

Taxi Japan

<http://iinehonpo.com>

25.7.31

No.485

(合併号)

タクシー専門情報紙
タクシージャパン

巻頭特集

これからのタクシー事業を考える

配車のプラットフォーム化に懸念
つばめ自動車の天野社長に聞く

論風一陣

台数ベース5割の審査開始基準を問う!



配車のプラットフォーム化に懸念 つばめ自動車の天野社長に聞く



本

紙の熊澤義一編集長は7月22日、愛知県名古屋市中区栄にある、名古屋のタクシー大手・つばめ自動車の本社を訪れ、天野清美社長（名古屋タクシー協会会長）から、参院議員選挙結果のタクシー事業への影響、供給対策、名古屋地区の運賃改定、日本版ライドシェアと公共ライドシェア、都市型ハイヤーと中国式白タク問題、大手配車アプリ会社などのプラットフォーム化に対する懸念とタクシー事業者としての対応策、今後のタクシーのあり方などについて様々な角度から聞いた。

つばめ自動車の天野社長は、これからのタクシー事業に関して「変化の激しい時代だが、これから先のことを、ある程度は見えているのが、川鍋（一朗・全タク連会長）さんと田中（亮一郎・全タク連副会長）さんの二人だろう」とする見方を示したほか、先の京都市域地区における改定率が10%を割り込む8・72%（8月6日実施）となったことに衝撃が走っている「京都ショック」に関連して、東京業界でも「特別区・武三も10%以上の改定率は難しいのではないか」との見方が出ていることに対しては、「冷静に考えれば、京都にはインバウンド需要があり、それは大なり小なり東京にもある。だが、名古屋は状況が違う」としながら、「改定率については10%以上、11〜12%にはしたい」などとした。

東京都特別区・武三交通圏において直近1年間で53者1393台も増えて268者5612台にまで急増している都市型ハイヤーに関して、天野社長は「私は、ライドシェア問題の次に来るのは白タク問題だ、とみており、緑ナンバーといえども、今までのような性善説では、絶対にうまく行かない。増やす前に、まずは違法行為を取り締まる法制度的な枠組みを作ることが先だ」などとする見解を示した。

最後に、「配車アプリ会社が外資などの外部資金を導入した結果、プラットフォーム化する方向にあることを懸念している」としながら、「タクシー配車アプリが普及する初期段階において、タクシー事業者に頭を下げながら自社の配車アプリを採用してもらった経緯を忘れていくかのような状況も最近は見受けられるが、忘れないでほしい」と釘を刺した。

〈聞き手〓本紙編集長・熊澤 義一〉

本紙編集長がつばめ自動車訪問

本紙の熊澤義一編集長は7月22日、愛知県名古屋市中区栄にある、名古屋のタクシー大手・つばめ自動車の本社を訪れ、天野清美社長（名古屋タクシー協会会長）から、参院議員選挙結果のタクシー事業への影響、供給対策、名古屋地区の運賃改定、日本版ライドシェアと公共ライドシェア、都市型ハイヤーと中国式白タク問題、大手配車アプリ会社などのプラットフォーム化に対する懸念とタクシー事業者としての対応策、今後のタクシーのあり方などについて様々な角度から聞いた。

参院議員選挙で自公が大敗

——昨日（7月20日投票）の参院議員選挙では、自民党・公明党の連立与党が大敗しました。

天野 全タク連として推薦していた自民党の繁本護候補（全国比例）が落選したことは、大変に残念だ。愛知県（選挙区）では、公明党の候補（安江伸夫・公明党国土交通部会長）も落選してしまった。

——公明党の候補は、惜しくも次点（愛知選挙区は定数4）でしたね。今回の参院議員選挙で台風の目となった参政党の候補に割り込まれる形となり、4位の最下位で当選し

た自民党候補に次ぐ5位となってしまった。

天野 今朝一番にお詫びの電話が掛かって来たが、立憲民主党の候補も厳しい選挙戦だったので、それだけ国民の不満が既成政党全体に向かったのだろう。

——タクシー業界としても厳しい選挙結果となりました。

天野 石破政権の間は公明党の国土交通大臣だが、衆参ともに自公政権が少数与党となったことで、政局の如何によって、政権の枠組みが変わるようなことになれば、国土交通大臣がどうなるのかも分からなくなってしまう。

——自民党の総裁選となれば、次の参院議員選挙を視野に入れた小泉進次郎総裁という可能性も出て来ます。さらに日本維新の会が連立与党入りする可能性も報じられており、そうなった場合には、当初は成立の見込みなど無いと軽視されていた、同党が提出したライドシェア新法案（継続審議）の行方にも影響しそうです。

天野 どうなるかは分からないが、懸念をしているところだ。

——全タク連が推薦し、多くの運輸・港湾関連業界が支援した、国交省OBの繁本護候補（全国比例）が、わずか4万5000票ほどの得票で落選（自民党全国比例の最下位当選は鈴木宗男候補の13万2633票）し

たことは、タクシー業界も含めて運輸業界全般の政治的影響力の低下にも繋がりそうです。

天野 残念なことだが、私も名古屋タクシー協会の協会長を10年ちよつとやって来て、政治家に対して物事をお願いする立場になったが、それ以前は、政治家に対して物事を頼むことは無かった。

この10年ちよつとは業界の立場というところもあるが、私も政治家に対するお願いをしよつちゅうして来たが、例えば、運賃単価を変えずに消費税が5%になるなら、業界にとつての補助金の必要性も変わって来るだろう。

これからのタクシー業界について

——これからのタクシー業界をどうみていますか。

天野 変化の激しい時代だが、これから先のことを、ある程度は見えているのが、川鍋（二朗・全タク連会長）さんと田中（亮一郎・全タク連副会長）さんの二人だろう。

——今回、全タク連と東タク協が任期満了による役員改選を迎えました。が、全タク連・東タク協ともに実務を担う専門委員長は基本的に全員が留任となりました。東タク協では、労務委員長の退任に伴う後任は総務委員長（太田祥平・三和交通社長）による兼務となりました。



先々のことを考えれば、一部専門委員長の交代、若返りはあるのかな、と思っていたところだ。

天野 東タク協の労務委員長が交代したとのことだが、武居（利春）さんは、これまでの頑張り、その発言等を見ると、歴代の全タク連の労務委員長の中でも突出している、と私は思っている。

——だからこそ武居・労務委員長も74歳ということなので、これから先のタクシー業界における労務問題の担い手をどうするのか、という部分があると思っています。

天野 そうは言っても、私から見れば皆が年下ばかりだから（笑）、年齢のことで代わらなければならぬことは分かるが、そうした変わり目において、やれる人がどれだけいるの、というところは正直に言っている。

——そうしたところは、年齢だけで

は区切れない極めて属人的な部分がありますね。

——個人的には、全タク連の川鍋（一朗）会長は、全タク連内に立ち上げた、地方タクシー事業再生・進化推進特別本部を中心に地方における交通空白解消に取り組む一方で、これから先は、自動運転タクシーの社会実装に向けて、国土交通省とも歩調を合わせながら、突き進んでいくのではないか、と思っています。

国交省としても、せっかく、寝た子“になったライドシェア解禁問題を再び起こさないためにも、地方における移動の足の確保である交通空白の解消に取り組むことと並行して、道路運送法の枠内での自動運転の社会実装を進め、「今更、ライドシェア？」という状況を作って行くのではないかとみています。

天野 そうした点でも、大都市圏と地方は、分けて考えて行く必要があるだろう。

名古屋地区の運賃改定について

——ところで話は変わりますが、名古屋地区でも運賃改定申請が出て、中部運輸局による審査に入っています。

東京都特別区・武三地区でも運賃改定要請が出るなど、運賃改定に向けた動きは全国に拡がっています。一方で、東京業界では「京都シヨツ

ク」として、先の京都市域地区における改定率が10%を割り込む8.72%（8月6日実施）となったことに衝撃が走っており、「特別区・武三も10%以上の改定率は難しいのではないか」との見方が出ている状況です。

天野 しかし冷静に考えれば、京都にはインバウンド需要があり、それは大なり小なり東京にもある。だが、名古屋は状況が違う。

——確かに、今日も名古屋駅桜通口のタクシー乗り場でしばらく状況を観察していましたが、インバウンドの訪日外国人とみられる乗客の姿は、京都や大阪、東京などと比べると圧倒的に少なく、目に付きませんでした。

天野 明後日も運賃とは別の件で中部運輸局長とお会いする予定だが、そうした場も活用して、他の大都市圏とは異なっており、名古屋には、こうした実態がある、ということについて念を押しておこう、とは考えている。

改定率については10%以上、11~12%にはしたい。

——直近では、政令指定都市を含む福岡県北九州地区の改定率が11.15%（7月22日実施）でした。

天野 私も11~12%ぐらいの改定率が、ちよつと良いと思っっているところだ。

——東京都特別区・武三地区では

7月3日に運賃改定要請がスタートし、早くもそれから2週間後の7月17日までに要請率が50%を超えることになりました。物価高の中での東京のタクシー運賃改定は社会的な影響も大きいので、今後の推移には注目しているところです。

個人的には、ライドシェア解禁問題があったとは言え、国交省が、旅客課での認定という驚きの手法まで駆使して早期の実現を図ったソフトメーターが、特別区・武三地区の運賃改定実施に合わせて本格的に活用されるかどうか、に注目しています。配車アプリとソフトメーターの一体的運用が実現することになれば、「タクシーサービスのライドシェア化」がさらに進むとみています。

供給対策に関する考え方

——また、特別区・武三交通圏において顕著になっていることですが、乗務員の充足によって稼働率が上がって来ており、稼働タクシー1台当たりの実働日車営収が、明らかに頭打ち傾向を示しています。稼働タクシーの増加に合わせて実働日車営収が減少するような状況です。

天野 配車アプリと供給という点では、日本版ライドシェアに加え、例えば、配車アプリGOによるタクシー車両の連続配車やアプリ配車専用車の「GO Reserve」など

があるが、少なくとも名古屋交通圏における実車率の推移をみれば、タクシーの供給不足を補完するという意味での日本版ライドシェアやアプリ配車専用車の「GO Reserve」などを必要としない供給状況になっている。

一方で、アプリ配車専用車という形態は、乗務員の募集という点では効果的で、私も以前から考えて来たものだ。

——なるほど。

日本版RSと公共ライドシェア

天野 供給対策という点では、先日の中タク連（中部タクシー協会連合会）総会に、全タク連の川鍋（一朗）会長が出席されて、その際に各県協会会長らとの懇談会を開催したが、川鍋会長から、北海道・ニセコや長野県・軽井沢などにおける（季節的な繁忙期における）タクシーの供給不足問題はある程度の解決をしたが、次は、クルーズ船への対応だ、という話があった。

そういった点では、静岡市の清水港における（静岡TaaSなどによる）クルーズ船客対応の取組には、私も注目をしているところだ。

（需要が一定しない）クルーズ船客への対応では、私は日本版ライドシェアの活用が最適だと考えており、外国語会話に堪能な一種免許運転者を

乗せてサービスをすれば、外国人観光客も喜ぶ。地方にも、自身の外国語能力を発揮してサービスをしたい、と考える一種免許保有者はいるはずだ。活用の余地は大にある。

——クルーズ船対応などの需要の発生が一時的な場面では、柔軟な供給対応が出来る一種免許運転者による日本版ライドシェアの活用が向いていそうですね。

タクシー事業者にとっては、タクシーの事業領域を拡げるチャンスである一方で、タクシー事業者側が供給対応しないと、地元自治体などによる公共ライドシェア（＝自家用有償旅客運送）の進出を招く恐れもあります。

天野 私、公共ライドシェアの所掌が、このほど物流・自動車局の旅客課から総合政策局のモビリティサービス推進課に移ったことには、懸念をしている部分もある。特に公共ライドシェアの価格設定のあり方については、よく考えてもらう必要がある。

今秋に名古屋で開催する全タク連の事業者大会には、京都大学大学院の藤井聡教授に来ていただく予定で準備をしているが、その中で公共ライドシェアに関する懸念点などについても相談をしているところだ。

都市型ハイヤー急増と白タク問題

——関東では、東京都特別区・武三交通圏や成田空港のある千葉県北総交通圏などを中心に都市型ハイヤーの急増傾向を問題視する事業者が増えている状況です。特別区・武三では、今年3月末現在で都市型ハイヤーは268者5612台で、前年の215者4219台から、わずかに1年で53者1393台増。千葉県北総交通圏は同じく77者670台で、同20者347台の増加となっています。

特別区・武三では、ハイヤーを保有する東タク協会会員事業者の全社がハイヤーの運賃改定申請を出しても「申請率が5割に届かない」とする懸念も出ています。

その上、いわゆる「中国式白タク」に対する取り締まりが強化される中で、緑ナンバーの都市型ハイヤーによる名義貸しなどに、中国系の白タク的な違法営業の中心が移って来ているようです。

天野 基本的に都市型ハイヤーの拡大には反対であり、（違法営業に対する）取り締まりをどこまで出来るのか、という懸念がある。私は、ライドシェア問題の次に来るのは白タク問題だ、とみており、緑ナンバーといえども、今までのような性善説では、絶対にうまく行かない。増やす前に、まずは違法行為を取り締まる法制度的な枠組みを作ることが先だ。悪化が良貨を駆逐することにな

りかねない。

規制緩和は性善説だが、それで散々、痛い目に遭ったのが我々だ。外免切替も厳しくなることになった。

——都市型ハイヤーは緑ナンバー車両ですが、違法営業のスタイルは中国式白タクと同じですからね。

配車アプリのプラットフォーム化

——タクシー事業における配車アプリの存在感が高まり続けています。タクシー事業と配車アプリの関係性をどう考えますか。

天野 つばめタクシーグループでは、配車アプリとして「GO」、「UBER」、「Didi」、「S. RIDE」、そして自社アプリの「スマたく」を採用している。さらに、電話による配車もこのところ増えている状況だ。

——まさに全方位ですね。

天野 自社も含めて5つの配車アプリを採用しているが、配車アプリ会社が外資などの外部資金を導入した結果、プラットフォーム化する方向にあることを懸念している。

タクシー配車アプリが普及する初期段階において、我々タクシー事業者に頭を下げながら自社の配車アプリを採用してもらった経緯を忘れていたような状況も最近は見受けられるが、忘れないでほしい。

——代表的な例として、株式上場を目指す配車アプリ最大手の「GO」

のケースでは、もちろん企業としての収益の確保は事業継続やサービス開発の上で重要ですが、タクシー事業者に対する配車手数料に加え、道路運送法に基づく運賃・料金の枠外で、利用者からもアプリ手数料（100円）や車内決済時の取扱手数料（100円）のほか、AI予約手数料、優先バス配料、こだわり条件指定料、空港定額手配料などを収受しています。

少なくとも、配車アプリ会社が利用者から収受するこれらの料金については、その妥当性について、国交省も交えて、タクシー業界側との丁寧な意見交換が必要不可欠だと思います。

——さらに最近では、アプリ配車による送客に加えて、乗務員の供給も人材紹介という形で特定の配車アプリ会社に依拠するタクシー事業者が増えている状況です。

天野 配車アプリ会社がプラットフォーム化し、複数アプリの併用などのタクシー事業者の経営上の判断に干渉したり、蔑ろにしたりするような動きがあれば、あらゆる手段を使って対抗することになるだろう。私なら、そうする。タクシー事業者から、しつぺ返しを食らうようなことの無いよう、釘を刺しておきたい。

——ありがとうございます。

陣風論

Ronpu Ichijin

台数ベース5割の審査開始基準を問う！

タクシー運賃改定申請が全国各地で散見される中で、7月3日には東京都特別区・武三地区においても事業者からの申請が開始された。そして、ほぼ2週間後の7月18日までに、審査開始に必要な法人タクシーの台数ベース5割を超える申請数を早々とクリアしている。その一因は、先に審査開始に必要な申請台数基準が7割から5割に下方修正されたことによるものだが、筆者は、この審査開始に必要な申請割合の台数ベース設定そのものに、かねてより違和感を抱き続けてきた。

その理由は、次による。

まず、タクシー運賃改定申請については、独占禁止



法によって、「申請をする、しない」の判断から、初乗り額等の申請内容や改定増収率の設定等々、タクシー事業者間で談合、申し合わせすることを禁止している。そのため、タクシー運賃は個別申請方式を採用していることは周知の事実である。

そんな中で、運輸当局自らがタクシー運賃改定申請に対する改定の要否判定と審査開始を、法人タクシーの台数ベースで5割を超えた段階で着手すると決めているのである。いわば、最低でも台数ベースで5割を超える事業者がタクシー運賃改定に対する考え方や方針について、暗黙のうちに一定のコンセンサスを得なければならぬ次第を前提としているわけだ。

そして、申請の有無以外の申請内容や改定率についても、独禁法の番人である公正取引委員会の目を気にしながら、事業者間での水面下で事実上の「談合」である「阿吽の呼吸」によって意志統一しているのが実際であり、運輸当局もそれを承知の上で、黙認ではなく前提として審査着手基準を設定しているイレギュラーな成り行きである。

同時に運輸当局は、タクシー運賃を総括原価方式（供給原価に適正な利潤を上乗せした算定方式）で上限運賃を設定し、一定の幅は設定されているものの、事実上の「同一地域同一運賃」の基本方針を定めている。その現状に鑑み、申請当事者のタクシー事業者のみに独禁法を適用することに無理があるのではないか。個別申請方式で申請事業者がそれぞれ、思い思いの改定率で初乗り距離や運賃額もすべてバラバラということになれば、運輸当局が審査に当たって戸惑い、混乱が避けられないのは火を見るより明らかだからだ。

特定の条件下で独禁法の適用を除外する特例法が令和2（2020）年11月27日に施行されて、既に一部の路線バス事業者による共同経営という形で適用されている。そもそも運輸当局が、実質的な同一地域同一運賃の行政方針を維持するというなら、事業者間のコンセンサス作りを前提とした審査手続き開始の申請台数割合設定をやめて、タクシーの運賃改定に関しては国交大臣の認可を得る手続きを経て独禁法の適用から除外することが本筋ではないか。形骸化した基準を改めるにはばか

ることなかれ！（高橋 正信）

最低賃金の引き上げ巡る論議難航 全都道府県で時給1000円超に



令和7年度の最低賃金の引き上げを巡る、中央最低賃金審議会（会長＝藤村博之・労働政策研究・研修機構理事長）での論議が難航している。7月31日に開催された令和7年第5回目安に関する小委員会では、「令和7年度地域別最低賃金額改定の目安について」を議題に論議を重ねたが、物価高の中で大幅な引き上げを求める労働側委員と、抑制的な引き上げを求める経営側委員との間で論議が平行線を辿って決着せず、翌8月1日にも都内千代田区にある東京労働局において第6回の目安に関する小委員会を開催することになった。

タクシー業界では、生産性の低い地方部を中心に、低賃金の大幅な引き上げに対する事業存続への懸念が強まっている状況だ。

昨年の5・1%上回る6%台で

現在の地域別最低賃金の全国加重平均は時給1055円、最高額は東京都の1163円、最低額は秋田県の951円で、政府は2020年代中における全国加重平均1500円の方針を打ち出しており、今年度の引上げで秋田県

を含む全都道府県において地域別最低賃金が時給1000円の大台に乗ることは確実にみられる中での論議となっている。昨年の5・1%を上回る6%台の引上げを巡る攻防となっている模様で、全国の加重平均も1100円を超える見通し。全都道府県ごとに設置されている地方最低賃金審議会での論議を経て10月1日

から新しい最低賃金が適用される予定だ。

全タク連が慎重審議の要望書

全タク連では、武居利春・労務委員長が7月14日に厚生労働省を訪問して、川鍋一朗会長名による「地域別最低賃金額の改定の目安審議について」と題した、中央最低賃金審議会の藤村博之会長に宛てた要望書を、厚生労働省の田中仁志・大臣官房審議官（賃金担当）に手渡し、「ハイヤー・タクシー事業においては、令和2年2月以降のコロナ禍、そして令和3年秋頃からの急激な燃料価格の高騰などにより、事業継続のためやむなく借り入れた融資金の返済や、猶予措置を受けていた社会保険料の納付などが、今なお経営に重くのしかかっている」などとして、タクシー事業の実情に理解を求めると共に慎重審議を要請した。

全タク連では、全都道府県協会会長にも、同様の要望書を全都道府県の各地方最低賃金審議会に対して提出するよう依頼している。

参議院選挙惨敗で衆参少数与党化 全タク連推薦の繁本護候補も落選



7月20日に投票が行われた、第27回参議院議員通常選挙において、自民・公明の連立与党が大敗し、衆議院に続いて、参議院においても少数与党化することになった。タクシー議員連盟関係の現職参院議員が落選したほか、全タク連が推薦した国交省OBの繁本護候補（全国比例）の得票も4万5406票に留まり、自民党の全国比例候補で最下位当選だった鈴木宗男氏の13万2633票を大きく下回った。

日本維新の会の動向にも懸念

第27回参議院議員通常選挙において、自民党は改選議席数の52から13議席を減らして39議席に、公明党も14議席から8議席へと大きく減らし、石破茂・自民党総裁（内閣総理大臣）が選挙前に掲げていた連立与党で50議席（改選議席数は66議席）をも下回る47議席となる惨敗だった。衆

参両院での少数与党化で、法

案成立のためには野党との協力や連立拡大が不可避の状況で、ライドシェア新法案を国会に提出している日本維新の会の動向にも懸念が強まっている。

また、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）や自民党・個人タクシーを応援する議員連盟事務局次長の赤池誠章・参院議員らも落選した。

1、2週間で要請率5割クリアも 関東は7月末までに要否判定入り



関東運輸局管内では、運賃改定要請が7月3日に始まった東京都特別区・武三地区を始めとする、東京（特別区・武三、多摩、島しょ）、神奈川（京浜、相模・鎌倉）、千葉（全県）、埼玉（南部、北部）、群馬（全県）のすべての運賃ブロックにおいて7月末までに要請（申請）率が5割を超えた。関東運輸局が要否判定の審査に入っている。

特別区・武三地区では、7月3日の要請開始から、僅か2週間の17日までに要請率50%を超過。7月23日時点で要請率は60・9%（165者1万6470台／ブロック全体のタクシー車両数は2万7035台）にまで進んでいる状況だ。

特別区・武三地区の運賃改定には、消費者庁協議や物価問題に関する関係閣僚会議への付議などの手順が、他地区の運賃改定手続きと比べて追加されていることから、運賃改定の実施時期については今年度末となる「来年3月頃になるのではないか」などとする見方が支配的だ。また、改定率についても「京都市域地区の8・72%をみると、10%を超えるのは難しいのではないか」などとする観測も出ている状況だ。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉

特区武三は2週間で5割クリア

関東運輸局管内では、2月27日に東京都島しょ地区で運賃改定申請が始まり、その後、神奈川県京浜地区（6月25日）、同相模・鎌倉地区（6月25日）、千葉地区（全県・6月26日）、埼玉県南部地区（6月27日）と続き、そして東京都特別区・武三地区（7月3日）、同多摩地区（7月3日）、埼玉県北部地区（7月4日）、群馬地区（7月15日）において要請（申請）が出ることになった。

そして、7月末までに、これら東京（特別区・武三、多摩、島しょ）、神奈川（京浜、相模・鎌倉）、千葉（全県）、埼玉（南部、北部）、群馬（全県）のすべての運賃ブロックにおいて要請（申請）率が5割を超えた。関東運輸局が要否判定の審査に入っている。

特別区・武三地区では、7

月3日の要請開始から、僅か2週間の17日までに要請率50%を超過。7月23日時点で要請率は60・9%（165者1万6470台／ブロック全体のタクシー車両数は2万7035台）にまで進んでいる状況で、1週間〜1カ月以内で5割の要請（申請）率要件をクリアするケースが続出している。

群馬地区（全県）は、7月15日の要請開始から、僅か約1週間後の7月23日までに34者1062台の要請（ブロック全体のタクシー車両数は1372台）が出て、要請率は77・41%に達した。

東京都多摩地区（7月3日要請開始）でも、7月30日までに38者2437台の要請（ブロック全体のタクシー車両数は2972台）が出て、要請率は82%と、8割の台数を超えている状況だ。

改定率10%を巡る思惑が交錯

改定率については、東京業界を中心に「京都市域地区の8・72%をみると、10%を超えるのは難しいのではないかなどとする観測が出てい

る一方で、コロナ禍後の運賃改定では、京都市域地区は、2年ちよつと前の令和5年5月1日に改定率14・95%の運賃改定を実施しており、今回の8・72%と単純計算で合計すると23・67%となるため、コロナ禍後における1回目の運賃改定で改定率が10%程度だった地域（東京都多摩10・21%、神奈川県京浜10・32%、同相模・鎌倉10・09%、千葉10・03〜11・1%、埼玉県南部10・21%、同北部11・7%）では10%以上の改定率確保に期待する向きも多い。一方で、東京都特別区・武三地区は、令和4年11月14日に14・24%の運賃改定を実施している。

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>

労務担当責任者の世代交代で準備 武居利春氏の後継者に太田祥平氏



東タク協は7月25日、都内千代田区市ヶ谷の「自動車会館」で、令和7年度第1回労務委員会（委員長＝太田祥平・三和交通社長）を開き、副委員長と常任委員の選任を行ったほか、東京しごと財団の助成金による二種免許取得支援事業に係る申請要件変更（助成枠5000万円、助成は教習費用の2分の1以内、現行要件の1会員3人までは8月末まで、9月1日

～来年1月31日は1会員2人までに変更となるが、両期間での重複利用3人＋2人も可能）を了承した。

冒頭の挨拶の中で、武居利春・労務担当副会長は「（東タク協の新しい）労務委員長の選任に当たっては、私も74歳となり、そろそろ次の人にやってもらわないと難しい」と述べた上で、「東京の労務委員長を受けるということは、最終的に全国の労務委員長になる訳なので、そうしたことを太田さんにも申し上げて、川鍋（一朗）会長からも含めて『頑張っているんだ』ということになり、今回、（東タク協の労務委員長を）受けてもらうことになった」などと説明した。



最低賃金の引き上げに強い懸念

東タク協労務委員会の冒頭で挨拶した、担当の武居利春副会長（全タク連労務委員長）は、「新しく（東タク協の）労務委員長が代わることに『なった』としながら、『実を言うと、（新任の太田祥平・労務委員長は、同じく東タク協の）総務委員長との兼任になる。労務委員長の選任に当たっては、私も74歳となり、そろそろ次の人に（業界の労務担当責任者を）やってもらわないと難しいということ、色々悩んだが、最終的には、東京の労務委員長が今後、全国の労務委員長になって行く」とした上で、「全国の労務委員長となると、これから地方の問題を取り上げて行こうという組織（地方タクシー事業再生・進化推進特別本部）が全タク連内に立ち上がったところであり、そして

地方における大きな問題は労務になる。例えば、人不足の問題、そして最低賃金の問題等を含めて、地方では運賃もさることながら労務の方が問題意識として高い中で、東京の労務委員長を受けるということ、最終的に全国の労務委員長になる訳なので、そうしたことを太田さんにも申し上げて、川鍋（一朗）会長からも含めて『頑張っていたきたい』ということになり、今回、受けてもらうことになった」などと説明した。

最後に、武居副会長は、「東京は、幸いなことに人も集まり、来年の3月もしくは4月には運賃改定も出来る。残念ながら京都の運賃改定が一桁（改定増収率は8・72%）だったことから、東京（特別区・武三地区）の運賃改定も一桁になる可能性が強いかな、とは思っている」としながら、「最低賃金も10月1日から上がる。5年後に全国加重平均で最低賃金が1時間1500円となるなら、その時、東京は所定労働時間分だけで月35万円ぐらいが最低限の賃金となるため、それに応じた生産性を確保して行かなければ

ならなくなる」などと述べ、強い懸念を示した。

太田祥平・新労務委員長が抱負



武居副会長に続いて挨拶した、新任の太田祥平・労務委員長は、「東タク協の専門委員長としては、広報委員長を3期6年、その後、総務委員長を2期4年務めて現在は5年目で、3期目に入ったところだ」としながら、「そして今、武居副会長から話があった通り、労務委員長も兼任することになり、恐らく2年間はこの形でやって行くことになると思う。総務委員長と労務委員長の両方とも全力投球をしていく考えだ。新任の労務委員長だが、新人の国会議員のようにこれから勉強させていただく、ということはない。労務委員長の内示を受けた際に、（労務に関する）知識の量などでは最低限の準備はして来た」などと抱負を述べた。

全自交労連が夏季労働セミナー 全自交運動を未来につなぐために



全自交労連（溝上泰史委員長）は7月16日、都内千代田区霞が関の「全日通霞ヶ関ビル」で、2025夏季労働セミナーを開催し、野尻雅人書記長が提起した春闘総括を了承したほか、地方組織が置かれた厳しい現状を指摘した上で、①全自交運動における次世代の担い手の育成、②財政の健全化、③組織拡大——などについて討議した。

また、交通政策審議会地域公共交通部会で臨時委員も務める、福島大学経済経営学類の吉田樹教授（前橋工科大学学術研究院特任教授）から「持続可能な地域公共交通の作り方」と題した講演を聴いた。



賃金向上には運営改定が必須

全自交労連の2025夏季労働セミナーに

おける冒頭挨拶で、溝上泰史委員長は、「毎日、嫌になるぐらいに暑いが、体調管理には十分に気をつけて欲しい」とした上で、物価高問題を指摘して「連合の25春闘報告では、平均で5・26%、中小の

平均でも4・7%の賃上げが実現したとあるが、その一方で、実質賃金は、今年1月から連続して前年同月比マイナスで推移しており、多くが歩合制で働く我々ハイタク労働者の賃金・労働条件の向上には、労働分配率も考えないと、今後は運営改定が必須であり、さらに地方においては、適切な対価として、迎車料金をはじめとする運賃以外の対価、こういったものをしっかりと獲得していかなくては、他産業との賃金格差を埋めることなど、夢のまた夢となってしまう」などと訴えた。

RS導入勢力も諦めたわけではない

さらに、溝上委員長は、「我々の賃金労働条件の向上と切っても切り離せないのは、もう一つ政治だ」として、7月20日に投票票が行われる参院議員選挙を挙げた。その上で、「ライドシェア

導入勢力も決して諦めたわけではないと思うし、水面下では、タクシー事業者が行っている日本版ライドシェアを終わらせないために、ロビー活動を含めて様々な圧力がかかっていることも事実だ」としながら、「何よりも我々に出ることは、『タクシーが足りない、タクシーが捕まらない』といった利用者の声を一つでも多く無くせるように、公共交通であることを自覚した営業に努めること、だ」と思っている。労働時間内において『一人でも多くのタクシー難民を救う』という意識を持つて営業をしていたきたい、と思っているところであり、このことがライドシェア導入を阻止する最大の防御策だと考えている。我々もやるべきことはしっかりと行っている」とな

どと呼び掛けた。

全自交広島地本を再建する

また、溝上委員長は、4年前の広島タクシー廃業を乗り越えて、7月9日に全自交広島地本の再建大会を開催したことを報告した上で、

「こういった厳しい時代でも、しっかりと組織拡大が実現できることの証明をしたと思っている」とし、「いづれにしても、持続可能な産別運動を行っていくことは、私たち執行部の使命だと考えている。皆さんの忌憚のない意見を聴かせてもらい、全自交労連が未来永劫、存続していくために、今日のセミナーを契りあるものにして欲しい」などと要請した。

福島大学の吉田樹教授が講演



「持続可能な地域公共交通の作り方」と題した講演を

行った、福島大学の吉田樹教授は、①地域交通政策の今日的課題、②タクシーの再生をどう図るか、③オンデマンド交通の課題、④日本版ライドシェアの課題と活用可能性、⑤地域交通の「規制改革」に求めたい視点——などを説明しながら、その中で、『非流し』地域のタクシー事業は再編が必要』などとする認識を示した。

第一交通産業が福岡で感謝の集い 854社提携の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7月18日、福岡市の「ホテル日航福岡」で、発足から9年目を迎えた、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854社・約4万1000台（2025年6月末現在）が提携する「No.1タクシーネットワーク」の、第15回九州地区感謝の集いを開催した。当日は、福岡・佐賀・熊本・宮崎・長崎・大分・鹿児島九州各地から41社が参加した。

また、No.1タクシーネットワークの

賛助会員である、電脳交通、モバイルクリエイト、損保ジャパン、オークスモビリティ、住友三井オートサービス、レオパレス21、DiDiモビリティジャパンの担当者が、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。

途中、福岡・飯倉タクシーの加地利幸代表が発言を求めて、全タク連における地方タクシー事業者代表としての田中社長の活躍に期待を寄せた。

規模とネットワークの互助組織

第一交通産業が主宰するNo.1タクシーネットワークは、提携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関連企業も参画。同ネットワークに参画することで、全国のENEOSで利用できるガソリンカードなど

第一交通産業の規模とネットワークを活用した資料調達や条件共有、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854社・約4万1000台（2025年6月末現在）が提携しており、特に地方の中小・零細タクシー事業者にとつてはメリットも大きく、増加中だ。新たに、提携タクシー会社の自社ホームページ制作サービスもスタート。制作費用は無料で、その後は月額8100円でメンテナンスやプロライターによる原稿作成まで対応可能となる。

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社長は、「当社の地元である九州でNo.1タクシーネットワーク（感謝の集い）を開催

どと振り返った。

いま真剣に考えているところだ

田中社長は、「いま日本のタクシーの1台当たりの平均売上は3万6800円だが、この数字は6万円を超える東京（特別区・武三）などの一部の都府県が引き上げており、全国を見れば2万円台の前半でもやって行けるような仕組みを作らないと厳しくなるばかりだ」などと指摘して、「何が出来なのか、いま真剣に考えているところだ」とした。

大分の山口会長が閉会挨拶



閉会の挨拶を、亀の井タクシーの山口功社長（大分県タクシー協会会長）が行い、「我々が一塊にならないと、二進も三進も行かないところまで来ていると感じている」として「第一交通産業が先駆けてこうした会を提唱したのも時代の流れだと思う」などと述べた。

国際自動車が決算報告会を開催 連結營收は574億円で増収増益



東京大手・国際自動車（k m、石井仁社長、都内港区赤坂）は7月14日、都内千代田区丸の内の「東京會館」において、2024年度決算報告会を開催した。

2024年度連結決算の營業收入は574億8000万円、營業利益13億5100万円、經常利益19億2400万円、当期純利益は13億4500万円だった。營業收入は前年度の514億5400万円から60億2600万円の増収、当期純利益も同1億5400万円から11億9100万円増の大幅な増益となった。来期もさらなる増収増益を目指す。

決算報告会には、石井社長のほか、西川洋志会長、松本良一副社長の3人の代表取締役、渡邊啓幸副会長、牛久恭文常務（昇進）、加藤寛治常務（昇進）、菅野利昭取締役（新任）、田中尚樹取締役（新任）、渋谷勉・常勤監査役らが出席した。



石井仁社長が冒頭あいさつ

2024年度決算報告会冒頭の挨拶で、石井仁社長は、「2024年度を振り返ると、事業の土台作

りが進んで、今後の更なる成長の手応えを感じた1年だった」としながら、「2024年の年初には、安全を重視する1年というテーマを掲げて、全社一丸となって取り組んで来た」とした上で、①2024年の9月から年末まで

に72人の路上横臥者の救護を行い、2025年1月から6月末までの救護者は125人となっている。一昨年9月に一つの營業所から始まった路上横臥者救護の取組が、全社に行き渡り、さらに国際自動車としてこれまで大事にして来たサポートキャブの使命を改めて認識し、浸透させることが出来た、②こうしたことが安全運行の取組に寄与して、安全走行距離を大きく伸ばすことが出来た。また、昨年末には、国土交通省の鶴田浩久・物流・自動車局長（当時）に年末年始安全総点検の査察（東雲營業所）をしていただいた。当社の取組を説明する機会をいただき、大変に名誉なことだと考えている。さらに安全運行に取り組んで行く決意を新たにしたところだ、③今年の年初に掲げた目標は、『k mプロフェッショナル安全』だ。従来以上に高い安全水準の実現に向けて取

り組み、併せて、事業基盤のさらなる成長にも取り組んで行きたい——などと述べた。

松本副社長が決算概要など説明



続いて、松本良一副社長が中心となって2024年度連結決算の概要や事業概況などを説明した。

2024年度連結決算の營業收入は574億8000万円、營業利益13億5100万円、經常利益19億2400万円、当期純利益は13億4500万円だった。營業收入は前年度の514億5400万円から60億2600万円の増収、当期純利益も同1億5400万円から11億9100万円増の大幅な増益となった。

松本副社長は、主な増益要因として「前年度が1000人以上を採用するなど先行投資的な年度だったことから、24年度はその回収に至ったもの」などとする見方を示した。事業分野別では、①タクシー事業（4社2405台）は、採用強化・シフト変更による稼働率の向上でタクシー車両の安定的な供給に努め、

幅広い販売チャネルを活かしてビジネス・インバウンド需要を取り込んだことで増収となったこと、②ハイヤー事業は、顧客別の収支管理を徹底したほか、年度初めのハイヤー運賃改定に伴う契約の更新を進めたことで収支改善を達成。業界に先駆けて時間外労働の2024年問題に対応し、採用強化による新規採用170人を達成したこと——などを挙げたほか、新たな事業の柱として立ち上げた中古車販売事業では、『k m U Car』のブランドで、かなりのレストアを行って新車とそん色のない状態にしたJPNタクシーの中古車を地方に171台販売して好評を得ている、などとした。

2025年度も増収増益を狙う

2025年度の計画では、連結の營業收入638億6500万円、營業利益26億8300万円、經常利益27億7300万円、当期純利益29億6100万円などとして、「24年度に引き続き、増収・増益を狙う」などとした。

関東運輸局が定例記者会見を開く 管内の都市型ハイヤー6823台



7月1日付の人事異動で着任した関東運輸局の佐藤直人・自動車交通部長は7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行った。

新任の佐藤・自動車交通部長は、①関東運輸局管内における日本版ライドシェアの動向、②管内の運賃改定の動き、③藤田礼子局長が示した妊産婦割引の公共的割引化、④管内における都市型ハイヤーとその他ハイヤーの直近の動向——などについて、所感を交えながら説明した。

関東運輸局管内における都市型ハイヤーは、今年3月末時点で415者6823台、昨年同時点の333者4902台から1年間で82者1921台増、台数ベースで39・2%の増加と急増していることが判明した。うち東京都特別区・武三交通圏が268者5612台と台数ベースで管内全体の82・3%を占めた。次いで多かったのが、成田空港のある千葉県北総交通圏の77者670台で、タクシーでは特別区・武三に次ぐ規模の神奈川県京浜交通圏の24者198台を大きく上回っている。

都市型ハイヤーの急増は、いわゆる「中国式白タク」に対する取り締まりが強化される中で、緑ナンバーの都市型ハイヤーによる名義貸しなどに、中国系の白タク的な違法営業の中心が移って来ていることと合わせて懸念が強まっている状況だ。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉

新任の佐藤直人 自交部長が会見



定例記者会見では、関東運輸局管内の日本版ライドシェアの動向について触れる中で、佐藤・自交部長は、自身の経験として「7月1日に着任する前のことだが、朝に配車アプリで呼んでやって来た車両が、たまたま自家用車による日本版ライドシェアだった」としながら、「実際に乗ってみると、タクシーとそんなに使えるものだな、と感じたし、ドライバーの方も大変に丁寧だった。純粹に利用者目線から言うと、便利なサービスで、自身としても使ってもいいな、と感じたところだ」となどと感想を述べた。

また、佐藤・自交部長は、4年ほど前に外務省の在ニューヨーク日本総領事館領事としてアメリカに赴任していた経験があることから、米

国型ライドシェアについても「現地では、便利な乗り物の一つとして使っていたことは事実で、当地のライドシェアも、当初はシェアリングエコノミーの一環という位置付けのようだったが、実際には、個人の自家用車を有効活用するというよりも、専業ドライバーによる移動サービス、というのが実態だった」とした上で、「車両の程度も非常にバラバラで、そうした海外のライドシェアをそのまま日本に持ち込んで大丈夫か、ということはある」などとする所感を述べた。

島しょ地区以外は令和6年度実績に

関東運輸局における運賃改定要請（申請）の動向に関連して、審査に用いる実績年度の取り扱いについては「申請時期が早かった東京島しょ地区については令和5年度実績になる」としながらも、その他の運賃ブロックについては、

コロナ過からの輸送実績回復が一定程度進んだ令和6年度実績になるとの見通しを渗ませた。

審査に用いる実績年度の違いは、最終的な改定率の算定にも一定の影響を与えることになりそうだ。

また、特別区・武三地区における運賃改定の実施時期に関しては、消費者庁協議や物価問題に関する関係閣僚会議への付議などの手順が他地区よりも多くなることから、今年度中（来年3月末まで）に実施できるかどうか、という見通しを示唆した。

妊産婦割引を公共的割引に

藤田礼子局長が示した妊産婦割引の公共的割引化に関しては、6月26日付で営業的割引から公共的割引（1割引）に取扱いを変更する旨の事務連絡を旅客第二課長名で管内運輸支局に宛てて発出したこと、割引の適用は妊娠中の者については母子健康手帳の提示があった場合で、出産後0歳児までの乳児と同乗する場合も同様に母子健康手帳の提示を条件とする。妊産婦割引

●「都市型ハイヤー」の事業者数と車両数（今年3月末現在。カッコ内は昨年3月末時点）

都県	営業区域	事業者数	車両数	増減
東京	特別区・武三交通圏	268 (215)	5,612 (4219)	53 者 1393 台増
神奈川	京浜交通圏	24 (24)	198 (153)	45 台増
千葉	京葉交通圏	8 (6)	39 (17)	2 者 22 台増
	東葛交通圏	23 (15)	201 (78)	8 者 63 台増
	千葉交通圏	11 (11)	85 (84)	1 台増
	北総交通圏	77 (57)	670 (323)	20 者 347 台増
埼玉	県南中央交通圏	4 (5)	18 (28)	1 者 10 台減
合計		415 (333)	6,823 (4902)	82 者 1,921 台増

の公共的割引化で、原価計算書の提出は不必要になる。関運局管内において営業的割引として妊産婦割引（1割引）

●「その他ハイヤー」の事業者数と車両数（今年3月末現在。カッコ内は昨年3月末時点）

都県	営業区域	事業者数	車両数	増減
東京	特別区・武三交通圏	96 (70)	1,476 (1158)	26 者 318 台増
神奈川	京浜交通圏	14 (8)	69 (48)	6 者 21 台増
千葉	京葉交通圏	2 (2)	5 (5)	増減なし
	東葛交通圏	0 (0)	0 (0)	増減なし
	千葉交通圏	4 (5)	22 (19)	1 者減 3 台増
	北総交通圏	32 (27)	241 (214)	5 者 27 台増
埼玉	県南中央交通圏	4 (4)	14 (11)	3 台増
合計		152 (116)	1,827 (1455)	36 者 372 台増

を実施しているのは、神奈川県横浜市の東宝タクシード（大野慶太社長）全国子育てタクシード（長）の1社のみ。

topics

優良・無事故・永年勤続で表彰式 グリーンキャブの高野社長が称える



7月31日の合同表彰式において、主催者を代表して挨拶したグリーンキャブの高野公秀社長は、「この歴史ある明

高野公秀社長があいさつ



東京準大手のグリーンキャブ（高野公秀社長、都内新宿区）は7月31日と8月1日の両日、都内港区元赤坂の「明治記念館」において、令和7年優良社員・無事故・永年勤続合同表彰式を開催した。

高野社長から、優良乗務員106人・無事故乗務員274人・永年勤続乗務員209人の代表者に表彰状が手渡され、被表彰者の総代が謝辞を述べた。表彰式には乗務員の家族も出席した。

治記念館において表彰式が今年も挙行できることを大変に嬉しく思っている」とした上で、「大勢の社員の中から、ほんの一握りの特別な方々だけが、厳しい選考を経て、この表彰式に、ご家族と共に集まっていた。タクシードは、社会に必要不可欠なエッセンシャル・サービスであり、その先頭にいる皆さん方はエッセンシャル・ワーカーだ。

皆さんと一緒に頑張って輸送責任を果たしていきたい」などと述べ、表彰対象となった乗務員の栄誉を称えた。

被表彰者には、表彰状のほか、表彰回数に応じて、オーダーズーツのほか、全国の有名ホテルや旅館などのペア宿泊などが選べるカタログギフトが記念品として贈られる。

来賓が駆け付けて祝辞を述べる

来賓として、東京タクシードセンターの小松和則・専務理事、関東自動車無線協会の佐藤博文・専務理事、S・RI DEの橋本洋平社長らが駆け付けて祝辞を述べた。



実働率や実働日車營收の地域格差 関東8都県の近況実績で読み解く



関東運輸局はこのほど、管内8都県の令和7年6月における原価計算対象事業者輸送実績速報を取りまとめた。

それによると、都県庁が所在する東京都特別区・武三、神奈川県京浜（横浜）、千葉県旧千葉A（千葉市）、埼玉県南部（さいたま市）、茨城県（全県・水戸市）、栃木県（全県・宇都宮市）、群馬県旧群馬A（前橋市）、山梨県旧山梨A（甲府市）の各運賃ブロックにおける令和7年6月の実績値と比較すると、実働率では、特別区・武三と京浜が70%台、旧千葉Aと埼玉県南部および旧山梨Aが60%台、茨城・栃木・旧群馬Aが50%台で並んだ。同じく実働日車營收では、特別区・武三が6万円台、京浜が5万円台、旧千葉Aと埼玉県南部が4万円台、茨城・栃木・旧群馬A・旧山梨Aが2万円台後半で並ぶという結果となった。

乗務員の充足状況や実働日車營收の水準において、首都東京を中心とした経済圏の大きさから全国的には比較的堅調な関東地区のタクシーにおいても、地域格差が都心を中心とした同心円状に拡大・固定化する傾向にあり、地域事情に応じた対策が必要だ。

（本紙編集長 熊澤 義一）

● 関東運輸局管内 原価計算対象事業者輸送実績速報（令和7年6月分）

都県	運賃ブロック	年月	実働率 (%)	実車率 (%)	総營收 (千円)	実働1日1車当たり		
						走行キロ	輸送回数	運送収入
東京	特別区・武三	令和7年6月	72.5	48.2	3,702,193	245.0	25.4	63,263
		令和6年6月	69.3	48.5	3,469,650	245.5	25.6	63,444
		前年対比	104.6%	99.5%	106.7%	99.8%	99.0%	99.7%
	多摩	令和7年6月	66.6	42.8	825,371	188.2	25.5	49,326
		令和6年6月	67.0	43.2	782,451	182.9	24.8	47,968
		前月対比	99.5%	99.1%	105.5%	102.9%	102.6%	102.8%
神奈川	京浜	令和7年6月	70.0	41.7	1,169,514	216.1	27.8	53,121
		令和6年6月	68.8	42.2	1,151,908	217.6	27.7	53,911
		前年対比	101.7%	98.8%	101.5%	99.3%	100.4%	98.5%
千葉	旧千葉A	令和7年6月	61.0	42.8	721,835	178.7	22.2	43,748
		令和6年6月	58.8	43.1	667,974	172.5	21.9	42,376
		前年対比	103.7%	99.3%	108.1%	103.6%	101.4%	103.2%
埼玉	南部	令和7年6月	60.1	42.6	851,475	175.5	26.2	46,399
		令和6年6月	59.8	42.8	823,575	176.9	25.9	46,603
		前年対比	100.5%	99.5%	103.4%	99.2%	101.2%	99.6%
茨城	茨城	令和7年6月	55.5	44.4	160,383	126.0	12.5	28,073
栃木	栃木	令和7年6月	55.4	45.5	201,065	127.4	11.3	28,347
群馬	旧群馬A	令和7年6月	53.0	50.6	141,901	117.7	12.4	27,607
山梨	旧山梨A	令和7年6月	66.5	45.4	125,677	126.8	13.2	29,295

● 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6月の 19年比 (%)	4月の 19年比 (%)	5月の 19年比 (%)	6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）	83.2	86.9	93.9	91.4
東北	青森（5社、全社が23年6月15日運賃改定）	93.4	95.8	87.9	89.1
	岩手（5社、全社が22年12月19日運賃改定）	75.7	75.5	78.8	78.8
	宮城（5社、全社が23年に運賃改定）	75.5	90.0	97.7	87.7
	秋田（5社、全社が23年に運賃改定）	70.8	68.9	90.0	87.4
	山形（5社、全社が23年に運賃改定）	75.2	70.7	81.7	78.7
	福島（7社、全社が25年4月16日運賃改定）	80.7	83.2	91.0	89.3
関東	茨城（5社、全社が23年9月19日運賃改定）	104.9	116.8	131.2	120.5
	栃木（9社、全社が23年12月4日改定）	102.4	104.3	103.4	103.1
	群馬（5社、全社が23年10月10日改定）	85.1	83.2	86.8	86.7
	埼玉（5社、全社が23年11月20日運賃改定）	99.7	106.3	112.3	111.6
	千葉（6社、全社が23年11月20日運賃改定）	133.0	134.5	128.1	130.4
	東京（5社、全社が22年11月14日運賃改定）	100.0	115.8	123.8	118.9
	神奈川（5社、4社が23年11月、1社が24年3月）	102.8	105.1	111.1	111.3
	山梨（4社うち3社が24年4月8日運賃改定）	98.1	96.3	93.3	92.6
北陸信越	新潟（5社うち4社が23年10月25日運賃改定）	82.7	74.3	82.4	77.2
	富山（4社、全社が23年9月11日運賃改定）	104.8	105.1	112.0	105.5
	石川（4社、全社が23年6月26日運賃改定）	101.1	91.5	97.1	93.7
	長野（4社、全社が23年9月25日運賃改定）	81.1	81.8	87.6	86.6
中部	福井（5社、全社が23年10月25日運賃改定）	99.3	115.7	118.6	107.8
	岐阜（5社、全社が23年に運賃改定）	92.2	98.1	102.6	99.8
	静岡（5社、全社が23年9月に運賃改定）	75.2	76.6	81.8	77.2
	愛知（5社うち2社が23年3月20日改定）	89.0	95.5	100.3	95.9
	三重（5社、全社が23年9月11日運賃改定）	84.0	90.1	90.1	90.5
近畿	滋賀（6社、全社が23年5月1日運賃改定）	88.4	80.3	86.3	87.6
	京都（6社うち4社が23年5月、2社が24年3月）	98.3	102.9	106.1	104.1
	大阪（5社、全社が23年5月31日運賃改定）	112.3	120.8	131.2	135.0
	兵庫（6社うち5社が23年5月31日運賃改定）	93.0	84.1	89.0	93.8
	奈良（5社、全社が24年11月11日運賃改定）	77.5	81.4	85.3	84.5
	和歌山（5社、全社が23年7月3日運賃改定）	83.2	72.5	79.9	77.6
中国	鳥取（4社、全社が23年12月25日運賃改定）	97.2	90.5	101.5	99.5
	島根（5社、全社が24年3月29日運賃改定）	85.8	79.3	82.2	80.2
	岡山（5社、全社が23年6月26日運賃改定）	94.0	93.3	99.6	95.4
	広島（5社、全社が23年6月26日運賃改定）	102.2	107.1	107.7	110.9
	山口（5社、全社が23年8月1日運賃改定）	86.6	81.2	85.3	84.3
四国	徳島（5社、全社が23年9月11日運賃改定）	84.1	88.0	90.7	84.1
	香川（5社、全社が23年3月6日に運賃改定）	91.3	96.0	96.4	96.7
	愛媛（6社うち5社が23年6月26日運賃改定）	70.1	79.2	86.4	83.8
	高知（5社、全社が24年2月19日運賃改定）	78.9	81.9	85.7	82.6
九州	福岡（8社、うち7社が23年8月に運賃改定）	92.1	102.1	108.1	107.9
	佐賀（9社、全社が23年10月25日運賃改定）	89.0	91.9	95.2	96.6
	長崎（5社、全社が23年9月1日運賃改定）	88.3	84.3	86.6	89.4
	熊本（4社、全社が24年4月26日運賃改定）	98.0	104.1	112.5	111.1
	大分（6社、全社が23年7月12日運賃改定）	74.2	78.3	78.4	77.7
	宮崎（5社、全社が23年7月26日運賃改定）	92.8	89.7	87.0	84.3
	鹿児島（6社、全社が23年8月1日運賃改定）	92.5	92.4	97.6	95.6
沖縄	沖縄（1グループ+4社、全社が23年に運賃改定）	109.3	121.4	129.0	125.7
全国の営業収入の2019年同月比		90.8	92.9	97.7	95.8

● 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	2025.6.30	2025.6.30 充足率	直近3カ月の増減	27カ月間での増減率
北海道A	8,528	6,647	1,881	77.9%	6,923	81.2%	101	104%
北海道B	8,547	6,862	1,685	80.3%	6,832	79.9%	△13	100%
青森	3,482	2,713	769	77.9%	2,542	73.0%	△24	94%
岩手	2,675	2,211	464	82.7%	2,058	76.9%	△19	93%
宮城A	3,970	3,238	732	81.6%	3,204	80.7%	3	99%
宮城B	1,853	1,506	347	81.3%	1,419	76.6%	△5	94%
秋田	1,576	1,283	293	81.4%	1,133	71.9%	△62	88%
山形	1,609	1,366	243	84.9%	1,296	80.5%	△27	95%
福島	3,464	3,091	373	89.2%	3,064	88.5%	2	99%
茨城	3,135	2,658	477	84.8%	2,654	84.7%	△15	100%
栃木	1,982	1,716	266	86.6%	1,757	88.2%	20	102%
群馬	1,612	1,338	274	83.0%	1,447	89.8%	5	108%
埼玉A	4,053	3,316	737	81.8%	3,452	85.2%	25	104%
埼玉B	5,212	4,355	857	83.6%	4,433	85.1%	22	102%
千葉A	6,280	5,471	809	87.1%	5,797	92.3%	87	106%
千葉B	2,621	2,325	296	88.7%	2,557	97.6%	25	110%
東京A	58,257	48,515	9,742	83.3%	54,290	93.2%	889	112%
東京B	6,297	5,141	1,156	81.6%	5,162	82.0%	32	100%
神奈川A	11,945	10,032	1,913	84.0%	11,054	92.5%	126	110%
神奈川B	5,214	4,260	954	81.7%	4,445	85.3%	32	104%
山梨	1,232	960	272	77.9%	1,065	86.4%	12	111%
新潟	3,731	2,982	749	79.9%	2,887	77.4%	△12	97%
富山	1,077	855	222	79.4%	850	78.9%	△2	99%
石川	2,321	1,898	423	81.8%	1,970	84.9%	36	104%
長野	3,273	2,594	679	79.3%	2,662	81.3%	4	103%
福井	1,109	939	170	84.7%	949	85.6%	16	101%
岐阜	2,106	1,594	512	75.7%	1,621	77.0%	14	102%
静岡	6,082	4,960	1,122	81.6%	4,867	80.0%	11	98%
愛知A	9,168	7,219	1,949	78.7%	7,805	85.1%	68	108%
愛知B	3,323	2,558	765	77.0%	2,622	78.9%	9	103%
三重	1,526	1,230	296	80.6%	1,292	84.7%	21	105%
滋賀	1,340	1,108	232	82.7%	1,115	83.2%	1	101%
京都A	7,953	6,147	1,806	77.3%	6,803	85.5%	109	111%
京都B	409	347	62	84.8%	318	77.8%	△2	92%
大阪A	19,247	16,028	3,219	83.3%	18,394	95.6%	387	115%
大阪B	2,222	1,815	407	81.7%	2,019	90.9%	65	111%
兵庫A	7,278	5,758	1,520	79.1%	5,923	81.4%	△20	103%
兵庫B	2,241	1,985	256	88.6%	2,008	89.6%	6	101%
奈良	1,447	1,170	277	80.9%	1,124	77.7%	△7	96%
和歌山	1,442	1,167	275	80.9%	1,162	80.6%	11	100%
鳥取	830	629	201	75.8%	633	76.3%	1	101%
島根	1,316	1,065	251	80.9%	1,074	81.6%	△4	101%
岡山	3,338	2,696	642	80.8%	2,732	81.8%	2	101%
広島A	4,428	3,525	903	79.6%	3,566	80.5%	26	101%
広島B	3,029	2,638	391	87.1%	2,607	86.1%	△29	99%
山口	2,638	2,121	517	80.4%	1,997	75.7%	△10	94%
徳島	1,269	1,124	145	88.6%	1,131	89.1%	△7	101%
香川	1,604	1,443	161	90.0%	1,503	93.7%	△32	104%
愛媛	2,851	2,390	461	83.8%	2,368	83.1%	12	99%
高知	1,589	1,352	237	85.1%	1,232	77.5%	11	91%
福岡A	3,651	2,993	658	82.0%	2,615	71.6%	△101	87%
福岡B	8,282	6,655	1,627	80.4%	7,537	91.0%	124	113%
福岡C	2,715	2,156	559	79.4%	2,035	75.0%	7	94%
佐賀	1,248	1,085	163	86.9%	1,040	83.3%	△10	96%
長崎	3,819	3,168	651	83.0%	2,876	75.3%	△4	91%
熊本	4,103	3,489	614	85.0%	3,640	88.7%	45	104%
大分	2,468	2,064	404	83.6%	1,906	77.2%	△10	92%
宮崎	2,174	1,740	434	80.0%	1,597	73.5%	△16	92%
鹿児島	3,220	2,500	720	77.6%	2,356	73.2%	△31	94%
沖縄	6,747	5,747	1,000	85.2%	6,387	94.7%	92	111%
全国	282,168	231,938	50,230	82.2%	243,807	86.4%	1,997	105%

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

東タク協が第1回広報委員会開く タクシードの日のイベント概要報告



東タク協は7月24日、都内千代田区市ヶ谷の「自動車会館」で令和7年度第1回広報委員会（委員長＝高林良吉・宝自動車交通社長）を開き、副委員長と常任委員の選任を行ったほか、2万1704作品の応募の中から最優秀賞として「東京を走る・見守る・進化する」、優秀賞として「変わらぬ世に変わらぬ安心これからは」と「乗車中コロナもカラダも充電中」を選んだ「一行タクシーキャンペーン」（JPNタクシーにラッピング表示をして都内を走行）の概要、8月2日（土）に有楽町駅前広場で実施する「8月5日は『タクシードの日』」未来へつなぐ東京のタクシードのイベント概要、第34回タクシードに関するアンケート調査（1万人アンケート調査）などについて報告した。



運賃改定審査への協力を

冒頭、広報担当の藤原廣彦副会長（本州自動車社長）

は、「特別区・武三地区では運賃改定要請が50%に到達して審査に入る。多摩地区においても近く50%を達成すると

思われる」としながら、「これから運賃改定の要否判定、そして標準能率事業者の選定、さらには原価計算対象事業者の選定へと進んで行く。原価計算対象事業者には選ばれた場合には、各種資料を提出しなければならなくなるが、是非とも協力をお願いしたい」とし、「原価計算対象事業者が提出する資料の全部が

出ないと、（関東運輸局による）細かい審査が出来ないが、私が経営委員長を務めていた時にも、そうした経験を何度もした」などと指摘し、改めて原価計算対象事業者に選ばれた場合の資料提出への協力を要請した。

藤原副会長は、続けて「23区（特別区・武三地区）の運賃改定は、タクシード業界の中で一番、ハードルの高いものだ」としながら、「我々がこれから行う『1万人アンケート調査』についても、最終的には消費者庁に提出することになる」とし、「私のこれまでの経験から言うと、（特別区・武三地区の）運賃改定は来年3月に実施が出来ればいいのか、と思っているところだ。運賃改定に当たっての広報についても、皆さんの知恵をお借りしたい」などとした。

高林良吉・広報委員長が挨拶



高林良吉委員長は、8月5日「タクシードの日」のイベントへの協力を要請した。

帝都自動車交通が無事故表彰式 日本橋と日暮里営業所が基準達成



京成グループの東京大手・帝都自動車交通（三沢健吾社長、都内中央区）は7月31日、同社の日本橋営業所（ハイヤー）が6月22日に無事故連続450日間、日暮里営業所（タクシード）が7月10日に無事故連続30日間を達成したことから、これを記念して7月17日に社内表彰式を開催したと発表した。三沢社長から、日本橋営業所の荒信一郎所長と、日暮里営業所の高橋正芳所長に表彰状が手渡された。

2015年から無事故表彰式

帝都自動車交通では、「お客様の『安全・安心・信頼』を追求する取り組みのひとつ」として、2014年10月に「無事故連続日数表彰基準」を制定し、翌年の2015年から無事故実績に応じて各営業所の配置車両台数等を勘案した無事故期間日数の基準を設け、期間を達成し

た営業所に対する表彰式を行っている。

今回、無事故連続日数達成表彰の対象となった日本橋営業所（ハイヤー）は無事故連続日数の表彰基準を150日間、日暮里営業所（タクシード）は30日間として設定。無事故対象期間は、日本橋営業所が2024年3月27日～今年6月22日までの450日間、日暮里営業所が6月10日～7月10日の30日間。

オリエンタルタクシー

社長 金子 健作

東日本交通

社長 榎元 正人

陸王交通

社長 西原 利至子

八洲自動車

社長 永峰 豊子

飛鳥交通グループ

代表 川野 繁

リード

社長 石田 心也



山三交通

社長 秋山 利裕

第一交通産業

社長 田中 亮一郎

帝都自動車交通

社長 三沢 建吾

日本タクシー

会長 坂本 克巳
社長 坂本 栄二

日個連東京都
営業協同組合

理事長 三嶋 英治

三ツ矢
エミタスタクシーHD

代表 関口 勝裕

京西交通

社長 澤田 勝

ヒューマンエンジン
サポート

社長 山口 真二

日の丸交通

社長 富田 和孝

日本交通

社長 澤 志郎

三ツ矢物産

社長 関口 勝裕

トライプロ

社長 高木 宏昌

Z-MOBILITY

代表取締役 鈴木 嘉規

システムオリジン

社長 海野 知之

梅田交通グループ

代表 古知 愛一郎

栄泉交通

社長 保岡 政利

湘南交通

社長 太田 宏

仙台タクシーグループ

代表 佐々木 昌二

コンドルタクシー

社長 金子 健作

全国ハイヤー・タクシー
連合会

会長 川鍋 一朗

大阪タクシー協会

会長 坂本 栄二

東京ハイヤー
タクシー協会

会長 川鍋 一朗

日立興業

代表取締役 田村 栄二

駿河交通

社長 清野 大樹

全自交労連

委員長 溝上 泰央

東京都個人タクシー
協同組合

理事長 櫻井 敬寛

沖東交通グループ

代表 東江 一成

タクシーデータサービス

社長 関 隆成

目黒自動車交通

代表取締役 金子 健作

関東自動車交通

社長 清澤 洋人

つばめ自動車

社長 天野 清美

グリーンキャブ

社長 高野 公秀

アサヒタクシー

社長 藤井 嘉一郎

全国個人タクシー協会

会長 櫻井 敬寛

神奈川県タクシー協会

会長 伊藤 宏

南観光交通

社長 中澤 洋

タクシー支援サービス

会長 内田 和好

社長 徳差 和則

イーホーム

代表取締役 梅田 信利

開進交通

社長 広村 仁載

大栄交通

会長 安 光秀

社長 安 英哲

ロイヤルリムジン

社長 金子 健作

東京タクシー

社長 岡田 従容

三和交通

社長 太田 祥平

東京ハイヤー・タクシー
交通共済協同組合

理事長 町田 栄一郎

エコチャージジャパン

代表 長堀 アレクセイ

静岡 TaaS

代表理事 清野 吉光

一二三交通自動車

社長 金子 健作

武内工業所

社長 武内 洋子

コラム「団塊耕志録」第148回（2023年4月23日記）において、「ChatGPTとタクシー業界」というテーマで急速に発展している生成AIを取り上げた。

まだまだ高いレベルでの生成AIの活用は出来ていないが、今回、私のコラムの文章をグーグルの生成AIであるGeminiに作成してもらった。

過去の私のコラムと、9月から本格的に開始する共創プロジェクトへの応募資料をGeminiの生成AIに読み込ませて、今月号にふさわしいテーマで作成されたものが以下の文書である。

生成AIが文章作成に要した時間はわずか数秒であり、複雑な気持ちではある……。

（2025年7月27日記）

共創モデル実証運行事業、いよいよ本格始動へ

今月の「団塊耕志録」は、私たちが長年温めてきた夢の実現に向けた、大きな一歩についてご報告いたします。

私が代表理事を務める一般社団法人静岡TaaSが、国

土交通省の「令和7年度共創モデル実証運行事業」に採択されました。去る6月12日に正式な採択通知を受け取り、7月10日には補助金の交付決定通知が届きました。この大きな事業が、いよいよ本格的に動き出すこととなります。

今回の応募テーマは、「クルーズ船寄港時の空白解消とインバウンドタクシー観光のアップデート」です。これは、私たちが設立当初から掲げてきた「タクシー事業者が自ら変革を起こし、地域の交通課題を解決していく」という信念を、具体的な形にする試みです。タクシー業界の未来は、外部の力に依存するのではなく、私たち自身の知恵と行動によって切り開かれるものだと、私は確信しています。

現場から生まれた共創の種

この実証運行事業の構想は、静岡市清水港に大型クルーズ船が寄港する際に直面した、深刻なタクシー不足という現場の課題から生まれました。特に、インバウンド客の集中によって、長時間にわたる

清野吉光氏のコラム 第175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



グーグルAI Geminiが書く「団塊耕志録」

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

貸切チャーターが多発し、結果として地域のタクシーが一時的に不足する事態が発生していました。これにより、地域住民の皆様にもご迷惑をおかけする状況が生まれていたのです。

この問題を解決するための一手として、私たちは静岡市に対し、クルーズ船着岸時の一時的な交通空白を埋めるイベント対応型の日本版ライドシェアの要請書を提出しました。そして2025年4月4日には、大型クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス号」の着岸を皮切りに、タクシー事業者による日本版ライドシェアの運行が開始されました。

しかし、日本版ライドシェアはあくまで、交通空白を補完する手段の一つに過ぎません。今回の実証事業の核心は、この課題を根本的に解決するために、タクシー車両に設置したタブレット端末を活用し、車両の位置や動態を一元的に把握する「最適配車プラットフォーム」を構築することにあります。

タクシー事業のアップデート、そして未来へ

これまでのクルーズ船寄港時、一度タクシーが不足すると、次にいつ港に車両が戻ってくるのかが全く分からず、利用客と配車担当者の双方に多大なストレスがかかっていました。

しかし、今回の実証運行事業で設置される100台のタブレット端末は、この状況を大きく変える力を持っています。タクシー会社の枠を超えて、どの車両がどこにいるのか、お客様を乗せられる状態にあるのかをデジタル技術で即座に把握し、その情報を利用客にもディスプレイなどで知らせることが可能になります。これにより、「あとどれくらい待てば良いか」が明確になり、お客様の不満を軽減することができます。

また、このタブレット端末は、従来のタクシー無線が抱える課題も解決します。電波の到達距離が数十キロに限られていた従来の無線とは異なり、携帯電話のパケット通信網を使用するこのタブレット



この「共創モデル実証運行事業」は、私たち一般社団法人静岡TaaSが実施主体となり、運行主体である静岡市タクシー協会清水支部や駿河交通、さらには公益社団法人静岡市観光局、株式会社システムオリジン、株式会社静岡TaaSトラベル、株式会社otononなど、多様なパートナーとの連携によって

端末は、全国どこでも通信が可能。これにより、清水港から県境を越えて箱根や山梨へ向かった車両の位置情報も把握でき、遠隔地での事故や故障などのトラブル発生時にも迅速な対応が可能になります。

クルーズ船の出港時間に間に合うかどうかの判断も容易になり、安全管理の面でも大きな効果が期待されます。さらに、このプロジェクトは、単なる効率化だけに留まりません。私たちはインバウンド対応の観光タクシーのレベルアップも目指しています。

昨年、静岡市タクシー協会と連携し、乗務員向けの「英語乗務員」「アプリ乗務員」の説明会を実施してきました。これは、単に言葉の問題だけでなく、観光客へのアテンドや、写真撮影、さらには英文の観光案内マニュアルの提供などを通じて、「おもてなし」の質を高めるための取り組みです。ありがたいことに、海外での仕事経験や留学経験があり、英語や他の言語に堪能な方が、日本版ライドシェアのドライバーとして多数応募してきています。彼らの多くは副業として社会貢献を目的

共創の力で、日本のタクシー業界を動かす

としているため、おもてなしのレベル向上に大きく貢献してくれと期待しています。今回の実証事業を通じて、クルーズ船の種類、客層、天候、滞在時間などによるタクシー需要の変化を詳細に解析し、今後の受け入れ体制の整備に繋げていく考えです。これにより、需要予測の精度を高め、交通空白への対処をより効果的に行うことが可能になります。

実現しました。国土交通省の共創モデル事業は、一社単独では応募できず、運送事業者を核とした他事業者との共創が必須条件だからです。

この「共創」の枠組みこそが、今後の日本のタクシー業界に求められる姿であると私は信じています。

少子高齢化が進み、人手不足が深刻化する中、個々の事業者が孤立して問題を解決することは困難です。しかし、異なる強みを持つ事業者が手を取り合うことで、地域交通の課題を克服し、新しいビジネスモデルを創出することができると信じています。

静岡TaaSの挑戦は、まだ始まったばかりです。しかし、この一歩が、地方の公共交通が直面する課題を解決し、日本のタクシー業界の未来を切り拓く羅針盤となるよう、全力で取り組んでまいります。今後は、このコラムを通じて、実証運行の進捗や、そこで見えてきた新たな課題、そして解決の糸口を随時ご報告させていただきます。読者の皆様には、引き続き温かいご支援とご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。



←
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! タクシー経験のない人にも分かりやすくサイトで紹介!

全個協が定時総会と臨時理事会 国交省旅客課調整官の講演を聴く



全国個人タクシー協会（櫻井敬寛会長）は7月23日、都内中野区弥生町の「個人タクシー会館」において第13回定時総会と第35回臨時理事会を開き、令和6年度決算報告を了承したほか、姉帯裕徳・専務理事の任期途中での辞任に伴い、全個協の業務部長だった稲垣誠氏を新しい専務理事に選任するなどした。

総会の冒頭、5月24日に急逝した故・富本哲哉・前副会長に黙とうが捧げられた。

また、令和7年度役員研修会を開催し、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から「タクシーを巡る諸情勢について」と題した講演を聴き、個人タクシー事業者の75歳定年制における特例延長や資格要件の緩和などの要望に関する質疑応答が行われた。

75歳定年制と新規許可の停止



開会の挨拶で、信岡弘二副会長（大阪）は、

「私どもの個人タクシー業界は、時代を遡って考えると、2002（平成14）年の（需給調整規制の廃止による）規

や準特定地域における）新規許可の停止だ」などと指摘。その上で、「75歳定年制の廃止と新規許可が認められなければ、個人タクシー事業者数の減少の流れは止まらない」などと訴えた。

櫻井敬寛会長が冒頭あいさつ



続いて、挨拶した櫻井敬寛会長（東京）は、

「7月20日に参院議員選挙が行われたが、大臣（経済安全保障担当）となった（自民党）個人タクシーを応援する議員連盟事務局長の城内実先生（衆院議員）の代行として、事務局次長を務めていただいていた赤池誠章先生（参院議員・全国比例）が落選という結果となってしまった」などと報告した上で、「議連の先生方に」頼んでいたことは、（信岡）副会長からもあったように、75歳定年制と年2

回の新規許可についてだ。北海道から沖縄までの各地方運輸局や運輸支局（および沖縄総合事務局運輸部）などにも皆さんの力で（こうした課題があることを）押し上げてもらい、さらに本日は、本省旅客課からタクシー班長の小嶋（隆弘・タクシー事業活性化調整官）さんが講演に来るので、これから先、皆さんの力を結集することでは非同、75歳定年制については、特例として1年ずつ延して行けるようにしたい」などとする意向を表明した。

専務理事に稲垣誠・業務部長

団体功労者表彰・永年勤続功労事業者表彰・マスター功労表彰・交通安全運動優良団体表彰などに続き、議事では、令和6年度決算報告を了承したほか、姉帯裕徳・専務理事の任期途中での辞任に伴い、第35回臨時理事会も併せて開催し、全個協の業務部長だった稲垣誠氏を新しい専務理事に選任するなどした。



閉会挨拶では、岩田寿幸副会長（広島）が、

「全個協の目指す目標の実現に向けて、山積している課題の山を動かし、一同の力を合わせて頑張って行きたい」などとした。

定年延長には効果検証が必要



令和7年度役員研修会では、

国交省旅客課の小嶋隆弘・タクシー事業活性化調整官が「タクシーを巡る諸情勢について」と題した講演を行い、個人タクシーが抱える課題解決に向けた取組パッケージの概要などを説明。質疑応答では、個人タクシー事業者の75歳定年制における特例延長や資格要件の緩和などの要望が出たが、小嶋調整官は、75歳定年制における特例延長に関して、「事故・違反歴や行政指導の有無、脳血管疾患等のスクリーニング検査を担保に1年ずつ定年延長を認めて欲しいとの要望だが、我々国交省としては、こうした項目で定年延長をすることが妥当なのかどうか、の効果検証をする必要があると思っています」などとする考え方を示した。

システムオリジンが配車注文支援 「おやゆびQR」の受注を開始



タクシー専門ソフトウェア大手のシステムオリジン（海野知之社長、静岡市）はこのほど、8月1日から新たに、タクシー配車システム・テレハイAVM用のタクシー注文支援システム「おやゆびQR」の受注を開始すると発表した。

「おやゆびQR」は、タクシー利用者が配車専用のQRコードをスマートフォンのカメラで読み取ることで、QRコードが設置された場所へのタクシー注文が可能になるメニューを表示する仕組み。配車用QRコードの設置場所としては、ビジネスホテルや市役所・町役場などの公共施設、病院、飲食店などを想定している。

通信アプリLINEを活用

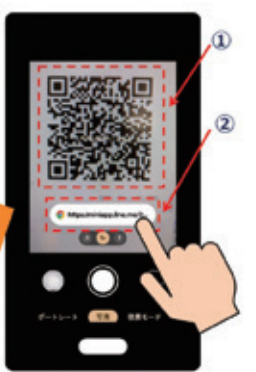
タクシー専門ソフトウェア大手のシステムオリジン

が、新しく8月1日から受注を開始する、タクシー配車システム・テレハイAVM用のタクシー注文支援システム「おやゆびQR」は、基本機

能として①タクシー利用者がQRコードをスマートフォンで読み取り、②迎車場所がセットされたタクシー注文フォームを表示、③注文が成立すると、注文番号や到着予想時間を表示、④配車専用QRコードの設置場所はテレハイ側で登録するため、設置場所の変更も可能——としており、特徴として、「タクシー利用者は、設置されているQRコードをスマートフォンで読み取るだけで利用可能」、「タクシー迎車場

所の設定が不要なので注文操作が簡単」、「広く普及するLINEのミニアプリ上へ、配車成立状況や到着予想時間などの通知や配車オペレーターからのコメント通知が可能」、「電源も端末も不要なのでローコストで設置と運用が可能」などとなっている。

利便性向上と販路拡大に



お客様端末で読み取り表示

- ①QRコードをカメラで読取
- ②リンク先をタップ



QRコード設置場所

- ・ビジネスホテル
- ・役場などの公共施設
- ・病院
- ・飲食店 など

「おやゆびQR」の導入により、安価に「タクシーステーション」を設置することが出来るため、利用者の利便性向上とタクシー事業者の販路拡大を見込むことが出来るほか、既にリリース済みのタクシー注文アプリ「ゆびタクシーforLINE」との親和性が非常に高いシステムとなり、利用シーンに合わせたタクシー注文サービスの幅広い展開が可能となる、などとアピールしている。

編集後記

年々、酷くなる猛暑。気温が40度近くになると都心のコンクリードジャングルでは、さらに実際の温度は高くなっているのだけれど、それを測る勇氣が出てきません。そして外出すると、少し歩くだけで汗だくとなり、建物の中に入るとクーラーが効いていてホッと。それを繰り返しているうちに体調不良になってしまいました。クーラー病ないし夏風邪の症状で、この3日間ほどは最悪でした。ということで、若干の抵抗はありましたが、とうとうUVカットの男性用日傘を購入しました。使ってみると、強烈な直射日光を遮ってくれて、大助かり。この際、なりふり構わず、熱中症は回避したいものです。

〈お知らせ〉

今号のTaxi Japan（485号）は、夏季の特別発行による合併号とし、次号の486号は8月31日付での発行となります。

Taxi Japan

2025.7.31 (合併号) No.485 CONTENTS

巻頭特集：これからのタクシー事業を考える

1 配車のプラットフォーム化に懸念 つばめ自動車の天野社長に聞く

論風一陣

5 台数ベース5割の審査開始基準を問う！

TOPICS

6 最低賃金の引き上げ巡る論議難航 全都道府県で時給 1000円超に

TOPICS

6 参議院選挙惨敗で衆参少数与党化 全タク連推薦の繁本護候補も落選

TOPICS

7 1～2週間で要請率5割クリアも 関東は7月末までに要否判定入り

TOPICS

8 労務担当責任者の世代交代で準備 武居利春氏の後継者に太田祥平氏

TOPICS

9 全自交労連が夏季労働セミナー 全自交運動を未来につなぐために

TOPICS

10 第一交通産業が福岡で感謝の集い 854社提携の No.1 ネットワーク

TOPICS

11 国際自動車が決算報告会を開催 連結営収は574億円で増収増益

TOPICS

12 関東運輸局が定例記者会見を開く 管内の都市型ハイヤー 6823台

TOPICS

13 優良・無事故・永年勤続で表彰式 グリーンキャブの高野社長が称える

TOPICS

14 実働率や実働日車営収の地域格差 関東8都県の近況実績で読み解く

TOPICS

17 東タク協が第1回広報委員会開く タクシーの日のイベント概要報告

TOPICS

17 帝都自動車交通が無事故表彰式 日本橋と日暮里営業所が基準達成

COLUMN 清野吉光氏のコラム「団塊耕志録」第175回

20 グーグル AI Gemini が書く「団塊耕志録」

TOPICS

22 全個協が定時総会と臨時理事会 国交省旅客課調整官の講演を聴く

TOPICS

23 システムオリジンが配車注文支援 「おやゆびQR」の受注を開始



第485号 表紙解説

表紙の写真は、7月4日に撮影した、沖縄県尻郡渡嘉敷村の阿波連ビーチです。渡嘉敷島は、海的美しさから「ケラマ・ブルー」として有名な慶良間諸島を構成する島の一つで、他に、座間味島や阿嘉島などがあります。自治体としては渡嘉敷村と座間味村があり、沖縄本島南部の那覇市から西に約40キロ離れた東シナ海に点在する、大小20余りの島からなる島嶼群です。ケラマ・ブルーの海が、本当に美しく、それだけで訪れる価値のあるところです。

撮影：熊澤 義一

タクシージャパン 第485号
2025年7月31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

