

taxi japan

https://iinehonpo.com

タクシー専門情報紙

[タクシージャパン]

No.478 2025

4.11

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)

50年余保有の運転免許証返上の顛末!

- 1 頁：日本維新の会がRS新法案を提出
- 5 頁：周期的なタクシー運賃改定の動き
- 6 頁：日本交通G関西がタク2社傘下に
- 8 頁：日本交通グループが20周年式典
- 9 頁：電脳交通が25億円の資金調達
- 5 頁：全タク連が定例正副会長会議開く
- 6 頁：交政審が第10回自動車部会開く
- 7 頁：自動運転車両I-PACEを報道披露
- 8 頁：今春も多数の新卒乗務員が誕生
- 12 頁：路上横臥者の救護で警察署長表彰

巻頭特集

日本維新の会がRS新法案を提出 ドライバー業務委託で参入も解禁



日 本維新の会の青柳仁士・政調会長（衆議院議員）らは4月11日、衆議院事務局を訪れ、築山信彦・衆議院事務総長に、「ライドシェア全面解禁を軸とする「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」を提出した。

同法案の骨格は、一種免許＋自家用自動車による有償旅客運送であるライドシェア事業を全面解禁して①タクシー事業者以外の新規参入も認める、②ドライバーは雇用に加えて業務委託でも可能に、③営業区域や台数、運行時間帯などの規制は設けない、④本格的なダイナミックプライシングの導入——などとなっている。新経済連盟は同日、「ライドシェアの一刻も早い全面解禁を求める」としたコメントを発表した。

日本維新の会では、これまでに100本を超える法律案を国会に提出しており、今回の「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」についても、少数与党ながらも自民党・公明党、もしくは最大野党の立憲民主党などとの事前協議に基づく「成立を前提」にした法律案では無く、「国会に提出することに意義のある法案」との見方がある一方で、少数与党での国会運営を余儀なくされていた自民党・公明党に対して、日本維新の会が令和7年度予算の成立に協力した経緯もある、などとして、「万が一に備えて、警戒を強めるべき」とする声も出ている状況だ。

一方で、昨年6月21日に閣議決定された骨太の方針では、「全国の移動の不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、モニタリングを進め、検証を行い、各時点での検証結果の評価を行う。並行して、こうした検証の間、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める」としており、同法案の提出が、規制改革推進会議WGでの議論にも影響を与えそうだ。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉

RS運転者は委託と雇用の両方

日本維新の会が、4月11日に衆議院に提出した「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」は、法案の趣旨を「国民、外国人観光旅客等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることの重要性に鑑み、ライドシェア事業に係る制度の導入に際し必要な基本的事項を定めるもの」(一条関係)とした上で、ライドシェア事業の定義を「他人の需要に応じ、有償で『他の者に委託して行う自家用自動車による旅客の運送』、および『運転者を雇用し、その者に自家用自動車を運転させて行う旅客の輸送』(二条関係)

ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案 概要
背景及び必要性
○地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車...
法案の概要
政府、外国人観光旅客等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることの重要性に鑑み、ライドシェア事業に係る制度の導入に際し必要な基本的事項を規定し、政府にそのための法制上の措置等を義務付ける。
ライドシェア事業の導入
1 ライドシェア事業に係る制度の導入
政府は、ライドシェア事業に係る制度の導入のために必要な法制上の措置等を速やかに講ずるものとする。
2 ライドシェア事業に係る運転者の多様な働き方の促進及び利用の円滑化のための措置
①委託型ライドシェア事業を選択しやすい環境の整備
②駅等における旅客乗降区域の設定支援

と規定している。日本維新の会の法案では、一種免許運転者十白ナンバー車両(自家用自動車)による有償旅客運送という「ライドシェア事業」において、現在運行されている「日本版ライドシェア(自家用車活用事業)」に相当する運転者雇用による一種免許十白ナンバー車両に加え、業務委託ドライバーによる一種免許十白ナンバー車両による有償旅客運送も認める、というスキームとなっている。

現行制度では、地方自治体などが実施主体となる自家用有償旅客運送(公共ライドシェア、道路運送法78条2号)において、運転者の業務委託が認められているが、これを民間の営利事業

タクシー事業許可を要件にせず

にも拡大する、というイメージと言えそうだ。

また、ライドシェア事業に係る制度の導入では、「政府は、ライドシェア事業に係る適切かつ合理的な制度を導入することにより、ライドシェア事業に係る輸送の安全を確保し、利用者の利益に保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送法の総合的な発達を図るため」としながら、ライドシェア事業への参入に関する基本方針(四条関係)として、①導入する地域、期間又は場合を限定しない、②国土交通大臣の許可を受けて経営することとし、その許可に關しては、営業区域、ライドシエ

アの用に供される自家用自動車の数などの制限を条件として付さないものとなるよう留意する、③国土交通大臣による許可においては、その許可の申請者がライドシェア事業を自らの確に遂行するに足りる能力を有するかどうか等を審査するものとし、一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー事業)の許可を受けていることを許可の要件として定めることの無いよう留意する...ことなどを盛り込んだ。現在の道路運送法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)では、一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー事業)の許可を受けていること、が日本版ライドシェアの許可要件となっているが、これを外すとしている。

路線バスの補充でも日本版RS

そうした中で、国交省では、バス路線の減便・廃止に対する補完としての相乗り型も含めた日本版ライドシェア活用の実証実験を、関東バス大手の東急バスが実施主体となる形でスタートする予定だが、この実証実験で東急バスは「タクシー保有0台」での形式的なタクシー事業許可を受けて日本版ライドシェアを運行する方向だ。

「タクシートの補充」に続き、バス路線の減便・廃止が大きな社会問題となりつつある中での「路線バスの補充」も、一種免許運転者十白ナンバー車両による「日本版ライドシェア」の運用拡大で柔軟に対応する方向性が強まっている状況だ。

これに「タクシー事業許可の形骸化」や「二種免許制度の形骸化」を指摘する声も出ている状況だけに、「公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合」という例外規定の道運法78条3号の拡大解釈による現在の日本版ライドシェアの制度その

ものの再定義、も必要になって来そうだ。

事前確定で本格的なDP導入

運賃及び料金、運送の引受けに関する基本方針(五条関係)では、ダイナミックプライシングを可能とし、輸送の安全を確保するためにタクシー運賃・料金の水準を踏まえることや、運賃・料金の額の利用者への事前提示(配車アプリ等)による事前確定運賃での運用)を求めている。

性犯罪等の経歴確認も

輸送の安全の確保等のための規制(ライドシェア事業者に対する義務付け、又は禁止すべき事項、六条関係)に関しては、①運転者の自動車の運転に関する経歴及び性犯罪等の経歴の確認、②運行管理に関する責任者の選任、③ライドシェア事業の用に供される自家用自動車の定期的な点検及び整備の管理、④旅客の運送に関し生じた損害を賠償するために必要な金額を担保することが出来る保険契約の締結、⑤利用者からの相談対応に係る体制の整備、⑥旅客の運送の委託に係る不当に低い料金の禁止...などのほか、二種免許の保有をライドシェア運転者の要件としないこと、輸送の安

全の再定義、も必要になって来そうだ。

論風 一陣

50年余保有の運転免許証返上の顛末！

駅や空港などにRS乗降エリア

全を確保するための措置については、情報通信技術等を最大限に活用することを前提とし、合理的かつ適切なものに留めること、などとして、過度な規制とならないことを求めている。

さらに、ライドシェア事業に係る運転者の多様な働き方の促進及び利用の円滑化のための措置として、運転者の多様な働き方の促進に資するよう「他の者に委託して行う自家用自動車による旅客の運送」という、運転者の業務委託が「選択し易い環境の整備のために必要な措置を

青柳・政調会長らが法案を提出

講ずるよう努めること」のほか、ライドシェア事業の利用の円滑化を図るため、駅や空港などにおける乗降区域の支援等を政府に対して求めている。
日本維新の会の青柳仁士・政調会長は「只今、ライドシェア導入に関する法律案を衆議院

筆者は、16歳の時に原付免許証を、その3年後に普通自動車一種免許証を取得し、半世紀を超えて自動車を運転し続けてきた。幸いにも大きな事故や重大な違反もなく幸運だった。そこで、この一枚のハガキを折に触れて見つめ、暫し、あれこれ沈思黙考してきた。
当初は、何も考えずに制度改正に従って都内の教習所で高齢者講習を受講して運転免許証を更新しようと思っていた

昨年12月に東京都公安委員会から、「免許証更新のための講習のお知らせ。重要」と記したハガキが筆者の自宅に届いた。自動車運転免許証の更新期限は今年6月2日なのだが、半年以上も前に講習会への受講案内のハガキが到着。筆者は現在71歳。70歳以上の免許証更新手続きには、これまでになかった高齢者講習会を、都内の教習所で受講しなければならぬという制度改正に伴うものであった。

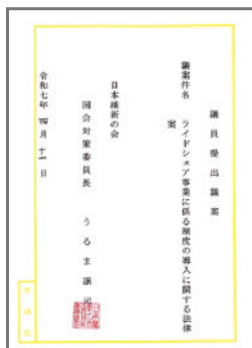
が、ある教習所に受講を申し出たところ、満員で空きがないとのことだった。その時は、また、改めて他の教習所に連絡しようとして放置していた。そしてハガキが到着して3〜4カ月が経過。高齢者によるブレーキとアクセルの踏み間違いによる交通事故のニュースが後を絶たず、認知症の疑いによる通常では考えられないような高齢者の暴走事件も相次ぐ中で、ハタと自らを振り返った。

筆者は、今から16年前にクモ膜下出血による開頭手術を受けたほか、その5年後に心臓の冠動脈にステント挿入のカテーテル手術も行っている。いずれも血管系の疾患によるもので、その他にも永年にわたり股関節周辺の疼痛に悩まされている。客観的に、自らの健康状況をチェックすると、ブレーキとアクセルを踏み間違えやすくなる前に、運転中に血管関連の突発的な疾患が発生した場合、状況や場所によって重

大な人身事故を惹起しかねないことに気付いたのである。

まさかブレーキとアクセルの踏み間違いなどしない、と筆者も思っているが、これまで交通事故を起こしたほとんどの高齢加害者も同様に思っていたはず。都内池袋において母親と幼子を死亡させた高齢ドライバーなどは、裁判中もブレーキとアクセルの踏み間違いを認めず、あくまでも装置の欠陥を主張し続けたのは印象に強く残っており、無責任にも他人事と捨て置く訳にいかないと思っ

高齡者だからと言って、必ずしも運転免許証を返上しなければならないことはない。健康状態は、それぞれ個人差があることなので、あくまでも筆者が、筆者の健康状態と今後の体力の衰えを加味して考えた結果、今が潮時という結論に至ったものだ。そう決断した時、少なくともハンドルを握って人を傷つけたり、殺めたりする不測の事態を事前に回避できたことに、安堵している次第である。
〈高橋 正信〉



に提出したて来た。(大阪・関西)万博が始まるが、万博の期間中は、大阪では、日本版ライドシェアの半歩進んだ制度が試験的に実施される。しかし、まだまだ不十分だ」としながら、「日本版ライドシェアは、世界で行われているライドシェアとは、まったく違うもので、タクシー事業者でないと実施することが出来ない、そして(運転者は)雇用契約が必要であり、(運転者は業務の)委託契約はライドシェアを実施することが出来ない、地域ごとに台数制限があり、乗車もしくは降車のどちらかは(タクシー事業の許可を受けている)台数制限のある地域でないといけない、海外のようなダイナミックプライシングも今の日本版ライドシェアでは一切できていない」と指摘した上で、「本当の意味でのライドシェアを日本で実現するために、これらすべてが可能となる法律案を提出した。(大阪・関西)万博を契機として、日本にも本物のライドシェアが導入できるように、我々としてはこの法律案

RS新法提議で政府でも検討を

の可決を目指して行きたい」などとする意向を強調した。

続いて、同行した片山大介・

政調会長代行（参院議員、日本維新の会の共同代表などを歴任した、片山虎之助・元総務大臣の子息）は、「昨年4月から日本版ライドシェアが始まったが、1年が経っても地域の足不足は解消されていない」としながら、「コロナ過の中でタクシー運転者は全国で約6万人減ったが、これに対して地域の足の不足を解消しようと始まった日本版ライドシェアのドライバーは約7500人に過ぎず、（地域の足不足は）解消していない」と指摘した上で、「昨年の骨太の方針で、政府は、タクシー事業者以外が参入できるようにライドシェアの法整備を（並行して）考えて行こう、と決めたはずなのに、議論も一切、進んでいない。法案を出すことで、自民党の中にも、昨年、小泉進次郎さん（衆院議員）が超党派ライドシェア勉強会を会長として立ち上げ、他の党にも、ライドシェアをやるべき、という議員はいて、そういう方たちに対しても、我々が法案というメッセージを出すことによって、国会でも（ライドシェア解禁を）

盛り上げて行きたいと思うし、経済団体にもライドシェア解禁を要望しているところはあるので、経済界の中でも盛り上がって欲しい」などと述べた。

その上で、片山・政調会長代

行は、「我々の目指すライドシェアは、色々な制約を全部、取り外す」としながら、「まずは（ライドシェア事業の許可対象を）タクシー事業者だけでなく、新しい業者が参入できるようにして新産業を生むような形にしたい。ドライバーについても、雇用契約だけでなく、委託契約でも認めることによって、働きたい時に、働きたい時間でやれるような、自由にライドシェアをやれるようにする」として、「日本経済にもプラスとなり、特に、過疎化している地方の足不足の解消にも大きな効果をもたらす」などとする見方も示した。最後に「各党にも乗ってもらって、この法案を成立させたい」と訴えた。

質疑応答の中で、片山・

政調会長代行は、「政府の中でも、（ライドシェア解禁に対して慎重な立場の国交省に対して）内閣府や規制改革推進会議・デジタル行財政改革会議など、それぞれ意見があると思う。昨年の骨太の方針においては、（並

行して）法整備を検討するとの閣議決定も行っており、我々が法案を提出することによって、政府でも法整備について考えて行ってもらいたい」とする意向を示し、「国交省の『交通空白』解消の取組は3年計画だが、地方での足不足は3年も待ってられない状況だ。内閣府の調査でもそうなっている」などと強調した。

新経済連盟がコメントを発表

日本維新の会による「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」の国会提出を受けて、同日、新経済連盟（代表理事＝三木谷浩史・楽天グループ代表）は、「ライドシェアの一刻も早い全面解禁を求める」としたコメントを発表。

コメントでは、「新経済連盟では、労働力不足、インバウンド対応等を起因とする移動の足



問題が発生することを、2015年以降繰り返し指摘し、2018年には解決策としてのライドシェア新法の詳細な制度設計案も提示してきたとこ

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

規制改革推進会議WGにも影響

ろ」とした上で、日本維新の会が国会に提出した「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」に関して、「本法案には、我々の主張してきた以下の点が盛り込まれていると認識している」としながら、「①非タクシー事業者の新規参入を確保すること、②ドライバーは業務委託で可とすること、③デジタル時代の運行管理の導入等を図ること、④新たなダイナミックプライシングを大胆に導入するなど、ビジネスモデルにかかわる環境整備を積極的に進めること——を挙げて、「新経済連盟としては、本法案提出を契機として、与野党で議論が精力的に進められ、一刻も早くライドシェアの全面解禁が実現することを強く望む」などとしている。

タクシー業界内では、「日本維新の会は、これまでに100本を超える法律案を国会に提出しており、今回の『ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案』についても同様ではないか」、「日本維新の会にとつて、成立するかどうかよりも、国会に提出することに意義のある法案」との見方がある一方で、少数与党での国会運営を余儀なくされていた自民党・公明党に対して、日本維新の会が令和7年度予算の成立に協力した経緯もあることから、「万が一に備えて、警戒を強めるべき」とする声も出ている状況だ。また、同法案の提出が、規制改革推進会議WGでの議論にも影響を与えそうだ。

全タク連が定例正副会長会議開く 日本維新の会がRS新法案提出へ



全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋一朗会長）は4月9日、都内千代田区市ケ谷の「自動車会館」で定例正副会長会議を開いた。国土交通省からは、鶴田浩久・物流・自動車局長と重田裕彦・旅客課長が出席し、①4月21日～5月30日で第1次交付申請を受け付ける令和6年度補正予算関係の申請スケジュール、②バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアのトラ

イアル実施を決めた、4月3日の第10回交通政策審議会陸上交分科会自動車部会、③3月19日に開催された第2回交通空白解消・官民連携プラットフォーム——などの概要を説明した。

また、4月4日付で、中野洋昌・国土交通大臣に宛てて「燃料価格激変緩和措置の延長に関する要望書」を提出したことを報告した。

規制改革推進会議WGに疑義



川鍋会長は、正副会長会議の冒頭挨拶で、「一

番に心配している規制改革推進会議については、地域活性化・人手不足対応WGが先々週の金曜日（3月28日）に開かれたが、我々も全国での不足を解消すべく、こうした会議（WG）に出ている時間も惜しんでやって

行きたい」としながら、「国交省の皆さんも（同WGに）欠席ということ、出席して一所懸命に説明してもらっていると聞かない、というような会議の運営には思うところもある。政府の会議体でありながらアンケート調査なども意図的で、私としては疑義も感じているところだ」と訴えた。

日本維新の会がRS新法案

川鍋会長は、また、「国会の方では、日本維新の会の議員の先生方が、相変わらず活発に『ライドシェア解禁だ』として、今週もしくは来週にでも、ライドシェア新法案を国会に出す、という状況だ」とした上で、「政府として閣議決定する」6月の骨太の方針に向けて、自民・公明・野党超党派のタクシー議員連盟もどこかのタイミングで開催していただき、乗務員の充足や日本版ライドシェアに関する我々の進捗も共有したいと思う。（ライドシェア新法案の）議員立法提出がきっかけになって、来月の正副会長会議の前に、議連の招集があるかもしれない」とし、「国交省が全力で取り組んでいる『交通空白』解消本部と共に、我々も各地の首長との関係を構築して行きたい」などとした。

周期的なタクシー運賃改定の動き 広島・岡山・静岡・大阪でも申請



世界的なインフレの影響による燃料費や資材費の高騰、さらには乗務員の採用経費の確保、最低賃金の引上げへの対応などを目的とした、周期的なタクシー運賃改定の動きが全国に拡がっている状況だ。

つばめタクシーグループや名鉄タクシーグループなどの大手による寡占化が進んでいる名古屋地区では、3月24日の最初の申請から僅か1週間後の3月31日には台数ベースでの申請率が50%を超え、早期の運賃改定手続きに入る見通しとなった。

早期改定と利用者の逸走低減

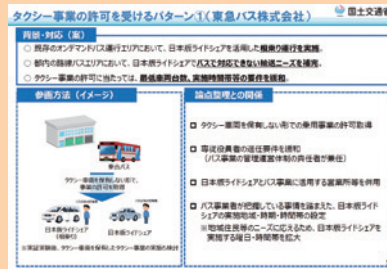
京都や滋賀に続き、愛知県の名古屋（3月24日付）と尾張・三河（3月26日付）、広島市域（旧広島A、3月24日付）と広島（旧広島B、3月25日付）、岡山（4月2日付）、静岡（4月7日付）、大阪（4月8日付）などの地区で運賃改定申請（公定幅の変更要請）が相次いでいる状況だ。

初乗り1・011キロ500円・加算232メートル90円を、初乗り距離を短縮して同0・8キロ500円・加算232メートル100円にしたいとしている。初乗り距離を211メートル短縮する一方で、加算は距離を変えずに10円引上げて100円としている。

「トランプ関税」の影響で景気の先行きに不透明感が強まっており、早期改定に加え、値上げによる利用者の逸走を少しでも食い止めたい、という意図が読み取れる。

名古屋地区では、会長会社で火を切ったが、現行の普通車・

交政審が第10回自動車部会開く タクシー保有0で日本版RS実施



国交省は4月3日、WEB併用方式で第10回交政審審議会陸樹夫交通分科会自動車部会(会長 塩路昌宏・京都大学名誉教授)を開催し、バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画に関して、先行トライアルの実施を確認した。

タクシー事業の許可を受けるパターン、①タクシー事業者とパートナーシップを組むパターン、②バスの2つのパターンに分けて先行トライアルが実施され、路線バスの減便や路線廃止が社会課題となっている路線バス事業者がタクシー事業の許可を受けるパターンでは、関東バス大手の東急バス(都内目黒区)が、「タクシー車両を保有しない形での乗用事業の許可を取得」する形で、日本版ライドシェアでの相乗り運行で「バスに対応できない輸送ニーズを補充」する。

日本版RSで路線バスの補充も

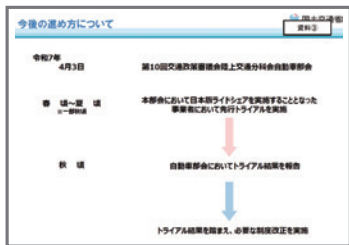
「公共の福祉を確保するため」にやむを得ない場合」という例外規定の道運法78条3号に基づき、「タクシー不足を補充する」としてきた日本版ライドシェアが、「路線バスの補充もする」

という形で、さらなる「一種免許運転者十白ナンバー車両」による営利での有償旅客運送が拡大して行くことになりそうだ。日本版ライドシェア(=自家用車活用事業)の相次ぐ運用拡大には、「タクシー事業許可の形骸化」や「二種免許制度の形骸化」を指摘する声も出ている

状況だけに、現在の日本版ライドシェアの制度そのものの再定義や、制度運用の見直しも必要になって来そう。

バス事業者がタク事業許可取得

バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画で、先行トライアルが実施されるのは、「タクシー事業の許可を受ける」パターンで、東急バス(タクシー車両を保有しない形での乗用事業の許可取得)、東京バス(沖縄、ハイヤー事業の限定解除でタクシー車両を保有)、全但バス(兵庫、タクシー車両を保有しない形での乗用事業の許可取得)、鹿児島交通(タクシー車両を保有しない形での乗用事業の許可取得)となっており、「バス・鉄道事業者がタクシー事業者とパートナーシップを組む」パターンは、グループ内にタクシー会社がある伊予鉄バスと伊予鉄道(愛媛)となっている。



日本交通G関西がタク2社傘下に newmoも堺相互タクシーを買収



大阪・関西万博が開催され、インバウンド需要も旺盛な大阪市域交通圏において、このところ他地域や他産業から新規参入した新興事業者によるタクシー事業の買収が相次いでいる。東京大手の日本交通は3月31日付で、大阪バスグループ傘下の大阪太平タクシー(大阪府守口市、96台)と大阪米運タクシー(同、50台)の全発行株式を取得し、日本交通の関西エリア子会社である日本交通グループ関西(金田隆司代表)が運営を引き継いだと発表した。

両グループは1000台超規模

これにより日本交通グループ関西は、大阪市域交通圏において146台を加え、大阪・兵庫エリアにおいて1679台の体制(業務提携会社・運行管理請負を含む)となる。大バス太平タクシーは「東京・日本交通(守口第一)」、大バス米運タクシーは「東京・日本交通(守口第二)」に社名を変更し、車両は順次に「日本交通グループ」仕様に切り替える予定だとしている。また、タクシー事業に新規参入したnewmo(青柳直樹代表、都内港区)は4月7日、傘下のタクシー会社である未来都(大阪府守口市、606台)が、堺相互タクシー(大阪府堺市、179台)の全発行済株式を取得したと発表した。newmoでは、「グループの保有タクシー車両数は1075台となり、大阪府内のタクシー事業者として3位の規模になる」などとしている。

自動運転車両「I-PACE」を報道披露 日本交通・Waymo・GOが連携



東京大手の日本交通・Google系の自動運転開発企業Waymo・配車アプリ大手のGOの3社は4月10日、英ジャガー・ランドローバーの電気自動車「I-PACE」をベースとしたWaymo（ウェイモ）の自動運転車両の報道機関向けの公開を、都内港区の「高輪ゲートウェイシティ」で行った。

発部門・パートナーシップ部門責任者、日本交通の若林泰治社長、GOの中島宏社長に加え、会場となった高輪ゲートウェイシティの開発を主導するJR東日本の喜勢陽一社長も来賓として駆け付けた。

ウェイモの自動運転車両「I-PACE」25台をアメリカから持ち込み、アメリカで訓練を受けた日本交通のドライバーによる手動での運転で、東京都心の7区（港区、新宿区、渋谷区、千代田区、中央区、品川区、江東区）における走行を開始し、自動運転走行に向けた初期段階としての日本の道路・交通環境に適応させるためのデータ収集とAIによる機械学習、それらの検証などを行う。

米では週20万回以上の運行

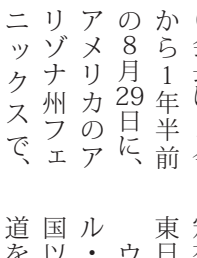
Waymo（ウェイモ）の自動運転車両の報道機関向けの公開が行われた、都内港区の「高輪ゲートウェイシティ」は、JR東日本の品川車両基地跡地に「100年先の心豊かなくらしのための実験場」として開発が進められており、3月27日に「まちびらき」が行われた。JR東日本の喜勢陽一社長は、自動運転の実用化に期待を寄せた。

また、ウェイモの自動運転車両「I-PACE」は、アメリカのアリゾナ州フェニックス、カリフォルニア州のサンフランシスコやロサンゼルスに加え、パソコン大手のデルやIT大手のオラクル、電気自動車のテスラなどが本社を置くテキサス州オースティンなどの市街地において運転者不要の無人での一般商用運行を既に週20万回以上の

日本の未来の移動の足の確保に

ペースで実現しており、自動運転車両として世界最先端の水準にあることから、一般マスコミの注目度も高く、会場には主要テレビ局のカメラも並んだ。安全性も高く、走行距離当たりの人身事故の発生件数は、人間による運転の場合よりも81%も削減した、としている。

配車アプリ「Waymo One」で呼ぶと、この車両（ウェイモの自動運転車両「I-PACE」）がやって来た。運転席には誰もいない、3回乗ったが、穴は無かった。その瞬間、私は、これが日本の未来における移動の足の確保になる、と確信した。そして、様々な方の協力を得て、今日を迎えることが出来た」とした上で、「GOと日本交通が絶対の安全性を以て、自動運転によるデータ収集から始めて一歩一歩と進めて行く」などと述べた。



冒頭、主催者を代表して、川鍋一朗・日本交通オーナー兼GO会長は、「今から1年半前の8月29日に、アメリカのアリゾナ州フェニックスで、



続いて、ウェイモのニコル・ガベル事業開発部門・パートナーシップ部門責任者、日本交通の若林泰治社長、GOの中島宏社長に加え、来賓としてJR東日本の喜勢陽一社長も挨拶。ウェイモを代表してニコル・ガベル部門責任者は、「米



国以外でウェイモの車両が公道を走行するのは今回が初めてだ」とした上で、「日本交通は、ウェイモ車両の整備や充電などを行う新しいデポ（保管場所）も拠点として設立した。ウェイモが日本の交通システムをどのように補完し、さらなる移動手段の選択肢を提供できるか、期待して欲しい」などと述べた。

日本交通グループが20周年式典 30周年は自動運転タクシー会社



拡大し、都内における日本交通グループタクシーの約半数を占めるまでになっている。

東京大手の日本交通を中核とする、日本交通グループは4月7日、都内千代田区の「帝国ホテル東京」において、「日本交通グループ20周年記念式典」を開催した。

日本交通グループは、日本交通が2005年4月に東洋交通（現在は直営子会社）と業務提携したことが発端で、フランチャイズの業務提携会社は33社2275台にまで

当初は業務提携に反対するも



日本交通グループ20周年記念式典において、

日本交通を代表して登壇した川鍋一朗オーナー（全タク連会長、東タク協会長、GO会長）は、「林さん（林紀孝・日本交通副会長）から、21年ほど前に（業務提携による）日本交通グループという取組をやってみたい、という

提案が私のところへ上がってきた。当時の日本交通のタクシーは1300台ほどだったが、『タクシーは台数だ』ということ、『のれん貸し』として意欲のあるタクシー事業者の皆さんに入ってもらおう、という趣旨だった」としながら、「それに対する私の第一声は、『反対』だった」とした。

その上で、川鍋オーナーは「それでも、押し切られる形で（業務提携による日本交通グループが）始まることになった。そし

て、そういうパターンの時は、良い結果になる。こんなに大勢の皆さんと20周年を祝えることは、当時は思ってもみなかったなどと振り返った。

これからは自動運転しかない

川鍋オーナーは、自動運転タクシーにも言及して「日本交通グループは、タクシー業界の常に30年後を見据えている。常に、だ」とした上で、「変化をリードするオーナー集団になりたい。ライドシェアとの闘いは続いているが、今後は自動運転になって行く。自動運転タクシーは3年後ぐらいから始まって、増えても毎年5〜10%程度だと思うので、途中で乗務員の採用をストップすれば、自動運転に移行することが出来る」とし、「アメリカで無人の自動運転タクシーに乗って、その日から、これからは自動運転しかない、と思っただけで来た。自動運転タクシー会社の日本交通グループとして、10年後の30周年を皆さんと祝いたい」などと締め括った。



日立自動車交通の佐藤雅一社長による乾杯の発声で懇親に移った。

今春も多数の新卒乗務員が誕生 km120人、日交141人が入社



今年も東京を中心に新卒タクシー乗務員が多数誕生することになった。東京都内の大手タクシー会社で新卒タクシー乗務員の採用に先鞭を付ける形となった国際自動車グループ（km、都内港区）は4月1日、都内港区にある「東京アメリカンクラブ」で2025年度入社式を開催。タクシー乗務社員88人（男性76人、女性12人）とハイヤー乗務社員28人（男性24人、女性4人）を中心に内勤者も含めて計120人の新卒採用者が入社した。

日本交通は分散ライブ配信で

また、同じく東京大手の日本交通（都内千代田区）も4月1日、千代田区紀尾井町の日本交通本社会議室と自動車会館、大阪にある東京・日本交通などの複数の会場をリモートによるライブ配信形式で結び、分散型での新卒入社式を行った。川鍋一

朗オーナーと若林泰治社長が映像を通して挨拶した。

直営子会社や関西を含めた日本交通グループ全体の新卒入社は141人で、内訳は、関東地区タクシー乗務員119人（男性96人、女性23人）、関西地区タクシー乗務員19人（男性15人、女性4人）、ハイヤー営業所職員3人（すべて男性）

電腦交通が25億円の資金調達 Uber、km、大和、つばめが出資



電腦交通（近藤洋祐社長、徳島市）は4月10、11の両日、「次の選択」を見つめる、タクシー事業者のための未来会議「電腦交通 FUTURE SUMMIT 2025」を、徳島市の「JRホテルクレメント 徳島」においてオンライン併用などで開催したほか、同社のシリーズDの資金調達として、12社から総額25億円の契約をしたことを発表。累計調達額は52億円となった。

今回の資金調達25億円では、既存出資者からは商社大手の三菱商事を筆頭に、既存株主8社（三菱商事、阿波銀キャピタル、いよぎんキャピタル、JPIインベストメント、徳島大正銀行、エムケイ、三和交通・横浜、そして第一交通産業）、さらに、新規出資者4社として、米Uber Technologiesに加え、東京大手の国際自動車（km）と大和自動車交通、さらに名古屋大手つばめ自動車となっている。

WELLCAB JAPAN の事業議決

電腦交通の近藤社長は、今回

の資金調達を①既存事業の強化、②M&A推進による事業領域の拡張、③新規事業開発の促進——などに活用する意向を表明し、配車領域から労務・業務



LCAB JAPAN（同社長長崎県佐世保市）の事業を譲受したと発表した

三菱商事の持分法適用会社に

電腦交通の資金調達は、累計で52億円となったが、このうち、商社大手の三菱商事による出資額は、合計で19億3000万円となり、同社への出資比率が20%以上となることから、三菱商事は、電腦交通が同社の持分法適用会社になることを4月10日に発表した。
三菱商事では、「深刻化するドライバー不足問題に対する

解決策の1つが交通の自動運転化と考えており、将来をたる自動運転時代において、電腦交通が果たせる役割はタクシード分野に留まらず、交通分野全般の幅広い領域に拡大できるとの認識と期待から、今回の追加出資に至った」としながら、「今回の出資により電腦交通との連携を一層深めると共に、オンデマンドバス事業、自動運転事業との連携や協業も加速し、各地域のニーズに沿った総合的なソリューション提供による地域交通の課題解決と新規事業の創出を進めて行く」などとしている。

国土省の鶴田局長がメッセージ



徳島市内で開催された「電腦交通 FUTURE SUMMIT 2025」では、国土交通省の鶴田浩久・物流・自動車局長がビデオメッセージを寄せて、交通空白解消の取組を説明すると共に、公共交通分野におけるDX推進による生産性向上の必要性を強調。

米Uber GSTロジャルCEO

また、追加出資を行った8社



を代表して、三菱商事の若林茂・常務執行役員モビリティグループCEOが、新規出資を行った4社を代表して、米Uber Technologiesのダラ・コスロシヤヒCEOが、それぞれビデオメッセージを寄せた。

ロイヤルマークなどのCIも刷新



北島昇・取締役COO（最高執行責任者）は、①電腦コネクトの拡張、②労務・業務・車両領域への展開、③オーダーメイドによる大都市の大規模事業者向けDSエンタープライズ、④自動運転タクシーへのアプローチ——などについて説明した。

このほか、10周年を迎えた第二次創業として、「運転席から日本がよく見える」とのステートメントを発表し、同社のミッション・ビジョン・ロゴ・マークなどのCIも刷新した。

オリエンタルタクシー

社長 金子 健作

東日本交通

社長 榎元 正人

陸王交通

社長 西原 利至子

八洲自動車

社長 永峰 豊子

飛鳥交通グループ

代表 川野 繁

リード

社長 石田 心也



山三交通

社長 秋山 利裕

第一交通産業

社長 田中 亮一郎

帝都自動車交通

社長 山田 耕司

日本タクシー

会長 坂本 克巳
社長 坂本 栄二

日個連東京都
営業協同組合

理事長 富本 哲哉

三ツ矢
エミタスタクシーHD

代表 関口 勝裕

京西交通

社長 澤田 勝

ヒューマンエンジン
サポート

社長 山口 真二

日の丸交通

社長 富田 和孝

日本交通

社長 澤 志郎

三ツ矢物産

社長 関口 勝裕

トライプロ

社長 高木 宏昌

Z-MOBILITY

代表取締役 鈴木 嘉規

システムオリジン

社長 海野 知之

梅田交通グループ

代表 古知 愛一郎

栄泉交通

会長 保岡 陸朗
社長 保岡 政利

湘南交通

社長 太田 宏

仙台タクシーグループ

代表 佐々木 昌二

コンドルタクシー

社長 金子 健作

全国ハイヤー・タクシー
連合会

会長 川鍋 一郎

大阪タクシー協会

会長 坂本 栄二

東京ハイヤー
タクシー協会

会長 川鍋 一郎

日立興業

代表取締役 田村 栄二

駿河交通

社長 清野 大樹

全自交労連

委員長 溝上 泰央

東京都個人タクシー
協同組合

理事長 櫻井 敬寛

沖東交通グループ

代表 東江 一成

タクシーデータサービス

社長 関 隆成

目黒自動車交通

代表取締役 金子 健作

キャピタルモータース

会長 磯 博樹

社長 磯 史洋

つばめ自動車

社長 天野 清美

グリーンキャブ

社長 高野 公秀

アサヒタクシー

社長 藤井 嘉一郎

全国個人タクシー協会

会長 櫻井 敬寛

神奈川県タクシー協会

会長 伊藤 宏

南観光交通

社長 中澤 洋

タクシー支援サービス

会長 内田 和好

社長 徳差 和則

イーホーム

代表取締役 梅田 信利

開進交通

社長 広村 仁載

大栄交通

会長 安 光秀

社長 安 英哲

ロイヤルリムジン

社長 金子 健作

東京タクシー

社長 岡田 従容

三和交通

社長 太田 祥平

東京ハイヤー・タクシー
交通共済協同組合

理事長 町田 栄一郎

エコチャージジャパン

代表 長堀 アレクセイ

静岡 TaaS

代表理事 清野 吉光

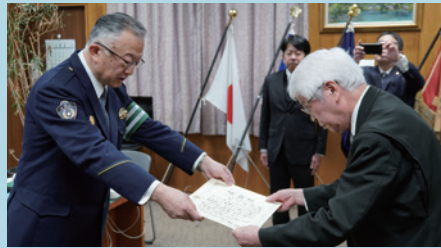
一二三交通自動車

社長 金子 健作

武内工業所

社長 武内 洋子

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



東京業界において、酔客などが路上で寝込む路上横臥者を救護、警察車両などが到着するまで適切な対応をしたことが人命救助に当たるとして所轄の警察署長から表彰を受けるケースが相次いでいる。

3月4日には都内足立区の警視庁綾瀬警察署において、実用興業（坂本篤志社長、都内葛飾区）の村上正見乗務員が路上横臥者を保護、小川幸二署長から人命救助に貢献したとして感謝状を贈られたほか、3月20日には都内渋谷区の渋谷ストリーム1階広場で開催された「令和7年春の全国交通安全運動スタートダッシュイベント」会場において、渋谷警察署の高橋雅代署長から国際自動車（T1、中村太一社長、都内江東区）羽田営業所の高橋充子乗務員と井上雄麻乗務員、天龍交通（渡辺憲史社長、都内品川区）の石渡悟乗務員の3人に路上横臥者救護で、国際自動車（T1）羽田営業所の須藤孝彦乗務員に自転車転倒者の救護で、感謝状を贈られた。

東タク協の坂本篤志・交通事故防止委員長は、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」などとしている。

路上横臥者の交通死亡事故は毎年平均で全国において100件前後発生しており、約8割が飲酒による路上寝込み者とみられている。路上横臥者の保護による人命救助は、タクシーによる社会貢献のひとつとして一般世論からも評価を受けることなりそうだ。

編集後記

4月10日に、都内港区の「高輪ゲートウェイステイ」で開催された、東京大手の日本交通・Google系の自動運転開発企業Waymo・配車アプリ大手のGOの3社による、Waymo（ウェイモ）の自動運転車両の報道機関向けの公開取材がありました。資料の入った手提げ袋の中には記念品も。箱を開けると、日本交通・GO・Waymoのロゴが入った「どら焼き」が。食べると、川鍋さんの思いが詰まったような味でした。

〈熊〉



★

半世紀以上保有していた運転免許証の更新をせずに事実上、免許を返上することにしました。そう決めるまでに大いに

〈記事の削除〉

前号のTaxi Japan 477号（3月25日付）において、15ページ上段の「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」の見出し記事において、見出しと本文内容が制作過程で錯誤となったまま掲載されてしまいました。お詫びします。同記事は削除とし、改めて今号に掲載します。

〈本紙編集長 熊澤 義一〉