

# taxi japan

https://iinehonpo.com

タクシー専門情報紙

[タクシージャパン]

No.474 2025

# 2.10

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)

## 運賃の算定方式&制度を同時に見直せ!

- 1 頁：需要予測システム「ホークアイ」
- 5 頁：全国の暫定増車枠は1467台に
- 6 頁：路上横臥者の救護で練馬署が表彰
- 7 頁：神交運と神交協が中央労使協議会
- 4 頁：昭栄自動車が特定技能外国人採用
- 6 頁：日本維新の会RS推進法案提出へ
- 7 頁：全自交労連が25春闘方針を決定
- 8 頁：乗務員の腰痛対策セルパグス

### 巻頭特集

# 需要予測システム「ホークアイ」 興進タクシーの濱田社長に聞く



本紙は2月4日、都市部の中小タクシー事業者として新人乗務員採用での他社との差別化に精力的に取り組む、京都の興進タクシー（濱田典亨社長、京都市南区吉祥院時絵町、タクシー77台）を訪問。タクシー未経験者の持つ歩合給制度に対する不安を解消することでの入社決定の切り札、さらには入社後における新人タクシー乗務員の營收確保をサポートするためのツールとして、同社では、トム通信工業（星敏典社長、神奈川県横浜市港北区）が提供する需要予測配信システム「ホークアイ」を導入。

と行き先の自動誘導という特徴を持ち、新人タクシー乗務員でも、需要予測に基づいてナビ画面上に表示される指示に従って走行するだけで、流し利用者やアプリ配車利用者を効率的に乗車させることが可能となる。興進タクシーでは、養成の新人乗務員に絞って「ホークアイ」を運用している。

興進タクシーの濱田社長は、「ホークアイ」を導入した経緯について、かつて養成で入社した新人乗務員が、營收が上がらないことから家計が維持できずに退職する結果となったことを挙げて、「非常に人柄も良く優しい方で、接客も良かった。そつした方が乗務員を辞めざるを得ないのは会社としても残念だと思った」としながら、「実際に面接に来られた方に、走行コースを指示する『ホークアイ』の画面を見せて説明すると、『これは良いですね』などと納得してもらえる。未経験者にとってタクシーという仕事は出来高による歩合制なので、稼げるかどうか分からない。しかし、『ホークアイ』を見せると、非常に安心してもらえる」などと述べ、新人乗務員の募集と定着の双方での効果を強調した。

〈聞き手＝高橋 正信〉

「ホークアイ」導入の経緯

——トム通信工業の需要予測配信システム「ホークアイ」を導入した経緯は、どのようなものですか。

**濱田** 随分と前のことになるが、当社では採用について、募集広告を出したりするのではなく、ほぼ乗務員からの紹介だった。当時は55タクシー（深夜早朝の2割増し無し、遠距離割引は5000円超5割引。同社では5000円超5割引の遠距離割引を、2003年8月から2023年4月末まで実施していたが、翌5月1日から9000円超1割引に変更）ということでダブルでの割引を実施していたので、夜勤の乗務員が多かった。そして、夜勤を希望する乗務員も多く集まって来た。その一方で、昼勤の乗務員がなかなか集まらないという課題があった。

——なるほど。

**濱田** そうした中、養成でタクシー乗務員として働きたいという方が入社することになった。もちろん養成なのでタクシー未経験者だったが、二種免許を取得して研修等を受けさせて乗務を開始してから、なかなか營收が上がらなかった。営業中、どこを走って良いのかも分からない、という状態だったようで、

そうになると基本的に出来高による歩合制なので家計を維持することも難しくなってきた。それでも何とかやって来たようだった。それでも我慢に我慢を重ねて頑張っていたものの、最終的には『やっぱりタクシーは自分には向いていない』との申し出があって、退職されることになった。

——残念ですね。

**濱田** 非常に人柄も良く優しい方で、接客も良かった。それなのに、そうした方が乗務員を辞めざるを得ないのは会社としても残念だと思ったが、（タクシーでの営業がうまく出来ずに營收が上がらないことから）それでは生活が出来ない、という問題があった。

当時は、京都市内で稼働しているタクシー台数も多く、新人乗務員が高い營收を上げるのは難しい状況だったが、そうした中で、真面目な方が生活できないぐらいにまで追い込まれてしまったのかな、と思っている。

タクシー乗務員として高い營收を上げるためには経験値も重要で、ベテランになれば、○曜日のお客様が出る、とか、この時間帯ならここだ、

とか、そうした経験値の積み重ねがある。しかし、そうした経験値に基づくものは新人乗務員には無いので、やみくもに走ってしまい、結局は營收に繋がらない。そうしたことを繰り返させるのは可哀そうであり、最終的にはタクシーという仕事を辞めざるを得なくなってしまう。

——タクシー経営が抱える大きな課題ですね。

**濱田** それから数年後、トム通信工業の営業の方が当社に來られて、需要予測のシステムを提案していただいた。その内容は、天候や季節、時間帯ごとの乗車ポイントなどのタクシー営業に係る様々な情報やデータを収集した上で、その時に一番に（乗客に出会う）確率の高い走行ルートでコースを作り、そのコースに従って乗務員に走行してもらい、そうすれば營收を上げ易くなる、というものだった。

そこで、「ホークアイ」による需要予測について、他地域における他社の導入の後の実績をみて、「これは凄いな」と感じ、こうしたものがあれば新人でも辞めなくて済むのではないかと、生活が出来るだけの營收を得るための手段としてベスト

ではないかと考え、導入することに決めた。

——それほど「ホークアイ」のシステムに、大きなインパクトを感じたのですか。

中小との他社との差別化

**濱田** 当社は、（京都市域交通圏において）中小事業者の中でも小の方であり、大手もいる中で、中小の中でも他社との差別化を図っていかないと、乗務員の採用などで勝負にならない。大手とは持っている顧客数や無線配車回数なども大きく違う中で、中小でも小の方の興進タクシーを維持していくためには、他社には無い何か、を持って差別化をしていくしかない。そこで、興進タクシーにしかない何か、として需要予測の「ホークアイ」を、「武器」として導入することにしました。

それ以前は、55タクシーとして運賃での5000円超5割引の遠距離割引、そして深夜早朝の2割増し無し、など、他社では出来ないことをやって来た、という経緯が当社にはある。

——会社の存続をかけた差別化の取組ということですね。

**濱田** そうして「ホークアイ」の運用を始めようとした頃に、コロナ禍となってしまう、観光都市の京都でも、お客様はいな

なくなってしまう。その中で、タクシー営業における大きな転換点となったのがアプリ配車だった。コロナ禍前は無線配車中心だったものが、コロナ禍後は明らかにアプリ配車にシフトして行った。そこで、「ホークアイ」による需要予測とコースの設定についても、過去のデータは捨ててしまい、アプリ配車の実車ポイントも取り込んだものに新しく作り替えることにした。

——タクシー事業における配車アプリの存在感は、日々大きくなっていきますからね。

新人乗務員の募集でアピール

**濱田** （コロナ過が明けた後で）「ホークアイ」を新たにスタートさせようとしていた2年前頃は、当社の乗務員数もコロナ禍の中で大きく減っていたので、乗務員を新たに採用して再起を図るために募集広告を出し、ホームページをリニューアルし、採用ページも新しくした。その中で、「新人でも高収入の6つの理由」として①稼げるナビ・ホークアイ、②新人さんが稼げる会社、③日中勤務だけでも稼げる、④空前のインバウンドブーム、⑤充実の研修、⑥ストレスフリーな出勤時間——を掲げ、「稼げるナビ・ホークアイ」では、「膨大な統計データから

くなく、そうした経験値の積み重ねがある。しかし、そうした経験値に基づくものは新人乗務員には無いので、やみくもに走ってしまい、結局は營收に繋がらない。そうしたことを繰り返させるのは可哀そうであり、最終的にはタクシーという仕事を辞めざるを得なくなってしまう。



# 論風一陣

## 運賃の算定方式&制度を見直せ！

今お客様の居る場所を表示するカーナビを導入。指示されたルートを走るだけで新人さんから売上UP」、さらに「新人さんが稼げる会社」では「2023年以降、新人の稼働3カ月目の平均収入は44万2800円。平均売上は73万3918円と新人ドライバーが稼げています」

などと採用ページなどで紹介したところ、新人としてタクシー乗務員をやってみようか、という方が、そこに安心感を持たれて応募して来るようになった。そして、実際に面接に来られた方に、走行コースを指示する「ホークアイ」の画面を見せて説明すると、「これは良いです

ね」などと納得してもらえ。未経験者にとつてタクシーという仕事は出来高による歩合制なので、稼げるかどうか分からない。しかし、「ホークアイ」を見せると、非常に安心してもらえる。乗務員採用はタクシー事業の生命線ですから、大きな効果

と言えますね。 **昼勤で月100万円超えの営収** 濱田 当社には現在、養成での新人タクシー乗務員が13人在籍しているが、その中でも最高営収の方は、入社して2カ月目から3カ月連続で月100万円を

超える営収を昼勤で上げている。それは凄いですね。何か特徴はありますか。 濱田 乗車回数が非常に多く、GOやDidiのアプリ配車もよくとっている。 —なるほど。それがキモのようですね。 濱田 以前の、新人乗務員が、営収が上がらないことで家計が維持できずに困窮していたことに比べると、確かに現在は、京都における旺盛なインバウンド需要などの要因もあるが、過去に昼勤で月100万円を超える営収は私も見たことが無かったので、それを新人乗務員が達成していることには「ホークアイ」の効果も大きいだろう、とみている。

JR東海、JR西日本、JR九州のJR3社はこのほど、4月から東海道・山陽・九州新幹線の運賃・料金を一部改定すると発表した。

内容は、JR九州が運賃を平均15%値上げするほか、JR東海とJR西日本では、京都ー西明石間をネット予約用のスマートEXサービスで「のぞみ・みずほ」の普通車指定席を買う場合、4140円から4160円に値上げし、逆に、京都ー姫路間を5600円から5500円に値下げするなど、運賃の上げ下げで3種類に分かれていた京阪神エリアの運賃体系を統一する、としている。今回の改定は、国土交通省が昨春に、「鉄道運賃水準の算定の根拠となる『総括原価』の算定方式を見直した」ことに伴うものだ。

従来の総括原価算定方式は、必要な経費に適正な利益を上乗せした金額を超えない範囲で設定されてきたが、今回の平成9年以來27年ぶりの見直しでは、次の3項目が加えられている。①持続可能な鉄道輸送サービスに資する設備投資の促進（減価償却費等の算定方法の改善）②人材確保（人件費の算定方法の改善）③災害からの復旧（修繕費用の取り扱いの改善）の3つだ。翻つてタクシー運賃に対する総括原価算定方式の見直しについては目下、国土交通省内で検討が進められている。鉄道運賃同様にタクシー運賃に対しても、カーボンニュートラル（CN）やデジタルトランスフォーメーション（DX）における設備投資への対応が求められているほか、特に、人材確保に関する相当の経費が算定に加えられるべきであろう。その意味では、タクシー運賃の査定方式見直しについても、鉄道への見直し範囲は最低条件といえる。その際に、同じ公共交通機関といえども国民の移動の幹線部分を

担う鉄道事業と、その先のラストワンマイルや高齢者の通院や買い物を買うタクシー事業とのあり様が根本的に異なっている。 そうした中で、タクシーの場合、運賃を単に上げれば良いとはいえない。東京都特別区・武三地区のタクシー運賃は、初乗り1・096メートル500円だが、それと比較して、例えば青森地区では、1キロ640〜670円と高額。高齢化と人口流出に歯止めが掛からない地方都市も多く、大都市と地方都市の地域間格差が拡大する中で、多くの地方都市では、タクシーが、地元住民が生活移動に気軽に使える金額でなくなりつつある現実がある。 査定方式とともに、利用実態に応じた時間帯や場所、利用形態などによる運賃額を変動させるダイナミックプライシングを一部導入するなど、運賃制度全般のあり方について、地方自治体も交えて住民の生活移動の足確保を前提とした利用負担軽減の観点からの見直しも同時並行で求めたい。 <高橋正信>

私は、「ホークアイ」のシステムは、新人乗務員にこそ、と考えており、乗務員として、真っ白で、私は頑張つて営収を上げたい、という方に向いている、と思つている。 営収が非常に高い新人乗務員がいる一方で、「ホークアイ」は営収がそれほど高くない方の底上げにもなっている、とみており、養成で入社した13人の新人は、これまで誰一人として辞めていない。 —素晴らしい「ホークアイ」の導入効果ですね。ありがとうございます。

# 昭栄自動車が特定技能外国人採用 ジョイスジャパンと連携しモデル示す



全タク連の副会長兼労務委員長や東タク協労務担当副会長などを務める、昭栄自動車（都内足立区、日本交通グループ）の武居利春会長は2月7日、都内足立区の同社において「特定技能制度における外国人運転者雇用説明会」を開催した。

当日は、特定技能制度によるタクシー乗務員などとして昭栄自動車への入社を予定（1人は選考中）している外国人のうち、インド、ミャンマー、台湾、ベトナムの各国籍を持つ4人が出席、ミャンマー人の1人がビデオ参加した。日本語学校の卒業予定者も含めて全員が日本国内在住の外国人となっている。

昭栄自動車では、同社を外国人採用のモデルとする考えで、特定技能制度に対応した形での外国人材紹介とサポート事業を実施している。ジップラスおよびジョイスジャパン（都内渋谷区）と連携。当日は、ジョイスジャパンの堤敦社長も説明会会場に駆け付け、外国人材紹介やその後のサポートなどの事業概要を説明した。

バス・トラック事業に続く形で、タクシー事業においても特定技能制度による外国人材の運転者採用の取組がスタートした。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉

## 特定技能1号対象に道路運送業

自動車運送業分野における特定技能制度については、時間外労働の上限規制による2024年問題や人手不足対応の中で、タクシー・バス・トラックの自動車運送業も、鉄道・林業・木材産業と併せて、昨年3月29日の閣議決定によって在留期間が通算上限5年の特定技能1号に追加された。特定技能制度によるタクシー乗務員には、日本語能力試験N3の合格、受入事業者には「働きやすい職場認証制度」の認証取得が要件となる。特定技能外国人の受入事業者には、住居確保・生活に必要な契約支援などの10項目の義務的支援も課される。

ジョイスジャパンでは、特定技能制度に対応した外国人材紹介に加え、10項目の義務的支援も含んだサポートを受入事業者も提供する。

## モデルとなるケースを自社で

都内足立区の昭栄自動車で行われた「特定技能制度における外国人運転者雇用説明会」には、東タク協労務委員長の清水始・西新井相互タクシー会長（都内足立区）に加え、全タク連の新田慎二・常務理事や浅野茂充参与・労務部長らも駆け付けた。

冒頭の挨拶で、昭栄自動車の武居利春会長（全タク連副会長兼労務委員長、東タク協労務担当副会長）は、「昭栄自動車では、（自動車運送業が新たに追加された）特定技能1号に、新たに参入することにした」とした上で、「なかなか（外国人材を）取りづらいつという全国からの声もあり、そこでモデルとなるようなケースを自社で作ることにした。少子高齢化の中で、将来は日本人労働者の確保は一段と困難化することになる」と危機意識を示しながら、「特定技能1号で外国人材を採用することで、交通空白を解消するという我々の業界の強い意志を示すことにもなる」などと指摘した。

現在、保有218台に対して養成中も含め約550人いる乗務員らについて、将来的には最低でも約10%を外国人材で確保していく意向も示した。



武居利春会長  
（全タク連副会長兼労務委員長、東タク協労務担当副会長）



ジョイスジャパンの堤敦社長は、「16分野が対象となった

## 東京近郊エリアで142万円

特定技能1号のうちでも自動車運送業は（外国人材採用の）ハードルが高い」としながら、例として、東京近郊エリアにおける特定技能制度による外国人材紹介のケースで、紹介料70万円＋サポート料など月3万円×12カ月×2年間＝142万円、などとした。



# 全国の暫定増車枠は1467台に 準特定地域の指定解除に懸念の声

国土交通省

準特定地域における未稼働枠の暫定活用について

指定地域	A.必要車両数	B.稼働車両数	C.未稼働車両数 (A-B)	D.配分上限 (C×30%)
札幌交通圏	2,942	2,817	125	37
仙台市	1,497	1,444	53	16
金沢交通圏	686	680	6	1
特別区・武三交通圏	21,022	18,544	2,478	743
名古屋交通圏				
大阪府域交通圏	7,337	7,125	212	63
広島交通圏	1,429	1,430	△1	-
松山交通圏	458	489	△31	-
福岡交通圏	3,036	2,774	262	78
沖縄本島				

※名古屋交通及び沖縄本島は準特定地域に指定されていない。

国土交通省の各地方運輸局は1月28日および30日、「準特定地域におけるタクシー未稼働枠の暫定活用について」を公示した。

国交省では、当初、準特定地域におけるタクシー未稼働枠の暫定活用(期間限定増車)については、未稼働枠が存在する地域のうち、①各地方運輸局等における最大車両数

営業区域(指定地域)北海道札幌、宮城県仙台市、石川県金沢、東京都特別区・武三、愛知県名古屋、大阪府域、広島、愛媛県松山、福岡、沖縄本島)、②暫定活用を希望する事業者が存在する地域——としていたが、暫定増車が来年3月31日までの約1年間と短期だったこともあり、全国すべての営業区域において機械的に算出(令和6年度の需給状況判断結果における必要車両数—(令和5年度未車両数×令和5年度実働率)×30%、された暫定増車可能車両数が公示され、2月7日もしくは2月10日(中部運輸局のみ)まで申請受付が実施された。標準処理期間は2カ月。

〈本紙編集長熊澤 義一〉

## 供給不足対策としての暫定増車

指定地域では、準特定地域指定が解除されている名古屋交通圏と沖縄本島のほか、広島交通圏がマイナス1、松山交通圏がマイナス31で暫定増車の対象外となり、四国運輸局と沖縄総合事務局では管内において暫定増車枠は設定されなかった。

また、今回の暫定増車は、令和5年度実績に基づくものであることから、早くも令和6年度実績に基づく暫定増車の扱いに注目が集まっているほか、供給過剰となる恐れがあると見て新規参入や増車を制限した準特定地域における供給不足対策の期間限定増車だけに、準特定地域の解除を視野に入れた国交省による制度運用方針の変更ではないか、との懸念と関心の両方が出ている状況だ。運輸局ごとの増車可能車両数は次の通り。

## 特別区・武三だけで全国の半分強

- ▽北海道運輸局(暫定増車可能車両数88) 札幌37、小樽市4、函館22、旭川18、帯広4、北見3、▽東北運輸局(103) 宮城県仙台市16、青森県八戸14、同弘前15、岩手県盛岡17、秋田16、福島県福島4、同郡山2、同いわき市12、山形7、▽北陸信越運輸局(2) 新潟県長岡2
- ▽関東運輸局(760) 東京都特別区・武三743、神奈川県小田原4、埼玉県北3、茨城県水戸県央2、同県南4、栃木県県南4
- ▽中部運輸局(74) 愛知県尾張北部2、同東三河南部7、静岡県静岡8、同浜松9、同沼津・三島5、同富士・富士宮
- ▽近畿運輸局(102) 大阪府域63、京都市域25、兵庫県神戸市域12、同姫路・西播磨2、▽中国運輸局(51) 広島県福山10、同呉市A2、鳥取県米子3、島根県松江市5、同出雲市5、岡山県倉敷9、山口県周南市4、同下関市5、宇部市3、防府市3、岩国2、▽四国運輸局(0) 〃なし、▽九州運輸局(287) 福岡県福岡78、同北九州78、同久留米市4、佐賀市7、長崎県長崎4、同佐世保市8、同諫早市6、大分県別府市5、宮崎県宮崎31、同延岡市3、鹿児島県鹿児島市57、同鹿児島空港6、▽沖縄総合事務局(0) 〃なし
- 10、同藤枝・焼津3、岐阜県大垣9、同東濃西部2、同東濃東部4、同美濃・可児3、同高山4、福井県福井8

ICTで  
生活に寄り添う  
移動のお手伝い

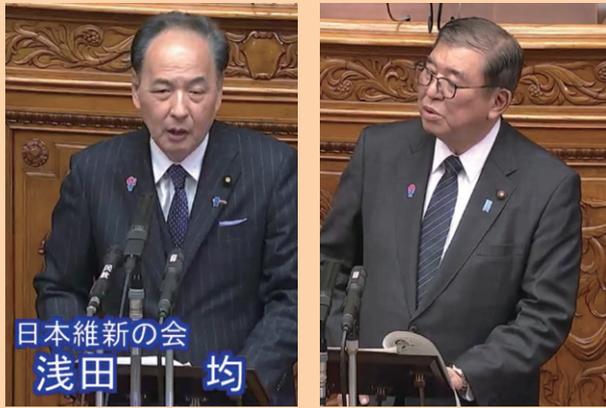


creation for human flow  
**SYSTEM ORIGIN**  
株式会社システムオリジン

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

# 日本維新の会RS推進法案提出へ 浅田参議院会長が代表質問で提起



参議院は1月29日、本会議を開いて石破茂・内閣総理大臣の施政方針演説に対する代表質問を行った。日本維新の会を代表して登壇した、浅田均・参議院会長は、日本版ライドシェアに関して、大阪・関西万博開催時の大阪と同様の運行エリア拡大とすべての曜日での24時間運行を求めたほか、「日本維新の会では、真のライドシェア導入への推進法

案を、近く国会に提出する予定だ」などと提起した。日本維新の会の動きを巡り、タクシー業界内の危機感が強まっている状況だ。

## 真のライドシェア導入へ推進法案

日本維新の会の浅田均・参議院会長は、ライドシェアを取り上げて「政府は昨年末、大阪・関西万博の期間中は日本版ライドシェアの運行エリアを大阪府全域に拡げ、運行時間もすべて

の曜日で24時間可能と決めたことは一定の評価をするが、少なくとも同じような内容は全国展開できるのではないかと、求めたほか、さらに「岸田・前政権は昨年夏、ライドシェア全面解禁について検討を続けることとした。政府は、いつまでに結論を出す考えなのか」と訴え、

「日本維新の会では、真のライドシェア導入への推進法案を、近く国会に提出する予定だ」などと提起した。

## 全国で交通空白解消に取り組み

これに対して、石破茂・総理大臣は、「ライドシェアについて、日本維新の会の法案が提出された際には、まずは国会で議論をしてもらうべきものだ」とした上で、「ライドシェアの課題に関しては、特定の時期が念頭にあるわけではないが、全国での交通空白の解消に向け、骨太の方針に従い、日本版ライドシェアなどの施策の実施効果を検証しつつ、地域交通の担い手や移動の足の確保の取組を強力に進めて行く」と答弁した。

## 少数与党での国会運営も影響か

現在の少数与党での国会運営では、予算や法案の成立のためには、政権与党の自民党・公明党に加え、国民民主党もしくは日本維新の会、立憲民主党のいずれかの協力が必要不可欠であり、国会情勢によっては、日本維新の会が近く国会に提出するというライドシェア推進法案の行方にも大きく影響を与えることになりそうだ。

# 路上横臥者救護で練馬署が感謝状 坂本自動車と日本交通の乗務員に



東京都内では、公共交通の一翼を担うタクシー乗務員が、路上などに倒れる横臥者を救護、人命救助に当たるとして所轄の警察署から感謝状が送られるケースが続いている。

1月24日には、坂本自動車（宮下敦之社長、都内台東区）の宮崎ラシード乗務員（28歳）が環状七号線の豊玉陸橋付近を走行中に路上に倒れていたバイク転倒者を発見・救護したことで、さらに2月6日には、日本交通品川営業所の菅原広章乗務員（31歳）が練馬区の豊島園近くを走行していた際に路上寝込み者を発見・保護したことで、それぞれに警視庁練馬警察署の加藤雄一署長から感謝状が手渡された。タクシーの社会貢献として大きく評価されている。



溝上泰央委員長が冒頭あいさつ

冒頭の挨拶で、溝上泰央委員長は、「もう一度、努力を

重ねて、タクシーが移動だけではなくお客様へのニーズに沿った付加価値を提供できるスキルを身に付け、ライドシェアが不要なのはもちろんだが、自動運転の時代が来ても、我々タクシードライバーという仕事が脅かされることの無いように、ライド



全自交労連（溝上泰央委員長）は1月28日、都内千代田区の「全日通霞が関ビル」で第103回中央委員会を開き、生活維持分と他産業との格差是正分として一人当たり8%以上・月額で2万8000円以上とする2025春闘統一要求と春闘方針を決めた。要求提出日は2月28日まで、回答指定日は3月27日。

月額2万8千円以上の賃上げ要求  
全自交労連が25春闘方針を決定

シェア問題にしっかりとピリオドを打ち、ハイタク産業を安定させる年にしたい」としたほか、「関西・兵庫地連の主力労組である神戸相互タクシー労働組合が、かねてより会社側から団交拒否をはじめとする様々な不当労働行為を受けており、同社に対して抗議文も送付したところだが、昨年12月15日には同労組の副委員長（全自交兵庫地連書記次長）を懲戒解雇するという暴挙に出た。このことは、全自交労連に加盟するすべての組織への挑戦状だと受け止め、出来る限りの支援をする考えだ」となどと訴えた。

国土交通省の小林官房審議官が講演



国土交通省の小林官房審議官による講演後の質疑応答では、大阪や岩手の出席者から、日本版ライドシェアの懸念と反対、日本版ライドシェアを終了する際の定義を問う意見が出た。また、青森の出席者からは冬期割増の復活を求める意見が出たが、小林審議官は「冬期割増は北陸などにもあり、調整しているところだ」などと説明した。

また、国土交通省の小林官房審議官（物流・自動車局担当）が①ライドシェアを巡る動き、②運賃料金制度、③タクシーにおける自動運転の課題——などをテーマに、年明けに米サンフランシスコなどに出張してIT大手グーグル系の自動運転開発企業ウェイモが実用化した自動運転タクシーに乗り込んだ体験なども交えながら講演を行った。

神交運と神交協が中央労使協議会  
交通労連関東書記長の講演を聴く



交通労連・神奈川交通運輸労働組合（神交運、岩岡耕司委員長）と、同労組関係の経営側団体である神交協（会長＝新井善充・北斗タクシー社長）は2月5日、神奈川県横浜市中区の「神奈川県ハイヤー・タクシー会館」で中央労使協議会を開き、交通労連関東地方総支部の伊藤一正書記長が「企業ならびに組織の防衛について」と題した講演を行い、労働者が一人から加盟でき個別の労使紛争を主に扱う合同労組などの実態と事例を解説した。



労使協調で問題を乗り越える

冒頭、使用者側を代表して挨拶した、神交協の新井会長は「本日は、交通労連関東地方総支部の伊藤書記長から『企業ならびに組織の防衛について』と題した講演を聴くが、会社も労組も組織なので、組織を守るという意味において、講演で聴いた内容をもち帰って活かしてもらいたい」としたほか、東京における自動運転タクシーや相乗りタ

クシーの取組を挙げて「タクシー事業を取り巻く環境の構造変化が目の前に来ているとも感じていますが、最終的には『企業はひと』だと思っている。労使協調の関係を保ちながら様々な問題を乗り越えて行きたい」と述べた。

神交運の岩岡委員長は、「神交運は今年10月で結成70周年という節目の年となるが、これほど労使が意見交換できる場を持っていないところはないのではないか」などと述べた。

# 乗務員の腰痛対策セルバッグス タイノタイが1月から本格販売



標準セルバッグス登場！ Cellbags STD  
副荷重性・耐熱性を向上、長時間運転からドライバーを守る！

そうで無かった商品。液体による防振効果から特許を取得（第6923775号）しており、国土交通省の最新技術情報提供システム（NETIS）のデータベースにも登録されている。

販売開始に併せて、タイノタイでは、腰痛や腰に違和感のある都内のタクシー乗務員が、乗務時に防振セルバッグスSTDを1カ月間使用するモニタリングを実施した。

約2〜3割が腰に疾患や違和感

タイノタイの防振セルバッグスSTDは、作業中の振動が激しいことから雪国の除雪車などで普及が進んでいるとのこと。一方、タクシー乗務についても、

長時間勤務と相まってかなりの積算振動指数が高いのが実態。あるタクシー経営者によると、「明け番集会で自社の乗務員に聞いてみると、約2〜3割が腰や背骨に何らかの疾患や違和感がある」とのことだった。そこで同社では、独自にタクシー乗

## 都内乗務員のモニタリング結果



タイノタイの防振セルバッグスSTDのモニタリングに参加した都内タクシー会社に勤務する岩田圭介さん（42歳）によると、「令和5年5月に入社しました。勤務は、昼日勤で月24勤です。腰の負担が続くとピリッとする痛みが走ったり、昂じてくると静養を余儀なくされたりしていました。（モニタリング開始時は）ちょうど少し痛いのが出ていた時で、1週間ぐらい試したところ、かなり緩和されました。実感として振動という点では、かなり軽減されると思います」などとしている。

〈製造販売会社〉  
株式会社タイノタイ  
（代表取締役 澤村辰夫）  
住所…

東京都日野市南平  
3丁目16番26号  
電話…  
042-1592-4855  
FAX…  
042-1595-9019  
メール…  
naniura@mail.plala.or.jp

## 編集後記

1月31〜2月2日にかけて青森県に。週末ということで八甲田の酸ヶ湯温泉にまで足を延しました。さすがに積雪量は凄かったのですが、青空も覗くなど穏やかな天候の中で、素晴らしい泉質と青森の地酒・田酒を堪能することが出来ました。一方、途中で寄った八甲田ロープウェイは、春節期間中ということで多くの中国人観光客が押し寄せていて、2時間待ちの状況に腰を抜かしました。それでも今年は、1月19日に群馬県の草津温泉、1月22日に大分県の別府温泉を訪れており、趣味の温泉巡りは順調に進行中です。〈熊〉

2月9日に静岡県磐田市に行き、二人兄弟の兄の誕生日を祝って一献傾けてきました。兄は、当日で齢74。前期高齢者の最終年になったのです。祝宴の席での話題は、前期高齢者と後期高齢者の呼称について。役所の無神経で、木で鼻を括つたようなネーミングに、筆者は「65歳から10年間は前期高齢者で、75歳以降は期限がない後期高齢者。前と後で、後にはそれこそアトがない、なんて高齢者に失礼千万な呼び方だ」と一席。それに対して兄から、「では、どんな呼称が良いのか」と聞かれ、思案の後、「65から75はシルバードワン、75から85はシルバートゥー、85から95はシルバースリー、95から105はシルバークォーター」と思いつくままに提案。兄は、ウーン、とうなつたまま語らず…。〈世〉

