

# Taxi Japan

<http://iinehonpo.com> 24.9.30

No.465

タクシー専門情報紙  
タクシージャパン

**巻頭特集** ライドシェア解禁問題の今後を考える  
石破政権が誕生も、副総裁に菅氏  
菅氏の仕切で岸田政権の路線踏襲

**論風一陣**

ライドシェアはすでに全面解禁の実態!





# 石破政権が誕生も、副総裁に菅氏 菅氏の仕切で岸田政権の路線踏襲



ラ

イドシェア解禁論議に絡んでタクシー事業と業界の将来と命運を大きく左右するともみられていた自民党総裁選挙が、石破茂候補の当選という結果となり、石破茂・衆院議員（鳥取1区選出）が9月27日、第28代自民党総裁に選出された。5回目となる最後の挑戦で、ついに自民党の総裁職を射止めた格好だ。10月1日に召集される臨時国会で第102代内閣総理大臣に指名され、同日中に新内閣が発足する。

一方で、石破・新総裁は党内基盤が弱く、高市早苗候補との自民党総裁選挙での決選投票では、小泉進次郎⇨菅義偉陣営の大きな支援を受け、岸田政権の路線継承を打ち出したことで旧岸田派の支援を取り付けたことの影響が早くも出て来ており、副総裁には、麻生太郎・衆院議員（元内閣総理大臣）と入れ替わる形で菅義偉・衆院議員（前内閣総理大臣）が就任。内閣官房長官や内閣総理大臣として規制改革や制度改革に「剛腕」を振るい、現在のライドシェア解禁論議の火付け役となった菅氏の副総裁就任は、今後のライドシェア解禁論議の行方にも大きな影響を与えそうだ。

また、幹事長には、岸田文雄総裁の下で総務会長を務めた森山裕・衆院議員、内閣の要となる官房長官は、岸田内閣から継続して林芳正・衆院議員が務めることになる。内閣総理大臣が交代した後も女房役の内閣官房長官が留任となるのは異例であり、「岸田政権の路線継承」が明白となった人事だ。

その岸田・総理大臣は、9月2日に開催された政権最後となる第20回規制改革推進会議において、「特にライドシェアについては、今年度の規制改革を通じて大きく進展させ、今後の道筋を示した」としながら、「全国の移動の不足の解消が困難な場合に備え、法制度を含む事業の在り方についても引き続き積極的に議論いただくよう、お願い申し上げます」などと述べ、同政権の退陣後も引き続いてのライドシェア解禁論議の継続を要請。「岸田政権の路線継承」は、タクシー業界にとって大きな課題となりそうだ。

公明党枠として斉藤鉄夫・国土交通大臣が留任することはタクシー業界にとっては心強いものの、河野太郎・デジタル大臣の後任には、規制改革派で超党派・ライドシェア勉強会の立ち上げにも参画した平将明・衆院議員（東京4区）が就任することから、石破政権になってもライドシェア解禁問題は予断を許さない状況が続くことになる。

〈本紙編集長⇨熊澤 義〉

## ライドシェア解禁で危機感強まる

自民党総裁選挙を巡っては、岸田文雄・内閣総理大臣が任期満了に伴う総裁選挙への不出馬を表明したことで、派閥解消の流れもあつて過去最多の9人が立候補。ライドシェア解禁問題を抱えるタクシー業界にとっては、新法制定によるライドシェア全面解禁に前向きな候補として、小泉進次郎・衆院議員、規制改革担当大臣でもある河野太郎・衆院議員、自民党幹事長の茂木敏充・衆院議員の3人の動向に注目が集まった。

さらに、超党派・ライドシェア勉強会を自ら会長として立ち上げてライドシェアの全面解禁を主張する小泉候補を、現在のライドシェア解禁論議の火付け役となった菅義偉・前内閣総理大臣（衆院議員）が全面支援する形で議員票において先行、タクシー業界にとっては、小泉進次郎菅義偉の陣営が自民党総裁選挙で勝ち残り、小泉・衆院議員が次の内閣総理大臣となつて、小泉菅政権が誕生することへの危機感と警戒感が急激に高まることになった。

小泉候補は、9月6日の出馬会見において、1年以内に実現する公約のひとつとして「聖域なき規制改革」を掲げて、「この30年間、日本から世界で勝負する企業が出ないのも、既存企業が既得権益を守るため、新

規参入を阻もうとしているからで、この現状を打破するためには、聖域なき規制改革が不可欠だ」と提起した上で、「その象徴がライドシェアだ。誰もが、いつでも、どこでも、安全に利便性の高い移動サービスを楽しむことができるよう、ライドシェアを完全解禁する」などと断言した。

## 全タク連は高市早苗候補を支援



こうした状況に、全タク連の川鍋一朗会長は、9月11日に開かれた正副会長会議において「自民党の総裁選挙については、私が語るよりもマスコミ報道などで大変な状況にあることはご存じだと思う。我々（タクシー業界）として、どの候補を応援するかを、しっかりと議論していきたい」としながら、「基本的には、誰が総理大臣になるかが、我々がやることは変わらない、と思つている。今やつている通り、タクシー乗務員を増やし、日本型（版）ライドシェアをしっかりと増やし、公共ライドシェアを増やし、すなわち、どのような形でも良いから、我々の出

来る移動の足の確保に邁進するとうことだ」とした上で、「一番にマズイのは、（自民党総裁）次の内閣総理大臣に、誰がなるか分からないし、（ライドシェア完全解禁を公約に掲げた小泉進次郎候補を暗に指して）：になつたらやつてもしようがないから、何もしないで様子を見よう、というのが一番に良くない、と思つている。どういう状況になろうが、（次の政権が）どういう形になろうが、（タクシー事業を）しっかりとやるのが重要だ。そこで足りない部分を（日本版ライドシェアや公共ライドシェアなどで）補うという形にはならざるを得ない。我々がどこまで供給力をしっかりと担保することが出来るのか、が、我々にとつて、どのような状況になろうが進めべきポイントだと信じている」などと訴えた。

## 小泉候補は決選投票に進めず

その上で、正副会長会議において、全タク連としてライドシェアの全面解禁に反対している高市早苗候補（奈良2区選出）の支援を決めた。

9月12日の総裁選挙告示当初は、小泉候補の勢いがマスコミなどで大きく報道されたものの、その後の論戦過程で急激に失速、広範な自民党員の支持を得られなかった小泉候補は、低迷が続いた河野候補、茂木候

補と共に、上位2人による決選投票に進むことが出来なかった。

自民党総裁選挙で獲得を争う議員368票＋党員368票（ドント方式による算定票）の計736票のうち、小泉候補が3位となる136票（議員75票＋党員61票）という結果となり、河野候補は8位の30票（22票＋6票）、茂木候補が6位の47票（34票＋13票）という惨敗を喫することになった。3候補とも決選投票に進むことが出来なかった。

これにより、新法制定によるライドシェア全面解禁を主張する候補が自民党総裁、そして内閣総理大臣になつて政権を担うという、タクシー業界にとっては「最悪のシナリオ」が回避されることになった。タクシー業界においては、安堵した向きも多かっただろう。

## 石破候補が高市候補を逆転

一方で、全タク連が支援した高市候補は1位の181票（72票＋109票）でトップ、2位の石破候補が154票（46票＋108票）で、これら2人の候補による決選投票となった。党内基盤の弱い石破候補と高市候補との決選投票となったことで、「決選投票では高市候補が有利」との観測も拡がり、ライドシェア全面解禁慎重派の高市候補が新総裁になることへの期待感から、タクシー





変わるように、もう一度国民の信頼を取り戻せるように決断した。私どもは「国民を信じ、勇気と真心を持って真実を語り、この日本をもう一度、皆が笑顔で

開票結果 (有効投票総数735票)

候補者名	議員票	総党員算定票	計
高市 早苗	72票	109票	181票
小林 鷹之	41票	19票	60票
林 芳正	38票	27票	65票
小泉 進次郎	75票	61票	136票
上川 陽子	23票	17票	40票
加藤 勝信	16票	6票	22票
河野 太郎	22票	8票	30票
石破 茂	46票	108票	154票
茂木 敏充	34票	13票	47票

決選投票結果 (有効投票総数409票)

候補者名	議員票	都道府県票	計
石破 茂	189票	26票	215票
高市 早苗	173票	21票	194票

業界の中にも楽観論が拡がった。岸田総裁の派閥解消方針に反して麻生派を存続させた麻生太郎・副総裁は、ライドシエア全面解禁推進派の河野候補を支援していたものの、決選投票を見据えて、ライドシエア全面解禁慎重派の高市候補の支援に派閥ぐるみでまわる方針を打ち出

し、これに対して、3位で決選投票に進むことが出来なかった小泉進次郎・菅義偉陣営、さらに石破候補が岸田政権の路線継承を打ち出したことで旧岸田派も石破候補の支援にまわるようになった。こうした派閥・旧派閥・無派閥議員を束ねる菅陣営の合従連衡により、決選投票の結果は、1位の高市候補を2位だった石破候補が逆転、石破候補が議員票を大きく伸ばして215票(議員189票+都道府県26票)を獲得し、高市候補の194票(173票+21票)を上回るこ

になった。石破候補は、直後に開催された両院議員総会において正式に新総裁として選出され、第28代となる自民党総裁となった。石破・新総裁は「自民党が生まれ変わるように、もう一度国民の信頼を取り戻せるように決断した。私どもは「国民を信じ、勇気と真心を持って真実を語り、この日本をもう一度、皆が笑顔で

暮らせる安全で安心な国にするために、全身全霊を尽くしていく」などとする抱負を語った。

**菅氏の仕切で岸田政権の路線踏襲**

ライドシエア解禁問題に絡んで、

鳥取県を地盤として地方創生に思いが強い石破・新総裁であることから、本質的にはライドシエアのような新自由主義的な施策には慎重な姿勢との見方が強いが、党内基盤が弱く、決選投票では、小泉・菅陣営の大きな支援を受け、岸田政権の路線継承を打ち出したことで旧岸田派の支援を取り付けた経緯にも不安が残るところだ。

そうした不安が的中するかのようになり、石破政権誕生の論功行賞で、麻生太郎氏に代わる党の副総裁という

重職に、内閣官房長官や内閣総理大臣として規制改革や制度改革に「剛腕」を振るい、現在のライドシエア解禁論議の火付け役となった菅氏が就任した。今後のライドシエア解禁論議の行方にも大きな影響を与えよう。

さらに、自民党の幹事長には、岸田総裁の下で総務会長を務めた森山裕・衆院議員、内閣の要となる官房長官は、岸田内閣から継続して林芳正・衆院議員が務めることになった。内閣総理大臣が交代した後も女房役の内閣官房長官が再任されるのは異例であり、「岸田政権の路線継承」が明白となった人事だ。

「岸田政権の路線継承」は、タクシー業界にとっては大きな不安材料であり、そのことは10月1日で退任する岸田・内閣総理大臣が、9月2

令和6年 総裁選挙 党員投票結果【決選投票】

都道府県名	高市 早苗	石破 茂
北海道	7,651	7,663
青森県	1,721	2,290
岩手県	1,182	1,811
宮城県	2,778	2,443
秋田県	1,517	2,934
山形県	1,179	3,345
福島県	2,116	3,452
茨城県	5,520	9,523
栃木県	1,961	2,048
群馬県	3,732	5,212
埼玉県	8,033	7,532
千葉県	5,917	5,184
東京都	19,915	16,913
神奈川県	11,272	7,890
新潟県	4,713	4,597
富山県	4,969	7,376
石川県	4,250	3,562
福井県	2,767	2,326
山梨県	2,091	2,702
長野県	3,269	2,788
岐阜県	6,484	7,389
静岡県	5,085	5,303
愛知県	13,121	10,030
三重県	2,389	1,898
滋賀県	2,175	2,259
京都府	3,643	2,454
大阪府	9,985	5,156
兵庫県	8,166	5,639
奈良県	6,005	775
和歌山県	2,462	3,151
鳥取県	548	7,635
徳島県	1,379	5,332
香川県	3,038	2,870
愛媛県	4,454	4,073
高松県	2,647	1,091
岡山県	1,464	1,882
広島県	3,965	2,727
山口県	3,601	3,780
徳島県	1,908	2,009
香川県	6,987	4,171
愛媛県	1,782	2,387
高松県	3,787	3,607
岡山県	2,760	3,212
広島県	3,290	4,148
山口県	2,133	2,595
徳島県	2,936	4,118
香川県	1,055	1,476
合計	21	203,802
		26
		202,558

日に開催された政権最後となる第20回規制改革推進会議において、「特にライドシェアについては、今年度の規制改革を通じて大きく進展させ、今後の道筋を示した」としながら、「全国の移動の不足の解消が困難な場合に備え、法制度を含む事業の在り方についても引き続き積極的に議論いただくよう、お願い申し上げます」などと述べ、同政権の退陣後も引き続きライドシェア解禁論議の継続を要請したからだ。

党内基盤の弱い石破政権が当面の間、「菅副総裁の仕切で岸田政権の路線踏襲」となる懸念は大きいと言えそうだ。

## 河野大臣の後任に平将明議員

10月1日に召集される臨時国会において、自民党総裁となった石破茂・衆院議員が第102代内閣総理大臣に指名され、同日中に新内閣が発足する。

ライドシェア解禁問題を巡っては、自民党総裁選挙で惨敗した河野太郎・デジタル大臣の後任に、規制改革派で超党派・ライドシェア勉強会の立ち上げにも参画した平将明・衆院議員（東京4区選出）が就任する。平・衆院議員は、中小企業が集積する大田区が地盤で、大田市場の青果卸会社の経営者として東京青年会議所の理事長を務めるなど中小企

業の経営環境には詳しいものの、一方で、規制改革派として海外事情やデジタル政策にも精通しており、強引な手法の河野大臣とは違う意味でタクシー業界にとっては手強い相手となりそうだ。

平・衆院議員は、シェアリングエコノミー協会が昨年11月に主宰した「SHARE WEEK 2023」の中のセッション「モビリティ×シェアの未来〜地域交通を解決する新たな道筋〜」に、規制改革推進会議の委員でもあるLINEヤブの川邊健太郎会長らと共に登壇して、ライドシェアに関連して「人口減少の中

SHARE WEEK 2023  
Sustainable Action  
Talk Session  
Day 2  
モビリティ×シェアの未来  
～地域交通を解決する新たな道筋～  
16:00-16:50  
登壇者: 深尾 幸生 (NEXE Mobility 代表), 川邊 健太郎 (LINEヤブ 代表), 高塚 幸一郎 (株式会社HearMe 代表), 平将明 (自民党国政選挙対策委員長, デジタル社会政策本部部長代理)

でどうやって経済を伸ばしていくのか、社会を持続可能にしていくのかという問題にも我々は直面している」としながら、「こういった課題を解決するために、AIも含めたシェアリングエコノミーのアイデアなどを総動員させ、あらゆる技術の世界に先駆けて日本に実装していく。このようなことが今の日本に求められている」などとしながら、法律や規制も、今やデジタルの時代のためアジャイル（状況変化に素早く対応すること）に行っていく中で、レギュレーションについてもアジャイルに出来るかという大きな課題があると指摘して、「その問題を突きつけられている我々がローメーカーとして解決策を作っていきたい」などとする考えを示している。平・衆院議員の思考スタイルが分かる言い回しだ。

## 斉藤鉄夫・国交大臣は留任

一方、公明党枠として斉藤鉄夫・国土交通大臣が、石破内閣でも留任することはタクシー業界にとっても心強いものの、公明党では、山口那津男代表が任期満了で退任、9月28日に開催された第15回全国大会において、新しい代表には、元国土交通大臣の石井啓一幹事長（衆院議員）を選出した一方で、病気療養中だった公明党政調会長で公明党ハイヤー・

タクシー振興議員懇話会の会長を務めていた高木陽介・衆院議員が急きよ、10月15日公示・10月27日投票のスケジュールが有力となっている総選挙への不出馬を表明。後任の公明党政調会長には、全タク連の川鍋一朗会長のアメリカ留学時（イリノイ州にあるケロッグ経営大学院）の学友でもある岡本三成・衆院議員（東京29区）が就任するなど、総選挙を間近に控えた幹部人事の影響も、斉藤・国交大臣留任の背景にあったようだ。

## 今後も予断を許さない状況が続く

10月1日に召集される臨時国会で石破茂・新内閣が発足するが、早くも10月9日には衆議院を解散し、10月15日公示・10月27日投票のスケジュールで総選挙が実施される見通しで、選挙戦の陣頭指揮をとる選挙対策委員長を小泉進次郎・衆院議員が務めることになる。

東京ハイヤー・タクシー協会が9月18日に開催した第4回理事会では、川鍋一朗会長が「党として（ライドシェア解禁に）反対してくれたのは公明党だ」として、今回の総選挙では積極的に公明党を支援していく意向を示した。

ライドシェア解禁問題では、今後も予断を許さない状況が続くことになりそうだ。



# 論風一陣

Ronpu Ichijin

## ライドシェアはすでに全面解禁の実態！

「ライドシェアはすでに全面解禁されている！」

衝撃的な話を、都内タクシ

ー事業者のK氏が切り出した。話は、9月5日に開催された、

サッカーFIFAワールドカップ・アジア最終予選の日本対中国戦に関してのことだった。日

本代表が7-0で中国を下した勝敗はともかく、試合会場となった埼玉県さいたま市にある

「埼玉スタジアム2002」(最大収容人員6万3700人)で

は当日、平日にもかかわらずに5万2398人が観戦し、大盛況となった。その試合終了後の

ことである。

観戦を終えて帰ろうとしたK氏は、スタジアム

を取り囲む周辺道路を埋め尽くして数百

台規模で待機する白ナンバー車両の多さ

を見て愕然とした、という。多くの中国

人サポーターが、アプリなどを介して在日の中国人らが運転する自家用車を本国でのネット決済で配車し、日本ではそうした白タク行為が違法だと知



ってか知らずか、現地では平然と中国人サポーターらが配車した自家用車に乗り込んで行く姿が、そこかしこで繰り広げられていたのである。まさにこれが、日本国内における「中国经济圏」の実態である。

たまた成田空港などで違法白タク行為が摘発されており、イタチごっこの状況は承知していたが、国内において一度に数百台規模で、中国版ライドシェア“用の自家用車が集結して、瞬く間に中国人サポーターを乗せて一斉に霧散していく壮観な風景は、タクシ

ー事業者のK氏も度肝を抜かれ、「ライドシェアはすでに全面解

禁されている」と、筆者に強く訴えて来たのだった。

問題は、中国を経由して日本国内での配車予約と決済を完了させるようなアプリを使

用していることから、道路運送法上の違法な白タク行為を摘発する一つの判断材料となる日

本国内での運送対価のやり取りが存在しないことだ。当然、消費税を含む国内での税金の

対象にもならない。このことは、中国人らによる日本国内での

経済行為に対し、単に道運法上の違法な白タク行為に止ま

らず、脱税行為をも容認することになり、法治国家たる日本の

主権および国益を著しく侵害していることに他ならない。

我が国を法治国家というなら、優先順位は、主権や国益を

侵害する違法ライドシェアをまずもって掃討することではない

か。そのために外交ルートを使って中国当局に日本国内での違

法ライドシェアの抑止策や自国民に対する広報・啓蒙活動を強力に要請すべきであり、それを抜きにライドシェア新法の中で違法ライドシェアにも網をか

けようとの考えは、初めにライドシェア解禁ありきと指摘されても仕方がない次第である。

自民党総裁選挙で石破茂・衆院議員が次期総裁に選出され、10月1日に内閣総理大臣に指名されて新政権を担うことになったが、岸田政権におけるライドシェア解禁論議、そして新法成立を金科玉条が如く進めている規制改革推進会議の成り行きを改め、まずもって日本の主権と国益侵害の違法ライドシェアをとにかくにも撲滅する取り組みを早急に徹底してもらいたい。そのことこそが物事を進めていく上での手順であり、道理をわきまえた対応というものではないか。

(高橋 正信)

# 全タク連が定例正副会長会議開く 自民党総裁選で高市早苗候補支援



関連して顧問の委嘱などについて協議した。

また、自民党総裁選挙では、全タク連として、ライドシェアの全面解禁に反対している高市早苗候補（衆院議員）の支援を決めた。当日は正副会長会議の終了に合わせて、高市候補の選対本部長を務め、川鍋会長の岳父でもある中曾根弘文・参院議員が自動車会館を訪れ、正副会長らに高市候補への支援を要請した。

全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋一朗会長）は9月11日、都内千代田区の「自動車会館」で定例の正副会長会議を開き、国土交通省の鶴田浩久・物流・自動車局長、小林太郎・物流・自動車局担当大臣官房審議官、重田裕彦・旅客課長らと、国土交通省「交通空白」解消本部の設置や日本版ライドシェアの全都道府県における導入などについて意見交換したほか、11月13日に滋賀県大津市で開催する第61回全国ハイヤー・タクシー事業者大会・第119回臨時総会・第167回理事会に

## 川鍋一朗会長があいさつ



冒頭の挨拶で、川鍋一朗会長は「自民党の総裁選挙については、

私が語るよりもマスコミ報道などで大変な状況にあることはご存じだと思う。我々（タクシー業界）として、どの候補を応援

するのかを、しっかりと議論していきたい」としながら、「基本的には、誰が総理大臣になろうが、我々がやることは変わらない、と思っている。今やっている通り、タクシー乗務員を増やし、日本型（版）ライドシェアをしつかりと増やし、公共ライドシェアを増やし、すなわち、どのような形でも良いから、我々の出来る移動の足の確保に邁進するということだ」とした上で、

「一番にマズイのは、（自民党総裁）次の内閣総理大臣に誰がなるか分からないし、（ライドシェア完全解禁を公約に掲げた）小泉進次郎候補を暗に指して）…になつたらやつてみようがないから、何もしないで様子を見よう、というのが一番に良くない、と思っている。どういう状況になろうが、（次の政権が）どういう形になろうが、（タクシー事業を）しっかりとやることが重要だ。そこで足りない部分を（日本版ライドシェアや公共ライドシェアなどで）補うという形にはならざるを得ない。我々がどこまで供給力をしつかりと担保することが出来るのか、が、我々にとつて、どのような状況になろうが進めるべきポイントだと信じている」とし、「（副会長や専門委員長の）皆さん方は大丈夫だと思うが、地方の末端に行けば行くほど、（日本版ライドシェアなどを）やつてもしようがないのではないかと、という議論も起きて来る」とは思うので、ぜひ足を止めずに、しっかりと頑張ることが重要だ、と力説してもらえればと思う」と要請した。

## 47都道府県、最低でも1社1台

川鍋会長は、「国土交通省の方ではエンジン全開であり、私も24年間の業界人生の中で、国土交通省の総力を挙げて「交通空白」解消本部、さらには官民連携プラットフォームを立ち上げるということなので、各協会において、全都道府県で日本型（版）ライドシェアを普及させることに、これまでも努力してもらっていると思うが、さらに普及を進めて欲しい。（日本版ライドシェアを）47都道府県、次に全国1741の地方自治体に、最低でも全国のタクシー会社が1社1台は道運法78条2号か3号をやる、ということこそ是非ともお願いしたい」と求めた。

## 公明党が最後の切り札になる

最後に、川鍋会長は、「現在は自民党総裁選挙で持ち切りだが、その後には総選挙、組閣もある。我々にとって公明党が最後の切り札になる」と強調した。



# 公明党ハイタク振興議員懇話会 自民党との連立政権の意義を強調



公明党ハイヤー・タクシー振興議員懇話会（会長＝高木陽介・衆院議員）は9月11日、都内千代田区の「衆議院第二議員会館」において会合を開き、全タク連の川鍋一朗会長ほか副会長・専門委員長らから政策要望を聞いたほか、ライドシェア解禁問題を巡って意見交換、川鍋会長は「要望の第一は、ライドシェアの阻止でそれに尽きる」としながら、燃料価格高騰対策の支援継続、タクシーのDX化支援などを求めた。

川鍋会長に続き、田中亮一郎・副会長兼地域交通委員長、平島誉久副会長（北海道）、筒井基好副会長（京都）、坂本栄二副会長（大阪）らが地域の実情や課題を説明した後、坂本克己・最高顧問が「来る総選挙では、ご恩をお返ししたい」などと締め括り、これに石井啓一・公明党幹事長（9月28日付で公明党代表に就任）が応じた。

## 赤羽一嘉・議連副会長が挨拶

冒頭、欠席となった高木陽介会長に代わって挨拶した、赤羽一嘉・議連副会長（前国交大臣）は「ライドシェアについては（期限を定めることなく規制改革推進会議において論議するという先送りの形で）一応の決着をみたところだ。自民党総裁選挙の中では（ライドシェアの解禁に関して）様々な主張をしている方が若干名いるものの、私が個人的に考えているところでは、

どなたが自民党の総裁になっても、公明党との連立政権を組むという前提に立てば、我々が受け入れられないような（政権としての）公約は掲げられない。公明党として『そうは問屋が卸さない』ということだ、と私は思っている」としながら、「（ライドシェア完全解禁を自民党総裁選挙における公約として掲げ、聖域なき規制改革に反対するのは既得権益の擁護だと訴える小泉進次郎候補は）若い候補者ながら手法が古く、仮想敵を作る手法は親父（小泉純一郎・元内

閣総理大臣）と同じだと思つたところだ」などと指摘した。

## 公明党と一緒に頑張っていく

全タク連の川鍋一朗会長は、「昨年8月の菅（義偉）前総理の発言から始まった、このライドシェア騒動は、第一ラウンドが昨年未までで、今年の6月までに結果を出すという期限付きの極めて厳しい闘いだったが、斉藤（鉄夫）国交大臣を筆頭に国土交通省の皆さんが全力で（タクシー事業に関する）規制緩和をしていただき、赤羽・前国交大臣による岸田（文雄）総理への直談判、そして5月30日には、斉藤大臣と河野（太郎・規制改革担当）大臣、岸田総理による三者会談で、6月までとされていた期限が無くなった。このことは、（ライドシェアに関する）規制改革を推し進めたい陣営にとつては、押し戻された、という感じだったろう」などとする見方を示した。

その上で、「我々としては、ようやく（規制改革推進会議側に）意見を聴いてもらえた、ということ、斉藤・国

交大臣や赤羽・前国交大臣を含めて公明党の皆さんの力を感じ、公明党の大臣や公明党の皆さんと一緒にやらなければ、公共交通であるタクシーはうまく行かない、と身をもって全身の上から下までの細胞にまで刻んだ次第だ」としながら、自身が小泉進次郎・衆院議員の地元選挙区である神奈川県三浦市に足を運んで公共ライドシェア「かなライド@みうら」の利用促進に取り組んだことのほか、有数の観光地である三重県の志摩、長野県の軽井沢、北海道のニセコにおける移動手段の供給確保の取組概要などを説明。「地元関係者が集まる、こうした取組を、全国1718の地方自治体でもしつかりやることだと思つて。決して『銀の弾丸』（解決が困難な諸問題を一撃で解決するような万能な解決策のこと）のような魔法は無く、ライドシェアをやればうまく行く、というようなことは無い。誰が総理大臣になろうと、公明党の皆さんと一緒に頑張って、しっかりと国民の足、それ以上に安全を守って行く、という気持ちで頑張っていく」などと述べた。



# 東タク協が第4回理事会を開く 総選挙では公明党の積極支援を



東京ハイヤー・タクシー協会（川鍋一朗会長）は9月18日、都内千代田区の「自動車会館」で第4回理事会を開いた。冒頭、令和6年度「タックン愛の基金」寄付金贈呈式が行われ、川鍋会長から交通遺児等育成基金の菅野孝一・専務理事に100万円、の寄付金目録が手渡され、菅野・専務理事からは感謝状が贈られた。菅野・専務理事は「交通遺児等の健全な育成のために経済的支援を中心に活動しているが、交通事故そのものは減少傾向にあり、少子化の中で交通遺児も減ってきてはいる」としながら、「毎年の新規加入者が多い時には100人以上いたが、このところは30人程度で安定している状況だ。それでも毎年900人弱の方々に支援をしており、経済的に厳しい家庭が多い中での給付支援の拡充を目指している」などとして、今後も引き続きの支援を要請しながら感謝の意を示した。

挨拶の中で、川鍋会長は「党として（ライドシェア解禁に）反対してくれたのは公明党だ」として、早ければ10月15日解散・10月27日投票のスケジュールも浮上している総選挙では、比例区および岡本三成・衆院議員が出馬する予定の東京29区（荒川区と足立区西部）を中心に、積極的に公明党を支援していく意向を示した。

## 局長表彰・支局長表彰で副賞贈呈

「タックン愛の基金」寄付金贈呈式に続き、令和6年度の関東運輸局長表彰を受賞した秋山利裕・山三交通社長と吉澤薫・洲崎交通社長、同じく東京運輸支局長表彰を受賞した町田栄一郎・三幸自動車社長、榎元正人・東日本交通社長、二村正夫・中京自動車社長に対して、川鍋一朗会長から副賞が手渡された。



## 川鍋一朗会長あいさつ

挨拶した川鍋会長は「自民党総裁選挙が真つ盛りであり、総裁選の行方はまったく分からないが、党員票については、（全タク連として支援を決めた）高市早苗候補に入れることを忘れずに行つていただきたい。その上で、誰が総裁になろうと、その後の総選挙を見据えて、今から具体的に行動することが、我々に来る一番に効果的なことだ」としながら、「やはり公明党だと思っている。公明党は、自民党の友党であり、公明党なら必ず党としてライドシェアに反対してくれる、そういう立場を力強く表明してくれている。総選挙では、東タク協という形では応援しづらいが、例えば、比例票では公明党に入れる、また、選挙区では東京29区（荒川区と足立区西部）から出馬予定の岡本三成・衆院議員（9月28日に公明党政調会長に就任）を勝たせ切ること、さらに埼玉14区（草加市・八潮市・二郷市）では石井啓一・衆院議員（元

国交大臣、9月28日に公明党

代表に就任）が出馬予定なので、同地に住む乗務員などに働き掛けをお願いしたい。私も、そうするつもりだ。また、公明党の出馬予定者は大阪や兵庫に多いので、そちらは全タク連として応援して行くことになると思う」などとする意向を示した。

## 次の総選挙では公明党に

その上で、川鍋会長は、「岸田（文雄）総理大臣、河野（太郎）規制改革担当大臣、そして我々が斉藤（鉄夫）国土交通大臣による三者会談が楔となつて、（ライドシェア解禁の新法論議を）期限を決めずに並行して検討するということになった。自民党の先方はもちろんのことだが、党として（ライドシェア解禁に）反対してくれたのは公明党だ。そういう意味では、タクシー業界は公明党がいなければ今のポジションは無い、このことだけは間違いなく言える」としながら、「ずっと公明党の歴代国交大臣から、ライドシェアは認められない、と一貫して言ってもらって来た。そこで、『次の総選

挙では、私は、はつきりと公明党だ、と思っっている』ことを皆さんに伝えた上で、現在は小選挙区のポスター貼りなどを行っているところだ。早ければ10月中の総選挙もあるので、よろしく準備をお願いしたい。総選挙では公明党だが、我々としては、誰が総理総裁になろうが、タクシーが来ないというのを解消することが一丁目一番地なので、朝の時間帯への乗務員のシフト変更、乗務員の採用を一生懸命やる、ということだ」などと述べた。

**NRS乗務員採用に3億円要望**

報告事項では、太田祥平・総務委員長が令和7年度東京都予算に対する要望事項として、①UDタクシーの導入支援に26億円(2600台×100万円)、②NRS(日本版ライドシェア)乗務員の確保のための支援として新規に3億円(3000人×10万円)、③ポーターの配置などタクシー乗り場における乗車効率向上のための支援として1200万円、④新型防犯衛生シールド(新型防犯版)や

「防犯カメラ作動中」表示灯などのタクシー乗務員ハラスメント対策として新規に3万台分で3億7500万円——など7項目を説明し、東京都のほか、東京都議会各派に要望を行ったことを報告した。

**2. NRS乗務員確保のための支援要請** (要請額 3億円 (3,000人×10万円))

- 本年4月より日本版ライドシェア(NRS)が運行開始。
- タクシー企業が責任をもって一般ドライバーを教育し、指定された曜日・時間帯に安全・安心に利用者を運送。
- 一般ドライバーが営業を開始するまでの経費はタクシー企業が負担。
- 都民の足の確保のため、赤字覚悟で供給力不足解消に努めています。ぜひともご支援いただきますようお願いいたします。

**期間短縮の実験教習に参加を**

普通二種免許に係る教習カリキュラム短縮に伴う実験教習参加者の推薦では、政府が6月21日に閣議決定した規制改革実施計画における「革新的サービスの社会実装・国内投資の拡大」の中の移動の分野で、「タクシーの規制緩和等(二種免許要件、地理試験廃止等)」において、「警察庁は、教習期間を半減する

よう求める要望があることも踏まえ、二種免許を取得するために要する教習内容を抜本的に見直し、「二種免許取得に係る教習を効率化する」とした上で、「具体的には、実技、座学それぞれの教習科目について、一種免許取得時との重複の縮減その他教習科目の整理・統合・縮減を交通専門家らによる調査研究の実施等によって早急に検討し、結論を得次第、関係法規について所要の改正を行う」などとされたことに対応した実験教習であり、同実験教習で合格することで正式な二種免許が取得できるほか、費用の半額が東京しごと財団の補助対象になる。

実験教習の実施対象となる自動車教習所は、平和橋自動車教習所(都内葛飾区)と足立自動車教習所(都内足立区)、およびセイコーモータースクール(埼玉県ふじみ野市の3カ所。セイコーモータースクールの募集10人は9月19日で締切となったが、平和橋自動車教習所と足立自動車教習所では、都内在住の20人(各10人)を10月10日まで募集している。応募資格は、①平成

29(2017)年3月12日以降に普通免許を取得し、取得後の運転経験が3年以上、②準中型(5トン限定)を取得し、運転経験が3年以上、③中型(8トン限定)を取得し、運転経験が3年以上——のいずれか。3日間教習と4日間教習がある。

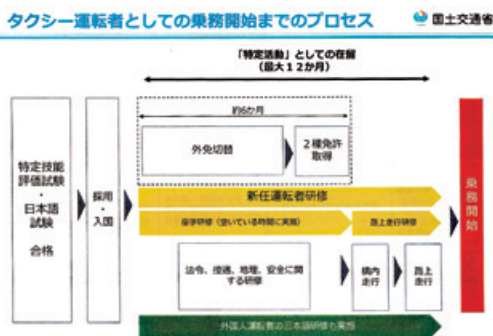
説明した、川野繁副会長は「7日間だった二種免許の教習を5日間に短縮したが、今回の実験教習は、さらに4日間もしくは3日間に短縮できないか、というものだ。奮ってエントリーしてもらいたい」などと要請した。

**特定技能制度で外国人乗務員を**

高林良吉・広報委員長が「8月5日『タクシーの日』の一行タクシーキャンペーンとイベント実施報告を行ったほか、武居利春・労務担当副会長が「特定技能制度における自動車運送分野の概要」について説明。武居副会長は、タクシー業界として6500人(トラック・バスとの合計で2万4500人)の特定技能外国人を受け入れる方向で、東タク協が実施した会員事業

者アンケート調査では250人の採用意向が示されたことを報告した。

タクシー乗務員が対象となる特定技能1号では、①入国前に特定技能評価試験(タクシーは日本語能力試験(タクシーはN3)の合格、②タクシー事業者による採用と入国、③最大12カ月の特定活動ビザによる在留期間のうち外国の運転免許証からの切替および二種免許の取得、④特定技能1号(通算在留期間は5年)でのタクシー乗務——などというプロセスになる。受入タクシー事業者としては「働きやすい職場認証制度」の一つ星以上の取得が条件となる。





# 大々協が第133回理事会を開く 国際自動車大阪とOMタクが加入



大阪タクシー協会（坂本栄二会長）は9月20日、大阪市中央区の「大阪堺筋ビル」にある同協会会議室で第133回理事会を開催し、東京大手kmグループ傘下の国際自動車大阪（原龍介社長、大阪市中央区、ハイヤー13台）および、大阪メトロの子会社であるOMタクシー（豆谷美津二社長、大阪市鶴見区、タクシー38台）の2社の入会を承認したほか、常任理事10人を選定した。

また、大々協の組織運営を地域割の13支部制に移行したことで8月20日に開催した支部代表者会議の概要、13支部（大阪第一〜第六、豊中吹田、東大阪八尾、堺、北摂豊能、河北、河南、泉州）の状況、大阪タクシー協会支部規約などが説明された。

坂本会長は、冒頭の挨拶の中で、来春の開催が予定されている大阪・関西万博の輸送対応に関して「大阪府からは『大阪府下全域で24時間の（日本版）ライドシェア』という言い方をして来るので、『そんなことは必要ない』として、大阪府下一円にタクシーの営業エリアを拡大することに十分にカバーできる、と主張しているところだ」などと述べ、タクシーでの輸送対応を強調した。

## 坂本栄二会長が冒頭あいさつ



冒頭の挨拶で、坂本栄二会長は「2カ月ぶりの理事会になるが、先日（9月11日）の全タク連・正副会長会議では、自民党総裁選挙において高市早苗候補を支援していくことが決まった。自民党の党員票を持っている方は、そうしたことも頭に入れるようお願いしたい」とした上で、「大阪においては、毎月1000人のペースで乗務員数が増えて来ており、常にタクシーがいない、という状況を作らない、ということ、皆で情報を収集しながら、ちょっとこは（タクシーがいなくて）危な

## 支部制で地元自治体と緊密化

いのではないかと、という所があったら、其々がカバーし合いながらやって行く、ということをお願いしたい」などと要請した。

また、坂本会長は、大々協の支部制移行に関して「先日から新しく支部が発足し、この2〜3週間で全13支部の支部会が開催された。支部設置の目的は、地域の公共交通をしっかりと維持して行くことに関して、我々タクシー業界としても地域住民の足としての役割を果たしていくことを常に念頭に置き、大阪府下においてもバス路線が無くなったり、減便したりという地域が出て来ているので、そうした地域において、我々タクシーでカバーできるところはしっかりとカバーするなどして、タクシーが地域住民の足となつて、タクシーがあつて良かったな、という形にして行くためだ」としながら、「ライドシェアでは無くて、タクシーで十分にカバーできていますよ、と示して行くことが肝要だと思つている。そのた

## 大阪・関西万博はタクシーで対応

来春の開催が予定されている大阪・関西万博の輸送対応に関して、坂本会長は「日本版ライドシェアの府内全域24時間運行・台数規制の撤廃などを求めている（大阪府の方からは、正副会長のところにも接触に来ていると思ふし、国土交通省の方からも話が来ているが、我々が主張しているのは、タクシーの乗務員の数がどんどん増えていくこと、そして、タクシーの実車率も46〜47%程度であつて、まだまだ余裕と余力があるということだ」としながら、「（1990年開催の）花博の時にはタクシーの実車率

の2社の入会を承認した。

**専門委員長ら常任理事10人選任**

また、常任理事10人を選任。常任理事には、小野幸親（相互タクシー社長・女性部会長）、秋山泰男（大丸タクシー社長・総務委員長）、山根成尊（珊瑚タクシー社長・経営委員長）、森裕生（新大阪タクシー社長・労務委員長）、小池史朗（真和交通社長・技術環境委員長）、大沼仁洪（タックン大阪社長・交通安全全委員長）、藤原大（駒姫タ

クシー社長・広報サービス委員長）、暮部光昭（日の丸ハイヤー社長・ケア輸送委員長）、芝辻徹（大阪第一交通社長・地域交通委員長）、松永寛子（敷島交通社長・南部メーター検査場運営委員長）の各氏が選任された。

**新設された大々協13支部の概要**

大々協の組織運営を地域割の13支部制に移行したことで8月20日に開催した支部代表者会議の概要、13支部（大阪第一～第六、豊中吹田、東大

阪八尾、堺、北摂豊能、河北河南、泉州）の状況、大阪タクシー協会支部規約などが説明された。

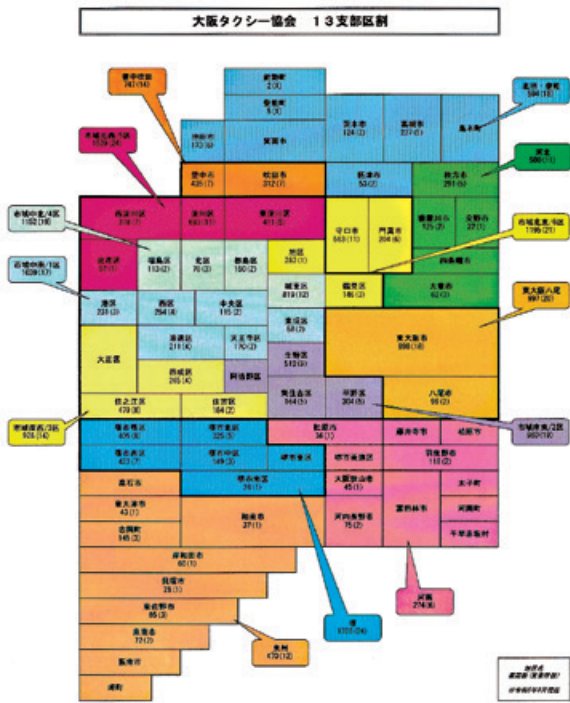
13支部の概要は次の通り。

- ▽大阪第一支部（支部長 牛島憲人・松竹タクシー社長 大阪市港区・西区・浪速区・中央区・天王寺区・東成区）
- ▽大阪第二支部（支部長 坂本篤志・日本城タクシー社長 大阪市阿倍野区・生野区・東住吉区・平野区）
- ▽大阪第三支部（支部長 秋山泰男・大丸タクシー社長、大阪市大正区・住之江区・西成区・住吉区）
- ▽大阪第四支部（支部長 高士雅次・都島自動車社長、大阪市福島区・北区・都島区・城東区）
- ▽大阪第五支部（支部長 古知愛一郎・毎日交通社長、大阪市淀川区・此花区・淀川区・東淀川区）
- ▽大阪第六支部（支部長 坂本栄二・日本タクシー社長、大阪市旭区・鶴見区および守口市・門真市）
- ▽豊中吹田支部（支部長 山田正弘・ダイヤ交通社長、豊中市・吹田市）
- ▽東大阪八尾支部（支部長 山根成尊・珊瑚タクシー社長、東大阪市・八尾市）
- ▽堺支部（支部長 多田精一・大阪相互タクシー社長、堺市）
- ▽北摂豊能支部（支部長 暮部光昭・日の丸ハイヤー社長、池田市・箕面市・豊能町・能勢町・茨木市・高槻市・摂津市・島本町）
- ▽河北支部（支部長 谷充・大阪トンボ交通社長、枚方市・寝屋川市・交野市・四条畷市・大東市）
- ▽河南支部（支部長 市村隆憲・近鉄タクシー社長、松原市・藤井寺市・柏原市・羽曳野市・堺市美原区・大阪狭山市・河内長野市・富田林市・太子町・河南町・千早赤阪村）
- ▽泉州支部（支部長 芝辻徹・大阪第一交通社長、高石市・泉大津市・忠岡町・和泉市・岸和田市・貝塚市・熊取町・田尻町・泉佐野市・泉南市・阪南市・岬町）

張しているところだ。来年4月には、乗務員数も2万人を超えて来るので、大阪府からのヒアリングが来たら、タクシーとして補っていく、そのような方向で対応して欲しい」などと要請した。

**国際自動車大阪とOMタク加入**

議事では、東京大手kmグループ傘下の国際自動車大阪（原龍介社長、大阪市中央区、ハイヤー13台）および、大阪メトロの子会社であるOMタクシー（豆谷美津二社長、大阪市鶴見区、タクシー38台）

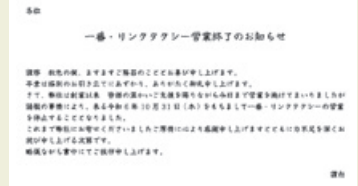


大々協の組織運営を地域割の13支部制に移行したことで8月20日に開催した支部代表者会議の概要、13支部（大阪第一～第六、豊中吹田、東大

**Royal Limousine**  
**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>



# 地方の乗務員不足と高齢化が深刻 青森市の一番・リンクタクが廃業



地方と、東京などの都市部との間におけるタクシートの経営環境格差が拡大の一途を辿っている。全国的には深刻なタクシー乗務員の不足も、東京都特別区・武三交通圏では毎月300人強、大阪府域交通圏でも毎月1000〜1500人規模で乗務員数が増加傾向にある一方で、地方では減少トレンドから抜け出せない地域も多い。

そうした中、青森県青森市のソフトウェア開発企業リンクパワー（大嶋憲通代表）が経営する一番・リンクタクシー（青森市、タクシー62台）がこのほど、乗務員の不足と高齢化を主な理由として10月末を以て廃業することを発表した。保有するタクシー車両62台は譲渡せず、全車廃車とする。保有タクシー62台に対して乗務員数は27人で、平均年齢は68歳、70歳以上が4割を占める。地方タクシーにおける乗務員不足の深刻さと高齢化の進行を象徴する出来事で、地方タクシーを対象に、乗務員の確保に向けた抜本的な支援策が必要な状況だ。

## ソフトウェア会社がタク事業参入

10月末での廃業を決めた一番・リンクタクシーは、青森市内のソフトウェア開発企業が2016年に、「走行するタクシー車両から得るビッグ

データを活用した新規事業の「事業化」を計画して、青森市内の文化タクシーと合同タクシーを買収。さらに一番タクシーも買収して、タクシー事業を合併・統合するなどして、2019年に現在の一番・リンクタクシー（青森市、タク

シー62台）の体制となった。

しかし、タクシー事業参入当初に予定していた「走行するタクシー車両から得るビッグデータを活用した新規事業の事業化」は上手くいかず、タクシー事業としての継続を続けてきたが、保有するタクシー62台に対して乗務員数は、コロナ禍を経て27人にまで減少。平均年齢は68歳、70歳以上が4割を占めるところにまで進んだ。

同社では、「地域貢献のためにタクシー事業を続けてきたが、配車でできず迷惑をかけることもあった。これまで利用してくれた人に感謝したい」などとしている。

## 地方タクシーの支援策が必要

国土交通省では、日本版ライドシェアの全国展開による「交通空白」解消に精力的に取り組んでいるが、その地域の公共交通のベースとなる地方のタクシー事業が衰退してしまつては元も子もない。特に、地方タクシーを対象に、乗務員の確保に向けた抜本的な支援策が必要だ。

# 飲酒運転に係る点呼実施義務違反 処分基準強化で初違反100日車



国土交通省は9月19日、事業用自動車における酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準を強化する「一般乗用旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」の一部改正を行った。10月1日から施行する。

飲酒運転防止に係る点呼実施義務違反に対して、「初違反100日車」、「再違反200日車」を新設する。

## 再違反なら車停200日車に

事業用自動車運転者に対する酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準の強化は、トラック事業者に対する「物流革新に向けた政策パッケージ」の具体化策の一環で、トラック事業に併せて、バス・タクシー事業にも同様の趣旨で適用されることになった。指導監督義務違反として、

運輸規則24条（点呼等）の1項「点検の実施又はその確認」および2項「運転者に対しては、酒気帯びの有無」における点呼の実施義務違反を強化、飲酒運転防止に係る点呼実施義務違反に対して「初違反100日車」、「再違反200日車」を新設する。アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認をしていない点呼は、不適切の扱いとなる。

## 東タクセンが優良事業者の表彰式 特別優良は196社と26団体



東京タクシーセンター（渡辺佳英会長）は9月26日、都内江東区の「ホテルイースト21東京」で第41回優良法人事業者および第39回個人タクシー優良事業者団体の表彰式を開催した。法人タクシーでは、特別優良表彰で196社と優良表彰で67社の計263社、個人タクシーでは、特別優良表彰で26団体と優良表彰で29団体の計55団体が表彰された。

### 都南交通と東個協新東京支部

表彰式では、法人タクシーでは、特別優良表彰で25年連続の都南交通（伊藤宏社長、都内大田区）と優良表彰でマコト交通（小池均社長、都内墨田区）、個人タクシーでは、特別優良表彰で12年連続の東個協新東京支部（笠井勇二支部長）と優良表彰で豊島区個

人タクシー事業協組（若山清理事長）の代表者に、渡辺会長から表彰状が手渡された。

式辞の中で、渡辺会長は「本日、受賞された皆さんは、タクシー事業の使命と重要性を十分に認識され、利用者利便の増進に貢献し、厳しい選考基準の中から選び抜かれた事業者として模範となる方々だ。多くの優良法人事業者ならびに個人タクシー優良事業者

者団体の皆さんを顕彰できることは、東京タクシーセンターとしても同慶の至りだ。業界の先達として、タクシー事業全体がより高い評価を得られる努力を切に願う」など述べ、受賞者の栄誉を称えた。

### 藤田礼子・関運局長らが祝辞

来賓として、関東運輸局の藤田礼子局長、警視庁交通部の林正巳参事官、東京ハイヤー・タクシー協会の川野繁副会長、東京都個人タクシー協会の櫻井敬寛会長らが祝辞を述べた。

関運局の藤田局長は「自治体の市長などと話をしていると、タクシー事業者の皆さんをととても大切にしていることを感じた。引き続き、自治体やタクシー事業者の皆さんと連携を図りながら、交通空白の解消に向けてスピード感を持って全力で取り組んで行く」とした上で、訪日外国人客数の増加や交通事故防止の重要性を指摘して「受賞された皆さんには、事故防止において模範となるよう引き続き業界をリードしていただくようお願いする」などと挨拶した。

## DPI日本会議が車いす乗車調査 10月25日にUDタクシー対象



約90の多様な障害者団体で組織するNPO法人DPI日本会議（平野みどり議長、都内千代田区）は10月25日、車いすユーザーに対するUDタクシーの乗車拒否を無くすための調査乗車運動を全国で展開する。

調査乗車は、UDタクシーを対象に、①流し、②タクシー乗り場、③アプリ配車、④電話配車——の4つの方法で実施するとしている。

### 東京での乗車拒否は減少傾向

DPI日本会議では、「2019年と2023年の10月に全国一斉でUDタクシーの乗車運動を行って調査したところ、2019年は車いすユーザーに対する乗車拒否が27%だったが、2023年には34.9%と増加していた」としながら、「内訳を見ると、東京都内での乗車拒否は17.2%と減少傾向にあるものの、それ以外の地域は41.3%と増加。また、電動車椅子の乗車拒否も増加している」などとしている。

10月25日の調査乗車運動の結果をまとめ、自動車メーカーには車両改善、タクシー会社と全タク連には接遇の改善、国土交通省などにはUD車両認定基準を含めた改善を求める考え。



# 乗務員増加でタクシー不足解消へ 日本版RSの位置付けどうするか

東タク協がこのほどまとめた特別区・武三地区における8月の原価計算対象事業者（普通車2629台）の輸送実績速報では、実働率は68・6%で、8月ということで70%台を回復した7月の71・2%からは若干の低下となった。しかし、昨年8月の64%からは4・6ポイントの増。東京都心における旺盛な通勤需要に対応するための朝型シフトへの変更、日本版ライドシェアの稼働もあって、東京都特別区・武三交通圏においては雨天時を除くとタクシー不足の解消が定着しつつあるようだ。一方で、実働車当たりの営業指標は頭打ち傾向が鮮明となっている。

国土交通省が1週間ごとに集計している日本版ライドシェア（自家用車活用事業）の営業区域ごとの実施状況では、8月5日～8月11日集計分が、降雨時を除くとマッチング率80%以上を確保し、ほとんどの時間帯において90%以上だった。お盆休みを挟む8月12日～8月18日集計分では、86%と89%だった2時間だけを除き、ほとんど全ての時間帯で90%以上となった。タクシー不足と言われるような状況は、少なくとも東京都心においては解消傾向が顕著だ。

今後は、乗務員の確保を進めながらタクシー稼働率の向上を軌道に乗せ、需要対応型のシフトを定着させていくことで、一種免許運転者に依存する日本版ライドシェア（道路運送法上は緊急避難措置的な自家用車活用事業）の縮小を進め、首都における面的な移動需要を担う東京のタクシー業界から、本来あるべきタクシー事業の姿に戻していくべきだろう。

そうした意味でも、タクシー事業における日本版ライドシェア（道路運送法78条3号の規定による自家用車活用事業）の位置付けを、タクシー業界として、どう考えて行くか、きちんとした整理が必要だ。道運法78条3号は「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に限った自家用車による有償運送の例外規定だが、国土交通省では、日本版ライドシェアによる「交通空白の解消」や「災害対応時の自家用車活用事業の活用」などを理由として、日本版ライドシェアによる「公共の福祉の確保」に「正当性」を与えたい考えのようだが、そうした建付に無理があるのは誰の目からも明らかで、少子高齢化による人口減少社会の中で地方を中心に地域の衰退が著しい、これからの日本の「公共交通」をどのようにしていくのか、本当の意味での「交通政策」が必要な状況、と言えそうだ。

〈本紙編集長 熊澤 義一〉

## ●東京都特別区・武三地区 原価計算対象 29 事業者 2,629 台 輸送実績速報 (令和6年8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8月	81,446	55,895	68.6	6,511,452	13,568,928	48.0	1,441,685	1,884,678	3,489,973	443,117	242.8	25.8	62,438
	令和5年8月	79,980	51,197	64.0	6,158,757	12,599,794	48.9	1,405,341	1,837,593	3,259,162	380,727	246.1	27.4	63,659
	前年対比	101.8	109.2	107.2	105.7	107.7	98.2	102.6	102.6	107.1	116.4	98.6	94.0	98.1
	令和6年7月	83,173	59,238	71.2	7,189,081	14,618,202	49.2	1,575,064	2,046,411	3,862,902	487,316	246.8	26.6	65,210
	前月対比	97.9	94.5	96.3	90.6	92.8	97.6	91.5	92.1	90.3	90.9	98.4	97.0	95.7

## ●東京都多摩地区 原価計算対象 16 事業者 807 台 (うち普通車 750 台) 輸送実績速報 (令和6年8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8月	23,189	15,294	66.0	1,304,160	3,007,370	43.4	431,834	538,527	798,968	198,217	196.6	28.2	52,241
	令和5年8月	23,064	14,475	62.8	1,287,957	2,942,736	43.8	425,144	548,753	702,139	194,931	203.3	29.4	48,507
	前年対比	100.5	105.7	105.1	101.3	102.2	99.1	101.6	98.1	113.8	101.7	96.7	96.1	107.7

● 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 8 月の 19 年比 (%)	6 月の 19 年比 (%)	7 月の 19 年比 (%)	8 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）	80.5	83.2	86.9	86.6
東北	青森（5社、全社が23年6月15日運賃改定）	93.9	93.4	96.7	97.6
	岩手（5社、全社が22年12月19日運賃改定）	75.2	75.7	73.5	75.0
	宮城（5社、全社が23年に運賃改定）	84.5	75.5	92.5	88.5
	秋田（5社、全社が23年に運賃改定）	80.6	70.8	75.7	72.6
	山形（5社、全社が23年に運賃改定）	76.5	75.2	77.9	79.3
	福島（7社、全社が21年11月1日運賃改定）	74.3	80.7	80.7	77.8
関東	茨城（5社、全社が23年9月19日運賃改定）	80.4	104.9	116.5	108.2
	栃木（9社、全社が23年12月4日改定）	90.6	102.4	104.9	101.2
	群馬（5社、全社が23年10月10日改定）	81.5	85.1	90.6	88.4
	埼玉（5社、全社が23年11月20日運賃改定）	85.6	99.7	103.5	100.8
	千葉（6社、全社が23年11月20日運賃改定）	109.0	133.0	133.0	122.4
	東京（5社、全社が22年11月14日運賃改定）	96.0	100.0	104.5	100.0
	神奈川（5社、4社が23年11月、1社が24年3月）	92.5	102.9	104.9	104.7
	山梨（4社うち3社が24年4月8日運賃改定）	78.0	98.1	105.3	95.8
北陸信越	新潟（5社うち4社が23年10月25日運賃改定）	85.6	82.7	82.3	81.1
	富山（4社、全社が23年9月11日運賃改定）	88.3	104.8	108.7	103.5
	石川（4社、全社が23年6月26日運賃改定）	85.1	101.1	115.8	93.3
	長野（4社、全社が23年9月25日運賃改定）	73.5	78.9	85.0	86.0
中部	福井（5社、全社が23年10月25日運賃改定）	80.9	99.3	99.9	107.4
	岐阜（5社、全社が23年に運賃改定）	90.1	92.2	96.4	93.9
	静岡（5社、全社が23年9月に運賃改定）	77.0	75.2	81.9	76.2
	愛知（5社うち2社が23年3月20日改定）	90.1	89.0	94.5	94.1
	三重（5社、全社が23年9月11日運賃改定）	78.7	84.0	87.7	84.3
近畿	滋賀（6社、全社が23年5月1日運賃改定）	83.4	88.4	85.2	81.8
	京都（6社うち4社が23年5月、2社が24年3月）	89.4	98.3	100.5	90.3
	大阪（5社、全社が23年5月31日運賃改定）	99.4	112.3	112.1	108.0
	兵庫（6社うち5社が23年5月31日運賃改定）	94.4	93.0	89.2	85.4
	奈良（5社、全社が22年4月1日運賃改定）	77.9	77.5	80.5	73.2
	和歌山（5社、全社が23年7月3日運賃改定）	88.7	83.2	79.0	72.9
中国	鳥取（4社、全社が23年12月25日運賃改定）	86.7	97.2	99.5	95.7
	島根（5社、全社が24年3月29日運賃改定）	81.4	85.8	87.8	78.7
	岡山（5社、全社が23年6月26日運賃改定）	94.6	94.0	95.3	91.6
	広島（5社、全社が23年6月26日運賃改定）	92.7	102.2	104.9	99.7
	山口（5社、全社が23年8月1日運賃改定）	88.4	86.6	89.1	81.7
四国	徳島（5社、全社が23年9月11日運賃改定）	95.5	84.1	91.1	93.8
	香川（5社、全社が23年3月6日に運賃改定）	88.8	91.3	93.0	90.9
	愛媛（6社うち5社が23年6月26日運賃改定）	69.3	70.1	68.8	66.5
	高知（5社、全社が24年2月19日運賃改定）	80.2	78.9	83.6	81.1
九州	福岡（8社、うち7社が23年8月に運賃改定）	87.5	92.1	97.7	96.5
	佐賀（9社、全社が23年10月25日運賃改定）	79.1	89.0	88.2	84.7
	長崎（5社、全社が23年9月1日運賃改定）	91.3	88.3	92.4	89.0
	熊本（4社、全社が24年4月26日運賃改定）	79.2	98.0	98.6	95.8
	大分（6社、全社が23年7月12日運賃改定）	79.8	74.2	76.6	81.8
	宮崎（5社、全社が23年7月26日運賃改定）	95.8	92.8	90.8	86.9
	鹿児島（6社、全社が23年8月1日運賃改定）	90.7	92.5	93.5	88.7
沖縄	沖縄（1グループ+4社、全社が23年に運賃改定）	84.8	109.3	113.5	115.5
全国の営業収入の2019年同月比		85.7	90.8	93.8	90.4



● 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	2024.8.31	2024.8.31 充足率	直近3カ月の増減	17カ月間での増減率
北海道A	8,528	6,647	1,881	77.9%	6,798	79.7%	112	102%
北海道B	8,547	6,862	1,685	80.3%	6,759	79.1%	57	98%
青森	3,482	2,713	769	77.9%	2,626	75.4%	3	97%
岩手	2,675	2,211	464	82.7%	2,128	79.6%	17	96%
宮城A	3,970	3,238	732	81.6%	3,245	81.7%	51	100%
宮城B	1,853	1,506	347	81.3%	1,449	78.2%	△18	96%
秋田	1,576	1,283	293	81.4%	1,232	78.2%	△1	96%
山形	1,609	1,366	243	84.9%	1,356	84.3%	△4	99%
福島	3,464	3,091	373	89.2%	3,051	88.1%	10	99%
茨城	3,135	2,658	477	84.8%	2,631	83.9%	38	99%
栃木	1,982	1,716	266	86.6%	1,726	86.6%	26	101%
群馬	1,612	1,338	274	83.0%	1,414	87.7%	26	106%
埼玉A	4,053	3,316	737	81.8%	3,383	83.5%	44	102%
埼玉B	5,212	4,355	857	83.6%	4,390	84.2%	66	101%
千葉A	6,280	5,471	809	87.1%	5,674	90.4%	70	104%
千葉B	2,621	2,325	296	88.7%	2,471	94.3%	38	106%
東京A	58,257	48,515	9,742	83.3%	52,968	90.9%	935	109%
東京B	6,297	5,141	1,156	81.6%	5,146	81.7%	20	100%
神奈川A	11,945	10,032	1,913	84.0%	10,728	89.8%	258	107%
神奈川B	5,214	4,260	954	81.7%	4,412	84.6%	55	104%
山梨	1,232	960	272	77.9%	1,039	84.3%	24	108%
新潟	3,731	2,982	749	79.9%	2,937	78.7%	24	98%
富山	1,077	855	222	79.4%	858	79.7%	9	100%
石川	2,321	1,898	423	81.8%	1,938	83.5%	59	102%
長野	3,273	2,594	679	79.3%	2,620	80.0%	20	101%
福井	1,109	939	170	84.7%	907	81.8%	5	97%
岐阜	2,106	1,594	512	75.7%	1,604	76.2%	18	101%
静岡	6,082	4,960	1,122	81.6%	4,797	78.9%	40	97%
愛知A	9,168	7,219	1,949	78.7%	7,658	83.5%	111	106%
愛知B	3,323	2,558	765	77.0%	2,631	79.2%	8	103%
三重	1,526	1,230	296	80.6%	1,272	83.4%	△3	103%
滋賀	1,340	1,108	232	82.7%	1,132	84.5%	25	102%
京都A	7,953	6,147	1,806	77.3%	6,515	81.9%	101	106%
京都B	409	347	62	84.8%	323	79.0%	△3	93%
大阪A	19,247	16,028	3,219	83.3%	17,532	91.1%	487	109%
大阪B	2,222	1,815	407	81.7%	1,883	84.7%	15	104%
兵庫A	7,278	5,758	1,520	79.1%	5,918	81.3%	91	103%
兵庫B	2,241	1,985	256	88.6%	1,987	88.7%	13	100%
奈良	1,447	1,170	277	80.9%	1,149	79.4%	21	98%
和歌山	1,442	1,167	275	80.9%	1,172	81.3%	4	100%
鳥取	830	629	201	75.8%	652	78.6%	6	104%
島根	1,316	1,065	251	80.9%	1,096	83.3%	15	103%
岡山	3,338	2,696	642	80.8%	2,771	83.0%	31	103%
広島A	4,428	3,525	903	79.6%	3,534	79.8%	35	100%
広島B	3,029	2,638	391	87.1%	2,640	87.2%	14	100%
山口	2,638	2,121	517	80.4%	2,072	78.5%	△11	98%
徳島	1,269	1,124	145	88.6%	1,128	88.9%	△10	100%
香川	1,604	1,443	161	90.0%	1,501	93.6%	12	104%
愛媛	2,851	2,390	461	83.8%	2,368	83.1%	△27	99%
高知	1,589	1,352	237	85.1%	1,322	83.2%	1	98%
福岡A	3,651	2,993	658	82.0%	2,719	74.5%	△42	91%
福岡B	8,282	6,655	1,627	80.4%	7,178	86.7%	145	108%
福岡C	2,715	2,156	559	79.4%	2,044	75.3%	5	95%
佐賀	1,248	1,085	163	86.9%	1,071	85.8%	5	99%
長崎	3,819	3,168	651	83.0%	3,032	79.4%	21	96%
熊本	4,103	3,489	614	85.0%	3,587	87.4%	51	103%
大分	2,468	2,064	404	83.6%	1,946	78.8%	13	94%
宮崎	2,174	1,740	434	80.0%	1,636	75.3%	△20	94%
鹿児島	3,220	2,500	720	77.6%	2,422	75.2%	9	97%
沖縄	6,747	5,747	1,000	85.2%	6,102	90.4%	93	106%
全国	282,168	231,938	50,230	82.2%	240,280	85.2%	3,218	104%

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

# 配車アプリのマッチング率正常化 都内ではアプリ配車特化型事業者

国土交通省では、1週間単位で日本版ライドシェア（＝道路運送法78条3号による家用自動車活用事業）の稼働状況やマッチング率の推移を集計している。このほど公表された8月中旬までの状況を見ると、全国で最も日本版ライドシェアの導入が進んでいる東京都特別区・武三交通圏における稼働状況では、第1週目が、稼働台数1249台（＝稼働ドライバー数）で運行回数8258回、1時間当たりの運行回数が約1.6回。第2週目は、稼働台数1454台で運行回数9377回、1時間当たり約1.5回だった。

績速報では、乗務員の充足が進むにつれて稼働する実働車当たりの営業指標は頭打ち傾向が鮮明となっており、配車アプリのマッチング率も、降雨などの一時的な例外を除くと恒常的に90%を超えるようになって来ており、需給バランスの正常化を達成しつつある状況だ。「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」は、データ上は脱していると言える。

〈本紙編集長 熊澤 義一〉

【日本版ライドシェア開始後】

	8月5日	8月6日	8月7日	8月8日	8月9日	8月10日	8月11日	8月12日	8月13日	8月14日	8月15日	8月16日	8月17日	8月18日
0時	98%	98%	96%	97%	98%	97%	97%	96%	96%	97%	96%	97%	96%	97%
1時	98%	98%	96%	97%	98%	84%	98%	97%	97%	98%	97%	98%	98%	98%
2時	98%	98%	93%	96%	98%	85%	97%	97%	97%	98%	97%	98%	98%	98%
3時	98%	98%	97%	98%	98%	98%	97%	98%	94%	97%	97%	97%	97%	97%
4時	98%	98%	98%	98%	98%	97%	97%	96%	96%	96%	96%	95%	96%	96%
5時	98%	98%	97%	98%	98%	97%	96%	97%	96%	95%	95%	94%	97%	96%
6時	97%	98%	98%	98%	98%	97%	98%	97%	98%	97%	98%	89%	99%	98%
7時	95%	95%	95%	95%	97%	95%	98%	98%	95%	98%	98%	92%	99%	99%
8時	89%	93%	94%	92%	93%	93%	98%	98%	95%	99%	98%	98%	99%	99%
9時	97%	92%	94%	90%	94%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	99%	99%
10時	95%	96%	97%	96%	95%	98%	97%	97%	97%	98%	98%	97%	98%	98%
11時	97%	98%	98%	97%	96%	96%	95%	95%	97%	92%	98%	94%	98%	96%
12時	95%	97%	97%	95%	95%	95%	95%	96%	97%	92%	98%	98%	98%	94%
13時	96%	98%	98%	97%	97%	97%	98%	96%	98%	98%	97%	99%	98%	97%
14時	97%	98%	98%	97%	97%	97%	98%	97%	98%	98%	97%	98%	98%	98%
15時	98%	98%	98%	97%	96%	97%	92%	94%	98%	97%	97%	98%	98%	98%
16時	97%	97%	98%	95%	96%	96%	93%	90%	97%	97%	97%	98%	98%	96%
17時	93%	95%	95%	91%	91%	91%	85%	90%	96%	96%	96%	97%	94%	94%
18時	92%	87%	85%	82%	87%	92%	94%	94%	96%	96%	97%	97%	94%	97%
19時	97%	73%	62%	97%	92%	95%	92%	94%	97%	97%	97%	98%	96%	97%
20時	87%	85%	88%	96%	96%	97%	91%	95%	97%	96%	94%	96%	96%	94%
21時	91%	98%	95%	98%	94%	95%	94%	92%	95%	96%	96%	97%	95%	98%
22時	98%	97%	96%	99%	97%	97%	95%	98%	97%	98%	98%	98%	97%	99%
23時	98%	93%	83%	98%	97%	98%	95%	96%	97%	98%	98%	98%	98%	98%

・8/7（水）19:00～8/8（木）3:00で雨を記録  
・8/16（日）3:00～23:00で雨を記録

雨天時対応については8月28日より、酷暑時対応については8月2日より順次開始し、8月末までの間に、合計6,000回以上稼働。

雨天時対応の稼働実績	酷暑時対応の稼働実績
稼働条件：1時間5mm以上の降水量が予測される時間帯及びその後1時間	稼働条件：気温が35℃以上が予測される時間帯及びその後1時間
稼働台数：240台	稼働台数：592台
運行回数：1,712回	運行回数：4,525回
※特別区・武三交通圏、京浜交通圏、6区周辺交通圏、都心部交通圏 大塚市周辺交通圏は8月28日～8月31日の運行実績	※特別区・武三交通圏は8月2日～8月31日の運行実績
【地域ごとの稼働状況】 特別区・武三交通圏：7日稼働車、1,697回運行 京浜交通圏：2日稼働車、48回運行 6区周辺交通圏：3日稼働車、58回運行 都心部交通圏：1日稼働車、4回運行 大塚市周辺交通圏：1日稼働車、28回運行	【地域ごとの稼働状況】 特別区・武三交通圏：8日稼働車、4,525回運行

## 流しから配車マーケットへ

特別区・武三交通圏では、配車アプリの普及が進んでおり、東タク協がまとめた今年8月の原計輸送実績では、普通車の総輸送回数に占める迎車回数の割合は30.7%で、昨年8月の27.1%から3.6ポイント、13.3%の増加。タクシー市場の「流しマーケット」から配車マーケットへの移行が急速に進行している状況だ。

## 日本交通直営のリボン交通

そうした中で、東京大手・日本交通グループ直営子会社のリボン交通（都内江東区、タクシー35台）では、タクシー乗務員の募集広告で『アプリ配車』による顧客の輸送に特化した営業を行なっています。そのため、タクシーの営業方法として一般的な『流し』や『駅付』はいたしません」とした上で、「タクシー配車アプリ『GO』からは、東京23区だけで1日5万件を超える注文が入り、迎車だけで1台に1日約40回の配車がされ

ています。自身で探しに行かなくてもお客様とすぐに出会える環境なので、乗車回数を稼ぐコツがいりません！未経験の方でもすぐに安定した売上を確保できるように「なります」などとアピールしている。

実際、都心における配車アプリ需要が旺盛な平日朝の時間帯に対応した乗務シフトなど、アプリ配車への対応を徹底することで、リボン交通の8月の実績は、実働率91.1%、平均実働日車営収8万7785円、認可台数平均7万9940円と、アプリ配車への特化だけで都内でもトップクラスとなっている。

## 日本版ライドシェアが競合へ

都心のタクシー市場における「流しマーケットから配車マーケットへの移行」が急速に進行している中で、本来のタクシー不足を補完するという日本版ライドシェアの存在、その稼働車両数の増加が、いくら特別区・武三が巨大なタクシー市場とはいえ、タクシー営業そのものへの競合となつてマイナスイ効果として働く懸念も出て来そうだ。



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

会長 石田 晶二

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 山田 耕司

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 富本 哲哉

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

会長 保岡 陸朗

社長 保岡 政利

湘南交通

社長 太田 宏

仙台マルエスグループ

代表 佐々木 昌二

コンドルタクシー

全国ハイヤー・タクシー  
連合会  
会長 川鍋 一郎

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 一郎

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

キャピタルモータース  
会長 磯 博樹  
社長 磯 史洋

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  
社長 内田 和好

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 幸子



## 静岡TaaSにとっては 残念な結果

前々回の第163回コラムで、静岡市が初開催する共創ビジネスコンテスト『UNITE』&『BRIDGE』への挑戦を書いた。

そして前回の第164回コラムでは、その第一次選考の結果が8月中旬に発表される予定であったものが、応募者が多数であることに加え、難波喬司・静岡市長が自ら応募された一つ一つのプロジェクトを吟味するとの理由から選考が遅れ、結果発表が9月中旬になると知らされた。

そして運命の9月13日、『BRIDGE』事務局から「社会課題を解決する魅力的な提案ではある」としながらも、非採択との通知を受けた。「行政課題対応型」のコンテストである『UNITE』に続き、テーマを限定しない、スタートアップ共創型の『BRIDGE』においても、第一次の書類審査の段階で非採択になったのは、少しショックが大きいですが、それだ

け自分たちの企画を凌駕する静岡市への良い提案がたくさんあったのだ、と慰めるしかない。

いずれにせよ、コンテストに採択「される」、「されない」にかかわらず、静岡TaaSとして提案したプロジェクト『クルーズ船観光客向け観光タクシーマルチプラットフォーム創生事業』は、静岡市の観光業界とタクシ業界にとっては是非とも必要な事業である、との思いは変わらないので、観光行政や観光業界、地元タクシ協会との連携を強めて、この事業の実現に努めたいと思う。

### 静岡市地域共同 配車アプリは どうなっているか？

一方で、今年の2月29日、静岡市のタクシ協会が緊急の臨時会議を開き、そこで地域版共同配車アプリの導入が提案された。

その趣旨としては、タクシ利用者向けスマホアプリの導入が全国で進みつつあるものの、全国展開する大手プラットフォームのア

## 清野吉光氏のコラム 第165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 ビジネスコンテスト の結末

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



アプリではその運用の主導権がプラットフォームにあり、通信費を含む手数料などの経費、さらにサービスエリアの拡大や縮小・撤退もプラットフォームの都合により決まり、地元タクシ事業者の事情は考慮されず、また地元の顧客がプラットフォームの顧客となり、タクシ事業者はその下請けとなって、運行データの活用も含めて顧客基盤を失うことが危惧されることから、地元のタクシ事業者が自ら関わることの出来るアプリ配車のマッチングプラットフォームを実現するべく、独自の静岡市共同アプリを採用しようというものであった。

もちろん、大都市で普及する大手プラットフォームの配車アプリそのものを否定するのではなく、地元の共同アプリを主体としつつ、大都市からの訪問客が使う大手プラットフォームの配車アプリとの棲み分け、連携も目指すというものであった。

### 地域全体最適配車の 核としての地域共同 配車アプリ

この提案に対し、静岡TaaSとしては、もろ手を挙げて賛同し、まさに地域のタクシ事業者の時間当たり生産性(実車時間率)を向上させるためには、地域全体の顧客の注文と供給の最適マッチングを可能とする配車アプリの普及は肝であり、そのために静岡TaaSを設立し、さらにタクシ事業者が主体的に参加しやすいと思われる一般社団法人という運営組織の形をとった。そして、既に先行運用している利用者アプリ『タク呼び』とコストパフォーマンスが高い既設の配車システム『テレハイ』との連動に加え、『テレハ

イ』の非ユーザー向けには簡易型みちびきタブレットの採用を提案させてもらった。

### アプリ選定作業の 紆余曲折

もちろん、この静岡市のタクシー協会による共同配車アプリ採用の提案募集に対し、手を挙げたのは静岡TaaSだけでは無い。

山口市での地域共同アプリ運用に実績を持つREAに加え、電脳交通、ニアミーなど4社の競合となり、また補助金の申請期限の関係等から十分な検討時間が取れないこともあって、結果的にタクシー事業者の間で選択事業者が割れてしまい、結論が出ない状態にある。

地元の静岡市で「地域全体最適配車プラットフォーム」を立ち上げるべくチャレンジしてきた静岡TaaSとしては、こうした結果は本意でもあり、自らの非力が情けなくもあるが、こうなった原因を分析し、必要であれば他のアプリ会社との連携も視野に入れながら、頓挫している静岡市の地域共同配車

アプリの導入をなんとかして実現したいと思う。

### クルーズ船対応と 地域共同配車アプリ

地域共同配車アプリは、単に静岡地域のタクシー利用者の利便性と配車効率の向上につなげるだけではなく、清水港に寄港するクルーズ船のインバウンド客の利便性にもつながるものだ。現在クルーズ船の規模や時間帯によっては、港に待機するタクシー車両では配車が間に合わず、利用客から待



ち時間を聞かれることもある状況だ。

その待ち時間によってインバウンド客は、クルーズ船の出航時間に間に合うかどうかを判断し、タクシーチャーターを行うかどうかを決定するが、現状では、その問い合わせに答えるすべがない。

しかし、地域共同配車アプリの採用により、各車両への位置情報と動態が分かる車載機器の設置が実現すれば、タクシー車両の現在位置と動態が把握でき、その問い合わせにかなり答えることが出来るようになる。さらにシステムアップによって、現場からの配車要請も可能になる。

先の静岡市のビジネスコンテスト『クルーズ船観光客向け観光タクシーマルチプラットフォーム創生事業』では、現場でのチャーター手配よりも事前予約型のタクシーチャーターを増やすことが狙いだったが、清水港の埠頭現場での効率配車にこの共同配車アプリの仕組みが果たす役割は非常に大きい。

### 自家用車活用事業と 地域共同配車アプリ

9月19日に、静岡県タクシー協会主催の「日本版ライドシェア」（自家用車活用事業）の説明会が開かれた。全タク連の川鍋一朗会長が「少なくとも一社一台は日本版ライドシェアか公共ライドシェアを」と要請する中で、リスクを負ってチャレンジしている静岡ひかりタクシー泉真社長の講演での熱いメッセージに、私も心動かされた。そして、出来るならばこの自家用車活用事業も地元のタクシー事業者が主導する地域共同配車アプリで運用したいという思いをさらに強くした。

そのためには、静岡県タクシー協会静岡支部および清水支部の若手経営者による「DX化検討部会」を設立し、地域共同配車アプリとクルーズ船対応マッチングシステム、そして自家用車活用事業に、業界としてチャレンジしてもらいたいと強く願う。静岡のタクシー業界と静岡市の未来のために…。

(2024年9月23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!



## 交通労連ハイタク部会中央委員会 日本版ライドシェアには原則反対



交通労連ハイタク部会（小川敬二部会長）は9月19日、新潟県南魚沼郡湯沢町の「NATSPANニューオータニ」で、2025年度第1回中央委員会を開き、2025年度部会活動方針と同会計予算を決めた。活動方針には、①ハイタク部会6000人体制を目指した組織拡大と非正規雇用労働者の組織化、②ハイタク労働者の結集など組織連帯活動、③タクシ事業法の制定やライドシェアの白タク合法化の阻止、④労働条件の改善と適正雇用の確保、労使協議制の確立などを盛り込んだ。

来夏の参院議員選挙に出馬予定の、国民民主党の田村まみ参院議員（U Aゼンセン組織内候補、全国比例）が駆け付けた。

### 小川敬二部会長があいさつ

冒頭の挨拶で、小川敬二部会長は「この第1回中央委員会は、（1964年に全交通同盟と全交労が統合して結成された）交通労連の60年の歴史の中で、ハイタク部会の先輩方が取り組んできた課題や問題を一つ一つ解決し、皆さんからの意見を聴き、その協

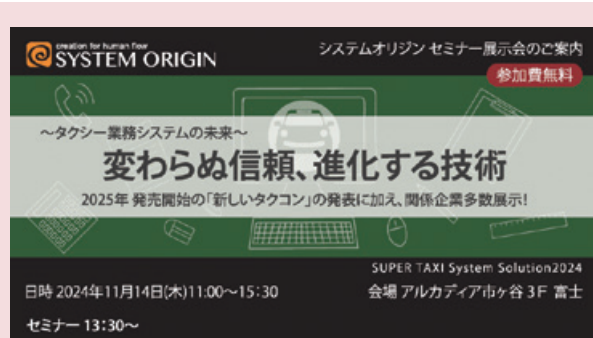
力を得て活動方針を進め、次の世代に引き継いでいくための大変に大事な総括の場だ」としながら、「長期的に取り組む課題と目の危機に対する活動の二つがあるが、我々が最近において取り組んでいるのがライドシェア問題だ。我々は、他の産別とは異なり、海外のようなライドシェアは当然ながら、日本版ライドシェアに対しても原則として

反対だ。我々の考え方は『タクシのことは、タクシという枠組みの中でやって行く』という姿勢だ。原則反対というのは、都市と地方では状況が異なり、地方における地域事情に応じた自家用有償旅客運送などの活用にまで反対するものではない、ということだ。ただし、都市においては業界の努力でタクシを發展させていくことが十分に可能だろうと考えており、現在運行されている日本版ライドシェアについても、タクシで移動需要に対応できるようにになったら即座に止めてもらいたい」などとする意向を示した。

### 約30年で一番良い賃金に

閉会の挨拶で、橋田和廣・副部会長（長崎ハイタク労連）は「長崎では、運賃改定効果と乗務員不足による稼働率の低下により、乗務員1人当たりの売上が非常に伸びており、私のタクシ乗務員としての約30年の経験の中でも一番良い賃金になっていてと感じている」などと報告した

## システムオリジンセミナー展示会 大阪に続き、東京と神奈川で開催



タクシ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、静岡県静岡市）は11月14日に東京都千代田区市ヶ谷の「アルカディア市ヶ谷」、11月26日に神奈川県横浜市西区みなとみらいの「パシフィック横浜アネックスホール」においてセミナー展示会を開催。次世代の「新しいタクコン」を発表する。時間は11時〜、セミナーは13時30分〜。

### 次世代「新しいタクコン」発表

今回はテーマを「タクシ業務システムの未来〜変わらぬ信頼、進化する技術」と題して、同社のベストセラータクシ総合管理システム「タクコン」の次世代バージョンとなる「新しいタクコン」を発表。セミナーでは、同社の開発スタッフによる

「新しいタクコン」のコンセプトや新機能の発表と説明を行う。次世代バージョンとなる「新しいタクコン」では、「操作性が変わらないこと」を重視しながら、時代が求める機能を数多く追加している。セミナー展示会では、システムオリジン主要製品の紹介に加え、様々なタクシ関連企業の展示も行われる予定。

## 実働日車營收トップ8万7千円超 特区・武三8月の法人別輸送実績



保有するタクシー35台の認可台数平均でも7万9940円、このところ連続で營收ランキングトップを維持している。

### トップは日交Gのリボン交通

リボン交通は、東京大手・日本交通グループ傘下の直営子会社で、「GO」のアプリ

交通資料社（二村好彦社長、都内荒川区）がこのほどまとめた、「令和6年8月東京都特別区・武三法人輸送実績」における対象195社の各社別タクシー輸送実績によると、東京大手・日本交通グループ直営子会社のリボン交通が、実働日車營收8万7785円、

配車に特化した営業で知られ、募集広告でも『アプリ配車』による顧客の輸送に特化した営業を行なっています。そのため、タクシーの営業方法として一般的な『流し』

や『駅付』はいたしませんなどアピールしている。リボン交通を筆頭に上位50社中で日本交通グループの本体・直営ないしフランチャイジーが33社を占めていて、6月7月がいずれも32社だったことから上位ランキングの数が若干ながら増加している。そして同じく東京大手のkmグループは、上位50社中7社、東京無線協組グループが8社、大和自動車交通のフランチャイジー1社、その他が1社となっている。

全国47都道府県の中で營收水準が最も高く、「日本一のタクシーマーケット」と称される東京都特別区・武三地区の法人別タクシー輸送実績は、業界内にあつては、事業者間の勢力分布が伺えるほか、業界外ではライドシェア解禁論議の参考となる注目すべき資料だといえる。

輸送実績資料の問い合わせは、交通資料社

TEL: 03-15604-0260

FAX: 03-15604-0260

03-15604-0261

nimura26@ninus.ocn.ne.jp

まで。〈高橋 正信〉

## 編集後記

本紙「論風一陣」で中国の配車アプリによる、事実上のライドシェア解禁の実態を論じました。かねて疑問に思っていたのですが、一部の政治家がライドシェア解禁を主張しています。その前に現実にある中国式の違法ライドシェア白タク行為を放置したままで良いのか、ということ。適宜に摘発活動は実施しているというのでしようが、決め手を欠いたイタチごっこを繰り返しているようにしか見えません。本来なら日本政府が中国当局に外交ルートを通じて、日本での違法ライドシェア活動を行わない対処策を講じることを要請し、訪日する自国民には違法行為をしないよう周知徹底を図る広報宣伝活動を求めるべきではないかと思

います。政治家で声高にライドシェア解禁を主張するならば、やるべきことを徹底した上で発言するべきでしょう。石破新政権には、まずもってそのことに取り組んでもらうように求めたいものです。〈世〉

★ ライドシェア解禁問題の中で、自民党総裁選挙において、タクシー業界がもっとも懸念

し、警戒していた小泉進次郎候補、その対抗馬として全タク連が支援を決めた高市早苗候補、しかし、そのどちらの候補も勝ち残れず、最終的な開票結果で自民党総裁に選出され、10月1日に第102代の内閣総理大臣に選出されたのは、ダークホース扱いだった石破茂候補でした。「これで最後」という5回目の挑戦で、国政トップの座を射止めました。まさに「勝負はフタを開けて見るまで分からない」ということのようにです。〈熊〉





巻頭特集：ライドシェア解禁問題の今後を考える

## 1 石破政権が誕生も、副総裁に菅氏 菅氏の仕切で岸田政権の路線踏襲

論風一陣

## 5 ライドシェアはすでに全面解禁の実態！

特集：ライドシェア解禁問題の今後②

## 6 全タク連が定例正副会長会議開く 自民党総裁選で高市早苗候補支援

特集：ライドシェア解禁問題の今後③

## 7 公明党ハイタク振興議員懇話会 自民党との連立政権の意義を強調

TOPICS

## 8 東タク協が第4回理事会を開く 総選挙では公明党の積極支援を

TOPICS

## 10 東タク協が第4回理事会を開く 国際自動車大阪とOMタクが加入

TOPICS

## 12 地方の乗務員不足と高齢化が深刻 青森市の一番・リンクタクが廃業

TOPICS

## 12 飲酒運転に係る点呼実施義務違反 処分基準強化で初違反 100 日車

TOPICS

## 13 東タクセンが優良事業者の表彰式 特別優良は 196 社と 26 団体

TOPICS

## 13 DPI日本会議が車いす乗車調査 10月25日にUDタクシー対象

TOPICS

## 14 乗務員増加でタクシー不足解消へ 日本版RSの位置付けどうするか

TOPICS

## 17 配車アプリのマッチング率正常化 都内ではアプリ配車特化型事業者

TOPICS

## 20 COLUMN 清野吉光氏のコラム「団塊耕志録」第 165 回 静岡市ビジネスコンテストの結末

TOPICS

## 22 交通労連ハイタク部会中央委員会 日本版ライドシェアには原則反対

TOPICS

## 22 システムオリジンセミナー展示会 大阪に続き、東京と神奈川で開催

TOPICS

## 23 実働日車堂収トップ8万7千円超 特区・武三8月の法人別輸送実績



第 465 号 表紙解説

表紙の写真は、大雪山旭岳から新千歳空港に向かう帰り道の途中で通りがかった、北海道上川郡美瑛町三愛の「赤い屋根の家」とひまわり畑です。いかにも北海道という、なだらかな丘の間にぽつんと建っている赤い屋根の一軒家は、個人の住宅ですが、撮影スポットとしても有名です。美瑛や富良野は、春夏秋冬のいつ訪れても、絵葉書になるような、素敵なところです。 撮影：熊澤 義一

タクシージャパン 第 465 号  
2024 年 9 月 30 日発行

発行人 高橋 正信  
編集人 熊澤 義一

発行所 タクシー日本新聞社  
〒102-0072  
東京都千代田区飯田橋 3-6-8  
飯田橋 T & S ビル 602 号室  
TEL 03-5215-1551  
FAX 03-5215-1552  
taxi-japan@r7.dion.ne.jp  
https://itinehonpo.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

