

令和6年度事業報告

第1 事業報告

1. 概況

昨年は、コロナ禍が終息し、インバウンド旅行者の大幅な増加を受け、タクシーの供給不足が指摘される中、地理試験の廃止や二種免許取得の効率化等様々な国の支援措置を活用し、コロナ禍で約2割減少したタクシー乗務員の増加に全力を傾注した年でした。若者・女性・元気な中高年等良質なドライバーの雇用に向けて国や自治体と共に積極的な取組みを進めた結果、運賃改定の効果もあり、令和6年4月から福岡県全体でタクシー乗務員数は増加に転じ、昨年11月末においては、コロナ禍発生直後の令和2年3月末と比較して90.5%まで回復しました。

一方、タクシー事業の経営基盤である運賃問題については、福岡県においては、福岡A地区は前回の運賃改定の効果が見えないとして、令和5年8月1日より運賃料金の改定を実施、福岡B地区は、令和6年8月26日に新運賃が公示され、令和6年10月1日より運賃料金の改定を実施、北九州ブロックでは令和6年10月30日に運賃変更申請が提出され、令和6年12月をもって法人タクシーの保有する車両数の50%を超える運賃変更申請があったとして運賃改定にむけての作業が開始されました。早々に、認可が下りるよう期待しているところです。

なお、国土交通省においては、今後の運賃改定を定期的かつ迅速に実施するため、運賃改定手続きの開始に必要ないわゆる申請率7割ルールについて5割に緩和する改正を令和6年12月24日に実施しました。今後は、景気動向も考えながら、運賃改定効果、影響を見据えて利用者ニーズに応えるとともに、人材確保を的確に行い、安心・安全かつ質の高いサービスを提供する等、公共交通機関としての役割を果たしていくことが重要となってきます。

令和6年3月末に創設された日本版ライドシェアは、地域交通の「担い手」や「移動の足」不足解消のため、タクシー配車アプリデータ等を活用してタクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、タクシー事業者の管理の下、地域の自家用車及び一般ドライバーを活用して不足分を供給する制度であり、国土交通大臣の指導の下、昨年6月には福岡市交通圏にて、北九州交通圏では10月から運行が開始されました。

なお、「令和6年度事業計画」に掲げた各専門委員会事業については、急激な需要回復によるタクシー供給不足による人員確保に向けて取り組むなか、日本版ライドシェア・公共ライドシェアへの対応が中心となっていく状況となりましたが、

令和6年度における各種事業の取り組みについて、次のとおり申し述べます。

2. 令和6年度事業計画に掲げていない事業について

(1) 退職自衛官への採用活動について

国土交通省・防衛省・業界団体との間で、令和6年6月28日付で自動車運送事業等の担い手確保に向けて、申合せが締結され、福岡運輸支局主導のもと自衛隊福岡地方本部を令和6年12月に訪問し、令和7年1月15日の小郡駐屯地をはじめとする5駐屯地（小郡20名、久留米32名、福岡34名、飯塚（降雪中止）、小倉41名）での退職自衛官への援護キャンペーンにて、全タク連作成の「タクシードライバーになりませんか！」を活用して事業紹介するとともに、求人窓口である各援護協会へ事業者より求人票送付を開始しました。

(2) 九州乗用自動車協会について

九州乗用自動車協会より、令和6年12月6日付にて、令和6年12月5日に長崎県にて開催した会議にて、令和7年3月31日をもって解散し、九州ブロックとして「各県のタクシー協会との情報の共有と連絡を密にすること」を目的にする協議会設立の全会一致の通知と、九州・沖縄ハイヤー・タクシー協議会設立準備委員会より、令和7年2月6日（木）12時からのワン・ステーションホテル熊本での設立準備委員会への参加案内が協議会会則（案）と共に届きました。

福岡県タクシー協会としては、会長並び副会長への説明と専務理事会議を令和6年12月17日に開催し情報共有に努め、令和7年2月6日（木）の設立準備委員会へ中井相談役理事と専務理事にて出席のうえ、「福岡県タクシー協会の理事会及び総会での議決が必要であり、4月1日実施では期間が不足している。」旨を伝え、令和7年6月1日での実施となりました。

過去の経緯はあるものの、タクシー事業の活性化を図るためにも九乗協と福岡県タクシー協会が一丸となることが重要であり、新しい組織を作りタクシーを取り巻く諸問題に対し取組んでいくため、令和7年3月19日の合同委員会を経て27日の理事会にて審議のうえ参加の承認をいただきました。（資料1）

(3) 新型コロナウイルス感染防止対策関連事業について

令和6年度も引き続き、タクシーに特化した「燃料価格激変緩和対策事業」として、国土交通省からはLPガスの価格高騰相当分を、また、福岡県からはコロナ禍で厳しい経営環境に加え、LPガス高騰が追い打ちをかけている現状をご理解いただき、全事業者に対し、多額（総額23,017万円余）の支援金を頂きました。

3. 令和6年度「事業計画」に掲げた取組みについて

タクシー事業は、利用者にとって安心・安全な公共交通機関でなければならない乗り物であることは申し上げるまでもなく、利用者サービス向上に努め、そして、事故防止・安全対策の一層の取組みを行うこととしていました。

一方、観光需要の回復にてタクシー需要が増加するなか、運転者確保が喫緊の課題であり、働き方改革関連法への取組みとして、令和元年度から始まった「運転者職場環境良好度認証制度」は、特定技能1号による外国人ドライバーの受入事業者の必須要件とされ、周知・理解を深め多くの事業者が認証を受けられるよう、同制度の普及促進を図る等の人材確保のための多くの問題、課題に全タク連とともに以下の6つの各種事業に積極的に取り組みました。

福岡交通圏での6月、北九州交通圏での10月より開始された自家用車活用事業（日本版ライドシェア）に加えて、需要の多い朝の時間帯に対応するための乗務シフトの見直しによるタクシー車両不足の解消や地域交通における空白地の解消に向け、繰り返しとなりますが自治体との連携に努め、以下のとおり取り組んでまいりました。

（1）旅客運送のプロとして持続的で利便性の高い交通サービスの実現への取組

タクシーは、安全で、きめ細かなニーズに対応できる公共交通サービスとして地域公共交通に貢献してきたものの、人口減少・マイカー社会の進展等による需要減少とコロナ禍による急激な需要消滅が加わり、運転手不足が深刻化するなかで、令和6年4月より運転手の増加傾向が見受けられるが、交通不便地域の輸送需要に応えられない事態が生じています。

また、都市部では、新型コロナウイルス感染症の5類移行によりインバウンドを含めた急激な需要回復にて運転手不足によるタクシー不足がマスコミに取り上げられるなか、ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会で改善が求められた12項目が令和5年12月28日に改正措置されました。

国土交通省「交通空白」解消本部による地方運輸局長等の訪問と連携した、自治体訪問を行い改正措置された項目での地域実態に応じたタクシーサービスの可能性や公共交通の空白地帯におけるタクシー事業のあり方等の意見交換を行ってまいりました。

（2）道路運送法第78条の第2号、3号

昨年6月の「規制改革実施計画」（令和6年6月21日閣議決定）、「経済財政運営と改革の基本方針2024」（令和6年6月21日閣議決定）において、「デジタルを活用して、全国の移動の不足の解消への道筋をつける」という観点から、規制改

革推進会議における議論を踏まえ、安全を前提に、いわゆるライドシェアを全国で広く利用可能とする。このため、全国の移動の不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、モニタリングを進め、検証を行い、各時点での検証結果の評価を行う。並行して、こうした検証の間、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める。」と規定されました。

これに基づいて、国土交通省においては、自家用車活用事業について様々なバージョンアップを行うなどの取組を行い、自家用車活用事業を開始する地域・事業者自体は増加しつつあり、配車アプリに限っては、マッチング率の値は改善している地域も多くみられるなど、一定の進展がみられるとされました。

一方で、河野大臣から平大臣となった第3回規制改革推進会議（R6.12.13）においても、内閣府が実施した調査や関連事業者団体からのヒアリングでは、全国において移動の不足が改善しているとの有意なデータは得られておらず、特に規模が小さい自治体において、不足の状況は依然として深刻であり、利用者目線での検証や、スピード感を持った全国の移動の不足の解消を進めていく必要があるとされました。

- **自家用有償旅客運送制度：道路運送法第78条第2号（公共ライドシェア）**では、全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えないといった「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、令和6年7月に、国土交通大臣を本部長とする国土交通省「交通空白」解消本部が設置され、斉藤国土交通大臣の訓示により、自治体の伴走支援のために各地方運輸局長が首長を直接訪問されるなか、福岡県タクシー協会においても福岡運輸支局と連携のうえ、地方運輸局長等が訪問した自治体を中心に各地区協会において8月の猛暑のなか自治体との意見交換を行いました。
- **自家用有償旅客運送制度：道路運送法第78条第3号（日本版ライドシェア）**は、昨年3月末に創設され、地域交通の「担い手」や「移動の足」不足解消のため、タクシー配車アプリデータ等を活用してタクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、タクシー事業者の管理の下、地域の自家用車及び一般ドライバーを活用して不足分を供給する制度であり、国土交通大臣の指導の下、昨年6月には福岡交通圏において運行が開始されました。

日本版ライドシェアは、寄せられたニーズも踏まえ、累次のバージョンアップを行うことにより、雨天時・酷暑における対応、イベント開催時における輸送力向上方策、災害対応時における同制度の活用、配車アプリを使用しない同制度の導入等の柔軟な運用が可能となり、地域の実情や利用者のニーズに応じた改善が可能となり、昨年10月からは北九州交通圏においても運行が開始されました。

さらに、昨年11月には自治体・交通事業者等と様々な資源・技術・サービスを持つ企業群の幅広い連携により、官民の総力をあげて、「交通空白」解消に向けた実効性かつ持続可能性のある取組を全国規模で推進すべく、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームが設置されたところであり、引き続き、交通空白解消本部や、官民連携プラットフォームでの取組を通じて、「交通空白」の解消に取り組んで参ります。

(3) 深刻な人手不足の解決に向けて、乗務員の労働環境改善などによる採用強化

職業としての魅力を高めていくには、運転者の賃上げや労働環境の改善が急務となっており、そのためにも、利用者の幅広い理解を得ながら適切に運賃改定を進めていくことが必要で、令和5年8月の福岡交通圏や令和6年10月の福岡Bブロックでの運賃改定による運転者給与等の労働環境改善にて登録運転者数は回復傾向であり、令和6年12月に北九州交通圏の運賃改定作業が開始されました。

なお、運賃ブロックの呼称が令和7年1月16日に、福岡Aが福岡市域、北九州が北九州市域、福岡Bが福岡と変更になりました。

また、二種免許取得の外国語による受験、研修及び教習等の効率化、さらに、二種免許取得に不可欠な指定自動車教習所との協力関係、外国人ドライバーの在留資格については、令和6年3月末に特定技能制度の対象分野として追加され、特定技能1号評価試験である出張試験が一般財団法人日本海事協会により、令和6年12月に初めて実施（トラック希望者）され、令和7年1月17日より自動車運送業分野特定技能協議会の加入受付が開始されるなど整備が進められております。

加えて、国土交通省において実施されている「女性ドライバー応援企業認定制度」については、昨年12月時点で福岡では69事業所が認定を受けています。さらに、先ほどの「働きやすい職場認証制度」については、特定技能制度における一つ星認定が事業者の必須要件とされ認定を受ける企業が年々増加しています。

(一つ星46社、二つ星38社、三つ星2社)

(4) 改正タクシー特措法への取組

準特定地域に指定されている地域においては、策定された準特定地域計画等にもとづき、フォローアップを含めた活性化事業を見直すなど関連委員会と一体となつて下記のとおり準特定地域協議会を開催のうえ取り組んで参りました。

なお、令和6年9月30日付けの官報公示にて、大牟田市が指定要件である日車実車キロが改善されたとされ、10月1日から解除となりました。

また、令和7年1月より準特定地域において、未稼働車両が存在しているとして、令和8年3月31日までを期限とする増車可能枠が福岡交通圏と北九州交通圏では各78両、久留米市で4両が公示されました。今後どの様になっていくか注視する

必要があります。

※準特定地域協議会開催日

北九州交通圏 (5/28)、筑豊交通圏 (4/18)、福岡交通圏 (5/9)、久留米市、大牟田市 (4/30)

(5) 改善基準告示の見直し改正への取組

労働時間については、令和6年4月1日から乗務員の時間外労働の上限が年960時間以内となり、引き続き時間外労働の削減に取り組むとともに、改善告示基準においても拘束時間や休息期間などが改正され、必要に応じて就業規則上の賃金制度や勤務シフトの改善など、種々の対応が求められたところであり、労働時間管理適正化指導員による個別訪問制度の活用などに取り組みました。

(専門委員会事業の(4)安心・安全運行対策に詳細を記載)

(6) その他の課題

全タク連と連携して、適宜適切に情報収集・伝達に努め、関係する事業の実現に向けて取り組んで参りました。

以上を踏まえながら、令和6年度における各専門委員会の取組については、令和6年7月31日に正副会長並びに合同委員会を開催し、各委員長へ委嘱状の交付と共に、主要課題の確認を行い、全国ハイヤー・タクシー連合会の各種委員会へ参加のうえ、情報共有に務めました。

以下のとおり、報告いたします。

4. 専門委員会事業

(1) 総務対策 (総務委員会事業)

会員各地区協会との連携・強化及び関連委員会との総合的調整を図るとともに、以下の事業を行って参りました。

(総務事業)

- ① 協会運営が厳しい中、一層の財務の健全化とその維持に努めるとともに、予算の適切な執行に努めましたが、単年度ではマイナスとなりました。(資料2)
- ② パソコンのリース期限更新による予算措置を検討。
- ③ 関係官庁等との示達事項及び情報の把握と会員への速やかな伝達に努めると共に、関係団体との協調活動を推進して参りました。
- ④ 引き続き、会員及び従業員の表彰並びに福利厚生事業を実施しました。

(税務・保険対策事業)

- ① 引き続き、全タク連と連携して、タクシーが利用者ニーズに答えて安全・安心に加え、質の高いサービスを提供し、公共交通機関としての使命を達成できるよう、財政・税制上の支援の拡充・強化を要望して参りました。
- ② 特に、税制面では、自動車重量税をはじめ、複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化・軽減措置を全タク連とともに、強く要望して参りました。

(広報対策事業)

タクシー事業について、タクシー利用者、マスコミ関係等に対する理解を得るための広報事業を関連委員会等(タクシーの日など)と実施し、会員各地区協会等と連携を図り、需要拡大及びタクシー事業のイメージアップを図る為の諸対策の推進に努めました。

- ① 全タク連において取り組んでいる、日本全国の協会のホームページが簡単に検索できる「全国タクシーガイド」(www.taxi-guide.jp)をUD・福祉車両の検索のアイテムとして福岡県障がい者差別解消支援地域協議会で紹介するなど、利用者サービス、需要拡大を図って参りました。
- ② タクシーの安全性、利便性をPRするために会報の月間発行を行い、広報活動に努めました。
- ③ 福岡県タクシー協会のホームページ作成に向けて、見積もりによる予算検討を開始。

(2) 経営対策 (経営委員会事業)

我々タクシー事業者は、少子・高齢化社会の急速な進展及び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、地域公共交通機関として課せられた重要な使命を果たすため、令和5年12月28日に改正措置がなされた12項目の活用によるタクシー事業における対策、道路運送法78条2号、3号による地域交通の空白地解消に向けて、引き続き関連委員会と連携して①から④の事業を推進して参りました。

① ラストワンマイル・モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会にて示され改善された12項目

(1) タクシー事業者の供給力の強化のための制度・運用の改善

- 【施策①】 営業所ごとのタクシー車両の最低車両台数の緩和
- 【施策②】 営業所等の施設設置要件の緩和
- 【施策③】 運行管理のDXの推進
- 【施策④】 地方部にUターン等した個人タクシー事業者の経験者の活用

(2) 多様なサービスの提供の検討を可能とする制度・運用の改善

【施策⑤】 タクシー事業者による乗合タクシー展開にあたっての法令試験免除

【施策⑥】 タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化

【施策⑦】 乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用

(3) 自家用有償旅客運送の円滑な導入や持続可能性の向上のための制度・運用の改善

【施策⑧】 事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進

【施策⑨】 「交通空白地」に係る目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進

【施策⑩】 「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進

【施策⑪】 自家用有償旅客運送に係る「運送の対価」の目安の適正化

【施策⑫】 自家用有償旅客運送に係る更新登録手続の簡素化

② 自家用有償旅客運送制度（道路運送法第78条第2号）公共ライドシェア

令和6年度「事業計画」に掲げた取組みにおいて詳細は記述したところであるが、都市部に比べ人口減少に加えインバウンド需要が見込めない地方都市においては、地域住民に根差した移動の足の確保が事業維持のポイントであり、自家用有償旅客運送の円滑な導入や持続可能性の向上のための制度・運用の改善について、運輸支局と連携し自治体訪問を行いました。

③ 自家用車有償旅客運送制度（道路運送法第78条第3号）日本版ライドシェア

日本版ライドシェアの昨年からの経緯は、経過報告にて記述したところでありここでは、更新されたバージョンアップの再確認を含めて掲載いたします。

- ・雨天時における供給車両数・時間帯の拡充（R6.6.28）
- ・酷暑時における供給車両数・時間帯の拡充（R6.8.2）
- ・災害時・復旧復興時における活用（R6.9.4）
- ・配車アプリが普及していない地域での導入（R6.9.4）
- ・大都市部以外の地域における供給車両数・時間帯の拡充（R6.9.4）

④ 引き続き、タクシー事業の適正運営を図るため、輸送実績等諸統計及び資料の整備を行って参りました。

(3) 交通事故・犯罪等防止対策（指導委員会事業）

（交通事故等防止対策事業）

① 国土交通省の新プラン「事業用自動車総合安全プラン 2025」(R3.3.30 策定)の取り組みについて

*タクシー（全タク連目標）の目標値 ※（全タク連資料より）

（2020年から2025年までの目標値）

- 死者数25人以下（23人）
- 乗客の死者数ゼロ（ゼロ）
- 令和7年度までに重傷者数690人以下（630人）
- 令和7年度までに人身事故件数6,600件以下（6,060件）
- 令和7年度までに出会い頭衝突事故件数 950件以下（870件）
- 飲酒運転は「ゼロ」 ※2022年・・・3件

*「福岡県における令和7年度までの目標設定」

- 死者数「ゼロ」
- 乗客の死者数ゼロ（新目標値）
- 重傷者数（新目標値）
- 人身事故件数 610件以下・・・（全タク連6,060件→10%減）
- 飲酒運転は「ゼロ」
- 令和7年度までにタクシーの出会い頭衝突事故件数
（新目標値）・100件以下
（全タク連870件→10%減）

（注）実績については、一部統計資料がないため不記載。

② 以上の目標達成に向けて、交通事故の抑止と、飲酒運転・薬物使用運転の根絶に向けて、安全マネジメント制度の充実を図るとともに、運行管理制度の効果的運用や運転者の健康管理等の充実・強化対策、更にはコンプライアンスの周知徹底に努めました。

③ 引き続き、年間を通じた「全席シートベルト着用宣言車」運動の展開に取り組むとともに、更なる着用率の向上に努めましたが、JAFと警察庁との2023年の合同調査では、福岡県での自家用車における後部座席装着率は36.2%で全国平均43.7%を下回っております。

（犯罪防止対策事業）

① 「新タクシー防犯基準」に基づく新型「防犯仕切板」及び「車内防犯カメラ等」の設置を一層促進するため、改正特措法に基づく特定地域計画に基づき、乗務員の身体・生命を守ることを最重要課題としたソフト・ハード面の環境づくりに努めるよう、周知徹底を図る等の啓発に努めるとともに、タクシーの重大事故や犯罪事件等の発生の都度、全会員に事案概要と事故防止・防犯

対策を周知、啓発に努めました。

- ② 乗務員に対する注意の喚起や防犯器財の普及向上に努めました。
- ③ 運転者へのカスハラ（カスタマーハラスメント）対策として、太陽交通グループの運送約款変更事例を会員へ紹介することにより、その後の各事業者の申請をサポートいたしました。
- ④ 「暴力追放防犯協力推進協議会及び緊急通報協議会総会」については、令和6年2月をもって緊急通信システムが廃止となり、これまでの協議会方式から事務方レベルの意見交換として改変すべく令和6年11月19日の指導委員会にて協議いただき、令和7年1月31日に【仮称】福岡県安全・安心タクシー事業推進会議（準備会）を開催しました。

なお、両協議会の会則廃止については、令和7年3月19日の合同委員会を経て27日の理事会にて審議のうえ承認をいただきました。（資料4）

（4）安心・安全運行対策（労務委員会事業）

（会議・研修事業）

- ① 令和6年度は、9月19日に労務研修会を開催し、第1部は九州運輸局の松原課長より「タクシーをめぐる最近の情勢」、福岡労働局の安川監督官より「タクシー事業における労務管理上の留意点」、第2部では、福岡県交通政策課の右近係長より「人材確保事業」、福岡県就業支援課の石川主任主事より「人材不足分野雇用促進事業の運輸分野における取組」について講義をいただきました。

② 労働時間管理適正化指導員による自動車運転者時間管理等指導制度

自動車運転者は、他業種の労働者に比較して長時間労働であって、脳・心臓疾患の労災支給件数が多く、また、労働時間管理も重要であり、労働条件及び安全衛生の確保と改善が求められ、加えて令和6年4月からは「働き方改革」関連法による時間外労働の上限規制（年960時間）と、25年ぶりの改正となった改善告示基準の適用も始まり、福岡労働局より労働時間管理適正化指導員の業界指導員として玄洋交通(有)の富松社長と長谷川課長が法令指導員と共に、25事業者余の個別訪問を実施しました。

なお、富松社長におかれては、ここ数年業界指導員を引き受けていただいておりますが、個別訪問事業者も福岡市に集中している傾向であるので、次年度中において、業界指導員の負担を軽減すべく、個別訪問事業者の各地区への分散化と、業界指導員の育成に取り組むこととする。（資料5）

③ 良質な乗務員を確保のための方策

福岡県地域公共交通人材確保事業において、職場環境改善として女性や外国人採用に向けた、トイレや更衣室の整備、通信型ドライブレコーダーへの補助や、運転者確保対策として、バス・タクシードライバー魅力発信イベントが令和6年11月2日（土）に天神地下街イベントスペースにて開催され、

1 2事業者が個別相談会のブースを設置しました。

また、福岡労働局主催の建設・警備・運輸業界合同就職フェアも令和7年1月29日（水）にアクロス福岡の B2F イベントホールで開催されました。

④ 普通第二種免許に係る教習時間

警察庁が事務局となっている、普通第二種免許に係る教習カリキュラムに関する調査研究の第2回有識者委員会（R7.2.6）にて、学科が19時限から17時限に、技能が21時限から12時限とすることが適当であるとの結論となりました。

（5） 交通環境改善対策（技術環境委員会事業）

（環境対策）

平成27年5月に2030年度を目標年度として全タク連にて策定した「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GPS-AVM配車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、Co2排出量削減に努めるよう周知してまいりました。

一方で、全タク連と連携して、政府に対し、更なる支援制度の強化・充実を図るとともに、タクシー燃料の大幅な削減に寄与するタクシー用LPGハイブリッド等の開発促進に対する支援を要望して参りました。

（先進技術対策）

自動運転については、アメリカや中国ではドライバーが乗車しないタクシーが実用化され商用で走っています。国内においても国土交通省の交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動運転ワーキンググループ等において、自動運転タクシーのビジネスモデルに対応した管理の受委託、運行管理、認証基準等の具体化による安全性の確保、事故原因究明を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償の観点から、今後の自動運転タクシーの社会実装のための制度のあり方について検討が行われております。

中長期的な生産年齢人口の減少を踏まえると、自動運転タクシーはタクシー供給力の確保のための有効な手段となるものと期待されることから、現在のタクシー事業と同等か、それ以上の安全性がタクシー事業者の責任において確保されることを基本として、タクシー業界においてもこれらの検討に全タク連を中心に積極的に参画し、情報提供に努めて参りました。

また、タクシーのDXに必要なソフトメーターについては、JIS化と並行して昨年「国土交通省ソフトメーター認定制度検討会」が設置され、パブリックコメントを経て令和7年1月31日付で国土交通省告示第63号にて告示、施行されソフトメーター開発事業者が認定を受ければ、タクシー事業者は運送約款を変更のうえ特定運賃收受ソフトウェアの届出を行うこととなります。

* 矢崎エナジーシステム、二葉計器、GOの3社を令和7年3月18日に国交省が認定

(整備管理者対策事業)

- ① 昨年に引き続き、福岡運輸支局主催の整備管理者研修を各地区協会ごとに隔年毎に実施し、整備管理者研修手帳を発行しました。

(6) タクシー類似行為対策 (地域交通委員会事業)

① アメリカ型ライドシェアについて、断固反対

いわゆるアメリカ型のライドシェアは、事業主体が運行及び車両整備管理等について、民事・刑事上の法的な最終責任を負わない点が最大の問題で、加えて、運転者を独立した個人事業主と位置づけ、厳格化する労働関係法令の規制を逃れようとするもので、ワーキングプア層を増加させ、交通渋滞や事故を増加させるとともに、CO2排出量を増大させ、2050年カーボンニュートラル 実現にも逆行するものです。

私ども福岡県タクシー協会においても、タクシーは地方創生を担う重要な社会インフラであるという認識の下、今後とも国民に対する安全・安心な輸送サービスを確保すべく、業界一致団結し、福岡運輸支局と連携のうえ自治体訪問を行い交通空白地域での公共ライドシェアの活用を求め、ライドシェア新法は不要であるとして反対して参りました。

② 自動車運転代行業者の違法行為に対する厳格な対応を要望

自動車運転代行業者の違法行為及びボランティアを装ったセダン型車両等によるタクシー類似行為による、健全なタクシー事業経営への影響は、コロナ禍が終息し、インバウンド旅行者の大幅な増加を受け散見させる状況ではあるが、日本版ライドシェアを含めた交通空白地解消への取組が優先されましたが、運輸・警察等の行政機関へは機会を捉えて要望してまいりました。

③ 引き続き、外国配車アプリを使用したタクシー類似行為について、関係行政機関へ調査、取締りを要請

令和6年5月の新型コロナウイルス感染症の5類移行とインバウンドによる観光需要の回

復に伴い再び、白タク行為が見受けられるようになりました。

当協会ではこれまで運輸局、警察機関が主催する「福岡県における白タク行為に係る対策会議」に参加し、加えて、旅行会社、旅館・ホテルそして運輸事業団体も参加した啓発活動を行っており、令和6年は翌年2月の春節に向けて4年ぶりに福岡空港国際線ターミナル等にて啓発活動が再開され、本年2月の春節においてもタクシー協会として、ポケットティッシュの配付を含め積極的に取り組みました。

④ タクシーを活用する地域交通対策について、支援策等を要望

昨年7月に国土交通大臣を本部長とする交通空白解消本部の設置による、自治体や交通事業者との連携した地域の足や観光の足の確保に向けた取組みを推進するため、福岡運輸支局が令和6年9月3日に開催した交通担当者勉強会や10月24日に開催された公共交通シンポジウム in 福岡を会員へ周知するとともに積極的に参加し地域交通対策の習得に努め、支援策等の要望に繋げてきました。

なお、令和7年1月9日にリーガロイヤルホテル小倉にて田中会長を含め北九州タクシー協会の役員を中心に、中野国土交通大臣へタクシー事業が抱える問題について要望活動を実施しました。

⑤ MaaS (Mobility as a Service) について

令和5年5月に九州 MaaS の目指す姿などの方向性を示した「九州 MaaS グランドデザイン」を策定し、九州地域戦略会議で承認されたことを受け、令和5年7月に「九州 MaaS プロジェクト研究会」が「九州 MaaS 実行組織準備会」に改組し、九州 MaaS の実現に向けた具体的検討と準備を開始。

令和6年3月に九州 MaaS に係る新モビリティサービス事業計画が全国で初めて認定。

令和6年4月に九州 MaaS の運営組織である「九州 MaaS 協議会」を発足（10社局以上が会員として参画）し、九州 MaaS の企画、運営を実施。（福岡県タクシー協会はオブザーバー参加）

令和6年8月に九州 MaaS のサービスが開始し約 100 券種のデジタルチケットを販売。

・令和6年12月10日に実施された第5回九州 MaaS 協議会運営委員会にて交通チケットとタクシー割引券のセット商品発売について、会員事業者が主体となったセット券の発売が認められました。

また、令和7年2月6日の第6回運営員会では、九州7県の市町村が主体となるコミュニティバス（乗合タクシーを含む）も新たな負担を求めないとされました。



九州MaaS

基礎自治体・協議会会員外企業によるチケット造成について

➤ 交通チケットとタクシー割引券のセット商品発売について

交通チケット+タクシー割引券

- 路線バスのフリー乗車券にタクシーの割引チケットをつけて販売できないかとの問い合わせあり。
- エリア内で複数のタクシー事業者を対象とするため、個人タクシーなどもあり全社入会するのは、現実的ではない
- 交通とセットになった施設クーポン券については、施設側は非会員であっても発売を認めている(スタートアップ期間に限り)

商品イメージ

交通チケット
(バス1日フリー等)

+

タクシー割引券

【審議事項】 タクシー事業者については、九州内の会員事業者が主体となったセット券のみ発売を認める
 ※当該券の発売によりプラットフォーム利用料負担が増額される場合はこの限りではない

(7) 福祉対策 (ケア輸送委員会事業)

(福祉輸送対策事業)

- ① 福祉車両、ユニバーサルデザイン車両 (UD 車両) の導入を図るとともに、政府及び自治体へ支援策を要望していく。
- ② 福祉タクシー促進、導入補助を主目的とする国及び地方公共団体が参加する「バリア解消促進協議会」をH24年2月に県協会において設置している。この協議会では、現在のバリアフリー法に基づく基本方針にて総車両数の約25%のUD車両導入に向けて地域公共交通確保改善事業費補助の活用を含め、福祉タクシー導入計画を作成するもので、福岡県での令和5年3月末のUDタクシー車両数は1,131台で総タクシー台数が8,651台にて導入率13.1%であったが、令和6年3月末では、1,431台で総タクシー台数が8,395台にて17.0%となっています。

増加車両は補助申請ベースで、福岡県BF交通推進事業費補助で125両、訪日外国人旅行者受入環境整備事業にて179台です。JAPN タクシーについては補助年度内での納入が困難となり補助申請が取り下げとなる状況や外注化された補助申請受付窓口事業者の対応に問題があるなか、UDタクシーの導入に努めてまいりました。

(自家用運送違法行為対策事業)

- ① 全タク連及び関連委員会と連携して、福祉輸送に名を借りた自家用車によるタクシー類似行為について、関係行政機関等へ監視・指導について、要請することとしていましたが、昨年引き続き行政・警察機関及び運輸業界一体となって、外国人を対象とした白タク行為の啓発活動を実施したものの、自家用有償旅客運送制度(78条2項、3項)への対応を重視したことと、令和6

年3月1日付の国自旅第359号にて、新たに道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドラインが発出され、以下の内容が追加や明記されたことにより、有償性の判断がより緩和されました。

1 無償運送について

新たに実費の対象として保険料・車両借料を追加しました。

2 宿泊施設&介護施設の付随送迎

商店等への立ち寄り・観光スポットへの送迎も可能であることを明記しました。

3 ツアー&ガイドに係る付随送迎

ツアーやガイドに付随して運送が可能であることを明記しました。

4 運送サービスの有無で料金に差を設ける場合

実費の収受が可能であることを明記しました。

5 地縁団体が行う運送サービス

会費で行う運送サービスが可能であることを明記しました。

(参考) 福岡運輸支局調べ (令和 6 年 3 月末日現在)

○福祉車両数等* (補助対象外を含む)

○補助制度による導入車両数

事業者数	福祉車両数	年 (12 末)	導入実績
290社 (者) *内訳 (一般 32) (限定 258)	474 両 ・寝台車 29 ・車椅子専用車 353 (内軽 164) ・兼用車 87 ・回転シート 5	24	33
		25	16
		26	6
		27	4
		28	6
		29	11
		30	サバイバル 40 インバウンド 40
事業者数	福祉車両数	年	導入実績
(UD 車両等) *会社数不明	R3.3 末 640 両	R1 (H31)	サバイバル 2 インバウンド 41 観光振興 1
		R2,3 末	サバイバル 27 インバウンド 2 観光振興 0
		R3,5.14 現在	サバイバル 1 インバウンド 17 観光 0 *未実施
	R4.3 末 961 両	R4.3 末	インバウンド 24
	R5.3 末 1,131 両	R5.3 末	インバウンド 21
R6.3 末 1,431 両	R6.3 末	福岡県補助 105 インバウンド 122	
UD 車両合計	1,905 両	補助制度 利用車両数合計	559 両

- * (注) 1. 県内に営業所がある事業者の集計
2. 福祉車両等: 福祉限定車、UD 車両を含む。(H30 年より実施。)
3. UD 車両は国及び自治体 (福岡市、福岡県) 補助による。

- (注) 1. 補助制度を利用した車両数 (うち数)
2. H29 年度までは「バリア解消促進事業」による福祉車両。(計 116 両)
3. H30 年度以降はバリア (含むサバイバル) 及びインバウンド補助、観光振興補助に区分
*すべて UD 車両。