

令和7年度 事業計画

はじめに

ライドシェア解禁問題については、昨年10月に執り行われた第50回衆議院議員総選挙において、自民・公明の政権与党が大敗し、少数与党となったことから時点では落ち着いた状況となっている。しかしながら規制改革推進会議の推進派委員は、昨年6月に閣議決定された規制改革実施計画に「自家用車活用事業等のモニタリングを進め、検証・評価と並行してタクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める。」と盛り込まれていることから、昨年12月13日に開催された「地域産業活性化WG」において、国土交通省に対し、ライドシェア新法の議論を現時点で行っていないことは閣議決定違反ではないか等の声が上がっており、推進姿勢に変化はなく、いまだ予断を許さない状況である。

一方、国土交通省では、自家用車活用事業等のモニタリングによる検証・評価を進めるとともに、交通空白解消本部を立ち上げ各地域の首長と面談をするなどして公共ライドシェア（道路運送法第78条第2号）、日本版ライドシェア（道路運送法第78条第3号）の導入・検討に向けた伴走支援を行っている。加えて官民連携プラットフォームを立ち上げ民間企業の知恵を広く展開して交通空白の解消に向けた取り組みを始めたところである。

こうした状況の下、タクシー事業者は、タクシーの補完である自家用車活用事業いわゆる日本版ライドシェアを可能な限り導入・稼働させるとともに、地方公共団体と連携し、公共ライドシェアにも積極的に取り組むことでタクシーの供給力不足を解消することが重要であり、これらの取り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。

また、各委員会においては、ライドシェア問題をはじめとする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。

このため、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り組みや、全タク連が掲げる20項目等への取り組みを推進していく必要がある。具体的には、各地域のステークホルダーとの連携を強化しニーズの把握に努めるとともに、タクシー運賃制度等を最大限活用し持続可能なサービスの提供を積極的に検討・実施していく。

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り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7年度においても、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の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（いわゆる日本版ライドシェア）を積極的に導入・稼働させるとともに、タクシー乗り場等の利用者状況を踏まえ、引き続き勤務シフトの見直し、休憩時間の分散化や、タクシー乗り場モニタリングシステムの導入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. タクシー事業の労働生産性の向上を図るための人材の育成・確保に引き続き取り組むとともに、一定の収入がある高齢者の厚生年金を減らす「在職老齢年金制度」が来年4月から見直されることにより、高齢者の労働意欲が向上し、供給輸送力の確保に繋がることから、早期な情報収集・発信に努める。
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. 協会活動が円滑に進むよう、適切な予算案の作成や収支管理を行うと共に、80周年記念事業積立金や緊急対策積立金等の内部留保を確保し、協会財務の健全化を図る。
2. ライドシェア解禁や乗務員不足等、協会の重点課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。また、各委員会活動実現に支障のないよう、過去の執行状況も踏まえた上での適切な予算配分をする。
3. 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。
4. 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。
5. 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。
6. 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。
7. 「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。
8. 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。
9. 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。

II. 経営委員会

(基本方針)

昨年 4 月に京浜交通圏から運行が開始された自家用車活用事業いわゆる「日本版ライドシェア」については、10 月以降において県央交通圏、湘南交通圏でも開始された。加えて、小田原交通圏についても運行開始に向け順次準備が進められている。我々タクシー業界は、移動の足不足を解消するためにも国土交通省が立ち上げた「交通空白解消本部」や、「官民連携プラットフォーム」の取り組みを踏まえ、国の伴走支援により各地域の交通空白をタクシーによることを前提に、公共ライドシェア、日本版ライドシェア等により解消していくことに努めるとともに、自治体、公共交通事業者、様々な資源を持つ幅広い企業等が連携し、「地域の足」、「観光の足」を確保することでライドシェア新法の議論が不要となるよう積極的な取り組みを推進する必要がある。

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。さらにソフトメーターに係る新たな告示が制定されたことで、今後の進捗にも十分注視しつつ、新たな運賃メニューの導入検討を行うとともに、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、今年度も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ことで、タクシー車両の稼働率向上を図る。加えて、タクシー事業者による自家用車活用事業いわゆる日本版ライドシェア（道路運送法第 78 条第 3 号）や、自治体等が運送主体となる交通空白地等の自家用有償旅客運送制度いわゆる公共ライドシェア（道路運送法第 78 条第 2 号）についても積極的に取り組んでいく。さらにタクシー乗り場への車両の入構促進を図るためのモニタリングシステムの導入、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、「供給輸送力確保対策特別委員会」と密に連携を図りながら実施可能な取り組みから順次実施していく。こうした取り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。

引き続き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、当業界の取り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り組む 20 項目」等を中心に各地域において可能な取り組みから積極的に推進していく。

特にソフトメーターの進捗には十分注視するとともに、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。

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) 令和5年11月に実施した京浜地区、相模・鎌倉地区及び令和6年3月に実施した小田原地区の運賃改定に伴う労働条件改善状況調査は、昨年度中に調査結果が公表され、次回の運賃改定の準備が整ったことから、今年度は周辺地域の状況を注視しながら、運賃改定に向けた検討を進めて行く。
- (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り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AIオンデマンド交通及び自動運転の導入は、大幅にコストを削減しつつ、労働力不足の解消や賃金の増加等の効果が期待され、より持続的な経営が期待できることから、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り組みの推進」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、積極的な取り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り組みを推進する。

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、協会が掲げる「カーボンニュートラルへの取り組み」の一つとして位置付けており、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等の動向を踏まえ、EVタクシーをはじめとする次世代タクシー車両の導入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するとともに、バリアフリー法の基本方針で定められた導入目標である「2025年度末までに神奈川県タクシー車両総数の約25%」に向けて更なる導入拡大を図る。また、(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、当協会が主催するユニバーサルドライバー研修については、フォローアップ研修と位置付けて実施していく。
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認定講習を県下全域に広げ、認定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「日本版ライドシェア」)に対する取り組みについては、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。
3. 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、参画を予定している「タクシーの日」及び「かながわ MIRAI ストリート 2025」のイベントについては、公共交通機関としての役割等について、適切に発信していく。
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7年度労務対策指針に基づき事業を推進する。
2. 日本版ライドシェアについて
国土交通省は令和6年3月29日付けで法人タクシー事業者の管理のもとで、タクシーによる交通サービスを補完するため、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して行う道路運送法第78条第3号による新たな制度「自家用車活用事業」いわゆる日本版ライドシェアの取扱通達が示された。
さらに、全国における交通空白の解消のため、国土交通大臣を本部長とする国土交通省交通空白解消本部を令和6年7月17日に設置し、地方公共団体への働きかけによる伴走支援

が実施され、日本版ライドシェア及び公共ライドシェア（道路運送法第78条第2号）の全国での普及に向けて取り組みを強化するよう指示がなされた。

日本版ライドシェアは、タクシー事業者が運送主体となり、運行管理、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、ライドシェアドライバーの雇用形態については、厚生労働省の見解によるとタクシー会社とライドシェアドライバーの関係は労働者にあたる蓋然性が高いとされていることから、国土交通省では業務委託を認めていないため、労働関係法令に基づくパートタイムの有期雇用契約、就業規則、労働条件通知書などを適切に運用していく必要がある。

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

働き方改革関連法の施行から5年が経過し、各種制度（時間外労働の上限規制、年次有給休暇の取得義務化、月60時間超残業に対する割増賃金率の引き上げ等）改正の都度、関係法令の遵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。

(2) 神奈川県最低賃金について、政府は「デフレ型経済から脱却し、新たな成長経済に移行を目的に物価上昇を上回る賃上げを達成し、定着させる」としている。しかし、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おり、中小企業に与える影響は大きく、令和6年度は過去最高額の賃上げとなっている。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、50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、改定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6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101人以上から51人以上へと引き下がり、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。一方、一定の収入がある高齢者の厚生年金を減らす「在職老齢年金制度」を来年4月より現行の月50万円から月62万円に見直す方針を固めており、高齢者の労働意欲の向上に繋がるとともに、供給輸送力の確保向上にも寄与することから、早期な情報収集・発信に努める。

(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」実現の理念のもと、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、令和8年7月に法定雇用率が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。さらに、就業規則、36協定書等や各種助成金申請等、労働行政関係部署に提出する関係書類の相談を受ける厚生労働省所管の神奈川働き方改革推進支援センターの利用について、会員事業者等に周知を行っていく。

また、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. 運転者確保の取組

近年、運送業界全般において、運転者不足が深刻化しており、運転者の労働条件、労働環境を改善することで必要な運転者を確保、育成していくことが喫緊の課題となっている。

こうした状況下において、国土交通省では、令和2年度に「働きやすい職場認証制度」を創設しているが、本制度は自動車運送事業（トラック・バス・タクシー事業）の運転者不足に対応するための総合的取り組みの一環として、職場環境改善に向けた自動車運送事業者の取り組みを「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り組みを後押しすることを目的としていることから会員事業者に対し、改めて本認証取得を推進するとともに、本認証取得が特定技能外国人ドライバーの採用や、令和6年度補正予算による人材確保支援事業においても必須であることについて周知に努める。

さらに、ドライバー採用に向けた県内ハローワークと連携した人材確保セミナーについては、引き続き実施するとともに、会員事業者がより多くの運転者を確保できるように当協会として有効な求人活動支援に努める。

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健康起因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、会員事業者が利用しやすい方法を提供し、さらなる活用を促す。

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. 昨年9月に策定された「関東地域事業用自動車安全施策2024」における特徴的な事故（出会い頭衝突事故）が新たに重点課題となったことから危険な交差点等の情報収集や削減に向けた取り組み等について会員事業者に周知し事故防止の徹底を図る。
2. 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。
3. 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。
4. 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（法令遵守）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。
5. 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。
6. 車イス及び補助犬（盲導犬・聴導犬・介助犬）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。
7. 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。
8. 「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。
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（日本版ライドシェア）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。