

# 令和7年度事業計画

## 1. 総論

令和2年以降のコロナ禍により、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ました。コロナ禍の一段落も、大幅な最低賃金アップ、ロシアのウクライナ侵攻・中東紛争による燃料価格の高騰、コロナ融資の返済資金繰りなどにより依然、厳しい経営状況にあります。

このような中で、令和6年1月の通常国会における岸田総理大臣の所信表明演説で、「ライドシェア事業に係る法制度について、6月に向けて議論を進める」などとする政府方針が表明され規制改革推進派がタクシー車両不足を強調するなか、国土交通省において令和6年3月に自家用車活用事業が創設され、福岡県においても福岡交通圏や北九州交通圏にて日本版ライドシェアを開始したうえで、勤務シフトの変更を含め供給力の提供に努めました。

国土交通省においては、「交通空白」の解消に向けて昨年7月に国土交通大臣を本部長とする交通空白解消本部が設置され、自治体や交通事業者と連携し、地域の足や観光の足の確保に向けた取組みを推進しています。

昨年12月には中間とりまとめがなされ、日本版ライドシェア、公共ライドシェア等交通空白解消のツールは着実に浸透しているものの、全国の交通空白の解消は緒に就いたばかりであるため、令和7年度～9年度の3か年を集中対策期間として、自治体や交通事業者による個々の交通空白解消の取組みを後押しすることとされています。

福岡県タクシー協会としても全タク連と連携のうえ引き続き、交通空白解消に向けた取組みを進めてまいります。

我々タクシー事業者は、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、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、

- ・ 復活したインバウンド対応のための外国人在留資格特定技能1号制度を活用した外国人ドライバーの雇用
- ・ 「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す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
- ・ 地方自治体や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
- ・ 利用者利便の向上及び需要拡大に向けたスマホ配車の普及促進及びキャッシュレス化の推進
- ・ 交通空白の解消に向けた日本版ライドシェア及び公共ライドシェアの普及促進

等諸施策を積極的に推進し、タクシー事業の進化に努めてまいります。

一方、いわゆる欧米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、私どもタクシー事業者は、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、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、そして福岡県の地方自治体と緊密に連携し、ライドシェア新法の制定に全タク連とともに断固として反対してまいります。

## 2. 各 論

### (一) 九州乗用自動車協会への加入について

令和6年度事業報告にて経過を報告いたしました。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り組んでいくため、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いておりますが、総会における協議をお願いします。

### (二) 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に取り組む。

国土交通省では、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェア及び公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「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月に国土交通省「交通空白」解消本部を設置しました。

福岡県タクシー協会としても、九州運輸局及び福岡運輸支局と積極的な連携の下、各地区協会にて自治体を訪問し、意見交換の中でタクシー業界としての取組と意気込みをアピールしてきたところですが、引き続き令和5年12月28日に改正措置された12項目を活用し、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、地域実態に応じたタクシーサービスに取り組むとともに、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見直しを図ってまいります。

### (三) 道路運送法第78条第2号、3号

- 自家用有償旅客運送制度（道路運送法第78条第2号）は、令和5年12月に開催されたデジタル行財政改革会議において、自家用有償旅客運送制度の見直しを進めることが決定されました。

自家用有償旅客運送制度は、平成18年に創設されましたが、地域でより有効に活用いただけるよう、令和5年末や令和6年4月に大幅な制度改善が行われたので、改正を理解のうえ公共交通会議などにて自治体との協力・連携に務めます。

### 「時間帯による空白」の概念の取込み

「交通空白地」の目安を数値で示すとともに夜間など「時間帯による空白」の概念を通達上明記

夜間になると公共交通機関の運行が無くなる

### 「対価」の目安の見直し

対価の目安を地域のタクシー運賃の「約8割」とすることを通達上明記

適正利潤  
タクシー固有の費用  
(営業が、車庫等に係る費用等)  
運送の対価  
タクシーの総括原価  
約8割

### 株式会社が参画できることの明確化

交通空白地有償運送の実施地域において、自治体等実施主体からの受託により、株式会社の参画が可能であることを通達上明記

株式会社 + 自治体等の実施主体  
実施主体への協力

### 観光地における宿泊施設の車両の共同使用の促進

宿泊施設が所有している車両について、使用されていない時間帯に自治体等自家用有償旅客運送の実施主体に提供し、ホテル間の運送や地域住民等の運送に活用することが可能であることを通達上明記

HOTEL + 車両・ドライバーの提供  
自治体等の実施主体が運行  
HOTEL SHOP

### 地域公共交通会議の運営手法の見直し

地域公共交通会議で2か月程度協議してもなお結論に至らない場合には、協議内容を踏まえ首長の責任により判断できることを通達上明記

＜従来のプロセス＞  
市長から交通事業者に対して移動ニーズに対応した交通に関する提案を募集【2ヶ月】  
交通事業者から提案あり【最長4ヶ月】  
結論に至らなかった場合  
自家用有償旅客運送の検討【数ヶ月】  
自家用有償旅客運送の開始

＜今後のプロセス＞  
市長から地域公共交通会議に対して自家用有償旅客運送の導入を提案【2ヶ月程度】  
自家用有償旅客運送の開始等

### タクシーとの共同運営の仕組みの構築

タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送を活用するため、タクシー事業者と市町村・NPO等との共同運営（タクシーサービスと自家用有償旅客運送サービスとの一体的な提供）が可能であることを通達上明記

タクシー事業者 + 市町村・NPO等  
配車サービス  
運行管理  
車両整備管理  
タクシー運賃と同額  
利用者

### 運送区域の設定の柔軟化

運送区域外の目的地への往復を可能とする必要性が高いことから、発地又は着地のいずれかが運送区域内にあればよいことを通達上明記

【介護施設】 【スーパー】 【A市】 【B市】

### ダイナミックプライシングの導入

一定のダイナミックプライシングを導入するため、以下の事項を通達上明記

- ① 通常収受することとなっている対価に対して、5割増を上限、5割引を下限として、柔軟に対価の額を設定することが可能。
- ② 手法としては、  
・対価の額をリアルタイムに変動させる  
・対価の額が変動する時間帯や要件をあらかじめ決定するのいずれも可能。
- ③ 一定期間に収受した対価の総額は、「実費」の総額の範囲内であればならないことから、これを3ヶ月ごとに確認。

\* 添付図は、国土交通省の“地域交通にける「担い手」「移動の足」不足への対応策案のカタログ”より抜粋

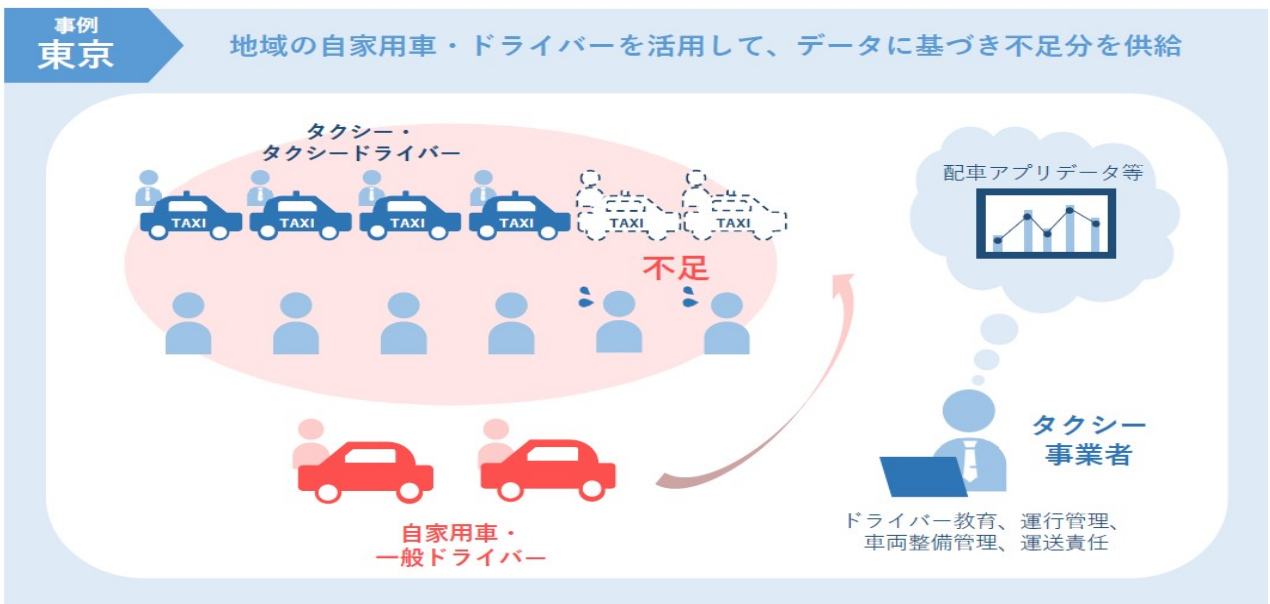
- 自家用有償旅客運送制度道路運送法第78条第3号は、安全・安心を確保する観点から、タクシー事業者の管理の下、タクシーの不足する地域、時期、時間帯において、その不足分を地域の自家用車や一般ドライバーで補う運送サービスとして、令和6年4月から開始され、バージョンアップが行われています。

## ① 日本版ライドシェア（道路運送法78条3号）の創設

- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする日本版ライドシェアを創設。
- 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、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給。

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 ▶

日曜日	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
0時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
1時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
2時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
3時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
4時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
5時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
6時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
7時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
8時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
9時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
10時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
11時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
12時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
13時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
14時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
15時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
16時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
17時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
18時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
19時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
20時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
21時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
22時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
23時	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%



### 1. アプリデータに基づき不足車両数を算出し、日本版ライドシェアを行う地域

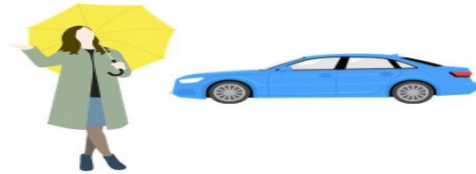
- 東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま、千葉、大阪、神戸、広島、福岡の12地域

### 2. 大都市部以外の地域

- 1. 以外の地域においては、簡便な方法により不足車両数を算出し、事業の実施が可能。  
 ※金曜日・土曜日の16時台から翌5時台をタクシーが不足する曜日及び時間帯とし、当該地域のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなす  
 ※自治体が曜日・時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合、その内容を不足車両数とみなす  
 ※当該自家用車を活用して、データの収集及び不足車両数の検証を行った上で、上記の暫定的な不足車両数を見直す
- 軽井沢町、金沢、富山、静岡、埼玉（県南東部）、埼玉（県南西部）、志摩市、水戸、青森、岐阜などは運行開始

### 雨天時への対応

大都市部12地域において、1時間5mm以上の降水量が予報される時間帯及びその前後1時間、供給車両数を拡充



※時間帯が3時間以下となる場合には、前後を含めて、計4時間までの稼働が可能

稼働していない時間帯は最大車両数までを使用可能。  
稼働している時間帯は最大車両数の2倍までを使用可能。

### 酷暑時への対応

大都市部12地域において、35°C以上の気温が予報される時間帯及びその前後1時間、供給車両数を拡充



※時間帯が3時間以下となる場合には、前後を含めて、計4時間までの稼働が可能

稼働していない時間帯は最大車両数までを使用可能。  
稼働している時間帯は最大車両数の2倍までを使用可能。

### イベント時への対応

イベント等一時的な移動需要の増加に対応し、自治体又はイベント主催者からの要請を踏まえ、供給を拡充



※時間帯及び車両数については、他の交通機関との役割分担を踏まえ、合理的に算出・調整

※交通規制が実施される場合、イベント主催者等が管轄の警察署において日本版ライドシェアを活用する旨情報共有

こちらも使える

p.25 タクシーの営業区域外旅客運送

### 大都市部以外の地域での対応

大都市部以外の地域において、タクシー事業者の申し出により、日本版ライドシェアの曜日・時間帯・台数制限を緩和



タクシー事業者は実施状況のモニタリングに必要なデータを提出し、供給過剰が発生するおそれがあると地方運輸局等が認める場合は使用可能車両数を減車する。

### 災害時・復旧復興時における活用

地震や台風などの災害発生時や復旧過程において、タクシーを補充し、被災地における輸送サービスを確保するための運送が可能



輸送ニーズを踏まえ  
時間制運賃の適用が可能

他の営業区域のタクシー会社  
による応援も可能

安全が確保できることを前提に、自治体等からの要請を踏まえ、車両数及び実施期間を調整。

### 配車アプリが普及していない地域での導入

配車アプリが普及していない地域においても、電話予約や現金支払いにより日本版ライドシェアを利用可能

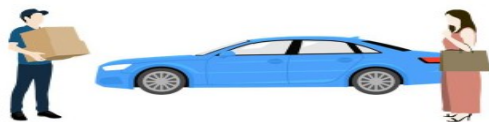


1. 配車依頼への対応	≡
1-1 ルート決定	≡
1-2 運賃計算	≡
2. 旅客への伝達	≡
3. ドライバーへの伝達	≡

〔配車アプリを使わない日本版ライドシェアの導入ガイドライン〕

### 貨客混載・協議運賃の導入

タクシーと同様、日本版ライドシェアによる貨客混載の実施及び協議運賃の設定が可能



#### 貨客混載

地域の関係者と協議が調った場合に、タクシー事業者が貨物自動車運送事業の許可を得て、日本版ライドシェアにおいても貨物運送が可能。

#### 協議運賃

地域の関係者間による協議を経ることで、日本版ライドシェアにおいても独自の運賃を設定することが可能(協議運賃)。

### 鉄道等の遅延時における活用

荒天や事故などで鉄道等の公共交通機関に遅延が生じ、運行再開まで概ね3時間以上が見込まれる場合、日本版ライドシェアによる運送が可能



※タクシー等による輸送対応を速やかに実施できるよう、地方運輸局等は、鉄道事業者及びバス・タクシー事業者団体との連絡体制を構築する。

※運輸局等が輸送ニーズを把握し、供給車両数等を適時適切に判断する。

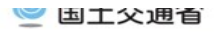
こちらも使える

p.25 タクシーの営業区域外旅客運送

\*添付図は、国土交通省の“地域交通にける「担い手」「移動の足」不足への対応方策のカタログ”より抜粋

○ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの発足

「交通空白」に係る困りごとを抱える自治体、交通事業者と、様々な資源を持つ幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制を構築し、「交通空白」解消に向けて、「地域の足」・「観光の足」を確保するため、実効性かつ持続可能性のある取組を全国規模で推進するとして、令和6年11月25日に発足しており、全タク連を通じたプラットフォーム会員として活動するとともに情報提供に努めます。



「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの体制

- ▶ 本日の発足時点で、計167者が参画。
- ▶ 都道府県や交通関係者のほか、商業・農業、エネルギー、金融・保険、福祉、教育、観光など多様な分野の関係者、また、大企業からスタートアップまで幅広い関係者が参画。
- ▶ 本日より、お困りごとを抱える市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募開始。

(～令和7年1月24日)

1. プラットフォーム会員（発足時） 計167者

- (1) 自治体：47都道府県、全国知事会
- (2) 交通事業者：31社
- (3) 団体：30団体
- (4) パートナー企業：58社

2. 有識者アドバイザー

- 中村文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授
- 吉田 樹 福島大学人文社会学群経済経営学類 教授  
兼 前橋工科大学学術研究院 特任教授
- 加藤博和 名古屋大学大学院環境学研究科 教授
- 神田佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授

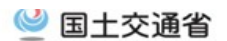
3. 関係府省庁

内閣官房（新しい地方経済・生活環境創生本部事務局）、内閣府（地方創生推進事務局）、警察庁、子ども家庭庁、デジタル庁、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省、金融庁

4. 事務局 国土交通省



「交通空白」解消に向けたパイロット・プロジェクト(例)



省力化、人材確保	医療・介護・福祉	若者・女性、子育て、教育	インバウンド対応
<p>駅員や配達員等の地域ドライバーへの参画・協力</p>	<p>業務の共通化・遠隔化による省力化</p>	<p>介護予防事業と連携した外出機会の創出</p>	<p>スクールバスの最適化、子育て世帯の足の確保等</p>
<p>ナイトタイムデマンドプロジェクト</p>	<p>特急の到着にあわせたスムーズなタクシー配車</p>	<p>外国人向け二次交通情報の提供</p>	<p>複数自治体でのデマンド共同運行等によるリソースシェア</p>
<p>地域交通を担う官民ハイブリッドな主体づくり</p>	<p>デマンドバス×タクシースポット配車による変動対応</p>	<p>工場送迎と地域の足の融合</p>	<p>移動販売と旅客のハイブリッド輸送</p>
<p>商業施設が先導する地域巡回インフラ</p>	<p>共同運営・柔軟運営</p>	<p>金融・資金調達</p>	<p>買物、商業、農業、工場</p>
<p>シュタットベルケエネルギー収益の還元</p>	<p>インフラ、エネルギー</p>		

\* 添付図は、国土交通省の“地域交通にける「担い手」「移動の足」不足への対応方策のカタログ”より抜粋

#### (四) 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

登録運転者数は、新型コロナウイルス感染症の5類移行と令和5年8月の福岡市域、令和6年10月の福岡の運賃改定により回復傾向ではあるが、依然、二種免許取得環境での受験期間や教習等の二種免許受入体制の問題にて、二種免許取得に時間を要し雇用のタイミングを逃しており、引き続き指定自動車教習所との協力関係に取り組むとともに、特定技能外国人のタクシードライバー採用については、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規約が施行され、特定技能外国人を採用するタクシー事業者（特定技能所機関）からの加入受付が開始されるなど整備が進められており、引き続き、制度所管省庁、関係省庁等との連携を図りながら、鋭意取り組んでまいります。

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。

これらの各種支援制度等を活用して、従業員の働きやすい施設・勤務形態を整備し、若年・女性乗務員を含む人材確保に一層積極的に取り組んでいただきますようお願いいたします。

また、昨年より実施しています、退職自衛官への採用活動につきましても、引き続き福岡運輸支局と関係機関の連携もとり取り組んでまいります。

#### (五) 改正タクシー特措法への取組み

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って取り組んでまいります。

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、一定の割合について1年程度の期限付きで事業者に配分し、暫定的に車両を活用できることとする、「準特定地域におけるタクシー未稼働枠の暫定活用について」制定され、福岡交通圏と北九州交通圏がそれぞれ78両、久留米市は4両が増車可能車両数として公示されました。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：北九州交通圏、筑豊交通圏、福岡交通圏、久留米市

#### (六) 改善基準告示

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引き続き取り組んでまいります。

(専門委員会事業の(4)安心・安全運行対策に詳細を記載)

#### (七) 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まいります。

### 3. 専門委員会事業

#### (1) 総務対策 \*「総務委員会付託」

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、次の事業を行うこととする。

##### (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、決算の適切な執行を図る。
- ② 会員の車両数減少により単年度決算が令和5年度に続きマイナスとなり、繰越金を使用するも、車両数の増加がなければ、会費の見直しが必要。  
なお、マイナス幅を圧縮するため、自民党乗用支部より事務所費用として月4万円で48万円を徴収することとする。(資料2)
- ③ 複合機がリースアップにて12年経過しており、故障への対応が困難な状況と急な交換では値段交渉も出来ないため、リース機器の更新予算を確保しメーカーの決算期(10月日途)に最低価格による更新を実施する。
- ④ 昨年に引き続き、各地区協会が取り組んでいる乗務員の接客マナー向上の為に研修及び講習事業との連携に努める。
- ⑤ 関係官庁等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する。
- ⑥ 昨年に引き続き、会員及び従業員の表彰並びに福利厚生事業を実施する。

##### (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・強化を要望していく。
- ② 特に、税制面では自動車関係諸税の簡素化・負担軽減措置の抜本的な見直しを強く要望していく。

##### (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を引き続き推進する。

- 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](http://www.taxi-guide.jp))により、利用者サービス、需要拡大を図る。
- ② タクシーの安全性、利便性をPRするために会報を毎月発行あい広報活動に努める。
- ③ マスコミ等の取材に積極的に協力し、タクシー事業の理解を得るための広報に努める。なお、協会ホームページ作成については、予算の関係にて簡易版を自力作成することとする。

## (その他事業)

- ① 昨年に引き続き、会員及び従業員の表彰並びに福利厚生事業を実施する。
- ② 他の委員会に属しない事項。

## (2) 経営対策 \* 「経営委員会付託」

我々タクシー事業者は、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、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の事業を推進してまいります。

### 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）

各論の(二)にて、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、運輸支局と連携し全タク連や関連委員会とともに公共交通会議等において自治体へ理解を求めてまいります。

③ 自家用有償旅客運送制度道路運送法第78条第3号

各論の(二)にて、記述したところであり引き続き、全タク連や九州運輸局からの情報集に努め、関連委員会と連携して対応にあたります。

④ 輸送実績等諸統計及び資料の整備

(3) 交通事故・犯罪等防止対策 \*「指導委員会付託」

(交通事故等防止対策事業)

① 「事業用自動車総合安全プラン2025」に基づき2025年度までにタクシー(バス、トラックも同様)における取り組みを行うこととする。

\*全体目標「全国の自動車運送事業」

(2020年から2025年までの目標値)

- 24時間以内の死者数225人以下、乗客の死者数ゼロ
- 重傷者数2,120人以下(新目標値)
- 人身事故件数16,500件以下
- 飲酒運転は「ゼロ」
- タクシーの出会い頭衝突事故件数950件以下(新目標値)

\*全タク連の目標値 ※「ハイ・タク事業における総合安全プラン2025」により。

- 死者数23人以下
- 乗客の死者数ゼロ(新目標値)
- 令和7年度までに重傷者数630人以下
- 令和7年度までに人身事故件数6,060件以下
- 令和7年度までに出会い頭衝突事故件数870件以下(新目標値)
- 飲酒運転は「ゼロ」

\*「福岡県における2025年までの目標設定」(計画)

- 死者数「ゼロ」
- 令和7年度までに乗客の死者数ゼロ(新目標値)
- 令和7年度までに重傷者数(新目標値) 63件以下(全タク連の10%)
- 令和7年度までに人身事故件数 610件以下(全タク連の10%)
- 飲酒運転は「ゼロ」
- 令和7年度までに出会い頭衝突事故件数(新目標値)・・ 100件以下

② 安全マネジメント制度の充実

①の目標達成のために、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徹底に努める。

③ 全席シートベルト着用宣言車」運動を積極的に展開

警察庁と日本自動車連盟(JAF)の発表によると2023年の福岡県での自家用車の後部座席着用率は36.2%で全国平均43.7%を下回っています、こ

のため、引き続き年間を通じた「全席シートベルト着用宣言車」運動を積極的に展開して行くこととし、更なる着用率の向上を図り、タクシーが他の交通機関及び一般運転者の着用率向上のための牽引役となるよう努めることとする。

**(犯罪防止対策事業)**

- ① 運輸局及び警察との連携による「新防犯基準」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促進し、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。
- ② 暴力団等からのタクシー事業等の交通事故にかかる不正不法な要求等について、警察機関と連携して排除に努める。
- ③ 福岡県において平成20年4月「福岡県安全・安心まちづくり条例」が施行されており、公共交通機関として地域社会の安全と平穩に貢献する必要があることから、引き続き運用していく。
  - 子供110番通報協力タクシー制度の推進
  - ながら防犯活動推進（日常生活の中に防犯の視点）
- 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7年3月19日の合同委員会を経て27日の理事会にて会則の廃止を、審議のうえ承認いただきましたので、今後、令和7年1月31日に開催した【仮称】福岡県安全・安心タクシー事業推進会議（準備会）のもとインターネットによる社会環境にも対応した協議会組織の発足に努めてまいります。

**(4) 安心・安全運行対策 \*「労務委員会付託」**

- ① タクシー運転者の「改善基準告示」の改正に伴う「働き方改革実現」に向けた全タク連策定の行動計画への取組

タクシー事業は、2024年4月1日からは以下のとおりとなった。

これに対応するため、全タク連策定の「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、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。

(改善基準告示) 概要

日勤	1か月の拘束時間	288時間以内
	1日の拘束時間	13時間以内（上限15時間、14時間超は週3回までが目安）
	1日の休息時間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない
隔勤	1か月の拘束時間	262時間以内 ※地域的にその他特別な事情がある場合、労使協定により270時間まで延長可（年6か月まで）
	2暦日の拘束時間	22時間以内、かつ、2回の隔日勤務を平均し1回あたり21時間以内
	2暦日の休息時間	継続24時間以上与えるよう努めることを基本とし、22時間を下回らない。

※その他・・・車庫待ち等の運転者（日勤、隔勤）、予期し得ない事象・休日労働、ハイヤー

※累進歩合制度は廃止する。

また、令和2年に「運転者職場環境良好度認証制度」が施行されているが、

令和7年4月1日より通年での申請を受け付となったので、この制度の周知を図ると共に、多くの事業者が認証を得られるように、同制度の普及・促進を図って行く。

**② 「働き方改革」に合わせ、最賃問題を検討するとともに、事業の見直しを図るための取組**

令和6年10月の最低賃金法改正（941→992円）に伴い、改善基準の見直しと合わせ本年も引き続き、以下の検討をしていく。

- 効率的配車により、客待ち時間をできるだけ少なくする。
- 時間管理の徹底により、休憩時間を確実に把握する。
- 定時制乗務員の増員等により、経営の合理化を図る。
- 勤務表の見直しによる時間外労働や、深夜労働の分散化を図る等の検討を行い、具体的対策を紹介する。

**③ 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も多く、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っており、福岡労働局が実施する労働時間管理適正化指導員による個別訪問を業界指導員にて引続き実施することとするが、個別訪問事業者が福岡市に集中している傾向であるので、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み、令和8年度より実施することとする。

**⑤ 良質な乗務員を確保のための方策を検討**

各論（三）の記載内容を含め、経営委員会と連携して、若年層の職業選択の幅を広げる観点からも、採用後の研修の充実・強化等を行うとともに、第二種免許受験機会の確保とともに、女性乗務員の採用を進め、新卒、若年ドライバーの確保のための方策を検討する。

一方、昨年より実施した退職自衛官への求人活動や特定技能外国人の採用についても、引き続き全タク連と連携のうえ、情報提供に努め良質な乗務員へと繋げてまいります。

**⑥ 昨年に引き続き、労務研修会を開催**

令和6年4月に施行された改正基準法を含め、社会保険適用拡大や在職老齢年金制度の見直しについて昨年に引き続き、全タク連と連携のうえ、関係行政担当者等を招き、労務研修会等を開催する等により啓発に努める。

**(5) 交通環境改善対策 \* 「技術環境委員会付託」**

**(環境、利用者利便向上対策事業)**

**① 環境問題、利用者利便の向上に取り組むとともに、政府への支援要望**

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、業界のCO2排出量削減を推進する。

政府は、令和3年6月閣議決定した「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、「2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%を実現できるよう、包括的な措置を講じる」こととし、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。

今後もタクシー事業が国民生活を支える地域公共交通機関としての使命を達成できるよう、燃料価格激変緩和措置についても継続いただくとともに、燃料油価格激変緩和対策事業において基準価格の算定の見直しが行われる場合には、LPガスについてもあわせて見直しが見られるよう関係機関に強く要望していく。

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。

#### （整備管理者対策事業）

- ① 引き続き、福岡運輸支局主催の整備管理者研修に協力し、整備管理者研修手帳を発行する。

### （6）タクシー類似行為対策 \* 「地域交通委員会付託」

#### （違法運送行為等対策事業）

道路運送法に基づく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ます。

特に、乗合タクシーを含めた交通空白地域の解消に向けた取り組みを、地方運輸局・支局と連携し強化するなかで、「乗合タクシー事例集（第5版）」及び「TAXI

Today in Japan」を最大限活用して、自治体訪問活動を実施し、地域が抱える課題の解決に向けた取組みに参画し、尽力します。

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が求められており、「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）が有効であります。

よって、昨年6月に発足した九州 MaaS 協議会にて、交通・観光が連携したデジタルチケットが造成されており、福岡県タクシー協会としても引き続きアドバイザー会員として情報の収集に努めます。

一方、新型コロナウイルス感染症の5類移行後の需要回復に伴い、外国人観光客が急増し、これに伴い白タク行為が顕在化しており、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」において昨年に引き続き連携した対応にとりくみます。

加えて、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。

また、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おり、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による適正な地域輸送について関係行政機関と連携して取り組みます。

また、以下を主要な取組とします。

#### ① アメリカ型ライドシェアについて、断固反対

総論でも述べていますが、再度、いわゆる欧米型のライドシェアは、事業主体が法的な最終責任を負わない点が最大の問題で、私どもタクシー事業者は、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、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、そして福岡県の地方自治体と緊密に連携し、ライドシェア新法の制定に全タク連とともに断固として反対してまいります。

#### 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請

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り、健全なタクシー事業経営を阻害されている現状を踏まえ、引き続き、全タク連及び県協会関連委員会と連携して、関係行政機関、自治体に対し、法違反のなきよう厳格な対応を強く要請して行く。

#### 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

福岡県では、平成30年11月に設置された「運輸・警察両行政」が主催し、

運輸・観光業界が委員として参加している「白タク行為に係る対策会議」に於いて、訪日外国人を対象としたチラシ等配布を実施しながら、白タク行為は違法であるとして認識・理解を求める啓発活動を実施しており、今後も、実態調査、取締等を継続していくこととしており、各地域においては、これらの実態を把握するとともに、情報提供を行っていくこととする。

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**

昨年に引き続き、全タク連及び関連委員会と連携して、国及び自治体に対して、悪質・違法なタクシー類似行為を一掃するための対策を強化するとともに、タクシーを活用した地域公共交通の維持、充実を可能とする支援制度の拡充・強化及び体系的な地域公共交通政策の推進を要望して行くこととする。

(7) 福祉対策 \* 「ケア輸送委員会付託」

(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**

ドア・ツー・ドアで機動的、個別的なサービスを提供できるタクシー事業は、福祉タクシーの導入や運転者教育の充実に加えて、UD 車両の導入促進を図り、地域において安心して利用されるケア輸送サービスの担い手である。

このため、バリアフリー新法における福祉タクシー及び UD 車両の導入促進、導入補助を主目的とした国及び地方公共団体が参加する「福岡県タクシー関係バリア解消促進協議会」(略:バリア協議会)を、協会に設置している。

バリアフリー法に基づく基本方針に定められた、ユニバーサルデザインタクシーを含む福祉タクシーの導入整備達成目標台数は、令和7年度末までに約9万台に引上げられ、新たに各都道府県における総車両数の25%を目標とする福祉タクシー及びUDタクシーの推進を図ることとした。

福岡県における協議会においては、令和6年3月末日現在で「福祉タクシー474両」、「UD車両1,431両」で合計1,905両が導入されております。

○目標値：令和7年度までに法人台数8,615両×25%=2,153両

○令和6年3月末現在：福祉車両(含むUD車)1,905両(補助制度UD車559両)

※内訳・・UD車両 1,431両、福祉専用車両473両

今後とも全タク連と連携して、高齢者・身体障害者等のタクシー利用に対する各種支援措置を設定、充実を関係各方面に対し支援策やユニバーサルタクシー車両の開発促進、導入支援の充実を積極的に図るよう要望して行くこととする。