

Taxi Japan

<http://iinehonpo.com>

25.4.30

No.479

タクシー専門情報紙
タクシージャパン

巻頭特集

タクシー配車アプリの運用で公正取引委員会が実態調査
特定配車アプリによる寡占や独占
公正取引委員会が調査結果を公表

論風一陣

片手落ちなタクシー暫定増車制度の怪!



特定配車アプリによる寡占や独占 公正取引委員会が調査結果を公表

タクシー等配車アプリに関する 実態調査報告書

令和7年4月



公正取引委員会（委員長Ⅱ古谷一之・元内閣官房副長官補・元国税庁長官）は4月23日、「タクシー等配車アプリに関する実態調査」の調査結果を公表した。

タクシーや日本版ライドシェアなどの配車アプリに対する調査の趣旨と背景について、公正取引委員会では①近年、タクシーの供給不足による移動の不便が生じており、国土交通省及び規制改革推進会議において、全国の移動の足不足の解消に向けた議論や対策が講じられている、②配車アプリは、タクシー等（Ⅱタクシー及び日本版ライドシェア）の供給不足の状況下で、限られたタクシー等を効率的に配分し、旅客の円滑な移動を実現する役割を果たす、③他方、配車アプリは、間接ネットワーク効果が働くデジタルプラットフォームの一種であることから、配車アプリサー

ビス市場において独占・寡占に至り得るとともに、利用者との取引において交渉上優位な立場にもなり得る——などと指摘した上で、「配車アプリに関する取引やタクシー乗り場の入構及び乗車を公正かつ自由なものとし、競争を促進する観点から調査を実施した」としている。

その上で、公正取引委員会では、「タクシー等配車アプリに関する実態調査」の調査結果に基づく提言として、「市場において有力な事業者が、自身が提供するソフトウェアを利用する条件として、自身が提供する配車アプリを併用すること、又は他の配車アプリ事業者が提供する配車アプリを利用しないことをタクシー事業者に求めることにより、他の配車アプリ事業者の事業活動に悪影響が生じるおそれがある場合には、独占禁止法上問題となるおそれがある（抱き合わせ販売等、排他条件付取引、拘束条件付取引等）こと」を指摘した上で、「タクシー事業者が複数の配車アプリを採用しようとする場合には、複数の配車アプリがソフトウェアと接続できることが望ましい」などとしている。

公正取引委員会による調査結果は、タクシー事業において存在感を増す配車アプリ、さらには、今後のソフトウェアとの一体的運用に対する、独占禁止法上の留意事項に加え、その優越的地位を背景とした、タクシー事業者の経営上の不安や懸念を含んだものとなっており、国交省や全タク連などでも配車アプリの運用に対する一定の指針を取りまとめるなどの対応が必要となつて来そうだ。

〈本紙編集長Ⅱ熊澤 義一〉

ヒアリングとアンケートで調査

公正取引委員会による「タクシー等配車アプリに関する実態調査」は、昨年10月から今年3月にかけて、ヒアリングおよびアンケートによって実施され、ヒアリング対象は、配車アプリ事業者（5者）・タクシー事業者及びタクシー事業者の事業協同組合（17者）・タクシー事業者団体（1団体）・適正化事業実施機関（1機関）・消費者団体（2団体）・タクシーメーターの製造販売事業者（2社）・鉄道事業者及び空港管理者（5社）、アンケート調査の対象は、全国1741の地方公共団体（回答数は1072団体）などとなっている。

アプリの間接ネットワーク効果

公正取引委員会では、4月23日に公表した「タクシー等配車アプリに関する実態調査」の趣旨に関して、タクシー配車アプリを「特に、タクシー等（＝タクシー及び日本版ライドシェア）の供給不足の状況下においては、限られたタクシー等を効率的に配分し、ひいては、旅客の円滑な移動を実現する役割を果たすものである」とした上で、「配車アプリを運営する事業者（＝配車アプリ事業者）の間の公正かつ自由な競争を通じて、低廉かつ利便性の高いサー

ビスが提供されることが期待される」などと指摘。

一方で、「配車アプリは、間接ネットワーク効果（＝ある製品やサービスのユーザー数が増加することで、間接的にその製品やサービスの価値を高める効果）が働くデジタルプラットフォームの一種であり、特定の配車アプリに利用者（旅客・タクシー等）が集中する一方で、新規参入が困難となる傾向があることから、配車アプリサービス市場において独占・寡占に至り得るとともに、利用者との取引において交渉上優位な立場にもなり得る」として、特定の配車アプリによる寡占・独占に注意を促した。

公正かつ自由な競争環境の確保

また、「駅や空港は、タクシー等の需要が集中する場所であるところ、配車アプリを利用する旅客の利便を向上させる視点からは、これらの場所でのタクシー等の利用の場面において、配車アプリ事業者間及びタクシー事業者間の公正かつ自由な競争環境が確保される必要がある」ともしている。

その上で、公正取引委員会として、「タクシー等配車アプリに関する取引実態やタクシー乗り場の入構・乗車の状況等について把握し、競争政策上・独占禁止法上の考え方を示す

ため、実態調査を実施してきたところ、今般、調査結果を取りまとめ、公表することとした」としている。

差別取扱いや優越的地位の濫用

公正取引委員会では、「タクシー等配車アプリに関する実態調査」の調査結果に基づく提言として、「配車マッチングの基準等における差別取扱い・基準等の一方的変更」に関しては、タクシー事業者からの意見として「（配車アプリ事業者は）タクシー事業者間での差別的な取扱いはしていないと言っているが、今後タクシー需要が減少するなどした際に、配車アプリ事業者が資本関係のあるタクシー事業者を優遇するのではないかと心配している」や「配車マッチングの基準の変更が開始される際には、当社の意見を聞き入れる余地はなく、ほとんど一方的な通知だった」などがあることから、①市場における有力な配車アプリ事業者が、恣意的に特定のタクシー事業者が有利又は不利になるように取り扱うことは、独占禁止法上問題となるおそれがあること（取引条件等の差別取扱い等）、②配車アプリ事業者

は、その取引の相手方であるタクシー事業者に対して優越的な地位にある場合には、配車マッチングの基準等の変更が、正常な商慣習に照らして不当にタクシー事業者に不利益

を及ぼす場合には、独占禁止法上問題となるおそれがあること（優越的地位の濫用）、③配車マッチングの基準等は、配車アプリを利用するタクシー事業者の売上に大きな影響を及ぼし得るものであることから、配車アプリ事業者は、配車マッチングの基準等について明確化した上で、これをタクシー事業者側に十分に説明して透明性の維持向上を図るとともに、その基準等を変更する際には、タクシー事業者側に変更内容を事前に通知して十分に説明した上で、変更の通知から適用までの期間を十分に設けるなどの対応を採ることが望ましいこと――の3点を「独占禁止法及び競争政策上の考え方」として挙げた。

他の配車アプリの利用制限

同様に、「他の配車アプリの利用制限」に関しては、「市場における有力な配車アプリ事業者が、配車アプリの利用者であるタクシー事業者に対し、配車マッチングの際に一定の優遇を受けるための条件として、『他の配車アプリを利用しないことを求める』こと等により、配車アプリサービスに係る新規参入者や既存の競争者の事業活動に悪影響が生じるおそれがある場合には、独占禁止法上問題となるおそれがある（排

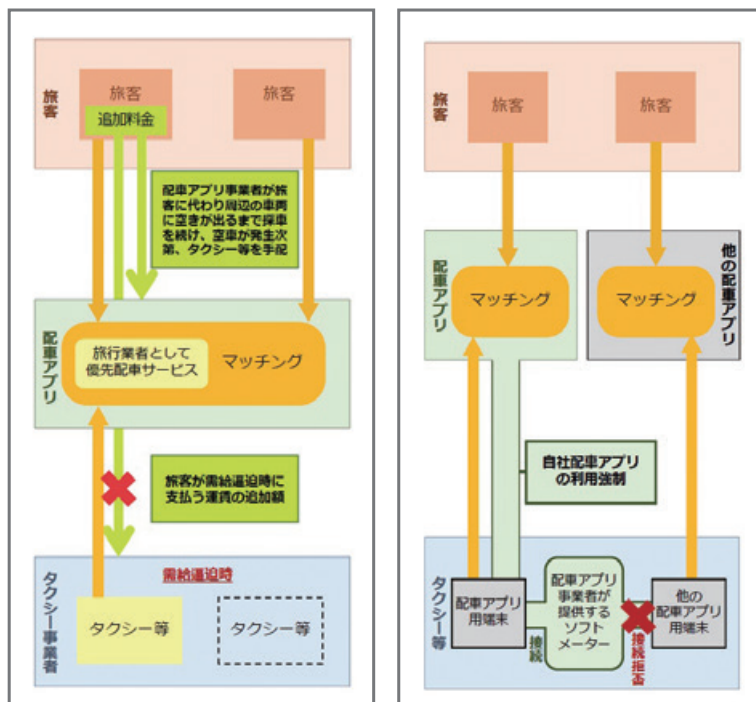
他条件付取引、拘束条件付取引等」などとし、独占禁止法上の考え方を示して注意を促している。

配車アプリとソフトメーター

「タクシメーター市場で有力な事業者による自社配車アプリの利用強制」では、タクシ事業者からの意見として「配車アプリ事業者がソフトメーターを提供し、それが広く普及した場合に、当該配車アプリ事業者が提供する配車アプリの利用が更に増える可能性がある」としながら、「当該配車アプリ事業者が提供するソフトメーターに他の配車アプリ事業者の配車アプリを接続することが当該配車アプリ事業者によって拒否されないか心配している」などを紹介しながら、独占禁止法及び競争政策上の考え方として「市場において有力な事業者が、自身が提供するソフトメーターを利用する条件として、自身が提供する配車アプリを併用すること、又は他の配車アプリ事業者が提供する配車アプリを利用しないことをタクシ事業者に求めることにより、他の配車アプリ事業者の事業活動に悪影響が生じるおそ

れがある場合には、独占禁止法上問題となるおそれがある（抱き合わせ販売等、排他条件付取引、拘束条件付取引等）などとして注意を促している。

その上で、「タクシ事業者が採用しようとするどの配車アプリでも、ソフトメーターと接続できることが望ましいこと」、「タクシ事業者が複数の配車アプリを採用しようとする場合には、複数の配車アプリがソフトメーターと接続できることが望ましいこと」の2点を挙げている。



タクシ配車アプリ市場で大きなシェアを持つ大手のGOが、ソフトメーターの販売・運用準備を進めており、今回の公正取引委員会による提言は、今後のタクシソフトメーターを巡る状況にも一定の影響を与えることになりそうだ。

優先配車サービスの手数料

タクシ配車アプリ大手のGOなどが導入している「優先配車サービス」に関しては、タクシ事業者の意見として「優先配車サービスの手数料は全て配車アプリ事業者に入る」とした上で、「タクシ等の需給逼迫時に旅客の優先配車サービスの利用に応じる形でタクシの配車を行ったとしても、タクシ事業者への恩恵は何もない。優先配車サービスに係る配車の場合、（迎車で）運転者は旅客の所在地まで比較的長い距離を走ることが多いことから、優先配車サービスの手数料の一部は運転者に還元されるべきではないかと考える」などを紹介。

これに、公正取引委員会では「競争環境の基盤の確保の観点」から、「旅客が需給逼迫時に支払う追加

額（優先配車サービスの手数料）が、タクシ等の運賃などとしてタクシ事業者を支払われることになることは、タクシ事業者の収入の向上によるタクシの供給量の増加につながるため、競争環境の基盤の確保及び旅客の利便性の確保の観点から望ましい」などとする考え方を示している。

配車アプリ事業者は、旅行業法に基づき優先配車サービスなどの手数料を設定しているが、国交省において、道路運送法に基づく運賃・料金と、利用者にとっても違いの分かりにくい、こうした旅行業法に基づく優先配車サービスなどの各種手数料などの整理も、今後、課題となつて来そうだ。

アプリ配車車両の乗り場入構

また、「タクシ乗り場のアプリ配車タクシ等の入構に関する公正な競争環境の整備」に関しては、「当社はタクシ協会の会員ではないところ、タクシ乗り場の入構を決定する同協会の会長であるタクシ事業者からタクシ乗り場への入構を断られた」や、「昔からタクシ乗り場を利用して運転者がタクシ乗り場を仕切っており、タクシ乗り場に入構すると、当該タクシ乗り場を利用しないように求めてくる」などの意見を紹介して、「タ

タクシー乗り場の管理者が協議会等にある場合において、既にタクシー乗り場への入構が認められているタクシー事業者が、新規参入のタクシー事業者のアプリ配車タクシー等の入構を不当に妨害することは、独占禁止法上問題となるおそれがある（競

これらの他、公正取引委員会の今後の取組として、「タクシー乗り場のアプリ配車タクシー等の乗車に関する公正な競争環境の整備」を挙げ、①多くの駅前広場ではアプリ

乗り場での公正競争環境の整備

タクシー等配車アプリに関する実態調査報告書（ポイント）	
調査の趣旨・背景	
● 配車アプリは、タクシー等の供給不足の状況下で、限られたタクシー等を効率的に配分し、旅客の円滑な移動を実現する役割を果たす。 ● 配車アプリは、間接ネットワーク効果に基づくデジタルプラットフォームの一種であることから、配車アプリサービス市場において独占・寡占に至り得るとともに、利用者と取引において実質上優位な立場にもなり得る。	
1 配車アプリに関する取引	2 タクシー乗り場の入構・乗車
(1) 配車マッチングの基準等における差別取扱い・基準等の一方的変更 独占禁止法上違反となる場合の行為類型 ➢ タクシー事業者に対する差別取扱い ⇒ 取引条件等の差別取扱い等 ➢ 基準の一方的変更 ⇒ 優越的地位の濫用 競争政策上望ましいこと ● 配車マッチングの基準等の明確化、透明性の維持向上 ● その基準等を変更する際には、変更内容を事前に通知・十分な説明、変更の通知から適用までの期間を十分に設けること	(1) タクシー乗り場のアプリ配車タクシー等の入構に関する公正な競争環境の整備 独占禁止法上違反となる場合の行為類型 ➢ 競争者に対する取引妨害等 競争政策上望ましいこと ● 一部のタクシー事業者にのみ入構を認める、又はタクシー事業者ごとの入構可能台数に一定の制限を設ける際には、新規参入の阻害につながらないような基準を設定するとともに、タクシー事業者からの個別の申請に対して適切に対応すること
(2) 他の配車アプリの利用制限 独占禁止法上違反となる場合の行為類型 ➢ 排他条件付取引、拘束条件付取引等	(2) タクシー乗り場のアプリ配車タクシー等の乗車に関する公正な競争環境の整備 競争政策上望ましいこと ● 旅客やアプリ配車タクシー等のタクシー事業者といった利用者のニーズを踏まえ、タクシー乗り場において旅客が、場所的制約の下でもできる限り円滑にアプリ配車タクシー等に乗車することを可能とするための所要の措置を講じること
(3) タクシー・メーター市場で有力な事業者による自社配車アプリの利用強制 独占禁止法上違反となる場合の行為類型 ➢ 拒否合わせ販売等、排他条件付取引、拘束条件付取引等 競争政策上望ましいこと ● タクシー事業者が採用しようとする配車アプリでも、ソフトウェアと接続できること ● タクシー事業者が複数の配車アプリを採用しようとする場合には、複数の配車アプリがソフトウェアと接続できること	公正取引委員会の今後の取組 公正取引委員会としては、独占禁止法又は競争政策上の考え方の関係事業者等への普及・啓発を行うことを通じ、事業者間の公正かつ自由な競争の促進につながるような取組が進展することを期待する。また、タクシー等配車アプリに関する取引等について注視するとともに、今後、独占禁止法上問題となる具体的な事例に接した場合には厳正に対処していく。
(4) 優先配車サービス 競争環境の整備の確保及び旅客の利便性確保の観点から望ましいこと ● 旅客が乗降逼迫時に支払う追加料が、運賃等としてタクシー事業者に支払われるようになること（タクシー事業者の収入の向上によるタクシーの供給量の増加につながるため） ● 引き続き、旅客の移動需要を十分に満たされるような環境を確保すること	

争者に対する取引妨害等」など指摘している。その上で、「タクシー乗り場の管理者（地方公共団体・鉄道事業者・空港管理者）は、一部のタクシー事業者にのみ入構を認める、又はタクシー事業者ごとの入構可能台数に一定の制限を設ける際には、新規参入の阻害につながらないような基準を設定するとともに、タクシー事業者からの個別の申請に対して適切に対応することが望ましい」などとしている。

配車タクシー等が乗車可能であるが、乗車不可である駅前広場も相当数存在しており、1333カ所のタクシー乗り場のうち、配車アプリで手配したタクシーが乗車不可であるタクシー乗り場が235カ所（17.6%）で、同じく日本版ライドシェアの車両が乗車不可であるタクシー乗り場が145カ所（10.9%）となっている。②空港のタクシー乗り場等において、旅客がアプリ配車タクシー等に乗車できる場合と、乗車できない場合がある——など指摘した上で、競争政策上の考え方として、「旅客の利便性の向上の観点やアプリ配車タクシー等とそれ以外のタクシーの間の公正な競争条件の確保の観点からは、交通結節点等における管理者（地方公共団体・鉄道事業者・空港管理者）が、旅客やアプリ配車タクシー等のタクシー事業者といたった利用者のニーズを踏まえ、タクシー乗り場において旅客が、場所的制約の下でもできる限り円滑にアプリ配車タクシー等に乗車することを可能とするための所要の措置を講じることが望ましい」などとする、公正取引委員会としての見解も示している。

配車アプリに関する取引等を注視

最後に、「本報告書においては、タクシー等配車アプリに関する取引

やタクシー乗り場の入構・乗車について、配車アプリ事業者やタクシー事業者を対象にヒアリング調査を実施し、また、地方公共団体向けにアンケート調査を実施した上で、独占禁止法又は競争政策上の考え方を明らかにした」とした上で、「公正取引委員会としては、本報告書において示した独占禁止法又は競争政策上の考え方との関係事業者等への普及・啓発を行うことを通じ、事業者間の公正かつ自由な競争の促進につながるような取組が進展することを期待する」としているほか、「引き続き、タクシー等配車アプリに関する取引等について注視するとともに、今後、独占禁止法上問題となる具体的な事例に接した場合には厳正に対処していく」と締め括っている。

配車アプリへの指針も必要に

公正取引委員会による調査結果は、タクシー事業において存在感を増す配車アプリ、さらには、今後のソフトウェアとの一体的運用に対する、独占禁止法上の留意事項に加え、その優越的地位を背景とした、タクシー事業者の経営上の不安や懸念を含んだものとなっており、国交省や全タク連などでも配車アプリの運用に対する一定の指針を取りまとめるなどの対応が必要となつて来そうだ。

論風一陣

Ronpu Ichijin

片手落ちなタクシー暫定増車制度の怪！

国土交通省は、先に全国を対象に準特定地域における期間限定のタクシー暫定増車枠を1467台設定して未稼働車両による移動の足の不足解消を目的に実施したが、この暫定の増車制度そのものが運輸行政によるタクシー不足対策として、いかにも”やっつけてます”的な演出に終始し、はたして暫定期限が切れる1年後に実効が上がつているか大いに疑問である。



国土交通省は、先に全国を対象に準特定地域における期間限定のタクシー暫定増車枠を1467台設定して未稼働車両による移動の足の不足解消を目的に実施したが、この暫定の増車制度そのものが運輸行政によるタクシー不足対策として、いかにも”やっつけてます”的な演出に終始し、はたして暫定期限が切れる1年後に実効が上がつているか大いに疑問である。

同地区の未稼働車両の特徴をみてみる。
特別区・武三地区における法人タクシー190社の3月分個別輸送実績を集計した某資料によると、保有台数割営収ランクのトップ会社による認可台数割営収は7万6437円、稼働1台当たり8万3033円、実働率は92・1%となっている。上位50社の稼働率は、概ね80%～90%。都内における未稼働タクシーの大きな特徴は、あるグループの実績をみると分かる。系列も含めて保有タクシー台数が1500台強。一方で、190社中の順位では全社が180位台となっており、認可台数割では75700円～1万2282円、稼働台数割で4万7292円～5万2902円、実働率が15・4%～25・1%と、低位の輸送実績となっている。そこで、このグループの現

行の実働率（単純平均で約20%）を全体で50%向上させて業界平均の70%と仮定すると、1500台×50%＝750台となり、東京都特別区・武三地区の暫定増車枠743台を上回る台数となる。そうした状況の中で、供給過剰対策を目的とした改正タクシー特措法によって、法的に新規参入と増車を制限しながら、期間限定の暫定とはいえ増車策を講じるのは矛盾の極みであり、法制度の軽視とも言える。新規・増車を規制している中で取り組むべきは、未稼働車両がタクシー不足の一因というなら、まずは稼働対策を講じるべきが先決ではないか。法的に制限している増車を、暫定という免罪符をつけて堂々と制度として実行する。そんな運輸行政は、その寄つて立つ要諦をすでに見失っているのではないか。（高橋 正信）

タクシーに続き、路線バスも補完 拡大する日本版 RS が2年目に

提示（東京都の最賃額は1時間1163円）。さらに、「最大10万円のライドシェアドライバー紹介キャンペーン（9月30日まで）」も実施して、積極的な募集活動を展開している状況だ。

地方における「移動の足」を、どう確保していくのか、そして、日本版ライドシェアをどうしていくのか、が2年目の課題と言える。

〔本紙編集長 熊澤 義〕

日本版ライドシェア（＝道路運送法78条3号に基づく「自家用車活用事業」）の運行が開始されてから1年が経過した。かつてライドシェアという言葉は、「タクシーの存在を脅かす敵」としてタクシー業界内では禁句扱いだったが、この1年で、国土交通省が推進する「日本版ライドシェア」、さらには自家用有償旅客運送も「公共ライドシェア」という名称を与えられて、ライドシェアという言葉は日本国内でも一般化、全タクシーや国交省においても「普通」に使われる言葉になった。

米国西海岸などで普及する海外版のライドシェアとは異なる、「日本のライドシェアはコレだ」として、ライドシェア全面解禁を何としても阻止したい国交省が、本来の「自家用車活用事業」や「自家用有償旅客運送」という正式名称では無く、「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」として強力に推進したこともあって、ライドシェアという言葉が市民権を得られつつあるのが今日の状況だ。

一方で、需要密度が低い地方では、運転者の雇用（拘束時間に対して最低賃金が適用される）が条件となる日本版ライドシェアでは「採算が確保できない」として運行から撤退するケースが出ている一方で、時間的・地域的な需要密度が高い東京都特別区・武三交通圏では、例えば、大手の日本交通が、日本版ライドシェアドライバーの募集条件として「時給1400円＋手当600円（通信手当・燃料手当・特別手当）＋歩合給（月間税抜売上－3000円×勤務時間）×60%」を

昨年4月8日に東京・京都で開始

日本版ライドシェアは、地域や時間帯・曜日におけるタクシー供給不足を補うとして、道路運送法78条3号（公共の福祉の確保）に基づき「緊急避難措置的に導入されることになった自家用車活用事業（＝日本版ライドシェア）」の通称で、昨年4月8日に、国土交通省により指定された第一陣の地域である4交通圏（東京都特別区・武三、神奈川県京浜横浜市・川崎市・横須賀市等、愛知県名古屋、京都府京都市域）のうち、東京都特別区・武三（配車アプリGOとUber）と京都市域（Uber）で先陣を切ってスタートしたものだ。

現在は、配車アプリのマッチングデータを基に導入された先行12地域（東京都特別区・武三、神奈川県京浜、愛知県名古屋、京都市域、北海道札幌、宮城県仙台市、埼玉県南中央Ⅱさいたま市など、千葉、大阪市域、兵庫県神戸市域、広島、福岡）に加え、国交省による「強力な後押し」

もあつて日本版ライドシェアは47都道府県の119地域（計131地域）にまで拡大している。

先行12地域は実施41・3%

また、先行12地域では、4月13日時点での累計実施事業者数は475事業者となっており、12交通圏内のタクシー1149事業者に対する実施割合は41・3%。

内訳は、▽札幌29／交通圏内の事業者数は47／実施割合61・7%、▽仙台市9／46／19・6%、▽埼玉県南中央28／64／43・8%、▽千葉9／30／30%、▽特別区・武三1138／307／45%、▽京浜44／107／41・1%、▽名古屋25／68／36・8%、▽京都市域21／63／33・3%、▽大阪市域77／176／43・8%、▽神戸市域35／79／44・3%、▽広島23／69／33・3%、▽福岡37／93／39・8%。

全国940事業者が日本版RS

先行12地域475事業者とその他地域の465事業者を

合計すると、昨年4月の日本版ライドシェアの開始から全国で940のタクシー事業者が日本版ライドシェアに取り組んでいることになる。

相次ぐバージョンアップで拡充

国土交通省では、日本版ライドシェア（＝自家用車活用事業）について、「地域交通の『担い手』『移動の足』不足解消のため、令和6年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業を創設」とした上で、「タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給」などと制度の説明をしているが、日本版ライドシェアはその後、「バージョンアップ」として拡充・拡大を続けており、▼雨天時・酷暑における対応、▼イベント開催時における輸送力向上方策、▼災害対応時の自家用車活用事業の活用、▼配車アプリを使用しない自家用車活用

事業の導入、▼貨客混載、▼協議運賃、▼大都市部以外の地域における供給車両数・時間帯の拡充、▼鉄道等の公共交通機関の遅延時における活用——などが次々と追加されており、4月3日に開催された第10回交通政策審議会自動車部会では、バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画に関して、先行トライアルの実施を確認。路線廃止や減便が社会課題となっている乗合バス事業者がタクシー事業の許可を受けるパターンでは、関東バス大手の東急バスや兵庫県の全但バス、鹿児島交通などが「タクシー車両を保有しない形で乗用事業の許可を取得」する方法で、日本版ライドシェアでの相乗り運行などで「バスで対応できない輸送ニーズを補充」する予定となっている。



いる。

道路運送法78条3号で「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」という例外規定で認められている日本版ライドシェアが、「路線バスの補充」に続き、「路線バスの補充」にも活用されることになる。

なった。

遊休タクシー車両で公共RS

そうした中で、福岡県宗像市では、市内タクシー4事業者の遊休タクシー車両を活用する形で、コミュニティバスの代替としての

一種免許運転者による公共ライドシェア「宗像版ライドシェア（愛称『むなりんく』）」を、市内岬地区を対象に4月21日からスタートした。運行は、月曜・水曜・金曜（祝日は除く）の午前7時～午後8時までで、電話のほか、7月からは専用アプリでも配車受付を行う。運賃は、大人1人500円、1000円で、70歳以上の高齢者や高校生以下、障害者は1人300円～500円。マイナンバーカードを提示するとさらに100円割引となる。

宮古島・静岡・境港で日本版 RS クルーズ船需要の可能性に注目



地域的・時間的・期間的なタクシー不足を補完することを目的に誕生した、日本版ライドシェア（＝自家用車活用事業）だが、このところイベント対応での活用に注目が集まっている。国家的イベントである大阪・関西万博が開催されている大阪府では、「万博ライドシェア」として、日本版ライドシェアが、会場である夢洲のある大阪府域交通圏を中心に万博開催期間中（4月13日～10月13日）の大阪府内全域・24時間運行が認められた。大阪府域交通圏では、万博ライドシェアとして315台の枠が設定された。

イベント対応型の日本版ライドシェアとしては、イベントの定義を拡張する形で、クルーズ船対応型の日本版ライドシェアも認められ、クルーズ船対応は、昨年10月の沖縄県宮古島市（平良港）を皮切りに、静岡県静岡市（清水港）、鳥取県境港市（境港）などで「乗客定員1000人以上のクルーズ船が寄港する日において、入港1時間前から出港1時間前までの間」などを条件

として、タクシー不足分に相当する日本版ライドシェアの運行が認められている。

そこで、本紙の熊澤義一編集長は4月27日（日曜日）に、英国船籍の豪華大型客船クイーン・エリザベス号（9万400トン、旅客定員2081人）が入港する静岡市の清水港日の出埠頭を訪れ、インバウンドを中心としたクルーズ船客に富士山関連観光での周遊型の貸切タクシーと、その補完としてのイベント対応型日本版ライドシェアの配車手配をしている一般社団法人静岡TaaS代表理事で、第2種旅行業の静岡TaaSトラベル社長の清野吉光氏から、タクシー業界にとってのクルーズ船需要の可能性について聞くと共に、現場の状況を視察した。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉



訪日クルーズ船客143万8千人

国土交通省がこのほど発表した、「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数（2024年速報値）」によると、「2024年の訪日クルーズ旅客数は、前年比約4倍の143万8000人で、国内港湾へのクルーズ船の寄港回数は、前年比約1・3倍の2479回（うち外国クルーズ船は1923回、日本クルーズ船は556回）となった」とし、2018年のコロナ禍前ピークの約85%にまで回復したとしている。外国クルーズ船が寄港する港湾数は全国で97港とした。

2024年にクルーズ船が寄港した数では、1位が博多港（福岡市）の204回、2位が那覇港（沖縄県那覇市）の175回、3位が長崎港（長崎市）の160回だった。清水港は9位の87回。

静岡市が静岡運輸支局に要請書

清水港では、静岡市が「日本版ライドシェアに係る要請書」を静岡運輸支局長に提出

して、「多くの観光客が見込まれ、一時的な移動需要の増加に伴う個別輸送が必要であるため、日本版ライドシェアの使用可能時間帯及び使用可能車両数の拡大を要請する」としながら、イベント名称を「清水港におけるクルーズ船寄港」、開催日時・期間を「清水港にクルーズ船が寄港している時間帯」、開催場所を「清水港、日の出埠頭におけるクルーズ船の乗降箇所」、車両の不足が見込まれる時間帯を「清水港にクルーズ船が寄港している時間帯」などとした。その上で、不足車両数については、17台とし、これがクルーズ船対応の日本版ライドシェアの枠となった。

本紙編集長が静岡市の清水港へ

4月27日(日曜日)に、英国船籍の豪華大型客船クイーン・エリザベス号(9万400トン、旅客定員2081人)が日の出埠頭に着岸した清水港では、一般社団法人静岡TaaSが、軽貨物自動車を改造した移動ブースを配置。クルーズ船客に、「Chartered Taxi

Receipt ion」(貸切タクシー受付)と表示して、富士山関連観光での周遊型の貸切タクシーと、その補完としてのイベント対応型日本版ライドシェアの配車手配をしている。

本紙編集長が現場にいた間でも、クイーン・エリザベス号から下船して来た4人のクルーズ船客が「三保松原・日本平・久能山東照宮を巡る4時間コース」を選択、日本版ライドシェア車両に乗車(車両はワゴンタイプのマツダ・プレマシーで、静岡市の駿河交通がイベント対応型日本版ライドシェアの許可を受けて運行)して、楽しむに出発する姿を見送った。当日寄港したクイーン・エリザベス号は、日本人の乗船客が多くを占め、タクシーもワゴンウェイの通常利用が多く、静岡TaaSが受注した周遊型の貸切タクシー利用は4件のみだった。



ただ、インバウンドの乗船客が多いクルーズ船の場合には、平均で30件近い周遊型貸切タクシーの利用があり、40件以上というケースもこれまでに3回あったとのこと。

静岡市内のタクシー乗務員にとつては、クルーズ船客による周遊型の貸切タクシーは効率の良い営業ということもあり、本紙編集長が日の出埠頭に到着した朝9時の時点で15台以上のタクシーが待機していた。

静岡TaaSの清野吉光氏に聞く

清水港・日の出埠頭に軽貨物自動車を改造した移動ブースを配置して、インバウンドを中心としたクルーズ船客に



富士山関連観光での周遊型の貸切タクシーと、その補完としてのイベント対応型日本版ライドシェアの配車手配をしている一般社団法人静岡TaaS代表理事で、第2種旅行業の静岡TaaSトラベル社長の清野吉光氏は、「一番の狙いは、静岡市のタクシーの実車時間率を上げて生産性を高めること。清水港へのクルーズ船の寄港は増え、それに伴って静岡市を訪れるクルーズ船客も増えるが、一方で、そこにタクシーを供給する仕組みがないと上手く行かない。そうした中で、クルーズ船対応のイベント型日本版ライドシェアということにもなるが、その前段としての地域全体での配車の仕組みが無い、というのが今の課題だ」とした上で、「システムオリジンの『みちびき』のような

車載端末を地域全体のタクシー車両で導入すれば、需要と供給のマッチングがもっと効率的に出来るようになる。現状では、クルーズ船客に『あと何分待てばタクシーが来るのか』と聞かれても、的確な返答が出来ない状況だ」などと指摘した。

その上で、(静岡TaaSで配車手配をしている)クルーズ船客の仕事の営業効率の良さが、清水地区だけでなく、静岡地区でも知られるようになって来ており、クルーズ船対応をきっかけとして静岡市内のタクシーの生産性を上げるためのDX化を進めた、との意向も示した。



地方や観光地での担い手確保策を 第10回デジタル行財政改革会議



政府は4月22日、都内千代田区の「総理大臣官邸」で第10回デジタル行財政改革会議（議長＝石破茂・内閣総理大臣）を開き、「デジタル×地方創生2・0」や「デジタル行財政改革の更なる深化と加速」などについて論議した。

石破・総理大臣は、ライドシェアに言及して「ライドシェアについては、移動の不足が地方や観光地で顕著であることを踏まえ、地域における担い手の拡充やドライバーの確保等の課題について、現行制度の改善を含め具体的にまともな取り組みを進め、検証を行い、各時点での検証結果の評価を行ってほしい」とした上で、「並行して、こうした検証の間、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て欲しい」などとして、従前からの方針を踏襲しながらも、地方や観光地における移動の足の担い手やドライバー不足などの課題解決に向けた制度改善策などの具体化を求めた。

地方創生2・0と令和の列島改造

4月22日に都内千代田区の「総理大臣官邸」で第10回デ

ジタル行財政改革会議が開催され、最後に同会議の議長を務める石破茂・内閣総理大臣は、「本日は、デジタルを活用した地方創生2・0の取組

転の先行地域での事業化をお願いしたい。併せて、自動運転に関する事故原因究明体制の構築に取り組んでもらいたい」などと指示。

不足が地方や観光地で顕著

次に、ライドシェアに言及して、「移動の不足が地方や観光地で顕著であることを踏まえ、地域における担い手の拡充やドライバーの確保等の課題について、現行制度の改善を含め具体的にまともな取り組みを進め、検証を行い、各時点での検証結果の評価を行ってほしい」としながら、「並行して、こうした検証の間、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て欲しい」などとして、従前からの方針を踏襲しながらも、地方や観光地における移動の足の担い手やドライバー不足などの課題解決に向けた制度改善策などの具体化を求めた。

RS制度のさらなる拡充と拡大

「地方創生2・0の実現」や「令和の日本列島改造」の実現」を掲げる石破・総理大臣が「移動の不足が地方や観光地で顕著である」と指摘し、「地域における担い手の拡充やドライバーの確保等の課題について、現行制度の改善を含め具体的にまともな取り組みを進め、検証を行い、各時点での検証結果の評価を行ってほしい」とした上で、「並行して、こうした検証の間、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て欲しい」などとして、従前からの方針を踏襲しながらも、地方や観光地における移動の足の担い手やドライバー不足などの課題解決に向けた制度改善策」として進められることになりそう。

RoyalLimousine

ロイヤルリムジン株式会社

代表取締役 金子 健作

〒136-0071 東京都江東区亀戸7丁目24-1
Tel: 03-5627-6184 fax: 03-5627-6187
URL <http://royal-limo.co.jp>

第二種免許の教習が最短3日間に 警察庁が道交法施行規則を改正へ

普通第二種免許に係る教習カリキュラムの見直しについて

改正の内容（令和7年4月1日施行予定）

道交法施行規則（昭和55年政令第109号）の改正案

○ 普通第二種免許の修得日の見直し

	学科教習			技能教習			合計修得日数	最短修得日数
	第1段階	第2段階	学科合計	基本走行	応用走行	技能合計		
改正前	7時間	12時間	19時間	8時間	12時間	20時間	40時間	6日
改正後	6時間	11時間	17時間	8時間	12時間	20時間	37時間	3日

※ 応用走行で行う「経路の設定」（1時間）を削除したことに伴い、大型第二種免許及び中型第二種免許の教習についても技能教習の3時間を削減する。

○ その他

教習時間が削減される。大型免許又は中型免許の取得後6か月を超え1年以内の者が、当該免許を取得し、指定自動車教習所に入所した場合、優良取得者に付与される教習（基本走行及び基本走行、学科（一）の教習）の免除を受けることができることとする。

指定自動車教習所等の教習の基準の細目に関する規則（平成30年国土交通省令第13号）の改正案

教習時間数の削減に伴う教習の見直しのほか、基本走行で行うこととされている教習コースの通過、方向変換及び列駐車の教習を、応用走行においても教習所内で行うことができることとする。

警察庁は4月17日、普通第二種免許取得における指定自動車教習所での教習時間数を、学科教習で19時間から17時間に、技能教習21時間から12時間に、大幅に短縮することを柱とする「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」等に対するパブリックコメントを開始した。意見募集の期間は5月17日までで、9月1日の施行となる見通し。

全国において地域の移動の足を担うタクシー供給の不足解消が課題となっているが、その大きな原因となっている乗務員不足の緩和にも繋げるため、普通第二種免許取得における指定自動車教習所などでの教習時間数が大幅に短縮されることになった。これまで6日間だった教習期間が、最短で3日にまで短縮されることになる。

この件では、全タク連の2月の定例正副会長会議において、川野繁副会長（グループで東京・神奈川・埼玉において指定自動車教習所の飛鳥ドライビングカレッジを経営）が、警察庁における「普通第二種免許に係る教習カリキュラムに関する調査研究」の概要などを説明していた。

昨年6月の規制改革実施計画

警察庁では、普通第二種免許取得における指定自動車教習所などでの教習時間数を、学科教習で19時間から17時間に、技能教習21時間から12時間に、計40時間から29時間へと大幅に短縮することを柱とする「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」等の趣旨について、①規制改革実施計画（令和6年6月21日閣議決定）において、「教習期間を半減するよう求める要望があることも踏まえ、普通第二種免許に係る教習を見直し、同免許の取得に要する期間を短縮するため、第一種免許と重複する科目の縮減等により、同免許の取得に係る教習を効率化する」とされた、②これを受けて、令



により、同免許の取得に係る教習を効率化する」とされた、②これを受けて、令

和6年9月に「普通第二種免許に係る教習カリキュラムに関する調査研究有識者検討会」を設置し、実験教習等を実施、③令和7年2月の同検討会の報告を踏まえ、第二種免許に係る教習の科目及び教習の科目ごとの教習時間数等の見直しを行う——などとしている。

40時間の教習を21時間に

現行制度では、普通第二種免許の取得に当たって、指定自動車教習所における19時間の学科と21時間の技能の計40時間の教習を受ける必要があるが、9月1日の施行が予定されている今回の道交法施行規則の改正により、学科については17時間（2時間短縮）、技能については12時間（9時間短縮）として計29時間に減らす。これにより、これまで6日間かかっていた教習期間を、最短で3日間と半減することも可能となる見通し。

教習基準の細目も見直し

道路交通法施行規則の改正で、普通第二種免許に係る教

習時間数を短縮（学科教習19時間↓17時間、技能教習21時間↓12時間）するほか、指定自動車教習所等の教習の基準の細目に関する規則の改正により、配車アプリ等の普及を踏まえて第二種免許に係る教習から「経路の設定」に係る教習を削除、さらに、基本走行で行うこととされている鋭角コースの通過、方向変換及び縦列駐車などの教習を、応用走行においても教習所内で行うことが出来るようにする。

乗務員養成に係るコスト削減に

全国において地域の移動の足を担うタクシー供給の不足解消が課題となっているが、その大きな原因となっている乗務員不足の緩和にも繋げるため、普通第二種免許取得における指定自動車教習所などでの教習時間数が大幅に短縮されることになった。これまで6日間だった教習期間が、最短で3日にまで短縮されることになるため、乗務員養成に係るコスト削減という意味でも、全国のタクシー事業者にとって大きな福音となりそう。

特区武三はNRS620台を追加 関東運輸局が定例記者会見を開く



関東運輸局の矢吹尚子・自動車交通部長や中村光秀・自動車監査指導部長らは4月16日、神奈川県横浜市中区の「横浜第二合同庁舎」において定例記者会見を開いた。

その中で、矢吹・自交部長は、国交省本省からの指示に基づき、日本版ライドシェア（NRS）の先行12地域（関東局管内では、東京都特別区・武三、神奈川県京浜、埼玉県県南中央、千葉の4交通圏）を対象に、3回目の日本版RSの車両配分が必要かどうかの判断を行い、その結果、東京都特別区・武三で平日朝の月曜～金曜の午前8時台～10時台の時間帯に不足車両数として620台、埼玉県



県南中央で週末となる金曜・土曜・日曜の夕方となる午後5時台～翌早朝の午前6時台の時間帯に不足車両数として250台が、3回目として追加配分されるとした。神奈川県京浜と千葉の両交通圏では、マッチング率が改善されている、として日本版RSの追加配分は無かった。

日本版RSの運行開始から1年

4月の定例記者会見で、関東運輸局の矢吹尚子・自動車交通部長は、日本版ライドシェアの運用開始から1年が経過したことについて、「日本版ライドシェアを開始して以降、毎週の配車アプリのデータでも、日本版RSの導入前と比較して、管内のどの交通圏でもマッチング率の向上が一定程度みられている。タクシートの稼働台数の増加と併せて、需要に対応できているのではないか」との見方を示した上で、「引き続き、各事業者がタクシーをうまく補完する形で、ドライバートと利用者の双方にとって良い形で活用してもらえようという使い方を工夫してもらえたら」との感想を述べた。

神奈川県京浜と千葉は追加無し

一方で、矢吹・自交部長は、「二部の交通圏において、時間帯によっては、もう少し日本版ライドシェアの車両配分が必要」との認識を示し、国交省本省からの指示に基づき、日本版ライドシェアの先行12地域（関東局管内では、東京都特別区・武三、神奈川県京浜、埼玉県県南中央、千葉の4交通圏）を対象に、3回目となる日本版RSの追加配分が必要かどうかの判断を行い、その結果、東京都特別区・武三で平日朝の月曜～金曜の午前8時台～10時台の時間帯に不足車両数として620台、埼玉県県南中央で週末となる金曜・土曜・日曜の夕方となる午後5時台～翌早朝の午前6時台の時間帯に不足車両数として250台が、3回目として配分されるとした。神奈川県京浜と千葉の両交通圏では、マッチング率が改善されているとして日本版RSの不足車両は出なかったとした。

その上で、東京都特別区・武三（日本版RSの不足車両数620台）と埼玉県県南中央（不足車両数250台）の両交通圏のタクシー事業者を

対象に、3回目の配分に対する意向調査を実施しているとした。意向調査結果に基づき、日本版RSの不足台数が営業所単位に割り振られる形で配分される。

NRS許可返納でも意向調査

一方で、日本版ライドシェアの3回目の配分に併せる形で、同じく先行12地域において日本版RSの許可は受けたものの、実際の運行に至っていない事業者に対する、日本版RS許可の返納についても意向調査を実施しているとした。

暫定増車は認可から早期運行へ

準特定地域におけるタクシー未稼働枠の暫定活用による1年間の期間限定増車について、矢吹・自交部長は、「事業計画の変更認可申請を3月28日付で認可しており、車両の登録に必要な書類は随時に発行している状況で、各事業者において手続きを進めてもらっているところだと承知している。可能な限り早く登録をして、稼働して行って欲しい」と思っているなどとした。

都内法人タクシー乗務員数頭打ち 運賃改定に向けた機運が高まる



向も重なる、早期運賃改定に向けた機運が高まっている状況だ。

東京タクシーセンターがまとめている法人タクシー運転者証の交付件数によると、令和元年度末（2020年3月31日）に5万8257件だった交付件数は、コロナ禍の中で激減し、令和4年度末（2023年3月31日）には4万8515件と、1万件弱

16・7%も減少した。しかし、コロナ禍が収束すると一転して、運転者証の発行件数は増加傾向となり、令和5年度末（2024年3月31日）には5万0874件となり、その後も2024年4月末が5万1400件（+526）、5月末が5万2033件（+633）、6月末が5万2458件（+425）、7月末が5万2781件（+

323）、8月末が5万2968件（+187）、9月末が5万3076件（+108）、10月末が5万3353件（+277）、11月末が5万3589件（+236）、12月末が5万3735件（+146）と、増減はありながらも、運転者証の新規発行件数が返納数を上回る状況が続いて来ている。

1月と3月は運転者証交付数減

ところが、年が明けた2025年1月末の法人タクシー運転者証の交付件数は5万3476件と、前月の5万3735件から259件の減となり、その後は、2月末が5万3504件（+28件）、3月末が5万3401件（-103件）と、1月と3月は返納数が新規発行件数を上回り、2月は横ばいと、東京都内の法人タクシー乗務員数の頭打ち傾向が鮮明になっている状況だ。

さらに、実働日車営収の頭打ち傾向も重なって、東京業界では、早期運賃改定に向けた機運が高まっている状況だ。

関西国際空港に配車アプリ乗り場 Uber、GO、DiDiのロゴマークも



関西国際空港に、配車アプリ専用のタクシー乗り場が設置された。第1ターミナルの1階出口の先にある2番乗り場

が配車アプリ専用のタクシー乗り場となり、タクシー乗りの案内板には「配車アプリ Ride App Pickup」の表記（ほかに中国語と韓国語）がなされ、Uber、GO、DiDiの配車アプリ3社のロゴマークも掲出されている。Uberアプリでは、配車アプリ内でアプリ専用乗り場までの道順案内が写真付で表示されるなど、空港における配車アプリの利用が、さらに進むことになりそうだ。



全タク連が労務委員会を開催する 特定技能外国人雇用ガイドブック



全タク連は4月11日、都内千代田区市ヶ谷の「自動車会館」で労務委員会（武居利春委員長）を開き、国土交通省

物流・自動車局旅客課の小嶋隆弘・タクシー事業活性化調整官（タクシー班長）から「地域交通を巡る諸情勢について」と題した講演を聞いたほか、1号特定技能外国人ドライバーを雇用する際のガイドブックの作成や1号特定技能外国人の新任運転者研修、1号特定技能外国人ドライバー採用PRリーフレットの作成などについて報告した。

また、全国労務連絡会を、11月13日の午後1時30分から都内千代田区の「アルカディア市ヶ谷」で開催するとした。

武居労務委員長が冒頭あいさつ

冒頭の挨拶で、武居利春・労務委員長は、「日本維新の会が国会にライドシェア新法案を提出した。このライドシェア新法案で言うところのライドシェアは、日本版ライドシェアは違うものだ」と指摘した上で、「いよいよ、タクシー事業者で交通空白地を埋めていく、そのためには道路

運送法78条2号の日本版ライドシェア、さらには同3号の公共ライドシェアを、どんな緩和してもらう中で、我々が事業として携わって、お客様に対して『交通空白地を無くしますよ』と、やって来たら、こうして新法案が出て来て、米国式ライドシェアという、業務委託で、台数制限も無く、時間も自由にやらせて下さい、という、そういう法案だと思っている」とし、「こ

れに我々はどうか対応して行くのか、自民党・公明党はどうか対応して行くのか、となるが、ただ、日本維新の会も、この法案を（今国会で）通すつもりは無く、法案を出すことに意味があるものなのだろう、と今のところは認識している」などとする見方を示した。

その上で、武居労務委員長は、「どちらにせよ、ライドシェア新法案を国会に提出したということは、日本維新の会として『ライドシェア新法を制定したい』ということであり、それに対して、我々としてはタクシー事業者としてしっかりと意見を申し述べ、尚且つ、交通空白地については、我々がきちんと参画して対応する、という意思表示をきちんとして行く必要があると思っている」などと強調した。

特定技能外国人運転者の雇用

また、武居労務委員長は、自社（昭栄自動車・東京）で取り組む1号特定技能外国人ドライバーの状況や、雇用する際のガイドブック作成の意味についても説明した。

UDタクシーの積極的な導入を 全タク連がケア輸送委員会を開く



全タク連は4月9日、都

内千代田区市ヶ谷の「自動車会館」でケア輸送委員会（石川優委員長）を開き、国土交通省物流・自動車局旅客課の土肥祐二・地域交通室長から「地域交通を巡る諸情勢について」と題した講演を聞いた。

石川ケア輸送委員長があいさつ

冒頭の挨拶で、石川・ケア輸送委員長は、「今年度についても、UDタクシー導入に対する国土交通省の補助金（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）が用意された。4月21日から交付申請受付が開始されるので、UDタクシーの普及に尽力してもら

えればと思う」とした上で、「UD研修についても、今年3月末における認証実施機関は378団体、実施回数は7924回となっており、17万6000人以上が受講している。こうしたことも、UDタクシー導入とUDタクシードライバー研修が一体化したことが功を奏したものだ」とする認識を示した。

運賃改定時の消費者庁協議を削減 全タク連経営委で国交省が説明



全タク連は4月18日、都内千代田区市ヶ谷の「自動車会館」において経営委員会（佐藤雅一委員長）を開き、国土交通省物流・自動車局旅客課の小嶋隆弘・タクシー事業活性化調整官および武藤尚祥・地域交通対策官から「地域交通を巡る諸情勢について」、同じく安全政策課の宮坂優斗専門官から「特定自動運行旅客運送の管理の受委託について」、また、国交省道路局高速道路課の大谷彬専門官および東日本高速道路（NEXCO東日本）の松尾周栄・営業部調査役と辻功太・経営企画部計画調整課長から「高速道路料金の深夜割引の見直し等について」と題した講演を、それぞれ聴いた。

協議対象を100万都市以上に

「地域交通を巡る諸情勢について」と題した講演を行った、国交省物流・自動車局旅客課の小嶋隆弘・タクシー事業活性化調整官は、運賃改定時における消費者庁協議対象都市の変更について説明し、「運賃改定の迅速化を図るため、消費者庁協議の対象を人口50万人以上の都市から

100万人以上の都市に変更する」との考えを示し、これまでの22ブロックが10ブロックに減ることで、当該の12ブロックでは運賃改定の手続きが1カ月程度短縮されるとした。

現行では、運賃改定時に消費者庁協議の対象となる50万人以上の都市を含む運賃ブロックは、北海道札幌・小樽（札幌市）、宮城県仙台（仙台市）、東京都多摩（八王子市）、

神奈川県京浜（横浜市・川崎市）、神奈川県相模・鎌倉（相模原市）、埼玉県南部（さいたま市）、千葉（千葉市）、栃木（宇都宮市）、新潟（新潟市）、愛知県名古屋（名古屋市）、静岡（静岡市）、大阪（大阪市・堺市）、京都市域（京都市）、兵庫県神戸市域（神戸市）、兵庫（姫路市）、広島市域（広島市）、岡山（岡山市）、愛媛（松山市）、福岡市域（福岡市）、福岡県北九州（北九州市）、熊本（熊本市）、鹿児島（鹿児島市）の22地区。

22地区から10地区に削減

これが100万以上の都市を含む運賃ブロックに引き上げられると、東京都多摩（八王子市）、神奈川県相模・鎌倉（相模原市）、千葉（千葉市）、栃木（宇都宮市）、新潟（新潟市）、静岡（静岡市）、兵庫（姫路市）、岡山（岡山市）、愛媛（松山市）、福岡県北九州（北九州市）、熊本（熊本市）、鹿児島（鹿児島市）の12地区が対象外となり、これら12ブロックでは運賃改定の手続きが1カ月程度短縮されることになる。

業界広報活動の重要性を訴える 全タク連が広報サービス委員会



全タク連は4月22日、都内千代田区市ヶ谷の「自動車会館」において、広報サービス委員会（藤原廣彦委員長）を開き、国土交通省物流・自動車局旅客課の土肥祐二・地域交通室長から「地域交通を巡る諸情勢について」と題した講演を聴いたほか、スイスに本部を置く総合人材サービス企業アデコの大塚祐利・シニアコンサルタントと抱石一歩・シニアコンサルタントが、特定技能外国人ドライバーの採用に関する「特定技能タクシードライバーの受入れについて」と題する説明を行った。

藤原広報サービス委員長が挨拶

冒頭の挨拶で、藤原・広報サービス委員長は、「全タク連における広報の役割は今、大切なものとなっている。広報は、全タク連と各県協会、並びに傘下事業者が共通の認識を持って各種の取組を行うことによってタクシー事業の円滑な運営・発展が図られる

ようにすることだ」としながら、「また、利用者・国民の皆さんに対する正確な各種情報を提供し、タクシーの公共性と必要性を、正しく理解してもらうことが重要だと思っている。これらによって、タクシーの公共交通機関としての役割を、信頼を得て、その期待に応えることに繋がると思っている」などと述べた。

特区武三は6万4020円で微減 营收の頭打ち傾向で運賃の改定へ



コロナ禍からの社会・経済活動の正常化やインバウンドの増加などに伴い、全国で乗務員不足に起因するタクシー供給の時間的・地域的な不足が顕在化しているが、一方で、タクシーの稼働1台当たりの営業収入が頭打ちの傾向を見せ始めている状況だ。地域事情に応じたタクシー供給体制の再構築に加え、需要変動などへの柔軟な運賃・料金の設定対応が可能となるソフトメーターの機能を活かすことを視野に入れた、タクシー需要の逸走を最低限に抑える形での効果的な増収を図る運賃改定の検討も必要となっている。

そうした中で、東京ハイヤー・タクシー協会（川鍋一朗会長）がこのほどまとめた、東京都特別区・武三地区における今年3月の原価計算対象29社（普通車2596台）の輸送実績では、実働日車营收が6万4020円で、前年3月の6万5255円から1.9%のマイナスだった。2月の実働日車营收も6万0218円で、前年2月の6万1100円から1.4%のマイナスとなっており、東京都内では、稼働1台当たりの営業収入は、頭打ち傾向が鮮明となっている状況だ。その背景にあるのは、実働率の上昇で、特別区・武三地区の3月は、昨年同月の68.6%から3.6ポイント上昇の72.2%となり、70%の大体に乗った。一方で、東京業界では、実働日車营收が頭打ち傾向となっていることもあり、運賃改定を見据えた検討も進みつつある状況で、特別区・武三地区では、次回の運賃改定を機に、配車アプリとソフトメーターの一体的運用も模索されることになりそうだ。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉

全国的に营收の足踏み傾向

全タク連がサンプル調査を

実施している、2019年同月比での新型コロナウィルス感染症の影響による営業収入の変化では、3月の全国平均は2019年同月比で92.8%だった。こちらも、1月の92.4%、2月の93%と、足踏み状態が続いており、昨

年3月の90.7%に対しても2.1ポイントの微増という状況だ。

2019年同月比で、プラスの実績となっているのは、関東の茨城（113.3%）、栃木（111.1%）、埼玉（106.2%）、千葉（125%）、東京（112.1%）、神奈川（105.7%）、および北陸・信越の富山（101.6%）、中部の福井（111.2%）、近畿の大阪（115.9%）、中国の広島（107.3%）、九州の福岡（101.6%）と熊本（104.5%）、そして沖縄（128.2%）などとなっており、2019年同月比で実績プラスとなった都道府県数では、関東圏の突出ぶり（8都県中の6都県）が顕著だ。

近畿では、大阪が唯一、2019年同月比での実績がプラス（115.9%）となっている一方で、インバウンド需要が旺盛な京都は98.3%と微減状態が続いているほか、神戸市のある兵庫も84.5%に留まっている状況だ。さらに1年前の昨年3月実績で京都は99.7%、兵庫は同じく89.4%だったことから、

両府県ともに昨年3月の実績を下回っている。運賃改定に併せて、乗務員募集の方法見直しや、乗務員人材の定着に向けた、各社ごとに加えて地域業界全体での取組も必要な状況だ。

東北と九州が厳しい状況続く

また、同じく全タク連が毎月まとめている、「タクシー乗務員数の推移（登録実施機関別運転者証交付数の推移）」では、コロナ禍直後の2023年3月末を起点とした、登録実施機関別の運転者証交付数の推移に関して、24カ月間（2年間）が経過しても、さらなるマイナス状態にあるのが、東北の青森（マイナス5%、-147人）、岩手（マイナス6%、-134人）、宮城A（仙台など、マイナス1%、-37人）、宮城B（マイナス5%、-82人）、秋田（マイナス7%、-88人）、山形（マイナス3%、-43人）、福島（マイナス1%、-29人）で、管内7県のすべてがマイナスという状況だ。

九州も、福岡A（マイナス8%、-277人）、福岡C

(マイナス8%、-218人)、佐賀(マイナス3%、-36人)、長崎(マイナス9%、-28人)、大分(マイナス7%、-148人)、宮崎(マイナス7%、-127人)、鹿児島(マイナス5%、-113人)などと、福岡市のある福岡B(111%)と熊本(103%)を除くとマイナスとなっている。

一方で、こちらも関東は好調で、1都7県のすべてで2019年3月比プラスを達成している。東北・九州以外でマイナスだったのは、新潟・富山・岐阜・愛知B・京都B・奈良・和歌山・鳥取・広島A、山口・愛媛・高知など。

コロナ禍減少分の約2割を戻す

コロナ禍直前の2020年3月末における全国のタクシー乗務員数は28万2168人だったが、コロナ禍の間に5万0230人減となり、そこから2年間で9872人、19・7%、約2割を戻した格好だ。



● 東京都特別区・武三地区 原価計算対象 29 事業者 2,605 台 輸送実績速報 (令和7年2月分)

車種	年月	延実在車両数 (日車)	延実働車両数 (日車)	実働率 (%)	実車 キ口	走行 キ口	実車率 (%)	輸送 回数	輸送 人員	運送収入 (千円)	迎車 回数	実働1日1車当たり		
												走行 キ口	輸送 回数	運送 収入
普通車	令和7年2月	72,940	53,027	72.7	5,998,521	12,940,690	46.4	1,290,991	1,661,815	3,193,185	365,360	244.0	24.3	60,218
	令和6年2月	75,578	51,413	68.0	5,909,104	12,443,067	47.5	1,306,428	1,685,928	3,141,358	348,459	242.0	25.4	61,100
	前年対比	96.5%	103.1%	106.9%	101.5%	104.0%	97.6%	98.8%	98.6%	101.6%	104.9%	100.8%	95.8%	98.6%
	令和7年1月	81,189	55,641	68.5	6,299,555	13,560,155	46.5	1,353,162	1,761,407	3,345,822	396,131	243.7	24.3	60,132
	前月対比	89.8%	93.6%	106.1%	95.2%	95.4%	99.8%	95.4%	94.3%	95.4%	92.2%	100.1%	100.0%	100.1%

● 東京都特別区・武三地区 原価計算対象 29 事業者 2,596 台 輸送実績速報 (令和7年3月分)

車種	年月	延実在車両数 (日車)	延実働車両数 (日車)	実働率 (%)	実車 キ口	走行 キ口	実車率 (%)	輸送 回数	輸送 人員	運送収入 (千円)	迎車 回数	実働1日1車当たり		
												走行 キ口	輸送 回数	運送 収入
普通車	令和7年3月	80,476	58,094	72.2	6,970,217	14,365,283	48.5	1,493,930	1,935,104	3,719,149	463,707	247.3	25.7	64,020
	令和6年3月	81,429	55,833	68.6	6,848,861	13,941,857	49.1	1,464,405	1,907,846	3,643,390	406,049	249.7	26.2	65,255
	前年対比	98.8%	104.0%	105.3%	101.8%	103.0%	98.8%	102.0%	101.4%	102.1%	114.2%	99.0%	98.0%	98.1%
	令和7年2月	72,940	53,027	72.7	5,998,521	12,940,690	46.4	1,290,991	1,661,815	3,193,185	365,360	244.0	24.3	60,218
	前月対比	110.3%	109.6%	99.3%	116.2%	126.5%	104.5%	115.7%	116.4%	116.5%	126.9%	101.4%	105.8%	106.3%

● 東京都多摩地区 原価計算対象 16 事業者 823 台 (うち普通車 764 台) 輸送実績速報 (令和7年2月分)

車種	年月	延実在車両数 (日車)	延実働車両数 (日車)	実働率 (%)	実車 キ口	走行 キ口	実車率 (%)	輸送 回数	輸送 人員	運送収入 (千円)	迎車 回数	実働1日1車当たり		
												走行 キ口	輸送 回数	運送 収入
普通車	令和7年2月	21,392	14,721	68.8	1,173,954	2,788,286	42.1	375,886	463,816	715,065	165,133	189.4	25.5	48,574
	令和6年2月	21,837	14,096	64.6	1,147,413	2,678,269	42.8	373,324	464,100	700,734	173,430	190	26.5	49,712
	前年対比	98.0%	104.4%	106.6%	102.3%	104.1%	98.3%	100.7%	99.9%	102.0%	95.2%	99.7%	96.4%	97.7%

● 東京都多摩地区 原価計算対象 16 事業者 823 台 (うち普通車 764 台) 輸送実績速報 (令和7年3月分)

車種	年月	延実在車両数 (日車)	延実働車両数 (日車)	実働率 (%)	実車 キ口	走行 キ口	実車率 (%)	輸送 回数	輸送 人員	運送収入 (千円)	迎車 回数	実働1日1車当たり		
												走行 キ口	輸送 回数	運送 収入
普通車	令和7年3月	23,684	16,286	68.8	1,373,594	3,194,461	43.0	441,523	550,776	840,403	200,185	196.1	27.1	51,603
	令和6年3月	23,352	15,168	65.0	1,300,192	2,990,869	43.5	414,901	519,039	792,025	182,509	197.2	27.4	52,217
	前年対比	101.4%	107.4%	105.9%	105.6%	106.8%	98.9%	106.4%	106.1%	106.1%	109.7%	99.5%	99.1%	98.8%

●新型コロナウイルス感染症の影響による営業収入の変化（全タク連が実施したサンプル調査）

ブロック	都道府県	昨年3月の 19年比 (%)	1月の 19年比 (%)	2月の 19年比 (%)	3月の 19年比 (%)
北海道	北海道（5社うち4社が23年に運賃改定）	82.2	87.9	89.5	93.6
東北	青森（5社、全社が23年6月15日運賃改定）	90.2	93.6	97.8	96.9
	岩手（5社、全社が22年12月19日運賃改定）	74.1	76.0	77.9	79.9
	宮城（5社、全社が23年に運賃改定）	92.3	81.8	92.5	89.6
	秋田（5社、全社が23年に運賃改定）	68.8	68.3	72.8	69.0
	山形（5社、全社が23年に運賃改定）	67.4	79.8	82.0	68.8
	福島（7社、全社が21年11月1日運賃改定）	81.8	79.5	78.8	82.8
関東	茨城（5社、全社が23年9月19日運賃改定）	95.5	119.8	111.3	113.3
	栃木（9社、全社が23年12月4日改定）	103.6	101.5	93.7	111.0
	群馬（5社、全社が23年10月10日改定）	90.2	82.3	84.5	89.9
	埼玉（5社、全社が23年11月20日運賃改定）	98.4	113.1	108.2	106.2
	千葉（6社、全社が23年11月20日運賃改定）	129.5	129.6	127.0	125.0
	東京（5社、全社が22年11月14日運賃改定）	95.3	111.7	107.3	112.1
	神奈川（5社、4社が23年11月、1社が24年3月）	99.0	106.3	105.2	105.7
	山梨（4社うち3社が24年4月8日運賃改定）	86.9	87.7	81.0	93.3
北陸信越	新潟（5社うち4社が23年10月25日運賃改定）	88.9	83.1	81.0	79.6
	富山（4社、全社が23年9月11日運賃改定）	107.0	105.2	103.4	101.6
	石川（4社、全社が23年6月26日運賃改定）	123.0	86.9	89.9	93.3
	長野（4社、全社が23年9月25日運賃改定）	84.0	102.9	102.3	97.1
中部	福井（5社、全社が23年10月25日運賃改定）	102.0	111.6	116.1	111.2
	岐阜（5社、全社が23年に運賃改定）	96.7	96.5	98.7	96.4
	静岡（5社、全社が23年9月に運賃改定）	87.9	76.8	78.9	76.2
	愛知（5社うち2社が23年3月20日改定）	87.9	91.0	89.5	91.8
	三重（5社、全社が23年9月11日運賃改定）	94.3	90.8	90.7	87.9
近畿	滋賀（6社、全社が23年5月1日運賃改定）	84.0	80.4	81.4	77.7
	京都（6社うち4社が23年5月、2社が24年3月）	99.7	94.8	97.4	98.3
	大阪（5社、全社が23年5月31日運賃改定）	106.0	117.6	115.5	115.9
	兵庫（6社うち5社が23年5月31日運賃改定）	89.4	82.6	84.5	84.5
	奈良（5社、全社が24年11月11日運賃改定）	76.7	82.4	86.3	80.1
	和歌山（5社、全社が23年7月3日運賃改定）	81.4	67.8	67.4	73.7
中国	鳥取（4社、全社が23年12月25日運賃改定）	91.3	92.4	99.8	92.8
	島根（5社、全社が24年3月29日運賃改定）	83.7	74.0	73.7	78.0
	岡山（5社、全社が23年6月26日運賃改定）	90.8	92.9	95.2	90.6
	広島（5社、全社が23年6月26日運賃改定）	94.0	109.7	108.9	107.3
	山口（5社、全社が23年8月1日運賃改定）	85.2	84.3	86.0	82.9
四国	徳島（5社、全社が23年9月11日運賃改定）	94.0	91.2	87.6	91.5
	香川（5社、全社が23年3月6日に運賃改定）	92.1	96.6	98.7	90.0
	愛媛（6社うち5社が23年6月26日運賃改定）	68.8	77.8	77.9	78.4
	高知（5社、全社が24年2月19日運賃改定）	83.8	79.5	80.8	79.7
九州	福岡（8社、うち7社が23年8月に運賃改定）	87.7	101.8	101.7	101.6
	佐賀（9社、全社が23年10月25日運賃改定）	87.2	88.0	88.3	87.8
	長崎（5社、全社が23年9月1日運賃改定）	90.8	82.8	84.2	84.6
	熊本（4社、全社が24年4月26日運賃改定）	79.0	106.9	109.8	104.5
	大分（6社、全社が23年7月12日運賃改定）	76.2	74.0	78.8	75.0
	宮崎（5社、全社が23年7月26日運賃改定）	93.3	89.2	87.2	88.9
	鹿児島（6社、全社が23年8月1日運賃改定）	91.3	92.8	95.3	95.8
沖縄	沖縄（1グループ+4社、全社が23年に運賃改定）	108.4	120.8	125.7	128.2
全国の営業収入の2019年同月比		90.7	92.4	93.0	92.8

● タクシー乗務員数の推移（登録実施機関別運転者証交付数の推移）

登録実施機関	2020.3.31	2023.3.31	減少数	2023.3.31 充足率	2025.3.31	2025.3.31 充足率	直近3カ月 の増減	24カ月間 での増減率
北海道A	8,528	6,647	1,881	77.9%	6,822	80.5%	△60	103%
北海道B	8,547	6,862	1,685	80.3%	6,845	80.5%	△29	100%
青森	3,482	2,713	769	77.9%	2,566	73.9%	△36	95%
岩手	2,675	2,211	464	82.7%	2,077	77.6%	△22	94%
宮城A	3,970	3,238	732	81.6%	3,201	80.5%	△29	99%
宮城B	1,853	1,506	347	81.3%	1,424	77.0%	△13	95%
秋田	1,576	1,283	293	81.4%	1,195	75.8%	△20	93%
山形	1,609	1,366	243	84.9%	1,323	82.4%	△36	97%
福島	3,464	3,091	373	89.2%	3,062	88.7%	△6	99%
茨城	3,135	2,658	477	84.8%	2,669	84.4%	3	100%
栃木	1,982	1,716	266	86.6%	1,737	87.3%	△17	101%
群馬	1,612	1,338	274	83.0%	1,442	89.3%	3	108%
埼玉A	4,053	3,316	737	81.8%	3,427	84.5%	△23	103%
埼玉B	5,212	4,355	857	83.6%	4,411	84.6%	△7	101%
千葉A	6,280	5,471	809	87.1%	5,710	91.4%	△33	104%
千葉B	2,621	2,325	296	88.7%	2,532	96.9%	7	109%
東京A	58,257	48,515	9,742	83.3%	53,401	91.8%	△334	110%
東京B	6,297	5,141	1,156	81.6%	5,130	81.7%	△35	100%
神奈川A	11,945	10,032	1,913	84.0%	10,928	91.4%	△92	109%
神奈川B	5,214	4,260	954	81.7%	4,413	84.8%	△55	104%
山梨	1,232	960	272	77.9%	1,053	85.9%	△4	110%
新潟	3,731	2,982	749	79.9%	2,899	77.8%	△18	97%
富山	1,077	855	222	79.4%	852	79.1%	△2	100%
石川	2,321	1,898	423	81.8%	1,934	82.8%	△13	102%
長野	3,273	2,594	679	79.3%	2,658	81.3%	0	102%
福井	1,109	939	170	84.7%	933	84.2%	2	99%
岐阜	2,106	1,594	512	75.7%	1,607	76.0%	1	101%
静岡	6,082	4,960	1,122	81.6%	4,856	80.1%	△3	98%
愛知A	9,168	7,219	1,949	78.7%	7,737	84.5%	△45	107%
愛知B	3,323	2,558	765	77.0%	2,613	78.4%	△12	102%
三重	1,526	1,230	296	80.6%	1,271	83.6%	△16	103%
滋賀	1,340	1,108	232	82.7%	1,114	83.7%	△21	101%
京都A	7,953	6,147	1,806	77.3%	6,694	83.9%	37	109%
京都B	409	347	62	84.8%	320	77.5%	1	92%
大阪A	19,247	16,028	3,219	83.3%	18,007	93.4%	67	112%
大阪B	2,222	1,815	407	81.7%	1,954	87.3%	9	108%
兵庫A	7,278	5,758	1,520	79.1%	5,943	81.7%	△24	103%
兵庫B	2,241	1,985	256	88.6%	2,002	89.3%	△1	101%
奈良	1,447	1,170	277	80.9%	1,131	78.6%	△17	97%
和歌山	1,442	1,167	275	80.9%	1,151	79.3%	△14	99%
鳥取	830	629	201	75.8%	632	77.0%	△19	100%
島根	1,316	1,065	251	80.9%	1,078	82.4%	△15	101%
岡山	3,338	2,696	642	80.8%	2,730	82.0%	△30	101%
広島A	4,428	3,525	903	79.6%	3,540	79.9%	△42	100%
広島B	3,029	2,638	391	87.1%	2,636	87.0%	4	100%
山口	2,638	2,121	517	80.4%	2,007	76.6%	△33	95%
徳島	1,269	1,124	145	88.6%	1,138	89.6%	4	101%
香川	1,604	1,443	161	90.0%	1,535	95.6%	4	106%
愛媛	2,851	2,390	461	83.8%	2,356	82.8%	△50	99%
高知	1,589	1,352	237	85.1%	1,221	77.3%	△104	90%
福岡A	3,651	2,993	658	82.0%	2,716	74.2%	△7	91%
福岡B	8,282	6,655	1,627	80.4%	7,413	89.1%	36	111%
福岡C	2,715	2,156	559	79.4%	2,028	75.4%	△39	94%
佐賀	1,248	1,085	163	86.9%	1,050	84.7%	△14	97%
長崎	3,819	3,168	651	83.0%	2,880	75.1%	△17	91%
熊本	4,103	3,489	614	85.0%	3,595	87.4%	△57	103%
大分	2,468	2,064	404	83.6%	1,916	78.6%	△50	93%
宮崎	2,174	1,740	434	80.0%	1,613	74.6%	△24	93%
鹿児島	3,220	2,500	720	77.6%	2,387	74.4%	△16	95%
沖縄	6,747	5,747	1,000	85.2%	6,295	93.0%	53	110%
全国	282,168	231,938	50,230	82.2%	241,810	85.8%	△1,323	104%

充足率＝「その時点の運転者証交付数」÷「令和2（2020）年3月31日の運転者証交付数」により算出

ついに、イベント対応型
日本版ライドシェアの開始

4月4日の午後1時、静岡県静岡市の清水港に着岸した大型クルーズ船ダイヤモンド・プリンセス号を皮切りに、タクシー事業者によるイベント対応型の日本版ライドシェアの運行が開始された。

私が代表理事を務める一般社団法人静岡TaaSでは、

一昨年の10月から静岡県タクシー協会清水支部と連携して、クルーズ船着岸時のインバウンド客にタクシーのチャーター手配を行ってきたが、時に需要が集中して、インバウンド客を長時間待たせる事態が発生した一方で、地域の住民にも、タクシーの長時間貸切によってタクシーが一時的に

不足し、迷惑をかける状況が発生した。

そうした問題に対応するため、静岡市には日本版ライドシェア運行に向けた要請書の発出をお願いしていたが、3月中旬に静岡運輸支局から市内



不足台数として17台の枠で許可されているものの、本欄の執筆時点（4月20日）では、タクシー会社による日本版ライドシェアの供給台数は1社2台のみだ。しかし、今後は急速な拡大が見込まれる。

報道機関からの注目

清水港での日本版ライドシェアの開始当日は、特に出発式なども無く、通常のチャーター手配としてスタートしたものの、全国的にも珍しい、大型クルーズ船へのイベント対応型日本版ライドシェアという話題性からか、日本経済新聞、読売新聞、静岡新聞の新聞各社、さらにテレビ静岡や静岡朝日テレビなどの地元テレビ局の取材があり、静岡TaaSや、日本版ライドシェアの運行会社である駿河交通のライドシェ

清野吉光氏のコラム 第172回

団塊 耕 志 録

清野 吉光 (きよの よしみつ) 略歴

1950年 長野県四賀村生まれ、印刷関係など様々な職業に従事。1976年 清水市の日の丸交通入社。1980年 静岡市内の事務機器センターに入社。1982年 システムオリジンを仲間と創業、専務取締役。1992年 代表取締役社長就任。2016年3月 システムオリジン社長退任。クリアフィールド取締役。2021年5月 一般社団法人静岡TaaS代表理事に就任。2025年1月 (株) 静岡TaaSトラベル設立

クルーズ船日本版
ライドシェア開始

アメーバブログを始めました!
<http://ameblo.jp/ykiyono800>

今回の取材対応とその後の報道のされ方を見ると、「日本版ライドシェア」と、いわゆる「海外型ライドシェア」の違いに関する認識不足を強く感じた。そして、このことはタクシー事業者やタクシー乗務員の中にもあると思われる。報道の中には、「静岡TaaSがライドシェアを始めた」という誤ったものがあつたり、テレビの解説者が、一般ライドシェアをもっと普及させるべきだと主張したり、今回のイベント対応型の「日本版ライドシェア」の意義を理解していない報道もあつたりもした。一方で、静岡新聞

日本版ライドシェアへの
認識不足

ア運転者も取材の対応に追われることになった。当日は、日本版ライドシェアの許可から間もないこともあり、1台の自家用車とその運転者しか準備が出来ておらず、報道機関への対応も十分ではあつたが、その後、その日の取材が逐次、報道、放映される中で、大きな反響を呼ぶことになった。

の記事はかなり丁寧な取材を重ねてくれて、正確な報道になっていた。

しかしながら、今回の一連の報道の結果は、如何にSNSの時代とは言え、新聞やテレビによる報道の社会的な影響力の強さを感じるものとなった。

それは、各社の報道以降、日本版ライドシェアのドライバーに関する問い合わせが非常に増え、特に、海外において英語や他の言語で活動していた経験のある人が静岡に戻り、その語学力を活かしての副業、或いは社会の役に立ちたいという希望が静岡TaaSに多く寄せられたからだ。もちろん、静岡TaaSはタクシー事業者ではないし、こうした人たちが雇用することも出来ないの、関係するタクシー会社の担当スタッフに対応してもらっている状況だ。

職業紹介業の資格取得

これまでの経緯上、こうした問い合わせは静岡TaaSに寄せられることが多い。特に、インバウンド客向けの「日本版ライドシェア・ドライバ

クルーズ船向け 日本版ライドシェアの 運用上の課題

「I」ということでは、英語あるいは多国籍の人材という事もあって、静岡TaaSとの業務上の接点も多く、このため今年1月に設立し、4月8日付で第2種旅行業の資格を取得した株式会社静岡TaaSトラベルにおいて有料職業紹介業の許可を取得する予定で、積極的にタクシ事業者に向けて「日本版ライドシェア・ドライバー」の就業斡旋をしていくことにしたい。

また、「日本版ライドシェア・ドライバー」だけでなく一般社団法人静岡TaaSが設立当初から目指していた、副業タクシードライバー（サブジョブ・ドライバー）の斡旋にもチャレンジしたい。現在のタクシ不足は、車両の不足ではなく、乗務員不足であり、日本版ライドシェア・ドライバーもサブジョブ・ドライバーも、その解決手段でもある。この面でも、タクシ業界のお役に立つて行きたいと思う。



4月4日から始めた清水港での大型クルーズ船向け日本版ライドシェアの配車が、本日（4月20日）で8日目となる。その運用の中で、いくつかの課題が明らかになって来ている。一つ目は、どのように日本版ライドシェア車両に配車するかである。

当初は、待機順に配車されるタクシ車両とは別に、ライドシェア車両には待機してもらい、タクシが無くなったら配車するという運用としてみたが、この運用方法だと、船の種類や大きさ、天候、停泊時間などの状況によって終日、仕事が発生しない可能性があり、それでは日本版ライドシェア・ドライバーの成り

手がなくなってしまう。そこで、タクシ協会清水支部とも折衝して、通常タクシと同じように順番にライドシェア車両も並び、その中で貸切の配車を受ける形に変更することにした。但し、この場合、たまたま順番でワンウェイのメーター運賃での利用者になった場合には、乗車させることが出来ず、現時点では、次の車両にスキップをすることになっている。ワンウェイの利用でも事前確定運賃を適用して、日本版ライドシェアで運行することが出来るのか、どうかを検討することにした。

また、二つ目の課題としては、日本版ライドシェアの運賃は、現行タクシ運賃と同じものがそのまま適用されることになっているが、その際に、何故か普通車、特大型の区分が適用されず、車種を問わずに普通車の運賃が適用されることになっている。

しても、普通車の運賃が適用されるので、結果として同じ車種における二重運賃となり、利用者はその場合、日本版ライドシェアの車両を優先的に選択する可能性があり、タクシ車両側に不利に働くとの指摘があった。

日本版ライドシェアの運賃には、タクシと同じものが適用されるという趣旨からすると、やはり同じように車種（乗車定員等）による運賃の差も反映すべきだと思う。

以上の2点の運用上の課題は、静岡運輸支局の担当者にも相談し、検討して頂くことになっている。

このように、大型クルーズ船に対するイベント対応型日本版ライドシェアを、貸切でのチャーターで運用するという初めての試みをしたことによって、新たな課題も判明して来る。こうした課題を一つ一つ、地元のタクシ協会、乗務員、行政との相談、連携の上に解決して行くことが、日本版ライドシェアの普及、そして拡大となり、利用者利用の向上と交通空白の解消に繋がるのではないかと、と思う。

（2025年4月20日記）



←
サイトへGO!

運転の仕事.jp

9:00 から 21:00 お問い合わせ受付中 ▶▶



0120-84-8284

タクシー専門求人サイト!



運転のおしごと



80%以上が未経験者からの応募! タクシ経験のない人にも分かりやすくサイトで紹介!

大和でも法人提携個人タクが誕生 乗務員のキャリアパスと台数確保に



東京大手の大和自動車交通（大塚一基社長、都内江東区）は4月14日、都内江東区猿江のグループ本社において、大和自動車交通グループとしては初の法人提携個人タクシーである「大和提携個人タクシー」の出発式を開催した。同社乗務員だった林知広氏が、個人タクシー事業者として大和自動車交通と業務提携する。

東京都内における法人提携個人タクシーは、同じく東京大手のkm国際自動車グループや日本交通グループなどで取組が進んでおり、同日も、日本交通グループが「台数確保と、乗務員の新しいキャリアパス創出の一環」として、新たに事業許可を取得した個人タクシー事業者5人（日本交通出身2人、直営子会社の豊豊自動車交通1人、業務提携会社の扇橋交通と東京合同自動車各1人）との業務提携による「日交個人タクシー」の任命式と出発式を行っている。

大和提携個人タクシーの第1号

4月14日に都内江東区猿江の大和自動車交通グループ本社において、大塚一基社長、小山哲男常務らも出席して、大和自動車交通グループ

としては初の法人提携個人タクシーである「大和提携個人タクシー」の出発式を開催した。同社乗務員だった林知広氏が、個人タクシー事業者として大和自動車交通と業務提携する。

大和提携個人タクシーの

第1号となった林知広氏に花束が贈呈された後、林氏は「大和の看板を汚さないように頑張りたい」としながら、後進の育成など大和提携個人タクシーの今後の取組にも積極的に協力していく意向を示した。

また、大和自動車交通の大塚社長は、「乗務員にとつては、大和提携個人タクシーがキャリアパスの一つとして新しい働き方にもなるし、大和のタクシーが増えて行く新しいやり方だとも言える。一つ一つ実績を積み上げること、この取組に対する乗務員の安心や信頼を培い、そのことで拡がって行くことが出来るのではないか」などとする認識を示し、「その第1号が、非常に人柄の良い林氏で良かったと思うている。他の乗務員の見本や目標になってくれるのではないか」などと期待を寄せた。

大和自動車交通グループでは、昨年度も約30人が個人タクシー事業者になるために退社しており、そうした乗務員の受皿に大和提携個人タクシーがなることのメリットも強調した。

大和が特殊詐欺防止のラッピング 西東京市で披露および出発式開催



東京大手・大和自動車交通（大塚一基社長、都内江東区）は、警視庁田無警察署と提携して、都内西東京市の「西東京市役所保谷支所」において4月21日、特殊詐欺防止ラッピングタクシーの披露および出発式を開催した。ラッピングタクシーは、西東京市に本社を置くグループ会社の大和交通保谷のタクシー5台に、「詐欺犯人ぞくぞく逮捕中!!」と掲出して特殊詐欺に対する防犯意識を高めるものとなっている。

当日は、田無警察署の井上郁署長、大和自動車交通の下田浩介・執行役員安全管理部長、西東京市防犯協会の平井勝代表、さらに来賓として、西東京市の池澤隆史市長が駆け付けて挨拶した。

大和自動車交通の下田・執行役員安全管理部長は、「地域貢献の一環として防犯意識の向上に、さらに寄与できれば」などと述べた。



関自無協東京が第51回通常総会 新年度事業計画と同予算を決める



関東自動車無線協会東京支部（村澤儀雄支部長）は4月25日、都内新宿区の「グランドヒル市ヶ谷」で第51回通常総会を開き、令和6年度事業報告と同決算報告を了承したほか、7年度事業計画と同収支予算を承認した。

また、表彰が行われ、「タクシー無線の業務に永年勤続して成績優良なるもの」8人を代表して吉村哲也氏（京王自動車）、「タクシー無線通信の運用上特に成績優良で且つ、他の模範となるもの」10人を代表して内田憲法氏（八王子交通事業）のそれぞれに、村澤支部長から表彰状が手渡された。

来賓として、総務省関東総合通信局の棚田剛・無線通信部長、東京運輸支局の織田陽一支局長、警視庁地域部の林哲也理事官、関東自動車無線協会の高野公秀会長らが祝辞を述べた。

村澤支部長が冒頭あいさつ

冒頭の挨拶で、村澤支部長（東京無線理事長、日本自動車交通社長）は、「ちょうど3年前の10月になるが、東京

業界（特別区・武三地区）では15年ぶりとなる運賃改定が認可となり、乗務員の賃金も上がった」としながら、「この2〜3カ月の状況をみると、物価は上昇し、実質の手取額は減っているという現状

があり、東京のタクシーの運賃改定も、もう1回やらなければならぬ、と私も思っているところで、（運賃改定に向けて）東京業界としても少しずつ動いているものと認識している」などとした。

在宅でのテレワーク配車の推進

また、村澤支部長は、都内タクシーに関する各種指標を挙げながら「需給バランスは取れているのではないかと指摘した上で、「供給過多は、経済生産性を著しく低下させる。需給調整は、どうしても必要なものだ」とし、タクシーにも同様のことが言えるとした。

そして、「関自無協東京支部で取りまとめたタクシー無線実績を見ると、令和6年度は年間4873万回で、前年度対比118%となってい

る。前々年度対比では143%と、素晴らしい実績数字となっている。そうした中で、タクシー乗車効率の向上や無線配車のさらなる技術刷新が求められている。一部の無線グループでは、（スマホアプリ配車やIVR配車など）無線オペレーターという人が介在しない配車が全配車の7割を超えている」などと指摘した一方で、高齢者対応などでの無線オペレーターの必要性も強調し、在宅でのテレワーク配車の推進も呼び掛けた。

さらに、村澤支部長は、都内では自営無線の使命はそろそろ終わりに近づいている、との認識を示した上で、東京スカイツリー集中基地局も2032年3月に廃止するという方向で準備を進めている、などと説明した。

編集後記

4月17日に、大阪・関西万博に行ってきました。いくつかのパビリオンを見て回りましたが、パビリオンの数も多く、半日では無理、といった感じでした。一方で、一度訪れると、「万博会場とは、こういうところか」というのが理解できるので、やはり、もう1回は訪れる必要があると思っています。（熊）



本紙が2018年に「職業病の腰痛をタクシーストレッチで改善！」の冊子を出版した際に監督・指導とモデルになったストレッチインストラクターの木俣亮氏。23年には「世界一わかりやすい筋肉のつながり図鑑」（カドカワ）を、翌年に同題名の「セルフケア編」（同）を出版して、合わせて15万部超えの解剖学ジャンルのベストエラーとなった。その木俣氏が、絵画や彫刻の一般公募を行う第101回白日会展に「実存を覆う布」と題した100号サイズの大作絵画を出展し、見事に初入選を果たしました。（世）



Taxi Japan

2025.4.30 No.479 CONTENTS

巻頭特集：タクシー配車アプリの運用で公正取引委員会が実態調査

1 特定配車アプリによる寡占や独占 公正取引委員会が調査結果を公表

論風一陣

5 片手落ちなタクシー暫定増車制度の怪！

特集① 日本版ライドシェアの開始から1年が経過

6 タクシーに続き、路線バスも補完 拡大する日本版RSが2年目に

特集② クルーズ船対応で日本版ライドシェア

8 宮古島・静岡・境港で日本版RS クルーズ船需要の可能性に注目

TOPICS

10 地方や観光地での担い手確保策を 第10回デジタル行財政改革会議

TOPICS

11 第二種免許の教習が最短3日間に 警察庁が道交法施行規則を改正へ

TOPICS

12 特区武三はNRS620台を追加 関東運輸局が定例記者会見を開く

TOPICS

13 都内法人タクシー乗務員数頭打ち 運賃改定に向けた機運が高まる

TOPICS

14 全タク連が労務委員会を開催する 特定技能外国人雇用ガイドブック

TOPICS

15 運賃改定時の消費者庁協議を削減 全タク連経営委で国交省が説明

TOPICS

16 特区武三は6万4020円で微減 營收の頭打ち傾向で運賃の改定へ

20 COLUMN 清野吉光氏のコラム「団塊耕志録」第172回 クルーズ船日本版ライドシェア開始

TOPICS

22 大和でも法人提携個人タクが誕生 乗務員のキャリアパスと台数確保に

TOPICS

23 関自無協東京が第51回通常総会 新年度事業計画と同予算を決める

TOPICS

13 関西国際空港に配車アプリ乗り場 Uber、GO、DiDiのロゴマークも

TOPICS

14 UDタクシーの積極的な導入を 全タク連がケア輸送委員会を開く

TOPICS

15 業界広報活動の重要性を訴える 全タク連が広報サービス委員会



第479号 表紙解説

表紙の写真は、取材途中の地下鉄の乗り換え時に、銀座の中央通りを歩いていった際に目に付いて撮影したものです。撮影場所の近くに日本一の文具の品揃えで有名な「伊東屋」がありますが、ホルバインのクレヨンを買うかどうか思案していると、周囲はインバウンドの外国人観光客ばかりでした。東京は日本有数の観光都市、ということを実感します。 撮影：熊澤 義一

タクシージャパン 第479号
2025年4月30日発行

発行人 高橋 正信
編集人 熊澤 義一

発行所 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
taxi-japan@r7.dion.ne.jp
<https://iinehonpo.com>

制作・印刷
株式会社 エス・ジー・エム
〒101-0047
千代田区内神田 1-11-11
藤井第一ビル5F
TEL 03-5577-4806
FAX 03-5577-4816

購読料
前納制
六カ月 25,000円＋消費税
一年 50,000円＋消費税

購読のご注文は
タクシー日本新聞社まで
乱丁・落丁品はお取り替え致します