

令和6年度 事業計画

はじめに

昨年8月の菅前総理のライドシェア導入発言以降、加速度的に発展してきたライドシェア問題については、昨年12月20日にデジタル行財政改革会議決定として中間とりまとめが示されたところである。

深刻なタクシードライバー不足を改善するため、具体的には第二種運転免許の教習期間の短縮や、道路運送法に基づく法定研修（10日間）の撤廃、タクシー業務適正化特別措置法に基づく地理試験の廃止などタクシー関係規制の緩和を実施するとともに、タクシー事業者が運送主体となり、地域の自家用車・一般ドライバーを活用し、タクシーの不足する地域、時期、時間帯等に関り供給する道路運送法第78条第3号による新たな制度である自家用車活用事業いわゆる「日本型ライドシェア（NRS）」の導入である。

また、中間とりまとめには、道路運送法第78条第2号の制度についても使い易くするための大幅な改善を図ることとしている。

こうした取組みについて、「実施効果を検証するとともに、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について、2024年6月に向けて議論を進めて行く。」とされている。

このため、タクシー事業者は、自家用車活用事業の導入を可能な限り実施し、タクシーの供給力不足を埋めることが重要であり、これらの取組みによりライドシェア新法なるものが不問となるよう努める必要がある。タクシー協会としても自家用車活用事業における様々な問題等に対し、積極的に関与していくとともに、各委員会においては、そうした諸問題について連携しながら対応していくことが必要である。

こうした状況の下、活性化については、各地域のタクシー協議会において定めた地域計画を踏まえ、タクシー事業の活性化措置に関する取組みや、全タク連が掲げる20項目等への取組みを推進していく必要がある。具体的には、一括定額運賃、相乗りタクシーの導入検討に加え、事前確定型変動運賃についても積極的に検討していく。

加えて「県協会としてのカーボンニュートラルへの取組の推進」については、地方公共団体や関係団体等と連携し、脱炭素社会に向けた確実な取組みを推進していく。

本年も、タクシー業界を取り巻く諸情勢に対応した適正な協会運営に努め、業界が健全に発展できるよう、将来を見据えた各種の施策を総合的に推進することが必要であることから、令和6年度においては、全会員一丸となって次の重点施策を推進するとともに、各委員会が策定した以下の事業計画を着実に推進するものとする。

（重点施策）

1. タクシーの公共交通機関としての使命の認識は当然ながら、利用者、行政機関、関係団体との協議会等から把握した利用者・地域ニーズに対応すべく、良質な各種輸送サービス提供について検討を行い、新たな需要創出に努める。
2. タクシードライバーの確保を前提としつつ、自家用車活用事業（いわゆる日本型ライドシェア）を積極的に導入するとともに、タクシー乗り場等の利用者状況を踏まえ、勤務シフトの見直しや、休憩時間の分散化等により供給力不足の解消に努めていく。
3. 「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化・活性化に関する特別措置法」の適用にあたっては、業界として真摯に取り組み、適切な対応を図る。

4. 「働き方改革関連法」の施行に伴い、本年4月適用の時間外上限規制や、年次有給休暇の時季指定、月60時間超の時間外労働に係る割増など、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た取り組みを推進していく。
5. 交通事故の削減を目指し交通安全に係る事故防止策について一層の充実を図るとともに、重大事故に直結する健康起因事故及びタクシー事故類型で多い出会い頭衝突事故の撲滅や、飲酒運転、覚せい剤・危険ドラッグ等薬物使用による運転、過労運転等法令違反の防止についてコンプライアンス（法令順守）の徹底を図る。

I. 総務委員会

1. 協会活動の円滑化及び財務の健全化を図ると共に、ライドシェア問題に対し迅速に対応できるよう各委員会との連絡を密にし、必要に応じ委員長会議を開催する。
2. 行政機関等からの通達・通知された事項の把握と、会員への速やかな伝達に努める。
3. 輸送の安全確保のため、整備管理者研修会の開催等を通じ、更なる整備管理業務の充実を図る。
4. 「ドライブレコーダーの記録データ提供に関する協定(平成26年3月、神奈川県警察本部と締結)」の充実を図るため、今後も県警本部、県防犯協会等関係機関との連携を密にし、タクシー等に係る事件・事故の防止に努める。
5. 平成30年8月に神奈川県知事から指定を受けた「災害対策基本法に規定する指定地方公共機関」としての責務を果たすため、令和2年2月に締結した協定書に基づき、県との連携を密にするとともに、会員への情報提供及び連絡体制等の確立を図る。
6. 政府、自動車メーカー等が進めている自動運転に係る実証及び交通関連法規の整備等に関する情報の把握と、会員への速やかな伝達に努める。
7. 表彰制度の活用を図るため、表彰適格者であるタクシー・ハイヤー事業の乗務員、従事者、功労者等の積極的な推薦を会員各社に促し、業界の質的向上に繋がる被表彰者が多く輩出されるよう努める。
8. 定時総会・賀詞交歓会について、円滑に進行するための準備、運営を行うと共に、会員への積極的な参加を呼びかけ、参加率向上を図る。

II. 経営委員会

(基本方針)

昨年12月20日にデジタル行財政改革の中間とりまとめにおいて決定された一般ドライバー・自家用車を活用した日本型ライドシェア(NRS)については、新たに創設される制度通達に基づき、積極的な取り組みを推進する。

また、「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に基づき、法の趣旨を踏まえた適正化・活性化に向けた積極的な対応を図る。さらに新たな運賃メニューの導入検討や、今後の自動運転、AIの先進運転技術等を踏まえた技術革新を見据えて、下記に挙げた需要拡大策、利用者利便向上策、乗務員質的向上策等をもって活性化の推進を図る。

記

1. 社会的問題として指摘されている「タクシーの供給不足」については、「供給輸送力確保対策特別委員会」と連携して、継続的なデータに基づいた需給状況（実車率に基づく全体状況、時間帯及び地域的空白等）を正確に把握、分析しつつ、引き続き業界一丸となってタクシードライバーの積極的な確保を最優先に進めて行く。また、タクシー車両の稼働率向上を図り、並行して新たに創設される制度通達に基づくタクシー事業者による自家用車活用事業（いわゆる日本型ライドシェア（NRS））を国が指定する地域等に対し、積極的に導入するとともに、今後弾力的に運用される自治体等が実施する交通空白地等の自家用有償旅客運送制度（道路運送法第78条第2号）の動向にも注視しながら、「供給輸送力確保対策特別委員会」が実施した乗り場調査結果等に基づいた乗り場での利用者待機列が多いと思われる時間帯等への車両の入構促進、タクシー乗務員の勤務シフトの見直し及び休憩時間の分散化など、実施可能な取組みから順次実施していく。こうした取組みにより供給力強化を強力に進め、社会的問題の供給不足の解消に努める。
尚、ライドシェア全面解禁に向けての動向については、情報収集することは勿論のこと、当業界の取組みを積極的に多方面に発信することで、その弊害、問題点について利用者の理解を求めていく。
2. タクシーが公共交通機関として、利用者・地域ニーズに対応するため、以下のとおりタクシーの特性を活かした各種輸送サービスの提供について実態把握に努めるとともに、導入可能なものからサービス提供を検討・推進し、需要の拡大を図る。
 - (1) 全タク連が作成した活性化施策である「タクシー業界において今後新たに取組む20項目」等を中心に各地域において可能な取組みから積極的に推進していく。具体的には令和2年11月30日付け一部改正の「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」に規定された「一括定額運賃（定額タクシー運賃）」及び令和3年10月29日付けで公示された「相乗りタクシー」、また、令和5年6月28日付けで公示された「事前確定型変動運賃」の導入及びそれらに関連するソフトメーターについても引き続き検討していく。加えて、20項目の一つでもある乗合タクシー等の導入については、行政機関・関係団体との地域公共交通会議等及び利用者との意見交換等の場を活用し、地域における個別輸送としてのタクシーの社会的責務を踏まえ、タクシーに対する要望及び地域の実態を把握した上で導入に向けた検討を積極的に行う。
 - (2) 少子高齢化時代に対応し社会に貢献するためにも、子育て支援タクシー、妊婦支援タクシー、福祉タクシー等の拡充及び高齢運転者の免許返納について需要拡大を検討する。さらに、タクシーの地域公共交通としての機能については、関係自治体、社会福祉協議会及びNPO等の自家用有償運送者並びに利用者団体等と適切に連携していく。
 - (3) 物価・燃料の高騰等によるタクシー業界に対する政府の支援施策について、実態の把握や情報収集に努めるとともに、会員事業者あて情報を発信していく。
 - (4) 供給輸送力強化並びにインバウンド対応の観点からも、複数アプリについての情報を収集し、導入の可能性についても引き続き検討する。
3. 適正な需給の維持と経営の健全化を目的に、地域ごとの特性と実態に応じて、次の事項の検討等を行う。

- (1) 国土交通省は乗合バス事業における運賃料金上限認可の審査基準を一部改正し、運賃改定要否判断基準を緩和し、実績年度、翌年度の収支要件を廃止するとともに、将来の設備投資に係る審査方法の追加や、乗務員の賃金査定の見直しなどを行った。このため、今後のタクシー事業の運賃改定への影響もあることから、しっかりと注視していくとともに、全タク連での運賃勉強会の進捗状況の情報収集に努め、臨機に運賃改定に対応できる準備を整える。また、昨年度中に実施した運賃改定に基づく、「労働条件改善状況調査」に対しては、積極的に取り組んでいく。
 - (2) 「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」について、神奈川県内すべての交通圏が準特定地域であることから、その適用にあたっては特に活性化に向けた取組みを会員事業者が真摯に行うとともに、その効果と課題の把握に努める。
 - (3) MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）については、全国様々な地域において実証実験が行われている現状を踏まえ、タクシー業界としても乗り遅れることがないように引き続き情報収集するとともに、積極的な調査・研究・参画に努める。
 - (4) 「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」で示された自動運転に関する取組みや、事業者内の運行管理業務の一元化、事業者間の遠隔点呼などの運行管理の DX 化については、タクシー事業の ICT 化と効率化の観点からも密接に関連する問題であることから、その動向について情報収集を図り注視していく。
 - (5) 次世代タクシーの導入を促進するため、自治体等に対し導入に係る助成措置の要請を引き続き行う。
4. 「カーボンニュートラルへの取組みの推進」については、公共交通機関としての社会的責務であることから、積極的な取組みを神奈川県等関係自治体の施策と連携し推進していく。具体的には、国、県が掲げる CO2 排出量削減目標を踏まえ、当協会における削減目標を定めるなど計画的な取組みを推進する。
- 加えて GO が採択を受けた経産省グリーンイノベーション基金を活用した EV タクシープロジェクトについては、県内全域で複数の会員事業者が参加していることから、協会としては「カーボンニュートラルへの取り組み」の一事業と位置付けており、今後の参加事業者の募集に対し協会としても協力するとともに、事業の進捗状況、効果測定について、情報収集を図り、将来到来する EV タクシー、自動運転社会への可能性を探っていく。
- また、燃料（LPG 等）価格の動向及びオートガススタンド廃止動向を踏まえ、EV タクシーをはじめとする次世代タクシー車両及び再生可能エネルギーを活用するためのインフラ整備などについて将来に向けた検討を進める。
5. 利用者利便向上のため、20 項目の一つでもあるユニバーサルデザイン(UD)タクシーの導入状況を把握し、更なる導入拡大を図る。また、昨年度から（一財）神奈川タクシーセンターにおいて、実施している「ユニバーサルドライバー研修」の新規講習化について、引き続き積極的に協力するとともに、乗務員全般の質的向上を図るため、当協会におけるユニバーサルドライバー研修のあり方についても検討する。
6. 2027 年に横浜市で開催される国際園芸博覧会などの世界的なイベントや、訪日外国人旅行者・国内旅行者に向けて、乗務員の質的向上を図るため、かながわ観光タクシードライバーの充実を図る。

III. 広報委員会

1. 自家用車活用事業（いわゆる「日本型ライドシェア」）に対する取組みについては、タクシーサービスや交通安全運動などと同様に関係委員会が実施する事業と連携して広報活動を展開する。
2. 求人ポータルサイト「タクシーワークかながわ」の活用や運転者職場環境良好度認証制度（略称：働きやすい職場環境認証制度）を活用して、タクシー業界のイメージアップ等を図り人材確保のための広報活動を展開する。
なお、昨年度の「タクシーワークかながわ」を通じて獲得した応募数は、ドライバー等が110名、参画事業者は64社となっており、本年度は110名以上の応募数に加え、70社以上の参画を目指す。
3. 昨年4月にリニューアルした協会ホームページの運用について、会員事業者をはじめ、閲覧者に対して最新情報が提供できるよう、随時のアップデートに努めるとともに、SNSを活用して協会の取り組み等を広く情報発信していく。
4. 国が主催する高齢者及び障がい者等の公共交通機関利用に対する「心のバリアフリー」を推進すべく、小学生等を対象とした総合学習「交通バリアフリー教室」に積極的に参画・協力するとともにユニバーサルデザインタクシーや福祉タクシーの認知度の向上を図る。
5. 今年度における「タクシーの日」行事については、業界の現状を踏まえ、公共交通機関としての役割等について、適切に発信できるような企画を検討した上で開催する。
6. 「社会貢献事業」について、今年度においても「社会貢献事業負担金」を徴収し、団体等への寄付を通じて、社会貢献に資するための広報活動を展開する。

IV. 労務委員会

1. 基本方針
令和6年度労務対策指針に基づき事業を推進する。
2. ライドシェア解禁問題について
いわゆるライドシェアについては、これまで運行管理や車両整備等について、責任を負う主体を置かないままに自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態を前提としており、安全確保や利用者保護の観点から問題があり認められないとされてきたところ、昨年12月20日に政府のデジタル行財政改革会議において、中間とりまとめが公表された。その中で人口減少等に伴う交通需要の減少とコロナ禍が相まって、タクシードライバー不足が深刻化するとともに、急増するインバウンド観光や季節・時間帯等で変動する移動需要に的確に対応するサービス提供の仕組みも不足していることが指摘され、それらに対するための施策として、道路運送法第78条第3号による新たな制度自家用車活用事業（いわゆる日本型ライドシェア）が示された。自家用車活用事業については、タクシー事業者が運送主体となり、地域の自家用車・一般ドライバーを活用し、タクシーの配車アプリデータに基づき、タクシーが不足する地域・時期・時間帯等を特定し、タクシー事業者が管理するライドシェアで補うというサービスを令和6年4月から開始するとされたところである。このため、タクシー事業者は、運行管理や車両整備管理、ドライバー教育、運送責任等、安全確保や事故時の補償に関する措置が必要となる。

また、雇用関係については、パートタイムの有期雇用契約や就業規則、労働条件通知書など労働関係法令を適切に運用していく必要がある。

労務委員会としては、労務関係問題を中心に必要に応じて労働行政機関と連携しながら、問題点等について会員事業者への周知に努める。

3. 労働関係法令等の履行確保

会員事業者とそこに働く労働者が相互関係になるよう労働環境の整備を一層促進していく。

(1) 働き方改革関連法について

平成31年（2019年）4月1日から次のとおり順次施行され、関係法令の順守について周知を図ってきたところである。今後においても事業者を支援すべく、事業者が的確に対処していくための関係情報の提供に努め、法改正等にあたってはその都度、周知を図っていく。

- 1) 平成31年4月1日施行
時間外労働の上限規制
・大企業
年次有給休暇の取得義務化
・全ての企業
- 2) 令和2年4月1日施行
時間外労働の上限規制
・中小企業
- 3) 令和5年4月1日施行
月60時間超残業に対する割増賃金率の引上げ
・中小企業（大企業は平成22年4月1日施行）
- 4) 令和6年4月1日施行（令和6年3月31日まで猶予）
時間外労働の上限規制
・自動車運転業務（タクシー他）・建設事業・医師

(2) 神奈川県最低賃金については、近年、地域の賃金情勢や事業における賃金の支払能力を考慮せずに大幅な引き上げが続いている。タクシー業界においては、燃料価格の高騰や物価の上昇などにより、業績の改善が必ずしも伴っていない中、負担感のみが高まる状況下にも拘わらず、41円という大幅な引き上げが実施されたものである。当協会としては、合理性に欠ける引き上げに対しては、異議申し出をもって明確な反対の立場を表明するが、改正決定された場合はその周知、履行確保に努める。

(3) 令和2年5月に年金制度改正法が成立し、被用者保険（厚生年金保険・健康保険）加入条件の適用拡大が図られ、令和4年10月より短時間労働者に対する被用者保険の適用対象とすべき事業所の企業規模要件について、現行501人以上から101人以上へ、令和6年10月より101人以上から51人以上へと段階的に引き下がる。また、被保険者の適用対象要件については、賃金要件が月額8.8万円以上、労働時間要件が週労働時間20時間以上、勤務期間がフルタイムの被保険者と同様2カ月以上に変更されていることから、引き続き適用拡大の周知に努める。

(4) 障害に関係なく、希望や能力に応じて、誰もが職業を通じて社会に参加できる「共生社会」実現の理念の下、すべての事業主に法定雇用率以上の割合で障害者を雇用する義務があり、政府が定める法定雇用率は、令和6年4月1日より2.5%（対象事業主の範囲40人以上）に引き上げられた。今後も法定雇用率は段階的に引き上げられることから障害者の雇用促進に向けた周知に努める。

- (5) 令和6年4月1日、「労働基準法施行規則」、「有期労働契約の締結、更新及び雇止めに関する基準」の改正により、労働条件の明示事項等が変更された。①就業場所と業務の変更範囲、②有期契約労働者を対象とする更新上限の明示及び更新上限を新設・短縮する場合の説明、③有期契約労働者に対する無期転換申込機会及び無期転換後の労働条件等の明示事項が追加され、また、同日、「職業安定法施行規則」の改正により、労働者の募集や職業紹介事業者への求人の申込みの際、求職者に対して求人企業等が明示しなければならない労働条件に①従事すべき業務の変更範囲、②就業場所の変更範囲、③有期労働契約を更新する場合の基準等が追加された。

以上の労働条件明示の追加事項の漏れのないよう周知に努める。

4. 労務関係情報の収集等を踏まえた会員事業者等への周知

労働関係法令等に的確に対処するため、労働行政機関との合同勉強会を開催する。

行政機関発行の労働関係法令の改正に係るパンフレット及びリーフレット等、関係資料を収集したものを会員事業者へ提供する。これら以外にも必要に応じて協会ホームページ専用コーナーを活用するなど、情報チャンネルの拡大に努める。加えて各労務委員は委員会で収集した情報等を各支部会員に対し、迅速かつ的確に伝達するよう努める。

5. 労働力確保の取組

令和2年8月に国土交通省が創設した「働きやすい職場認証制度」は、今年で4年目に入り、さらなる職場環境改善を推進し、求職者のタクシー運転者への就職促進を目的に引き続き同制度の周知を行っていく。

また、昨年度に県内ハローワークとの連携で実施した人材(乗務員)確保セミナーと求職者面接会等を継続的に実施していく。

さらに神奈川労働局職業安定部の人材確保対策推進事業(協議会)と連携し、その情報収集内容等について会員事業者への周知に努める。

6. 研修会等の開催

経営委員会との合同研修会を開催し、経営者・管理者研修を行う。

7. 健全な労使関係の維持、発展

全神奈川ハイタク労働組合連絡会議との連絡協議会を定期的で開催し、労使間で各種の課題を共有する中で、相互に信頼を深め、より良い労使関係の維持、発展を目指す。

8. 乗務員等の健康確保対策

自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある脳・心疾患、睡眠障害等の予防に資する情報を収集し、会員事業者に対し情報提供するとともに、運転者の健康管理及び事故防止を支援するために厚生労働省が所管する神奈川産業保健総合支援センターによる健康相談、保健指導等の活用を促す。

V. 交通指導事故防止委員会

交通事故の削減と街頭営業等の健全化を目指し、以下の事項に取り組む。

1. 交差点出合い頭事故防止及び超高齢化社会における事故防止の徹底に努めるとともに、路上寝込み者等の轢過事故の防止に関する協定(平成26年12月、神奈川県警察と締結)に基づき、引き続き神奈川県警察と連携を図り、路上寝込み者等の轢過事故未然防止のためのハイビームの励行による事故防止の徹底を図る。

2. 発生した交通事故の特徴・傾向等実態を把握し交通事故防止対策に活用するよう会員各社に適時適切に情報提供等を行うとともに、適性診断、適齢診断、ドライブレコーダー及び、デジタルタコグラフ、ICT（情報通信技術）を活用した高度な運行管理、指導教育の徹底を図り、実効ある交通事故防止を推進する。
3. 重大事故に直結する過労運転及び睡眠不足による運転、健康に起因する事故の防止、飲酒運転・覚醒剤・危険ドラッグ等薬物使用による運転の防止について、コンプライアンス（法令順守）の徹底を図る。特に高齢運転者に対しては、事故防止の徹底に努める。
4. タクシー乗り場での客待ち停車等による道路交通への支障及び地域住民への迷惑行為の防止、乗り場での喫煙を防止するため、各地区の交通指導員や神奈川タクシーセンター等と連携を図り街頭指導の充実強化に努める。
5. 車イス及び補助犬等に対する乗車については周知して参りましたが、問題が発生した際には、改めて会員事業者に対し適切な対応を周知する。
6. 当委員会が「事業用自動車事故防止コンクール」、「社内無事故コンクール」及び「無事故・無違反コンクール（セーフティ・チャレンジ・かながわ）」等の主催、共催、協賛等を行う。また、交通指導員研修会の開催にあたっては、研修内容を充実することにより交通指導員の更なる資質向上を図る。加えて、関東運輸局主催の「関東地域事業用自動車安全対策会議」に参画し交通安全の意識の高揚を図る。
7. 「春・秋の全国交通安全運動」、「夏の交通事故防止運動とタクシーサービス向上運動」及び「年末年始自動車輸送安全総点検とタクシーサービス向上運動」の実施にあたっては、行政機関・関係団体と連携を図り実効ある運動を推進する。
8. 国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン 2025」に対応し、交通事故死者数の削減（2025年までに225人以下（全体目標））、人身事故件数の削減（2025年16,500件（全体目標））及び、飲酒運転・ながら運転・あおり運転の根絶に向けて安全対策を推進する。
*「関東地域事業用自動車安全対策会議削減目標」交通事故死者数の削減（2025年までに55人以下（全体目標））、人身事故件数の削減（2025年6,340件（全体目標））
9. 運輸安全マネジメント制度を徹底するため、繰り返し事業者には輸送の安全が最優先であるという意識を浸透させ、経営トップから現場まで組織が一体となった輸送の安全確保推進に努める。
10. 自家用車活用事業（日本型ライドシェア）の実施にあたっては、許可基準に沿った運行管理等を行い事故防止の徹底に努める。