

# taxi japan

http://iinehonpo.com

タクシー専門情報紙

[タクシージャパン]

No.453 2024

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)

## 危急存亡の時にリーダー不在の caos!

- 1 頁：新会社 newmo が事業戦略発表会
- 5 頁：法人タクシー運転者証交付数推移
- 6 頁：ライドシェア新法イメージに注目
- 7 頁：関西中央G9社が民事再生を申請
- 4 頁：ライドシェア解禁を巡り国会論戦
- 6 頁：S.RIDE でもアプリ配車専用車運行
- 7 頁：「日本版ライドシェア」に参入方針
- 8 頁：ハイタクフォーラムが総決起集会

### 巻頭特集

# 新会社 newmo が事業戦略発表会 岸交に資本参加、大阪でRS事業



ソーシャルゲームプラットフォーム大手「グリ」の元CFO(最高財務責任者)で、フリーマーケットアプリ大手の「メルカリ」においてメルペイ事業を統括して来た経歴を持つ青柳直樹氏が立ち上げた、ライドシェア・タクシー事業のハイブリッドによる併営を目的としたスタートアップ企業「newmo(ニューモ)」(都内港区)の事業戦略発表会が3月7日、都内港区赤坂の「ベクトルスタジオ」で開かれ、ライドシェア解禁論議の高まりから多くのマスコミ関係者が取材に訪れた。

newmoの事業戦略発表会では、代表取締役CEOの青柳氏が、メルカリやベンチャーキャピタルなどからの資金調達(2024年2月末時点での資本金額は16億6500万円)で会社設立に至った背景や、タクシーとライドシェアのハイブリッドモデルで供給を拡大する事業戦略を披露し、その第一弾として、2025年に大阪・関西万博の開催が予定されている大阪府下においてタクシー事業を展開している、岸和田交通グループ(中塚貴志代表、大阪府岸和田市・岸和田市は関西国際空港のある泉州交通圏)傘下のグループ子会社・岸交(同社長、営業所は大阪市域交通圏の堺市西区に所在、タクシー40台)に出資して、共同経営を行っている方針を説明した。3月時点での、岸交の乗務員数は60人、資本金は5000万円となっている。

青柳氏は、「移動で地域をカラフルにする」というミッションの実現に向けて、大阪での事業の立ち上げを最大限に進めると共に、中期的には、より多くの地域でタクシー・ライドシェアのそれぞれの展開を図り、「モビリティの」供給数を増やして行く」として、その第一歩として、タクシー車両数では3000台、ドライバー数で1万人を数値目標として目指す考えを示し、「そのための追加投資や資金調達も全方位で進めて、目標を実現して行く」などと述べた。

事業戦略発表会には、前三重県知事で、活力ある地方を創る首長の会の最高顧問や超党派・ライドシェア勉強会の事務局次長などを務める、自民党の鈴木英敬・衆院議員や、日本維新の会の共同代表でもある大阪府の吉村洋文知事が駆け付けて挨拶、青柳氏とその新事業にエールを送った。

〈本紙編集長 熊澤 義一〉

**タクシー・ライドシェアの併合へ**

大阪・岸和田交通グループとの岸交の共同経営により、newmo側は、岸交が保有するタクシ事業の設備や人員、営業権などの事業資産活用と旅客運送事業の運営ノウハウの取得、一方で、岸和田交通グループ側には、アプリや運行管理システムなどを開発するnewmoから資金面での投資支援のほか、タクシ事業の運行管理DX化、タクシ事業者の管理下における一種免許運転者の活用（自家用車活用事業Ⅱ日本版ライドシェア）などのライドシェア導入に向けた技術支援、ドライバーの採用支援などが提供される。

岸和田交通グループの中塚貴志代表は、「タクシ業界は、今後大きな変革の時を迎える。先人が築きあげてきた世界に誇る日本のタクシのすばらしさを継承しつつ、今後直面する人手不足問題に対処し、全ての人が不自由なく移動できる社会の実現を目指して、newmoと共に頑張っていきたいと思う」とコメントしている。

**共同経営「OSAKAモデル」**

newmoでは、親会社が経営する複数のタクシ子会社のうちの1社にnewmo側が出資してタクシ・ライドシェア事業の共同経営を行うという手法を「OSAKAモデル」と位置付け、このモデルを中心に全国展開していく考えで、岸和田交通グループがその第1号となる。

岸和田交通グループを構成するタクシ3社のうち、岸和田交通（タクシ60台）と水鉄タクシ（タクシ28台）の2社は、関西国際空港（関空）がある泉州交通圏が営業区域で、岸交（タクシ40台）だけが大阪市域交通圏を営業区域としている。newmoでは、秋からライドシェア事業（タクシによる自家用車活用事業）をスタートする予定で、展開予定地を、出資した岸交が営業区域とする大阪市域交通圏としている。

newmoでは、「今回の岸交への資本参加は、近隣エリアに複数のグループ会社を有するタクシ事業者がライドシェアへの参入を検討する際、グループ傘下の1社にnewmoが資本参加し、ライドシェア事業を推進するモデル」としながら、「4月から、タクシ事業者の管理の下、一般のドライバーが有償で乗客を運送するライドシェアが限定解禁される。タクシ事業者においては、今後予

想される急激な経営環境の変化に向けてあらゆる選択肢を検討可能とすべく、経営として先進事例にも取り組みたいという想いがある一方で、『新規投資の余力がない』、『ドライバーを採用・研修できる体制がない』などの理由により、ドライバー数を拡大できないという声が寄せられている」と指摘、その上で「newmoと岸交が今回提携する『OSAKAモデル』は、グループ会社の中の1社にnewmoが資本参加し、協働でライドシェア事業を推進するモデルであり、newmoは『OSAKAモデル』を参考に、提携を検討したい全国のタクシ事業者を募集し、各地にて（資本提携や事業承継等の形で）タクシ事業者とのパートナーシップを通じたライドシェア事業の提供を目指す」としている。

**損保大手3社とRS保険開発**

newmoでは、ライドシェア

ア事業向けの保険商品開発において、東京海上日動火災保険（東京海上スマートモビリティ）、損害保険ジャパン、三井住友海上火災保険の損保大手3社と個別に業務提携を結んだことも併せて発表した。

**7年前にもライドシェア事業模索**



newmoが都内港区で3月7日に開催した事業戦略発表会において、同社の青柳直樹・代表取締役CEOは、「本日はnewmoの事業構想のほか、私たちの安心・安全への取組、サービス提供に向けたパートナーシップ、今後の事業展開の内容などについて発表する」とした上で、①私はこれまで、グリーンやメルカリにおいて17年ほど事業経営に携わり、未上場のスタートアップ企業が、数千万人の顧客にサービス提供をするまでに成長する過程を経験すると共に、大規模サービスを提供する上場企業として社会的責任をどのように担って来たのか、そ

のためにどのような成長や変化を遂げて来たのか、という過程を、様々な立場で経験して来た。メルカリでは、メルペイのCEOとして、キャッシュレス決済や暗号資産などの新しい金融サービスの立ち上げにも関わり、新しいサービスを社会に浸透させていく中で、規制への対策やコンプライアンスの体制作りなどの守りの部分にも取り組んだ、②7年前にもグリーンを退職してからメルカリに参画する間において、移動の課題に取り組もうとしたことがあり、その時に二種免許を取得、地理試験にも合格し、タクシ事業の法規制や業界事情なども勉強したものの、当時はライドシェアに関する論議も現在ほど深まっておらず、ライドシェアを断念して声を掛けてもらったメルカリの金融サービス参入にチャレンジすることになった、③モビリティ事業に拘る原体験は、私が2011年から5年間ほどアメリカ・サンフランシスコに赴任していた際に、新しくライドシェア・サービスが出て来た頃の、それ以前と以降の社会やライフスタイルの変化を自ら体験したことにある——などと紹介、その上で「昨年の秋口になって、ようやく国内でもライドシェアの議論が本格化し、政治の世界のリーダーからも『ラ

損保大手3社とRS保険開発



# 論風一陣

## 危急存亡の時にリーダー不在のカオス！

ライドシェア解禁に向けたこれまでの経緯を振り返る。

昨年8月19日、菅義偉・前内閣総理大臣が長野青年会議所の記念講演会で、ライドシェア解禁について、「議論していきたい」などと肯定的な意向を開陳したのが発端。2カ月後の10月23日には衆議院本会議での所信表明演説において岸田文雄・内閣総理大臣が、「ライドシェアの課題に取り組んでいく」との政府方針を示し、タクシ業界に大きな衝撃を与えた。

同11月22日のデジタル行財政改革会議では、岸田総理大臣が齋藤鉄夫・国土交通大臣に、ライドシェアを含む対応策について、「年末に報告」を指示。同日には、小泉進次郎・衆院議員が「超党派・ライドシェア勉強会」を発足させ、会長に就任した。

年末となった12月20日、デジタル行財政改革会議の第3回会合で、斉藤・

### 鈴木衆院議員と吉村知事が登壇

newmoの事業戦略発表会には、ゲストとして、前三重県知事で、活力ある地方を創る首長の会の最高顧問や超党派・ライドシェア勉強会の事務局次長などを務める、自民党の鈴木英



敬・衆院議員や、日本維新の会の共同代表でもある大阪府の吉



村洋文知事が駆け付けて挨拶、青柳氏とその新事業にエールを

国交大臣は、岸田総理大臣の指示に対する国交省としての回答として、道路運送法78条3号に基づく新制度として「タクシ事業者を実施主体として地域的・時間的・基幹的なタクシ不足を自家用車と一種免許運転者で補完する自家用有償旅客運送の活用拡大」日本版ライドシェア」を報告。同会議としての中間とりまとめに盛り込まれた。

一方、12月26日に開かれた第18回規制改革推進会議は①タクシの規制緩和②自家用有償旅客運送の制度改善③タクシ事業者以外の者によるライドシェア事業のための法律制度についての議論——の3点を要旨とする中間答申を取りまとめた。

これら前年のライドシェア解禁への動きに、多くのタクシ事業者は戸惑い茫然と推移を見守るばかりの状態が続いていた。そこに2月26日の第5回「超党派・ライドシェア勉強会」にお

いて、規制改革推進会議WGの委員を務める川邊健太郎氏（LINEヤフー会長）が、同WG専門委員の国峯孝祐弁護士との連名で、「ライドシェア新法の必要性について」と題してライドシェア新法案を提起した。いまの流れから、この新法案を叩き台に立法化の動きが加速することが予想される。

ライドシェア解禁、事業化が進展していけば、移動需要のバイは限られていくのだから、供給過多によりタクシ事業の縮小、衰退は避けられない。

川鍋一朗・全タク連会長は、ライドシェアへ新規参入を目論む大手配車アプリ会社の経営者で大株主。タクシ事業の維持・発展を期す見識や力量のある、業界全体の利益を意思統一して取り組むことの出来るリーダーが不可欠であるにも関わらず、不在と言える状況だ。ライドシェア全面解禁に向けて為されるがまま、ただ手をこまねいていいののか。タクシ事業の危急存亡の時を目前にして、それは許されないはずだ。

〈高橋正信〉

送った。

前三重県知事で自民党の鈴木英敬・衆院議員は、「よりよい社会の条件は、選択肢のある社会だ。『タクシかライドシェアか』ではなく、『タクシもライドシェアも』を指してnewmoの皆さんが新しいチャレンジを行うことを大変に嬉しく思うし、我々が日々問い続けている、より良い社会に近付いて行くものだ」などと述べた。大阪府の吉村洋文知事は、「タクシ事業者による自家用車活用事業である』『日本版ライドシェア』は、私に言わせればライドシェアでは無く、タクシの規制緩和だ。目指すべきライドシェアは、もつと先にあり、そうした中でもライドシェアという海に飛び込もうとする(newmoの)青柳さんと仲間の皆さんには、私は最大の敬意を表するし、そうした勇氣から、私は新しいものが生まれて来ると思っている。なぜ日本では海外のようなライドシェア事業者が出て来ないのか、なぜ首長の判断ひとつでライドシェアが出来ないのか、そうしたところに日本の企業としてスタートアップの皆さんが立ち上がるようにしていることを、私は是非とも応援したいと思っている」などと述べて、青柳氏とその新事業にエールを送った。

# パブコメ応募数は3000件弱に ライドシェア解禁を巡り国会論戦



ライドシェア解禁の是非や、岸田政権が打ち出した、6月に向けたタクシー事業者以外の者によるライドシェアに係る法整備の論議などを巡り、国会における論戦が続いている。そうした中で、斉藤鉄夫・国土交通大臣は3月8日、衆議院国土交通委員会において、国土交通行政の基本政策についての所信を述べた中で、「地域公共交通については、改正地域交通法の新しい枠組みを最大限に活用して、私が議長を務める地域の公共交通リ・デザイン実現会議において、関係省庁とも連携しつつ多様な関係者の共創の実現を図り、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通の「デザイン」再構築を推進していく」とした上で、ライドシェアという文意は使用しなかつたものの「地域交通の無い手不足や移動の足の不足に対応するため、タクシーの規制緩和を進めると共に、地域の自家用車や一般ドライバーの活用について実効性のある仕組みの設計を早急に行っていく」との意向を示した。

また、同日の参議院予算委員会では、道路運送法78条3号でのタクシー事業者管理による自家用車活用事業の制度創設に関するパブリックコメントの応募状況に関して、国交省の鶴田浩久・物流・自動車局長が「現在のところ3000件弱の意見をもらっている」などと説明した。

## 立憲民主党の森屋議員が質問

3月8日に開かれた参議院の予算委員会では、西東京バス運転士（私鉄総連）の経歴を持つ立憲民主党の森屋隆・参院議員（タクシー政策議員連盟事務局長）が質問に立ち、ライドシェア解禁論議に関連して、岸田文雄・内閣総理大臣に対して「昨夏の長野市内での講演でライドシェア論議に言及して解禁論議の口火を切った」菅義偉・前総



内閣総理大臣 岸田 文雄



立憲民主 森屋 隆



参議院

理大臣からライドシェアに関する働き掛けがあったのか」などと問うた。

これに、岸田・総理大臣は、「菅・前総理大臣とは定期的にあつて意見交換を行っており、その意見交換の中で、このライドシェアという課題についても意見を伺ったことがあつた、と記憶している」などと回答。

これを受けて、森屋・参院議員は、岸田政権におけるライドシェア解禁論議の経過に関して、岸田・総理大臣がタクシーの現場関係者の声を直接に聞くことも無く、昨年の臨時国会における所信表明演説で「ライドシェアの課題に取り組み」と表明、そしてデジタル行財政改革会議の設置を指示し、河野

太郎・規制改革担当大臣が所管

する規制改革推進会議での論議もほとんど進み、年が明けた1月30日の通常国会冒頭における施政方針演説では「地域の自家用車や一般ドライバーを活用した新たな運送サービスを4月から実装する」、「ライドシェア事業に係る法制度についても、6月に向けて議論を進める」などとしたことを指摘した上で、「（ライドシェア解禁論議の）スタートありき、6月ありきで、現場視察と検証無し、そういうことで進んで来ている」と、拙速な流れであることを強調した。

## なんちゃってパブコメ発言を批判

また、翌3月9日が意見募集の受付締切となる、道路運

送法78条3号でのタクシー事業者管理による自家用車活用事業のパブリックコメントの応募状況については、国交省の鶴田浩久・自動車・物流局長が、森屋・参院議員の質問に答える形で「同パブリックコ



メントは2月9日から実施しており、現在のところ3000件弱の意見をもらっている」とした上で、「内容としては、タクシー事業者ごとに使用可能な車両の数、制度の対象地域、さらにタクシー事業者とドライバーの関係など、様々な意見が寄せられている」などと回答した。

森屋・参院議員は、河野・規制改革担当大臣の「なんちゃってパブコメにはしない」とした発言についても強く批判した。

**4月からの十分な検証期間を**

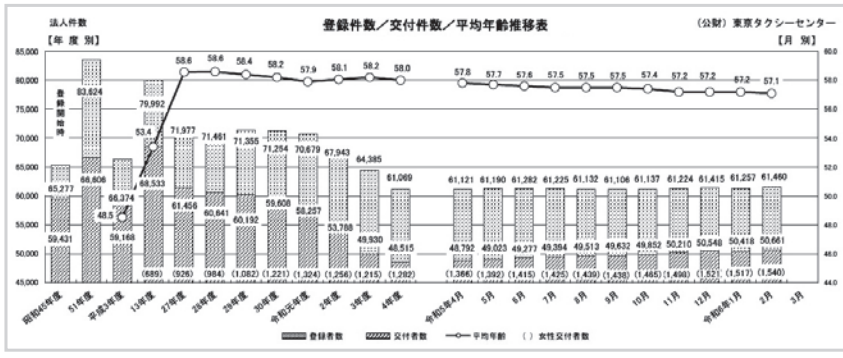
さらに、森屋・参院議員は、タクシー事業者管理による家用車活用事業などの供給不足解消施策がスタートする4月からの十分な検証期間を求めて、ライドシェア解禁に強い懸念を示した、衆議院予算委員会における公明党の高木陽介・衆院議員（公明党ハイヤー・タクシー振興議員懇話会会長）や自民党の城内実・衆院議員（個人タクシーを応援する議員連盟事務局長）らの質疑を引用しながら質問。

これに岸田・総理大臣は、「ライドシェアの議論に当たっては、安全管理やドライバーの労働条件の観点を踏まえるべきである、そういった指摘である」と受け止めている。ライドシェアの課題については、4月から実

装する予定の、地域の家用車や一般ドライバーを活用した新たな運送サービスにおいても、指摘された安全の確保や労働条件に係る課題を踏まえて制度の具体化を図ると共に、導入支援をして行く考えだ」とした上で、「それら施策の実施効果を検証しつつ、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業に係る法制度について、6月に向けて議論を進めて行くが、その際にも、ユーザーの利便性向上や地域交通の担い手の確保と共に、安全の確保や労働条件に係る課題について、デジタル技術の活用を含めて議論をしていく必要があると認識している」などと回答した。

また、拙速なライドシェアの解禁で、多くの死傷者を出した関越自動車道における高速ツアーバス事故や知床遊覧船事故を繰り返してはならない、とする森屋・参院議員の指摘に対して、岸田・総理大臣は「これらの事故については、運輸安全委員会等における調査結果から、事業者が当時の法令を遵守せず、必要な運行管理を実施していなかったこと、運転者や操縦者に十分な指導教育を行っていないことが指摘されている」などと答え、事業者の法令遵守違反が主要な原因との認識を示した。

**前月比プラス243件も勢い陰り  
法人タクシー運転者証交付数推移**



**地理試験の廃止効果に期待**

東京タクシーセンターはこのほど、東京都特別区・武三地区における令和6（2024）年2月末における法人タクシー運転者証の交付件数をまとめた。

5万661件（うち女性性は1540件）で、1月末の5万418件（1517件）から243件（23件）の増。1月末のマイナス130件から一転しての増加となった。

東京都特別区・武三地区における法人タクシー運転者証の交付件数は、令和元（2019）年度末の5万8257件（うち女性性は1324件）からコロナ禍の中で減少傾向が続ぎ、令和2（2020）年度末に5万3788件（1256件）、令和3（2021）年度末に4万9300件（1215件）、令和4（2022）年度末に4万8

515件（1282件）へと減少した。

しかし昨年3月末で底を打つと、令和5（2023）年4月からは増加に転じ、4月は前月から+277件、5月+231件、6月+254件、7月+17件、8月+119件、9月+119件、10月+220件、11月+358件、12月+338件と順調な増加の推移を辿っていたが、1月は一転してマイナス130件と減少に転じることになったものの、2月は再び増加基調に復帰して+243件となった。

ただ、昨年12月末からは2カ月間で113件の増に留まり、昨春からの増加の勢いは弱まっているようだ。2月末で廃止された地理試験の効果にも注目が集まる。

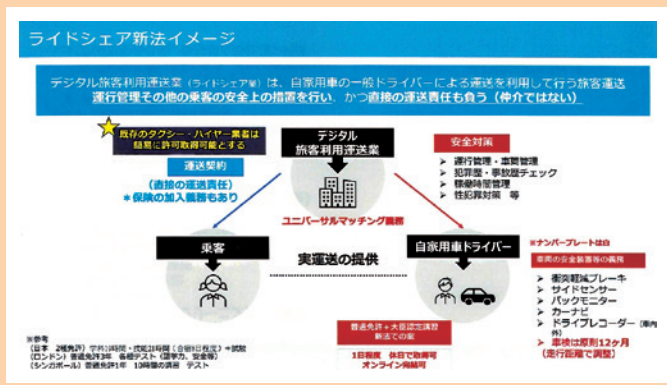
**ICTで生活に寄り添う移動のお手伝い**

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)

# ライドシェア新法イメージに注目 提案の国峯専門委員は元経産官僚



長として社会的発信力がある川邊委員がタッグを組む形で、ライドシェア解禁に向けた規制の枠組みをデザインして提起したことに対して、タクシー業界として効果的で具体的な対策が必要だ。一方で、川鍋一朗・全タク連会長の出席辞退でタクシー業界の代表不在のまま論議が進む懸念が高まっている規制改革推進会議への対応でも再考が不可欠な状況だ。

## 業界として反対議論構築が必須

ライドシェアを、デジタル旅

客利用運送事業と法的に位置付けて規制の枠組みを作るライドシェア新法イメージの共同提案者で、域産業活性化WGの専門

規制改革推進会議の川邊健太郎委員（LINEヤフー会長）と同WGの國峯孝祐・専門委員（國峯法律事務所弁護士）が、小泉進次郎・衆院議員が会長を務める、超党派・ライドシェア勉強会で提起した、ライドシェアをデジタル旅客利用運送事業と位置付けて規制の枠組みを作るライドシェア新法のイメージに注目が集まっている。

元経済産業省官僚の弁護士である國峯専門委員と、LINEヤフー会

員を務める國峯孝祐弁護士は、元経済産業省の官僚で、在職中に司法試験に合格して弁護士として独立。こうした経緯から、共著として「企業法務のための規制対応&ルールメイキング」があるほか、同じく規制改革推進会議委員の落合孝文弁護士が所長を務めるプロトタイプ政策研究所にも所属して様々な政策提言を行っている。

ライドシェアをデジタル旅客利用運送事業と位置付けて規制の枠組みを作るライドシェア新法のイメージでは、「デジタル旅客利用運送業（ライドシェア業）」は、白家用車の一応ドライバーによる運送を利用して行う旅客運送」と位置付け、「運行管理その他の乗客の安全上の措置を行い、かつ直接の運送責任も負う（仲介ではない）」と定義。デジタル利用運送業者（ライドシェア業者）が乗客との間で運送契約を締結することで直接に運送責任を担い、保険加入も義務付ける。一方で、乗客に実運送を提供する白家用車ドライバーに対しては、運行管理や車両管理、犯罪歴や事故歴などのチェック、稼働時間管理などの安全対策を行い、使用車両にも、車検を原則12カ月として衝突軽減ブレーキなどの安全装備の義務付けを行うなどとしている。

# S・RIDEでもアプリ配車専用車運行 グリーンキャブ、km、大和自交で



都内では、朝の通勤時間帯を中心に時間的・地域的なタクシートの供給不足が指摘されていたが、こうした需要に対応するもので、配車アプリ「GO」の取組に追従する。

## 白家用車活用事業にも対応へ

アプリ配車専用車（迎車専用車）は、アプリ配車需要が急増する特定の時間帯において配車アプリによる「仮押さえ」と「迎車指示」を切れ目なく繰り返すことで、通常の流し営業などをしていない一般タクシートの運用のこと。配車アプリ「GO」が先鞭を付け、都内事業者からはこうした運用のあり方に疑義も示されたが、関東運輸局が迎車運

タクシー配車アプリのS・RIDE（橋本洋平社長、都内港区）は3月6日、東京都特別区・武三交通圏におけるタクシーが不足する時間帯や地域での運行台数を増やす施策として、アプリ配車専用車（迎車専用車）運用の実証実験を開始すると発表した。配車アプリ「S・RIDE」に参画するグリーンキャブ、国際自動車、大和自動車交通との共同で実証実験としての運行を行う。

使用方法のあり方を整理して示したこともあり、S・RIDEにおいても追従する形で実証実験としての運用を開始することになった。グリーンキャブ、国際自動車、大和自動車交通が共同して運行する。

併せて、S・RIDEでは、道路運送法78条3号でのタクシー事業者管理による白家用車活用事業へのアプリ対応についても開発に着手していることを発表した。



# フードデリバリー従業員応募多い 「日本版ライドシェア」に参入方針



東京無線協同組合の理事長も務める、日本自動車交通（都内中野区）の村澤儀雄社長は、3月5日に都内千代田区の「自動車会館」で開かれた東タク協の第3回乗務員指導委員会冒頭における委員長としての挨拶の中で、ライドシェア問題に言及して「座して死を待つ必要などまったく無く、各事業者が自ら行動を起こすことが必要だ。当社においても『日本版ライドシェア』（タクシー事業者管理による家用車活用事業）をやる考えだ」としながら、①ドライバール応募者の7〜8割がフードデリバリーの従業員で、ほとんどが家用車を保有していない、②このため営業所出勤となり、車両内遠隔点呼などへの対応も不要、③タクシー事業者が「日本版ライドシェア」として実施することで、運行管理や整備管理、そして需給調整も担保することが出来る——などを挙げて、積極的な対応の必要性を強調した。

## 事業者間の温度差が大きい

東タク協で乗務員指導委員長を務める、日本自動車交通の村澤儀雄社長（東京無線協同組合理事長）は、「本当にライドシエ

ア問題をどうするのか、ということは大きな問題と思っている。私が関係する団体において、この件で話を聞いても、各事業者による温度差は大きく、（各事業者間の温度差は大きい）この一言に尽きるのではないか、



と思っている」としながら、「この温度差を無くすために、私が見た情報については、関係する団体において、こと細かに報告し、どういう状況にあるのかを理解してもらおうことで、様々な取組を進めているところだ」などと述べた。

その上で、「いずれにしても、このまま何もしなければ、菅（義偉・前総理大臣）氏や河野（太郎・規制改革担当大臣）氏などが言っているような形で『米国のライドシェアが導入させられる』ということは間違いない、と思っっている。しかしながら、それ以前に、タクシー業界自らが問題を解決していけば、もしかしたら米国型ライドシェアが部分的に導入されるかも知れないものの、それに対する規制もきちんと掛けられる状況になると思っっており、最悪の状況は脱することが出来るはずだ」などとする見方を示し、タクシー事業者管理による家用車活用事業への積極的な対応の必要性を強調した。

# 関西中央G9社が民事再生を申請 大阪地域と北摂でタク事業を展開



茨城高槻交通（大阪府茨木市、65台）など関西中央グループ（本部＝大阪市北区堂島）傘下のタクシー9社（556台）は、経営が行き詰ったことから3月11日にも大阪地方裁判所に民事再生法の適用を申請する。

関西中央グループは、薬師寺薫氏が一代で築いた1500台規模の大阪大手のタクシーグループだったが、高齢となった薬師寺氏が経営の第一線から退く中で事業譲渡などにより経営規模を縮小していた。

## 大阪地域387台 北摂169台

3月11日にも民事再生法の適用を大阪地裁に申請するのは、いずれも関西中央グループ傘下の、茨木高槻交通（大阪府茨木市、65台）、関西中央交通（大阪府城東区、72台）、ユタカ中央交通（大阪府堺市西区、105台）、関西中央第一（大阪府城東区、35台）、大商交通（大阪府守口市、55台）、東大阪中央タクシー（大阪府東大阪市、37台）、関西中央旅客守口（守口市、33台）、東大阪オーケー（東大阪市、50台）、高槻交通（大阪府高槻市、104台）のタクシー9社556台。

関西中央交通、ユタカ中央交通、関西中央第一、大商交通、東大阪中央タクシー、関西中央旅客守口、東大阪オーケーの7社387台が大阪地域交通圏、茨木高槻交通と高槻交通の2社169台が北摂交通圏を営業区域としている。

# ハイタクフォーラムが総決起集会 ライドシェア新法絶対阻止を訴える



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組織する、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8日、都内千代田区の「全電通労働会館」で「危険な白タクを合法化する『ライドシェア新法』絶対阻止！ハイタクフォーラム2024総決起集会」を開催し、約300人が氣勢を上げた。

京都大学大学院の藤井聡教授が、岸田政権のライドシェア解禁論議に強く異議を唱えるスピーチを行ったほか、連合の芳野友子会長や交運労協の住野敏彦議長、ITF（国際運輸労連）の浦田誠・政策部長のほか、野党超党派・タクシー政策議員連盟幹事長の小宮山泰子・衆院議員（立憲民主党）、立憲民主党代表代行の逢坂誠二・衆院議員、国民民主党企業団体委員長の古川元久・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。



## 公共交通で働く者の使命と矜持

さらに、主婦連合会の山根香織・常任幹事が「利用者からみ

たライドシェアの問題点について、能登半島地震で被災した全自交石川ハイタク連合会の市野晃司委員長が「被災地で活躍する『公共交通のタクシー』に

ついて」を報告した。

続いて、私鉄総連・日の丸交通東京労組の遠藤みゆきさんが読み上げた「私たちは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」などとする集会アピールを採択し、「危険な白タクを合法化するライドシェア新法絶対阻止！」などと書かれたプラカードを出席者全員が提示した。



主催者を代表して挨拶したハイタクフォーラムの溝上・代表幹事（全自交労連委員長）は、「2002年の規制緩和を超える脅威が目の前に迫っている。ライドシェア・白タク合法化は、自らの利益だけを追求するプラットフォームを使い捨てにして雇用を破壊し、我々が築いて来た安全・安心をも破壊し、最終的に地域公共交通を崩壊させることは火を見るより明らかだ」とした上で、「我々は公共交通に携わる者の使命と矜持を持って、この闘いに、絶対に、絶対に、絶対に、勝ち抜かなくてはならない」と訴えた。

## 編集後記

2月22日の日経平均株価が3万9098円68銭にまで上昇し、バブル期の1989年12月29日に付けた終値としての史上最高値3万8957円44銭を上回ったことが、「失われた30年を経て、ようやくバブルを超えた」などと大きく報じられました。株価はその後も上がって4万109円23銭にまで上昇しましたが、再び3万9000円を割り込む水準にまで下がっています。一方で、日経平均株価をアメリカ人の立場から見ると、ドル建てでの最高値は1989年12月28日の273.59ドル、バブル後最高値を記録した2月22日は266.17ドルで、ドル建てでは34年を経ても下落中です。一方で、1989年12月29日のダウ平均株価の終値は2753ドルでしたが、それが今年2月21日には3万8612ドルと、約14倍になっています。どうやったら日経平均株価が5万5400円になるのか、考えも及びませんが、それほど日本経済と日本の地盤沈下は深刻です。〈熊〉

筆者は、前職のタクシー専門情報紙のトラモンド社（大阪）に入社したのが46年前の24歳の時。朝日新聞の募集広告を見て応募したのですが、取材、営業記者として初任給が7万5000円で採用されました。当時の大阪でタクシー運転者の募集広告は、「25万円以上可」でした。すでに二種運転免許を取得していましたが、結局、3年前の動体視力検査不合格で消失するまでタクシー運転手への就職は一度もありませんでした。25万円可でも実際の平均給与は5万円程度の5〜6割程度だったと記憶しております。現在の大阪タクシー乗務員の平均給与が35万円前後とすれば、46年間で3倍程度増加しているに過ぎず、他の先進国の給与の伸び率と比較してみると、大いに低迷していることが分かります。〈世〉

