の普及促進を図るとともに、更なる安全・環境性能の向上についてメーカー等に要望する。

自動運転技術の進展を巡る状況として、政府は平成30年4月に自動運転等の実現のための政府全体の整備方針となる「自動運転に係る制度整備大綱」を決定し、また、国内外の自動車メーカー等は市場化に向けての実証実験を加速している。

引き続き全タク連では、「自動運転技術」の進展を巡る動向を的確にフォローアップする。

〔広報サービス委員会付託事項〕

ハイタク事業に係る情報を共有し、会員相互の連携を強化するため、機関紙「全タク連ナウ」を、内容のより一層の充実を図りつつ毎月発行する。

ハイタク事業の実態及び安全輸送やサービス向上への取組、さらには社会貢献活動の状況等を広く国民一般にPRし、タクシーに対する一層の理解の促進を図るため、毎年発行する「TAXI Today in Japan」の内容をより一層充実させるほか、適宜適切に記者会見やニュース・リリースを行う。

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「全国タクシーガイド」の、全会員登載を図るとともに提供情報内容のさらなる充実に努める。

国土交通省が開催する「こども霞が関見学デー」において、タクシー車両の乗車体験、タクシーに関する情報提供や関連グッズの展示・配布等を通じて、広く来場者にタクシーを身近に感じてもらうイベントを行う。

広報・サービス委員会小委員会において、「国内外へ日本のタクシーの素晴らしさを動画、ステッカー、広告等によりPRする等」の方策の検討を引き続き進める。

令和4年度第2次補正予算で認められた人材確保・育成事業の一環として、ホームページの改修、人材募集用PR冊子の作成・配布等を実施する。

昨年9月開催の広報サービス委員会にて提案された、故郷などへの移住希望者へのタクシー・ハイヤー運転者の募集・就職の推進について、認定NPO法人ふるさと回帰支援センターと連携し、周知・PR活動に取り組む。

〔ケア輸送委員会付託事項〕

令和2年11月に改定されたバリアフリー法に基づく基本方針において、「令和7年度末までに、①福祉タクシー及びユニバーサルデザインタクシーを約90,000台にする②各都道府県における総車両数の約25%をユニバーサルデザインタクシーとする。」という導入目標が定められているところ。

この目標達成に向けて、福祉タクシー及びユニバーサルデザインタクシーの導入をより一層促進する。

特に環境性能に優れたユニバーサルデザイン仕様の「JPN TAXI」については、全国のタクシー事業者からの国への補助金申請件数が増大している。そのため、引き続き事業者が希望する台数について、常時限度額まで対応できるよう国の助成の更なる拡充を希望する。一方、自治体からの支援のより一層の拡充についても要望活動を強力に実施する。

「JPN TAXI」については、車いすの利用者が乗降する際に乗降操作手順が複雑で時間がかかる、運送を断られた等の苦情が寄せられ、これまでメーカーの協力を得ながらハード・ソフト面の改良・改善を図ってきたところであるが、身障者団体等からは未だに指摘され、研修強化などの対応が求められている。

引き続き定期的に実車を使用した乗務員に対する乗降操作確認研修等の徹底により操作不慣れの改善に努めるとともに、乗降操作機器を更に使い易くするべく、メーカーに対し更なる改良を要望する。

加えて、運転者登録等の場を活用し、全ての運転者がユニバーサルドライバー研修を受講するよう努め、乗降操作による乗車拒否ゼロを目指す。

各タクシー事業者、グループ、協同組合等においては、高齢者のお出かけ移動手段、障害者へのきめこまやかな移動手段の確保など、利用者からのニーズに応じてユニバーサルデザインタクシー・福祉タクシーをスピーディーに配車できる体制を構築し、ケア輸送の一層の推進に努める。

〔地域交通委員会付託事項〕

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して、自治体との相互の連携を強め、「まちづくり」と一体となった安全・安心なタクシーサービスの展開により地域住民の生活交通の確保に努める。

特に、乗合タクシーについては、その全国展開に向けた取り組みをより一層強化するため、地方運輸局・支局の支援を得て、「乗合タクシー事例集（第5版）」を活用しての自治体訪問活動等を計画的に実施し、地域が抱える課題の解決に向けた取り組みを計画的に進める。

近年、「出発地から目的地まで利用者にとっての最適経路を提示するとともに、鉄道・バス・タクシー等の複数の交通サービス手段を一括して提供するサービス」である MaaS（マース）の研究、実証実験が進んでいる。タクシー業界としても公共交通機関の運行効率化、生産性向上に資する MaaS の研究、実証実験に積極的に参画する。

人口減少やコロナ禍の影響で厳しい経営状況にある地域公共交通の再構築に向けて、昨年8月に「アフターコロナに向けた地域交通のり・デザイン有識者検討会」がとりまとめた提言、本年2月にとりまとめられた交通政策審議会地域公共交通部会の中間とりまとめを踏まえつつ、国土交通省が発足させた「ラストワンマイル・モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会」における議論に積極的に参画する。

また、地域と一体となった観光地の再生・観光サービスの高付加価値化の観点から、自治体、DMO（観光地域づくり法人）等と連携し、観光地における二次交通ネットワークの充実を図る。

公共交通機関としての責務を果たすため、都道府県タクシー協会と地方自治体との間で、災害時の緊急輸送の確保を目的とした協定等の締結に努める。

一部の悪質な自動車運転代行業者による白タク行為やNPO法人等によるボランティア輸送を装ったタクシー類似行為が依然として後を絶たない。

加えて、近年、都市部を中心に互助・共助を仮装した謝礼目的の白タク行為が横行している。このため、国土交通省、警察庁及び関係自治体に対して、白タク行為等の取締りの更なる徹底と自家用自動車を使用した有償運送及び福祉輸送事業限定制度の厳正な運用を要望する。

コロナ禍において外国人観光客が大幅に減少していたが、昨年10月に入国制限が緩和されて以降、一部観光地等において白タク行為が散見されており、さらに今後、中国人観光客が来日するようになれば、羽田、成田、関西等の国際空港や主要観光地においても白タク行為が本格化するおそれがあることから、国土交通省、警察庁に対して、在日中国人等による白タク行為の取締り強化を要望する。

一方、外国人観光客のニーズに対応した安心・快適なタクシーサービスを提供することが白タク行為の抑止に繋がるものであることから、この国の成長戦略の大きな柱である観光先進国の実現のため、「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」に掲げた対策の積極的な取組みを鋭意推進する。