

# 令和7年度事業報告

# 令和7年度事業報告（案）

## 第1 事業報告

### 1. 概況

昨年は、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や福岡県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、令和8年2月末においては、コロナ発生直後の令和2年3月末と比較して85.6%（福岡交通圏では94.9%）までドライバー数を回復させており、引続き全力で取組中です。

なお、全タク連にて無料の求人サイトである「全国タクシーJOBステーション」が開設され、令和8年2月16日から求人登録が開始されました。

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、福岡市域は、令和5年8月1日より運賃料金の改定を実施、福岡地区は、令和6年10月1日、北九州市域では令和7年7月22日に実施され、福岡市域では前回の改定から2年経過しており、燃料価格の高騰他最低賃金の上昇を受け、九州運輸局より、令和7年12月16日に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、令和8年2月17日付けで運賃改定が必要との判断がされました。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日に実施しており、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、安全・安心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、令和6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。最初の許可日が令和6年5月27日で、許可が2年となっており、令和8年の更新に向けて、マッチング率が改善されるなか、導入要件にタクシー協会からの申出が追加されました。

令和6年7月17日に国土交通大臣を本部長として国土交通省「交通空白」解消本部が設置され、令和6年12月の第3回「交通空白」解消本部における中野洋昌国土交通大臣の指示に基づき、あらゆる交通手段を総動員し、地区単位でひとつひとつの「交通空白」の解消を図るとし、令和7年度から9年度の3か年を「交通空白

解消・集中対策期間」とし、自治体、事業者をはじめ関係者の総力をあげて、取組をすすめることとされました。

これを受けて、国土交通省においては、全国の「交通空白」を把握するため、令和7年2月4日から3月19日に全国の市町村へ調査を行い、令和7年5月30日の第4回「交通空白」解消本部会議にて集計状況が公表されました。

我々タクシー事業者は、地方創生を担う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全力で取り組みました。

また、令和7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、福岡県地域公共交通事業継続補助金として、全事業者に対し、9,141万円余の支援金を頂きました。

## 2. 令和7年度「事業計画」に掲げた取組みについて

タクシー事業は、利用者にとって安全・安心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」による認証は、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ほか、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各種事業に積極的に取り組みました。

福岡交通圏での令和6年6月、北九州交通圏では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）九州・沖縄ハイヤー・タクシー協議会の設立について

九州乗用自動車協会の解散による新組織の設立につきましては、令和7年3月27日の理事会承認を受け、5月22日の総会にて審議いただき、「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る」として、承認をいただきました。その後、令和7年6月19日に開催された、九州・沖縄ハイヤー・タクシー協議会へ田中会長が出席のなか、設立及び会則が承認され、初回の当番幹事県が宮崎県となり、吉本宮崎県会長が議長となりました。

その後、令和7年9月30日に九州運輸局会議室にて旅客第二課と最近の諸問題について意見交換を行う臨時会議が開催され、中井相談役と江隈専務理事にて出席をいたしました。令和8年3月24日の定期協議会開催されております。

## (2) 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、令和6年7月17日に国土交通大臣を本部長として国土交通省「交通空白」解消本部を設置し、「地域の足」・「観光の足」の確保に向けて強力に取り組む、公共・日本版ライドシェア等のツールが着実に浸透するなか、令和6年12月の第3回「交通空白」解消本部における中野洋昌国土交通大臣の指示に基づき、あらゆる交通手段を総動員し、地区単位でひとつひとつの「交通空白」の解消を図るとし、令和7年度から9年度の3か年を「交通空白解消・集中対策期間」とし、自治体、事業者をはじめ関係者の総力をあげて、取組を進めることとされました。

これを受けて、国土交通省においては、全国の「交通空白」を把握するため、令和7年2月4日から3月19日に全国の市町村へ調査を行い、令和7年5月30日の第4回「交通空白」解消本部会議にて集計状況を公表いたしました。

福岡県内では、24自治体で58の交通空白地区が報告され、内7自治体の13地区が実施中、14自治体の26地区が準備中、8自治体の19地区が検討中でした。

この公表を受け、令和7年7月16日に開催しました正副会長・各委員及び各地区専務理事合同会議にて、田中会長からの説示とともに、交通空白地の解消に向けて、福岡運輸支局と連携のうえで、県内の各自治体との風通しの良い関係構築を再度確認したところです。

## (3) 道路運送法第78条の第2号、3号について

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、地域交通の「担い手」や「移動の足」の不足といった社会問題に対応するため、地域の自家用車や一般ドライバーを活用する制度（以下「自家用車活用事業」）を創設することや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。

これを受け、自家用車活用事業については、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3月に制度が創設され、同年4月から運送が開始されました。

自家用有償旅客運送制度については、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ました。どちらも自家用車を活用した有償運送を提供する仕組みであることから、自家用車活用事業を「日本版ライドシェア」、自家用有償旅客運送を「公共ライドシェア」と呼ぶこととされています。

なお、令和8年2月26日付けの物流・自動車局旅客課長の事務連絡にて、過去の事務連絡が改廃により統合されました。

### ○ 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）の概要

バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する、有償の旅客運送。

省令において「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」を規定。



種 類	(交通空白地)	788 団体、5,571 車両	40 団体
	(福祉)	2,244 団体、12,188 車両	42 団体、199 車両
利用者	(交通空白地)	地域住民・観光客	
	(福祉)	介護を必要とする者	
提供体制	(運送主体)	市町村、NPO 法人等	
	(使用車両)	自家用車（白ナンバー）	
	(ドライバー)	第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受講等	
運送の対価	法律により、「実費の範囲内」の収受が認められている。		
登録要件	①安全体制を確保すること。		
	(運行管理・整備管理の責任者の選任等)		
	②地域の関係者（※）において協議が調うこと。		
	(※) 地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運転者団体等		

\* 全国団体数は、R7.3.31 現在で国交省 HP より、福岡県内の団体数は、九州運輸局 HP より

## 運用改善

**「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

**「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

**株式会社が参画できることの明確化**

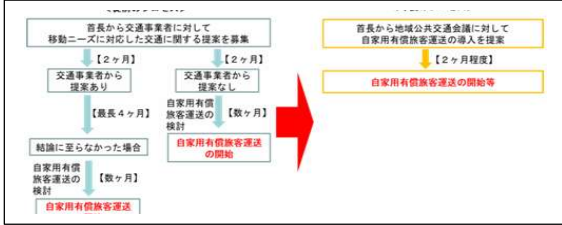
交通空白地有償運送の実施地域において、自治体等実施主体からの受託により、株式会社の参画が可能であることを通達上明記

**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

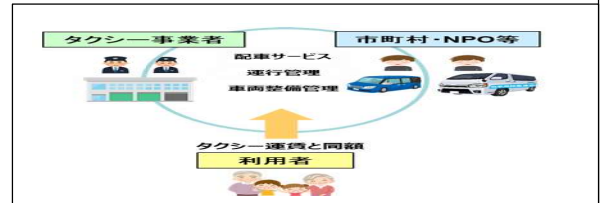
### 地域公共交通会議の運営手法の見直し

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



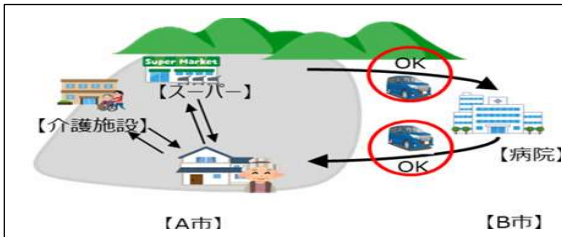
### タクシーとの共同運営の仕組みの構築

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



### 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が運送区域内にあればよいことを通達上明記



### 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」の総額の範囲内でなければならないことから、これを3ヶ月ごとに確認

## ○ 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）の概要

- ・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。

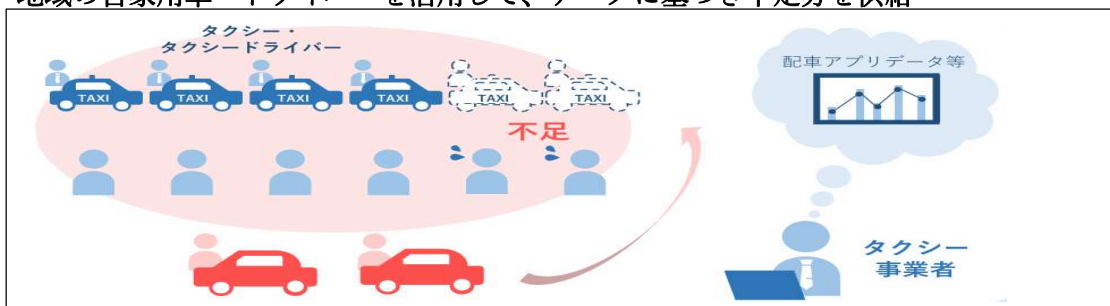


提供体制	(実施主体)	タクシー事業者
	(管理体制)	タクシーと同等の運行管理・車両整備管理
	(使用車両)	自家用車（白ナンバー）
	(ドライバー)	第1種運転免許の保有 (タクシー事業者が雇用し、タクシー運転者と同等の研修を受講)
運送の形態・ 態様	✓アプリや電話により事前に発着地が確定 ✓運賃・料金はタクシーの事前確定運賃に準ずる	

日本版ライドシェア（道路運送法 78 条 3 号）の地域・場面別の活用

実施地域・場面	時期・時間帯	車両数
①配車アプリが十分に普及している地域※	配車アプリデータにより把握	配車アプリデータにより算出
②配車アプリが十分に普及していない地域	（金・土）16時～翌5時台 ※地域の実情に応じた対応も可	地域のタクシー車両の5～10%
③雨天、酷暑時	5mm以上の降水が予報される時間帯 35℃以上が予報される時間帯	稼働時間帯は2倍まで 稼働時間帯以外は同数まで
④イベント開催時 観光ハイシーズン時	自治体、主催者等からの要請時間 タクシー協会が申し出る時間	自治体、主催者等からの要請台数 タクシー協会が算出した台数

※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  
地域の自家用車・ドライバーを活用して、データに基づき不足分を供給



\* 福岡交通圏で40社、北九州交通圏で3社が申請

日本版ライドシェア（道路運送法 78 条 3 号）のバージョンアップ

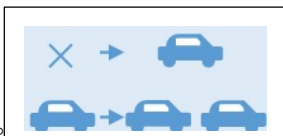
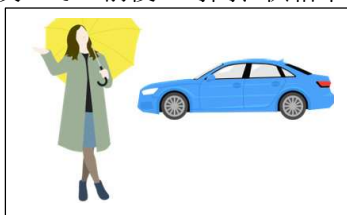
雨天時への対応

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

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℃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

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

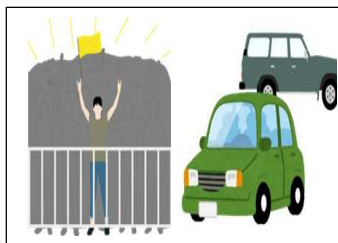


イベント時への対応

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や、タクシー事業者団体による関係自治体との調整を踏まえ、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



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

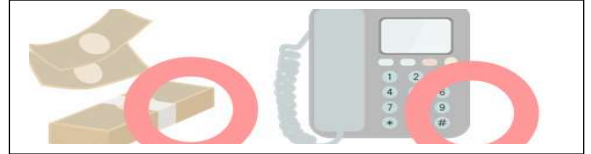
地震や台風などの災害発生時や復旧過程において、タクシーを補完し、被災地における輸送サービスを確保するための輸送が可能



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。

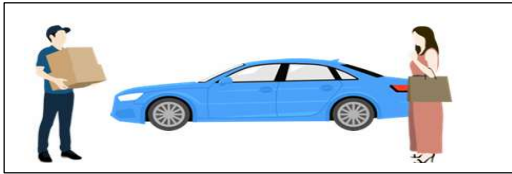
## 配車アプリが普及していない地域での導入

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



## 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

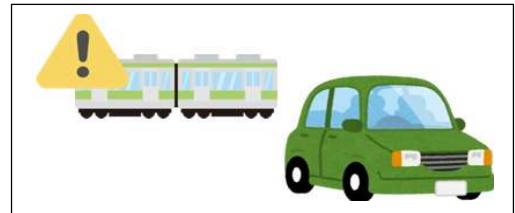
地域の関係者と協議が調った場合に、タクシー事業者が貨物自動車運送事業の許可を得て、日本版ライドシェアにおいても貨物運送が可能。

### 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輸送が可能



※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

\*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

「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、当初は全タク連を通じたプラットフォーム会員としての活動とされていましたが、地域交通活性化・再生法の一部改正を含め各種補助の活用際に際し、事業者のプラットフォームへの登録が必要となりました。

## 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの発足（令和6年11月25日）

MLIT

### ▶ 目的

「交通空白」に係るお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、「観光の足」を確保するため、実効性かつ持続的な取組を全国規模で推進する。

第2回 国土交通省「交通空白」解消本部 大臣発言（令和6年9月4日）抄  
年内のできるだけ早い時期に、例えば配車アプリやデータ活用などの技術やサービスを有する企業など、交通空白の解消に意欲と関心を持つ幅広い分野の民間企業などの参画を得て、官民連携プラットフォームを立ち上げてください。

### ▶ プラットフォーム会員

- 「交通空白」に係るお困りごとの解決に向け、幅広い分野の関係者との連携・協働に高い意欲をもつ自治体や交通事業者
- 全国各地の「交通空白」の解消に向け、自らが抱える人材・技術・サービス・ネットワークなどを活用した貢献に高い意欲を持つ企業または団体※ 等

※インバウンド、若者、女性、障がいをお持ちの方等の視点からの取組にも留意

### ▶ 主な取組

#### 1 課題×ソリューションのマッチング

お困りごとを抱える自治体や交通事業者と、技術、サービス等のソリューションを持つパートナー企業との連携・協働を後押し

#### 2 空白解消に向けたパイロットプロジェクト

全国共通のお困りごとについて、全国規模での解決を目指し、自治体、参加企業等が連携・協働して取り組む実証事業を展開

#### 3 空白解消に向けたナレッジの共有

交通空白にかかるナレッジの共有や、タクシー、乗合タクシー、公共/日本版ライドシェア等の活用促進に向けたセミナー等を実施

- 令和7年7月時点での参加団体は合計 1,235 に増加。

（参考）R7.3.14 時点計 1,024 うち、686 自治体（639 市区町村+47 都道府県）、97 交通事業者、57 団体、184 パートナー企業 R6.11.25 時点計 167 うち、47 都道府県、31 交通事業者、31 団体、58 パートナー企業

- 全自治体の約半数に迫る 849 自治体が参画。

交通事業者や団体のほか、幅広い業界の企業が会員登録。

## （4）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、コロナ禍が終息し、インバウンドも復活する状況を受け、タクシーの供給不足が指摘されるなか、概況でもふれましたが、国や福岡県の支援措置をフル活用し、タクシー乗務員の増加に傾注しました。

加えて、職場環境の改善につきましても、国土交通省において実施されている、交通GX・DXによる経営改善支援事業等を始めとする各種補助事業、また、福岡県地域公共交通運転手参入促進補助金などの、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積極的に取り組んできました。

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、5駐屯地での援護キャンペーンに5月から6月に参加するとともに、小郡・飯塚・小倉の各駐屯地では会員事業者の協力による、タクシー車両の持込による自衛隊員の乗車体験会を開催し、アンケートでは、運転しやすかった等の興味を持っていただけた結果となりました。

## （5）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っ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、令和6年10月1日から解除となっていました。令和7年9月30日付けの官報公示により、再度、準特定地域となりました。

※準特定地域協議会開催日

北九州交通圏 (3/25)、筑豊交通圏 (5/30)、福岡交通圏 (5/21)、久留米市 (6/19)、  
大牟田市 (書面開催 10/3)

### (6) 改善基準告示の見直し改正への取組み

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)安全・安心運行対策に詳細を記載)

### (7) その他の課題

地方のタクシー事業者の意見・要望を全タク連として、今後より一層吸い上げ、その実現をはかるとともに、国土交通省の交通空白解消本部における取組と連携を強化するため、全タク連内部に特別本部が設置され、第1回が令和7年7月9日(水)に開催され、個別検討は、全タク連の専門委員会にて議論されており、福岡県タクシー協会からも各専門部会委員長が出席しているところです。

また、タクシー事業における軽自動車の活用について、12月の全タク連正副会長会議にて、プロジェクトチームの設置が検討され、「タクシー事業における軽自動車の活用小委員会」が設置され、第1回委員会が、令和8年1月26日(月)に自動車会館にて開催され、2月13日までを回答期限とする軽自動車タクシーの導入に関するアンケートが実施され、導入が事業者にとって有効であれば選択肢を確保するとして、普通運賃を前提として、県内の全ての営業区域における導入を希望したところ、3月18日付けで石原物流・自動車局長へ要望書が提出されました。

さらに、車種区分についても、特定大型に区分されている7人乗りのシエンタ・ウオクシー・アルファードについて、アルファード以外は普通車区分への変更を要望し、アルファードについては、予約等にて特大で運用されている状況もあり、意見集約を要望しました。

## 3. 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 全タク連より、会費の車両当たり単価が 300 円増額され、1,400 円となる通知をうけ、令和 8 年 2 月 1 6 日に総務委員会を 3 月 1 9 日に理事会を開催。
- ② 昨年の総会にて、会員車両数の減少による県タクシー協会の会費改定の説明を行ったところですが、上記の全タク連会費の改定や職員給与を含む物価高騰対策として、車両当たり単価を改定することを検討しました。  
なお、会計処理の簡素化を前提とし、地区協会を含めた会費の端数は 10 円単位とし、1 0 0 円程度を前提とし、県タク会費を 60 円増額し 460 円としています。
- ③ 複合機の更新については、現行機種を使用することにしました。
- ④ 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。
- ⑤ 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 P R 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更新に向けて、リンク先のセキュリティ対策を重要視し、専門事業者への作成を検討し、次年度での予算約 40 万を算出。

(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取り組むなか、令和7年度「交通DX・GXによる経営改善支援事業等補助金」が外注化されたことにより、補助の利用利便が低下しており、全タク連と連携して改善要望に取り組みました。

また、前出の、タクシー事業における軽自動車の活用についても、経営委員長を中心に、県タクとしての意見集約に努めました。

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2024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32.6%で全国平均45.5%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 「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7年3月27日の理事会にて承認をいただき、令和8年2月5日(木)に、第1回福岡県安全・安心タクシー事業推進会議を開催しました。

#### (4) 安全・安心運行対策(労務委員会事業)

##### (会議・研修事業)

- ① 令和7年度は、全タク連の労働関係助成金説明会が11月14日にWEBにて開催されたことにより、福岡県タクシー協会としての開催はしませんでした。以下の労働時間管理適正化指導員制度の勉強会に合わせて、各地区協会の専務出席のなか、福岡働き方改革推進支援センターの藤本社会保険労務士より助成制度を含めた説明会を開催いたしました。
- 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、令和8年

度から、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に向けて、10月14日に各地区専務出席にて、福岡労働局の井上特別司法監督官より労働時間管理適正化指導員制度と個別訪問活動について、意見交換会を開催いたしました。

### ③ 良質な乗務員を確保のための方策

- 福岡県にて実施された、福岡県地域公共交通運転手参入促進補助金による、職場環境支援・・・補助上限50万円

若者、女性、外国人などの人材確保に繋がる施設・設備及び情報発信に係る費用（トイレの新設・改修、更衣室・休憩室の新設改修、ホームページ作成、自社パンフレット制作）。

- 外国人雇用支援・・・補助上限30万円

外国人の採用に際し生じた就業及び生活環境の改善（母国語マニュアル作成、翻訳機購入、研修費用）。

補助制度の活用に向けての周知を実施。

また、タクシー運転手体験・合同会社説明会についても作業部会に参画するとともに、会員事業者への周知に取組みました。

さらに、昨年に引き続き、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8年1月27日にアクロス福岡のB2F イベントホールで開催されました。

### ④ 普通第二種免許取得について

普通第二種免許に係る教習カリキュラムについては、令和7年9月1日より、学科が19時限から17時限に、技能が21時限から12時限となり、最短教習日数が6日から3日となりましたが、全国的には教習所の受入体制や免許試験場での合格後における取得時講習待ち、などで期間要することで採用の機会を逃しているとの報告もあり、全タク連にて、全指連や全自教と調整のうえ、各県タクシー協会からの相談・依頼等を受け、情報提供を行う通知が令和7年10月に出されたところです。

福岡県内においては、各地区協会にて指定自動車教習所等との連携が図られているところです。

## (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2050年カーボンニュートラル実現に向けたタクシー専用車両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に必要な不可欠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福岡で2回実施し、オンライン受講が開始されましたので、研修実施のサポートを行いました。

### (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、断固反対していく。

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へ交通空白地域での公共ライドシェアの活用を進め、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求めていく。

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、取締りを要請していく。

令和6年5月の新型コロナウイルスの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7年2月の春節に福岡空港国際線ターミナル等にて啓発活動が開催され、本年2月の春節においても、タクシー協会として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、支援策等を要望していく。

令和6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を推進するため、官民連携プラットフォーム事務協等が主催する会議へのWEB参加や福岡運輸支局が令和8年1月30日に開催した交通担当者勉強会に会員事業者を含め32名が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5月17日にTKP ガーデンシティ博多新幹線プレミアムホールにて田中会長と江隈専務理事にて、当時の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行いました。

また、政権与党から公明党が離脱したものの引続き福岡県内におけるタクシー業界の要望を伝えるため、公明党福岡県本部（当時）が主催する政策要望懇談会（R7.11.8）へも出席しました。

## 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（100 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）\*R7.12 現在 110 会員

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。

令和7年度は5回の運営委員会が開催され、オンラインにて参加をしてきました。

進捗状況（福岡県 北九州エリア）

■主な取り組み内容

路線バスとお出かけ交通（乗合タクシー）との連携

- ・路線バス（西鉄バス北九州）とお出かけ交通（第一交通産業）が連携し、公共交通空白地域における地域住民の日常生活や外出を支援
- ・お出かけ交通と路線バスの乗り継ぎ利用を想定したデジタルチケットをmy routeで発売

既存路線バスを 活用し、市街中心部へ

2025年11月10日より 販売開始

## (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、令和7年度の計画数値では令和7年3月末のUDタクシー車両数は1,727台で総タクシー台数が8,367台にて導入率20.6%、令和8年3月末では、1,956台で総タクシー台数に変更がなかった場合は、23.3%となる予定です。

令和7年の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164両、国のバリア解消促進事業にて65台が計画されています。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。

(参考) 福岡運輸支局調べ(令和7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
284社(者) *内訳 (一般 34) (限定 250)	465両 ・寝台車 25 ・車椅子専用車 352 (内軽 162) ・兼用車 85 ・回転シート 3	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
R7.3末 1,727両		福岡県補助 117 インバウンド 66 バリア解消 1	
福祉車両合計	2,192両	補助制度 利用車両数合計	703両 (76+627)

\* (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76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。

## (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、昨年につき行政・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違法性について啓発活動を実施しました。

また、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難しくなっています。

### 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。