

令和 8 年度事業計画

我々タクシー事業者は、地域の日常生活や社会経済活動を支える地域公共交通機関として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、地域社会の安心と利便を守る使命を果たしておりますが、人口減少・少子高齢化・人々の生活様式の変化など構造的な要因に加え、慢性的な担い手不足、さらには大幅な最低賃金のアップの実施、ロシアのウクライナ侵略、中東紛争により拍車のかかった燃料価格の急激な高騰等により、タクシー事業は引き続き厳しい経営環境下に置かれています。

このような状況の下、コロナ禍が終息し、インバウンドも復活する状況を受け、タクシーの供給力不足が指摘される中、二種免許取得の効率化等支援措置を活用してタクシードライバーの増加に傾注し、令和 8 年 2 月末のドライバー数は、運賃改定の効果もありコロナ禍発生直後の令和 2 年 3 月末と比較して 82.7%まで回復したところです。

加えて、交通空白地域において、乗合タクシーの普及促進、日本版ライドシェアの展開、公共ライドシェアとの連携等公共交通機関の役割の補完を図るなど、国土交通省交通空白解消本部や自治体等の関係者と連携しながら、地域や利用者のニーズに応じて安全・安心かつ質の高いサービスを提供しています。

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積極的に取り組みます。

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あり、加えて、運転者を独立した個人事業主と位置付けることによって、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る結果につながるものである。さらには交通渋滞や事故を増加させるとともにCO₂排出量を増加させ、2050年カーボンニュートラ

ル実現にも逆行するものです。

我々タクシー事業者は、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、関係団体や国・地方自治体と緊密に連携し、ライドシェア新法の制定を全力で阻止すべく取り組んでまいります。

最後に、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。自動運転タクシーは、交通事故の削減に加え、長期的な生産年齢人口の減少を踏まえると交通空白解消に向けた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ところです。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て、全タク連の指示の下、積極的に取り組んで参ります。

[各委員会共通]

1. 新たな経済改革や規制改革、コロナ禍後の人流やインバウンドの回復に対応して、適切な事業者判断のために役立つ情報提供及び意見交換の場として機能するよう協会活動を活性化するとともに、利用者サービス及び輸送の安全の確保に会員事業者が適確に対応するため、協調・連携の場として役割を果たすよう協会の組織力の強化並びに活動の強化に努めます。

また、人口減少・少子高齢化・人々の生活様式の変化など構造的な要因に加え、慢性的な担い手不足、さらには燃料油価格の高騰、高止まりにより極めて深刻な影響を受けている会員事業者に対し多くの支援を受けられるよう引き続き県・各市町に要望してまいります。

2. 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、2～3年周期による運賃改定のサイクル化の実現を目指します。

[総務委員会・広報サービス委員会]

1. お客様と直接に接するタクシー事業の特性を活かした「おもてなしの心」で、多様な利用者に対応するよう思いやりの精神の育成と輸送サービスの向上を推進します。

また、利用者から申し出の苦情処理、忘れ物の対応に対して万全を図ります。

2. タクシー業務適正化特別措置法改正による登録・講習及び試験の適正な業務の遂行を図ります。

3. 8月5日の「タクシーの日」の行事等を引き続き実施するとともに、公共交通としてのタクシー事業の重要性及び安全輸送やサービス確保への取組みを広くPRし、社会や利用者の理解を深め、社会的地位の向上に取り組めます。

[交通安全委員会]

1. 運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着を図るとともに、令和8年3月に策定予定である「ハイタク事業における総合安全プラン2030」に掲げられた目標達成を目指し、引き続き各種交通事故防止対策を強力に推進します。

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します。

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られた「出会い頭事故」及び「路上寝込み者轢過事故」の防止対策について、引き続き総力を挙げて取り組みます。

さらに、ドライブレコーダの映像解析による安全教育の実施、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等を装備したASV（先進安全自動車）車両の導入促進・検討に努めます。

2. 飲酒運転根絶に向けた取組みについては、全タク連が令和元年5月8日に策定した「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ります。

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周知・徹底を図ります。

3. 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ます。

また、「睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル」、「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、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、これらガイドライン、マニュアルに基づき積極的に各検査・健診等を受診させることで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、事故の未然防止に取り組めます。

4. 自動車事故対策機構の実施する運行管理者講習・適性診断及び運輸支局が行う整備管理者講習について、実施に関する情報提供等により受講・受診の履行を推進します。
5. 運行管理の高度化については、同一事業者内遠隔点呼が令和4年4月に制度化され、事業者間の遠隔点呼については、令和5年11月より先行実施が開始され、令和7年4月末より本格運用されました。また、業務後自動点呼については、令和5年4月より制度化され、業務前自動点呼については、令和6年5月より先行実施が開始され、令和7年4月より本格運用されました。

国土交通省においては、引き続き点呼以外の運行管理業務の一元化についても議論がなされており、全タク連を通じ情報の収集に努めます。
6. 第二種運転免許に関しては、令和7年9月1日から警察庁において調査研究・有識者委員会の報告を受け大幅なカリキュラム縮減が図られたことから、引き続き優秀なドライバーの確保・育成に努めます。

[経営委員会・地域交通委員会]

1. 地域交通の「担い手」や「移動の足」不足といった深刻な社会問題に対応するため創設された自家用車活用事業（日本版ライドシェア）及び自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）により交通空白解消に取り組み、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ライドシェア新法の制定を断固阻止します。
2. 改正された特別措置法に基づき指定された準特定地域において、地域計画、事業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します。
3. 道路運送に基づく運営協議会、地域公共交通会議、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、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等の生活交通の確保に努めます。

特に、乗合タクシーについては、自治体の導入に向けた取組みをより一層強化するため、運輸局・支局の支援を得て、「乗合タクシー事例集（第5版）」及び「TAXI Today in Japan」を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。

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Ma a S（マース）の研究、実証実験が進んでいます。

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Ma a Sの実証実験等に積極的に参画して参ります。

4. 観光関係諸会議及び行事に積極的に参画し、地域の活性化に資する観光客によるタクシー需要の増加に努めます。

また、インバウンドの回復により在日外国人による空港や観光地での白タク行為が深刻化していることから、中国運輸局、県警に対して、情報の提供や白タク行為の取締り強化を要望して参ります。

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、全タク連が策定した「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」に掲げられた対策に取り組めます。

5. 災害時の緊急輸送の確保を目的とした災害協定は、令和2年3月24日に当協会と広島県知事との間で締結しましたが、さらに県内地方自治体との間で協定の締結に向けて取り組めます。

[労務委員会]

1. 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ます。

また、令和6年4月より施行となった改正改善基準告示について、あらゆる機会に積極的に周知・広報に取り組めます。

2. 平成30年3月に策定された「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取り組めます。

3. 令和7年9月に策定された「ハイヤー・タクシー業における高齢者雇用推進に向けたガイドライン」の普及を促進し、高齢ドライバーの健康や体力の維持確保が図られるなど良好な環境で長期にわたる雇用が実現できるよう努めてまいります。

4. 外国人ドライバーの登用の拡大について、令和6年3月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、タクシー・ハイヤー運転業務が特定技

能に認められたことから、同制度の周知を行い、外国人ドライバーの雇用の推進を図ります。

職場環境改善に向けた自動車運送事業者の取組みを「見える化」することで求職者の運転者への就職を促進し、各事業者の人材確保の取組みを後押しすることを目的として令和2年度に創設された働きやすい職場認証制度（正式名称：運転者職場環境良好度認証制度）が特定技能1号による外国人ドライバーを雇用する事業者の要件として、その認証が必要とされたことから、同制度のより一層の周知を図り、認定の取得の推進を図ります。

[技術環境委員会]

1. 平成27年5月に2030年度を目標年度として策定された「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に取り組み業界のCO₂排出量削減を推進します。
2. 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まいります。
3. 自動運転については、本年1月に国土交通省において、自動運転社会の早期実現に向けた取組を強力に推進するとともに、自動運転の普及に伴う社会変容への対応について検討を行うため、国土交通省自動運転社会実現本部が設置されました。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ところから、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て、全タク連の指示の下、積極的に取り組んで参ります。

[ケア輸送委員会]

1. 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、引き続き、令和12年度末までに約90,000台とされ、各都道府県における総車両数の約25%について、ユニバーサルデザインタクシーとすることとされました。この目標達成に向けて、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を一層促進して参ります。

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行い、バリアフリー法に

基づく基本方針の目標台数まで導入を目指します。

2. 「ユニバーサルドライバー研修」を実施し、高齢化、バリアフリー化時代の利用者のニーズに適確に対応出来る乗務員のケア輸送の推進を図ります。

車椅子乗車については、一部障害者団体の調査等から乗降する際に乗降操作手順が複雑で不慣れ等による乗車拒否等の苦情が寄せられており、乗務員に対する研修強化などの対応が求められています。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、乗降操作不慣れによる乗車拒否ゼロ及び障害者差別解消法に定める合理的な配慮義務の完全実施を目指します。

以上を令和8年度の事業計画とし、理事会及び関係各委員会を中心として適宜適切な工夫、考案を加えて事業の推進及び活動の活性化に取り組むとともに、全国ハイヤー・タクシー連合会をはじめ、中国ハイヤー・タクシー連合会及び各県関係協会との連携・情報交換を図り、成果を高めるよう積極的かつ効果的に推進します。