

令和8年度 事業計画

令和 8 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。

タクシー事業は、子どもからお年寄りまで、地域住民の日常の生活を支える生活交通としてだけでなく、観光やビジネスを支える移動手段として、地域公共交通として重要な役割を担った、欠かすことのできないエッセンシャルサービスの一翼を担い、地域社会の安心と便利を守る使命を果たしております。

また、昨今、激甚化・頻発化している自然災害の発生時等においては、鉄道の代替輸送や住民の避難輸送を担うなど、近年その役割や重要性が高まっています。

現在、国土交通省において、令和 7 年度から 9 年度までを「交通空白解消・集中対策期間」と定められ、「地域の足」・「観光の足」の確保に向けて取り組んでいるところですが、運転手不足の解消が喫緊の課題となっています。

このような中で、福岡県内のタクシー事業者は、二種免許取得の効率化等様々な国の支援措置をフル活用し、コロナ禍で減少したタクシー乗務員の増加に傾注し、本年 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、引続き全力で取り組んで参ります。

加えて、乗務シフトの見直し、福岡・北九州での自家用車活用事業（日本版ライドシェア）の展開、自家用車有償旅客運送（公共ライドシェア）への参画等、交通空白の解消に向け、全タク連と連携のうえ引き続き、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、

- 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人材確保対策の推進
- 「事業用自動車総合安全プラン 2030」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、電気自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（UD）タクシー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

●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

等諸施策を引き続き推進し、タクシー事業の進化に努めてまいります。

なお、地方における、経営の改善、乗務員不足、地域別最低賃金の大幅な引上げ等様々な課題への対応として、全タク連に川鍋会長を本部長、田中副会長を副本部長とする「地方タクシー事業再生・進化推進特別本部」が設置され、主として地方事業者から寄せられた様々な意見・要望に取組でおり、県タクシー協会としても会員事業者の声を届けてまいります。

ところで、福岡県内では際立った動きはありませんが、関東や関西の大都市圏では、空港、観光地等における白タク行為及び都市型ハイヤーによる客引き、名義貸し等の悪質な違法行為がこのところ大きな問題となっていますので、県タクシー協会としても、関係機関との連携を強化して違法行為の撲滅に取り組んでまいります。

また、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、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、「交通の安全と労働を考える市民会議」そして全国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断固として反対してまいります。

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商用として実用化され、国内においてもタクシー事業者による自動運転タクシーの情報収集のための試験運行が始まっています。

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、タクシー業界における運行管理、整備管理等の経験の蓄積を還元できるよう、社会実装のための制度のあり方等についての検討に、全タク連を通じ積極的に参画し、移動の未来を託すべき自動運転タクシーの実用化に向け、主体的に関与してまいります。

軽自動車タクシーの導入については、3月18日に全タク連より国土交通省物流・自動車局長あてに、「内燃機関係軽自動車タクシーの導入について」要望書を提出し、4月8日の正副会長会議にて国土交通省から「利用者への周知及び問い合わせへの遺漏ない対応」について要請がなされていますので、導入を希望する地区協会と連携のうえ準備を進めて参ります。

なお、今後の行政手続きのスケジュールは、4月中にパブコメ、6月中に通達発出となっています。

2. 各 論

(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。

(2) 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年末及び令和6年4月に大幅な制度改善が行われましたので、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。

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。

○ 「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、全タク連を通じた情報提供とともに、会員事業者のプラットフォーム会員としての登録を支援いたします。福岡県タクシー協会としても会員登録を行いました。

(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

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、令和6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、特定技能制度に基づく認証が事業者の必須要件とされ、認証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、令和6年度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のと取り組んでまいります。

(4) 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。

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が、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：北九州交通圏、筑豊交通圏、福岡交通圏、久留米市、大牟田市

(5) 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)安全・安心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まいります。

3. 専門委員会事業

全タク連主催の専門委員会については、自働車会館におけるリアル会議を前提としつつ、オンライン併用の会議となったので、各委員、担当副会長及び専務理事等は、視聴のうえ、出席者と協力のうえ情報の共有化に取り組む。

(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 全タク連会費の車両割アップ（300円：1,400円）と会員車両数の数減少により、次年度における県タク車両割単価を60円アップし460円としたうえで、予算を作成。（第3号議案）
- ③ 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の研修及び講習事業との連携に努める。
- ④ 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。
- ⑤ 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)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するとともに、全タク連 Now の速報版などによる広報活動に努める。
- 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、協会ホームページ更新については、リンク先のセキュリティ対策を重要視し、予算を約40万確保し専門事業者へ作成を依頼。

(その他事業)

- ① 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）

各論でも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 引き続き、輸送実績等諸統計及び資料の整備を行う。

(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 2030」に基づき 2030 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」

(2025年から2030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 1,740 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 21 人以下
- 乗客の死者数ゼロ
- 令和 12 年度までに重傷者数 460 人以下
- 令和 12 年度までに人身事故件数 6,090 件以下
- 令和 12 年度までに出会い頭衝突事故件数 890 件以下（新目標値）
- 飲酒運転は「ゼロ」

*「福岡県における 2030 年までの目標設定」(計画)

- 死者数「ゼロ」
- 令和 12 年度までに乗客の死者数ゼロ
- 令和 12 年度までに重傷者数（新目標値）46 件以下（全タク連の 10%:）
- 令和 12 年度までに人身事故件数 609 件以下（全タク連の 10%）
- 飲酒運転は「ゼロ」
- 令和 12 年度までに出会い頭衝突事故件数・89 件以下

② 安全マネジメント制度の充実を図る。

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していく。

警察庁と日本自動車連盟（JAF）の発表によると 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。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穏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、承認いただきましたので、今後、令和8年2月5日に開催した、福岡県安全・安心タクシー事業推進会議として、インターネットによる社会環境等にも対応した協議会組織を発足しましたので、今後とも関係機関との連携に努めてまいります。

(4) 安全・安心運行対策 *「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」に向けて全タク連策定の行動計画に取り組む。

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「タクシー事業者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日の休憩時間	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暦日の休憩時間	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り組みを行っていく。

令和7年11月の最低賃金法改正（992→1,057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りました。引続き、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しますが、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なりました。

⑤ 良質な乗務員を確保のための方策を検討

各論（3）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、令和6年より実施している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 労務研修会の開催

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、政府へ支援を求める。

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。

② 自動運転タクシーについて

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す。

③ ソフトメーターについて

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

して令和6年に「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、令和7年3月18日に矢崎エナジーシステム、二葉計器、GOの3社が認定を受けました。

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。

(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ついて、オンライン受講を含めた研修実施のサポートを行い、整備管理者研修手帳の発給事務を行う。

(6) 地域交通確保対策 (タクシー類似行為対策) * 「地域交通委員会付託」

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」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、令和6年に発足した九州 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・共助を偽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。

(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していく。

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 1 2 年度末までに約 9 万台、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されています。

福岡県における協議会においては、令和 7 年 3 月末日現在で「福祉タクシー 465 両」、「UD 車両 1,727 両」で合計 2,192 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 8,367 両×25%=2,092 両

○令和 7 年 3 月末現在：福祉車両 (含む UD 車) 2,192 両 (補助制度 UD 車 703 両)

※内訳・・・UD 車両 1,727 両、福祉専用車両 465 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の設定・充実、並びに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。