

taxi japan

タクシー専門情報紙

<https://iinehonpo.com>

[タクシージャパン]

No.487 2025

9.10

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)

ライドシェア解禁旋風再来を警戒せよ！

- | | |
|----------------------|---------------------|
| 1 頁：東京都がプロジェクト発表と出発式 | 4 頁：全タク連が二種免許取得等で論議 |
| 6 頁：全国の地域別最低賃金額が出揃う | 7 頁：国交省が準特定地域の需給判断 |
| 7 頁：名古屋地区の改定率10.54% | 8 頁：東部ハイタク支部が安マネで会合 |

巻頭特集

東京都がプロジェクト発表と出発式 2030年度に水素タク600台



東

京都は9月3日、水素の利用を官民連携で推進する「燃料電池商用モビリティをはじめとした『水素を使う』アクションを加速させるプロジェクト」(TOKYO H2プロジェクト)の発足発表会、および水素をエネルギーとした燃料電池車である水素タクシー(トヨタ・クラウンFCEV)の出発式を、都内新宿区の東京都庁において、東京都の小池百合子知事、一般社団法人水素バリューチェーン推進協議会で共同会長を務める、トヨタ自動車の佐藤恒治社長と岩谷産業の牧野明次会長兼CEO、東京ハイヤー・タクシー協会の川鍋一朗会長が出席して行った。

当日は、東京都内で水素タクシーの運行をスタートする、日本交通、国際自動車、帝都自動車交通、大和自動車交通の大手四社、東都自動車交通、飛鳥交通、小松川タクシー(東京無線)の7社7台のクラウンFCEVと関係者らも参加。報道関係者などを対象としたクラウンFCEVの試乗会も実施された。

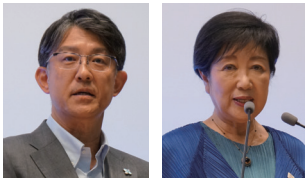
トヨタ自動車の燃料電池車であるクラウンFCEVは、新型の16代目クラウン・セダンがベース車両で、ワイドなロングホイールベースのゆったりとした後席空間とプレミアムな内装が特徴で、さらに自動車安全性能2024で最高評価の「ファイブスター大賞」を受賞している。都内には現在、約20力所の水素充填ステーションがあるが、クラウンFCEVは1回当たりの水素充填時間が3分程度、一充填で約820キロの走行が可能という。

車両価格は、1台860万円と高価だが、これに対して国の補助が約250万円+東京都の補助が基本370万円、事業者負担は約240万円。さらに、5年以内に中小企業で3台、大企業で5台の導入計画や水素ステーションの敷地内整備などの条件を満たすと、1台240万円を上限とする東京都の上乗せ補助の対象となるため、条件を満たせば車両導入における実質的負担がほとんど無くなるという試算になっている。東京都では、2030年度までに水素タクシー600台の導入を目指す考えだ。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉

水素と空気中の酸素で発電走行

燃料電池車は、水素と空気中の酸素の化学反応で電気を発生させ、その電気でモーターを動かして走行する自動車のこと。走行時に水のみを排出し、二酸化炭素（CO₂）や大気汚染物質を出さない「究極のエコカー」とされており、一度の水素充填で長距離を走行でき、ガソリン車やLPガス車と同等の時間で燃料補給ができるのも特徴。課題は、高額な車両価格や水素ステーションの普及などだが、東京都では、トラック、バス、ごみ収集車、空港牽引車など、商用車におけるFCVの導入を促進しており、9月3日には、水素の利用を官民連携で推進する「燃料電池商用モビリティをはじめとした『水素を使う』アクションを加速させるプロジェクト」（TOKYO H2）の発足発表会、および水素をエネルギー源とした燃料電池車である水素タクシー



（トヨタ・クラウンFCEV）の出發式を、都内新宿区の東京都庁において、東京都の小池百合子知事、一

述べた。



次会長兼CEO、東京ハイヤー・タクシー協会の川鍋一朗会長が出席して行った。

東京都の小池百合子知事が挨拶

プロジェクト発表会で、東京都の小池都知事は、「深刻化を増す気候危機への対応やエネルギーの安定確保など、重要な課題に直面している中、脱炭素の鍵を握るのが水素だ。この度、水素を使うアクションを加速させる『TOKYO H2プロジェクト』が始動する」としながら、「東京都はこれまで、燃料電池バスの導入を始め、水素の普及に向けた先駆的な取組を進めており、今回、日本で初めて燃料電池タクシーを大量導入することとなった。この取組を皮切りに、都民の皆さんに水素のある社会を身近に感じてもらいながら、『世界に誇る、水素社会・東京』、持続可能な都市の実現を目指してまいりたい」などと述べた。

トヨタ自動車の佐藤恒治社長

続いて、水素バリューチェーン推進協議会で共同会長を務める、トヨタ自動車の佐藤社長は、「日本で水素社会を実現していくために、ここからは『社会実装』を増やしていくフェーズだ」とした上で、「水素を普及させていくカギは、産業を超えた連携を通じて、『つくる』ところから『使う』ところまで、一体となって、水素のバリューチェーンを構築して行くことであると思う。『TOKYO H2プロジェクト』のもと、タクシー、バス、物流事業者の皆さん、インフラ事業者の皆さんと共に、商用モビリティを軸にした水素利用モデルをしっかりと作って行く」などとした。

東タク協の川鍋一朗会長が登場

東タク協の川鍋会長は、「タクシー業界は、本日から新たな進化への第一歩として、水素タクシーの導入を始めることとなった。環境対策の推進と公共交通を担う使命を果たし、カーボンニュートラルを次世代へ継承していくことは、私たちの誇りであり責務でもある」とした上で、「これからも、『TOKYO H2プロジェクト』のもと、

行政や関係の皆さんと力を合わせ、国際都市・東京から全国へ、そして世界へと広がる持続可能な都市交通の未来を築いて行く」などとした。

都庁前で水素タクシー出發式

当日は、東京都内で水素タクシーの運行をスタートする、日本交通、国際自動車、帝都自動車交通、大和自動車交通の大手四社、東都自動車交通、飛鳥交通、小松川タクシー（東京無線）の7社7台のクラウンFCEVと関係者らも参加。

都庁前で行われた、水素をエネルギーとした燃料電池車である水素タクシー（トヨタ・クラウンFCEV）の出發式で、小池都知事は「水素は、これから社会を持続可能に発展させるためのキーワードであり、キー



エネルギー。そして、タクシーは都民に身近な存在であり、水素を身近に感じてもらうためのモビリティ。水素で走る燃料電池タクシーのスタートだ」などと発声、クラウンFCEVが動き出した。

支援継続なら運用コストも低廉

トヨタ自動車の燃料電池車であるクラウンFCEVは、新型の16代目クラウン・セダンがベース車両で、ワイドなロングホイールベースのゆつたりとした後席空間とプレミアムな内装が特徴で、さらに自動車安全性が2024で最高評価の「ファイブスター大賞」を受賞している。都内には現在、約20カ所の水素充填ステーションがあるが、クラウンFCEVは1回当たりの水素充填時間が3分程度、一充填で約820キロの走行が可能という。

車両価格は、1台860万円と高価だが、これに対して国の補助が約250万円＋東京都の補助が基本370万円で、事業者負担は約240万円。さらに、5年以内に中小企業で3台、大企業で5台の導入計画や水素ステーションの敷地内整備などの条件を満たすと、1台240万円を上限とする東京都の上乗せ補助の対象となるため、条件を

論風一陣

ライドシェア解禁旋風再来を警戒せよ！

石破茂首相は9月7日、自民党総裁の辞意を表明した。後継総裁を決める臨時総裁選挙にも出馬しない意向を示し、首相交代が現実となった。

これを受けて、一般マスコミは、後継候補へのスポットライトを当てることに余念がない。そればかりか、石破政権の交代による積極的な経済対策実行への期待感から日経平均株価が急騰し、最高値を更新、現状打破の社会・経済変革への期待感を急拡大させている。

この変革の予感を、タクシー業界はどう受け止めるべきか。石破政権の誕生前夜を振り返れば明らかである。河野太郎・前規制改革担当大臣を筆頭としたライドシェア全面解禁旋風が猛烈な勢いでスピードで吹き荒れたのは記憶に新しいところである。菅義偉・元首相がライドシェア解禁議論の口火を切り、自民党総裁選に立候補した小泉進次郎・衆院議員が公約に掲げるなど、

満たせば車両導入における実質的負担がほとんど無くなるという試算になっている。
走行距離当たりの燃料価格もLPガスと同等とされ、トヨタ自動車では「国や東京都などの」支援が継続する前提で、7年間のトータルコストを試算すると、JPNタクシーの2分の1程度」などとしている。

東京都では、2030年度までに水素タクシー600台の導入を目指す考えだ。

本紙編集長が水素タクシー試乗

報道関係者などを対象としたクラウンFCEVの試乗会も実施され、本紙の熊澤義一編集

長も参加。乗車車両は、小松川タクシー（東京無線）のクラウンFCEVで、燃料電池関係の装備もあることから車両重量は約2トンと重く、そのため重厚な乗り味で、水素と大気中の酸素の化学反応で発電させてモーター走行することから車内は静

粛、乗務員に聞くと「運転していても非常に体が楽」とのことだった。プレミアムな内装で、後席にはマッサージ機能も搭載されており、アームレスト内にあるタッチパネルで操作が出来るなど、長距離利用に向いていると感じた。

が反対する中で、日本維新の会が国会に提出したライドシェア新法案（ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案）の衆議院における閉会中審査に賛成し、継続審議に道を拓いた。

こうみてくると、今回の自民党総裁選挙における有力候補と目されている小泉進次郎・衆院議員（農林水産大臣）が次の首相となり、少数与党の現状を解消するために日本維新の会との連立拡大に踏み切ることになれば、タクシー業界としては最悪のシナリオとならない。それが回避できたとして、誰が次の自民党総裁、そして首相になっても、停滞する社会・経済の変革への期待が膨らむ中で、次期政権においてライドシェア解禁議論が再び浮上する可能性は低くはないだろう。

地方創生を主要施策として掲げた石破政権が、この点では例外的だったと言えるかも知れない。タクシー業界として最悪のシナリオにも対処できる善後策を用意しなければならない、といえよう。

〈高橋正信〉

S・RIDEが水素タクシー配車対応

配車アプリのS・RIDEでは同9月3日、国際自動車、大和自動車交通、小松川タクシー（東京無線）の3社がクラウンFCEVを1台ずつ導入し、これらのタクシーは、S・RIDEの配車アプリから「水素タクシー」として、同日から順次配車が可能になると発表。S・RIDEアプリによる水素タクシーの配車可能台数は、来年3月までに100台規模への拡大を予定している。

飛鳥交通は多摩で計6台導入へ

また、飛鳥交通グループでは、東京都多摩市のニュータウン営業所に水素タクシー1台を導入、9月中旬以降に運行を開始する予定だと発表。将来的には、ニュータウン営業所で3台、同じく町田市のカンツリー営業所でも3台を導入し、2030年度までに計6台の水素タクシーを導入する計画。

これにより、既に導入しているEV車両を含めると、ニュータウン営業所では全97台のうち約24%、カンツリー営業所では全111台のうち約21%の車両が、非化石燃料車（二酸化炭素の排出を抑えた車両）になるとしている。

正副会長会議と地方タク再生本部 全タク連が二種免許取得等で論議



全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋一朗会長）は9月10日、都内千代田区の「自動車会館」において、定例正副会長会議を開いたほか、第2回となる地方タクシー事業再生・進化推進特別本部（本部長＝川鍋会長、副本部長＝田中亮一郎・副会長兼地域交通委員長）をWEB併用方式で開催した。

正副会長会議には、国土交通省物流・自動車局から原田修吾・大臣官房審議官や重田裕彦・旅客課長らが出席した。

国交省側からは、①令和7年度こども霞が関見学デーの実施概要、②自然災害等に伴う営業区域外運送の取り扱い、③運賃改定の状況、④令和7年度補助事業の2次募集——などが説明された。

また、第2回地方タクシー事業再生・進化推進特別本部には、正副会長会議のメンバーに加え、熊本・鳥取・奈良・兵庫・三重・埼玉・群馬の各県協会長らが出席したほか、各地方協会などとリモートで結ぶWEB併用方式で開催され、普通二種免許の取得機会向上を中心に意見交換を行った。



定例の正副会長会議を開く

全タク連の定例正副会長会議では、川鍋一朗会長が冒頭、「九州方面では大変な豪雨で甚大な被害が出て、特に熊本県では122台の車両が水没し、うち80台が廃車になってしまった、ということだ。お見舞いを申し上げる」とした上で、「全タク連からは9月1日より、熊本・福岡・鹿児島、さらに山口の4県の協会に対して見舞金を送ったところだ」などと報告。

続いて、7月20日に投票が行われた参院議員選挙に言及して、「だいぶ前のことのように感じられるが、（全タク連として推薦したものの落選となった繁本護候補の応援で）皆さんには必死にやっていたものと思っている。心から御礼を申し上げる」とした上で、「結果は厳しいものとなり、自民党タ



ク議連の先生方も（落選により）失ってしまったが、新しく当選された方もいるので、積極的にアプローチをしてタク議連に入ってもらおう活動をしたい」などとする意向を示し、各地方の副会長らにも協力を要請した。

10月4日に自民党総裁選挙

川鍋会長は、「石破総理が（自民党総裁の）辞意を表明し、（党員投票を含む）フルスペックでの自民党総裁選挙が10月4日に実施されることになった」とし、「ライドシェア全面解禁ということが、我々にとってはテーマになって来る。ライドシェア全面解禁の大義名分としては『クルマ（タクシー）が足りない』ということになるが、（供給対策に取り組んだことで）数年前や去年と比べても状況が違っていることは胸を張って言えるので、引き続き足もとの供給力を積み上げることを丁寧に行きたい」などとした。

普通二種免許の取得機会向上

川鍋会長は、「今日は、正副会長会議の終了後、第2回となる地方タクシー事業再生・進化推進特別本部を、数人の県協会長らの参加と（地方協会などと結ぶ）リモート方式の併用で開

催して意見交換を行う。まずは、普通二種免許の取得機会の向上を中心に、それ以外のことも含めて議論をして行きたい」などと述べた。

自然災害の発生で区域外運送

正副会長会議には、国土交通省物流・自動車局から原田修吾・大臣官房審議官や重田裕彦・旅客課長らが出席した。

国交省側からは、①令和7年度ことも霞が関見学デーの実施概要、②自然災害等に伴う営業区域外運送の取り扱い、③運賃改定の状況、④令和7年度補助事業の2次募集——などが説明された。

このうち、自然災害等に伴う営業区域外運送の取り扱いでは、7月30日のロシア・カムチャツカ半島付近で発生した地震による津波警報での鉄道等の運休、8月8日の鹿児島県での大雨による鉄道の運休や航空便の欠航、8月10日の九州・中国地方を中心とした大雨による鉄道の運休や航空便の欠航、などへの対応において、「期間を限定して、道路運送法第20条第1号の営業区域外旅客運送を適用。併せて、日本版ライドシェアについても、運行時間帯の拡大等を実施」した事例を説明した。

令和7年度補助事業の2次募集

また、令和7年度補助事業の2次募集では、補助対象事業として、バリアフリー化設備等整備事業（主な支援対象は、UDタクシーを含む福祉タクシー）・交通DX・GXによる経営改善支援事業（運行管理支援や業務日報自動作成などの各種システム、キャッシュレス決済機器など）・人材確保事業（二種免許取得や採用活動など）・交通サービス利便向上促進事業（ジャンボタクシーや多言語翻訳機能など）等が説明され、交付申請期間は、9月24日の午後2時～10月7日の午後4時まで。

第2回地方タク再生特別本部

定例正副会長会議の終了後に開催された、第2回地方タクシー事業再生・進化推進特別本部（本部長＝川鍋会長、副本部長＝田中亮一郎・副会長兼地域交通委員長）には、正副会長会議のメンバーに加え、熊本県タクシー協会の小山剛司会長、鳥取県ハイヤータクシー協会の澤耕司会長、奈良県タクシー協会の池田英憲会長、兵庫県タクシー協会の大久保恵美会長、三重県タクシー協会の末吉利教会長、埼玉県乗用自動車協会の

三上秀樹会長、群馬県タクシー協会の清水憲明会長らが出席したほか、各地方協会などよりモートで結ぶWEB併用方式で開催され、普通二種免許取得機会の向上を中心に意見交換を行った。

川鍋本部長の挨拶に続き、熊本県タクシー協会の小山会長が、熊本県内における豪雨被害の状況を説明して「県内では122台の車両が被害を受け、13社の事務所と11社の車庫が水没した。田中副本部長（第一交通産業グループ）の事業所でも車庫と11台の車両が被害を受けている。熊本市内で最も被害の大きい事業者では19台が水没した」などと報告すると共に、その後の配車共有などの対応状況を説明、支援への感謝と御礼の言葉を述べた。

二種免許の取得で意見や要望

続いて、普通二種免許に関する意見・要望への対応方針について、主な意見や要望などの内容が説明され、基本的な考え方として「普通二種免許取得のための教習の早期受講は、待った無しの課題であり、まずは直ちに活用できる資源を、有効に活用できる方策の実現を急ぐ」とする方向性が示された。

その上で、地方における普通

二種免許の取得に関して、①二種免許教習の空き枠の情報提供、②教習所入校のための人数調整、③取得時講習・受験資格特例教習に関する体制整備、④取得時講習の受講時期の弾力化、⑤補助金の拡充、⑥運転免許試験場での受験機会の拡大——などへの対応状況等が説明された。

リモートも含めて意見交換

意見交換では、事業者負担となっている公共的割引や都市型ハイヤーなどに関する問題など各専門委員会に割り振られた意見・要望への対応が説明された一方で出席者からは「地方の抱える課題がよく分かったが、

地方ではタクシー事業者の廃業というよりも倒産が増えている」として、中小事業者が多い地方業界からの危機感も示されたほか、女性乗務員の雇用促進に向けた施策の必要性、乗務員の高齢化に伴う離職者の増加への危機感と対策を求める意見も出たようだ。さらに、「地方の事業者同士が話し合うことで、地方のタクシーが活性化できるような機会が必要だ」などとする

声もあったようだ。

田中亮一郎・副本部長が閉会挨拶

最後に、田中・副本部長は、「解決した施策については、皆で活用して実行して行く必要がある」としながら、貨客混載への対応を含めて地域交通を巡る現状や課題などを指摘、「最も怖いのは、その地域にタクシーが無くなってしまふことだ。そうならないように応援できる仕組みが必要だ」などと、坂本克己・最高顧問の発声で散会した。



全都道府県で最賃1000円超に 全国の地域別最低賃金額が出揃う



厚生労働省は9月5日、決着が9月にずれ込んでいた山形、福島、徳島、愛媛、長崎、熊本、大分の7県を含めて全ての都道府県で地域別最低賃金の答申が出たと発表した。すべての都道府県で、地域別最賃額が1時間1000円を超えることになった。

改定額の全国加重平均額は1121円（現在は1055円）で、前年度からの全国加重平均額66円の引上げは、昭和53（1978）年度に目

安制度が始まって以降で最高額となる。引上げの最高額は熊本の82円、次いで大分の81円、秋田の80円と続き、これら3県が目安額の64円を大きく上回る80円台での決着となった。一方で、引上げ額が大きくなった秋田、福島、群馬、徳島、熊本、大分の6県における新しい地域別最賃額の発効予定日は越年することになった。

隣接県間のつば迫り合いが続く

地域別最低賃金が全国最低だった秋田は、目安の64円を大幅に上回る80円の引上げで決着

し、現行の1時間951円から同1031円となる。隣県の岩手も79円の引上げで952円から秋田と同額の1031円で決着したもの、答申案に納得できない使用者側委員の全員が採

決前に退場するなどの異常事態も発生。地方における深刻な労働力不足の中で、若者の県外流出を懸念する「隣接県間のつば迫り合い」が全国で続くことになった。

地域別最低賃金額で全国最低となったのは、1023円の同額で高知・宮崎・沖縄の3県となるが、それでも1時間1000円の大会に乗ることになった。すべての都道府県で、地域別最賃額が1時間1000円を超えることになる。

引上げの最高額は熊本の82円

全国最高額の東京は1226円、次位は神奈川の1225円、3位は大阪の1177円、4位は埼玉の1141円、5位が千葉と愛知の1140円——などとなっている。

改定額の全国加重平均額は1121円（現在は1055円）で、前年度からの全国加重平均額66円の引上げは、昭和53（1978）年度に目安制度が始まって以降で最高額となる。引

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

上げの最高額は熊本の82円、次いで大分の81円、秋田の80円と続き、これら3県が目安額の64円を大きく上回る80円台での決着となった。

一方で、引上げ額が大きくなった秋田（80円の引上げで、発効予定日は来年3月31日）、福島（同78円、来年1月1日）、群馬（78円、来年3月1日）、徳島（66円、来年1月1日）、熊本（82円、来年1月1日）、大分（81円、来年1月1日）の6県における新しい地域別最賃額の発効予定日は越年することになった。

9月にずれ込んだ7県も決着

9月にずれ込んでいた、山形（1032円、77円の引上げ、発効予定日は12月23日）、福島

都道府県間の格差縮小に

石破茂・内閣総理大臣は9月5日、「最低賃金の水準で区分したAからCのランクのうち、最も低いCランクの県においては、加重平均で8・0パーセントという大幅な引上げとなり、これは都道府県間の格差縮小にもつながる結果となった」などと述べた。

国交省が準特定地域の需給判断 すべての営業区域で増車枠は出ず



国土交通省の各地方運輸局はこのほど、改正タクシードライバーの需給判断に基づき、令和6（2024）年度の輸送実績による「準特定地域における適正と考えられる車両数」として需給状況判断を一齐に公表した。供給過剰として全国すべての営業区域で増車枠は出なかった。

一方、国交省では、乗務員不足による全国的な実働率の低迷傾向から、タクシードライバー供給不足の解消を目的とした「準特定地域におけるタクシードライバー未稼働枠の暫定活用について」を各地方運輸局が今年1月に公示、〈令和5（2023）年度実績に基づく昨年度の需給状況判断結果における必要車両数－（令和5年度末車両数×令和5年度実働率）×30％〉の算出方法により、全国で1467台もの期間限定暫定増車枠（来年3月31日までの1年間）を設定しており、需給状況の判断結果には注目が集まっていた。また、この期間限定増車車両も今回の需給状況判断結果には含まれている。

沖縄総合事務局は公示を廃止

令和6（2024）年度の輸送実績による「準特定地域にお

ける適正と考えられる車両数」としての需給状況判断結果については、北海道・東北・関東・北陸信越・中部・近畿・中国・四国・九州の各運輸局が一斉に

公示したものの、沖縄本島の準特定地域指定が解除されて管内に指定地域が無くなった沖縄総合事務局では同公示を廃止した。

供給過剰判断の中で暫定増車

全国で最もタクシードライバー車両数が多い東京都特別区・武三交通圏では、昨年度末の車両数である2万8779台に対して、適正車両数の上限が2万5173台（下限が2万2376台だったことから、適正車両数の上限を上回る乖離率が12・5％となる供給過剰と判断された。

一方で、特別区・武三交通圏では、743台の未稼働枠に対する暫定増車が設定され、うち13台が未登録となったことから、今春から730台が1年間の期間限定増車車両として稼働している状況だ。

制度間の矛盾も安定維持を優先

時間的・地域的なタクシードライバー供給不足を補完することを目的とした、日本版ライドシェア（「自家用車活用事業」）の運行も含めて、タクシードライバーの需給判断を巡る制度間の矛盾を抱えながらも、現実の需給バランスを担保しながら安定的な秩序を維持させる、という国交省の判断が透けて見えると言えそうだ。

名古屋地区の改定率10・54% 大都市圏でも10%の台を確保



中部運輸局は、名古屋地区におけるタクシードライバー運賃を改定する。実施は10月14日からで、注目を集めていた改定率は10％を超える10・54％。

京浜地区（横浜市・川崎市など）、東京都特別区・武三地区など、これから続く大都市圏での運賃改定にも一定の光明が差した形だ。

初乗り0・91キロ500円に

名古屋地区の改定内容は、現行の普通車初乗り1・011キロ500円・加算232メートル90円を、初乗りは0・91キロ500円へと価格を維持したまま距離を短縮・加算は逆に距離232メートルを維持したまま10円値上げして100円とする。利用者の値上がり感を少しでも抑制しながら増収に繋げる。

また、東北運輸局も、盛岡地区を除く岩手県旧B地区の運賃を改定。普通車上限で、現行の初乗り1キロ610円・加算299メートル100円を、初乗り1キロ700円・加算271メートル100円にする。改定率は12・27％。実施は10月8日。岩手県地区では、旧A地区（盛岡地区）の運賃改定を8月6日に実施しており、同地区は普通車上限で初乗り1キロ700円・加算266メートル100円となっている。

旧手県B地区も運賃改定

★

出会い頭事故の50%削減で取組 東部ハイタク支部が安マネで会合



東タク協・東部ハイタク支部（支部長＝坂本篤志・実用興業社長）は9月9日、都内荒川区の「三和交通会議室」において、「東部ハイタク支部・安マネプロジェクト2025 ハーフタイムミーティング」を開催した。

自動車事故対策機構（N A S V A）東京主管支所の鈴木克彦・マネージャーが講演を行い、支部加盟9社の運行管理者らがグループ討議、会社ごとにプロジェクト後半に向けた事故防止のための取組発表を行った。

東部ハイタク支部では、出会い頭事故の50%削減を目標に掲げて取り組んでいる。当日は、支部加盟9社の代表のほか、東タク協・交通事故防止委員会が副委員長を務めている、足立タクシーの服部応秀社長も視察に駆け付けた。

坂本篤志支部長が挨拶

冒頭の挨拶で、東タク協・東

部ハイタク支部の坂本篤志支部長（東タク協・交通事故防止委員長）は、「今年は、総合安全プラン2025のゴールの年と



なる最終年だ」としながら、「東タク協において、昨年と比べて人身事故を25%減らそう、出会い頭事故を50%減らそう、という目標を掲げて、（交通事故防止委員長として）各社で取り組んで欲しいとお願ひした。それを受けて、東部ハイタク支部では、そのうちの出会い頭事故に焦点を当てて、出会い頭事故を昨年と比べて50%減らせるように、皆で知恵を出して頑張っている」と、今年3月にキックオフミーティングを開いて取り組んで来た」とした。

東部ハイタク支部9社では、タクシーが第一当事者となった出会い頭事故は昨年の1年間53件発生したが、今年は1月～8月まで23件の発生となっている。一方で、光洋自動車、大日本自動車交通、八千代自動車の3社は、年始からの出会い頭事故ゼロを継続。明治交通が1件で続いた。

光洋 大日本交通、八千代はゼロ

会い頭事故が発生した。（半減までの）猶予は、あと3件だ」とし、「タクシーの出会い頭事故の防止は、先日の関東地域事業用自動車安全対策会議においても、藤田礼子局長から要請されたところだ」などとして、特に自転車との出会い頭事故の防止に意識的に取り組むことを要請した。

一時停止での完全停止徹底

自動車事故対策機構（N A S V A）東京主管支所の鈴木克彦・マネージャーが講演を行い、支部加盟9社の運行管理者らがグループ討議、会社ごとにプロジェクト後半に向けた事故防止のための取組発表では、「出会い頭事故の抑止のためには、一時停止における完全停止の徹底が必要」などの取組が示された。

編集後記

石破茂首相が9月7日に自民党総裁の辞意を表明した途端、翌日の日経平均株価が急騰し、最高値を更新しました。新政権の経済対策実行に対する期待感の表れと指摘されています。一方で、筆者が住んでいる新宿区神楽坂周辺では、夜のタクシー繁忙時間帯となる深夜11時30分になっても、客待ちの空車タクシーが長蛇の列で並び、コロナ禍の時を思い出させる光景でした。日経平均株価の最高値更新とは裏腹に、景気はかなり後退してきているように感じた次第。〈世〉

当初は泡沫の扱いだった、日本維新の会が国会に提出したライドシェア新法案が、俄然、注目を集める存在に。同法案の継続審議に道を拓いた、衆議院での閉会中審査に反対したのは、どういうことなのか公明党と共産党のみ。果たして…〈熊〉