

# Taxi Japan

<http://iinehonpo.com> 24.3.25

No.454

タクシー専門情報紙  
タクシージャパン

**巻頭特集** タクシー事業に一種免許運転者と自家用車  
東京・京浜・名古屋・京都が先行  
自家用車活用事業が4月スタート

**論風一陣**

全タク連会長の資格要件有りや無しや!



# 東京・京浜・名古屋・京都が先行 自家用車活用事業が4月スタート

No.	出願番号/ 登録番号/ 国際登録番号	商標見本	商標 (検索用)	呼称 基準	呼称 (参考情報)	区分	出願人/ 権利者/ 名義人	出願日/ 国際登録日 (事後指定日)
1	<a href="#">商標2024-001681</a>		ライドシェアドライ バー	-	ライドシェアドライ バー	39	GO株式会社	2024/01/10
2	<a href="#">商標2024-001683</a>		日本版ライドシェ アドライバー	-	ニッポンライド シェアドライバ ー、ライドシェア ドライバー	39	GO株式会社	2024/01/10
3	<a href="#">商標2024-001890</a>		日本型ライドシェ アドライバー	-	ニホンガタライド シェアドライバ ー、ニッポンガタ ライドシェアドライ バ	39	GO株式会社	2024/01/11



強まっている状況だ。

一方で、パブリックコメントの実施結果を踏まえた上での通達発出も、使用可能車両数の通知に合わせる形で3月25日頃になると見られていたが、思いのほか時間が掛かっている状況だ。このため、各協会のガイドラインの確定なども遅れることになりそうで、「河野大臣やその意向を受けた内閣府（規制改革推進会議）側から横やりが入っているのではないか」との憶測も出ているところだ。

その一方で、規制改革推進会議WGへの出席辞退を続けている全タク連の川鍋一朗会長が、株主や代表取締役として経営に強い影響力を持つ東京大手・日本交通や配車アプリ大手GOでは、「日本型ライドシェア」（＝自家用車活用事業）のドライバー募集などで着々と準備を進めており、GOは特許庁に「日本型ライドシェアドライバー」、「日本版ライドシェアドライバー」、「ライドシェアドライバー」の商標出願を行っていることも明らかになった。これに「公私混同だ」などとして、「日本型ライドシェア」の名称で自家用車活用事業を推進する川鍋会長に対する批判も強まっている状況だ。

〈本紙編集長 熊澤 義一〉

タクシーの供給不足を理由として、タクシー事業に一種免許運転者を取り入れる、道路運送法78条3号（公共の福祉の確保）に基づく自家用有償旅客運送の形態である、タクシー事業者管理による自家用車活用事業（＝日本版ライドシェア、日本型ライドシェア）が、4月から東京都特別区・武三交通圏、神奈川県京浜交通圏（横浜市、川崎市、横須賀市など）、愛知県名古屋交通圏、京都府京都市域交通圏の4営業区域を対象に、運行する曜日と時間帯（基本は4時間単位）を限定する形でスタートする。

国土交通省から3月13日に、タクシー配車アプリのマッチング率90%達成を基準に、4交通圏における曜日と時間帯ごとの不足車両数が示され、例えば、東京都特別区・武三交通圏では、月曜～金曜の平日朝・午前7時～午前10時台（最小マッチング率78%）で不足車両数1780台などと示され、このうち4月のスタート段階では半分（790台）が、自家用車活用事業での使用可能車両数となる。4交通圏を所管する各運輸局（運輸支局）が自家用車活用事業の実施希望事業者ごとに、自家用車（緑ナンバーの遊休タクシー車両を含む）の「使用可能車両数」を按分して配分、当該事業者に3月25日までに通知された。

タクシーの供給不足を理由として、タクシー事業に一種免許運転者を取り入れる、道路運送法78条3号（公共の福祉の確保）に基づく自家用有償旅客運送の形態である、タクシー事業者管理による自家用車活用事業（＝日本版ライドシェア、日本型ライドシェア）が、4月から東京都特別区・武三交通圏、神奈川県京浜交通圏（横浜市、川崎市、横須賀市など）、愛知県名古屋交通圏、京都府京都市域交通圏の4営業区域を対象に、運行する曜日と時間帯（基本は4時間単位）を限定する形でスタートする。

## 自家用車活用事業で4地域示す

国土交通省物流・自動車局旅客課は3月13日、当日に都内千代田区霞が関の「中央合同庁舎2号館」で開催された第3回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会（部会長＝塩路昌宏・京大大学名誉教授）終了後、「自家用車活用事業に係る営業区域ごとのタクシートの不足車両数」を公表した。

旅客課では「タクシー事業者の管理の下で地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供することを可能とする制度（自家用車活用事業）を創設する予定であり、今般、制度の創設に向け、タクシーが不足している地域・時期・時間帯と不足車両数を公表する」としながら、4月からスタートする第一弾として、東京都特別区・武三交通圏、神奈川県京浜交通圏（横浜市や川崎市、横須賀市など）、名古屋交通圏、京都市域交通圏の4営業区域を指定して、曜日と時間帯（基本は4時間単位）ごとの不足車両数を示した。

## 特区・武三は平日朝と金曜深夜

道路運送法78条3号の要件となつている「公共の福祉が確保されてない状況」を「タクシー配車アプリの

マッチング率が90%未満となっている場合」と規定することで、対象となる「営業区域を指定」し、マッチング率90%に到達するための不足解消に必要な「不足車両数」を、「曜日」と「時間帯」（基本は4時間単位）ごとに算出。運輸局（運輸支局）が自家用車活用事業の実施希望事業者ごとに、自家用車（緑ナンバーの遊休タクシー車両を含む）の「使用可能車両数」を按分して配分、当該事業者に通知する。

4月から自家用車活用事業がスタートする第一弾の4営業区域では、東京都特別区・武三交通圏（タクシー2万6983台）▽月曜～金曜の平日朝・午前7時～午前10時台（最小マッチング率78%）で不足車両数1780台▽金曜と土曜の夕方以降・午後4時～午後7時台（85%）1100台▽金曜深夜・午前0時～土曜早朝・午前4時台（5時間、66%）2540台▽日曜・午前10時～午後1時台（88%）270台

東京都特別区・武三交通圏では、平日朝と金曜深夜の供給対応がマッチング率の

低さからも課題だ。

## 神奈川県京浜は週末夜間に不足

神奈川県京浜交通圏（横浜市や川崎市、横須賀市など、タクシー6734台）▽週末となる木曜・金曜・土曜の深夜0時～翌早朝5時台（6時間、68%）940台▽同じく週末の金曜・土曜・日曜の夕方以降・午後4時～午後7時台（82%）480台

## 名古屋の不足は比較的になまめ

名古屋交通圏（名古屋市を中心に12市4町1村、タクシー5210台）▽金曜の夕方以降・午後4時～午後7時台（87%）90台▽週末の金曜深夜・午前0時～午前3時台（67%）190台

## 京都市域は週末の不足が深刻

京都市域交通圏（京都市、宇治市、長岡京市など、タクシー5574台）▽月曜・水曜・木曜の夕方以降・午後4時～午後7時台（81%）200台▽月曜～木曜までの深夜0時～翌早朝4時台（5時間、80%）200台▽週末となる金曜・土曜・日曜の夕方4時～翌朝5時台（14時間、63%）490台

京都市域交通圏では、観光客が増える週末において、夕方から深夜・早朝までと長時間（14時間）に渡る供給対策が必要となっており、自家用車活用事業においても、日本を代表する観光都市・京都ならではの、他の交通圏とは異なる工夫が必要となりそうだ。

## 不足指定地域は営業区域単位に

当初は、配車アプリの時間帯・エリアごとのマッチング率をヒートマップ状に図示していたことから、最もマッチング率が低い地域と時間帯（例えば、都内における平日朝の世田谷区や目黒区など）を特定して集中的に自家用車活用事業の車両を投入、そうすることで営業区域全体の需給バランスへの悪影響を防ぐ運用がイメージされていたが、実際には、営業区域（交通圏）

営業区域ごとの不足車両数(※)

(※)不足車両数＝マッチング率90%を確保するために必要な車両数

営業区域名 対象市 (登録車両数)	車両数が不足する曜日及び時間帯 (最小マッチング率)	不足車両数
特別区・武三 特別区、武蔵野市、三鷹市 (26,983台)	月～金：7時台～10時台(78%)	1780台
	金土：16時台～19時台(85%)	1100台
	土：0時台～4時台(66%)	2540台
	日：10時台～13時台(88%)	270台
京浜 横浜市、川崎市、横須賀市ほか (6,734台)	金土日：0時台～5時台(68%)	940台
	金土日：16時台～19時台(82%)	480台
名古屋 名古屋市、瀬戸市、日進市ほか (5,210台)	金：16時台～19時台(87%)	90台
	土：0時台～3時台(67%)	190台
京都市域 京都市、宇治市、長岡京市ほか (5,574台)	月水木：16時台～19時台(81%)	200台
	火～金：0時台～4時台(80%)	200台
	金土日：16時台～5時台(63%)	490台

※各数値は令和5年10月1日～令和5年12月31日の各社の配車アプリのデータに基づき、4月実施時点では、今回公表する不足車両数のうち5割を各社に配分するものとし、残りの5割については3ヶ月ごとに一定数を各社に配分する。  
※タクシー事業者からの申請車両数の合計が当該地域の不足車両数を越える場合は、申請車両数の比率に基づき配分する。  
※今回公表の対象としない営業区域の不足車両数についても、順次公表予定。

全体が対象になった。

例えば、名古屋交通圏（タクシー5210台）は、名古屋市を中心に12市4町1村の17市町村で構成される広大なエリアで、これに対して、今回示された不足車両数は、例えば金曜日の午後4時～午後7時台までの4時間が90台（4月配分は半分の45台）でしかなく、このレベルの不足であれば、名古屋市中心部における既存タクシーのアプリ応答率の向上や配車効率化などで十分対応できる範囲とみられることも出来る。データに基づいて不足車両数を算出、としながらも、かなり大雑把だ。

一方で、不足が指摘された以上は、名古屋タクシー業界として自家用車活用事業に取り組みなければならなくなつた、とも言え、既存タクシーの営業に悪影響を与えない形での効率の良い自家用車活用事業の運用が模索されることになりそう。

### 通達前に使用可能車両数通知

自家用車活用事業において、4月のスタート時点では、曜日や時間帯ごとに示された不足車両数の各半数が、管轄する各運輸支局宛てに当該地域のタクシー事業者が提出した「意向調査票」で希望した使用車両数（不足時間帯ごとに同時稼働する車両数の最大値で、登録車両数とは別）を按分して配分される。4月ス

タート分の自家用車活用事業における使用可能車両数（各事業者が時間帯ごとに同時に運行できる上限値）は、3月25日までに、東京、神奈川、愛知、京都の各運輸支局から「意向調査票」を提出した4営業区域のタクシー事業者それぞれ通知されたところだ。

### パブコメ意見は約6000件

一方で、2月9日から3月9日にかけて実施された、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における制度設計案としての「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・ドライバを活用した有償運送の許可に関する取扱い」に係るパブリックコメントには、約6000件というタクシー関係では前代未聞といえる意見応募があり、パブリックコメントに関する行政手続法の規定（101件以上の応募があった場合の意見考慮期間の最低期間は14日）との関係から、パブリックコメントの実施結果を踏まえた上での通達発出も、使用車両数の通知に合わせる形で3月25日頃になると見られていたが、思いのほか時間が掛かっている状況だ。

パブリックコメントでは、自家用車活用事業の許可基準として「対象地域、時期及び時間帯並びに車両数」

（↓タクシーが不足する地域等や不足車両数を、国交省が配車アプリ等のデータに基づき指定していること）、「資格要件」（↓タクシーの事業許可を受けていること）、「管理運営体制の整備」、「損害賠償能力」（↓タクシー事業と同等の任意保険として対人8000万円以上・対物200万円以上に加入）の4項目、許可に付する条件として「使用する自家用自動車について」（↓使用可能な車両数は運輸局（支局）からの通知の範囲内）、「ドライバについて」（↓大臣認定講習を含む事前研修と教育、運転者証明の携行）、「運送形態・方法について」（↓タクシー事業者が運送責任を負うこと、運送引受時に発着地が確定していること、自家用車が配車されることを事前に利用者が承諾していること、運賃は事前確定で支払いは原則キャッシュレス、発着地いづれかがタクシー事業者の営業区域内）、「許可期間」（↓2年）などの制度概要が示された上で実施された。

### 通達発出の遅れに困惑広がる

このパブリックコメントの元になつたとみられる「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・一般ドライバを活用した有償運送の許可に関する取扱い」と題したさらに詳細な

通達案も、参考資料として2月7日開催の第1回交政審自動車部会で国交省側から示されていたが、緑ナンバーの遊休タクシー車両の使用や使用時の留意点などについては言及されておらず、4月スタートの対象となつている東京都特別区・武三、神奈川県京浜、愛知県名古屋、京都府京都地域の当該4交通圏のほとんどのタクシー事業者にとっては「暗中模索」、「五里霧中」といった状況で、そうした中で、4月スタート分の自家用車活用事業における使用可能車両数だけが、通達発出に先行する形で、3月25日までに、東京、神奈川、愛知、京都の各運輸支局から「意向調査票」を提出した4交通圏のタクシー事業者へ通知されたことから、準備のための十分な時間が無い中で困惑が広がっている。

大きく先行して1月10日に川鍋一朗会長が「日本型ライドシェア」のガイドライン案を記者会見で発表した東京ハイヤー・タクシー協会、3月13日に京都市域が指定を受けたことから筒井基好会長ら協会執行部が「京都版ライドシェア（京クルー）」のガイドライン案を3月22日に記者発表した京都府タクシー協会も、国交省からの自家用車活用事業に係る正式な通達発出を待つて、ガイドラインの最終的な改定作業と確定を行う見通しで、3月末以降にずれ込むことも予想される。

## パブコメの状況及び制度案

その3月13日に開催された第3回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会においては、「家用車活用事業のパブリックコメントの状況及び制度案」として、家用車活用事業案に関するパブリックコメントの概要とパブリックコメントで提出された主な意見が国交省側から説明された。

その中で、パブリックコメントを踏まえた当初案への反映案として、①使用可能な車両数（上限設定）の特例措置↓タクシー営業所ごとの最低車両数（従来は5台）を昨秋に緩和した影響等により、地方部においてタクシー不足車両数が営業区域内のタクシー車両数を超える時間帯等もあり得るとの指摘があることから、地方運輸局長が必要と判断した場合に、タクシー事業者が営業所に配置しているタクシー車両数を超えて家用車活用事業による家用車の使用を可能とする。一方で、その際には、逆に供給過剰に陥ってタクシーと家用車活用事業が共倒れになることがないよう、適切にモニタリングする、②使用可能車両数と登録可能車両数の区別↓当初の制度案では、個々のタクシー事業者による「使用可能車両数」と「登録可能車両数」の区別が不明確だと

があったことから、実際に稼働する「使用可能車両数」についてはタクシー不足分の範囲内とする一方で、「登録可能車両数」には制限を設けないことを明確化する、③隣接営業区域のタクシー事業者による応援も可能とする↓タクシーが不足する地域・時期・時間帯が確認されたにも関わらず、当該営業区域のタクシー事業者から不足車両数を満たすだけの家用車活用事業の許可申請が出て来ない場合が生じ得るとの指摘があったことから、そのような場合には、隣接営業区域のタクシー事業者による家用車活用事業を可能とする——の3点を追加する考えが示された。

## 河野大臣の横やりが遅れ影響か

一方で、国交省側からパブリックコメントを実施した当初案への反映案として示された、使用可能な車両数（上限設定）の特例措置、使用可能車両数と登録可能車両数の区別、隣接営業区域のタクシー事業者による応援も可能に、の3点については、当初案で示された家用車活用事業の制度の骨格を左右するものではないことから、河野太郎・規制改革担当大臣が指摘した、パブリックコメントをした当初案がそのまま実施となる「なんちゃってパブコメ」とはならない」との発言を意識する形で、

運用上の修正事項を、わざわざ「パブリックコメントの反映案」とした、とみることも出来る。

このため、通達発出の遅れの原因を、この「反映案」とみる向きもあり、「河野大臣やその意向を受けた内閣府（規制改革推進会議）側から横やりが入っているのではないか」との憶測も出ているところだ。

## 規制改革推進会議WGが開催



その河野太郎・規制改革担当大臣も出席する、規制改革推進会議の第9回地域産業活性化

ワーキング・グループが3月11日、オンライン方式で開催され、「地方都市における移動の不足について」と「自律的な働き方を可能とするライドシェア事業の安全管理について」の2つの議題は公開で、「いわゆる白タクの取締りについて」の議題は非公開で議論が行われた。

全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋一朗会長は、オプザーバーという形での会議参加の依頼を受けたが、今回も辞退した。国土交通省からは鶴田浩久・物流・自動車局長が参加した。

一方で、第9回地域産業活性化W

Gでは、兵庫県尼崎市の松本眞市長が「阪神間における尼崎市の立地特性と交通特性」、仮にライドシェアが大阪府・大阪市において導入されるのであれば、同じ経済圏である兵庫県尼崎市（阪神間）も含めて導入されるのが望ましい」などと訴えたほか、茨城県つくば市の五十嵐立青市長は、ビデオメッセージを寄せて「（自家用車活用事業



業）日本版ライドシェアの）実施主体がタクシー事業者だけでは今後の見通しは暗い、実施事業者をもっとオープンにすべきだ。タクシーの保有台数を前提とした台数制限にも懸念がある。地域や運行時間帯などの制限も、人口密度の高い東京なら成立しても、それ以外の、つくば市を含むほとんどの都市ではこのような制限があつては事業性から参入は厳しい。タクシーの営業区域に囚われない事業として、安定する制度設計が必要だ」とした上で、「つくば市

においても道運法2号の対象となる地域と3号が対象とする地域が混在する状況にあり、2号と3号を総合した議論が必要だ。パッチワークではもう対応は出来ない、だからライドシェア新法が必要だ」などと強く訴えた。

## RSで運転代行事業者の活用を

シェアリングエコノミー協会が設立した、モビリティプラットフォーム事業者協議会の石山アンジュ・共同代表が、「公共交通課題の実態に関する調査結果」、タクシートの現状について「タクシー不足状態で、待ち時間が長く、配車に要する料金も高い、不便な状態にあることが見て取れる」などと主張。

また、大阪・岸和田交通グループの岸交に出資する形で、タクシー・ライドシェアのハイブリッドでの事業展開を目指す、スタートアップ企業newmoの青柳直樹・代表取締役CEOは、「自律的な働き方を可能とするライドシェア事業の安全管理について」と題したプレゼンテーションを行った。

全国運転代行協会の板橋勇二会長らは、日本版ライドシェアにおける運転代行事業者のリリース活用を要望、Uber Japanは、諸外国のライドシェアにおける安全確保対策の状況を説明、規制改革推進会議WGの委員や専門委員らとの間で活発な質疑応答が行われた。

## 内閣府提出データに違和感

内閣府からは、タクシー不足の現状として、配車マッチング率の状況

に関する調査資料が提出され、仙台、大阪、京都、観光シーズンの京都における、月曜から木曜、金曜、土・日曜のマッチング率が低い時間帯では10%台、40%台となっていることが示された。

これに国交省物流・自動車局の鶴田浩久局長は、「このデータがどういうものなのか、(規制改革推進会議の)事務局から教えてもらいたい。(国交省としても)今まさに、各地域のデータを配車アプリ各社から網羅的に提出してもらって、それを分析しているが、それと傾向としては似ているものの、マッチング率が40%台などという数字はだいぶ違うと思っ

ている」と指摘しながら、「事務局からこのデータの性質を聞いて、今後の検討に反映させて行きたい」などとする考えを示した。一方で、WGの林いづみ座長は、国交省側に配車マッチングデータの提出を要請した。規制改革推進



会議WGでの論議において、国交省の鶴田局長が、タクシー事業に係るWG委員や専門委員らからの質問を一手に受ける形になっており、こうしたところにも、タクシー業界の代表者がWGに参加していないことの弊害が如実に出てきている状況だ。

## 河野・規制改革担当大臣が挨拶

河野太郎・規制改革担当大臣は、冒頭の挨拶で「本日は地方都市における移動の制約、移動のための足の

不足の実態、その解決策についての議論をお願いしたい」としながら、「昨秋から、多くの首長の皆さんから(地域における移動の足の)実態について聴いているが、本日は兵庫県尼崎市の松本市長と茨城県つくば市の五十嵐市長など大都市近郊の都市の首長の意見や、住民アンケートの結果などを踏まえて、さらに詳しく話を聴く。その上で、

ライドシェアのドライバーを十分に確保するために課題となる働き方と安全規制の議論をお願いしたい。諸外国では、ライドシェアが収入を補填する副業となっている実態もあるようだ。好きな時間に働ける、使用者に指示されずに裁量を持って働くことが出来るなど、柔軟な働き方が重視されているようだ。出来るだけ多くの方々に、このライドシェアのドライバーをやってみようか、と思ってもらえる魅力的な働き方を可能としつつ、安全をしっかりと確保できる安全規制を議論していただきたい」などと要請したほか、「併せて、白タク対策についても議論をしなければならぬと思っている。白タクが空港周辺などにまん延し、わずかな取り締まりも末端のドライバーに對するもので、親玉には及んでいないという話を聞く。白タクは違法といたったチラシを配るだけに留まらない、実効的な対策についても議論をいただきたい」などと求めた。

## タクシー業界代表不在での論議

河野大臣は、「本日の議論は、パブリックコメントが終了して詳細を検討している自家用車活用事業の制度設計にも、また、タクシー事業者以外の者によるライドシェア事業に関する法制度の議論のためにも非常に重要だと思っているので、利用者

目線や利用者起点での忌憚の無い議論をお願いしたい」などと述べた。

そうした議論の場に、タクシー業界の立場や利益の代表者が不在で、全タク連の川鍋一朗会長が参加依頼を辞退し続けている状況は、これからの経過とタクシー事業の将来に禍根を残すことになりそうだと。

河野大臣は、公開対象となったWGでの議論を受けた後、「本日の議論をしっかりと受け止めて、4月から開始される自家用車活用事業の制度設計、その後の制度改善を、逐次モニタリングしながら進めて行きたい」などとする意向を示した。

### 第3回交政審自動車部会を開催

その翌々日の3月13日には、第3回交政政策審議会陸上交通分科会自動車部会（部



会長 塩路昌宏・京都大学名誉教授）が開かれ、「自家用車活用事業」（道路運

送法第78条第3号）のドライバーの働き方について」を議題に論議した。

規制改革推進会議WG専門委員でもある国峯孝祐・国峯法律事務所弁護士のほか、連合から富高裕子・総合推進政策局長、漆原肇・労働法制局局長、松永優紀・労働法制局局長

の3人が出席して意見聴取を行った。

国峯弁護士は、「ライドシェアと自由な働き方について」と題して、業務委託型の自家用車葛生事業案を提起。一方で、連合側は「雇用を前提とした労務管理及び安全管理の徹底」を強調した。

冒頭の挨拶で、国交省物流・自動車局の鶴田浩久局長は「自家用車活用事業案のパブリックコメントには6000件近くの意見が寄せられて、普通のパブコメに比べて二桁以上多い数となっております、その整理にも時間が掛かっている状況だ」としたほか、塩路部会長は「今年度最後の開催となるが、自家用車活用事業におけるドライバーの働き方をどうするか、安心・安全を担保した上で、出来るだけ多くの方の意見を聴いて検討していきたい」などとする意向を述べた。

### 超党派・RS勉強会に川鍋会長

3月15日には都内千代田区の「衆議院第一議員会館」で、自民党の小泉進次郎・衆院議員が会長を務める、超党派・ライドシェア勉強会の第6回会合が開催され、石川県小松市の宮橋勝栄市長がオンライン参加したほか、活力ある地方を創る首長の会の樋渡啓祐・事務総長（元佐賀県武雄市長）、全タク連の川鍋一朗会長と武居利春副会長、国土交通省の舟

本浩・大臣官房審議官（物流・自動車局担当）が出席した。

石川県小松市の宮橋市長は、北陸新幹線の敦賀延伸に伴って小松駅が開業することに併せて運行をスタートする小松市ライドシェア「iichan」の概要を説明したほか、活力ある地方を創る首長の会の樋渡・事務総長は、道路運送法78条2号による「自治体ライドシェア」の全国での展開状況などを説明した。

### 日本型RS応募は1万人超に

全タク連の川鍋会長は、資料を使って①タクシー乗務員は着実に増えており、新規ドライバーの平均年齢は43・6歳と若返っている、などとして東京業界の現状を紹介、②

「日本型ライドシェア」のドライバーは余裕で集まり、通達前の見切り発車の状況でも、東京大手・日本交通における「日本型ライドシェアドライバー」のエントリーは平均で1日300人あり、累計で1万人を超えている、③実績データに基づいた慎重かつ丁寧な判断をお願いしたい。ベース需要のタクシー（正社員）を、ピーク需要の「日本型ライドシェア」（パート）で補完するという、まさに「タクシーとライドシェアの共存共栄」、「タクシーも、ライドシェアも」という「選択肢のある社会」の実現

だ——などと訴えた。

### RS表示灯と通信型DRを設置

川鍋会長は、日本交通への「日本型ライドシェアドライバー」応募者例として、40代自営業・持込自家用車両はトヨタ・アルファード、40代自営業IIアウディA3、40代旅行代理店勤務IIトヨタ・ヴォクシー、50代音楽エンジニアIIBMW220、60代大使館送迎アルバイトIIポルシェ・マカン、20代タレントマネージャーIIトヨタ・レクサスLS、10代大学生IIトヨタ・ヤリスクロス、20代専業主婦IIMINI・CLUBMANなどの持込自家用車両や面接時の様子などの画像で説明した。

さらに、持込自家用車両の助手席前方上部に設置する「日本交通とGOのロゴ、ライドシェア Ride Shareの表記」の入った表示灯、通信型ドライブレコーダーなどの設置風景画像なども提示して説明した。

### 時給1800円〜2000円

東京大手・日本交通では、日本型ライドシェアドライバーの報酬として、最低時給1400円＋乗務歩合（＋1時間400円）の手当などを提示し、「平均1800円〜2000円の時給で効率よく稼ぐことが可能」などとして募集している。

# 論風一陣

Ronpu Ichijin

## 全タク連会長の資格要件有りや無しや！

全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋一朗会長は、東京大手四社の一角である日本交通の代表取締役を退任したことを昨年9月10日付441号の本紙本欄で報じて、会長としての資格要件の有無を問うた。

それは、日本交通ホールディングスを共同筆頭株主として、川鍋氏が代表取締役会長を務める配車アプリ大手G Oの株式上場を目指す中で、配車アプリ会社とタクシー会社のそれぞれの代表取締役を務めることが商法上の利益相反に当たる懸念から、こともあろうに配車アプリ会社G Oを選択して日本交通の代表者を退いたというわけだ。その後、川鍋会長が「日本型ライドシェア」の施策などで配車アプリ会社に利益誘導するようにな立ち位置の言動を繰り返し拡散し



常総会や秋の事業者大会で「ライドシェアと称する白タク行為を断固阻止する決議」を採択し

ていることに、タクシー業界内には水面下での不信感が増大している。このことは、川鍋氏が代表取締役である配車アプリ会社G Oが、特許庁に「日本型ライドシェアドライバ―」「ライドシェアドライバ―」などの商標出願を行っているという事実からも明らかだ。

川鍋会長の日本交通代表取締役退任後の主な言動を次に示す。

昨年9月27日の全タク連事業者大会で川鍋会長は、イコールフッティング（競争条件の同一化）を口走り、ライドシェア解禁論を誘引し、規制改革推進委員会のメンバーを勢い付けたことが発端だった。全タク連としては、例年の通

てきており、そのことに照らしてもイコールフッティング発言は、ライドシェア容認を前提とする背信行為である。

今年になって配車アプリ会社のG Oでは1月12日に、「日本型ライドシェア」の導入支援窓口を開設し、ライドシェアドライバ―の募集を開始している。反面、川鍋会長は規制改革推進会議への出席辞退を続け、タクシー業界の立場を主張する機会を自ら閉ざしているのは、タクシー業界トップとしての職責放棄に他ならない。

その一方で、3月15日開催された小泉進次郎・衆院議員が会長を務める超党派・ライドシェア勉強会への出席依頼には応じて、自社の日本交通における「日本型ライドシェア」へのドライバ―応募が、「1日300人来ていて、1か月で1万人を超えた」などと発

言し、提出資料では「タクシーとライドシェアの共存共栄」「タクシーも、ライドシェアも」という「選択肢のある社会の実現」という主張を全タク連の名前で行うなどの独断専行ぶりだ。加えて川鍋氏が会長職を兼務している東京ハイヤー・タクシー協会における「日本型ライドシェア」の発式を、斉藤鉄夫・国土交通大臣や河野太郎・規制改革担当大臣らを招いて自社の日本交通葛西営業所で開催する案が浮上しているに至っては、さすがに協会私物化への非難が出ている状況だ。

このような川鍋会長の一連の言動を見過ごすことはできない。川鍋氏に、タクシー業界の利益代表者たる「全タク連会長の資格要件有りや無しや」を、改めてすべてのタクシー事業者及び関係諸氏に問いたい。

（高橋 正信）



# 全タク連が正副会長会議と理事会 質疑では地方幹部から質問相次ぐ



全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋一朗会長）は3月13日、都内千代田区の「自動車会館」において定例の正副会長会議と第164回理事会を開き、令和6年度事業計画と同収支予算を決めたほか、6月25日に都内千代田区の「経団連会館」において通常総会を開くこと、11月13日に滋賀県大津市の「びわ湖大津プリンスホテル」において秋の臨時総会と理事会、および全国事業者大会を開催することを了承した。これを受けて、滋賀県タクシー協会の田畑太郎会長（全タク連副会長）が、全国事業者大会への参加と滋賀県への来訪を歓迎する挨拶を行った。第164回理事会では、タクシー不足を「公共の福祉が確保されていない」と解釈することで道路運送法78条3号に基づいて導入される新たな自家用有償旅客運送の制度である、タクシー事業者管理による自家用車活用事業（Ⅱ日本版ライドシェア、日本型ライドシェアなど）に関して、国土交通省物流・自動車局旅客課の手嶋一了・総括課長補佐による「タクシーめぐる最近の情勢について」と題した講演後の質疑応答において、常任理事（協会長）や理事との間で活発な質疑応答が行われた。

常任理事・理事らからは、自家用車活用事業に関して「タクシーの補充ということで始めるのだから、タクシーが充足した場合には（道運法78条3号の）許可は取消となるのか」、「ライドシェア阻止のためということは理解するが、配車アプリがそれほど普及していない地域の扱いはどうなるのか。タクシーで足りている、というスタンスもあるのではないか」、「どういう形で（自家用車活用事業の指定を）判断するのか」、「本省の方針を地方にも早く発信してもらえないか」などと、年明け早々の1月10日に「日本型ライドシェア」のガイドライン案と4月からのスタートを発表した東京ハイヤー・タクシー協会（川鍋一朗会長）と、「日本型ライドシェア」の一種免許ドライバー採用や車載機器などでの先行対応を次々と進める東京大手・日本交通と配車アプリGO陣営に対して、自家用車活用事業への対応に苦慮する多くの地方業界、中小事業者というギャップの構図が鮮明になった格好だ。全国を束ねるタクシー業界としての「羅針盤」が、今こそ必要な状況だ。理事会冒頭の挨拶で、川鍋会長は「これからは地域ごとでの闘いになるので、あらゆる武器を使って、各地域で（移動の足の）穴を埋めて行く。これが今、我々が全力を挙げてやらなければならないことだ」と訴えた。

4月から始まる、東京・神奈川（京浜）・名古屋・京都におけるタクシー事業者管理による自家用車活用事業の先行事例が、どのような形で全国に波及していくのか、さらには地方自治体の主導で取組が拡がる「自治体ライドシェア」（道運法78条2号による自家用有償旅客運送）と地元タクシー業界との関係性構築も含めて、4月からが正念場だ。

〈本紙編集長 熊澤 義一〉

## 全タク連が正副会長会議

3月13日に都内千代田区の「自動車会館」で開かれた全タク連の正副会長会議には、国土交通省の舟本浩・大臣官房審議官（物流・自動車局担当）と森哲也・旅客課長が出席して、ライドシェア解禁問題や、3月9日にパブリックコメントの募集が締め切られた道運法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などに関して質疑応答や意見交換などを行った。

正副会長会議の冒頭挨拶で、川鍋会長は「今日は国会対応などもあって（欠席となった）鶴田（浩久・物流・自動車）局長に皆勤賞を贈ることが出来なくなってしまうが、国会においては色々な（国会議員の）先生方に我々の意見を代弁してもらっており、2月5日（の衆議院予算委員会）には公明党ハイヤー・タクシー振興議員懇話



会会長の高木陽介先生、そして自民党（衆院議員）の城内実先生、立憲民主党（衆院議員）の森屋隆先生、本日前中にも立憲民主党（衆院議員）の小宮山泰子先生に、質問に立っていただいている」とした上で、「規制改革推進会議の地域産業活性化ワーキング・グループが今週月曜日（3月11日）にも開かれ

た。（WG会議の様子は）YouTubeで公開されているので視聴した方も多いと思うが、まだ見ていない方には一度は視聴してもらいたいと思っている。（タクシーに対して）相変わらず辛辣な意見も多いが、そうでない意見もあるという状況だ」と述べた。その一方で、川鍋会長は「小泉（進次郎・自民党衆院議員）先生による超

党派・ライドシェア勉強会が明後日3月15日に開かれるが、武居（利春）副会長と共に、私としては3回目となる出席をする予定だ。さらに、来週の火曜日（3月19日）には、河野（太郎）大臣のカレー屋食会（「火曜会」）河野太郎・衆院議員を囲む自民党内の派閥横断による若手中堅議員の政策勉強会。河野大臣の好物であるカレーを食べながら行うことが多い）に呼ばれている。このカレー屋食会には、LINEヤブーの川邊（健太郎）会長も別の日の会合に呼ばれたとのこ

## 乗務員を増やしシフトも変える

新法の必要性について」と題した提起を行い、ライドシェア新法のイメージなどを説明している。

とだ」とし、「本日夕方には、交通政策審議会の自動車部会も開かれる予定となっており、6月に向けてどんどん議論も煮詰まっている状況だ。そうした中で、タクシー業界内においても最近は色々な事柄が起きて私もビックリしているところだが、色々あれども、我々は供給責任をしっかりと果たして行くという一点においてのみ、我々の存在価値を発揮できるものと思っている。そして、タクシーが来ないという状況は、舟本（浩）審議官も言っていたように、データ上においても、どんどん減っており、皆さんもご存じの通りだ」などと指摘した。

## 川邊委員らがRS新法の必要性

ライドシェア新法の必要性を訴えるLINEヤブーの川邊会長（規制改革推進会議委員）と、同じく規制改革推進会議WG専門委員を務める国峯孝裕弁護士（元経産官僚）の二人は、全タク連の川鍋会長に先立つ形で3月5日に開催された河野大臣の「火曜会」に出席して、「ライドシェア

川鍋会長は、「この勢いで何とか、まずはフルタイムの乗務員を増やす、（乗務員の）シフトを変える、パートタイム、女性や若者を増やす、その上で足りなければ、サポートとして遊休タクシー車両を日本型ライドシェア（＝タクシー事業者管理による自家用車活用事業）の（一種免許）ドライバーで動かす、持ち込み車両でも動かす、という、あらゆる選択肢、道運法78条3号以外にも同2号があり、その外にある登録を要しない運送なども、どんどんと規制緩和されている。そうして、武器が揃い過ぎていて何を使ったら良いか分からない、というぐらいの状況で、私もこの業界に24年いるが、こんなに制度が一気に変わったことは無い。必死に勉強をして、どんどんとトライをして、しっかりと我々が安心・安全の公共交通機関という土台の

上に、より柔軟な供給力というものを達成して行きたいと思っており、皆さんと共に頑張りたい」などと述べた。

### 全タク連が第164回理事会

正副会長会議の終了後、同じく「自動車会館」において全タク連の第164回理事会在開催され、議事として、令和6年度事業計画と同収支予算を決めたほか、6月25日に都内千代田区の「経団連会館」において通常総会を開くこと、11月13日に滋賀県大津市の「びわ湖大津プリンスホテル」において秋の臨時総会と理事会、および全国事業者大会を開催することを了承した。

また、国土交通省物流・自動車局旅客課の手嶋一了・総括課長補佐から「タクシーめぐる最近の情勢について」と題する講演を聴いた。

手嶋・総括課長補佐は、3月11日時点における全国での運賃改定状況について、①令和2（2020）年4月1日以降、全国で101ある運賃ブロックのうち100ブロック（東京都島しょ地区を残す



のみ）から運賃改定申請（要請）があつたこと、②既に全国93ブロックにおいて運賃改定を実施済み、③十分な改定率、迅速な改定、分かり易い運賃を目指す——ことなどを説明。審査・申請中は、5ブロック（北海道札幌E地区・余市町やニセコ町など、福島県地区、島根県隠岐地区・隠岐郡、福岡県B地区・久留米市など・2巡目、熊本県地区・2巡目）で、2ブロック（北海道旭川A地区・旭川市など、北見B地区・網走市など）は申請率7割未達だとした。

### 川鍋会長があいさつ

全タク連の第164回理事会冒頭の挨拶で、川鍋会長は「規制改革推進会議のWGが開かれたが、YouTubeで視聴できるので、敵がどういう形で攻めて来るのか、と



いう情報を皆で揃えておかないと、その後に、どうやって我々が闘うのか、というところがズレて来てしまうので、ぜひ見て欲しい。特に、最初のところに出て来た、若くて弁が立つ茨城県つくば市の（五十嵐立青）市長は、徹底してライドシェア新法だ、と訴えていた。WGの様子を視聴すると、我々の血圧が上がするような場面もあるが、一方でヒントになることもある」としたほか、「本日の夕方には、国土交通省に伝家の宝刀を抜いてもらった、交通政策審議会の自動車部会が開かれる。（自家用車活用事業のドライバーは）雇用か、業務委託か、について、わりと落ち着いた形で議論していただけているようで、第1回の会合には私も出席した。会議そのものは非公開なので、私も伝聞で知ることになるが、資料

は公開されているので、ぜひ理事の皆さんにも見ていただきたい」などと述べた。

川鍋会長は、続けて「最近は、（規制改革推進会議の）ワーキング・グループには出ず、今回もオプザーバー参加という形での打診を受けたが、供給対策で忙しい、というところで辞退した。その一方で、私が出席しているのは、小泉進次郎先生（自民党衆院議員）の超党派・ライドシェア勉強会の方で、3回目を呼んでいただきたいので、武居（利春）副会長と共に出席する予定だ。来週火曜日（3月19日）には、河野太郎大臣とカレーを食べながら有識者の話を国会議員の先生方が聞くという会があり、LINEヤブーの川邊会長とは別の日の会



に、私も呼ばれることになった。というように、引つ切り無しに世の中は動き、日々新しい情報が出て来ているので、全タク連のトップである私でも情報のアップデートが大変な状況だが、それでも全員で最新情報を基に闘って、すわタクシーではなくてタク

シー以外の者、ライドシェアだ、となつてしまわないように、こは歯を食いしばって、新しい情報を全タク連から入手しながら全員で闘つて行くのだと、皆さんから各道府県協会において伝えてもらえればと思う」などと要請した。

### 政治的にもやらざるを得ない

川鍋会長は、「国会においては、今朝も、野党超党派のタクシー政策議員連盟幹事長で立憲民主党の小宮山泰子先生（衆院議員）が質問に立ち、先週は同じく事務局長の森屋隆先生（立憲民主党衆院議員）、同会長の辻元清美先生（立憲民主党参院議員）、そして与党では、自民党の城内実先生（衆院議員）、公明党の高木陽介先生（衆院議員）などと、与党・野党を問わずに、我々とタッグを組んでいる先生方が国会において闘つてくれている」とした上で、「我々としては、いつもお願いしていることだが、地元自治体の皆さんとのコミュニケーションを是非とも密にしてもらいたいし、各自治体でもライドシェアの問題には興味があ

るはずなので、これをきつかけに話をする良いタイミングだとも思う。昨年末の規制緩和で様々なメニューが誕生したので、タクシー業界と一緒に（地域における移動手段の確保などについて）検討をして、出来ることから、どんどんとやつて行く。それは道運法78条3号もしくは2号かもしれないし、我々とは関係ないかもしれないが許可または登録を要しない運送の態様もあり、あらゆる武器を持つて我々が目指すべきは唯ひとつ、『タクシーが来ない』、『移動の足が無い』という声を一人でも減らすことだ。これが出来ればライドシェアは怖くない、と思う」としながら、「下火だったライドシェアを求める声が出て来たのは、『タクシーが来ない』という状況があったからだ。しかし今や、各地で乗務員数は戻つて来ており、その声はどんどん減っているはず。（乗務員数増加の）この勢いを如何により速めるか、乗務員に如何により有効なシフトで働いてもらうか、タクシーが無いという声を如何により防ぐことが出来るようにするか、それ

は、東京であれば朝であり、多くの地域では夕方から夜間帯だろう。東京では、日本型ライドシェア（道運法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）をやるし、政治的にもやらざるを得ない。ただし、其々が出来る範囲で最大限にやる、そして、以前から言っていることだが、これからは地域ごとでの闘いになるので、あらゆる武器を使って、各地域で（移動の足の）穴を埋めて行く。これが今、我々が全力を挙げてやらなければならないことだ」などと訴えた。

### 自家用車活用事業の終了時期

国土交通省物流・自動車局旅客課の手嶋一了・総括課長補佐による「タクシーめぐる最近の情勢について」と題した講演に対する質疑応答では、川村泰利理事（東京・全福協）が、日本型ライドシェア（道運法78条3号によるタクシー事業者管理による自家用車活用事業）について、「タクシーの補充ということでは始めるのだから、タクシーが充足した場合には（道運法



78条3号の）許可は取消となるのか」などと質問したことに対して、手嶋・総括課長補佐は「供給過剰となつて、逆に公共交通を担うタクシー事業に影響があつてはならないことだとは思っている。（タクシー供給が充足して）78条3号の『公共の福祉を確保するためやむを得ない場合』という前提条件が無くなれば制度を運用していく必要性も無くなるが、他方で、従事するドライバーのこともある。ただ、マクロ的に見れば、タクシーでサービスが満たされれば必要性の背景は無くなるものだとは思っている」などと答へる考え方を示した。

### アプリ普及率が低い地方対応

末吉利教・常任理事（三重）は、自家用車活用事業に関して「ライドシェア阻止

のためということとは理解するが、三重県のように配車アプリがそれほど普及していない地域の扱いはどうなるのか。タクシーで足りている、というスタンスもあるのではないかと」などと質問。手嶋・総括課長補佐は「配車アプリのデータがあれば、我々もシスマチックにどういったところで不足があるかを特定し易いということとは当然ある。このことは一般論として理解していただけたと思うが、他方で、アプリデータが無い地域でも、不足が分かるデータがあれば（自家用車活用事業の指定に）対応できるという道は残されている」としながら、「タクシーサービスが足りているか、どうかの判断には、利用者に加え、利用者とは相対する宿泊業や交通結節点の方々などの声もある」と指摘した上で、「ライドシェア



を阻止するために道運法78条3号を使うことが目的ではなく、移動の足をきちんとこれで補完して行くということだが、まさに『公共の福祉』だと思っているのです。そうしたニーズがあってそこにタクシー事業者がトライして行くというのであれば、我々としては有難いということだ」などと述べて理解を求めた。

**自家用車活用事業の指定判断**



高澤雅哉・常任理事（宮城）は、「先日の規制改革推進会議WGにおいて、（事務局を務める内閣府から）仙台市における配車マッチング率が（低い時間帯で）40%台というような資料が示され、（仙台市内でタクシー事業を行っている）私にはそのような認識が無く驚愕した。WGに参加していた（国交省物流・自

動車局の）鶴田（浩久）局長も『どこから出たデータなのか』などと驚いていた様子だった」としながら、「仙台市内における配車アプリの導入割合は、GOが約4分の1、DiDiも約4分の1で、S.RIDEとUberがそれぞれ1〜2社という状況だ。そうした中で、どういう形で（自家用車活用事業の指定を）判断するのか」などと質問。

手嶋・総括課長補佐は「規制改革推進会議WGで出て来た資料のマッチング率には私もビックリしたところだ」とした上で、自家用車活用事業における地域指定などの制度の詳細は今後示していくことになるとしながら、基本的には配車マッチング率に関する個社のデータでは無く、各社のデータを積み上げたもので判断することになるとの認識を示した。

**本省方針を早く地方にも発信を**

土田英喜・常任理事（富山）は、自家用車活用事業に関して「先ほど配車アプリが普及していない地域の扱いという話があったが、富山市内にあ



る当社の配車データを運輸支局に持って行って相談をしたところ、当社のデータだけでは支局においても判断が付かないということだったし、富山市内の他社に聞くと、自家用車活用事業に対応する余裕はない、という声だった」としながら、「そうした地方の状況に対して、本省の方針を地方にも早く発信してもらえないか」などと要望。

手嶋・総括課長補佐は、「もっともな指摘だが、作業の順番としては配車アプリのデータでシステムチェックに計算できる地域から（指定）、というのが実情だ。一方で、地域における移動の足の不足をタクシー事業者の側で実感しているのであれば、そういった地域を如何に（自家用車活用事業の）取組に参画してもらえるようにするか、検討していかなければならない

と思っている。早急に考えて行きたい」などと回答した。

**養成中の運転者で遊休タク活用**



大久保恵美理事（兵庫）は、自家用車活用における安全性の確保の必要性を訴えたほか、吉本悟朗・常任理事（宮崎）も、自家用車活用事業に関して「地方では配車アプリが浸透していない中で、タクシー事業者各社が一番に困っているのは運転者不足だ。一方で、宮崎県内での例では、宮崎市内から離れた青島におけるタクシー不足が問題となってお

り、以前に川鍋会長が提起していた1・5種免許のような、二種免許取得前の養成中の運転者に遊休タクシー車両で二地点間の限定的な送迎業務を行わせるようなことは出来ないか」などと提案した。

手嶋・総括課長補佐は「道運法78条3号のほか、地域全体で課題を解決するということであれば自治体とタッグを組んで78条2号を活用する方法もある。やり方は色々あるとは思いますが、いずれにせよ輸送の安全の確保は重要だ」としながら、「78条3号の自家用車活用事業において遊休タクシー車両を使用することは可能だ」などと考えることを示した。



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>

# 東タク協が第6回理事会を開く 平日朝対応シフトが38・4%に



東京ハイヤー・タクシー協会（川鍋一朗会長）は3月21日、都内千代田区の「自動車会館」において第6回理事会を開いた。

川鍋会長は、東タク協で徴収している「勤務シフト変更に係る報告」に言及して、「東京（特別区・武三）では、平日朝の7〜10時台までの時間帯で（タクシー供給不足が指摘されているので）一人でも多くの乗務員に勤務シフトを変更して出てもら

おう、という投げ掛けをしており、『日本型ライドシェア』をやるよりも前に、ずっと簡単に出来るはずの施策として、ぜひ皆さんにやって欲しい。各社所属の乗務員数の最低でも15%は、この平日朝の7〜10時台をカバーできるシフトにして欲しい、とやって来ている」とした上で、「協会役職員からの督促もあって1月分の報告未提出は11社にまで減ったが、出していただきたい。2月分も50社が出ていない」などと強調。一方で、「報告を出してもらった事業者の集計では、平日朝7〜10時台をカバーする乗務員数の割合は、1月分が36・9%、2月分が38・4%となっている。報告の未提出社数が減って、乗務員数割合のパーセンテージが上がって行く、ということを期待している」などと述べた。

今年度も会費2カ月分を減免へ

議事では、日本交通グループ直営子会社のリボン交通（大橋康弘・代表取締役、都内江東区、30台）2023年に旧リボンタクシーの営業権を引き継いだ大國自動車交通（篠崎敦社長、都内中央区、917台）分社していた同名別会社のタクシー事業会社4社とハイヤー事業会社3社を吸収合併）の新規入会を承認したほか、令和6年度事業計画案、4月と5月の2カ月分の会費請求延期案（約5400万円、通常総会決議で減免。令和7年度からは通常通りに戻す予定）、平成10（1998）年以降ほぼ同額で推移して来た

川鍋会長あいさつ



常勤役員3人（専務理事1人、常務理事2人）の役員報酬上限額を現在の3600万円から4500万円に引き上げること、令和6年度収支予算案などをすべて了承した。

冒頭の挨拶で、川鍋会長は「政治的にもライドシェアの議論が本格化しており、最近では、一番の主戦場である規制改革推進会議の地域産業活性化ワーキング・グループには、全タク連として、直近の会合にはオプザーバーでの参加提案があったが、全力で『日本型ライドシェア』の準備に取り組んでいるとの理由で、その前の会合に続いて欠席している」としながら、「Y

outuubeで配信されている会合なので、これを必死に見ている。皆さんにも見て欲しい。これを見ないと、我々が今、何をしなければならいいのか、何故、（ライドシェア新法などの）提案や議論が出て来るのか、そうしたベースが分からないと、何でこんなことになるのか」などとなってしまうので、皆さんはyoutuubeで見るとして一次情報を集めて欲しい」と求めたほか、「もうひとつが国土交通省・交通政策審議会の自動車部会で、こちらは先週（3月13日）に開かれた。こちらも会議内容は非公開だが、資料は公開されているので見て欲しい。これまでは東タク協から送付されている資料だけを見ていけば十分という時期が長く続いてきたが、昨秋以降は、東タク協に資料がやって来る間に『戦が起こっている』という状況なので、前のめりで最前線の資料を取りに行く姿勢を持ってもらいたい」などと要請した。

# NO.1タクシーネットワーク 広島で中国・四国感謝の集い開催



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）が中核となり、全国741社、約4万台（2023年末現在）の加盟タクシー事業者のサポートを目的とした、第一交通産業グループと提携タクシー会社間を結ぶネットワークであるNO.1タクシーネットワークの第11回となる「中国・四国地区感謝の集い」が3月15日、広島県広島市東区の「シエラトングランドホテル広島」で開催され、広島を中心に中国・四国地区の加盟タクシー事業者代表が出席した。乾杯の発声を、宝塚タクシーグループの信原弘代表（広島県タクシー協会会長）が行い、懇親に移った。

事業者向けの厳選中古車販売やリースを手掛ける住友三井オートサービス、デジタルタクシーチケット「デジタル」を展開する東武トップアース、損害保険ジャパン、電脳交通、決済端末のJペイメント、さらには、NO.1タクシーネットワーク会員専用の求人サイト「WAY」などの取組が紹介された。

## 第一交通産業の田中社長が挨拶



広島市内のホテルで開催された、NO.1タクシーネットワークの第11回となる「中国・四国地区感謝の集い」の冒頭に挨拶した、第一交通産業の田中社長は「皆さんの関心は、いまライドシェアの問題がどうなっているのか、ということだと思うので、分かっていることを話したい」としながら、「3月13日の午後7時に、東京（特別区・武三）・神奈川（京浜）・名古屋・京都の4地域において、道路運送法78条3号で『公共の福祉が確保されていない』として、（タクシー事業者を実施主体とした）自家用有償旅客運送の枠組みで）白ナンバー車

両あるいは緑ナンバーの遊休タクシー車両を、普通一種免許の運転者が、ある一定の基準の中で走らせても良い、というものだ。当初は4地域だけだが、次の段階では配車アプリの導入比率が高い政令市や県庁所在地などが対象に入ってくる可能性がある。そこに、地域として、どう対応していくか、ということが問題になって来る」などとする見方を示しながら、国交省が3月13日に示した「自家用車活用事業に係る営業区域ごとのタクシー不足車両数」の概要などを説明。

## 自分の地域は自分で守る

その上で、田中社長は「この制度（自家用車活用事業）は、タクシー事業者がライドシェアを行う、というふうなものではなく、国交省としては現行の道路運送法の範囲内で（地域の移動の足を確保するために）出来ることをやるう、ということだ。例えば、道運法78条2号では、非営利運送としての『お出かけ交通』をやるが、従来のタクシー運賃の5割ではなく『8割もし

くは実費』に緩和されたことで、地域公共交通会議で認められればタクシー運賃と同額を收受することも可能になった。さらに、それだけでは足りないということで、4月から同78条3号が加えられることになった」などとしながら経過を解説。地域実態に応じた様々な工夫をしながら、地域のタクシー事業者が協力して、移動の足の確保に取り組み重要性も指摘。第一交通産業グループと全国の提携タクシー会社間を結ぶネットワークであるNO.1タクシーネットワークの意義と活用、「自分の地域は自分で守る、ということ」を大前提にやっていって欲しい」などと要請した。



閉会の挨拶では、広三自動車（広島市）の辻文治社長が「地域が一体となって、ライドシェアには負けないぞ、という気持ちで頑張って行きたい」などと述べた。

# チームネクスト第33回セミナー REAとS・RIIDEから講演を聴く



タクシー産業の未来を切り開き、タクシー産業の新しい発展を目指す有志タクシー事業者で組織する、チームネクスト（代表世話人＝貞包健一・三ヶ森タクシー社長・福岡県北九州市）は3月22、23の両日にわたり、都内墨田区錦糸町の「東武ホテルレバント東京」で第33回となるセミナー合宿を開催、モ

ビリティ分野に特化したシステム開発会社であるREA（都内中央区）の坂田敬次郎社長（山口第一交通グループ代表）から「AIオンデマンドの今と将来・タクシー会社のDX化」、タクシー配車アプリ「S・RIIDE」を開発・運用するS・RIIDE（都内港区）の橋本洋平社長から「S・RIIDEの今とこれから」配車アプリの深化と進化」と題した講演を聴いて質疑応答を行ったほか、地方を中心に全国から集まったタクシー事業経営者らが「ライドシェア！チャンスとして取り込むためにどうするか？」をテーマに論議を行った。

## 皆さんの意見を聞き議論したい



冒頭  
チームネクスト世話人  
会主幹の清野吉光・静岡TaaS代表理事が「チームネクストとしては、ちょうど1年前に茨城県猿島郡境町で自動運転の視察をして以来となる。当初は、今年1月に石川県金沢市での開催予定だったが、能登半島地震の発生で延期となり、本日の東京での開催となった」としながら、静岡TaaSが昨年6月

末まで静岡市内で実証実験を行ったエリア・時間帯限定の月額定額でのタクシー乗り放題配車サービス「タク放題」について報告して「利用者からの評判は高かったが、運営する静岡TaaSとしては巨額の赤字を出す結果となった。しかし多くの教訓も得られ、静岡における地域全体最適プラットフォームの構築を目指して行きたいし、昨今のライドシェア問題に対しても何らかの方向性を出していきたい」などとする意向を表明した。



続いて、  
チームネクスト代表世話人の貞包・三ヶ森

タクシー社長は「最近では、どんな会議に出てもライドシェア、ライドシェアということが多く段階となつている。新聞を読んでいると、過疎地での自家用有償旅客運送までライドシェアと呼ぶような状況で、6月以降がどうなつて行くのか心配している。皆さんの意見を聴きながら、議論をしていきたい」などと挨拶した。

## 講演に対して活発な質疑応答



講演では、REAの坂田社長（山口第一交通グループ代表）が、移動困難者を減

らしていく方策として「量としての輸送数を増やすのではなく、輸送の質として1輸送当たりの輸送数を増やすべき」との考え方を示して、①乗合・相乗りタクシーの導入（シェアリング）、②今ある車両の有効活用（実車率の向上）の2つを挙げて、同社の自動ルート作成サービスや山口市で導入している「山口共同配車アプリ」などの取組を紹介。



また、S・RIIDEの橋本社長は、出席者からの「配車アプリ会社がお客から受ける配車手配料の影響は大きい」とする指摘に対して、「配車アプリ会社として規律を持った経営をしていくことを心掛けていく」としながら、「タクシーの持つアセット（価値）を使った新しい収益源を模索していくことで、エンドユーザーに対する不要な値上げをしなくても事業全体がまわって行くような形にしていきたい」などとS・RIIDEの考えを説明した。



# 特別区・武三の迎車比率2割台に 影響力強める配車PFの規制再考



4月から東京・神奈川（京浜）・名古屋・京都で導入される見通しとなった道路運送法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（Ⅱ日本版ライドシェア、日本型ライドシェア）においても制度設計や運用で大きな役割を果たすことになる、大手プラットフォームの配車アプリだが、その利便性や法人利用での浸透から、東京都特別区・武三地区では、輸送回数に占める迎車回数の比率上昇が止まらない状況だ。

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特別区・武三地区における原価計算対象事業者（普通車2671台）の今年2月の輸送回数は170万7238回で、昨年2月の168万3983回との比較でプラス1.4%の微増だった一方で、迎車回数は35万1338回で、同27万3786回に対してプラス28.3%の大幅増となっている。輸送回数に占める迎車回数の割合も16.3%から20.6%へと2割の大台を超えることになった。広大な流しタクシーマーケットと言われる東京都特別区・武三だが、今後は、時間帯やエリアによって、よりアプリ配車受注に特化した営業スタイルの確立も必要になって来そうだ。

また、特別区・武三地区の迎車料金は法人タクシーで1回400円〜500円が主流となっていることから、迎車回数の増加は、営業収入増にも直結するものの、一方で、送客の主体となる大手配車アプリプラットフォームのタクシー事業に対する影響力や価格・サービスへの支配力が高まることでもあり、各種手数料に加え、プラットフォーム独自の手配料・各種サービス料金の付加（優先配車のファーストパス等）などが、利用者からみてタクシーの認可料金との区別が難しく同一視されがちで、タクシー事業上の収益ではないのに利用者の負担感が増すという結果にも繋がっている。

タクシー事業において存在感を増す配車アプリが大きな役割を担うタクシー事業者管理の自家用車活用事業の導入を契機として、タクシー事業と同じ土台での公正・公平な配車アプリプラットフォームに対する規制のリ・デザインの検討も必要な状況だ。

〈本紙編集長Ⅱ熊澤 義一〉

## ● 東京都特別区・武三地区 原価計算対象 30 事業者 2,671 台 輸送実績速報（令和 6 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 キロ	走行 キロ	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 キロ	輸送 回数	運送 収入
普通車	令和6年2月	77,173	52,397	67.9	5,989,173	12,606,483	47.5	1,326,746	1,707,238	3,182,447	351,338	240.6	25.3	60,737
	令和5年2月	73,136	48,986	67.0	5,627,773	11,914,390	47.2	1,290,031	1,683,983	2,956,600	273,786	243.2	26.3	60,356
	前年対比	105.5	107.0	101.4	106.4	105.8	100.6	102.8	101.4	107.6	128.3	98.9	96.2	100.6
	令和6年1月	82,518	52,717	63.9	5,524,308	12,731,423	43.4	1,301,623	1,680,740	3,038,776	340,096	241.5	24.7	57,643
	前月対比	93.5	99.4	106.3	108.4	99.0	109.4	101.9	101.6	104.7	103.3	99.6	102.4	105.4

## ● 東京都多摩地区 原価計算対象 16 事業者 814 台（うち普通車 757 台） 輸送実績速報（令和 6 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 キロ	走行 キロ	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 キロ	輸送 回数	運送 収入
普通車	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	190.0	26.5	49,712
	令和5年2月	20,692	13,669	66.1	1,127,685	2,608,006	43.2	367,969	461,029	610,198	155,645	190.8	26.9	44,641
	前年対比	105.5	103.1	97.7	101.7	102.7	99.1	101.5	100.7	114.8	111.4	99.6	98.4	111.4

● 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2月の 19年比 (%)	昨年12月の 19年比 (%)	1月の 19年比 (%)	2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)	71.7	79.0	73.9	79.5
東北	青森 (5社、全社が23年6月15日運賃改定)	81.4	91.1	87.3	91.0
	岩手 (5社、全社が22年12月19日運賃改定)	75.1	72.4	71.0	75.1
	宮城 (5社、全社が23年に運賃改定)	75.1	84.3	82.9	85.8
	秋田 (5社、全社が23年に運賃改定)	74.0	74.8	67.9	70.1
	山形 (5社、全社が23年に運賃改定)	70.9	80.1	72.4	75.4
	福島 (7社、全社が21年11月1日運賃改定)	72.0	74.3	78.4	79.9
関東	茨城 (5社、全社が23年9月19日運賃改定)	72.7	94.9	102.7	98.3
	栃木 (9社、全社が23年12月4日改定)	89.0	99.8	95.9	96.8
	群馬 (5社、全社が23年10月10日改定)	81.5	87.7	91.2	95.1
	埼玉 (5社、全社が23年11月20日運賃改定)	88.8	101.1	93.7	102.3
	千葉 (6社、全社が23年11月20日運賃改定)	108.7	118.1	121.8	133.2
	東京 (5社、全社が22年11月14日運賃改定)	93.8	95.8	91.4	97.2
	神奈川 (5社、4社が23年11月、1社が24年3月)	88.9	100.1	97.9	101.9
	山梨 (4社うち1社が23年11月20日運賃改定)	83.1	80.9	69.2	77.4
北陸信越	新潟 (5社うち4社が23年10月25日運賃改定)	84.0	86.4	93.9	93.4
	富山 (4社、全社が23年9月11日運賃改定)	81.8	100.3	119.4	117.2
	石川 (4社、全社が23年6月26日運賃改定)	75.5	80.0	107.7	126.3
	長野 (4社、全社が23年9月25日運賃改定)	78.7	80.3	84.9	94.8
中部	福井 (5社、全社が23年10月25日運賃改定)	80.0	96.5	104.7	109.7
	岐阜 (5社、全社が23年に運賃改定)	77.2	93.3	93.5	102.6
	静岡 (5社、全社が23年9月に運賃改定)	78.8	87.3	85.3	91.8
	愛知 (5社うち2社が23年3月20日改定)	78.7	92.5	88.4	91.1
	三重 (5社、全社が23年9月11日運賃改定)	81.8	91.5	85.4	88.3
近畿	滋賀 (6社、全社が23年5月1日運賃改定)	76.5	85.4	84.8	89.8
	京都 (6社うち4社が23年5月1日運賃改定)	84.8	97.0	92.5	102.6
	大阪 (5社、全社が23年5月31日運賃改定)	81.9	95.5	99.2	105.1
	兵庫 (6社うち5社が23年5月31日運賃改定)	83.1	91.9	87.1	90.1
	奈良 (5社、全社が22年4月1日運賃改定)	76.2	79.7	73.1	77.5
	和歌山 (5社、全社が23年7月3日運賃改定)	75.2	88.6	78.1	76.6
中国	鳥取 (4社、全社が23年12月25日運賃改定)	79.4	89.7	90.5	99.0
	島根 (5社、全社が20年2月1日運賃改定)	80.8	88.9	75.5	85.1
	岡山 (5社、全社が23年6月26日運賃改定)	88.5	94.1	93.4	96.2
	広島 (5社、全社が23年6月26日運賃改定)	76.3	93.5	91.8	98.0
	山口 (5社、全社が23年8月1日運賃改定)	81.4	87.8	87.5	92.5
四国	徳島 (5社、全社が23年9月11日運賃改定)	89.6	97.6	94.9	99.3
	香川 (5社、全社が23年3月6日に運賃改定)	78.3	88.9	86.4	95.0
	愛媛 (6社うち5社が23年6月26日運賃改定)	63.6	63.9	66.9	71.6
	高知 (5社、全社が24年2月15日運賃改定)	77.5	81.5	79.3	84.1
九州	福岡 (8社、うち7社が23年8月に運賃改定)	87.7	89.8	86.0	91.4
	佐賀 (9社、全社が23年10月25日運賃改定)	81.1	87.4	87.4	91.2
	長崎 (5社、全社が23年9月1日運賃改定)	88.7	96.4	88.8	95.4
	熊本 (4社、全社が21年8月1日運賃改定)	80.5	81.4	82.0	85.6
	大分 (6社、全社が23年7月12日運賃改定)	74.5	77.1	72.1	74.9
	宮崎 (5社、全社が23年7月26日運賃改定)	93.7	100.8	97.9	98.1
	鹿児島 (6社、全社が23年8月1日運賃改定)	88.2	91.1	89.7	94.1
沖縄	沖縄 (1グループ+4社、全社が23年に運賃改定)	88.6	105.1	101.9	112.8
全国の営業収入の2019年同月比		81.3	89.3	88.2	93.2

● 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	2019.3.31	2023.3.31	減少数	2023.3.31 充足率	2024.2.29	充足率	平均年齢	11カ月間での 増加率
北海道A	8,973	6,647	2,326	74.1%	6,586	73.4%	62.8	1.1%減
北海道B	8,877	6,862	2,015	77.3%	6,699	75.5%	63.1	2.4%減
青森	3,597	2,713	884	75.4%	2,625	73.0%	65.5	3.2%減
岩手	2,764	2,211	553	80.0%	2,099	75.9%	65.0	5.0%減
宮城A	4,111	3,238	873	78.8%	3,148	76.6%	63.7	3.0%減
宮城B	1,983	1,506	477	75.9%	1,466	73.9%	66.3	2.8%減
秋田	1,622	1,283	339	79.1%	1,225	75.5%	65.4	4.5%減
山形	1,657	1,366	291	82.4%	1,355	81.8%	63.1	0.8%減
福島	3,575	3,091	484	86.5%	3,024	84.6%	64.3	2.2%減
茨城	3,269	2,658	611	81.3%	2,610	79.8%	64.9	1.8%減
栃木	2,056	1,716	340	83.5%	1,695	82.4%	63.3	1.2%減
群馬	1,632	1,338	294	82.0%	1,365	83.6%	63.0	2.0%増
埼玉A	4,216	3,316	900	78.7%	3,335	79.1%	63.1	0.6%増
埼玉B	5,401	4,355	1,046	80.6%	4,289	79.4%	63.3	1.5%減
千葉A	6,462	5,471	991	84.7%	5,537	85.7%	61.7	1.2%増
千葉B	2,663	2,325	338	87.3%	2,386	89.6%	63.1	2.6%増
東京A	59,608	48,515	11,093	81.4%	50,661	85.0%	57.1	4.4%増
東京B	6,502	5,141	1,361	79.1%	5,088	78.3%	60.7	1.0%減
神奈川A	12,393	10,032	2,361	80.9%	10,180	82.1%	60.7	1.5%増
神奈川B	5,432	4,260	1,172	78.4%	4,307	79.3%	60.8	1.1%増
山梨	1,265	960	305	75.9%	998	78.9%	64.6	4.0%増
新潟	3,888	2,982	906	76.7%	2,915	75.0%	62.7	2.2%減
富山	1,122	855	267	76.2%	849	75.7%	61.4	0.7%減
石川	2,377	1,898	479	79.8%	1,890	79.5%	63.6	0.4%減
長野	3,346	2,594	752	77.5%	2,571	76.8%	63.6	0.9%減
福井	1,144	939	205	82.1%	906	79.2%	63.6	3.5%減
岐阜	2,109	1,594	515	75.6%	1,566	74.3%	61.8	1.8%減
静岡	6,256	4,960	1,296	79.3%	4,888	78.1%	62.7	1.5%減
愛知A	9,377	7,219	2,158	77.0%	7,269	77.5%	57.2	0.7%増
愛知B	3,443	2,558	885	74.3%	2,575	74.8%	60.5	0.7%増
三重	1,547	1,230	317	79.5%	1,248	80.7%	62.0	1.5%増
滋賀	1,410	1,108	302	78.6%	1,107	78.5%	62.8	—
京都A	8,312	6,147	2,165	74.0%	6,265	75.4%	60.7	1.9%増
京都B	436	347	89	79.6%	334	76.6%	64.7	3.7%減
大阪A	20,096	16,028	4,068	79.8%	16,998	84.6%	59.8	6.0%増
大阪B	2,195	1,815	380	82.7%	1,818	82.8%	61.5	0.2%増
兵庫A	7,689	5,758	1,931	74.9%	5,760	74.9%	62.7	0.1%増
兵庫B	2,302	1,985	317	86.2%	1,977	85.9%	65.2	0.4%減
奈良	1,493	1,170	323	78.4%	1,137	76.2%	63.6	2.8%減
和歌山	1,472	1,167	305	79.3%	1,149	78.1%	64.5	1.6%減
鳥取	880	629	251	71.5%	643	73.1%	62.4	2.2%増
島根	1,362	1,065	297	78.2%	1,068	78.4%	63.0	0.2%増
岡山	3,451	2,696	755	78.1%	2,720	78.8%	61.8	0.9%増
広島A	4,688	3,525	1,163	75.2%	3,475	74.1%	63.9	1.4%減
広島B	3,079	2,638	441	85.7%	2,628	85.4%	64.6	0.4%減
山口	2,765	2,121	644	76.7%	2,091	75.6%	64.9	1.4%減
徳島	1,293	1,124	169	86.9%	1,135	87.8%	65.9	1.0%増
香川	1,629	1,443	186	88.6%	1,457	89.4%	64.0	1.0%増
愛媛	2,938	2,390	548	81.3%	2,383	81.1%	65.1	0.3%減
高知	1,689	1,352	337	80.0%	1,319	78.1%	65.7	2.4%減
福岡A	3,812	2,993	819	78.5%	2,784	73.0%	66.9	7.0%減
福岡B	8,502	6,655	1,847	78.3%	6,878	80.9%	61.1	3.4%増
福岡C	2,855	2,156	699	75.5%	2,075	72.7%	66.0	3.7%減
佐賀	1,313	1,085	228	82.6%	1,072	81.6%	65.9	1.2%減
長崎	4,038	3,168	870	78.5%	3,032	75.1%	65.2	4.3%減
熊本	4,134	3,489	645	84.4%	3,526	85.3%	65.5	1.0%増
大分	2,566	2,064	502	80.4%	1,958	76.3%	65.0	5.1%減
宮崎	2,282	1,740	542	76.2%	1,674	73.4%	66.0	3.8%減
鹿児島	3,340	2,500	840	74.9%	2,410	72.2%	64.6	3.6%減
沖縄	6,828	5,747	1,081	84.2%	5,915	86.6%	65.1	2.9%増
合計	291,516	231,938	59,578	79.6%	234,143	80.3%	62.8	11カ月間で1.0%増

充足率 = 「その時点の運転者証交付数」 ÷ 「平成 31 (2019) 年 3 月 31 日の運転者証交付数」 により算出

# 国際自動車創業104周年式典 永年・無事故・善行で栄誉称える



東京大手・国際自動車（石井仁社長、都内港区）は3月22日、都内港区三軒赤坂の「明治記念館」において国際自動車グループ創業104周年記念式典を開催した。同社アドバイザーの三屋裕子氏（女子バレーの元日本代表でロサンゼルス五輪の銅メダリスト。日本バスケットボール協会会長、日本オリンピック委員会副会長など役職多数）から記念講演を聴いたほか、永年勤続乗務社員や無事故乗務社員の表彰を行ったほか、kmクオリティ賞、ホスピタリティアワードの受賞者、人命救助などの善行をした乗務社員らに、石井社長から表彰状が手渡された。

## 新和自動車譲受と大阪事業強化



冒頭、国際自動車グループを代表して、国際自動車の石井社長が挨拶を行い「1920年3月22日に、国際自動車はハイヤー事業の会社として創立され、本日で104周年を迎えた。それ以来、kmブランドのタスキを数多くの方が引き継いで今日まで繋いできた」としながら、「創立記念日は往時を振り返るだけでなく、永年勤続や無事故勤務を続けて来た皆さんの栄誉を称える日でもある。さらに、kmクオリティ賞、ホスピタリティアワードに併せ、人命救助などの善行表彰なども行う」などと述べて受賞者の栄誉を称えた。

また、石井社長は①業務提携しているkmパートナーズの新和自動車（都内江東

区、122台）の全株式を譲受して経営を引き継いだこと、②大阪にある国際ハイヤーの営業所とkmモビリティサービス（貸切バス）の営業所を5月1日付で統合、新設する国際自動車大阪として大阪地区でのビジネスの強化に取り組むこと——の2点を発表。経営を譲受した新和自動車について「東京東部の新しい拠点として様々な取組にチャレンジをして行きたいと考えている」などとする意向を示した。

## プロドライバー集団の誇りを

石井社長は「私たちを取り巻く環境は激しく揺れ動いているが、私たちは二種免許を持つプロドライバーの集団としての誇りを持って、それに相応しいスキルを身に付け、お客様への対応をもつてより質の高いサービスの提供をしていきたい。そのためにも安心・安全を第一として、その実現に向けて初心に帰って取り組んで行きたい。2024年度は、挑戦の元年となる年だと考えている」などと述べた。

## 静岡地域版共同アプリの検討が始まった!

2月29日、静岡市タクシー協会が緊急の臨時会議を開き、そこで地域版共同アプリ導入の検討が提案された。その検討の背景としては

○配車プラットフォーム参加による固定費（通信費や手数料等）の負担増

○ライドシェアを見据えた配車プラットフォームの地方参入への動きの加速

↓既存の事業モデルでは「プラットフォームフォーマーのお客様」をプラットフォームから依頼され、タクシーを運行↓今後、アプリ利用料が高騰する可能性↓下請け構造を抜け出せない。

○「地域版の共同配車アプリ」を導入することで「タクシー事業者が地元のお客様からの注文を直接的に獲得する」ことができる。そして、大手配車プラットフォームフォーマーが担うお客様と棲み分けたうえで、地元客を維持、確保する必要がある、と提案されている。

静岡TaaSとしては、この提案の趣旨に強く共感する。

## タクシーは地域産業!

かつて、大手配車プラットフォームフォーマーが全国化する際のお手伝いをした私自身の経験から、配車アプリは必ずしも全国的である必要はなく、地方での大半の移動ニーズは地域内に収まるものであり、その特定の地域における全体最適のマッチングシステムこそ必要だと痛感した。

配車アプリを全国化するには巨額な資金が必要であり、また効率性のために全国一律の仕様となり、地域の実情に合わせたシステムを作りにくい。

地域の移動産業のためには、地域の移動事情のもとに策定される地域公共交通計画を踏まえ、「社会性」と「事業性」を「両立する」地域独自の移動プラットフォームが必要であり、そもそも静岡TaaSは地域のタクシー事業者が運営にかかわれる**一般社団法人**としてその役割を果たすことを目指してスタートしたものだ。

## 清野吉光氏のコラム 第159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。2023年6月 システムオリジン取締役を退任。



## 静岡市地域共同アプリの始動!

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

## 静岡TaaSの現時点での役割

2021年5月に設立した静岡TaaSは、まず各社の配車コストと配車スタッフの問題を解決するために配車業務の受託から始めた。しかしながら、タクシー事業者にとって配車業務を委託しても点呼コストの問題が解決できず、現時点では、2社からの業務受託に留まっている状況だ。

また、タクシー会社の規模やサービス内容によつては配車業務を外部委託することが難しいケースもあり、配車コストの削減、相互配車の活用など一定の成果がありつつも、配車業務受託による共同配車化の進展は遅れている。

今回の静岡市タクシー協会による地域版共同配車アプリ構想は、こうした各社の事情を乗り越え、地域全体の最適配車を一気に促進すると思われる。

この仕組みは、各社の配車センターを維持しつつ、顧客の位置情報から直近の車両

を、会社を問わず配車できるもので、顧客の利便性にとつても、また事業者にとつても機会損失を防げるという点で画期になると思われる。

静岡TaaSでは既に、利用者向けアプリ「タク呼び」と、さらにアプリ登録が簡単なそのLINE版を運用しており、この地域版共同配車アプリの運営の受皿は整っている。

さらに、各車両に搭載する配車依頼を受ける車載端末でも、一部の事業者ではあるが大きなコストメリットを提供できる。

というのは、静岡市内に本社を置くタクシー専門ソフトウェア大手のシステムオリジナルの配車システム【テレハイ】を使っているタクシー事業者は、新たな配車タブレット（ないしはスマートフォン）を設置することなく、同アプリからの注文を受けることができる。

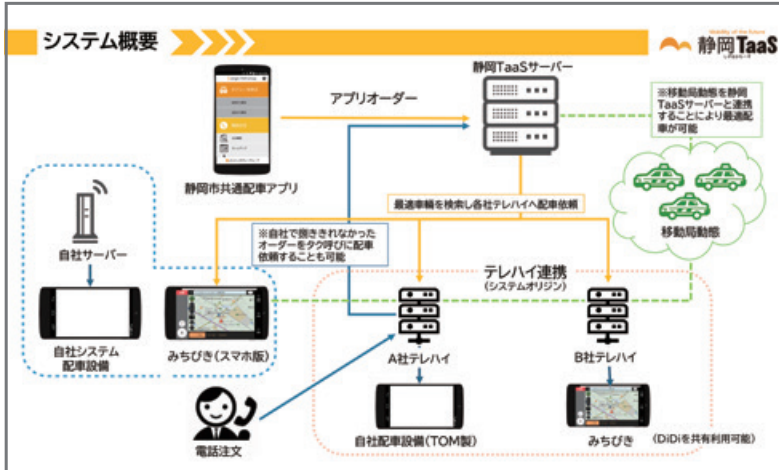
さらに通常、配車アプリからの注文は各社の配車センターを経由することなく、直接、車両に配信され、各社の配車センターでは関与できない。このことが配車センタ

ーの現場ではしばしばトラブルを生み、配車センタースタッフのストレスとなつてくる。

地方では、配車アプリの利用は普及が遅く、現在も高齢者を中心に電話の注文が多く、その受付や配車をスタッフが担っているが、その際にアプリ配車で選ばれた車両が時間帯や天候によっては必ずしも最適でない場合も多く、配車室で判断しなくてはいけないケースが発生する。

システムオリジンのシステムでは、そこが管理可能であり、また状況によって自動で車両に配車注文を配信する切り替えも出来るようになってくる。幸いなことに静岡市内では比較的このシステムを使っているタクシ事業者が多いので、地域版共同アプリの普及にもお役に立てるのでないだろうか？

参考までに、この地域版共同配車アプリがどのようなに運用され、各社との連携が行われるか、その全体システム概要を図



として掲げておきたい。

### 第33回チームネクスト セミナー合宿開催

この3月22日〜23日と、一年ぶりにチームネクストのセミナー合宿が開催された。今回のセミナーでは、モビリティに特化したシステム開発会社であるREAの社長で、山口第一交通の社長でもある坂田敬次郎氏から「A

Iオンデマンドの今と将来・タクシー会社のDX化」、S.RIDEの橋本洋平社長から「S・RIDEの今とこれから」というテーマで講演を聴いた。

坂田社長からは、山口を中心に豊富でチャレンジングな取り組み事例を、橋本社長からは日本版ライドシェアや自働運転までを含めた「配車アプリの深化と進化」の内容を聴き、非常に勉強になった。

また、今回初めて机を対面形式に並び替え、会員同士の意見交換を行った。テーマは今、ホットな話題である「ライドシェア！チャンスとして取り込むためにどうするか？」について、実に1時間半に及ぶ活発な議論となった。アメリカ型ライドシェアの議員立法は賛否が分かれる議員数からいって成立しないという見方が示される一方、今の政治的な動きからすれば何らかのレベルで合法化され、それに備えるべきとの意見もあった。


私としては、4月から始まる「自家用車活用事

業IIタクシー版ライドシェア」をチャンスとして活用し、アメリカ型ライドシェアがいかなる形で決着しようとも、備えだけはすべきだと思う。今回の静岡地域版共同配車アプリについても、仮にタクシー版ライドシェアが静岡市で開始されることになった場合には対応できるように準備することになっている。

最近の報道では、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」が大坂の岸和田交通グループに資本参加したとのこと。今後こうした動きが増えると思われるが、逆に、タクシー会社がライドシェアの動きをチャンスとして取り入れることの証左でもあると思う。

静岡市のタクシー業界として地域共同アプリを立ち上げ、顧客基盤、配車基盤を強化し、この激変の時代に対処することが、ここ一年大きく問われると思う。静岡TaaSとして、是非そのお役に立ちたい。

(2024年3月25日記)



サイトへGO!


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

運転の仕事.jp





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!

# 大和自動車交通吉祥寺が新規開業 小規模拠点で様々なチャレンジへ



東京大手・大和自動車交通（大塚一基社長、都内江東区）は3月25日、大和グループとして比較的手薄だった東京西部地域の営業強化と新しいスタイルのタクシー事業へのチャレンジを目的に、大和自動車交通吉祥寺（萩原祐介社長、タクシー50台）を三鷹市下連雀に新規開業、3月25日に神事式と開所式を執り行った。4月1日から営業をスタートする。

リノベーションされた新社屋はモダンで、若者や女性にも働き易い、様々な点に配慮した施設デザインとなっており、大和自動車交通としては小規模拠点とすることで、賃金体系を整理することでの高歩合の支給率や多様な働き方、様々な新サービス展開にも対応できる体制で運営する。

## 東京西部地域の営業強化も

大和自動車交通では、かつてハイヤー営業所を配置して

いた自社所有の三鷹市下連雀の土地と、ハイヤー営業所廃止後に店舗用施設として運用していた建物施設を改装する形で、大和グループとして比

較的手薄だった東京西部地域の営業強化と新しいスタイルのタクシー事業へのチャレンジを目的に、大和自動車交通吉祥寺（萩原祐介社長、タクシー50台）を新規開業、3月25日に神事式と開所式を執り行った。



冒頭の挨拶で、大和自動車交通の大塚一基社長は「13年間に撤退した東京西部地域を、もう一度ターゲットに

出来ないか、経営環境が大きく変化している時に、旧態依然としたやり方にも良い面はあるが、それだけでなく、新たな経営環境に向かってチャレンジし、工夫するやり方を考えた際に、新しく事業所を変えて、そこで一からやっていくことが一番やり易い。そこでリスクも取りながら、乗務員募集から始めていく」としながら、「弛まず、怠けず、努力し続けていくことが、いまま大事なのではないか」などと抱負を述べた。

# 茨城県ハイ・タク協会が動画公開 ライドシェアの危険性や悪影響訴え

茨城県ハイヤー・タクシー協会（新井昇会長）はこのほど、一般タクシー利用者や広く社会に公共交通機関としてのタクシーの役割と重要性、一方で、米国型ライドシェアが本質的に持つ危険性、米国型ライドシェアの導入によるタクシーをはじめとする公共交通機関の維持に対する悪影響、地域における移動の足の安定的な供給に対する懸念などを、動画にして分かりやすく解説している。動画は、同協会のホームページに掲載しているほか、より広範な視聴を可能にするYouTubeでも公開しており、簡単にアクセスできるQRコードを印刷して関係者などに配布している。

同協会では、これまでもYouTube動画として「タクシーになりませんか!」や「女性タクシードライバーになってみませんか?」、さらに一括定額運賃のメリットと取組をアピールする「地方における公共交通としてのタクシーの役割について」自治体との協働による閑散時間帯に特化した取組みなどを低コストで制作しており、「コストを掛けなくても、創意工夫でタクシー業界の取組をアピールすることは出来る」などとしている。

## 関東運輸局が定例の記者会見開く 都内の迎車専用タクスの増加で所感



関東運輸局自動車交通部の内田忠宏部長らは3月21日、神奈川県横浜市中区の「横浜第二合同庁舎」で定例記者会見を開いた。4月からスタートする自家用車活用事業については、本省マターの側面が強いことを言葉の端々から滲ませた。

内田・自交部長は、都心部において、GOに続き、S・R・I・D・Eでも運用が

始まった迎車専用タクシーに関しては、「表示通達との整合性を持った運用をしていただきたい」と指摘したほか、「アプリ配車が増えてきている中で新しい運行形態であり、アプリ配車がどんどん増えている中で過渡期ということでは難しい面はあるが、タクシーを利用することⅡアプリ配車、となっていく場合、タクシー事業自体や制度もアプリ配車を前提としていないことから、しっかりとアプリ配車を前提としたタクシーのあり方を議論するタイミングもやって来るのではないか、とは思う」などと所感を述べた。

### 乗務員のナビ操作教育の徹底を

2月末で廃止となった東京・神奈川・埼玉・千葉の一部指定地域における法人タクシー乗務員の地理試験に関して、内田・自交部長は「地

理試験の廃止によって乗務員確保が進むことが期待される一方で、タクシードライバーに地理に関する知識が不要になった訳ではないと思うので、地理不案内による利用者利便阻害が起きないように事業者にはしっかりと対応して

もらいたい」としながら、「先日、神奈川県の前頭指導会議に参加した際に、苦情に関する資料をみていたところ、ナビが操作できないドライバーに対する苦情が何件か散見された。今回、地理試験を廃止する理由のひとつにはナビによる補完もあると思うが、そうしたところでドライバーがナビの操作をできないというのでは困るので、ナビ操作の教育もしっかりと行っていたきたい」などとした。

### 労働条件改善状況調査の公表

一昨年11月14日に運賃改定が実施となった東京都特別区・武三地区における労働条件改善状況調査結果の公表が遅れている件に関しては、「今年1月メドに公表となっていたので遅れており、しっかりと進めなければならないと思っているが、入力ミスなどで少しエラーがあったことから東タク協の方で精査をしてもらっているところだ。その状況が続いており、準備が整い次第、公表に向けて行きたい」などとした。

## 編集後記

3月14日〜17日にかけて広島に出張。JR西日本の多機能MaaSアプリ「WESTER」で「広島ワイドパス」(4600円)を購入。有効期間は3日間。利用できるのはJR在来線の山陽線(岩国〜広島〜尾道〜福山〜大門)のほか、広島県内の呉線、可部線、芸備線、福塩線。路線バスでは、港とJR駅を結ぶトモテツバス、芸備バス、めいぶるのの一部路線。尾道港と鞆港を結ぶ瀬戸内クルージングをはじめとする広島県内にある離島航路などが対象になります。残念ながらタクシーは対象に入っていませんが、週末は、かなり自由に岩国〜広島〜尾道〜福山と周遊することが出来ました。穏やかな瀬戸内の風景は、やはり素晴らしいな、と感動したところです。(熊)

世は激辛ブームです。本紙のある都内千代田区飯田橋にも、近くの外堀通り沿いの交差点横にあるビルの一角に激辛ラーメン店があります。筆者がチャレンジするのが「大辛ニンニクラーメン」(850円)で、辛さレベルが1〜5まで。5は、まさに激辛です。最初は、とて

も完食出来なかったのですが、慣れとは、恐るべし。何回か食しているうちに体調変化もきたらず、完食出来るようになりました。そのことが体調維持に良いことなのか、悪いことなのか、分かりませんが、本紙の「論風一陣」欄の辛口論調とは、無関係、とだけ申しておきます。(世)

今年、気温の寒暖が一進一退ということからか、桜の開花が思っていたほど進んでいません。毎春、今年はどこに花見に行くか、を考えるのも楽しみなのですが、なかなか満開時期を想定するのが難しく、思案中です。比較的预期がし易い東北に向かうかな、とは考えています。(熊)





巻頭特集：タクシー事業に一種免許運転者と自家用車

## 1 東京・京浜・名古屋・京都が先行 自家用車活用事業が4月スタート

論風一陣

## 7 全タク連会長の資格要件有りや無しや！

特集：タクシー事業に一種免許運転者と自家用車

## 8 全タク連が正副会長会議と理事会 質疑では地方幹部から質問相次ぐ

TOPICS

## 13 東タク協が第6回理事会を開く 平日朝対応シフトが 38.4%に

TOPICS

## 14 No.1 タクシーネットワーク 広島で中国・四国感謝の集い開催

TOPICS

## 15 チームネクスト第 33 回セミナー REA と S.RIDE から講演を聴く

TOPICS

## 16 特別区・武三の迎車比率2割台に 影響力強める配車PFの規制再考

TOPICS

## 19 国際自動車創業 104 周年式典 永年・無事故・善行で栄誉称える

## 20 COLUMN 清野吉光氏のコラム「団塊耕志録」第 159 回 静岡市地域共同アプリの始動！

TOPICS

## 22 大和自動車交通吉祥寺が新規開業 小規模拠点で様々なチャレンジへ

TOPICS

## 22 茨城県ハイ・タク協会が動画公開 ライドシェアの危険性や悪影響訴え

TOPICS

## 23 関東運輸局が定例の記者会見開く 都内の迎車専用タクの増加で所感



第 454 号 表紙解説

表紙の写真は、3月15日の早朝に訪問した、山口県岩国市にある錦帯橋です。錦川に架かる橋の長さは約193メートル、美しい五連の木造アーチ橋です。最初に橋が架けられたのは1673年で、橋の後ろに見える岩国城の第三代城主である吉川広嘉の時代です。吉川家といえば、関ヶ原の戦いで徳川家康に内通して毛利家の存続を図った吉川広家で有名です。その吉川家は、江戸時代を通じて岩国城主として存続しました。 撮影：熊澤 義一

タクシージャパン 第 454 号  
2024 年 3 月 25 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  
http://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

