Taxi Japan

http://iinehonpo.com

25.3.25

No.477

タクシー専門情報紙
タクシージャパン

巻頭特集

東タク協と全タク連の川鍋一朗会長が続投へ

川鍋会長「私は、やる気満々だ」自動運転タクまでの道筋を付ける

論風一陣

川鍋会長を除く全タク連の幹部に問う!

巻頭特集　東タク協と全タク連の川鍋一朗会長が続投へ

川鍋会長「私は、やる気満々だ」自動運転タクまでの道筋を付ける

東京ハイヤー・タクシー協会は3月19日、都内千代田区の「自動車会館」で第6回理事会を開き、任期満了を迎える役員改選に関するスケジュールや手順などについての議案審議をして、これを承認した。

その中で、川鍋一朗会長（東京大手・日本交通オーナー）は、「今年の総会で（東タク協の会長任期としての）11年が終わることになる。振り返ると、2014年に富田（昌孝）前会長から引き受け、全タク連の方は3年後の2017年からで（6月の総会で）8年となる。その時に富田・前会長から言われたことは、『次は、タクシー以外のものとの闘い』ということだった。すなわち、ライドシェア全面解禁との闘い、だ」とした上で、「総仕上げとして、（道路運送法78条）2号と3号のライドシェア（日本版ライドシェアと公共ライドシェア）が全国の津々浦々に拡がって、（米国型の）ライドシェアじゃなくてもこれでいいじゃないか、言ってもらえるように、それでも足りない場合は、『自動運転が、真打の登場』であり、そして『自動運転タクシーは、タクシー会社がやるものだ』と、こういった道筋を付けるまでは、恐らく今の体制で、私が会長をやらせていただくのが一番にスムーズではないか、と自負している」と訴え、さらに、「私は、やる気満々だ」と締め括った。

同じく改選期を迎える全タク連についても、川鍋会長が続投となる方向で、東京そして全国のタクシー事業の舵取り役を、引き続き川鍋一朗会長が担っていくことになる可能性が高い。

その一方で、東京都特別区・武三交通圏と、それ以外の地域、におけるタクシー事業の実態乖離が急速に進んでいる状況だ。地方における人口減少と地域経済の疲弊が加速度的に進行する中で、一極集中が進む東京都特別区・武三交通圏とは、経営環境の厳しさの種類と程度が異なると言っても過言ではない地方のタクシー事業に、どう手を差し伸べ、タクシーを全国津々浦々の「ナショナル・サービス」として維持して行くのか。このところ経営破綻するケースも続いており、方向性を示していく必要もあるだろう。

さらに、川鍋会長は、大株主として代表取締役会長を務める、タクシー配車アプリ大手GOの株式上場に関連して、利害相反の問題から、オーナーでありながら東京大手・日本交通の代表権を返上している。川鍋会長は、タクシー事業と配車アプリ事業を天秤にかけて、配車アプリ事業を選んだ、とする見方は、タクシー業界内には根強くある。川鍋会長は、全タク連や東タク協の会議で、よくGOのネクタイをしているが、そうした不信感を払しょくすることも、再選に意欲を示す川鍋会長に課せられた試金石と言えるだろう。Uberに対する言及も、色眼鏡で見られる懸念さえある。タクシー事業における配車アプリの存在感が高まり続ける中で、配車アプリ大手のGOが徴収する配車手数料や配車手配料の設定問題は、全国のタクシー事業者にとって経営上の大きな課題になっているのが現実だ。

〈本誌編集長＝熊澤　義一〉

役員改選案などの議案を承認

3月19日に開催された、東京ハイヤー・タクシー協会の第6回理事会では、令和7年度の事業計画案および同収支予算案を審議したほか、令和7年度は役員改選期になることから、役員改選案が提起された。議案は、いずれも承認された。

東タク協の役員改選案では、まずスケジュールが示され、現在の理事・監事および会長・副会長の任期が令和7年5月22日までで、理事・監事は同日に開催される令和7年度通常総会で改選（うち支部推薦理事は3人減の82人に）され、その上で、新理事によって開かれる第2回理事会において会長が選定される。複数の会長立候補者がいる場合には、無記名直接投票方式による選挙が実施され、過半数の得票者が会長となる。その後、選ばれた会長が理事の中から副会長および常勤理事（専務理事や常務理事）を推薦し、決定する。

次いで、専門委員長を、6月18日の第3回理事会において、会長が理事の中から委嘱し、東タク協執行部の顔ぶれが出揃うことになる。同理事会において、常任理事も決まる。

立候補の受付は4月11日まで

東タク協会長の立候補受付は4月11日までで、役員選任規程による立候補の資格要件は、「継続して10年以上（東タク協の）会員であって、かつ、理事として6年以上の経験がある者」となっている。立候補者に人数制限は無い。

川野副会長が役員改選で捕捉

高橋哲哉・専務理事による、東タク協の役員改選におけるスケジュールや方法などの提案に続き、総務担当の川野繁副会長が捕捉を行い、「昨年12月4日の正副会長会議において、担当責任者である私から、役員改選に当たっての進め方を会長や副会長の皆さんに諮った。私からは、厳しく、様々な意味で複雑

日本版ライドシェア（道路運送法第78条第3号の自家用車活用事業）の稼働状況　国土交通省

		登録ドライバー増加人数※1	稼働台数※2	運行回数※3	1台1時間あたりの運行回数（参考）タクシー：約0.7回
北海道（札幌）6月22日から事業開始	R6.4~12	127人	584台	2727回	約0.9回
	1月中	0人	89台	649回	約1.5回
	2月中	2人	69台	680回	約2回
	3月1週目	1人	16台	148回	約1.7回
	3月2週目	1人	18台	195回	約2.2回
	合計	131人	776台	4399回	約1.7回
宮城（仙台市）6月7日から事業開始	R6.4~12	81人	400台	1328回	約1回
	1月中	4人	36台	163回	約1.1回
	2月中	0人	27台	169回	約1.6回
	3月1週目	0人	5台	29回	約1.3回
	3月2週目	1人	7台	41回	約1.4回
	合計	86人	475台	1730回	約1.3回
埼玉（県南中央）5月31日から事業開始	R6.4~12	221人	3590台	16621回	約0.5回
	1月中	13人	676台	3250回	約0.3回
	2月中	14人	796台	3162回	約0.3回
	3月1週目	2人	214台	889回	約0.3回
	3月2週目	0人	192台	868回	約0.3回
	合計	250人	5468台	24790回	約0.3回
千葉（千葉）6月8日から事業開始	R6.4~12	48人	743台	2127回	約0.8回
	1月中	3人	102台	328回	約0.8回
	2月中	3人	82台	211回	約0.7回
	3月1週目	0人	17台	56回	約1回
	3月2週目	0人	24台	73回	約0.8回
	合計	54人	968台	2795回	約0.8回
東京（特別区・武三）4月8日から事業開始	R6.4~12	2919人	45456台	273735回	約1.5回
	1月中	252人	7794台	40352回	約1.4回
	2月中	126人	7401台	38052回	約1.4回
	3月1週目	28人	1877台	11510回	約1.7回
	3月2週目	39人	1871台	10462回	約1.6回
	合計	3364人	64399台	374111回	約1.5回
神奈川（京浜）4月12日から事業開始	R6.4~12	493人	5256台	27083回	約1回
	1月中	8人	826台	3855回	約1回
	2月中	4人	668台	2874回	約0.9回
	3月1週目	1人	154台	755回	約1.1回
	3月2週目	4人	179台	929回	約1.1回
	合計	510人	7083台	35496回	約1回
愛知（名古屋）4月26日から事業開始	R6.4~12	90人	284台	1865回	約1.7回
	1月中	0人	32台	193回	約1.7回
	2月中	2人	24台	159回	約1.8回
	3月1週目	0人	6台	44回	約1.8回
	3月2週目	0人	7台	44回	約1.6回
	合計	92人	353台	2305回	約1.7回
京都（京都市域）4月8日から事業開始	R6.4~12	404人	4482台	29453回	約1回
	1月中	14人	662台	3781回	約1回
	2月中	3人	548台	3289回	約1.1回
	3月1週目	0人	125台	874回	約1.1回
	3月2週目	1人	133台	918回	約1.1回
	合計	422人	5950台	38315回	約1.1回
大阪（大阪市域）5月31日から事業開始	R6.4~12	522人	2649台	10064回	約1.1回
	1月中	267人	645台	2062回	約0.7回
	2月中	404人	496台	1989回	約1回
	3月1週目	61人	143台	503回	約0.8回
	3月2週目	71人	157台	697回	約1回
	合計	1325人	4090台	15315回	約0.9回
兵庫（神戸市域）5月31日から事業開始	R6.4~12	218人	2502台	9820回	約0.4回
	1月中	0人	413台	1469回	約0.4回
	2月中	1人	305台	1364回	約0.5回
	3月1週目	0人	72台	326回	約0.5回
	3月2週目	0人	73台	349回	約0.5回
	合計	219人	3365台	13328回	約0.5回

な情勢の中で、10年を超える経験のある川鍋（一朗）会長に続投を求めたところ、川鍋会長に（続投要請を）受けていただき、他の副会長の全員にも承諾してもらったところだ」などと報告した上で、「今年3月5日の正副会長・専門委員長会議においても、私の方から（昨年12月4日の）正副会長会議についての説明を行い、川鍋会長は所用で欠席だったが、専門委員長の皆さんからも了承してもらった、と私は考えている。そういう経緯があった中での本日の理事会だ」としながら、①東タク協の会長は、以前は総会での選出だったが、現在は理事会における理事の互選となっていること、②継続して10年以上の会員である事業者の代表者であって、かつ、理事として6年以上の経験がある者が立候補できること、③4月11日が会長立候補受付の締切日となっていること――などを説明した。

川鍋会長が続投に意欲を示す

川野副会長による説明を受けて、川鍋会長は、「今年の総会で（東タク協の会長任期としての）11年が終わることになる。振り返ると、２０１４年に富田（昌孝）前会長から引き受け、全タク連の方は3年後の２０１７年からで（6月の総会で）8年となる」としながら、「富田・前会長から引き受ける時、ちょうど２０１４年2月に改正タクシー特措法が施行となった。富田体制において（タクシーの）再規制を掲げて取り組んだものが、結実したものだった。その時に富田・前会長から言われたことは、『次は、タクシー以外のものとの闘い』ということだった。すなわち、ライドシェア全面解禁との闘い、だ。そして、２０１４年5月の東タク協総会で私が会長にさせていただき、翌２０１５年2月5日に、忘れもしないが、Ｕｂｅｒが福岡において、いきなり米国型のライドシェアを始めた。さすがに1カ月後の3月5日には国土交通省から（ライドシェア検証実験の）停止命令が出たが、ここから、今に至るまでの、ライドシェア全面解禁との闘いが続いている」などと振り返った。

「需給ギャップ」が大きな問題に

続けて、「途中では、何度も、特に、河野太郎・規制改革担当大臣の時には、結構、何度も厳しいときがあった」とし、「その後のコロナ禍の間は、ことライドシェア全面解禁との闘いに限っては、この時が一番に良かった。移動需要が払底したことで、ライドシェアの話も一切、出ることが無くなった。タクシーはエッセンシャル・サービスだから、3割は稼働を維持せよ、という命令を受け、逆に、それに意気に感じて取り組んだ。そして、コロナ過を何とか生き残った、と思った矢先、そこから大変に厳しい『需給ギャップ』に悩まされることになった」などと指摘した。

川鍋会長は、「２０２２年の年末が、『需給ギャップ』ということでは一番に激しくて、かなりの『タクシーに乗れない』という声が出て来た。（様々な移動制限が）徐々に解除になっていた中で、乗務員数は底だったからだ」としながら、「『２０２３年はヤバイな』と思っていたところ、２０２３年6月に、いまの日本版ライドシェアっぽい、インターン制度と称して一種免許で最長1年に限って（通常の）タクシーに乗務する、という案を、私が勝手に考えて色々とやってみよう、と思ったが、最後はちょっとうまく行かなかった」などと振り返り、「そうした中で、２０２３年8月末に、菅義偉・元総理の発言に端を発して、ライドシェア解禁の話が巻き起こることになった。そして、２０２３年の9月、10月、11月、12月が、過去

において2014年からの経過の中でも一番に厳しい闘いとなり、規制改革推進会議の模様を配信したユーチューブ動画を観てもらうと、晒し物にされながら磔の刑となっているような（国交省の）鶴田（浩久・物流・自動車）局長と一緒にガンガンに責められ、そこに、またUberが出て来て、10年近く経っても同じ、ということが分かってもらえるのではないか」などとした。

日本版RSで反撃の狼煙

そして、「何とか、そうしたものと闘うために、日本版ライドシェアを、反撃の狼煙を上げるために始めて、皆さんにも一所懸命にやってもらって、さらに、自民党のタクシー・ハイヤー議員連盟も本当に闘ってくれた、そして公明党の斉藤代表（前国交大臣）も、（鉄夫という名前のように）鉄の男として、こんなにも闘ってくれるのか、と思った。野党にも同じく闘ってもらって、何とか（2024年）6月の骨太の方針（経済財政運営と改革の基本方針）では両論併記というギリギリの形で収まった。そうしたら、今度は（昨秋の自民党総裁選挙でライドシェア解禁を公約に掲げた）小泉（進次郎）総裁で当確、という情報が1～2週間ぐらい続いて、その時はさすがに『もうダメか』とも思ったが、その後は、皆さんも承知の通りに小泉内閣は誕生せずに今日に至る、ということだ」などとした。

続けて、「何とか、皆さんと共に、首の皮一枚で本当にやばいシチュエーションもあったが、頑張って来られたのは、やっぱり本当の意味で、日本にはライドシェアは必要とされていない、と思うからだ」としながら、「本当の意味で、必要とされていたら、（2014年からの）11年間の中で、良い時期、悪い時期、ともにあったが、私がいかに走り回ろうとも、（ライドシェア解禁で）突破されていたと思う」とし、「突破されていないのは、我々が築き上げて来た、長年に渡って国民の足として浸透している、という状況があるからだ。もちろん、コロナ禍明けには一時的な『需給ギャップ』も存在したが、それも、もの凄い勢いで埋まって来ている」とする見方も示した。

私は、やる気満々だ！

最後に、川鍋会長は「総仕上げとして、（道路運送法78条）2号と3号のライドシェア（日本版ライドシェアと公共ライドシェア）が全国の津々浦々に拡がって、（米国型の）ライドシェアじゃなくてもこれでいいじゃないか、言ってもらえるように、それでも足りない場合は、『自動運転が、真打の登場』であり、そして『自動運転タクシーは、タクシー会社がやるものだ』と、こういった道筋を付けるまでは、恐らく今の体制で、私が会長をやらせていただくのが一番にスムーズではないか、と自負しているので、何とかこれからも皆さんと一緒にやって行きたい」とし、「特に、東京はこの体制で、このメンバーで、闘って行きたい。東京が全国を引っ張る、というのが我々の役割なので、私を選任していただけるのであれば、引き続き、皆さんと一緒に闘って行きたいと思っているので、よろしくお願いしたい」などと要請した。

さらに、「私は、やる気満々で、引き続き闘おう、と思っている」などと訴えた。

引き続き川鍋会長が舵取りへ

このまま、現職の川鍋一朗会長以外の立候補者が4月11日までに出なければ、川鍋会長の7選目（1期目は、富田昌孝・前会長からの任期途中での交代で任期は1年のみ）となり、2011年5月の東タク協会長就任から15年目に入る。そして、その可能性は高い。2014年6月に就任して、同じく改選期を迎える全タク連についても、川鍋会長が続投

となる方向だ。

東京そして全国のタクシー事業の舵取り役を、引き続き川鍋一朗会長が担っていくことになる可能性が高い。

突出する特別区の日本版RS

そうした中で、ライドシェア全面解禁対策としての側面も強い、日本版ライドシェアについては、東京都特別区・武三交通圏では3月二週目（3月10日～16日）において1871台が稼働、運行回数は1万462回で、稼働1台・1時間当たりの運行回数は約1・6回だった。

● 準特定地域における期間限定のタクシー暫定増車枠

＜東京都特別区・武三交通圏＝増車可能枠 743 台＞

事業者	営業所	申請車両数	配分予定車両数	グループ
飛鳥交通第三	本社	7	**7**	日本交通・業務提携
荏原交通	久ヶ原	3	**3**	
荏原交通	玉川	3	**3**	
扇橋交通	本社	6	**6**	日本交通・業務提携
大国自動車交通	本社	20	**20**	日本交通・直営子会社
鳳自動車	本社	10	**10**	東京無線
織田タクシー	東京	1	**1**	km国際自動車・業務提携
改進タクシー	本社	10	**10**	日本交通・直営子会社
かすみ交通	葛飾	15	**15**	
関東自動車交通	本社	8	**8**	km国際自動車・業務提携
関東自動車交通	江戸川	5	**5**	km国際自動車・業務提携
恵豊自動車交通	本社	7	**7**	日本交通・直営子会社
国際自動車・T1	東雲	120	**20**	km国際自動車
国際自動車・T1	羽田	30	**21**	km国際自動車
国際自動車・T2	板橋	150	**21**	km国際自動車
小松川タクシー	本社	10	**10**	東京無線
三和交通（荒川）	本社	2	**2**	km国際自動車・業務提携
三和交通（板橋）	東京	40	**21**	日本交通・業務提携
新光タクシー	本社	7	**7**	東京タクシーG
親切タクシー	本社	7	**7**	km国際自動車・業務提携
新和自動車	本社	30	**21**	km国際自動車・直営子会社
すばる交通	北千住	1	**1**	日本交通・業務提携
大輝交通	本社	3	**3**	東京無線
大東京自動車	本社	4	**4**	東京無線
大同自動車	江戸川	6	**6**	大和・信和事業協組
大和自動車交通江東	本社	15	**15**	大和・信和事業協組
中央システムサービス	本社	2	**2**	
鳶交通	金町	20	**20**	日本交通・直営子会社
つばめ交通	本社	3	**3**	東京無線
天龍交通	本社	4	**4**	東京無線
東京協同タクシー	本社	8	**8**	東京無線
東京交通興業	深川	8	**8**	東京無線
東京合同自動車	本社	3	**3**	日本交通・業務提携
東京タクシー	本社	13	**13**	東京タクシーG
東京タクシー城北	本社	8	**8**	東京タクシーG
東京ラッキー自動車	板橋	10	**10**	大和・信和事業協組
東京ワールド交通	本社	11	**11**	日本交通・業務提携
豊玉タクシー	本社	18	**18**	km国際自動車・業務提携
日日交通	本社	10	**10**	日本交通・業務提携
日興自動車	本社	6	**6**	東京無線
日興自動車交通	本社	8	**8**	東京無線
日興タクシー	本社	8	**8**	東京無線
日交練馬	本社	20	**20**	日本交通・直営子会社
日交ひかり	本社	20	**20**	日本交通・直営子会社
日生交通	大泉	6	**6**	日本交通・業務提携
日本交通・板橋第一	板橋	25	**21**	日本交通
日本交通・板橋第二	板橋	25	**21**	日本交通
日本交通・新木場	新木場	30	**21**	日本交通
日本交通・千住第一	千住第一	25	**21**	日本交通
日本交通・千住第三	千住第三	25	**21**	日本交通
日本交通・三鷹第一	三鷹第一	20	**20**	日本交通
日本交通・三鷹第二	三鷹第二	20	**20**	日本交通
日本自動車交通	本社	7	**7**	東京無線
羽田交通	本社	20	**20**	日本交通・直営子会社
春駒交通	本社	13	**13**	日本交通・直営子会社
ビゲスト	本社	2	**2**	
日立自動車交通第二	本社	15	**15**	日本交通・業務提携
日立自動車交通第三	本社	8	**8**	日本交通・業務提携
日の出交通	本社	2	**2**	大和・信和事業協組
日の丸交通	東京エアポート	30	**21**	日の丸交通
日の丸交通猿江	本社	22	**21**	日の丸交通
日の丸交通千住	本社	20	**20**	日の丸交通
富士交通	本社	3	**3**	東京無線
北光タクシー	本社	6	**6**	大和・信和事業協組
三喜タクシー	本社	5	**5**	日の丸交通・業務提携
代々木自動車	本社	1	**1**	東京無線
ラッキータクシー	東京	7	**7**	km国際自動車・業務提携
陸王交通	本社	5	**5**	日本交通・業務提携
和親交通	本社	2	**2**	東京無線
	計	1,044	**743**	

＜大阪市域交通圏＝増車可能枠 63 台＞

事業者	営業所	申請車両数	配分予定車両数	グループ
仲川交通	本社	5	**5**	
日本城タクシー	本社	2	**2**	
南タクシー	本社	5	**5**	
未来都	守口	10	**10**	newmo
未来都	放出	10	**10**	newmo
未来都	鶴見	10	**10**	newmo
未来都	八尾	10	**10**	newmo
未来都	堺	10	**10**	newmo
	計	62	**62**	

日本版ライドシェアによる、東京都特別区・武三における1月の運行回数は4万452回、2月は3万8052回だった。

一方で、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）が大きな話題を呼んでいる大阪市域交通圏は、同じく3月二週目（3月10日～16日）において157台が稼働、運行回数は697回で、稼働1台・1時間当たりの運行回数は約1回だった。

日本版ライドシェアによる、大阪市域における1月の運行回数は2062回、2月は1989回だった。

これらの数値を、東京都特別区・武三と大阪市域で比較すると、直近となる3月二週目（3月10日～16日）で、稼働台数は、特別区・武三が、大阪市域の11・9倍で、運行回数は、特別区・武三が、大阪市域の15倍となっている。

日本で第二の都市である大阪との比較においても、東京の状況は突出していると言える。

突出する特別区の暫定増車

さらに、4月からの運行開始が予定されている「準特定地域におけるタクシー未稼働枠活用制度」については、「供給過剰となる恐れがある地域」として新規許可や増車が原則として認められていない改正タクシー特措法に基づく準特定地域において、1年の期間限定ながらも暫定的な増車を認める制度で、「交通空白」解消とライドシェア全面解禁阻止という流れの中で、「供給抑制から供給促進へ」という国交省の政策転換を、象徴的に表す施策と言える。

こちらも、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。大阪市域交通圏は、その10分の1未満の63台だ。

これに対して、東京都特別区・武三交通圏では、69社1044台の増車申請が出た。743台の暫定増車枠を大幅に上回ったため、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り、申請台数が20台以下の事業者は申請数通りに配分され、21台以上の事業者には充足率に応じて20～21台が按分された。このため申請台数が多い事業者は21台での横並びとなり、申請台数が21台に近い事業者ほど、申請台数に対する配分率は高くなった。

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1044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。

一方で、大阪市域交通圏では、63台の暫定増車枠に対して、申請は4社62台に留まって、枠を下回った。このため申請台数通りの配分となるが、62台のうち、50台の申請はIT系のスタートアップ企業であるnewmoが傘下とした未来都の1社によるもので、こちらでも特別区・武三交通圏とは好対照の状況だ。

地方への目配りと配車アプリ対応

東京都特別区・武三交通圏と、大阪市域交通圏を含むそれ以外の地域、におけるタクシー事業の実態乖離が急速に進んでいる状況だ。日本版ライドシェアや準特定地域における暫定増車の状況をみても、それは明らかだ。

地方における人口減少と地域経済の疲弊が加速度的に進行する中で、一極集中が進む東京都特別区・武三交通圏とは、経営環境の厳しさの種類と程度が異なると言っても過言ではない地方のタクシー事業に、どう手を差し伸べ、タクシーを全国津々浦々の「ナショナル・サービス」として維持して行くのか。このところ経営破綻するケースも続いており、方向性を示していく必要もあるだろう。

さらに、川鍋会長は、大株主として代表取締役会長を務める、タクシー配車アプリ大手GOの株式上場に関連して、利害相反の問題から、オーナーでありながら東京大手・日本交通の代表権を返上している。川鍋会長は、タクシー事業と配車アプリ事業を天秤にかけて、配車アプリ事業を選んだ、とする見方は、タクシー業界内には根強くある。川鍋会長は、全タク連や東タク協の会議で、よくGOのネクタイをしているが、そうした不信感を払しょくすることも、再選に意欲を示す川鍋会長に課せられた試金石と言えるだろう。Uberに対する言及も、色眼鏡で見られる懸念さえある。タクシー事業における配車アプリの存在感が高まり続ける中で、配車アプリ大手のGOが徴収する配車手数料や配車手配料の設定問題は、全国のタクシー事業者にとって経営上の大きな課題になっているのが現実だ。

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

論風一陣

Ronpu Ichijin

川鍋会長を除く全タク連の幹部に問う！

タクシー配車アプリ大手のGO（中島宏社長、東京都港区、資本金1億円）は、東京大手・日本交通系のJapan TaxiとDeNAのタクシー配車アプリ事業などを統合して誕生したGOが、2020年9月にスタートして以来、全国で約20万8000台（法人が約18万2000台、個人が約2万6000台）のうち、実に全国の5割弱となる約10万台のネットワークを構築し、タクシー配車アプリのトップシェアの座を占めている。

GOでは、これらのネットワークを背景として、①ドライバーズ求人サイト「GOジョブ」で有料職業紹介事業を展開②運転管理支援サービス「GO運転管理」でタクシー会社の点呼・運行管理全般をシステム提供③交通事故削減を支援する次世代AIドラレコサービス「DRIVE CHART」で交通事故につながる危険シーンを自動検知し、運転傾向を分析、事故予防対策を図る――など、単にタクシー配車に止まらず、タクシー事業における喫緊の課題である乗務員確保から、さらには運行管理や事故防止策など、事業の根幹に係る主要な経営ツールをアウトソーシングとして取り込み、事業化していこうとしている。さらに、既存のメーター器を代替するソフトメーターが、これらに加わることになる。

また、東京都心を筆頭とした都市部では、配車アプリが従来の無線呼び出しや街頭流しの利用形態に取って代わり、タクシー利用のスタイルも大きく変化している。

このようにGOは寡占的な地位の強みを発揮して、タクシー会社の乗務員確保や運行管理システムや車載機器に至るまでの包括的な営業戦略を目指しているとみられ、いわばタクシー事業における"GO経済圏"を確立することで、タクシー事業者から徴収する配車手数料を任意に引き上げることが可能となる。そして、全国に拡大しつつある配車利用者から徴収するアプリ手配料1回100円についても、同様に寡占的地位があっての対応といえる。

本来なら全国ハイヤー・タクシー連合会に配車アプリに関する検討対策委員会を設置し、配車アプリを利活用するタクシー業界側の利益を最大化する策を講じなければならないはずだ。本欄でこれまでも主張してきたように、配車アプリ事業とタクシー業界は、その利益が相反することが避けられないが、現状は、寡占的地位にあるGOによって「なされるがまま」といった状況にある。

GOは、株式上場を目指す方針を公表しており、ここ1～2年での早期上場を果たすためにも、収支の改善が喫緊の課題との見方も出ている。このままさらに寡占化を進めるGOのなすがままでいていいのか。全タク連とは、誰のために何をなすべき団体なのか。その存在意義を改めて、GOの大株主で代表取締役でもある全タク連の川鍋一朗会長を除く、全国の幹部および全タクシー事業者に問いたいものだ。全タク連幹部や事業者の過半が、異議があっても竿を刺さずに大きな流れに命運を委ねると判断するというのなら、何をかいわんや、である。

（高橋　正信）

topics

坂本最高顧問が川鍋会長続投要請

全タク連が正副会長会議と理事会

全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋一朗会長）は3月12日、都内千代田区の「自動車会館」において、定例の正副会長会議および第168回理事会を相次いで開催した。

令和7年度事業計画と同収支予算を承認したほか、6月24日に都内千代田区大手町の「経団連会館」において通常総会を開催するほか、2025年10月30日に秋の臨時総会と理事会、全国事業者大会を愛知県名古屋市中区金山町の「ANAクラウンプラザホテル・グランコート名古屋」で開催することを決めた。

全タク連の令和7年度事業計画では、「交通空白の解消に向け、国土交通省の交通空白解消本部と密接に連携し、ありとあらゆる取り組みを展開中であり、公共交通を破壊するライドシェア新法は全く不要である」とした上で、「ライドシェア新法の制定を全力で阻止するべく、全力で取り組む」などとしている。

正副会長会議では、坂本克己・最高顧問が、任期満了を迎える全タク連役員の改選に関して、川鍋会長の続投を要請し、川鍋会長も、坂本・最高顧問の引き続きの支援を前提に要請を受諾した。

冬期割増の適用拡大で方向性

3月12日に開催された、正副会長会議には、国土交通省の小林太郎・大臣官房審議官と重田裕彦・旅客課長が出席。令和6年度補正予算関係の補助金などの交付申請スケジュール案や、運賃改定の実施状況を説明。運賃改定審査中の地域が、岩手A地区とB地区、福島地区、京都市域地区、北九州地域地区の5地区、運賃改定申請中の地域が、東京都島しょ地区、新潟地区、滋賀地区の3地区だと報告した。

また、北海道や東北、北陸・信越などの豪雪地域（札幌などの主要都市部を除く北海道のほか、秋田、山形、新潟、長野の一部地域）で導入されている冬期割増について、国交省側は「対象地域や期間については、積雪量を参考に決定しているため、同一県内でも地域によって冬期割増の導入に差異が生じている」とした上で、方向性として「冬期割増については、寒冷地において独自に発生するコストを補填する制度であるべきところであり、積雪量だけで導入地域を決定するのではなく、寒冷地の道県については、積雪量によらず、必要な事業者が冬期割増運賃を設定できることとすべきではないか」とする考え方を示した。

川鍋一朗会長があいさつ

正副会長会議の冒頭挨拶で、川鍋一朗会長は、「規制改革推進会議の動きが、いよいよ出て来た」とした上で、「デジタル行財政改革会議が2月20日に開かれ、石破茂総理からは、最初に『モビリティでは、自動運転の事故調査体制の確保など、運行管理のあり方に関する規制の見直しについて、平（将明）大臣、中野（洋昌・国交）大臣を中心に具体化してもらいたい』とあり、次に『ライドシェアについては、移動の足不足が特に地方において顕著であることを踏まえ、都市の規模等によって異なる課題を丁寧に分析し、日本版ライドシェアや公共ライドシェアなどのブラッシュアップなども検討するなど、骨太方針等に沿ってさらなる対応を進めて欲しい』とあり、中身自体はこれまでの通りの踏襲というものだと思っている」とした一方で、「2月27日には、規制改革推進会議が（書面会議として）開かれ、さらに3月17日に（同推進会議の地域活性化・人手不足対応）ワーキング・グループの下に設置されたサブ・ワーキンググループに呼ばれているが、我々にとっては、全国に日本版ライドシェアと公共ライドシェアを拡げることの方が先決だと思っているので、そちらを優先したい」などと述べ、参加依頼を受けているサブ・ワーキンググループには欠席する意向を示唆した。

現実解は日本版RSと公共RS

その上で、川鍋会長は、「規制改革推進会議からのプレッシャーも、もちろんだが、特に地元の首長との連携を密にして、現実的な解としては、公共ライドシェア、そして日

本版ライドシェアということになるが、日本版ライドシェアをやってみてから公共ライドシェアに移行する、ということがあっても良いと思っている。何らかの形で、地元に合った足を、タクシーの足りない部分に充てて行く。そうしたことで、ゼロだった供給力を少しでも回復して行く。ぜひ引き続きの尽力をお願いしたい」などと要請した。

続けて、「日本維新の会からライドシェア新法が出て来るという話もある。だんだんと政治の時期も戻って来る。7月には参院議員選挙もあるが、我々としては、自民党の繁本護候補（参議院全国比例、国交省OB、前衆院議員）を応援して行く」などとした。

また、川鍋会長は、全タク連の財務状況に言及して「財政難という訳では無いが、毎年2000万円弱の（積立金からの）取り崩しを行って何とか耐えている状況で、これも来年度までで（積立金が）無くなってしまう。会費の値上げ等についても考えて行かなければならないだろう」などとしたものの、理事会に会費値上げは提案されなかった。

国交省の重田旅客課長が講演

続いて、第168回理事会が開かれ、国交省の重田裕彦・旅客課長が①タクシーの現状と課題、②令和6年度補正予算、③ライドシェアを巡る動き、④交通空白解消に向けた取組――などについての講演を行ったほか、7月の参院議員選挙に自民党の全国比例区候補として出馬予定の繁本護候補が理事会会場に訪れ、支援を要請した。

首長の不安や不満をサポート

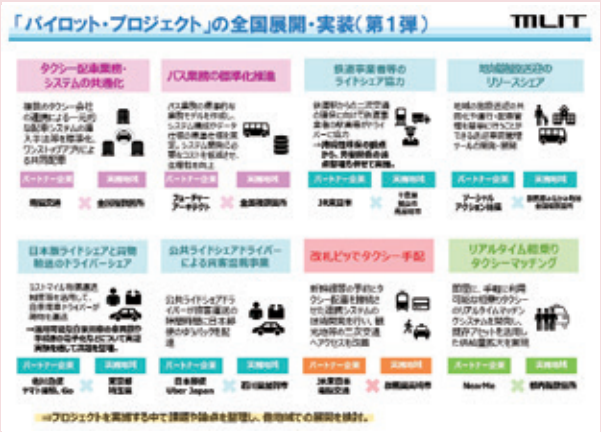
第168回理事会冒頭の挨拶で、川鍋会長は「香川県の（国交省OBでもある池田豊人）知事や広島県の（湯崎英彦）知事にも面会する予定だ。各地の首長が、タクシーによる地元の足の確保に対して不安や不満を持っていないか、もし不安や不満があるようなら、様々なやり方があるので、きちんとサポートをして、それを実現する方向で動かす、そういうプロセスをここにいる全員でやりたいと思う」などとする意向を示した。

---

topics

国交省が交通空白解消で実証実験
日本版RSと貨物ドライバーシェア

国土交通省は3月19日、国交省「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの第2回会合を都内千代田区大手町の「3×3 LabFuture」においてオンライン併用方式で開催し、福岡県北九州市・第一交通産業・西鉄バスの3者が共同で「北九州市の新たな交通政策への挑戦～公共交通リ・デザインに向けた官民連携の取組～」を発表した。



さらに、国交省は同日、「交通空白」解消に向けたパイロット・プロジェクトの第1弾として、タクシー配車業務・システムの共通化や日本版ライドシェアと貨物輸送のドライバーシェアなどの8つの実証案件を採択したと公表した。

全国各地での一斉解消を目指す

国交省「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの第2回会合では、福岡県北九州市・第一交通産業・西鉄バスのほか、通信大手のKDDIとCommunity Mobility、路線バス事業などを傘下に持つみちのりホールディングス、訪日外国人向け観光情報サービスを展開するIT企業ぐるなび、地方銀行の池田泉州ホールディングスなどもプレゼンテーションを行った。

パイロット・プロジェクト第1弾

また、国交省は同日、「自治体や交通事業者が抱える交通空白に係る共通の『お困りごと』について、全国各地での一斉解消を目指し、参加企業・団体と自治体や交通事業者が本気で取り組む先導的実証事業」の第1弾として、タクシー配車業務・システムの共通化、鉄道事業者等のライドシェア協力、地域施設送迎のリソースシェア、日本版ライドシェアと貨物輸送のドライバーシェア、公共ライドシェアドライバーによる貨客混載事業、改札レスでタクシー手配、リアルタイム相乗りタクシーマッチングなど8案件を採択したと公表した。★

topics

規制改革推進会議WGが論議再開

移動の足不足の改善状況等を検証

内閣府の規制改革推進会議（議長＝冨田哲郎・JR東日本相談役）は3月28日、オンライン方式で、第1回地域活性化・人手不足対応ワーキング・グループ（WG、座長＝林いずみ・桜坂法律事務所創立パートナー弁護士）を開催した。

石破茂内閣の発足後、規制改革推進会議のWGが現在の体制（ライドシェア解禁問題を取り扱うWGが「地域産業活性化WG」から「地域活性化・人手不足対応WG」に名称と委員・専門委員などの構成を変更）になってからの初会合となる。また、地域産業活性化WGの時には、同WGへの河野太郎・前規制改革担当大臣の参加も目立ったが、今回のWGには、平将明・規制改革担当大臣の参加は無く、同WGの林座長が冒頭に「座長の私としては、実は、内閣府の調査結果などを踏まえて、国土交通省の皆さんと議論が出来ることを希望していたが、残念ながら本日は国土交通省からの出席はいただけない」などと報告したように、国交省や全タク連などからの出席も無かった。

〈本紙編集長＝熊澤　義一〉

国交省からの出席はいただけず

冒頭の挨拶で、林いづみ座長は、「ようやく第1回のワーキング・グループとなった」としながら、「本日は、議題1で『移動の足不足の改善状況について』、議題2として『令和7年3月時点での足不足の改善状況についての利用者目線での評価』を扱う」とし、「本日の議題は、昨年12月の規制改革の推進に係る中間答申において、『内閣府が、大都市・中小都市および観光地など、すべての地域において住民および内外の観光客が必要時に円滑な移動が可能であるか否かを、引き続き客観的に把握する。当面、中小都市を中心に重点調査を行い、検証すると共に、四半期ごとをメドに、足不足の改善状況について利用者目線で検証結果の評価を行う』とされたことに対応するものだ」と説明した上で、「座長の私としては、実は、内閣府の調査結果などを踏まえて、国土交通省の皆さんと議論が出来ることを希望していたが、残念ながら本日は国土交通省からの出席はいただけない」などと報告した。

全国における「交通空白」解消を強力に推し進めている最中の国交省としては、「規制改革推進会議側が用意した土俵の上で相撲は取らない」とする意思表明と言えそうで、ライドシェア解禁に前向きで強引な言動が目立った、河野太郎・前大臣という政治的な後ろ盾を規制改革推進会議側が失ったことも大きそうだ。

移動実態に関する調査を報告

「移動の足不足の改善状況について」に関して、内閣府規制改革推進室の担当者が、移動実態に関する調査結果について、①生活者・旅行者、②ホテル・旅館、飲食店、③訪日外国人、④保育園等送迎の保護者、タクシードライバー、日本版ライドシェアドライバーなどに分けて、令和6年12月から令和7年3月にかけて実施したインターネットによるモニターアンケートや、調査対象事業者への郵送やメール案内によるWEBアンケートなどの結果概要を説明した。

また、全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会、全国飲食業生活衛生同業組合連合会、栃木県移送サービス連絡協議会の3団体からヒアリングを実施した。

国交省は誠実ではない、と批判

その上で、「移動の足不足の改善状況についての検証及び令和7年3月時点の利用者目線での検証結果の評価」の取りまとめに関して、川邉健太郎委員（LINEヤフー会長）が、国交省による「交通空白」解消の取組に言及して「国交省の資料では、首長等への訪問603回、交通事業者への橋渡し1318回などの多数の活動実績をアピールしているが、この内容では、移動の足不足の解消という視点で言うと、プロセスの一環で成果では無い」としながら、「この会議に、国交省からは出られない、というのも、話し合いをして行くという観点においては誠実ではない」などと批判した。

topics

関東運輸局が定例記者会見を開く
日本版RSでは初めての重傷事故

関東運輸局の藤田礼子局長、矢吹尚子・自動車交通部長、大森隆弘・自動車技術安全部長らは3月19日、神奈川県横浜市中区の「横浜第二合同庁舎」において定例の記者会見を行い、藤田局長が、関運局管内における交通空白解消の取組、日本版ライドシェアや公共ライドシェアの導入状況などを説明。管内1都7県のすべてに日本版ライドシェアの取組が拡がり、神奈川では県内すべての交通圏で日本版ライドシェアが導入され、千葉県の南房総市と館山市では鉄道事業者であるJR東日本が二次交通の確保で公共ライドシェアの運行に全国で初めて関与するなどの成果が出ている、との認識を示した。

矢吹・自交部長は、管内の日本版ライドシェアに関して、前回記者会見の2月19日以降において、自動車事故報告規則に準じた事故報告が1件出ているとした。自転車との接触による重傷事故。

ロイヤルリムジンは上限運賃に

記者会見では、運賃改定を見送る形で旧運賃を据え置いて公定幅運賃の下限割れとなったロイヤルリムジン（金子健作社長、都内江東区亀戸）とジャパンプレミアム東京（同社長、都内中央区銀座）の2社が、国による運賃変更命令や事業許可取消処分などの差止めを求めた裁判に関連して、最高裁判所第三小法廷は2月26日、2社に対する運賃変更命令を対象に「仮の差し止め」を認めた昨年4月の東京高裁決定を破棄し、同じく「運賃変更命令」をしてはならない、とした東京地裁の決定も取り消す、国の裁量権を認める形での逆転の決定を言い渡したことを受けて、両社が3月3日付で公定幅上限での届出をしたこと、翌3月4日付で訴訟そのものも取り下げたことを明らかにした。

矢吹尚子・自動車交通部長は、「公定幅運賃制度に関する国の主張が認められたものと認識している」とし、両社が公定幅上限運賃での届出を既に行っていることから「運賃変更命令を出すことはない」ともした。

自転車との接触で重傷事故発生

また、矢吹・自交部長は、管内の日本版ライドシェアに関して、前回記者会見の2月19日以降において、自動車事故報告規則に準じた事故報告が1件出ているとした。

大森隆弘・自動車技術安全部長は、「（日本版ライドシェアの車両が）自転車との接触によって重傷を負わせた事故」とした上で、「（運行管理を担う当該タクシー事業者からは）必要な指導は行って来た、との報告は受けている。関運局としての対応はタクシーに準じたものとなる」としながらも、事故件数は事業の種別ごととなるため「（当該事業者における）タクシーの事故件数としては数えない」ともした。

78条3号は恒常的運用予定せず

道路運送法78条3号に基づく自家用車活用事業（日本版ライドシェア）については、物流・自動車局長通達の「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱いについて」において、「許可の取り消し等、許可に付する条件に違反した場合には、『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』に準じて許可の取り消し等を行うこととする」などとしているものの、タクシー事業者として適法に管理・運営体制が構築されていれば、日本版ライドシェアの許可基準上は問題無いと言え、大森・自動車技術安全部長が「（タクシー事業において）行政処分の対象となるような事故を日本版ライドシェアが起こした場合については、（自家用車活用事業という）異なる事業ではあるが、運行管理を行う主体はタクシー事業で同一であるため、タクシー事業者自体もきちんとした運行管理が出来ていないという可能性はある、ということで監査等を通じて確認される可能性ある」との表現に留めたことからも明らかだ。

都内の日本版ライドシェアは、始業や終業も車内での遠隔点呼という簡便な方式を採用しているケースが多く、あとは配車アプリによる実質的な運行となっているのが実態だ。そもそも道運法78条3号は、緊急避難措置的なもので、現行の日本版ライドシェアのような、長期間に渡る恒常的な運用を予定しない条項とも言える。

topics

トヨタと都が水素タクの導入支援
東タク協が理事会終了後に説明会

東京ハイヤー・タクシー協会（川鍋一朗会長）は3月19日、都内千代田区の「自動車会館」において第6回理事会を開き、令和7年度事業計画案と同収支予算案を了承したほか、同協会の職員および嘱託職員らを対象とした育児・介護休業規程の見直しと、それに伴う就業規則の改定を承認した。任期満了を迎える役員改選に関するスケジュールや手順などについての議案も了承した。

理事会終了後には、トヨタ自動車の三好正浩・日本事業本部副本部長と、東京都産業労働局の服部勇樹・新エネルギー推進担当部長らが訪れ、「水素タクシー」の導入に向けた提案が行われた。当面の導入目標は500台。

「水素タクシー」は、トヨタ自動車が開発・販売する、水素を燃料とするセダン型のクラウンFCEV（燃料電池車）で、価格は1台860万円だが、これに対して国の補助が約250万円＋東京都の補助が基本370万円で、事業者負担は240万円となる。さらに、5年以内に中小企業で3台、大企業で5台の導入計画や水素ステーションの敷地内整備などの条件を満たすと、1台240万円を上限とする東京都の上乗せ補助の対象となるため、車両購入における実質的負担がほとんど無くなるという試算となっている。

みまもりタクシー110番

東タク協の第6回理事会では、また、警視庁や東京都の後援で、子供が事件に巻き込まれそうになった場合にタクシー車内に一時的に保護して110番通報する「タクシーこども110番」の制度をさらに拡充して、4月1日から子供に加えて高齢者や女性も一時的な保護の対象とする「みまもりタクシー110番」となることが報告され、制度の概要説明と共に、タクシーに貼付するステッカーの貼り替えなどが要請された。対象は、東タク協に加盟する326事業者2万8090台（令和6年12月末現在）のタクシー。

「水素タクシー」の導入提案

トヨタ自動車と東京都による、「水素タクシー」の導入に向けた提案に関して、川鍋一朗会長は「JAPANタクシーを導入する際にも、水素で、という話があり、全ての車両を水素にするなら、ということだったが、結果的に燃料はLPガスになった」としながら、「私としては、自動運転はEVなので、今さら水素か、となるが、トヨタ自動車としては、マルチパスウェイ（複数の道）という考え方で、何でもやれるようにする、ということだ。JPNタクシーの導入補助で応援してくれている東京都の小池百合子知事も、（燃料としての）水素に対して前向きだ」とした上で、「3・11（東日本大震災）の時は、タクシー燃料がLPガスで助かった。ハイヤーはガソリンなので、本当に燃料の手当で苦労をした。そういう点では、少しは水素にしておいても良いのかな、という思いはある」などとする認識を示した。

乗務員を選ぶのではないか

川鍋会長は一方で、「（水素タクシーは）新型クラウンなので、車体は大きく、JPNタクシーと比べると車内やトランクは狭い、乗務員を選ぶのではないか」とする見方も示した。

クラウンFCEVを展示

水素タクシー（クラウンFCEV）の満充填走行距離は約820キロ、充填時間は約3分で、走行距離当たりの燃料価格もLPガスと同等だとしている。トヨタ自動車では「（国や東京都などの）支援が継続する前提で、7年間のトータルコストを試算すると、JPNタクシーの2分の1程度」などとしている。

自動車会館の駐車場に、車載機器や後席タブレット、屋上表示灯などを架装したタクシー仕様のクラウンFCEVが展示され、東タク協の理事らが後席への乗り込みやトランク容量などを確認する姿が目立った。

創業105周年記念動画NEXT
国際自動車が創業記念式典を開催

東京大手の国際自動車（km、石井仁社長、都内港区）は3月21日、都内港区元赤坂の「明治記念館」において、国際自動車グループ創業105周年記念式典を開催した。同社アドバイザーの三屋裕子氏（日本バスケットボール協会会長、元女子バレー日本代表）から記念講演を聴いたほか、国際自動車グループが〝次の100年の未来への挑戦〟を目指す記念動画「NEXT100」を視聴した。

続いて、無事故と永年勤続の乗務社員表彰、kmホスピタリティ賞、ホスピタリティアワード賞、さらに、105周年特別表彰などが行われ、受賞者には、石井社長から表彰状と副賞が手渡された。表彰された乗務社員の妻や子供なども式典に参加し、受賞者と一緒に登壇する姿もあった。

石井仁社長が冒頭に挨拶

国際自動車グループ105周年記念式典の冒頭の挨拶で、石井仁社長は、「本日、国際自動車は、創業105周年の記念すべき日を迎えた」とした上で、「国際自動車の原点は、安全だ。2024年は、安全を重視する1年と位置付けて、全社が一丸となって様々な安全施策に取り組んで来た。その結果、2019年には約56万3000キロであった安全走行距離が、2024年には約76万キロに達して、コロナ前に比べて約20万キロを増やすことが出来た。この間の、社員の皆さんの弛まぬ努力に感謝を申し上げる」としながら、「2024年の後半からは、乗務社員の皆さんの自発的な行動として路上横臥者を含む要救護者の保護に努めてもらい、現在までに約100人の方の命を救うことが出来た。このことは、ホスピタリティ・ドライビングkmの精神に根差し、一人ひとりがサポートキャブの役割を実践して、安全運転に取り組んだ結果だと考えており、私たちの誇りだ」と称えた。

石井社長は、「来年度は『kmプロフェッショナル安全』をキーワードとして、さらなる進化を目指したい。プロドライバーがハンドルを握るゆえの、安全性の実現と追及をして行きたい」などと強調し、健康経営にも意欲を示した。

記念動画「NEXT100」を視聴

三屋裕子・アドバイザーは、記念講演の中で「人こそ財産であり、人がピカイチ、人が素晴らしい、そういった会社を皆さんと創り上げていきたい」などと訴えた。

ストーリーテラーとして、創業105周年の記念動画「NEXT100」に登場した、西川洋志会長は、国際自動車グループが掲げる〝社員第一主義〟の意義、新卒採用やオープンカンパニー、ホスピタリティ・ドライビングkmなどの取組を振り返った。JPNタクシーのチーフエンジニアを務めた粥川宏・トヨタ自動車東日本プロジェクトDプロジェクトリーダーも記念動画に登場して、「私は、タクシーは人が人を運ぶもの、と考えている。国際自動車は、人を大切にする温かい会社だと思っており、期待している」などと述べた。最後に、西川会長は「社員第一主義はこれから先も変わることなく、皆さんと歩調を合わせて一緒に進んで行きたい」などと記念動画を締め括った。

topics

運行管理高度化と健康起因事故
全タク連が交通安全委員会を開く

全タク連は3月28日、都内千代田区市ヶ谷の「自動車会館」で交通安全員会（秋山利裕委員長）を開き、国土交通省物流・自動車局安全政策課の西山紘平・総括課長補佐から「運行管理の高度化および健康起因による事故防止について」、ヤマト運輸MM推進室長の伊藤匡・MY MEDICA社長から「ヤマト運輸が実践した健康起因事故対策について」と題した講演を聴いた。また、第15回交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰について審議した。

運行管理の高度化では、管理の受委託による事業者間遠隔点呼、および業務前自動点呼の導入が説明された。「対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示の一部を改正する告示」として4月18日までパブリックコメントが実施されており、5月上旬に公布の予定。

秋山利裕委員長が冒頭挨拶

冒頭の挨拶で、秋山利裕・交通安全委員長は、「昨年の交通情勢は、人身事故発生件数は7345件で前年対比マイナス321件、死亡事故件数は41件で前年対比プラス11件だった」としながら、「コロナ禍が収束してから事故件数は徐々に増えており、一昨年との比較で人身事故件数は減っているものの死亡事故件数は大幅に増加している。非常に交通情勢は厳しいが、そうした中で、乗務員の健康管理に関しても、全国的に高齢化している中で健康起因事故も非常に多くなって来ている。定期健康診断については、未受診者が3人以上の場合には行政処分が科されることになった」などと注意を促した。また、全タク連で策定した、SAS（睡眠時無呼吸症候群）対策マニュアルや脳血管疾患対策ガイドラインなどの周知の必要性を強調した。

業務前自動点呼や事業者間遠隔点呼などの運行管理の更なる高度化にも期待を寄せた。

事業用自動車総合安全プラン

「運行管理の高度化および健康起因による事故防止について」と題して講演した、国交省物流・自動車局安全政策課の西山紘平・総括課長補佐は、①事業用自動車総合安全プラン2025と事故発生状況、②運行管理の高度化に係る取組、③健康起因による事故防止の取組――を中心に説明を行った。

topics

東タク協が交通事故防止員会開く
安全プランの目標達成に独自施策

東タク協は3月4日、都内千代田区市ヶ谷の「自動車会館」において第3回交通事故防止委員会（坂本篤志委員長）を開き、同委員会の令和7年度事業計画を承認した。

今年は、5カ年の取組である事業用自動車総合安全プラン2025の最終年ということもあり、「東京のハイタク事業における総合安全プラン2025」を策定して独自の事故防止目標も掲げている。

何としても目標を達成したい

冒頭の挨拶で、秋山利裕・事故防止担当副会長は、「事業用自動車総合安全プラン2025も今年が最終年になるが、残念ながら飲酒運転・薬物使用ゼロ以外は達成できていない。今年は何とか目標を達成したいので、各社の目標を立てて取り組むことにしたい」との意向を示したほか、坂本篤志委員長は、路上横臥事故防止による警察署長表彰が昨年1年間で60件ほどになっていると指摘した上で「路上横臥者に対する乗務員の意識が非常に高くなっていることを嬉しく思っている」とし、「今年は事業用自動車総合安全プラン2025のゴールの年であり、何としても目標を達成したい」などと訴えた。

topics

路上横臥者の救護で警察署長表彰

綾瀬警察署に続き渋谷警察署でも

地方自治体が国家戦略特区の枠組みを利用して、タクシー事業規制の緩和や自家用有償運送の導入容易化を求めるケースが続いている。国家戦略特区ワーキンググループ（座長＝八田達夫・アジア成長研究所理事長）は、8月3日に長野県、8月20日には滋賀県大津市からのヒアリングを行った。

ヒアリングでは、長野県がタクシーによる貨客混載の推進を提案し、「実施地域を過疎地としていることの撤廃」を求めたほか、タクシーで貨客混載を行う場合の最低車両数や運行管理者選任基準の規制緩和などを提起。

また滋賀県大津市は、外国人観光客や交通不便地域の市民を対象とした自家用有償運送を提案。大津市が示した実施スキームでは、実施主体（NPO法人等をはじめとして民間事業者も含める）が配車システム事業者に、配車マッチングや利用者からの料金徴収、ドライバーへの運送委託料の支払いなどの仲介や代行を委託する仕組みとなっている。

topics

東部ハイタク支部が安マネで会合

関運局とNASVAから講演を聴く

東タク協・東部ハイタク支部（支部長＝坂本篤志・実用興業社長）は3月13日、都内荒川区南千住の三和交通（太田祥平社長）において、安全マネジメントに関する会合を開き、関東運輸局自動車技術安全部保安・環境課の荒川龍介専門官から「総合安全プラン2025の概要」、自動車事故対策機構（NASVA）東京主管支所の鈴木勝彦マネージャーから「安全マネジメント・PDCAの基本」と題した講演を聴いた。

出会い頭事故の防止を呼び掛け

東部ハイタク支部の坂本篤志支部長は、「東部ハイタク支部における安全マネジメント（安マネ）の活動は、2011年から各社における安マネ活動を支援しようと始まったもので、支部において様々な企画をして来た」としながら、「コロナ禍の中で集まることが出来なくなり、しばらくの間、開催することが出来なかった。そうした中で事業用自動車総合安全プラン2025のゴールの年となるのが今年だ。何としても目標を達成したい、との思いで6年ぶりに支部での活動を再開することになった」などと述べ、特に、出会い頭事故の防止を呼び掛けた。

topics

全国的には営業収入は横ばい傾向
営収回復都府県と低迷地域に格差

全タク連が毎月ごとにまとめている「新型コロナウィルス感染症の影響による営業収入の変化（サンプル調査）」によると、全国で運賃改定によるタクシー運賃の値上げが続いているものの、コロナ禍前の2019年同月実績比では一進一退が続いている状況だ。

今年2月における全国の営業収入の2019年2月実績対比では、100％の回復をしているのは、茨城（111・3％）、埼玉（108・2％）、千葉（127％）、東京（107・3％）、神奈川（105・2％）、富山（103・4％）、長野（102・3％）、福井（116・1％）、大阪（115・5％）、広島（108・9％）、福岡（101・7％）、熊本（109．8％）、沖縄（125．7％）の13都府県に留まっている状況だ。全国平均は93％。

一年前の昨年2月は、埼玉（102・3％）、千葉（133・2％）、神奈川（101・9％）、富山（117・2％）、石川（126・5％）、福井（109・7％）、岐阜（102・6％）、京都（102・6％）、大阪105・1％）、沖縄（112・8％）の10府県が2019年2月比でプラスだった。全国平均は93・2％。

コロナ禍前との比較で、茨城、東京、長野、広島、福岡、熊本の1都5県が新たに100％以上となっているものの、逆に、昨年2月には100％を超えていた石川と京都が再び100％を割り込むことになった。

1年前との比較で、茨城は98・3％→111・3％と13ポイント、東京は97・2％→107・3％と10・1ポイント、大阪は105・1％→115・5％と10ポイント、広島は98％→108・9％と10・9ポイント、福岡は91・4％→101・7％と10・3ポイント、熊本は85・6％→109・8％と24・2ポイント、沖縄112・8％→125・7％と12・9ポイントと大きく伸びている。

大阪と沖縄は、100％を超えている中でさらに営業収入が伸びているほか、前年比で24・2ポイント増と大きく伸びている熊本は、昨年4月26日に増収率9・76％の運賃改定を実施しており、需要回復との相乗効果を発揮しているようだ。

一方で、全国平均は昨年2月の93・2％から今年2月は93％と、ほぼ横ばいで、営収低迷地域での営業収入増加策が必要な状況だ。

〈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 2,619 台　輸送実績速報（令和7年 1 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7年1月	81,189	55,641	68.5	6,299,555	13,560,155	46.5	1,353,162	1,761,407	3,345,822	396,131	243.7	24.3	60,132
	令和6年1月	80,813	51,763	64.1	5,448,173	12,570,626	43.3	1,282,044	1,660,181	3,060,253	337,529	242.8	24.8	59,120
	前年対比	100.5%	107.5%	107.0%	115.6%	107.9%	107.2%	105.5%	106.1%	109.3%	117.4%	100.4%	98.2%	101.7%
	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
	前月対比	99.9%	93.7%	93.7%	85.4%	90.6%	94.3%	87.7%	87.9%	84.7%	85.8%	96.6%	93.5%	90.4%

● 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7年 1 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7年1月	23,343	15,480	66.3	1,240,792	2,937,810	42.2	397,904	498,489	753,839	177,518	189.8	25.7	48,698
	令和6年1月	23,370	14,724	63.0	1,178,011	2,765,928	42.6	375,382	472,932	713,090	162,647	187.9	25.5	48,430
	前年対比	99.9%	105.1%	105.3%	105.3%	106.2%	99.2%	106.0%	105.4%	105.7%	109.1%	101.0%	100.8%	100.6%

● 新型コロナウィルス感染症の影響による営業収入の変化（全タク連が実施したサンプル調査）

ブロック	都道府県	昨年２月の19年比（%）	12月の19年比（%）	1月の19年比（%）	2月の19年比（%）
北海道	北海道（5社うち4社が23年に運賃改定）	79.5	88.6	87.9	89.5
東北	青森（5社、全社が23年6月15日運賃改定）	91.0	98.8	93.6	97.8
	岩手（5社、全社が22年12月19日運賃改定）	75.1	76.0	76.0	77.9
	宮城（5社、全社が23年に運賃改定）	85.8	91.1	81.8	92.5
	秋田（5社、全社が23年に運賃改定）	70.1	73.8	68.3	72.8
	山形（5社、全社が23年に運賃改定）	75.4	83.2	79.8	82.0
	福島（7社、全社が21年11月1日運賃改定）	79.9	79.5	79.5	78.8
関東	茨城（5社、全社が23年9月19日運賃改定）	98.3	112.5	119.8	111.3
	栃木（9社、全社が23年12月4日改定）	96.8	103.2	101.5	93.7
	群馬（5社、全社が23年10月10日改定）	95.1	79.5	82.3	84.5
	埼玉（5社、全社が23年11月20日運賃改定）	102.3	107.4	113.1	108.2
	千葉（6社、全社が23年11月20日運賃改定）	133.2	122.1	129.6	127.0
	東京（5社、全社が22年11月14日運賃改定）	97.2	110.1	111.7	107.3
	神奈川（5社、4社が23年11月、1社が24年3月）	101.9	108.5	106.3	105.2
	山梨（4社うち3社が24年4月8日運賃改定）	77.4	108.1	87.7	81.0
北陸信越	新潟（5社うち4社が23年10月25日運賃改定）	93.4	87.6	83.1	81.0
	富山（4社、全社が23年9月11日運賃改定）	117.2	109.1	105.2	103.4
	石川（4社、全社が23年6月26日運賃改定）	126.5	94.7	86.9	89.9
	長野（4社、全社が23年9月25日運賃改定）	94.8	88.4	102.9	102.3
中部	福井（5社、全社が23年10月25日運賃改定）	109.7	110.4	111.6	116.1
	岐阜（5社、全社が23年に運賃改定）	102.6	95.6	96.5	98.7
	静岡（5社、全社が23年9月に運賃改定）	91.8	78.4	76.8	78.9
	愛知（5社うち2社が23年3月20日改定）	91.1	99.1	91.0	89.5
	三重（5社、全社が23年9月11日運賃改定）	88.3	93.5	90.8	90.7
近畿	滋賀（6社、全社が23年5月1日運賃改定）	89.8	81.5	80.4	81.4
	京都（6社うち4社が23年5月、2社が24年3月）	102.6	102.5	94.8	97.4
	大阪（5社、全社が23年5月31日運賃改定）	105.1	115.6	117.6	115.5
	兵庫（6社うち5社が23年5月31日運賃改定）	90.1	86.6	82.6	84.5
	奈良（5社、全社が24年11月11日運賃改定）	77.5	84.5	82.4	86.3
	和歌山（5社、全社が23年7月3日運賃改定）	76.6	81.0	67.8	67.4
中国	鳥取（4社、全社が23年12月25日運賃改定）	97.9	101.2	92.4	99.8
	島根（5社、全社が24年3月29日運賃改定）	85.1	86.7	74.0	73.7
	岡山（5社、全社が23年6月26日運賃改定）	96.2	92.0	92.9	95.2
	広島（5社、全社が23年6月26日運賃改定）	98.0	108.2	109.7	108.9
	山口（5社、全社が23年8月1日運賃改定）	92.5	83.6	84.3	86.0
四国	徳島（5社、全社が23年9月11日運賃改定）	99.3	87.4	91.2	87.6
	香川（5社、全社が23年3月6日に運賃改定）	95.0	95.3	96.6	98.7
	愛媛（6社うち5社が23年6月26日運賃改定）	71.6	66.1	77.8	77.9
	高知（5社、全社が24年2月19日運賃改定）	84.1	83.3	79.5	80.8
九州	福岡（8社、うち7社が23年8月に運賃改定）	91.4	103.8	101.8	101.7
	佐賀（9社、全社が23年10月25日運賃改定）	91.2	87.6	88.0	88.3
	長崎（5社、全社が23年9月1日運賃改定）	95.4	87.4	82.8	84.2
	熊本（4社、全社が24年4月26日運賃改定）	85.6	103.1	106.9	109.8
	大分（6社、全社が23年7月12日運賃改定）	74.9	78.8	74.0	78.8
	宮崎（5社、全社が23年7月26日運賃改定）	98.1	90.0	89.2	87.2
	鹿児島（6社、全社が23年8月1日運賃改定）	94.1	92.1	92.8	95.3
沖縄	沖縄（1グループ+4社、全社が23年に運賃改定）	112.8	120.9	120.8	125.7
全国の営業収入の2019年同月比		93.2	94.0	92.4	93.0

● 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	2025.2.28	2025.2.28 充足率	直近 3 カ月の増減	23 カ月間での増減率
北海道 A	8,528	6,647	1,881	77.9%	6,869	80.5%	103	103%
北海道 B	8,547	6,862	1,685	80.3%	6,882	80.5%	2	100%
青 森	3,482	2,713	769	77.9%	2,573	73.9%	△ 7	95%
岩 手	2,675	2,211	464	82.7%	2,077	77.6%	△ 32	94%
宮 城 A	3,970	3,238	732	81.6%	3,197	80.5%	△ 32	99%
宮 城 B	1,853	1,506	347	81.3%	1,426	77.0%	△ 5	95%
秋 田	1,576	1,283	293	81.4%	1,195	75.8%	△ 24	93%
山 形	1,609	1,366	243	84.9%	1,326	82.4%	△ 27	97%
福 島	3,464	3,091	373	89.2%	3,074	88.7%	11	99%
茨 城	3,135	2,658	477	84.8%	2,645	84.4%	△ 27	100%
栃 木	1,982	1,716	266	86.6%	1,739	87.3%	△ 5	101%
群 馬	1,612	1,338	274	83.0%	1,440	89.3%	2	108%
埼 玉 A	4,053	3,316	737	81.8%	3,425	84.5%	△ 11	103%
埼 玉 B	5,212	4,355	857	83.6%	4,408	84.6%	△ 1	101%
千 葉 A	6,280	5,471	809	87.1%	5,738	91.4%	△ 1	105%
千 葉 B	2,621	2,325	296	88.7%	2,539	96.9%	29	109%
東 京 A	58,257	48,515	9,742	83.3%	53,504	91.8%	△ 85	110%
東 京 B	6,297	5,141	1,156	81.6%	5,147	81.7%	△ 6	100%
神奈川 A	11,945	10,032	1,913	84.0%	10,912	91.4%	△ 54	109%
神奈川 B	5,214	4,260	954	81.7%	4,420	84.8%	△ 49	104%
山 梨	1,232	960	272	77.9%	1,058	85.9%	3	110%
新 潟	3,731	2,982	749	79.9%	2,903	77.8%	△ 9	97%
富 山	1,077	855	222	79.4%	852	79.1%	△ 7	100%
石 川	2,321	1,898	423	81.8%	1,921	82.8%	△ 49	101%
長 野	3,273	2,594	679	79.3%	2,661	81.3%	25	103%
福 井	1,109	939	170	84.7%	934	84.2%	10	99%
岐 阜	2,106	1,594	512	75.7%	1,601	76.0%	△ 20	100%
静 岡	6,082	4,960	1,122	81.6%	4,871	80.1%	17	98%
愛 知 A	9,168	7,219	1,949	78.7%	7,744	84.5%	△ 18	107%
愛 知 B	3,323	2,558	765	77.0%	2,606	78.4%	△ 36	102%
三 重	1,526	1,230	296	80.6%	1,275	83.6%	△ 10	104%
滋 賀	1,340	1,108	232	82.7%	1,122	83.7%	△ 22	101%
京 都 A	7,953	6,147	1,806	77.3%	6,675	83.9%	16	109%
京 都 B	409	347	62	84.8%	317	77.5%	△ 5	91%
大 阪 A	19,247	16,028	3,219	83.3%	17,969	93.4%	143	112%
大 阪 B	2,222	1,815	407	81.7%	1,939	87.3%	10	107%
兵 庫 A	7,278	5,758	1,520	79.1%	5,945	81.7%	△ 9	103%
兵 庫 B	2,241	1,985	256	88.6%	2,001	89.3%	△ 3	101%
奈 良	1,447	1,170	277	80.9%	1,137	78.6%	△ 10	97%
和 歌 山	1,442	1,167	275	80.9%	1,144	79.3%	△ 20	98%
鳥 取	830	629	201	75.8%	639	77.0%	△ 12	102%
島 根	1,316	1,065	251	80.9%	1,085	82.4%	△ 14	102%
岡 山	3,338	2,696	642	80.8%	2,738	82.0%	△ 21	102%
広 島 A	4,428	3,525	903	79.6%	3,537	79.9%	△ 48	100%
広 島 B	3,029	2,638	391	87.1%	2,635	87.0%	3	100%
山 口	2,638	2,121	517	80.4%	2,022	76.6%	△ 11	95%
徳 島	1,269	1,124	145	88.6%	1,137	89.6%	6	101%
香 川	1,604	1,443	161	90.0%	1,534	95.6%	15	106%
愛 媛	2,851	2,390	461	83.8%	2,360	82.8%	△ 41	99%
高 知	1,589	1,352	237	85.1%	1,228	77.3%	△ 93	91%
福 岡 A	3,651	2,993	658	82.0%	2,710	74.2%	△ 12	91%
福 岡 B	8,282	6,655	1,627	80.4%	7,381	89.1%	56	111%
福 岡 C	2,715	2,156	559	79.4%	2,046	75.4%	△ 15	95%
佐 賀	1,248	1,085	163	86.9%	1,057	84.7%	△ 10	97%
長 崎	3,819	3,168	651	83.0%	2,869	75.1%	△ 149	91%
熊 本	4,103	3,489	614	85.0%	3,584	87.4%	△ 45	103%
大 分	2,468	2,064	404	83.6%	1,941	78.6%	△ 25	94%
宮 崎	2,174	1,740	434	80.0%	1,621	74.6%	△ 12	93%
鹿 児 島	3,220	2,500	720	77.6%	2,395	74.4%	△ 9	96%
沖 縄	6,747	5,747	1,000	85.2%	6,277	93.0%	77	109%
全 国	282,168	231,938	50,230	82.2%	242,007	85.8%	△ 573	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

topics

共同ブランド「Waymo on Uber」技術開発と配車サービスを分離

米ライドシェア大手のUberはこのほど、米IT大手のGoogle系の自動運転開発企業Waymo（ウェイモ）と提携し、共同ブランド「Waymo on Uber」（ウェイモ・オン・ウーバー）を立ち上げた。Uberアプリでウェイモの自動運転車両を配車できるようになるほか、自動運転車両の管理やメンテナンスなどもUberが行う。ウェイモは自動運転技術の開発に注力し、実際の配車運用はUberが担うという分業体制となる。これまでは、ウェイモが自ら配車アプリ「Waymo One」を運用し、自動運転車両の管理やメンテナンスなども行って来た。

「Waymo on Uber」（ウェイモ・オン・ウーバー）による自動運転車両の配車サービスは、テキサス州のオースティンでスタートした。

2024年は400万回超の運行

米IT大手のGoogle系の自動運転開発企業Waymo（ウェイモ）は、世界最先端の自動運転技術開発企業で、既にアリゾナ州のフェニックス、カリフォルニア州のサンフランシスコやロサンゼルス、さらにテキサス州オースティンで自動運転車両を1000台規模で導入して商用での自動運転配車サービスを運用している。2024年の運行回数は400万回を超えているという。

今後は、ジョージア州のアトランタ、フロリダ州のマイアミ、さらに、連邦政府の直轄地である首都ワシントンD.C.への拡大も予定されている。

Uberアプリで自動運転車両を配車

そうした中で、ウェイモは、米ライドシェア大手のUberと提携、共同ブランド「Waymo on Uber」（ウェイモ・オン・ウーバー）を立ち上げることになった。Uberアプリでウェイモの自動運転車両を配車できるようになるほか、自動運転車両の管理やメンテナンスなどもUberが行う。自動運転技術の開発と、配車サービスとしての運用を分離することで、自動運転タクシーの普及に弾みが着くことになりそうだ。

日本国内では、東京大手の日本交通と配車アプリ大手のGOが、ウェイモとパートナーシップを締結。自動運転車両「JAGUAR I-PACE」を持ち込んで、日本交通の乗務員が手動で運転しながらデータ収集などを行う予定だと発表されている。

topics

国交省がソフトメーターを初認定 矢崎・二葉・GOの3社商品化へ

国土交通省は3月18日、3社から出ていたタクシーソフトメーターの初の認定を行った。ソフトメーターの認定を受けたのは、タクシーメーター器の矢崎エナジーシステム（矢崎航社長、都内港区）、同じく二葉計器（土井邦夫社長。大阪市西区）、およびタクシー配車アプリ大手のGO（中島宏社長、都内港区）。

特区武三の運賃改定から運用か

東京都特別区・武三では、早ければ今年上半期にも運賃改定に向けた動きが本格化するとみられており、ソフトメーターの導入を前提とした新たな運賃・料金の体系が、国交省と足並みを揃えて検討される可能性が出ている。

ソフトメーターの実用化で、タクシーメーターはプログラム化。特定計量器としての年1回の検定は不要になる。GOはアプリ端末と共にタブレット端末とすることから、GPSや移動通信を利用する配車アプリとの連携・一体化も急速に進む可能性が高そうだ。当面は、タクシーメーターとしての信頼性と耐久性、正確さを検証・確認するため、一部の営業車に既存の機械式メーター器に加えて設置する並行運用が実証的に行われることになりそうで、特別区・武三の新運賃実施に併せて、本格運用に入るとの見方も出ている。二葉計器は、現行タクシーメーター器の発展型としてソフトメーターに対応する。

清野吉光氏のコラム 第171回

団塊耕志録

一年の時の経過がもたらす祝福

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。

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

時の祝福

実は、以下の文章は、昨年4月に掲載された第160回のコラム「クルーズ船チャータータクシー手配と地域共同アプリの意味」で書いた結末の部分である。

それは、昨年3月から本格的に始まった、静岡市・清水港でのタクシーチャーター手配の中で見えてきた、3つの課題のうちの一つのことである。

何を今さら古い文章を採録するのか、と言われそうだが、ほぼ一年間の時の経過の中で、夢想に近かった構想が実現しつつあることを、改めてお披露目したい、という誘惑にかられたからである。

見えてきた課題 自家用車活用事業の先鞭

それにしても、根本的な課題は、タクシー乗務員不足によるタクシー供給力の絶対的な不足である。特にチャータータクシーは長時間の拘束が発生するので、逆に一般のタクシー需要に応えられないという問題も発生する。そこで、国土交通省が推奨する自家用車活用事業の活用である。チャータータクシーはまさに自家用車活用事業の条件である事前確定運賃であり、経路も事前に確定しており、時間も限定された時間のみの稼働である。また英語の堪能な一種免許保持者に最適な仕事であり、是非やってみたいという声も聞かれる。地方自治体の静岡市がこのクルーズ船客へのタクシー供給が不足していると静岡運輸支局に申告すれば、自家用車活用事業を自動的に承認すると国土交通省の通達には書かれているので、静岡市には是非、まずは自家用車活用事業をこの分野から取り組んで欲しいと思う。

（2024年3月25日記）

そして遂に、静岡市から「日本版ライドシェアに係る要請書」が、令和7年3月12日付で発出された。この日本版ライドシェアは、地方都市で一般的に許可されている「金曜日の夕方5時から翌土曜日の早朝5時まで」とは違い、いわゆる「イベント対応型」の日本版ライドシェアであり、清水港において大型クルーズ船の寄港時に発生する一時的なタクシー不足に対し、タクシー会社に雇用される一種免許所持者が自分の自家用車、ないしはタクシーの有休車両を使って、時間制の貸切チャーターに限って運行が許可されるものである。

通常、日本版ライドシェアは、配車アプリを使って事前に運賃を確定させ、運行の経路もアプリの指示に従う必要があるが、清水港に着岸するクルーズ船からの貸切チャーターは、神奈川県の箱根や山梨県での富士山観光などの長距離が多く、配車アプリによる距離計算やメーター運賃には馴染まない。そこで、国土交通省の判断で、クルーズ船などによる観光需要の促進を目的に、時間制による貸切運賃も事前確定運賃とみなしてくれることになった。英断である。

さらに、配車アプリによる受注ではなく、旅行会社が利用者の要望に応じてコースを提案し、時間制による貸切で運賃を確定、事前に決済をすることで、乗務員とインバウンド客との間での運賃トラブルを軽減することも出来る。

現在、日本を訪れるインバウンド観光客は飛躍的に増えているが、そうした中で、年間2500万人を目指すクルーズ船客を、タクシー業界が取り込んで行くことは必須のことである。また、クルーズ船の寄港地も国内100カ所を目指すとのことで、全国の寄港地で地元タクシー業界と日本版ライドシェアに、このビジネスモデルを敷衍してもらえれば、地方で日本版ライドシェアがなかなか根付かない問題への突破口にもなるのではないだろうか。

日本版ライドシェアに係る要請書

令和7年3月12日

静岡運輸支局長　殿

団　体　名　静岡市
所　在　地　静岡市葵区追手町5番1号
代表者氏名　静岡市長　難波　喬司
担当者、連絡先　交通政策課
電話　054-221-1105

下記のイベント等の開催に伴い多くの観光客や来場者が見込まれ、一時的な時間帯での輸送に伴う旅客輸送が必要であるため、下記のとおり日本版ライドシェアの使用可能時間帯及び使用可能車両数の拡大を要請します。

記

1. イベント等の名称
清水港におけるクルーズ船寄港

2. 開催日時・期間
清水港にクルーズ船が寄港している時間帯

3. 開催場所
清水港、日の出埠頭におけるクルーズ船の係留箇所

4. 来訪者の不足が見込まれる時間帯
清水港にクルーズ船が寄港している時間帯

5. 不足車両数及び要出現数
寄港するクルーズ船客利用旅客定員　2,500人
クルーズ船乗客の平均タクシー利用率　8%
クルーズ船乗客向けに稼働できる最大タクシー車両数　50台
クルーズ船乗客のタクシー1台あたり平均乗車数　3人/台

17台　2,500人×8%÷50台=200人　200人÷3人/台≒67台
67台−50台=17台（不足車両数）

不足車両数の算出根拠

静岡市の要請書によると、クルーズ船の寄港時における不足車両数は17台と算出されている。実のところ、クルーズ船の規模に応じた乗船客数、天候、とりわけ目玉である富士山が見えるか否か、清水港への寄港がクルーズの始めの方なのか、終わりに近いのかによって、チャーターの利用者数は大きく影響を受ける。時に、タクシーが足りなくてインバウンド客を1時間も待たせることがあれば、ほぼ待たなくても乗車が出来る時もある。

しかし、最も注目しなくてはいけないのは、清水港におけるクルーズ船客は長時間のチャーターが多く、仮に、クルーズ船客を待たせることが少なくても、地域に50台ほどのタクシーしか存在しない午前中における長時間のチャーターは、地域住民の通院や通勤に大きな影響を与える懸念がある、ということである。正直なところ、クルーズ船客の長時間チャーターは、乗務員にとって「非常に良い仕事」なので、そちらを優先しがちになる。その意味でも、メーター器による通常のタクシー営業が出来ない日本版ライドシェアと上手く協業していく必要がある。いずれにせよ、一年前に日本版ライドシェアがクルーズ船客対応で活用出来たら、と願望したことが、実現の途に着手できたことは本当に感慨深い。

さらに、一年前に抱えた課題を取り上げたい！

見えてきた課題 待ち時間の提示

チャーター需要が集中し、タクシーが足りなくなった時に、クルーズ船の出港時間の制約もあるので、お客様からどのくらい待てばよいかとよく聞かれる。それによって、お客様は目的とする観光地に行けるかどうかを判断するのだが、現時点では残念ながら「わかりません」と答えるしかない。

しかし、先月（昨年3月）のコラムでも言及したように、地域共同アプリを採用し、車載端末の位置と動態情報を公開してもらえれば、かなりの確率で要望に応えることができる。また、相互の共同配車と日の出埠頭の現地での需給状況をリアルタイムで伝達をすることも出来るようになる。

さらに発展した話だが、日の出埠頭の現地に特殊車両による移動サテライト配車センターを随時設置し（これは日の出埠頭での強風対策にもなる）、そこから配車指示をすることも可能になる。まさに静岡のタクシー業界の高次のDX化が可能となる。年100回に及ぶクルーズ船の寄港をタクシー需要喚起の大きな柱とするには、そこまで考える必要があると思う。

（2024年3月25日記）

この究極の課題はどうなっているか？

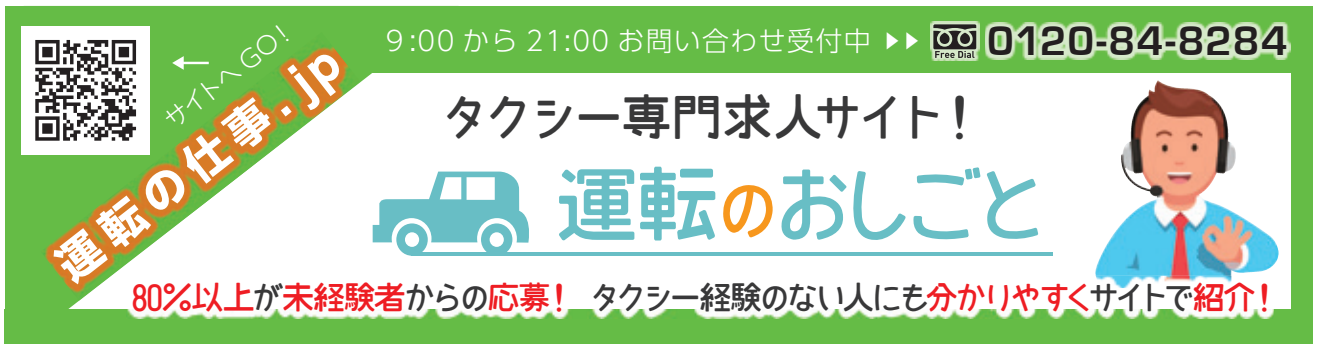
そもそも私が代表理事を務める静岡TaaSは、静岡市のタクシー業界における生産性の向上のために、共同アプリと共同配車の実現を目指して出発した一般社団法人だ。実は、クルーズ船のインバンド客へのタクシー配車は、こうした地域全体最適配車プラットフォームが構築できれば自ずと解決できるものだ。

昨年の3月頃から静岡市のタクシー業界全体で共同アプリを採用しよう、との動きがあり、静岡TaaSとしても全面的に賛成し、その実現に期待したものの、残念ながら、現時点でその動きは停滞してしまっている。

しかし、クルーズ船でのタクシー配車が、特に今年の5月以降、現在のタクシーとバスの駐車場が「海洋　地球総合ミュージアム」の建設工事のために使えなくなってしまうことから、再度適切な配車のための共同アプリ、特に共通のタブレットが、無線対応のみの会社にとって必要になってくるのではないか、と思う。新しいタブレットであれば、県外を走行中でも、その位置情報や動態がわかり、メッセージのやりとりが出来るのでトラブルにも対処できる。さらに、現在の配車システムのデジタル化も一気に可能である。

この課題の実現に、さらに一年の「時の祝福」を待たねばならないのか？それとも時代が後押しをしてくれるのか？は、誰にも分からない。

（2025年3月23日記）



topics

全個協が第33回定例理事会開く

事業許可の特例延長に要望を変更

全国個人タクシー協会（櫻井敬寛会長）は3月26日、都内中野区弥生町の「個人タクシー会館」で、第33回理事会を開き、令和6年度上半期事業報告と同決算報告、および令和7年度事業計画と同収支予算を承認した。また、旅費規程の一部改定や廃業餞別金規程などの一部改正も了承した。

令和7年度事業計画では、75歳定年制に関する要望事項を、「廃止または延長」から条件を付した「事業許可の特例延長」に変更した。

7月の参議院議員選挙に自民党の全国比例区で立候補予定の赤池誠章・参院議員が訪れて、支援を要請すると共に、個人タクシーを応援する議員連盟の事務局次長に就任する予定であることを報告した。

75歳定年制の要望内容を変更

櫻井敬寛会長は、「個人タクシー事業者のU・Iターンでは、ようやく全国での2例目として、神奈川県の横浜から北海道へという申請が認可になった。これから加速して行くことになると思う」としたほか、75歳定年制に関して「個人タクシー事業者全員の定年を75歳から延ばすというのは難しい状況なので、（従来の「75歳定年制の廃止または延長」を）健康面など条件を満たした場合に『事業許可の特例延長を認める』という要望に変えたところだ」などと説明した。

個人タクシーのブランドを守る

閉会では、冨本哲哉副会長（関東・東京）が「現実的に考えると、（個人タクシー業界における）組織人員の減少が今後も続いて行くような環境の中で、『乗って安心、個人タクシー』というブランドを守っていくために、私たちは結束して行かなければならない」などと訴えた。

個人タクシー事業者の質の向上

開会の挨拶で、信岡弘二副会長（近畿・大阪）は、「我々の個人タクシー業界は、平成16（2004）年度における最盛期の事業者数と、現在の事業者数を比べると、約半数にまで減っている」としながら、「その原因は、事業者の資質であり、個人タクシーの存在価値の低迷が続いて来たことにあると、私は思っている。このような状況を少しでも改善するため、行政への訴えと共に、個人タクシーの質の向上を実現して行かなければならない」などと強調した。

topics

都個協が第96回理事会を開く

新年度事業計画と同予算など承認

東京都個人タクシー協会（櫻井敬寛会長）は3月17日、都内豊島区南大塚の「日個連会館」で第96回理事会を開き、令和7年度事業計画と同収支予算を承認したほか、セーフティドライブ・コンテストへの参加、東京高速道路（KK線）の4月5日での廃止に伴う特定地域街頭営業ルール実施要綱における土橋入口付近の記載内容を改定した。

土橋入口廃止後の街頭指導対応

都内事業者数の推移では、特別区・武三は8367人で、昨年5月の8523人から186人の減少。多摩は348人で同4人の減。

東京高速道路（KK線）の4月5日での廃止に伴う特定地域街頭営業ルール実施要綱における土橋入口付近の記載内容の改定では、櫻井会長が「高速の土橋入口が無くなったら、（銀座乗禁地区にある2号乗り場への進入を偽装しながら不適正営業を行う）土橋周辺に並んで客待ちする個人タクシーがいなくなるのかどうか、は現時点では分からない」としながら、「東個協や日個連にもいるが、かたくなに動かない無所属の個人タクシーがずっといる。街頭指導では、重点的にみていきたい」などとする意向を示した。

topics

万博ライドシェアを巡り国会で質疑

立憲の森山浩行・衆院議員が質問

EXPO2025大阪・関西万博の開幕が4月13日（会期は10月13日まで）と迫っている中、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）が、「タクシー不足を補完するというのが当初の制度の建付だったのに、場当たり的な運用の拡大を続けている」などとタクシー業界内に不信と波紋を呼んでいる。

そうした中で、3月14日に開催された衆議院・国土交通員会では、立憲民主党の森山浩行・衆院議員が、質問に立った中で、日本版ライドシェアについて「例外的に自家用車の活用を認めたもので、タクシー会社の管理の下、タクシーが不足する地域、曜日、時間帯に限って運行が認められる制度だ」とした上で、「『万博ライドシェア』について、万博が終了した後の取り扱いについては決まっているのか」と質問。

これに、中野洋昌・国土交通大臣は「今回の措置は万博期間中におけるタクシーの供給不足に備えるために実施するものなので、万博終了時までの措置となっている。万博終了後は通常の運用に戻ることになる」とした。

自治体の要望なら無制限なのか

これに、森山衆院議員は、「大阪のタクシー1台当たりの売上は前年比でマイナスやほぼ同額。配車アプリのマッチング率もほぼすべての曜日と時間帯で90％を超えており、新大阪駅の乗り場にもタクシーが溢れている状態ということだ」と指摘した上で、「さらには昨年の12月から今年1月にかけても、大阪光の饗宴というイルミネーションのイベントでも無制限の日本版ライドシェアの運行を認めている、という状況にある」としながら、「自治体から要望があれば、国交省は無条件で無制限運行を認めるということなのか。これは『公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合』の範疇を超えているのではないか、という認識も含めて答えてもらいたい」などと求めた。

中野・国交大臣は「日本版ライドシェアはタクシーを補完することを目的として、タクシーが不足する地域・時期・時間帯において、その不足分を地域の自家用車や一般のドライバーで補っている」とした上で、「（自治体から）申し出があった場合には、タクシーの事業者にも不足の状況を確認して、国交省において精査した上で運行を認めている」などと答弁した。

2年の期限満了後の取り扱い

森山・衆院議員は、最後に「日本版ライドシェアの期間は2年間ということになっているので、折り返し地点が目の前に来ている。その後の日本版ライドシェアの扱いについては、このまま継続をするのか、新しい制度を入れるのか、あるいは不要だからやめるのか、色々なパターンがあると思うので、事前に「こういうレベルであればこうする」という基準を示すことも大事だと思っている。是非、検討して欲しい」などと要請した。

編集後記

最近、全タク連・東タク協の会長であり、東京大手・日本交通のオーナーにして、配車アプリGOの代表取締役会長も兼務する川鍋一朗氏が、このところ再び「GO」の企業ロゴが入ったネクタイを締めるようになりました。上場準備が進んでいるとみられているGOですが、収益を確保して上場基準をクリアする必要があり、そう簡単には行かない、という観測も。来年には何とか、というところなのかも知れません。自動運転タクシーに道筋を付ける、という川鍋氏ですが、労働集約型産業のタクシー事業に対して、自動運転サービスは規模がものを言う典型的な装置産業です。アメリカでは、Google系の自動運転開発企業Waymo（ウェイモ）と米Uberが共同ブランド「Waymo on Uber」を発表。技術開発はウェイモ、配車と車両管理・メンテナンスはUberという役割分担のようです。ウェイモと日本でのパートナーシップを締結しているだけに、GOのネクタイを締めたくなる気持ちも、分からなくはありません。〈熊〉

★

Taxi Japan

2025.3.25 No.477 CONTENTS

巻頭特集：東タク協と全タク連の川鍋一朗会長が続投へ
1 川鍋会長「私は、やる気満々だ」自動運転タクまでの道筋を付ける

論風一陣
7 川鍋会長を除く全タク連の幹部に問う！

TOPICS
8 坂本最高顧問が川鍋会長続投要請 全タク連が正副会長会議と理事会

TOPICS
9 国交省が交通空白解消で実証実験 日本版RSと貨物ドライバーシェア

TOPICS
10 規制改革推進会議WGが論議再開 移動の足不足の改善状況等を検証

TOPICS
11 関東運輸局が定例記者会見を開く 日本版RSでは初めての重傷事故

TOPICS
12 トヨタと都が水素タクの導入支援 東タク協が理事会終了後に説明会

TOPICS
13 創業105周年記念動画NEXT 国際自動車が創業記念式典を開催

TOPICS
14 運行管理高度化と健康起因事故 全タク連が交通安全委員会を開く

TOPICS
14 東タク協が交通事故防止員会開く 安全プランの目標達成に独自施策

TOPICS
15 路上横臥者の救護で警察署長表彰 綾瀬警察署に続き渋谷警察署でも

TOPICS
15 東部ハイタク支部が安マネで会合 関運局とNASVAから講演を聴く

TOPICS
16 全国的には営業収入は横ばい傾向 営収回復都府県と低迷地域に格差

TOPICS
19 共同ブランド「Waymo on Uber」 技術開発と配車サービスを分離

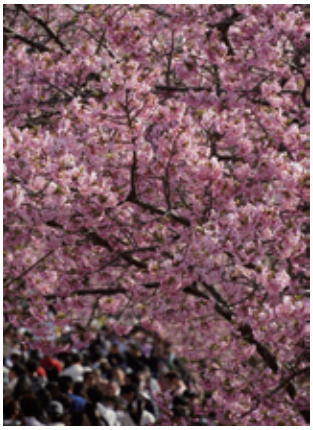
TOPICS
19 国交省がソフトメーターを初認定 矢崎・二葉・GOの3社商品化へ

20 COLUMN 清野吉光氏のコラム「団塊耕志録」第171回
一年の時の経過がもたらす祝福

TOPICS
22 全個協が第33回定例理事会開く 事業許可の特例延長に要望を変更

TOPICS
22 都個協が第96回理事会を開く 新年度事業計画と同予算など承認

TOPICS
23 万博ライドシェアを巡り国会で質疑 立憲の森山浩行・衆院議員が質問



第477号 表紙解説

表紙の写真は、3月2日に訪れた静岡県賀茂郡河津町で撮影した、その名も「河津桜」です。河津桜は、日本固有種のオオシマザクラとカンヒザクラの自然交雑で生まれた栽培品種です。強いピンク色は、カンヒザクラの影響です。ちなみにカンヒザクラの原産地は中国大陸南部や台湾とのこと。人の手が大きく介在しているという意味ではソメイヨシノとも似ていますが、ソメイヨシノはすべて人為的にエドヒガンとオオシマザクラを交雑させた栽培品種を始原とするクローンとされています。

撮影：熊澤 義一

タクシージャパン 第477号
2025年3月25日発行

発行人 高橋 正信
編集人 熊澤 義一

発行所 タクシー日本新聞社

〒102-0072
東京都千代田区飯田橋3-6-8
飯田橋T&Sビル602号室
TEL 03-5215-1551
FAX 03-5215-1552
taxi-japan@r7.dion.ne.jp
https://iinehonpo.com

制作・印刷
株式会社 エス・ジー・エム
〒101-0047
千代田区内神田1-11-11
藤井第一ビル5F
TEL 03-5577-4806
FAX 03-5577-4816

購読料
前納制
六カ月 25,000円+消費税
一 年 50,000円+消費税

購読のご注文は
タクシー日本新聞社まで
乱丁・落丁品はお取り替え致します