

# taxi japan

https://iinehonpo.com

タクシー専門情報紙

[タクシージャパン]

No.476 2025

3.10

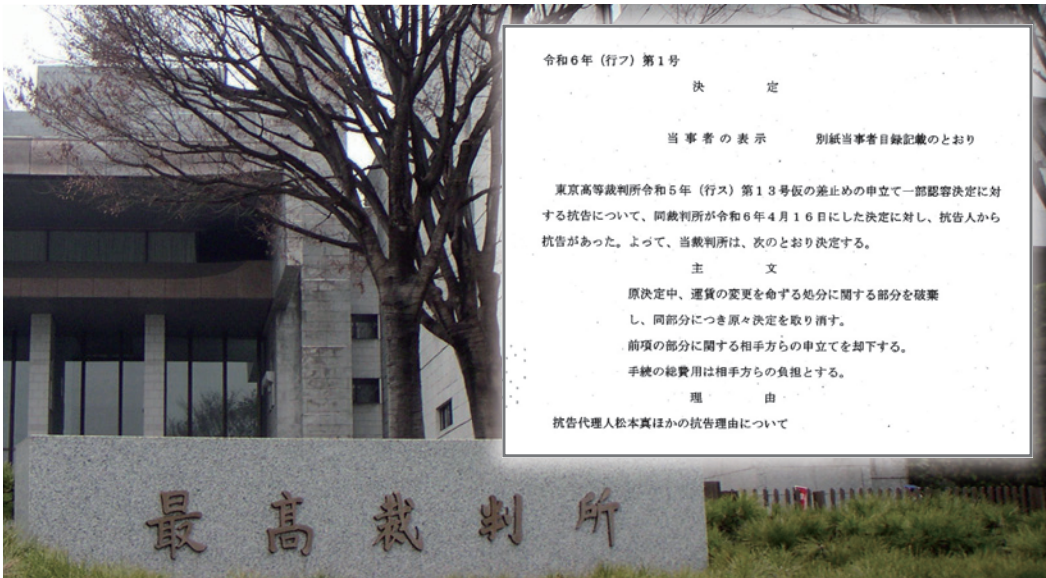
編集・発行＝タクシー日本新聞社  
〒102-0072  
東京都千代田区飯田橋 3-6-8  
飯田橋T&Sビル 602号室  
TEL.03-5215-1551 FAX.03-5215-1552  
発行人＝高橋正信 編集人＝熊澤義一  
購読料＝6ヵ月25,000円(税別) 1年50,000円(税別)

## NO.1ネットにみる共存共栄の精神!

- 1 頁：ロイヤルリムジン訴訟で逆転決定
- 5 頁：ハイタクFが厚労省と国交省要請
- 6 頁：第一交通産業が広島で感謝の集い
- 7 頁：新型「タクコン」開発が最終段階
- 4 頁：ハイタクフォーラム3・7総決起集会
- 5 頁：西鉄系列の北九西鉄タクシー廃業
- 7 頁：京成タクシーグループが事業再編
- 8 頁：兵夕協が労務・事故防止委員会

### 巻頭特集

# ロイヤルリムジン訴訟で逆転決定 最高裁は4対1で国の主張認める



ロイヤルリムジン(金子健作社長、都内江東区亀戸)とジャパンプレミアム東京(同社長、都内中央区銀座)の2社が、2022(令和4)

年11月14日に実施となった特別区・武三地区の運賃値上げを見送る形で旧運賃を据え置いて公定幅運賃の下限割れとなったことに対して、国(関東運輸局)による運賃変更命令や事業許可取消処分などの仮の差止めを求めた申立に関して、最高裁判所第三小法廷(平木正洋裁判長)は2月26日、2社に対する運賃変更命令を対象に「仮の差止め」を認めた昨年4月の東京高裁決定を破棄し、同じく「運賃変更命令」をしてはならない、とした東京地裁の決定も取り消す、国の裁量権を認める形での逆転の決定を言い渡した。平木裁判長を含む5人の裁判官のうち4対1の多数意見の一致での決定。

最高裁第三小法廷の決定では、「特定地域又は準特定地域におけるタクシー事業に係る専門技術的な知見を踏まえた公益的見地からする判断が必要不可欠であるから、公定幅運賃の指定又は変更に係る判断は国土交通大臣等の裁量に委ねられるものと解される」とした上で、「特措法は、特定地域又は準特定地域に営業所を有するタクシー事業者が、運賃の設定につき一定の制約を受けることを当然に予定しているものというべき」などとしている。

一方で、この決定に対する宇賀克也裁判官による反対意見では、昨年4月の日本版ライドシェアの導入を挙げて「準特定地域の指定後の事情の変化により、その指定が解除されてもおかしくないといえるような状況において、何ら公定幅運賃制度の目的に反する行為を行っていないタクシー事業者に対してまで運賃変更命令を行うことは、営業の自由を過度に制約する疑いが濃厚」などとしており、供給制限を本来の趣旨として来た改正タクシー特措法の運用を巡る国交省の方針転換も、同裁判官の反対意見の背景にあると言えそうだ。

〈本紙編集長 熊澤 義一〉

**運賃改定を見送って下限割れに**

東京都特別区・武三地区では、2022年11月14日に、普通車初乗り上限1・052キロ420円・加算233メートル80円から、同じく初乗り1・096キロ500円・加算255メートル100円に引き上げられた。改定率14・24%。

一方で、ロイヤルリムジン(金子健作社長、都内江東区亀戸)とジャパンプレミアム東京(同社長、都内中央区銀座)の2社は、「顧客の理解が得られない」などとして、公定幅の変更を伴う新運賃の実施に対して、旧運賃を据え置く形で届出を行って下限割れとなった。

このため、ロイヤルリムジンとジャパンプレミアム東京の2社は、関東運輸局長による運賃変更命令や事業許可取消などの不利益処分を差し止めを求める訴訟と、これに併せた、本裁判での判決が出るまでの「仮の差し止め」を求める申し立てを東京地方裁判所に行った。

この「仮の差し止め」の申し立てを巡る2023年2月の東京地裁の決定では、関東運輸局長に「運賃変更命令および事業許可取消処分」に対する「仮の差し止め」を命じた。これに国側は即時抗告をした。

続く、東京高裁は、2024年4月に、東京地裁による決定のうち、「事業許可取消処分に對する仮の差し止め」を命じる部分を取り消す一方で、「運賃変更命令に對する仮の差し止め」を命じる部分については、「償うことのできない損害を避けるため、緊急の必要がある」と認めたと上で、「理由があるとみえるときに当たる」などとして、国側の抗告を棄却した。

国側の主張を退ける形での抗告の棄却を不服として、国は、東京高裁に許可抗告を申し立て、最高裁で争うことになった。

**公定幅の設定は裁量権の範疇**

最高裁判所第三小法廷(平木正洋裁判長)は2月26日、「特定地域又は準特定地域におけるタクシー事業に係る専門技術的な知見を踏まえた公益的見地からする判断が必要不可欠であるから、公定幅運賃の指定又は変更に係る判断は国土交通大臣等の裁量に委ねられるものと解される」とした上で、「特措法は、特定地域又は準特定地域に営業所を有するタクシー事業者が、運賃の設定につき一定の制約を受けることを当然に予定しているものというべき」などとして、ロイヤルリムジンとジャパンプレミアム東京2社に對する運賃

変更命令を對象に「仮の差し止め」を認めた昨年4月の東京高裁決定を破棄し、同じく「運賃変更命令」をしてはならない、とした東京地裁の決定も取り消す、国(関東運輸局長)の裁量権を認める形での逆転の決定を言い渡した。平木裁判長を含む5人の裁判官のうち4対1の多数意見の一致での決定。

**最高裁第三小法廷の決定要旨**

最高裁判所第三小法廷の決定では、「特定地域又は準特定地域におけるタクシー事業に係る専門技術的な知見を踏まえた公益的見地からする判断が必要不可欠であるから、公定幅運賃の指定又は変更に係る判断は国土交通大臣等の裁量に委ねられるものと解される」としながら、「特措法は、特定地域又は準特定地域に営業所を有するタクシー事業者が、運賃の設定につき一定の制約を受けることを当然に予定しているものというべきであり、公定幅運賃の基準の内容に照らしても、同法が、国土交通大臣等に対し、公定幅運賃の指定又は変更に係る裁量権を行使するに当たり、当該地域において現にタクシー事業を営む個々のタクシー事業者の営業上の利益を保護する観点から、東京高裁の決定で指摘するよう

な諸般の事情(ロイヤルリムジンとジャパンプレミアム東京の営業施策上の特徴など)を考慮することまで求めているものとは解されない」などと主張。さらに、総括原価方式の設定方法に関しても、「東京高裁決定の判断には、公定幅運賃の変更に係る裁量権に関する法令の、解釈適用を誤った違法がある」というべき」などと退けた。

**裁判所の判断が大きく分かれる**

ロイヤルリムジンとジャパンプレミアム東京による、運賃値上げへの対応を巡る今回の裁判では、2023(令和4)年2月の東京地裁の決定は「運賃変更命令と事業許可の取消をしてはならない」、翌2024年6月の東京高裁決定は、運賃変更命

令のみを對象とした「仮の差し止め」、さらに、それらの決定を取り消した最高裁の決定でも5人の裁判官の意見が分かれた。特に、宇賀克也裁判官の反対意見では、「多数意見と異なり、原審の判断は是認することができ、本件抗告は棄却されるべきと考える」と主張。その理由として、「公定幅運賃制度 タクシー導転者が過重労働になる傾向があるとしても、その要因は歩合制にあるから、それについては、本来、労働時間の規制、固定給の割合の増加等の労働規制で対処すべきであって、公定幅運賃制度という価格規制で対処することは合理性に乏しいから、同制度については、営業の自由を過度に制約しないような解釈が特に求められるというべき」としたほか、

**ICTで**  
生活に寄り添う  
移動のお手伝い



creation for human flow  
**SYSTEM ORIGIN**  
株式会社システムオリジン

本社  
〒424-0809 静岡県静岡市清水区天神 1-3-12  
TEL: 054-361-0210 (代表) FAX: 054-366-0996  
札幌・仙台・東京・長野・金沢・静岡・名古屋・大阪・広島・福岡

[www.system-origin.jp](http://www.system-origin.jp)

# 論風一陣

## NO.1ネットにみる共存共栄の精神！

「国土交通大臣等が、公定幅運賃を設定するに当たり、それまで能率的な経営の下に適正な原価に適正な利潤を加えた運賃で営業してきたタクシー事業者の届け出た運賃であつて、それを認めることによって同業者との競争が激化することが想定されず、また、当該タクシー事業者

においても安全性の低下が懸念されないような場合にまで、当該運賃を違法として認めないことは、上記の公定幅運賃制度の趣旨を逸脱し、営業の自由に対する過度な制約となるものとして許されないというべき」と指摘、「タクシー事業者に与える影響に対する配慮を欠くもので

あり、公定幅運賃制度の趣旨を逸脱し、営業の自由に対する過度な制約をするものとして違法であるというべき」ともした。

**最高裁決定でも反対意見が出る**

また、宇賀裁判官は、準特定地域の指定に関して、「タクシー事業が『供給過剰となるおそれ』があることが要件となっており、その事由がなくなつたと認めるときは、同指定を解除するものとされているのであつて、公定幅運賃制度による運賃の設定に対する制限は、当該地域においてタクシー事業が供給過剰となるおそれがあることが

第一交通産業（田中亮一郎社長、福岡県北九州市）は3月7日、広島県広島市の「ホテルグランビア広島」で、同社が主宰する「NO.1タクシーネットワーク」の中国・四国地区における感謝の集いを開催した。

NO.1タクシーネットワークは、全国34都道府県でタクシー8201台（2024年3月末現在）を保有する日本最大規模の同社が核となり、全国のタクシー事業者とタクシー関連の商品やサービスを提供している賛助会員企業との結び付きを強めることでの事業運営サポートを目的とする互助組織である。具体的には、同社のネットワークを活用して、中古タクシー車両の手配や全国のENEOSにおいて割安な限定価格で利用できるガソリンカード、独自のドライバー求人サイト「WAY」への掲載などを提供している。2016年の発足以来、現在では、全

国833社タクシー約4万台が加盟するなど大きな組織に発展させている。全国のタクシー総台数は、17万3041台（2023年3月末現在）。そのうち東京や大阪などの大都市部や大手事業者関係などを除くと、NO.1タクシーネットワークへの地方の小・零細タクシー会社の加盟率はさらに高くなつてくる。営業車両の確保や燃料費の節減、乗務員確保などをサポートする互助組織の在り方は、いわば共存共栄を図ろうとする相互扶助の精神に基づく取り組みといえる。

翻つて、タクシー業界を、マクロで見ると東京一極集中は衰えを見せず、ミクロで見ると事業者間の二極化が拡大して、「格差社会化」が進んでいることが伺える。それは、全国ハイヤー・タクシー連合会の取り組みが、日本版ライドシェアやタクシー未稼働枠活用の暫定増車などにみられるよう

な、東京業界中心で地方業界の実情を無視したものになつてきていることへの批判が出ていふことでも明らかだ。

第一交通産業の田中社長は、全タク連副会長で、地域交通委員会の委員長を兼任、担当している。同時に、企業買収により事業規模を拡大してきた創業者の故・黒土始氏の後を継ぎ、M&Aを否定しないまでも、大きく舵を切つて、疲弊する地方の足を確保するためには、同業他社との協調・連携が不可欠との観点から、NO.1タクシーネットワークを立ち上げ、833社の約4万台となる支持を受けて実績を積み重ねてきている。地域の足の確保のために手を差しのべる取り組みは、大いに多とされるべきである。

同時に、高営取・高効率の東京のタクシーだけを見てタクシー事業全体の在り方を論じることは、木を見て森を見ず、と言え、タクシー業界全体の発展に軋轢や支障をきたし、将来に禍根を残しかねないことを肝に命じければならない。

〈高橋 正信〉

前提になつていふ」とした上で、「タクシーの供給不足が全国で問題になつており、実際、各地の交通圏で特定地域から準特定地域への移行、準特定地域の指定解除が相次いでいる。さらには、日本版ライドシェアが一定の条件の下で導入され、令和6（2024）年4月に東京都特別区・武三交通圏で導入されたのを皮切りに、全国各地に広がりつつある」としながら、「準特定地域の指定後の事情の変化により、その指定が解除されてもおかしくないといえるような状況において、何ら公定幅運賃制度の目的に反する行為を行つていないタクシー事業者に対してまで運賃変更命令を行うことは、営業の自由を過度に制約する疑いが濃厚である」、「運賃変更命令を出すことは、効果裁量を逸脱し又は濫用するものといわざるを得ず、この点でも違法であるというべき」としている。

**供給制限からの方針転換も影響**

宇賀裁判官が指摘した日本版ライドシェアの導入や、準特定地域を対象とした暫定増車など、供給制限を本来の趣旨として来た改正タクシー特措法の運用を巡る国交省の方針転換も、同裁判官の反対意見の背景にあると言えそうだ。

# ハイタクフォーラム3・7総決起集会 ライドシェア新法絶対阻止アピール



全自交労連・交通労連ハイタク部会・私鉄ハイタク協議会で構成する、ハイタクフォーラム（代表幹事＝溝上泰央・全自交労連委員長）は3月7日、都内千代田区の「全電通労働会館」で、公共交通を守り雇用破壊を許さない「ライドシェア新法」絶対阻止「3・7総決起集会」を開催した。

交通労協の小島哲・事務局長が「タクシーとライドシェアに関する1000名意識調査」のアンケート調査結果概要、野党超党派のタクシー政策議員連盟事務局長の森屋隆・参院議員（立憲民主党）が、同議連によるライドシェア阻止活動の報告を行った。

来賓として、連合の清水秀行・事務局長、交運労協の慶島譲治・事務局長、立憲民主党代表代行の辻元清美・参院議員（タクシー政策議員連盟会長）、国民民主党代表代行兼国会対策委員長古川元久・衆院議員、全タク連の坂本克己・最高顧問らが登壇して挨拶した。約300人が氣勢を上げた。

また、「公共交通で働く者の使命と矜持を胸に、全力でライドシェア新法絶対阻止のために闘う」などとした集会アピールを満場一致で採択した。

## 日本版RS拡大は当初目的逸脱



主催者を代表して挨拶したハイタクフォーラムの溝上泰央・代表幹事（全自交労連委員長）は、「石破政権が誕生して迎えた昨年10月の第50回衆院議員選挙では、皆さんの協力もあって自公の過半数割れを実現することが出来た。今夏の第27回参院議員選挙では、私たちのために働いてくれる国会議員をしっかりと当選させなければ、我々のハイタク産業の未来も暗いものになる」と訴えた。

そして、「我々の働くハイタク産業においては、燃料高騰や労働者不足が大きな足枷となることは昨年と変わらないが、最大の問題はライドシェア・白タク合法化を目論む勢力の動向だ」としながら、「日本版ライドシェア・公共ライドシェアの

運用は、そもそも足りないタクシーの補完という始まりだったが、当初の懸念通りに運行時間帯の拡がりなどをみせている状況だ。中でも看過できないのは、イベント開催時枠の拡大による大阪・関西万博の前段での2月13日からの24時間の稼働許可だ。大阪タクシー協会が『タクシー不足は無い』と断言し、大阪・関西万博開催時の一時的な需要増には（暫定的な営業区域外輸送の）『なにわモデル』での対応を公表した矢先でのことで、業界の努力に大きく水を差すものだと思っている。ハイタクフォーラムとしても国交省に対して即時撤回を求める要請をしたところだ」としながら、「日本版ライドシェアの当初の目的を大きく逸脱した制度運用には、しっかりと反対の立場で運動を進めて行きたい」と強調した。

## 坂本・最高顧問が檄を飛ばす

来賓として、連合の清水秀行・事務局長、交運労協の慶島譲治・事務局長、立憲民主党代表代行の辻元清美・参院議員（タクシー政策議員連盟会長）、国民民主党代表代行兼国会対策委員長古川元久・衆院議員、全タク連の坂本克己・最高顧問らが登壇して挨拶。

全タク連の坂本・最高顧問は、エッセンシャルワーカーであるドライバーの生活を世間並以上にするための法律制定に向けてトラック業界では労使で取り組んでいるところだなどと紹介。「タクシーでのモデルにもなる」としながら、緑ナンバーのプロのドライバーの重要性を示して「攻める時には攻めなければならぬ」と訴えた。



# ハイタクFが厚労省と国交省要請 日本版RSや暫定増車で質疑応答



省要請では、小林太郎・大臣官房審議官が応対して挨拶したほか、立憲民主党・国民民主党・社会民主党の議員らが駆け付けた。

## 配車アプリ会社に立入検査を

厚労省への要請では、質疑応答の中で、日本版RSの大阪における24時間運行に関連して「RSドライバーへの配車運用をしている」配車アプリ会

社への立入検査も必要ではないか」などと質問したが、厚労省側は「日本版RSのドライバーもタクシー会社が雇用する労働者であり、監督指導の対象はタクシー会社になる。タクシー運転者に準じた管理をしているかどうか、ということになる」な

## 準特定地域で暫定増車の意味

どとする見解を示した。

国交省への要請では、準特定地域におけるタクシー未稼働枠の暫定活用制度の導入に対して、「改正タクシー特措法の趣旨に反し、形骸化を招くことは明白で、直ちに撤回されたい」などと求めたが、国交省側は「現在の適正車両数を出す中において、そもそも運転者の数がこれほど保有するタクシー車両数に對して不足して、稼働が上がらないことを想定していない基準になっている」としながら、「保有する車両数に對して稼働が上がっていない」ということは事実で、これを反映できていないのが現在の適正車両数だ。タクシー車両はあるが、稼働できていない。供給過剰だとして（新規参入や増車を）止めているが、実際には（供給過剰となる恐れがあるという）車両は稼働していない、ということを抑えて、未稼働枠の暫定活用という制度を出した」などと説明。

その上で、「1年という期間限定で、未稼働枠の3分の1（30％）と、かたみにやる。白ナンバーを増やすよりも、しっかりとタクシーを増やすという考えに基づくものだ」などとして理解を求めた。

# 西鉄系列の北九西鉄タクシー廃業 収支の悪化と慢性的な乗務員不足



北九西鉄タクシーは、福岡交通圏を営業区域とする、福岡西鉄タクシー（浅倉武巳社長、福岡市南区、タクシー197台）の100％子会社。

## タクシー事業廃業もバスは存続

福岡県の私鉄大手・西日本鉄道（西鉄）系列のタクシー会社で、北九州交通圏を営業区域にタクシー事業を展開していた、北九西鉄タクシー（江頭慎一社長、福岡県北九州市八幡東区、タクシー64台）は2月28日、5月31日でタクシー事業を廃業すると発表した。会社自体は存続し、乗合バス・貸切バス・特定バスの事業会社となる。6月下旬をメドに社名を変更する。

同社では、タクシー事業を廃業する理由として「前身会社（鳩タクシー）の時代から含めて約65年に渡り、北九州エリアにおいてタクシー事業を展開してきたが、利用者の減少や燃料費の高騰など近年の市場環境の変化等による収支の悪化や慢性的な乗務員不足等により、今後の事業継続が困難であると判断した」としている。関連する整備事業や保険代理業も廃業するが、バス事業は存続させる。59人いるタクシー乗務員には、グループ会社などを紹介する。西鉄では、4月1日付でグループ各社における代表取締役の変更を行う予定で、北九西鉄タクシーの社長には、西鉄バス北九州社長との兼務で、西日本鉄道執行役員自動車事業本部副本部長兼業務部長兼人財戦略推進室長の吉田透氏が就任する。

# 第一交通産業が広島で感謝の集い 833社加盟のNo.1ネットワーク



日本最大のタクシー企業である、第一交通産業（田中亮一郎社長、福岡県北九州市）は3月7日、広島市の「ホテルグランヴィア広島」で、同社が主宰する全国的なタクシー事業者の互助組織として833社が加盟する「No.1タクシーネットワーク」の第14回中国・四国地区感謝の集いを開催した。同ネットワークの非加盟会社も含めて中国地区から47社、四国地区から5社の計52社が参加した。

当日は、No.1タクシーネットワークの賛助会員である、電腦交通、モバイルクリエイト、損保ジャパン、オクスモビリティ、オリックス自動車、住友三井オートサービス、レオパレス21、Uber Japanの担当者が、各社が提供する商品やサービス内容のプレゼンテーションを行った。

## 規模とネットワークを活用

第一交通産業が主宰するNo.1タクシーネットワークは、加盟タクシー事業者のサポートを目的とした互助組織で、賛助

会員として多くのタクシー事業者関連企業が参画。同ネットワークに加盟することで、第一交通産業の規模とネットワークを活用した資材調達や条件共有、サービスを利用することが出来るようになる。現在は、全国の

タクシー833社・約4万台が加盟しており、特に地方の中小・零細タクシー事業者にとっては加入メリットも大きく、さらに増加中だ。

## 田中亮一郎社長があいさつ



主催者を代表して挨拶した、

第一交通産業の田中亮一郎社長は、ライドシェア解禁問題に言及して「規制改革推進会議では、タクシー業界は、集団リンチのような扱いだったが、政府におけるデジタル行財政改革という大きな枠組みの中においては、ライドシェアは（数多くある論議対象の）ひとつに過ぎない。それでも、言われたことに対応しているだけでは厳しくなるだけなので、組織的に、それまでタクシー業界がずっとやって来た『交通空白地域を無くすため

の取り組み』を絶対にしよう」という中で、様々な省庁も参画する形で昨年11月に国土交通省「交通空白」解消・官民連携プラットフォームが立ち上がった」などとして取組概要を説明。地方自治体とも連携して、「交通空白」を解消するための地域交通の担い手が、赤字にならないような仕組みの構築が重要だとした。

その上で、田中社長は、「そうした際にも、あくまでも緑ナンバーと二種免許で、安心と安全を担保しながらやらないと、おかしいことになる、と私は思っているので、そのところはきちんとやって行かなければならない」との認識を示した。

## タクシীর稼働率を上げて行く

田中社長は、「どうやって、お客様が足りない、と言っている時間帯にタクシーを稼働させるかだ」との課題意識を示した



上で、乗務員の充足率を上げてタクシীর稼働率を上げて行かないと、「いつまで経っても（白ナンバー・一種免許の）日本版ライドシェアを使いながら、になる」とし、「日本版ライドシェアをきつかけに二種免許を取ってもらう仕組みも必要だ。地方では、どういう形であれ（タクシーを稼働させる）乗務員を入れて行かなければならない」などと訴えた。

また、準特定地域におけるタクシীর稼働率の暫定活用制度（期間限定暫定増車）の意味や、準特定地域の指定解除の見通しなどについての見解も示した。

## 広多協の信原会長が閉会挨拶



閉会の挨拶を、宝塚かもめタクシীর信原弘社長（広島県タクシীর協会会長）が行い、「全タク連において、広島のことだけでなく、北海道から沖縄まで、地域のことを一番に知っているのは田中社長だ」とし、No.1タクシーネットワークのさらなる飛躍にも期待を寄せた。

# 京成タクシーグループが事業再編 帝都自交を子会社化、千葉3社に



関東私鉄大手の京成電鉄は3月3日、京成タクシーホールディングス（金子庄吉社長、都内中央区）が3月1日付で、都内タクシー・ハイヤー大手の帝都自動車交通（山田耕司社長、都内中央区、920台）および同社の子会社である帝都日新交通（鶴岡良樹社長、都内大田区、タクシー54台）・帝都葛飾交通（同社長、都内葛飾区、100台）・帝都三信交通（同社長、都内大田区、98台）、および自動車整備業の京成オートサービス（千葉県船橋市）を完全子会社化したと発表した。

さらに、3月1日付で、既に京成タクシーホールディングス傘下にあった、千葉県下のタクシー事業会社を、西部（京成タクシーウエスト）・中央部（京成タクシーセントラル）・東部（京成タクシーイースト）の3社に統合・再編した。



## 東京・千葉の事業経営を一体化

京成電鉄では、「東京都・千葉県下におけるタクシー事業の一体経営による営業力・採用力

等の強化を図るとともに、お客様のニーズに柔軟かつ迅速に対応していく」などとしている。

京成タクシーホールディングスは、京成電鉄が100%の出資をしている、タクシー・ハイ

ヤー・自動車整備の事業会社を統括する中間持株会社で、主要事業内容を「東京都・千葉県下の京成タクシー各社の経営管理等」としており、会長に篠崎敦氏社長に金子庄吉氏という体制。

## 千葉は1023台を3社に再編

事業子会社として、東京都内（特別区・武三交通圏）に、帝都自動車交通とその子会社の帝都日新交通、帝都葛飾交通、帝都三信交通の4社1172台。千葉県内では、従来のタクシー・ハイヤー12社が、京成タクシーセントラル（三輪武士社長、船橋市、417台）、京成タクシーウエスト（齋藤拓社長、松戸市、254台）、京成タクシーイースト（馬上渉社長、成田市、352台）の3社1023台に統合・再編された。

## 茨城は関鉄系含む4社を1社に

茨城県内における京成タクシーグループも3月1日付で新体制となり、京成タクシー北相に関東鉄道（京成電鉄子会社）系の関鉄水戸タクシー・関鉄ハイヤー・関鉄タクシーが統合・再編されて、京成電鉄が100%出資する京成タクシー茨城（式田将規社長、つくば市、161台）となった。

# 新型「タクコン」開発が最終段階 4月の販売開始を目指す5世代目



タクシー専門ソフトハウス大手のシステムオリジン（海野知之社長、静岡市）は3月3日、同社が販売するベストセラーのタクシー総合管理システム「タクコン」の第5世代目にあたる「Xpa 4 Plusタクコン」の開発が最終調整段階に入ったと発表した。4月の販売開始を目指している。

## システムオリジンのベストセー

全国で約1000社の導入実績を持つ、業界シェアNo.1のベストセラーのタクコンが、今春に第5世代目に進化。コンセプトは「変わらぬ信頼進化する技術」で、「これからのタクコン業務を支えるシステム」とする。

コンピュータ技術の進化と共に、世代を重ねながら、時代の変化に応じて進化を遂げて来た、40年の歴史を誇るタクコン業務システムのデファクト・スタンダード「タクコン」が、全国のタクコン現場で実務を担うオペレーターからの「これまで通りがいい」という声も大切に、その意見を開発ポリシーに反映。今回の新型「Xpa 4 Plusタクコン」では、「操作性を変えない」ことを重視しつつ、時代のニーズに応え新たな機能を多数追加した。

# タクシー支援サービスの講演聴く 兵夕協が労務・事故防止委員会



兵庫県タクシー協会の労務・事故防止委員会（大野宗誉委員長）は2月26日、兵庫県神戸市中央区

の「三宮コンベンションセンター」において、採用支援・事故防止セミナーを開催した。

タクシー支援サービス（徳差和則社長、静岡市）の杉山智樹・人材部長が「採用支援プログラム・早期離職防止について」、荒井浩司・映像分析センター長が「事故防止に向けての施策について」をテーマに講演を行った。



## 採用支援プログラムと離職防止

2月26日に開催された、兵庫県タクシー協会の労務・事故防止委員会では、「採用支援プログラム・早期離職防止について」をテーマに講演した、タクシー支援サービスの杉山智樹・人材

部部長が、①令和の時代は、情報収集の一環として、気軽に応募し、気軽に離脱してしまう応募者が増加している。そうした中で、入社意欲が高い応募者層だけでなく、「興味がある」や「在職中の情報収集」、「興味本位」といった意欲がまだ高くない応募者層へのアプローチが、

これからの採用のスタンダードになってくる、②まずは「話だけでも聞いてみよう」と思ってもらえる接触率NO.1を目指し、自社の情報や思いをきちんと伝える、③人のこころを動かす言葉と、等身大の会社の姿を裏付けのある言葉で、丁寧に伝えていくことが必要——などとした上で、応募者を途中離脱させないための事例やGoogle口コミに対する対応、面接に際しての「雰囲気づくり」も採用面接の肝、などと説明した。

早期離職の防止では、「タクシーの仕事は楽しいというワクワク感を継続的に持つてもらわうことが定着率アップに繋がる」とし、面接と一緒に体験乗車、こまめな声掛けによる不安の除去、ホームモデル診断などの診断テストの活用、などを挙げた。

## 事故防止でVRの映像活用

タクシー支援サービス映像分析センターの荒井浩司・センター長による講演「事故防止に向けての施策について」では、「ドライブレコーダーの映像活用がとても重要」とした上で、具体例として「事故発生後の映像検証、反省会からの再発防止」と「日常のヒヤリハットの映像分析による未然防止」の2つを挙げた。

## 編集後記

国土交通省が「突如」として打ち出した、改正タクシー特措法による準特定地域における未稼働枠の暫定活用制度（1年間の期間限定暫定増車）が、波紋を呼んでいます。全国62地域で1467台の枠が設定されましたが、その過半の743台が、日本一のタクシーマーケットである東京都特別区・武三交通圏に設定されました。特に、コロナ禍からの乗務員数の回復途上にあつた特別区・武三交通圏では、令和5（2023）年度実績を用いることで、現状での乗務員充足率に対して、意図的に多めの増車枠が設定された、との見方が支配的です。最大で横並びの1社21台が配分され、743台の枠は一杯に。供給抑制から供給促進への国土交通省の方針転換で、アフターコロナだけでなく、「アフター改正タクシー特措法スキーム」の時代も近付いて来ているようです。〈熊〉

加藤徹・明治大学教授（専攻

分野）中国文化・文学、表象文化）が、ある雑誌に禅語である「天日無私、花枝有序（てんじつむし、かしゆうじよ）」を

テーマにコラムを掲載していました。コラムでは、「負け組」や「デジタル格差」などの言葉があるように格差社会が進行している現状を踏まえて、格差はいずれ解消してリセットされていくと解説。「中国史を見ると、歴代の王朝の死因は『格差社会化』だった。漢や唐、明や清など強力な王朝を含めて、三百年を超えて存続できたのは一つも「ない」とのこと。で、「あせらずに自分の花を咲かせ、枝を伸ばしてください」というのが締めでした。とはいえ、いま格差社会の真つ只中であがっている向きには、100年単位の未来に格差が解消してリセットされるといわれても…ですね。〈世〉

先日訪れた、愛媛県松山市の松山城。春はもうすぐです。〈熊〉

