

Taxi Japan

<http://iinehonpo.com> 25.2.25

No.475

タクシー専門情報紙
タクシージャパン

巻頭特集

RS 新法阻止で供給対策が加速～準特定地域の指定解除も
日本交通と国際自動車に300台
743台の枠に1,043台の申請

論風一陣

全タク連の1丁目一番地を放置するな!

日本交通と国際自動車が300台 743台の枠に1,043台の申請



【国】

土交通省が「コロナ禍で減少したタクシードライバー数は、現在、各地域において順次回復している」としながらも、一方で「準特定地域（タクシーが供給過剰となるおそれがあると認められる地域）において、未稼働車両が存在している」とした上で、「今般、『地域の足』『観光の足』不足解消を目的として、地域における未稼働車両のうち一定の割合（30%）の車両について1年程度の期限付でタクシー事業者に配分し、暫定的に車両を活用できることとする」などとして、唐突に制度が創設された感のある「準特定地域におけるタクシー未稼働枠活用制度」においては、全国62地域で1467台の暫定増車枠（来年3月末までの1年間の期間限定）が設定された。そのうち、社会的な影響力の大きな首都・東京（特別区・武三交通圏）だけで過半となる743台の暫定増車枠が用意された。

これに対して、1年間という短期の期間限定でありながら、乗務員の充足率が高い69社から1043台もの増車申請が出た。都内タクシー事業者の旺盛な事業拡大意欲の表れとも言えそうだ。

大手の日本交通とその直営子会社で300台の申請（採用する配車アプリは「GO」）が出たが、これに対抗するような形で、同じく東京大手の国際自動車（採用する配車アプリは「S・R・I・D・E」）も300台の増車申請に踏み切った。さらに、日の丸交通（採用する配車アプリは「Uber」など）が72台で続いたほか、乗務員の充足率が高い事業者を中心に、東京無線所属の日興自動車グループ、東京タクシーグループ、ロイヤルリムジングループの関東自動車交通なども増車申請を出したようだ。

一部報道で今回の暫定増車では申請しないとされていた大和自動車交通（江東）も、申請を出したとみられる。

日本維新の会が、参議院での代表質問で「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」などと提起する中で、地域的・時間的な「交通空白」の解消とタクシー供給力の「目に見える形」での増強は、国交省にとっても喫緊の課題とみられ、「これからは出来るようになるにやってもらおう」とする様々な形での施策が相次いで国交省から出て来る可能性が高く、改正タクシー特措法に基づき準特定地域の解除も視野に入ってくる懸念も出て来た。

〈本紙編集長 熊澤 義一〉

日本維新の会がライドシェア攻勢

1月29日の参議院本会議における代表質問で、日本維新の会の浅田均・参議院会長が「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」などと提起したことに加え、同じく日本維新の会総務会長の阿部司・衆院議員は、2月3日の衆議院予算委員会において、ライドシェア解禁問題を取り上げた中で、日本版ライドシェアに関して「業界自らが採算を度外視してまで形だけのライドシェアを運営することで、真の競争環境の整備を阻止しようとしているのではないか」とし、「これは既得権益による自己防衛の典型例ではないか」などと指摘したほか、「世界ではプラットフォーム事業者の参入を認め、営業区域を限定せず、ダイナミックプライシングを導入するなど、柔軟な制度設計が当たり前となっている」とした上で「規制改革推進会議においても、既存のタクシー事業者だけでなく、意欲と技術のある様々な企業が参入できるフェアな環境整備が必要とされている」などと訴えた。

自公維が予算成立で合意文書

その日本維新の会は、少数与党で

の国会運営を余儀なくされている自民・公明の両党と2月25日、自民党の石破茂総裁（内閣総理大臣）と公明党の斉藤鉄夫代表、日本維新の会の吉村洋文代表（大阪府知事）の3者が国会内で会談し、高校を中心とした教育無償化と社会保険料の引き下げを行い、新年度予算を早期に成立させることを盛り込んだ合意文書に署名した。日本維新の会が予算案の賛成にまわることで、新年度予算案の衆議院通過と、成立が確実な状況となった。

日本維新の会は、これまでも100本を超える議員立法案を国会に提出しており、タクシー業界内の一には「今回の『真のライドシェア導入への推進法案（＝ライドシェア新法案）』についても、そうした議員立法案のひとつではないか」などと楽観視する見方もあるが、夏の参院議員選挙を視野に、政局がどう変化するかは不透明だ。

国交省はライドシェア新法阻止へ

そうした中で、国土交通省の管轄外でのライドシェア新法の阻止に向けた、国交省の動きは素早く、大阪・関西万博の開幕を控え、日本維新の会が地盤とする大阪における「日本版ライドシェアの府内全域・24時間運行（＝万博ライドシェア）」

の容認、さらには、社会的な影響力の大きな首都・東京（特別区・武三交通圏）を狙い撃ちするような、準特定地域におけるタクシー未稼働枠を活用した期間限定の暫定増車制度の唐突な導入など、供給過剰のおそれのある地域として自由な経済活動を制約する権利制限的な改正タクシー特措法を運用しながら、その法の趣旨とは矛盾する施策を、相次いで打ち出している状況だ。

準特定地域におけるタクシー未稼働枠の活用では、全国62地域で1467台の暫定増車枠（来年3月末までの1年間の期間限定）のうち、社会的な影響力の大きな首都・東京（特別区・武三交通圏）だけで過半となる743台の暫定増車枠が設定された。

それだけ、タクシー供給不足による「交通空白」の地域や時間帯を出来る限り早く解消して、ライドシェア新法に対する正当性を希薄化させ、現行の道路運送法や改正タクシー特措法の枠組みを駆使する中で、本来の法文の趣旨を拡大解釈しても、国交省の管轄外でのライドシェア新法を阻止したい、という危機感と思惑が透けて見える。

743台に69社1043台

東京都特別区・武三交通圏では、準特定地域におけるタクシー未稼働

枠活用制度において、設定された期間限定の暫定増車枠743台を大きく上回る、69社から1043台もの申請が出て、そのうち東京大手・日本交通および直営子会社で300台、業務提携のフランチャイジーで約100台の計400台ほどと、過半となる暫定増車が日本交通グループだけで申請されているようだ。

交通資料社（二村好彦社長、東京都荒川区）による東京都特別区・武三地区の各社別月間タクシー輸送実績では、日本交通および直営子会社27社で、保有台数平均の宮収ランクにおいて上位50社中の過半数を占め、フランチャイジーを含めると上位50社中30社を超える状況だ。

高稼働・高營收の日本交通グループだけで、特別区・武三交通圏に設定された期間限定の暫定増車枠743台の過半となる約400台の増車申請となっていることは、最終的な暫定増車枠の按分結果としても多くの増車車両数が配分されることとなる。「これからは出来るどころにやってもらおう」という国交省の方向性とも合致することになり、かつての、業界全体での「護送船団方式」は過去の遺物となり、「供給力の増強＝供給調整の廃止」にも繋がることから、日本交通の川鍋一朗オーナー（全タク連会長・東タク協会会長）が昨年、強く主張していた準特定地域指定の解除の方向性も、今年は現実味を増

● 準特定地域における期間限定のタクシー暫定増車枠

運輸局	支局	営業区域	暫定増車枠
北海道	札幌	札幌交通圏	37
		小樽市	4
	函館	函館交通圏	22
	旭川	旭川交通圏	18
	帯広	帯広交通圏	4
	北見	北見交通圏	3
	計		88
東北	宮城	仙台市	16
	青森	八戸交通圏	14
		弘前交通圏	15
	岩手	盛岡交通圏	17
	秋田	秋田交通圏	16
	福島	福島交通圏	4
		郡山交通圏	2
		いわき市	12
	山形	山形交通圏	7
	計		103
関東	東京	特別区・武三交通圏	743
	神奈川	小田原交通圏	4
	埼玉	県北交通圏	3
	茨城	水戸中央交通圏	2
		県南交通圏	4
	栃木	県南交通圏	4
	計		760
北陸信越	新潟	長岡交通圏	2
計		2	
中部	愛知	尾張北部交通圏	2
		東三河南部交通圏	7
	静岡	静岡交通圏	8
		浜松交通圏	9
		沼津・三島交通圏	5
		富士・富士宮交通圏	10
		藤枝・焼津交通圏	3
	岐阜	大垣交通圏	9
		東濃西部交通圏	2
		東濃東部交通圏	4
		美濃・可児交通圏	3
		高山交通圏	4
	福井	福井交通圏	8
計		74	

運輸局	支局	営業区域	暫定増車枠
近畿	大阪	大阪市域交通圏	63
	京都	京都市域交通圏	25
	兵庫	神戸市域交通圏	12
		姫路・西播磨交通圏	2
	計		102
中国	広島	福山交通圏	10
		呉市A	2
	鳥取	米子交通圏	3
	島根	松江市	5
		出雲市	5
	岡山	倉敷交通圏	9
	山口	周南市	4
		下関市	5
		宇部市	3
		防府市	3
		岩国交通圏	2
	計		51
	四国	計	
九州	福岡	福岡交通圏	78
		北九州交通圏	78
		久留米市	4
	佐賀	佐賀市	7
	長崎	長崎交通圏	4
		佐世保市	8
		諫早市	6
	大分	別府市	5
	宮崎	宮崎交通圏	31
		延岡市	3
	鹿児島	鹿児島市	57
鹿児島空港交通圏		6	
計		287	
62地域			1467

すことになりそうだ。
 改正タクシー特措法の基準年となっている平成13年度は迎車がスリップメーター方式だったため、迎車回送距離の一部が実車距離扱いとなっている。この迎車回送分の1回当たりの実車キロを、配車アプリの登場で急増している現在の迎車回数に掛け合わせれば「日車実車キロは簡単に指定解除の数値になる」とする都内事業者の見方

もある。

日本交通と業務提携している中堅のフランチャイジー事業者は「準特定地域の指定が解除されたら、当社は増車に走る」などとしており、特に大都市部では、これまで以上に採用する配車アプリも含めたグループごとの熾烈な差別化とブロック化が進むことになりそうだ。

日本交通と国際自動車が300台

準特定地域である特別区・武三交通圏におけるタクシー未稼働枠活用（暫定増車枠743台に対する増車申請では、大手の日本交通とその直営子会社で300台の申請（採用する配車アプリは「GO」）が出たが、これに対抗するような形で、同じく東京大手の国際自動車（採用する配車アプリは「S・RIDE」）も300台の増車申請に踏み切った。さらに、日の丸交通（採用する配車アプリは「Uber」など）が72台で続いたほか、乗務員の充足率が高い事業者を中心に、東京無線所属の日興自動車グループ、東京タクシーグループ、ロイヤルリムジングループの関東自動車交通なども増車申請を出したようだ。

一部報道で今回の暫定増車では申請しないとされていた大手の大和自動車交通（江東）も、申請を出したとみられる。

最終的に、743台の枠に対して、

1年の期間限定での暫定増車でもあっても69社から1043台もの申請が出たことは、特に、乗務員の充足率が高い都内タクシー事業者の旺盛な事業拡大意欲の表れとも言えそうだ。

特別区武三以外は増車申請ゼロ

国交省としては、タクシー供給力の増強という観点から、需給判断の数字上は過剰でもタクシーの実働率でも実働率は約70%程度という地域が多い中で、多くの乗務員を採用して、それらの地域において車庫で眠っている遊休タクシーの分を稼働させることが出来るタクシー事業者に、これからはやってみよう、という方向性を示しているとも言える。

東京（特別区・武三交通圏）は、その象徴的なケースと言えるものの、関東運輸局管内では、神奈川県小田原交通圏（暫定増車枠4台）、埼玉県東北（3台）、茨城県水戸中央（2台）と同県南（4台）、栃木県県南（4台）の5交通圏17台には、暫定増車の申請は出なかった。インバウンド観光客が多数訪れる主要観光地を除くと、地方経済が疲弊する中での乗務員不足が深刻な、地方タクシーの実情を如実に表した格好だ。

暫定トライアルの意味はあった

関東運輸局の矢吹尚子・自動車交通部長は、2月19日に開かれた定例記者会見において、管内での暫定増車申請に関する感想を問われて、「皆さん（タクシー事業者）がどう動かれるか、枠があれば増車してしまうのか、それともそうではないのか、という部分は、やってみて分かったことだ」とした上で、「やってみなると分からなかった。そういうところでも、暫定でトライアルした意味はあったかなと思う」とする考えを示した。

続けて、「すぐに稼働が出来る事業者という制約があり、車両を増やすよりもドライバーを増やすことの方が大変な中で、手が挙がる地域と挙がらない地域、手を挙げられる会社と挙げられない会社ということが、より鮮明になって来たのではなか」とする見方も示した。

暫定増車枠の743台を超える申請が出た特別区・武三交通圏については、配分案についての意見聴取のための準特定地域協議会が2月27日付で書面開催となり、3月10日まで意見集約され、年度内に処分。4月1日から1年間の期間限定で暫定増車タクシー車両が稼働することになる見通しだ。

1社当たりの最大配分は21台

特別区・武三交通圏では743台の暫定増車枠に対して1043台もの増車申請が出たことから、乗務員の充足率に応じた按分（保有タクシー1台当たりの乗務員充足率が高い事業者から1台ずつ順番に配分し、743台の増車枠が無くなるまでこれを繰り返し返す）が行われる見通しで、その結果、最も申請車両数が多い事業者でも配分は1社21台が上限となるもようだ。

計300台を申請した日本交通や国際自動車、計72台を申請した日の丸交通などは、営業所単位などで別法人としており、これら営業所単位などでの別法人ごとに期間1年の暫定増車が21台を最大に配分されることになる。

ただし、保有タクシー1台当たりの乗務員充足率が高い事業者から1台ずつ順番に按分して配分されることになるため、申請台数の少ない事業者ほど配分率が高くなる傾向にあるようで、例えば、2台の暫定増車申請で配分も2台という配分率が100%となるケースも出ているようだ。

743台は稼働車両の4.2%

今年4月以降、特別区・武三交通

圏では743台ものタクシーが新たに市場投入されて運行を開始することになるが、特別区・武三交通圏の法人タクシーは約2万5000台で、実働率は平均で70%程度ということから実際に稼働しているのは約1万7500台。暫定増車の743台は、わずか4・2%にしか過ぎない。この数字が大きいのか、小さいかは議論のあるところだが、需給バランスを大きく変えるほどの供給増強にはならないだろう。しかし、新規参入や増車を原則認めないタクシー特措法スキームによる事業運営が長らく続いたこともあり、「準特定地域における増車」のインパクトは絶大で、今後じわじわとその影響が浸透して行くことになりそうだ。

主要政令指定都市でも枠は出ず

唐突に打ち出された感のある、今回の準特定地域におけるタクシー未稼働枠を活用した期間限定での暫定増車について、国交省では「コロナ禍で減少したタクシードライバー数は、現在、各地域において順次回復しているところ」としながらも、「一方で、準特定地域（タクシーが供給過剰となるおそれがあると認められる地域）において、未稼働車両が存在している」とした上で、「今般、『地域の足』『観光の足』不足解消を目的として、地域における未稼働車両

のうち一定の割合（30%）の車両について1年程度の期限付でタクシー事業者に配分し、暫定的に車両を活用できることとする」としている。

これを受けて、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の営業区域（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・広島、愛媛県松山、福岡、沖縄本島の各交通圏など）、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年間の期間限定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年度末車両数×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。

このうち、地方運輸局・沖縄総合事務局管内の最大都市を含む指定地域では、準特定地域の指定が解除されている名古屋交通圏（名古屋市）

と沖縄本島（那覇市）のほか、算出された値が2以上とならなかった、石川県の金沢交通圏（金沢市、1）、広島交通圏（広島市、マイナス1）、愛媛県の松山交通圏（松山市、マイナス31）が暫定増車の対象外となり、増車枠は設定されなかった。四国運輸局管内と沖縄総合事務局管内は暫定増車枠がゼロだった。

主要な政令指定都市を含む交通圏では、神奈川県（京浜交通圏（横浜市や川崎市）、千葉交通圏（千葉市）、埼玉県南中央交通圏（さいたま市））などでも暫定増車枠は設定されなかった。

準特定地域の指定解除も視野に

一方で、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、「供給過剰となるおそれがある地域」として新規参入や増車を制限して来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、準特定地域の指定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のか、との懸念と関心の両方の見方が出ている状況だ。

日本版RS、全国平均0・3回

そうした中で、タクシーの供給不

足を補完する、という位置付けの、日本版ライドシェア（道路運送法78条3号に基づく、タクシー事業者による自家用車活用事業）についても、国交省が1週間単位で①実施事業者数、②稼働状況、③マッチング率——などを公表している。

直近となる2月16日付での状況を見ると、日本版ライドシェアの実施事業者数は、先行した大都市部の12地域（北海道札幌・宮城県仙台市・埼玉県南中央・千葉・東京都特別区・武三・神奈川県京浜・愛知県名古屋・京都市域・大阪府域・兵庫県神戸市域・広島・福岡）の合計で424事業者となっているほか、その他の地域でも443事業者が日本版ライドシェアに取り組んでいる状況だ。

一方で、稼働状況では、1台1時間当たり1回以上の運行回数を確保しているのは、大都市部では、札幌の約1・5回、仙台市の約1・3回、特別区・武三の約1・4回、京浜の約1回、名古屋の約1・8回、京都市域の約1回、広島市の約1・1回などで、埼玉県南中央は約0・3回と特に少ない状況となっている。

大都市部の12地域以外では、1台1時間当たり1回以上の運行回数を確保している地域はゼロ、多くて1台1時間当たり0・5回で、0・1〜0・3回が大半となっており、採算の確保が厳しい状況が続いているようだ。

全国累計では、登録ドライバー数が7063人で稼働台数9万4737台、運行回数51万6521回で、1台1時間当たりの運行回数は約0.3回となっている。

特区武三で全国の6割を占める

日本版ライドシェアの運行は、全国的には低調な成績となっているが、配車アプリによる需要が旺盛な東京都特別区・武三交通圏においては、登録ドライバー数が3248人で稼働台数5万7014台、運行回数33万3067回で、1台1時間当たりの運行回数は約1.4回となっている。

これらの数値は、登録ドライバー数で全国の46%、稼働台数で全国の60.2%、運行回数で全国の64.5%を占め、1台1時間当たりの運行回数は全国平均の4.7倍となっている。自家用車の持込での遠隔点呼が普及している特別区・武三の日本版ライドシェアは、「十分に採算ベースに乗っている」との声もある状況だ。

時給2615円で運転者募集

そうした中で、大手の日本交通は、10月15日までの期間限定ながら「時給2615円」（1月支給分の平均時給額。時給2000円＋歩合給）をアピールする日本版ライドシェア

のドライバー募集広告を出している。東京都の最低賃金は1時間1163円だ。地方では、二種免許を保有するプロのタクシー乗務員の最賃割れも大きな課題となっている中で、都心のアプリ配車需要の旺盛さを物語る募集広告となっている。

本格的な検証が必要な時期に

ただし、国交省が1週間単位で公表している日本版ライドシェアのマッチング率では、直近となる2月16日付での状況を見ると、東京都特別区・武三交通圏では2月10日～2月16日まで、すべての曜日と時間帯でマッチング率90%以上を達成。同様に、千葉交通圏や神奈川県京浜交通圏、大阪市域交通圏などでも同じく、すべての曜日と時間帯でマッチ

国土交通省

マッチング率(特別区・武三交通圏)

【日本版ライドシェア開始前】

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
0時	98%	98%	98%	98%	99%	99%	99%
1時	98%	98%	98%	97%	87%	87%	90%
2時	98%	99%	98%	99%	99%	96%	97%
3時	98%	98%	98%	98%	97%	70%	97%
4時	97%	98%	98%	98%	98%	87%	96%
5時	97%	97%	97%	98%	96%	95%	92%
6時	97%	97%	97%	98%	94%	97%	93%
7時	83%	91%	94%	94%	91%	98%	96%
8時	78%	81%	84%	85%	79%	98%	97%
9時	85%	85%	90%	88%	85%	97%	95%
10時	95%	95%	96%	95%	92%	95%	93%
11時	97%	97%	97%	97%	93%	94%	89%
12時	97%	97%	97%	96%	95%	93%	88%
13時	97%	98%	97%	97%	97%	94%	91%
14時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	94%
15時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	95%
16時	98%	97%	98%	97%	96%	92%	95%
17時	95%	93%	94%	92%	87%	85%	92%
18時	94%	94%	93%	92%	85%	90%	95%
19時	97%	97%	97%	97%	95%	93%	95%
20時	98%	98%	98%	98%	97%	95%	95%
21時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	96%
22時	98%	98%	98%	98%	98%	97%	97%
23時	98%	98%	98%	98%	97%	97%	98%

【日本版ライドシェア開始後】

	2月10日 月曜日	2月11日 火曜日	2月12日 水曜日	2月13日 木曜日	2月14日 金曜日	2月15日 土曜日	2月16日 日曜日
0時	98%	98%	98%	99%	99%	98%	99%
1時	98%	99%	98%	99%	99%	98%	98%
2時	98%	98%	98%	99%	99%	99%	98%
3時	98%	98%	98%	98%	98%	99%	94%
4時	98%	98%	98%	99%	98%	99%	97%
5時	98%	98%	98%	98%	98%	98%	93%
6時	99%	98%	96%	99%	99%	98%	96%
7時	96%	99%	97%	99%	98%	99%	99%
8時	94%	99%	96%	98%	96%	99%	99%
9時	96%	99%	98%	97%	97%	99%	99%
10時	99%	99%	99%	98%	98%	99%	99%
11時	99%	99%	99%	99%	99%	99%	98%
12時	99%	99%	99%	98%	99%	99%	99%
13時	99%	99%	99%	99%	99%	99%	98%
14時	99%	99%	99%	99%	99%	99%	98%
15時	99%	99%	99%	99%	98%	98%	98%
16時	98%	98%	98%	98%	98%	97%	98%
17時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	97%
18時	97%	99%	98%	98%	96%	96%	97%
19時	98%	99%	99%	99%	98%	97%	92%
20時	99%	99%	99%	99%	99%	91%	98%
21時	99%	99%	99%	99%	98%	94%	98%
22時	99%	98%	99%	99%	99%	97%	98%
23時	98%	99%	99%	99%	99%	98%	98%

ング率90%以上となっている状況だ。タクシーの実働日車營收が頭打ちとなっている中で、タクシーの供給不足を補完するという日本版ライドシェアの機能が、本来の意味での効果

果を發揮しているのか、地方における日本版ライドシェアの低迷する実績や、配車アプリのマッチング率向上という現状をみると、地域の実情に応じた本格的な検証が必要な時期に来ている、と言えそうだ。

論風一陣

Ronpu Ichijin

日本交通大量増車のための暫定制度か！

関東運輸局は、2月19日に開催した定例記者会見の中で、準特定地域におけるタクシ―未稼働枠活用制度に関して、東京都特別区・武三交通圏において期間限定の暫定タクシ―増車枠743台を超える台数が申請されていることを明らかにした。

暫定増車枠に対して、日本交通および直営子会社で300台、業務提携のフランチャイジーで約1000台の計400台ほどが日本交通グループから申請されているようだ。

関運局の矢吹尚子・自動車交通部長は、暫定増車枠への増車申請に関して「すぐに稼働ができる事業者という制約がある制度」としながら、「皆さん（タクシ―事業者）がどう動かれるか、やっ



てみないと分からなかった。暫定でトライアルした意味はあったかなと思う」とする見方を示した。

本紙では昨年来、交通資料社（二村好彦社長、東京都荒川区）による東京都特別区・武三地区の各社別月間タクシ―輸送実績を複数回にわたり報じている。各社別輸送実績で明らかなのは、日本交通および直営子会社27社が保有台数平均の営業ランクで上位50社中過半数を超えて占めているほか、フランチャイジーを

含めると30社を超えるなど、日本交通G一強の実態だということだ。直近の1月実績でも、上位50社中32社が日本交通Gである。このことから、暫定増車枠の過半を超える申請が日本交通グループから

出るとは、「やってみないと分からない」ではなく、やる前から容易に想像できたはずだ。

準特定地域におけるタクシ―未稼働枠活用制度における全国の暫定増車枠は、62地域1467台で、その半数以上の743台を東京都特別区・武三交通圏で占め、さらにその半数以上が日本交通Gの申請となっている。この実態を前に、未稼働分の一部を稼働させるための期間限定による暫定とはいえ、増車を認める手段は、改正タクシ―特措法で「供給過剰となる恐れがある地域」として準特定地域を指定している判断に矛盾している、はなはだ疑問だ。

さらに関東運輸局管内では、他の暫定増車対象の5地域は暫定増車枠が2台〜4台とわずかな台数で、増車申請も出なかった。もっともらしい数式

で増車枠を考えたとしても、仮に茨城県の水戸県央交通圏の増車枠2台、神奈川県の小田原交通圏の増車枠4台で増車されてとして、当該交通圏のタクシ―供給にどんな変化、効果を生むというのであろうか。

多くの問題点、矛盾をほらんだ、準特定地域を対象としたタクシ―未稼働枠活用制度は、稼働実績好調な日本交通Gの大量増車を図るために考案された制度といえれば言い過ぎか。「暫定でトライアルした意味はあった」と矢吹・自動車交通部長が発言している限り、1年という期間限定の増車期間における効果を検証し、所期の目的が達成されたのかどうかを公表しなければならぬ。そして、この暫定増車に対し、間違っても暫定解除や継続するような次第は許されないことを明記しておくべき。

（高橋 正信）

地方の「交通空白」解消が焦点化 石破総理も強い問題意識を示す



少数与党での国会運営を余儀なくされている自民・公明の両党と日本維新の会は2月25日、自民党の石破茂総裁（内閣総理大臣）と公明党の斉藤鉄夫代表、日本維新の会の吉村洋文代表（大阪府知事）の3者が国会内で会談し、高校を中心とした教育無償化と社会保険料の引き下げを行い、新年度予算を早期に成立させることを盛り込んだ合意文書に署名した。日本維新の会が予算案の賛成にまわることで、新年度予算案の衆議院通過と、年度内での成立が確実な状況となった。

一方で、日本維新の会は、真のライドシェア推進法案の国会提出を提起した1月29日の参議院本会議での浅田均・参議院会長による代表質問に続き、2月3日の衆議院予算委員会では、日本維新の会・総務会長の阿部司・衆院議員（東京12区、比例復活）が質問に立つ中で、地方における日本版ライドシェアを「業界自ら採算を度外視してまで形だけのライドシェアを運営することで、真の競争環境の整備を阻止しようとしているのではないか」とし、「これは既得権益による

自己防衛の典型例ではないか」などと訴えた。

石破茂・総理大臣は、「地方における交通空白の解消のため、日本版ライドシェアがきちんと機能しているかどうか、強い問題意識を持っているので、今後ともよく検証して行く」などとする意向を示した。

ライドシェア解禁問題を抱えるタクシー業界にとって、乗務員数が充足しつつある東京などの都市部以外の、「地方における移動の足の確保」に、これからの焦点が当たることになりそうだ。

〈本紙編集長 熊澤 義一〉

日本維新の会の阿部・衆院議員

2月3日の衆議院予算委員会において質問に立った、日本維新の会・総務会長の阿部司・衆院議員は、日本版ライドシェアを取り上げて「昨年4月に導入された日本版ライドシェアは、既存のタクシー事業者に限定し、営業時間帯や営業区域を制限して、運賃もタクシーと同水準という極めて限定的な制度となっている」と指摘した上で、「世界ではプラットフォーム事業者の参入を認めて営業区域を限定せず、ダイナミックプライシングを導入するなど、柔軟な制度設計が当たり前となっている」とし、「規制改革推



進会議においても、既存のタクシー事業者だけではなく、意欲と技術のある様々な企業が参入できるフェアな環境整備が必要とされている」などとして、石破茂・総理大臣の問題意識を質した。

これに、石破・総理大臣は、「交通空白というものが、特に地方において顕著であるという認識を強く持っている」としながら、「東京、大阪、名古屋等の大都市部における交通空白の状態と、地方における交通空白の現状が全く異なることは認識している」とした上で、公共交通機関が張り巡らされた東京や大阪と、そうしたものが望めない地方とでは状況がまったく違うとして、「地方における交通空

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>

白の解消のため、日本版ライドシェアがきちんと機能しているかどうか、強い問題意識を持っているので、今後ともよく検証して行く」などと示す意向を示した。

既得権益者の自己防衛の典型例

さらに、阿部・衆院議員は、地方における日本版ライドシェアの実態として「運転者のほとんどがタクシース会社の役員や内勤者であり、採算は取れていないが、ライドシェアの全面解禁を防ぐため、自己犠牲の精神でやっている旨の業界紙の報道がある。この報道は、タクシース業界による既得権益の防衛構造を如実に示している」とした上で、「業界自らが採算を度外視してまで形だけのライドシェアを運営することで、真の競争環境の整備を阻止しようとしているのではないか」とし、「これは既得権益による自己防衛の典型例ではないか」など訴えた。

続けて、「ライドシェアも自動運転も結局は同じ構造であり、タクシース業界をはじめとする既得権益者が自己防衛

のために様々な障壁を設けている。本来、政府はこうした既得権益の壁を打ち破って、真の競争環境を整備する役割を担うべきだ」とした上で、「しかしながら現状は、こうした既得権益が優先され、結果として我が国の技術革新と国際競争力が大きく損なわれているのではないか」などと指摘した。

検証と議論の両輪で走らせる

これに、平将明・規制改革担当大臣は、「ライドシェアについては、骨太の方針に従って、例えば、日本版ライドシェアは、(大阪・関西万博が開催される)大阪では、営業時間帯やエリアの厳しい

規制を一旦外して、どのような効果が出るのか、との検証をしていると承知している」とした一方で、「指摘のあった、いわゆる外国で言うところのライドシェアについては、担い手のところやダイナミックプライシングを含め、検証結果を踏まえて議論を進める、ということの方が走らせているというのが現状だ」などと答弁した。

献金と規制改革との関係で質問

阿部・衆院議員は、「タクシース業界をはじめ既存業界からの企業・団体献金と規制改革の遅れには明確な関係があると認識している」として、石破・総理大臣の見解を求めたが、石破・総理大臣は、「地方のタクシース事業者は、本当に、ほとんどが自己犠牲で行っていると言っても過言ではない」としながら、「地方において、いかに足を確保するか、私どもは政党として常に考えているが、その時に献金をもっているから、そこに有利に取り計らうことは考えて強く否定した。」

規制を一旦外して、どのような効果が出るのか、との検証をしていると承知している」とした一方で、「指摘のあった、いわゆる外国で言うところのライドシェアについては、担い手のところやダイナミックプライシングを含め、検証結果を踏まえて議論を進める、ということの方が走らせているというのが現状だ」などと答弁した。

topics

隣接営業区域で日本版RSを運行 広島のはじめ交通に全国初の許可



広島運輸支局は2月18日、広島交通圏を営業区域とする、つばめ交通(山内恭輔代表取締役、広島市東区、タクシース136台、都市型ハイヤー23台)の、隣接する山県郡(安芸太田町および北広島町)における日本版ライドシェア3台の運行を許可した。運行時間帯は、週末となる金曜日の午後7時台〜深夜11時台。

日本版ライドシェアの、通年での隣接区域のタクシース事業者への許可は、「全国初」の事例となる。

地元タクシースは午後7時で終了

が午後7時には営業を終了している。

広島交通圏のタクシース事業者である、つばめ交通(広島市東区)が運行主体の実施事業者となって日本版ライドシェア(≡自家用車活用事業)3台の運行を許可された山県郡は、広島市に隣接しており、安芸太田町(人口は約5000人)と北広島町(人口は約1万6400人)で構成。タクシースも10社42台が所在しているものの、全事業者

が午後7時には営業を終了している。このため、特に一定の需要が見込まれる金曜日の夜間(午後7時台〜深夜23時台)の移動手段を確保することを目的として、隣接する広島交通圏のつばめ交通が実施主体となって日本版ライドシェアを運行する。通年での隣接区域のタクシース事業者への日本版ライドシェアの許可は、「全国初」の事例。運転者は、山県郡の地元の人が務める。

全タク連が定例の正副会長会議 地方「移動の足」確保と供給対策



全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋一朗会長）は2月12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いた。国土交通省から鶴田浩久・物流・自動車局長と重田裕彦・旅客課長が出席。重田・旅客課長は①ソフトウェア認定制度、②令和6年度補正予算——を中心に説明を行った。

その中で、タクシー事業用ソフトウェアの認定については、既に2者から申請が出ており、2月中にも認定する意向を示した。

また、「交通空白」の解消等に向けた地域交通の「デザインの全面展開」とした令和6年度補正予算では、「観光地の二次交通の高度化」など新規の補助メニューを増やしていることもあつて一定の黒字事業者を補助対象から除外する方向性が示されたが、これに対して副会長の一部から「黒字事業者だけを補助の対象外とするのは、おかしいのではないか」などとする意見が出た。重田・旅客課長は「補助要件等に関しては決定したものでなく、現在も調整中であり、単年度の黒字ではなく黒字が複数年度続いているなど、要件の詳細については検討して行きたい」などと回答した。

また、川野繁副会長が、警察庁における「普通第二種免許に係る教習カリキュラムに関する調査研究」の概要を、武居利春副会長が、厚生労働省における在職高齢年金制度の見直しの方向性や特定技能制度による外国人材の受入などを、それぞれ説明した。

冒頭の挨拶で、川鍋会長は、日本維新の会が、参議院本会議での代表質問でライドシェア新法の提案に言及したことや、衆議院予算委員会でもライドシェアを取り上げたことを指摘して、「都市部を中心に供給が）増えてはいるが、手を緩めることなく、しっかりとやっけて行く必要がある」と訴えたほか、「あとは地方だ」として、地方における「移動の足」の確保や供給対策の必要性を強調した。

日本維新の会がRS新法提出か

冒頭の挨拶で、川鍋一朗会長は「国土交通省の鶴田・物流・自動車局長と重田・旅客課長には本日も出席していただいて有難い」としながら、「国会が開かれて、再び（ライドシェアに関する）論戦が始まった。皆さんも承知だと思いが、日本維新の会が2回も（ライドシェア解禁問題を取り上げて）、1回目が1月29日の参議院の代表質問で、大阪の浅田（均）・参院議員。ちよっとビックリしたのが、ライドシェア新法（法案）を日本維新の会から国会に提出する、ということも明言したことだ。さらに2回目は、2月3日の衆議院予算委員会において、（同じく日本維新の会）で）比例東京ブロックの阿部司・衆院議員からも同様の（ライドシェア解禁問題に関する）質問が出た。これに他の人たちが乗って来ないとも限らない。我々も、ひと山ふた山と越えて、落ち着いてタクシーの供給力を増やす段階になり、だいぶ功を奏して（供給が）増えてはいるが、

手を緩めることなく、しっかりとやっけて行く必要があると思っている」などと訴えた。

あとは地方における足の確保

続けて、「特に、石破（茂）総理も『地方創生』ということとを、すごく大事にされていて、当たり前なことだが我々も、都会においてタクシー運転者が増え、（インバウンド観光客が急増している）北海道のニセコや長野県の軽井沢における、パッチワークのように他地域からの派遣による供給力の強化も進んで来たという実感もある中で、あとは地方であり、『地方創生』という文脈の中で、いかに個々の足場をしっかりとやるか、ということだ」としながら、「もちろん、地方の皆さんがそれぞれしっかりとやっているという認識ではいるが、引き続き、しっかりと、やり続ける必要があるとも思っている。道運法78条の3号（日本版ライドシェア）、そして2号（公共ライドシェア）を、それぞれの地域でやっけてもらっており、うまく行っているところ、うまく行っ

いないところ、色々あるとは思いますが、うまく行っていないところはテコ入れをしたり、うまく行かない中でも少しでもうまく行くようなやり方をしてみたい、と出来たらと思っている」などとした。

骨太方針に向けた議論が始まる

その上で、川鍋会長は、「毎年6月に規制改革推進会議（の答申）と骨太の方針、12月に（規制改革推進会議の中間答申とデジタル行財政改革の）中間とりまとめと、山場は6月と12月の二段階となっている。今年6月に向けての



議論は、3月、4月から5月頃となるので、すぐに始まることになるが、しっかりと『交通空白』を埋めるといいう現在の国土交通大臣の大方針の下で、皆で必死になってやる必要があると思っている」などとした。

そして、「その文脈でも、7月の参議院選挙に向けて、我々と意見を共にしてもらえ、本場に『地方の足』のこを理解してくれて共に動いてもらえる、そういう方に国会に戻ってもらわなければならない。そういう意味では、自民党全国比例の繁本護候補者（前衆議院議員、国交省出身）は、京都（2区）選出の衆院議員だった時もタクシー議連には入って

もらっていて、その時からしっかりと我々（タクシー業界）の事を理解してくれていて、具体的な応援もいただいていた。繁本護候補者をもう一回、国会に送り込むことは、確実に我々のことを

代弁してくれる国会議員の先を増やすことに直結する。以前から私が言っているように、全国のどの地域で、どういう形で、どの団体から全国比例の票が出たかは、分かるらしい。我々としても、言葉だけでなく、全国の津々浦々でしっかりと票を出す必要があると思うので、協力をお願いしたい。国交省OBの皆さんからもそうした声があるので、業界団体としてしっかりと応援をして行きたい」などと要請した。

※要件は現在調査中（詳細は今後決定）

交通サービス利便向上促進事業

- ① キャッシュレス決済
 - 「動きやすい職場認証」の取得が必須
 - 黒字事業者は対象外
- ② ジャンボタクシー
 - 追加の要件は設定せず
- ③ 多言語化、Wi-Fi、非常用電話等
 - 追加の要件は設定せず

※詳細メニューとして「観光地の二次交通の高度化」（二次交通に係る乗降人員等の導入コスト支援）、「乗降一時滞在施設整備等の二次交通へのアクセス内陸化」に関する支援を実施

地域公共交通確保維持改善事業

交通DX・GXによる省力化・経営改善支援

- ① 業務改善に関するシステム（運行管理システム、日報自動作成システム等）
 - 「動きやすい職場認証」の取得が必須
 - 黒字事業者は対象外
 - 普及率が高い都道府県の事業者は対象外
- ② 配車アプリ
 - 「動きやすい職場認証」の取得が必須
 - 黒字事業者は対象外
 - 普及率が高い都道府県の事業者は対象外
- ③ キャッシュレス決済
 - 「動きやすい職場認証」の取得が必須
 - 黒字事業者は対象外

※詳細メニューとして「交通資金決済取組型黒字事業者選定制」

人材確保支援事業

- 「動きやすい職場認証」の取得が必須

最後に、川鍋会長は、「私も出来るだけ多くの地方を廻りたいと思っていて、3月には香川県の池田豊人知事（国交省OB）に会うチャンスを得た。きつかけは、同じく国交省OBの（一見勝之・三重県知事から連絡をいただいたことだ）」として、全国を行脚することに意欲を示しながら、「皆さんにも地方の首長と会って欲しい。知事会も、大阪を除いては具体的な形で我々を応援してくれている。各地の知事に会える機会を作ってもらえたら声を掛けて欲しい」などと呼び掛けた。

黒字事業者の補助除外で議論

国土交通省の重田裕彦・旅客課長が①ソフトウェア認定制度、②令和6年度補正予算——を中心に説明を行い、2者からソフトウェアの認定申請が出ており2月中にも認定する意向を示したほか、「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザイン

の全面展開」とした令和6年度補正予算では、「観光地の二次交通の高度化」など新規の補助メニューを増やしている

こともあって一定の黒字事業者を補助対象から除外することなども含めて補助要件をどうするか検討中であると注釈した。

黒字事業者を補助対象から除外する、キャッシュレス決済・運行管理システムや自動日報システム・配車アプリなどの導入支援では、さらに補助要件に「働きやすい職場認証」の取得を必須としたり、バリアフリー化支援においては、UDタクシーについては黒字事業者を補助対象から除外した上で、都道府県ごとに25%以上というUDタクシーの導入目標を達成している地域では、普及率に応じて1事業者当たり最大5台の申請可能台数を引き下げたりすることも検討されている。

副会長の一部から「黒字事業者だけを補助の対象外とするのは、おかしいのではないか」などとする意見が出たが、重田・旅客課長は「補助要件等については決定したもので、単年度の黒字ではなく黒字が複数年度続いているなど、要件の詳細については検討して行きたい」などと回答した。

大阪タクシー協会が理事会を開く 大阪・関西万博の輸送対応を報告



大阪タクシー協会（坂本栄二会長）は2月21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138回理事会を開き、2月14日に開催された大阪・関西万博に係る「なにわモデル」等の説明会など、各種会議報告と専門委員会・部会開催の報告、令和6年度第3四半期決算報告などを行った。広報サービス委員長が三野勝義・商都交通社長に交代したことから、同氏が常任理事に就任した。

理事会終了後、坂本会長をはじめとする正副会長・専務理事らによる記者会見も実施された。

大阪府などが約2820万人（国内が約2470万人で海外から約350万人）の来場者数を見込む大阪・関西万博（開催期間は4月13日～10月13日、大阪市此花区の人工島・夢洲が会場）では、期間中のタクシー供給不足対策として、タクシーでは、アプリ配車限定で事前確定運賃を適用する形で、供給不足時に大阪府内全域で相互に営業区域外旅客輸送を可能とする「なにわモデル」が準備され、日本版ライドシェアでは、大阪府からの要請（2月10日付）への対応で、「大阪府内全域・24時間運行（万博ライドシェア）」として、5月末までの分として大阪市域交通圏のタクシー事業者を対象に315台が配分される。6月1日以降の分は実施状況をみて検討される見通し。

坂本栄二会長が冒頭あいさつ



冒頭の挨拶で、大タ協の坂本栄二会長は、久しぶりの出席に「今年をはじめて会った理事の方もいると思うので、遅くはなったが今年もよろしくお願ひしたい」とした上で、「先日、（大阪・関西万博期間中の）なにわモデルとNRS（日本版ライドシェア）の説明会を開催し、多くの人が来てもらった。その時にも言ったように、大阪・関西万博については現行のタクシーで十分に賄える、という考えは今でも変わっていない」としながら、「予想以上の来場者が大阪に来たため、安全弁とし

て、『なにわモデル』とNRS（万博ライドシェア）がいつでも出来るように準備だけはしておこう、というものだ。既に、かなりの数の申請が出ているようだが、挙げて皆さん方から申請を出してもらえようお願ひしたい」などと要請した。

NRSでは出来ないおもてなし

続けて、「いずれにしても、万博を開催するので、大阪を訪れる方が増えることは確実なので、タクシーの売上が上がることは間違いの無いところだろう。その部分では大いに期待して行きたい」としながら、「NRSでは出来ないこととして、タクシーのプロのドライバーが、あちらこちらから大阪にやって来る訪問者に対して、おもてなしをする、そのことによって、また再度、大阪に来よう、という気持ちを示してもらえようようにする。そのことが、将来の我々の営業にも繋がって行くと思うので、各ドライバーの方々にもそうしたタクシーサービスの提供をお願ひしたい」などと求めた。

運賃改定でアンケート調査

坂本会長は、大阪における運賃改定に関して、「先日、（大タ協の）五役会を開いた中で、タクシードライバーの労働条件改善をさらに行っていく必要があるとの見方が示され、そうした方向性が確認された。その後に開かれた経営委員会でも、委員らから同様の意向が示され、運賃問題についての様々な検討を進めて行くことになったと聞いている。そこで、アンケート調査（会員事業者に対する、運賃改定等に関する意識調査）を実施することになった。運賃改定についての問題点の議論をして行きたい」などと述べた。

さらに、「その後は、場合によっては労使懇談会なども開いて労働組合の意見も聞きながらやって行けたらいいのかな、と思っているとこらだ」などとした。

「なにわモデル」等の説明会を開催

2月14日に大阪市天王寺区の「ホテルアウイーナ大阪」

で開かれた、大阪・関西万博に係る『なにわモデル』等説明会では、大々協の坂本栄二会長が「昨年来、大阪・関西万博におけるNRS（日本版ライドシェア）万博ライドシェア）については、国交省、大阪府、大々協の3者で協議



を重ねてきたが、その中で我々は、1年間で大阪のタクシー業界には1000人以上の乗務員が入ってきており、配車アプリによるマッチング率も、どの曜日、どの場所においても、ほとんど90%以上であり、実車率も46〜47%で推移していることから、常に『大阪においては供給力不足にはなっていない』などと説明して来た」とした上で、「基本的にはタクシーで十分賄えると思うているが、来場者数が予想以上に増大した場合の安全弁として『なにわモデル』を提言し、（タクシーの相互区域外輸送を可能にすることで）大阪府内どこでもタクシーが営業できるようにしようとなった。そして昨年（年末の大阪・光の饗宴2024）から行われているNRSの（大阪府内全域・24時間運行の）拡大版についても安全弁として、我々としても受け入れていこうとなった」などとしたほか、牛島憲人・経営担当副会長も「なにわモデルは、営業区域を越えてアプリ配車を可能とするものだが、決して営業区域を越えて流し営業をしたり、乗り場営業を

したりするものではない。また、事前確定運賃が適用されるが、それは以前からあるタクシーの事前確定運賃とは全くの別物（係数は、すべて大阪市域交通圏の1・25を適用）だ。NRSの事前確定運賃と同様のものを別に申請して、認可を受けて適用される。そして万博が終了すると無効となる」とした上で、「なにわモデルは）常時発動ではなく、万博開催中で供給不足に陥った時にのみ発動される。発動の目安としては、実車率が55%を超える、もしくはアプリのマッチング率が85%を下回った時だ。これは一部の事業者だけではなく、全社で申請して行きたい。ただ、認可を受けたからといって絶対に運行しないとけない、ということではなくて、各社の判断だ。逆に、認可を得ないまま、なにわモデルの配車を受けると運賃違反になる可能性がある」などと指摘した。

理事会終了後に記者会見を開く

理事会終了後に開催された記者会見には、坂本会長をはじめとする正副会長・専務理

事らが出席。

第1期〜第4期に分けて計315台が配分される万博ライドシェアに関しては、第1期分として2月13日に50台が大阪・光の饗宴2024へのイベント対応でNRSを実施したタクシー事業者に配分されたの続き、2月28日に配分される第2期分の55台については、申請台数が配分台数を超えたため按分になる見通しが示された。

第3期分の105台は3月17日に配分、第4期分の105台はゴールデンウィーク直前の4月25日に配分となる。



NRS（日本版ライドシェア）万博ライドシェア）の受け止めについて、坂本会長は「うち（日本タクシー）ではやっていない」とした一方、古知愛一朗副会長は「いわゆる通常型と大阪・光の饗宴2024へのイベント対応型でNRSを実施しており、（万博ライドシェアでも）第1期

分の配分を受けている」としながら、「それなりの売上にはなっており、一種免許で可能なので応募もあるが、面接まで行く人は少ない。輸送力としてタクシーの補完にまでなっているかは疑問だ」とする一方で、「国交省や全タク連などの）方針に従って、やらなければダメだという義務感でやっている」との認識を示した。

坂本会長は、「大阪・関西万博の開催期間中に、タクシーが足りないような状況になったかどうか、が問題だ。タクシーが余っているような状況で、NRS（万博ライドシェアなど）が稼働しているかどうか、は問題にならない」として、大阪・関西万博の輸送対応は、タクシーで十分に賄える、という現状認識を改めて強調した。

また、東京都特別区・武三交通圏で743台が設定された、準特定地域における期間限定増車に関しては、63台が設定された大阪市域交通圏においても「申請は出ている」として、大阪市域交通圏タクシー準特定地域協議会が書面開催される。

運賃改定への動きが全国に広がる 大阪地区はアンケート調査も実施



燃料費などの輸入物価の上昇やインフレ、人手不足、春闘での賃上げ傾向などを背景に、事業運営コストの上昇分の転嫁や人材確保、設備投資などのための値上げに踏み切る動きが、タクシー業界内でも全国的に拡がっている。令和5年度実績が利用できる今年前半は、主要都市を中心に運賃改定要請(申請)

のラッシュとなりそうで、1月6日の最初の申請から1カ月もしないうちに申請率要件の50%をクリアした京都府・名古屋地区や大阪地区、東京都特別区・武三地区での運賃改定に向けた動きが顕在化している状況だ。

このうち大阪地区では、大阪タクシー協会が、会員事業者を対象に2月12日付で「運賃改定等に関する意識調査」のアンケートを送付した。

また、配車アプリの市場支配力が強まる中で、配車アプリ会社が徴収する配車手数料への対応策として、迎車料金の新設や増額を検討する動きも出ている。

運賃改定の必要性や時期・方法

大阪タクシー協会(坂本栄二会長)は2月12日付で、会員事業者を対象とした運賃改定に関する意向アンケート調査として「運賃改定等に関する意識調査」を送付。

大々協のアンケート調査では、「経営委員会では大阪地区の運賃問題について議論を行っている」としながら、「乗務員の更なる待遇改善のためには運賃改定が必要である」という意見があり、また、他府県においても運賃改定の申請が相次いでいる」などと指摘。

その上で、「このようなことを踏まえ、過日開催の経営委員会において、『運賃改定等に関する意識調査』を実施することが了承された」などと説明している。

アンケート調査の内容

運賃改定等に関する意識調査

事業者名 _____ 所属先 _____

〒 _____ 区 _____ 町 _____ 番 _____ 号 _____

■ 回答する項目は全て記入してください。

1. 運賃改定の必要性についてお聞かせください。
 必要である。
 どちらともいえない。
 必要ない。
 理由: _____

2. 運賃改定の時期についてお聞かせください。
 直ちに実施する。
 どちらともいえない。
 実施しない。
 理由: _____

3. 運賃改定の方法についてお聞かせください。
 乗車料金を増額して実施。
 どちらともいえない。
 乗車料金を増額して実施。
 理由: _____

4. 乗車料金の増額が認められています。乗車料金の増額についてお聞かせください。
 乗車料金の増額は当然、乗車料金を増額すべきです。
 どちらともいえない。
 乗車料金の増額を認めない。
 理由: _____

は、①運賃改定の必要性②運賃改定は必要、「どちらともいえない」、「運賃改定は不要」の3つの選択肢とその理由(以下同じ)、②次回の運賃改定の時期③大阪・関西万博に関わらず、出来るだけ早期、「どちらともいえない」、「しかるべき時期」、③次回の運賃改定の方法④「初乗り距離の短縮」、「どちらともいえない」、「初乗り金額を増額」、「④爾後の前倒し⑤「爾後の前倒しを止めて、初乗りを統一」、「どちらともいえない」、「⑤「爾後の前倒しを認める」、⑤全国の運賃ブロックは減少する方向⑥「大阪の運賃ブロックは一つでよい」、「どちらともいえない」、「地域の実情により運賃ブロックを分ける」、⑥現在は爾後100円単位の加算運賃だが、次回の加算額

の単位⑦「100円単位がよい」、「どちらともいえない」、「100円単位でなくてよい」、⑦大阪では特定大型車の車種区分が他府県と異なっている(大阪は特定大型車の定員が7人以上、東京や京都は9人以上。大阪では、乗車定員が7人のシエンタやアルファードなどが特定大型車になる)ことについて⑧「車種区分は、東京や京都と同じにする方がよい」、「どちらともいえない」、「車種区分は、現行のままがよい」、⑧その他、運賃改定についての意見——などを聞いている。

配車手数料対策で迎車料金新設

また、配車アプリの市場支配力が強まる中で、配車アプリ会社が徴収する配車手数料への対応策として、迎車料金の新設や増額を検討する動きも出ており、福岡市を中心とする福岡交通圏では、令和6年7月1日から迎車料金として1回200円〜300円を新しく設定。一定の増収効果も生んでいる。

関運局管内での暫定増車申請状況 特別区武三743台超、他はゼロ



関東運輸局の矢吹尚子・自動車交通部長や中村光秀・自動車監査指導部長らは2月19日、定例の記者会見を開いた。

自動車監査指導部の中村部長は、中国などの春節の大型連休に合わせて成田空港や羽田空港、神奈川県の大磯倉庫で実施した白タク防止の啓発稼働の概要などを説明したほか、暫定御地域におけるタクシー未稼働枠の暫定活用について、矢吹・自交部長は「すぐに稼働ができる事業者という制約がある制度」としながら、「皆さん（タクシー事業者）がどう動かれるか、やってみないと分からない。暫定でトライアルした意味はあつたかなと思う」などとする見方を示した。

特別区・武三は超過、他はゼロ

矢吹・自交部長は「1月28日付で暫定御地域におけるタクシー未稼働枠の暫定活用についての公示を行い、同日から2月7日まで対象地域における申請受付を行った」としながら、「東京都特別区・武三交通圏においては、2月

10日付で東京運輸支局から暫定地域協議会の会長宛てに通知をしたところだ」とした上で、暫定増車枠の743台を超える申請が出た特別区・武三交通圏に関しては、配分案についての意見聴取のための暫定地域協議会が2月27日付で書面開催される、などと説明した。

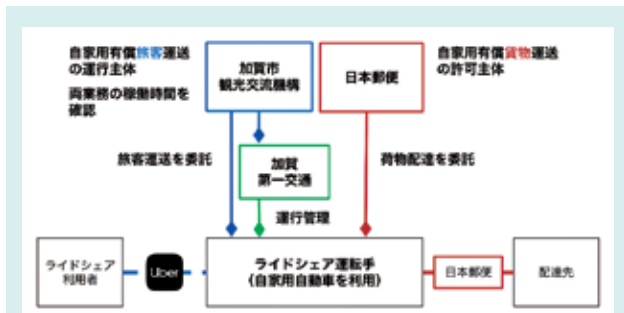
一方で、神奈川県小田原交通圏（暫定増車枠4台）、埼玉県北（3台）、茨城県水戸中央（2台）と同県南（4台）、栃木県南（4台）の5交通圏17台には、暫定増車の申請は出なかった。

マッチング率は概ね90%以上

日本版ライドシェアについては、2月13日付で千葉県外房交通圏のタクシー事業者から日本版ライドシェアを実施したい旨の申出があつたことから、2月17日、27日にかけて同交通圏の事業者に対する意向調査を実施した。千葉県内では、既に千葉・京葉・東葛の各交通圏などで日本版ライドシェアが運行されている。

関運局管内における日本版ライドシェアのマッチング率について、矢吹・自交部長は「2月2日付での資料を見る限り、概ね管内では90%以上の時間帯が多くなっていて、アプリのマッチング率として、は概ね需要に対応できているのではないかな」とする見方を示し、また、日本版ライドシェアに係る事故報告は上がって来ていない、ともした。

公共RSで貨客混載の実証実験 Uberが日本郵便や加賀市と提携



Uber Japanは2月27日、日本郵便および石川県加賀市と提携して、加賀市観光交流機構が運行主体となっている公共ライドシェア（道路運送法78条2号に基づく自家用有償旅客運送事業で、加賀第一交通に運行管理などを委託）において、ライドシェアドライバーが旅客運送に加え、日本郵便の「ゆうパック」などの小荷物配送も担う、貨客混載の実証実験を全国で初めて3月から開始すると発表した。

ドライバー空き時間を有効活用

公共ライドシェアの業務委託ドライバーによる貨客混載は、国土交通省の「ライドシェア推進協議会」の方針に沿うもので、Uber Japanと日本郵便、石川県加賀市の提携による実証実験が、全国初の取り組みとなる。山代・山中・片山津などの

温泉地が所在する加賀市では、北陸新幹線の延伸開業に合わせる形で、昨年3月12日からUberアプリによる公共ライドシェアの運行を開始したもの、特に平日昼間や観光客が少ない時に、ライドシェアドライバーの時間を有効活用する目的で、日本郵便の「ゆうパック」などの小荷物配送を、貨客混載の実証実験として実施することになった。

乗務員数の回復傾向も二極化示す 東北や九州の各県で厳しい状況に

全タク連が取りまとめている「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）によると、コロナ禍前の2020年3月31日（全国の運転者証交付数は28万2168件）との比較で、今年1月31日時点での運転者証交付数は24万2419件で、充足率は85・8％。マイナス3万9749件で、いまだコロナ禍で急減した乗務員数の回復には至っていない状況だ。

一方で、コロナ禍が収束した直後の2023年3月31日（全国の運転者証交付数は23万1938件）との比較では、1万481件の増加となっているものの、1年10カ月をかけて減少分の5分の1強（約21％）を戻した格好で、その歩みは遅い。

乗務員数の回復度合における都市部と地方部などの地域間格差も拡大しており、コロナ禍が収束した直後の2023年3月31日との比較で、東京A（特別区・武三交通圏）は4963件増の110％と、コロナ禍での減少分の半分ほどを回復している。

大阪A（大阪府交通圏）は、同じく1892件増の112％。福岡B（福岡交通圏）も、同じく705件増の111％となっていて堅調だ。

一方で、コロナ禍明けの2023年3月31日時点との比較で、運転者証の交付件数が横這い、もしくはさらに減少傾向にある地域もあり、青森（マイナス4％）、岩手（マイナス5％）、宮城A（マイナス1％）、宮城B（マイナス5％）、秋田（マイナス6％）、山形（マイナス1％）などの東北各県において乗務員の確保に苦戦しているほか、新潟（マイナス3％）、富山（マイナス1％）、福井（マイナス1％）、静岡（マイナス2％）、京都B（京都北部、マイナス8％）、奈良（マイナス2％）、和歌山（マイナス1％）、山口（マイナス5％）、愛媛（マイナス2％）、高知（マイナス6％）、福岡A（北九州交通圏、マイナス9％）、福岡C（北九州と福岡の両交通圏以外、マイナス5％）、佐賀（マイナス2％）、長崎（マイナス9％）、大分（マイナス5％）、宮崎（マイナス6％）、鹿児島（マイナス5％）などと、九州各県も福岡交通圏と熊本を除くと厳しい状況が続いている。

〈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 2,620 台 輸送実績速報（令和6年12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12月	81,235	59,364	73.1	7,380,237	14,970,755	49.3	1,542,168	2,003,557	3,949,992	461,641	252.2	26.0	66,539
	令和5年12月	80,779	55,890	69.2	7,051,655	14,169,866	49.8	1,484,738	1,962,938	3,751,185	393,514	253.5	26.6	67,117
	前年対比	100.6	106.2	105.6	104.7	105.7	99.1	103.9	102.1	105.3	117.3	99.5	97.8	99.1
	令和6年11月	78,197	57,051	73.0	6,772,027	14,026,513	48.3	1,431,068	1,855,315	3,603,176	412,918	245.9	25.1	63,157
	前月対比	103.9	104.1	100.1	109.0	106.7	102.1	107.8	108.0	109.6	111.8	102.6	103.6	105.4

●東京都多摩地区 原価計算対象 16 事業者 812 台（うち普通車 753 台） 輸送実績速報（令和6年12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12月	23,379	16,127	69.0	1,422,243	3,257,358	43.7	442,328	554,505	866,240	207,530	202	27.4	53,714
	令和5年12月	23,225	15,324	66.0	1,380,308	3,127,163	44.1	423,390	533,150	836,446	184,959	204.1	27.6	54,584
	前年対比	100.7	105.2	104.5	103.0	104.2	98.9	104.5	104.0	103.6	112.2	99.0	99.3	98.4

● 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1月の 19年比 (%)	11月の 19年比 (%)	12月の 19年比 (%)	1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）	73.9	89.0	88.6	87.9
東北	青森（5社、全社が23年6月15日運賃改定）	87.3	102.5	98.8	93.6
	岩手（5社、全社が22年12月19日運賃改定）	71.0	82.7	76.0	76.0
	宮城（5社、全社が23年に運賃改定）	82.9	83.2	91.1	81.8
	秋田（5社、全社が23年に運賃改定）	67.9	76.0	73.8	68.3
	山形（5社、全社が23年に運賃改定）	72.4	83.4	83.2	79.8
	福島（7社、全社が21年11月1日運賃改定）	76.3	82.3	79.5	79.5
関東	茨城（5社、全社が23年9月19日運賃改定）	102.7	111.0	112.5	119.8
	栃木（9社、全社が23年12月4日改定）	95.9	101.4	103.2	101.5
	群馬（5社、全社が23年10月10日改定）	91.2	82.7	79.5	82.3
	埼玉（5社、全社が23年11月20日運賃改定）	97.4	106.9	107.4	113.1
	千葉（6社、全社が23年11月20日運賃改定）	121.8	128.3	122.1	129.6
	東京（5社、全社が22年11月14日運賃改定）	91.4	104.8	110.1	111.7
	神奈川（5社、4社が23年11月、1社が24年3月）	97.9	110.7	108.5	106.3
	山梨（4社うち3社が24年4月8日運賃改定）	69.2	104.6	108.1	87.7
北陸信越	新潟（5社うち4社が23年10月25日運賃改定）	93.9	83.6	87.6	83.1
	富山（4社、全社が23年9月11日運賃改定）	119.4	110.1	109.1	105.2
	石川（4社、全社が23年6月26日運賃改定）	107.7	97.3	94.7	86.9
	長野（4社、全社が23年9月25日運賃改定）	84.9	87.2	88.4	102.9
中部	福井（5社、全社が23年10月25日運賃改定）	104.7	115.4	110.4	111.6
	岐阜（5社、全社が23年に運賃改定）	83.5	98.8	95.6	96.5
	静岡（5社、全社が23年9月に運賃改定）	85.3	72.6	78.4	76.8
	愛知（5社うち2社が23年3月20日改定）	88.4	98.5	99.1	91.0
	三重（5社、全社が23年9月11日運賃改定）	85.4	95.1	93.5	90.8
近畿	滋賀（6社、全社が23年5月1日運賃改定）	84.8	87.0	81.5	80.4
	京都（6社うち4社が23年5月、2社が24年3月）	92.5	103.7	102.5	94.8
	大阪（5社、全社が23年5月31日運賃改定）	99.2	114.9	115.6	117.6
	兵庫（6社うち5社が23年5月31日運賃改定）	87.1	91.0	86.6	82.6
	奈良（5社、全社が24年11月11日運賃改定）	73.1	84.6	84.5	82.4
	和歌山（5社、全社が23年7月3日運賃改定）	78.1	85.1	81.0	67.8
中国	鳥取（4社、全社が23年12月25日運賃改定）	90.5	106.5	101.2	92.4
	島根（5社、全社が24年3月29日運賃改定）	75.5	93.6	86.7	74.0
	岡山（5社、全社が23年6月26日運賃改定）	93.4	98.9	92.0	92.9
	広島（5社、全社が23年6月26日運賃改定）	91.8	113.9	108.2	109.7
	山口（5社、全社が23年8月1日運賃改定）	87.5	88.4	83.6	84.3
四国	徳島（5社、全社が23年9月11日運賃改定）	94.9	83.9	87.4	91.2
	香川（5社、全社が23年3月6日に運賃改定）	86.4	100.9	95.3	96.6
	愛媛（6社うち5社が23年6月26日運賃改定）	66.9	74.1	66.1	77.8
	高知（5社、全社が24年2月19日運賃改定）	79.3	87.4	83.3	79.5
九州	福岡（8社、うち7社が23年8月に運賃改定）	86.0	105.5	103.8	101.8
	佐賀（9社、全社が23年10月25日運賃改定）	87.4	92.1	87.6	88.0
	長崎（5社、全社が23年9月1日運賃改定）	88.8	95.0	87.4	82.8
	熊本（4社、全社が24年4月26日運賃改定）	82.0	108.9	103.1	106.9
	大分（6社、全社が23年7月12日運賃改定）	72.1	81.6	78.8	74.0
	宮崎（5社、全社が23年7月26日運賃改定）	97.9	94.3	90.0	89.2
	鹿児島（6社、全社が23年8月1日運賃改定）	89.7	96.2	92.1	92.8
沖縄	沖縄（1グループ+4社、全社が23年に運賃改定）	101.9	128.2	120.9	120.8
全国の営業収入の2019年同月比		88.3	96.2	94.0	92.4

● 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	2025.1.31	2025.1.31 充足率	直近3カ月の増減	22カ月間での増減率
北海道A	8,528	6,647	1,881	77.9%	6,869	80.5%	△13	103%
北海道B	8,547	6,862	1,685	80.3%	6,878	80.5%	4	100%
青森	3,482	2,713	769	77.9%	2,592	74.4%	△10	96%
岩手	2,675	2,211	464	82.7%	2,092	78.2%	△7	95%
宮城A	3,970	3,238	732	81.6%	3,202	80.7%	△28	99%
宮城B	1,853	1,506	347	81.3%	1,429	77.1%	△8	95%
秋田	1,576	1,283	293	81.4%	1,205	76.5%	△10	94%
山形	1,609	1,366	243	84.9%	1,355	84.2%	△4	99%
福島	3,464	3,091	373	89.2%	3,077	88.8%	9	100%
茨城	3,135	2,658	477	84.8%	2,654	84.7%	△12	100%
栃木	1,982	1,716	266	86.6%	1,754	88.1%	0	102%
群馬	1,612	1,338	274	83.0%	1,434	89.0%	△5	107%
埼玉A	4,053	3,316	737	81.8%	3,428	84.6%	△22	103%
埼玉B	5,212	4,355	857	83.6%	4,408	84.6%	△10	101%
千葉A	6,280	5,471	809	87.1%	5,742	91.4%	△1	105%
千葉B	2,621	2,325	296	88.7%	2,525	96.3%	0	109%
東京A	58,257	48,515	9,742	83.3%	53,478	91.8%	△257	110%
東京B	6,297	5,141	1,156	81.6%	5,141	81.6%	△24	100%
神奈川A	11,945	10,032	1,913	84.0%	10,984	92.0%	△36	109%
神奈川B	5,214	4,260	954	81.7%	4,435	85.1%	△33	104%
山梨	1,232	960	272	77.9%	1,056	85.7%	△1	110%
新潟	3,731	2,982	749	79.9%	2,897	77.6%	△20	97%
富山	1,077	855	222	79.4%	850	78.9%	△4	99%
石川	2,321	1,898	423	81.8%	1,926	83.0%	△21	101%
長野	3,273	2,594	679	79.3%	2,662	81.3%	4	103%
福井	1,109	939	170	84.7%	931	83.9%	0	99%
岐阜	2,106	1,594	512	75.7%	1,589	75.5%	△17	100%
静岡	6,082	4,960	1,122	81.6%	4,865	80.0%	6	98%
愛知A	9,168	7,219	1,949	78.7%	7,745	84.5%	△37	107%
愛知B	3,323	2,558	765	77.0%	2,613	78.6%	△12	102%
三重	1,526	1,230	296	80.6%	1,286	84.3%	△1	105%
滋賀	1,340	1,108	232	82.7%	1,123	83.8%	△12	101%
京都A	7,953	6,147	1,806	77.3%	6,664	83.8%	7	108%
京都B	409	347	62	84.8%	318	77.8%	△1	92%
大阪A	19,247	16,028	3,219	83.3%	17,920	93.1%	△20	112%
大阪B	2,222	1,815	407	81.7%	1,933	87.0%	△12	107%
兵庫A	7,278	5,758	1,520	79.1%	5,922	81.4%	△45	103%
兵庫B	2,241	1,985	256	88.6%	1,998	89.2%	△5	101%
奈良	1,447	1,170	277	80.9%	1,144	79.1%	△4	98%
和歌山	1,442	1,167	275	80.9%	1,153	80.0%	△12	99%
鳥取	830	629	201	75.8%	641	77.2%	△10	102%
島根	1,316	1,065	251	80.9%	1,086	82.5%	△7	102%
岡山	3,338	2,696	642	80.8%	2,736	82.0%	△24	101%
広島A	4,428	3,525	903	79.6%	3,565	80.5%	△17	101%
広島B	3,029	2,638	391	87.1%	2,629	86.8%	△3	100%
山口	2,638	2,121	517	80.4%	2,019	76.5%	△21	95%
徳島	1,269	1,124	145	88.6%	1,137	89.6%	3	101%
香川	1,604	1,443	161	90.0%	1,529	95.3%	△2	106%
愛媛	2,851	2,390	461	83.8%	2,347	82.3%	△59	98%
高知	1,589	1,352	237	85.1%	1,269	79.9%	△56	94%
福岡A	3,651	2,993	658	82.0%	2,726	74.7%	3	91%
福岡B	8,282	6,655	1,627	80.4%	7,360	88.9%	△17	111%
福岡C	2,715	2,156	559	79.4%	2,053	75.6%	△14	95%
佐賀	1,248	1,085	163	86.9%	1,065	85.3%	1	98%
長崎	3,819	3,168	651	83.0%	2,874	75.3%	△23	91%
熊本	4,103	3,489	614	85.0%	3,608	87.9%	△44	103%
大分	2,468	2,064	404	83.6%	1,959	79.4%	△7	95%
宮崎	2,174	1,740	434	80.0%	1,628	74.9%	△9	94%
鹿児島	3,220	2,500	720	77.6%	2,384	74.0%	△19	95%
沖縄	6,747	5,747	1,000	85.2%	6,257	92.7%	15	109%
全国	282,168	231,938	50,230	82.2%	242,149	85.8%	△984	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

横浜市が子育てタクシーに補助金 普及促進事業で新規1000万円

でも先行モデルとなる取り組みとなりそうだ。

皆でやることに意義がある



神奈川県横浜市はこのほど、令和7（2025）年度当初予算案を発表した。一般会計の総額は前年度比3・6%増の1兆9844億円、2年連続の増加となる。

横浜市では昨年、4年ぶりとなる市の人口増加となり、特に20代〜40代の社会増減（転入と転出の差）が過去20年間で最大のプラスになったことから、引き続き子育て支援を強化する方向性を打ち出している。

そうした中で、横浜市は、来年度当初予算案の中に、新規に「子育てタクシー普及促進事業」として1000万円を計上。市内タクシー事業者の全国子育てタクシー協会（会長 大野慶太・東宝タクシー社長）への加入促進を図り、市内18区のすべて（現在は7区がサービス空白区）で子育てタクシーが利用できるように、同協会への入会金やドライバーの受講料・登録費・保険料などの費用を全額補助する。



全国のモデルケースとして注目

少子高齢化による地域の人口減少が地方自治体にとって

も大きな課題となる中で、子育て支援の一環としての、子育てタクシーの普及促進に対する横浜市の財政的な支援は、他の全国の自治体にとっ

2月17日に開かれた、神奈川県タクシー協会横浜支部（支部長 太田宏・湘南交通社長）の理事会では、同支部の副支部長も務める全国子育てタクシー協会の大野慶太会長（東宝タクシー社長）が、「横浜市の子育てタクシー普及事業の推進について」として、概要を説明。

担当部署となる横浜市子ども青少年局の考えとして、「子育て世帯の個別輸送の支援は、子育てし易い街作りをしていく上で重要な課題と捉えており、子育てタクシーの運行を市内18区で網羅的に展開し、市内タクシー47事業者のすべてによる運行を目指す」ことを紹介。子育てタクシー協会の大野会長

は、「皆でやることに意義がある」としたほか、自社で取り組む10%の妊産婦割引も紹介した。

入会費や受講料などを全額補助

その上で、横浜市の来年度予算案に「子育てタクシー普及促進事業」として新規に計上された1000万円の予算措置の仕組みについて、新年度となる4月当初に全国子育てタクシーが補助金として1000万円を受給した上で、①子育てタクシー協会への入会費1社3万円、ドライバー養成講座の受講料1人1万5000円、ドライバー登録費と保険料1人1500円などを全額補助、②ドライバー養成講座に関連する説明会やコーディネートに関する人件費等、③子育てタクシーの普及促進に向けた体験乗車イベント



ントなどに係る費用——などに充当し、残額を返金するというスキームとした。

横浜市など三者で協定書を締結

1月22日には、神奈川県タクシー協会横浜支部（太田宏支部長）、全国子育てタクシー協会（大野慶太会長）および横浜市（山中竹春市長）の三者で、三者が相互に連携・協力することで「横浜市内に住む子育て家庭の移動・送迎にかかる不安や負担を軽減することを目的とする」などとした、「こどもの移動・送迎支援に関する協定書」を締結している。

7社が横浜市内で子育てタクシー運行

横浜市内では現在、神奈川県市交通、湘南交通、アサヒタクシー、東宝タクシー、サンタクシー、三ツ境交通、ケイサンタクシーの7社が、横浜市内11区で子育てタクシーを運行しているが、これを横浜市内に所在するタクシー全社の47社にまで拡大することで市内全域となる18区のすべてを網羅する。

英語との奇妙な縁

先月に開いた1月15日から17日までの「英語乗務員」説明会に続き、昨日(2月19日)および今日、明日と、タクシー乗務員を対象とした「アプリ乗務員」説明会を、私が代表理事を務める静岡TaaSで開催している。

説明会には40人を超える静岡市内のタクシー乗務員が参加してくれており、大型クルーズ船が寄港する清水港・日の出埠頭におけるスポットでのタクシーチャーター手配から、より着実な事前の募集型企画旅行によるプライベートタクシーツアーへの集客拡大に向けて、乗務員のガイド化を「英語乗務員」や「アプリ乗務員」として実現しようと企図して開いた説明会である。

クルーズ船でやって来る海外インバウンドのお客様を対象に、性能が向上した通訳アプリを駆使してタクシーツアーを実施しよう、という企画だ。割の良い貸切ツアーを受注して売上を伸ばしたい、という乗務員が多いのも確かだとは思いますが、一方で、「通訳ア

プリ」乗務員からレベルアップして「英語乗務員」になり自身を「タクシーサービスマスター英語ガイド」の提供者として成長させていきたいと意欲をみせる乗務員もいる。

そうした姿を見てみると、ふと50年近く前の自分を思い出す。当時26歳で、それまでの自分の生き方において挫折し、タクシー業界にいわば拾われた形で乗務員になつていった私は、生きがいを失っていた。その時に救いになったのが、高校卒業以来遠ざかっていった英語の世界であつた。

当時のタクシー乗務は、待機時間が長く、英語の勉強の時間はふんだんにあつた。まだ若かつたので一所懸命に勉強して外国へ留学しようと志し、外国人との会話の機会を求めてタクシーのフロントガラスに「ENGLISH SPOKEN」と書いたパネルを表示したりもしていた。しかし、様々な経緯から外国に留学することもなく、英語力も半端なレベルで終わってしまった。

このタクシー乗務員時代の英語との関りについては、コラム団塊耕志録の第4回と5

清野吉光氏のコラム 第170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。

団塊耕志録
と英語

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

回で「英語を勉強するにはタクシー乗務を(その1)(その2)」で書いている。

現在の私は75歳の後期高齢者であり、そうした年齢でクルーズ船のインバウンド客に対する仕事の一環として、英語の学習を迫られていることは大変でもあるが、その一方で有難いことでもあると感じている。

振り返ってみれば、結果的に英語の習得と言う点で、いずれも中途半端に終わっているが、自分の人生の中で、英語との関りが様々な場面であり、そして、それらの出来事をこの団塊耕志録にコラムとして書いてきたことに奇妙な縁を感じる。未完の「英語道」のジグザグを、自分の歴史の中で確認するのも楽しいかも知れない。

オリジン時代の英語

システムオリジン時代は、タクシー専門のソフトハウスとして、およそ英語の世界とは縁が薄かった。

ただ、まだシステムオリジンの事務所が、東海道五十三次の二十一番目の宿場町であ

った岡部(現在の藤枝市)にあった創業まもない頃、山あいにあつた事務所に西洋人が突如として迷い込んで来て道を聞かれたことがあつた。それに、たどたどしい英語で答えたことがきっかけで、ちょっと親しくなり、当時自分が住んでいた清水市(現在は静岡市)のアパートに一泊してもらつたことがある。

その時に何を話したかはあまり覚えていないが、経済的な話にも答えることが出来ず、歯がゆかつたことだけは今でも覚えている。

チームネクストの時代の英語

英語にはあまり縁がなかった私のシステムオリジン時代だが、2008年に「チームネクスト」を設立し、時に海外研修を行うようになってからは、改めて「もっと英語を話すことが出来たら!」と思う機会が増えた。

2015年3月の第73回コラム「肥後とロンドン」、2016年の第95回「チームネクスト in NEW YORK」、そして第104回「続TST

TSTIEとは、2015年から東京ハイヤー・タクシール協会が取り組んでいる観光英語対応タクシードライバーの認定制度であり、この制度が通訳案内士法の改正で「地域通訳案内士」の資格と合体し、このTSTIEを取得すれば自動的に東京都認定の地域通訳案内士の資格が得られ

TSTIEドライバーになるろう！

「iEドライバーになるろう」では2017年9月のフィリピン・マニラ研修に備えた2週間のマニラでの語学留学に触れている。これは、その年の6月にチームネクストの事務局長である野田さんと、9月に予定していた研修に備えてマニラの新聞社や大学に下見に行った際、あまりにも自分の英語力の酷さに焦りを感じ、急遽、その前の8月に2週間の短期の語学留学を行った時のものだ。

しかし、語学はこうした短期の留学ではどうにかなるものではなく、9月の研修は英語的には不本意な結果に終わってしまった…。



る、というものだ。コラム団塊耕志録の第10回(2017年5月)でこの制度に触れ、自らこの資格にチャレンジしたいと思い、その資格取得の条件である「東京都のタクシードライバーであること」、「東京シティガイド検定の合格」、「ユニバーサルドライバーの研修」、「東京観光タクシードライバーの認定研修」、「TOEICで600点のクリア」、「観光英語対応ドライバー認定プログラム(20時間程度の研修+スピーチテスト)」の完遂を目指した。その結果、第110回(2018年2月)のコラムで、最後の研修プログラムを修了し、

形の上で「東京都地域限定通訳案内士」の資格を得たが、資格は単に土俵に上るための必要条件であり、よい相撲が取れるかどうかはその後の実践での努力次第である、ということを感じた。

結局、一度も通訳案内士としての実務に携わることもなく、2018年10月からDiDiアプリの全国展開を手伝うことになった。DiDiモビリティジャパンの社内では、英語が飛び交っているのだが、日本人社員と中国人社員の英語トークには、ただただ感心するばかりで、そのトークに加わることは残念ながら出来なかった。一方で、英語でトークが出来ることで仕事の本質ではないことを学んだのもこのDiDiモビリティジャパンでの2年間であった。

DiDiモビリティジャパンでの仕事が終了した後、東京の住居を引き払い、静岡に戻ってタクシール会社・駿河交通のM&Aと一般社団法人静岡TaaSの設立に携わることになった。

そして、静岡TaaS設立3年目にして、クルーズ船インバウンド客への営業とタク

シーチャーターの配車を通じて英語での実務に携わることになった。

現在、静岡TaaSでは2人の英語ネイティブ外国人材と、10人を超える日本人の英語人材がおり、さらに念願の乗務員自身が新たな能力として「英語乗務員」や「アプリ乗務員」という形で単に「タクシードライバー」の提供に終わらないレベルにチャレンジしようとしている。

タクシードライバーの生産性を上げるには、もちろん「地域全体最適プラットフォーム」の構築も必須だが、乗務員が自らの英語能力を高め、インバウンドという新たな需要を取り込み、時間当たりの生産性を高める必要がある。まだ始まったばかりの「英語乗務員」や「アプリ乗務員」の仕組みだが、これからの実践の中で鍛えられ、成長していくものと期待している。そうした中で、自身の英語力も鍛えられ、タクシードライバー時代の自分が目指したような、英語を通じての世界との自由な触れ合いが実現することを、遅ればせながら期待している。

(2025年2月20日記)

9:00 から 21:00 お問い合わせ受付中 ▶ 0120-84-8284

← サイトへGO! タクシードライバーの仕事.jp

タクシー専門求人サイト!

運転のおしごと

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!

神々協横浜支部が定例の理事会 横浜市が地域交通の確保で説明



神奈川県タクシー協会横浜支部（支部長＝太田宏・湘南交通社長）は2月17日、横浜市中区の「神奈川県ハイヤータクシー会館」で定例の理事会を開き、横浜市都市整備局都市交通課の担当者から「誰もが移動しやすい身近な地域交通の確保について」地域の総合的な移動サービスの確保で出かけたくなるまちづくり」と題した説明を受けて質疑応答を行ったほか、横浜市内7地区で実施・実施予定のタクシー事業者が協力する実証実験の概要を確認。

バスだけでなくタクシードも支援を

神々協横浜支部の理事会では、横浜市都市整備局都市交通課の担当者から「誰もが移動しやすい身近な地域交通の確保について」地域の総合的な移動サービスの確保で出かけたくなるまちづくり」と題した説明を受けた後の質疑

ため」などとして理解を求めたが、太田支部長は「タクシ業界界としても限られた運転者の中から市の取組に協力している」として、タクシ業界への支援についても検討を要請した。

鶴見駅東口乗り場をモニタリング

また、JR鶴見駅東口タクシ乗り場へのモニタリングカメラの設置に関しては、大野慶太・副支部長（東宝タクシ社長）が概要を説明して、「神々協の供給力確保対策特別委員会」でタクシ乗り場の利用者利便向上を検討した結果、千葉県タクシ協会京葉支部の取組をモデルとしたタクシ乗り場のモニタリングシステムを導入して、鶴見駅東口でのタクシ利用者の待ち時間の減少効果について、今年度中をめどに実証実験を実施する」などとした。

鶴見駅東口に入構する法個タクシ事業者で協議会を立ち上げ、鶴見駅前にある日野交通所有の「第2日野ビル」の屋上にカメラを設置して乗り場状況を配信する。

応答で、太田支部長は、横浜市による、バス事業に対する生活交通バス路線維持制度による補助や、民間バス事業者の運転士を対象とした住宅手当補助制度の創設などを挙げて、「タクシのことはどうなっているのか」などと指摘。これに、都市交通課の担当者は「現状を維持して、既存のバスネットワークを守る

銀座乗車禁止地区にアプリ乗り場 13号無線タクシ乗り場併用で実施



銀座乗車禁止地区内で、配車アプリを使ってタクシを呼ぼうとすると、乗車位置として13号乗り場を使用するように配車アプリ側も誘導対応する。

都内の銀座乗車禁止地区において、3月3日から8月末までの半年間、無線タクシ乗り場の一部（外堀通り・銀座六丁目13号乗り場）を、配車アプリ乗り場との併用とする試験運用を行うことになった。

3月3日～8月末まで試験運用

東京を代表する繁華街である中央区の銀座では、タクシ業務適正化特措法43条によつて平日の夜10時～翌深夜1時までの間、乗車禁止地区のエリア内では乗り場以外においてお客を乗せることが禁止されている。タクシは1～11号乗り場のほか、無線タクシ乗り場として13～18号乗り場、さらにハイヤー乗り

場として101・102・105・107乗り場が設置されている。

このうち、外堀通りの銀座六丁目（玉泉堂前）にある13号無線タクシ乗り場を、配車アプリとの併用乗り場として、3月3日から8月末までの半年間、試験運用する。

銀座乗車禁止地区の周辺道路で待機するアプリ配車のタクシが目立つ状況となっているため、一定の対策を講じることになった。

小泉進次郎・衆院議員のムック本 若き「総理候補」逆襲のシナリオ



たムック本を出版した。価格は1540円(税込)。

昨秋の自民党総裁選挙で一敗地に塗れた小泉進次郎・衆院議員を取り上げた宝島社のムック本「若き『総理候補』の実像と小泉家4代のドラマ」小泉進次郎の挑戦 逆襲のシナリオを探る」は、第1章「総理への道」、第2章「小泉家4代の物語パート1」、第3章「小泉家4代の物語パート2」、第4章「小泉進次郎リーダーの言葉」で構成。

小泉家4代の物語では、入れ墨大臣と呼ばれ、戦前の濱口雄幸内閣で通信大臣を務めた故・小泉又次郎氏、その娘婿として、敗戦後は公職追放にもなりながら、又次郎氏の地盤を引き継いで池田隼人内閣で防衛庁長官を務めた故・小泉純也氏、その息子で内閣総理大臣まで務めた小泉純一郎氏、そして、その息子の小泉進次郎・衆院議員が、昨秋の自民党総裁選挙で、ライドシエア解禁を公約に掲げながら、高市早苗・衆院議員や石破茂・現内閣総理大臣に得票数で負けて3位となり、決選投票に進めなかった経過などを振り返りながら「逆襲のシナリオを探る」などとしている。

宝島社はこのほ

ど、「若き『総理候補』の実像と小泉家4代のドラマ」としながら、「小泉進次郎の挑戦 逆襲のシナリオを探る」と題し

編集後記

本紙・論風一陣で東京都特別区・武三地区の暫定増車で日本交通グループが400台超(本体・直営子会社で300台+業務提携のフランチャイジーで100台超)もの申請をしたことを論じました。日本交通と直営子会社だけで300台。これだけの申請が出せるのは、確実に増車を実施されることを見越して車両の代替時期を調整するなどの事前の準備が出来ていたから、との声も出ています。他社では、暫定増車の確実な実施は予見が出来ず、スケジュール感も事前には分からないため、実施が決まってから慌てて水面下の車両手当てに四苦八苦したとのこと。それにしても改正タクシー特措法の準特定地域は、供給過剰となるおそれがある地域として新規事業許可や増車を認めないと指定していて、そこで暫定とはいえ増車するとは、いくら腕組みをしても考えても辻褃が合いません。(世)

週末の大阪出張からの帰路をどうするかは、いつも悩むところ。本来であれば、大阪・京都・兵庫・滋賀・奈良をしっかりと巡りたいところですが、三



連休(2月22日~24日)とあって、とにかくホテル代が高い。そこで、大阪~高山~平湯温泉~松本~白馬~東京と移動することに。岐阜県の高山には、飛騨ほのおのき平スキー場があるほか、レトロな古い町並み(伝統的建造物群保存地区)が外国人に人気なのか、観光客で凄い人混みでした。飲食店も、高山ラーメンと飛騨牛ばかり、といった感じで、完全にインバウンドを中心とした観光客対応にシフトしている状況でした。白馬では、スキーキャリアを積んだタクシーがピストン運行しており、ワンボックス車両でインバウンド観光客が長野県の白馬から千葉県の成田空港や愛知県の中部空港(セントレア)に向かうケースも多いとのこと。ちなみに白

馬から成田空港までは約350キロ、中部空港までは約310キロ、インバウンド客によるタクシーバブルは、あるところにはあるようです。(熊)

タクシー支援サービス 社長に徳差和則氏

タクシー中古車斡旋販売や有料職業紹介、採用コンサルティング、安全運転サポートサービスなどのタクシー会社向けの事業を展開する、タクシー支援サービス(静岡県静岡市)はこのほど開催した定時株主総会と取締役会において、社長の交代を決めた。代表取締役社長の内田和好氏が代表取締役会長となり、後任の取締役社長に徳差和則氏が就任した。

捕捉

本紙Taxi Japan 2月10日付(474号)の「需要予測システム『ホークアイ』」興進タクシートの濱田社長に聞く」の記事中で、「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」のうち、「天候」に関しては、バージョンアップ時の機能拡張での対応となります。

Taxi Japan

2025.2.25 No.475 CONTENTS

巻頭特集：RS 新法阻止で供給対策が加速～準特定地域の指定解除も

1 日本交通と国際自動車が300台 743台の枠に1,043台の申請

論風一陣

7 日本交通大量増車のための暫定制度か！

TOPICS

8 地方の「交通空白」解消が焦点化 石破総理も強い問題意識を示す

TOPICS

9 隣接営業区域で日本版RSを運行 広島をつばめ交通に全国初の許可

TOPICS

10 全タク連が定例の正副会長会議 地方「移動の足」確保と供給対策

TOPICS

12 大阪タクシー協会が理事会を開く 大阪・関西万博の輸送対応を報告

TOPICS

14 運賃改定への動きが全国に広がる 大阪地区はアンケート調査も実施

TOPICS

15 関運局管内での暫定増車申請状況 特別区武三743台超、他はゼロ

TOPICS

15 公共RSで貨客混載の実証実験 Uberが日本郵便や加賀市と提携

TOPICS

16 乗務員数の回復傾向も二極化示す 東北や九州の各県で厳しい状況に

TOPICS

19 横浜市が子育てタクシーに補助金 普及促進事業で新規1000万円

20 COLUMN 清野吉光氏のコラム「団塊耕志録」第170回 団塊耕志録と英語

TOPICS

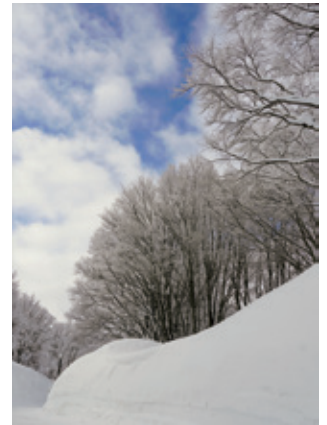
22 神夕協横浜支部が定例の理事会 横浜市が地域交通の確保で説明

TOPICS

22 銀座乗車禁止地区にアプリ乗り場 13号無線タク乗り場併用で実施

TOPICS

23 小泉進次郎・衆院議員のムック本 若き「総理候補」逆襲のシナリオ



第475号 表紙解説

表紙の写真は、2月1日に訪れた青森県の八甲田山系にある酸ヶ湯温泉の付近を散策した時に撮影したものです。今年の八甲田は豪雪で、現在の積雪量は4メートル75センチとのこと。大型バスのハイデッカータイプでも車高は3メートル50センチほどなので、それよりも1メートル以上も高いことになります。雪景色を眺めながら温泉に入るだけなら最高ですが、屋根に積もった雪下ろしの様子を見ると、雪国に生活することの大変さを実感します。

撮影：熊澤 義一

タクシージャパン 第475号
2025年2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
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

