

taxi japan

https://iinehonpo.com

タクシー専門情報紙

[タクシージャパン]

No.480 2025

5.10

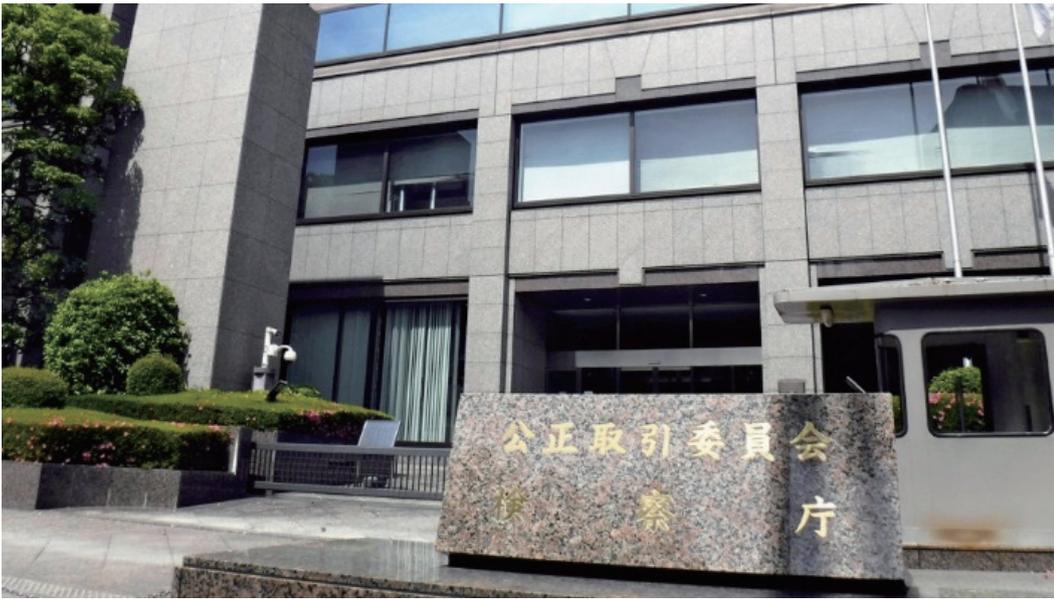
編集・発行＝タクシー日本新聞社
〒102-0072
東京都千代田区飯田橋 3-6-8
飯田橋T&Sビル 602号室
TEL.03-5215-1551 FAX.03-5215-1552
発行人＝高橋正信 編集人＝熊澤義一
購読料＝6ヵ月25,000円(税別) 1年50,000円(税別)

公取委の実態調査に沈黙は許されない!

- 1 頁：公取委配車アプリ実態調査で波紋
- 4 頁：全国で早期運賃改定の動き広がる
- 5 頁：東タク協が第1回理事会を開く
- 6 頁：官民連携北九州モデルを国が補助
- 7 頁：資本関係によらない事業者間点呼
- 8 頁：トヨタ自動車と米ウエイモが提携
- 4 頁：規制改革推進会議が改革の方向性
- 5 頁：東タク協が第1回理事会を開く
- 6 頁：都内運転者証の交付数が再び増加
- 7 頁：システムオリジン「点呼番」発売

巻頭特集

公取委配車アプリ実態調査で波紋 中野国交大臣も「重要な指摘」と



公 正取引委員会（委員長＝古谷一之・元内閣官房副長官補・元国税庁長官）が4月23日に発表した「タクシー等配車アプリに関する実態調査」の調査結果の内容が、タクシー業界内で波紋を拡げている。

同調査結果では、配車アプリが、間接ネットワーク効果（あるサービスのユーザー数が増加することで、間接的にそのサービスの価値を高める効果）が働くデジタルプラットフォームの一種であることを指摘しながら、「特定の配車アプリに利用者（旅客・タクシー等）が集中する一方で、新規参入が困難となる傾向があることから、配車アプリサービス市場において独占・寡占に至り得るとともに、利用者との取引において交渉上優位な立場にもなり得る」として、特定の配車アプリによる寡占・独占に注意を促した。

その上で、「市場における有力な配車アプリ事業者が、恣意的に特定のタクシー事業者を有利に取り扱うこと」や、「市場における有力な配車アプリ事業者が、配車アプリの利用者であるタクシー事業者に対し、配車マッチングの際に一定の優遇を受けるための条件として、『他の配車アプリを利用しないことを求める』こと」、「市場において有力な事業者が、自身が提供するソフトウェアを利用する条件として、自身が提供する配車アプリを併用すること、又は他の配車アプリ事業者が提供する配車アプリを利用しないことをタクシー事業者に求めること」などは、独占禁止法に抵触する恐れがあると指摘した。

これらの指摘は、全タク連の川鍋一朗会長が、株主（さらには代表取締役や絶対的オーナー）として強い影響力を行使できる、配車アプリ大手のGOと東京大手の日本交通のことを指している、とみる業界関係者がほとんどだ。そして、その川鍋会長は、GOとの利益相反の問題から、オーナーである東京大手・日本交通の代表権の方を返上している状況だ。

全タク連の川鍋一朗会長には、故事にある「李下に冠を正さず」という姿勢が、強く求められている。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉

一般紙も公取委調査結果を報道

公正取引委員会による「タクシ一等配車アプリに関する実態調査」の発表を受けて、日本経済新聞は「特定のタクシ一優遇は違反/公取、配車アプリ実態調査」、読売新聞は「タクシ一配車アプリ、特定の会社優遇は独占禁止法違反の恐れ：公取委が見解」などと報じるなど、タクシ一利用における配車アプリの存在感が高まる中で、社会的な関心も高い状況だ。

中野・国交大臣も会見で言及

そうした中で、中野洋昌・国土交通大臣も、4月25日の記者会見において、タクシ一の配車アプリを巡って公正取引委員会が調査結果をまとめて見解を示したことへの受け止めを問われて、「4月23日に、公正取引委員会が『タクシ一等配車アプリに関する実態調査』を公表したことは、私も承知している」としながら、「調査報告書においては、現時点で配車アプリに関して、独占禁止法に違反して

いる具体的な事例は確認されていないものの、配車アプリ事業者が、恣意的に特定のタクシ一事業者を有利または不利になるように取り扱う場合等には、独

占禁止法上問題となるおそれがあると提言されたと承知している」とした上で、「今回の調査結果については、タクシ一の利用者利便の確保や健全なタクシ一事業の発展を図る観点から重要な指摘であると受け止めている次第だ」などと述べた。

重要な指摘である」と受け止め

中野・国交大臣が、公正取引委員会によるタクシ一配車アプリを巡る指摘を、「タクシ一の利用者利便の確保や健全なタクシ一事業の発展を図る観点から『重要な指摘である』と受け止めている」としたことは、これまで配車アプリ会社が、旅行業法に基づく旅行者の仲介業として、配車アプリ利用者から徴収する手配料などが国交省による規制の枠組みの対象外となつて来た構図も、大きく変化する可能性が出て来た。

GOなどの配車アプリ会社が、配車アプリ利用者から徴収する配車手配料(配車1回100円など)は、タクシ一利用者からするとタクシ一事業者が設定する迎車料金との判別が難しく、道路運送法に基づく公共料金として厳しい規制を受けるタクシ一料金とは異なり、配車アプリ会社が任意に決定できる状況となっている。

配車アプリ会社の継続的なサービス提供の土台を確保しながらも、タクシ一利用者とタクシ一事業者の双方が納得できるような配車手配料の仕組みの構築について、国土交通省と全タク連に、配車アプリ会社も交えて、公的な場で論議する必要性があるだろう。さらに、配車アプリでの運用がメインとなる自動運転タクシ一の商用化も視野に入れた、配車アプリに対する規制のあり方、一定のルール作りの検討が早急に求められている状況だ。

優先配車手配料の取り扱い

公正取引委員会の実態調査では、GOなどの配車アプリ会社は、GOなどの優先配車のサービス手配料に関して、「優先配車サービスの手配料は全て配車アプリ会社に入る」などとするタクシ一事業者の声を紹介して、「タクシ一等の需給逼迫時に旅客の優先配車サービスの利用に応じる形でタクシ一の配車を行ったとしても、タクシ一事業者への恩恵は何もない。優先配車サービスの係る配車の場合、(迎車で)運転者は旅客の所在地まで比較的長い距離を走ることが多いことから、優先配車サービスの手配料の一部は運転者に還元されるべきではない

かと考える」などとして、公取委では踏み込んだ考え方を示しており、国交省と全タク連、配車アプリ会社の三者で指針を取りまとめるなどの対応が必要だろう。

配車手数料に対する指針が必要

また、タクシ一事業者にとつて、タクシ一利用における配車アプリの存在感が大きくなるにつれて経営上の課題となつている、配車アプリ会社が、配車注文を請け負ったタクシ一事業者から徴収する配車手数料についても、公正取引委員会が「配車アプリ会社が、その取引の相手方であるタクシ一事業者に対して優越的な地位にある場合」などと指摘しているケースが存在する以上、国交省と全タク連、配車アプリ会社の三者において、配車サービスの安定的な継続に配慮しながらも、価格設定(運賃・料金)も含めて公共交通として様々な規制を受けているタクシ一事業との間での合理的で公平な手数料のあり方を、こちらも指針として取りまとめる必要性があるだろう。

配車アプリ会社に対して増加する配車手数料を支払うために、迎車料金を設定・増額するケースが始めているが、こうした事態こそ本末転倒だろう。

配車アプリ大手GOがコメント

そうした一方で、公正取引委員会による「タクシ一等配車アプリに関する実態調査」の発表を受けて、配車アプリ大手のGOは、「公正取引委員会による報告書公表を受けて」と題したコメントを、翌4月24日に発表した。

GOのコメントでは、「4月23日に公正取引委員会より『タクシ一等配車アプリに関する実態調査について』が公表された」としながら、「これを受け、当社の取り組みについて、以下の通りお知らせする」などとして、①当社では、公平性と透明性をもって、乗務員やタクシ一事業者をはじめとするタクシ一業界の声を、また、利用者や地域の声を集め、日頃より様々な意見と向き合いながら、さらなる健全な関係の構築に努めている、②当社は、お客様の利便性や快適さの追求はもとより、タクシ一事業者の健全な営業活動の支援についても最大限を目指して各種の取り組みを進めており、タクシ一事業者に対して恣意的に有利または不利な取扱いを行うことは無い、③当社に対する様々な要望や期待が増々高まる中で、サービスのアップデートも日々加速している。そこでは、

も日々加速している。そこでは、

論風一陣

公取委の実態調査に沈黙は許されない！

お客様の利便性向上を掲げながらも、パートナーであるタクシー事業者への様々な影響をより慎重に見極め、公平性と透明性をもって適切な説明と施策提供を行っていくことが重要だと認識している——などとした上で、『移動で人を幸せに。』をミッションに掲げる当社が大切

にしている価値観の一つに『全方よし。』がある」とし、「利用するお客様や移動を支えるすべての皆様を、いかに『よし』の状態に出来るかに重きを置き、これを丁寧に積み重ねながら、全方位で持続可能な公共交通の実現に向けて引き続き取り組んで行く」などと結んでいる。

市場における有力な配車アプリ

同社が、公正取引委員会が4月23日に「タクシー等配車アプリに関する実態調査」の調査結果を発表した翌日に、早速、「公正取引委員会による報告書公表を受けて」と題したリリースを

公表した経緯をみても、公取委による調査結果において、「市場における有力な配車アプリ事業者が、恣意的に特定のタクシー事業者が有利に取り扱うこと」や、「市場における有力な配車アプリ事業者が、配車アプリの利用者であるタクシー事業者に対し、配車マッチングの際

公正取引委員会（古谷一之委員長）は4月23日、「タクシー等配車アプリに関する実態調査」の調査結果を公表した。

今回の実態調査は、配車アプリが、間接ネットワーク効果（＝製品やサービスのユーザー数が増加することで、間接的にその製品やサービスの価値を高める効果）が働くデジタルプラットフォームの一種で「配車アプリサービス市場において独占・寡占に至り得るとともに、利用者との取引において交渉上優位な立場にもなり得る」などと指摘して、「配車アプリに関する取引やタクシー乗り場の入構及び乗車を公正かつ自由なものとし、競争を促進する観点から調査を実施した」としている。その上で、調査結果では、①配車マッチングの基準等における差別取り扱い②他の配車アプリの利用制限③ソフトウェア導入に伴う自社配車アプリの利用強制④優先配車サービスの手数料

⑤タクシー乗り場におけるアプリ配車タクシーの入構に関する公正な競争環境——の5項目に関していずれも独占禁止法上の問題として指摘している。

調査対象は、配車アプリ事業者5社としているが、提言している内容をいづれも惹起しているのは、全国のタクシー事業者の約5割が加盟しているタクシー配車アプリ最大のGO（中島宏社長、東京都港区）であることは明らかである。

提言内容は、すべて独占禁止法に抵触する優越的地位の濫用にほかならず、利用者利益を損ねているばかりかタクシー業界全体の利益をも大きく棄損するものと言える。本紙本欄では、「コンプラ欠如と企業統治の欠陥認める！」（24年12月10日付）、「上から目線の無責任なGOはストップ！」（24年11月30日付）などと、GOの企業体質の問題点を報じて来ている。さらにGOの代表

取締役会長の川鍋一朗氏が、全国ハイヤー・タクシー連合会の会長を兼務していることで、再三、利益相反（一方の当事者にとっては利益となるものの他方の当事者にとっては不利益となる行為）に該当する可能性を報じて、問題を提起してきた。

にもかかわらず、全タク連は、この問題に対して論議そのものが皆無だ。その理由は、GOの大株主で代取会長を兼務する川鍋会長に付度して、副会長や常任理事（協会長）らが沈黙を続けているからに他ならない。タクシー業界全体の不利益を放置して、黙して語らず、という不作為が許されないのは明らかだ。本来であれば、配車アプリの問題について専門に論議する委員会を全タク連に設置し、その実態を把握した上で、問題点を整理し、配車アプリ事業者には何らかのアクションを起していかなければならないはずだ。公取委の今回の調査結果をどう受け止め対処するのか、全タク連の真価、存在意義が問われている。

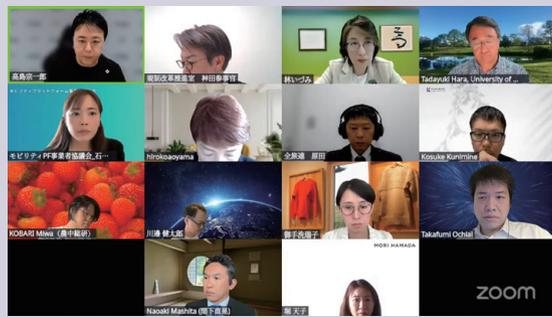
〈高橋正信〉

に一定の優遇を受けるための条件として、『他の配車アプリを利用しないことを求める』こと」と、「市場において有力な事業者が、自身が提供するソフトウェアを利用する条件として、自身が提供する配車アプリを併用すること、又は他の配車アプリ事業者が提供する配車アプリを利用しないことをタクシー事業者に求めること」などは、独占禁止法に抵触する恐れがある、と指摘された対象が、同社や東京大手の日本交通のことを指している、と認識したからだろう。

丁寧な説明と真摯な対応が必要

公正取引委員会が指摘したように、配車アプリは、間接ネットワーク効果が働くデジタルプラットフォームの一種であり、さらに、GOは、全国タクシー業界のトップである全タク連の川鍋一朗会長が、大株主（さらには代表取締役会長）として強い影響力を行使できる企業とみられている。そして、その川鍋会長は、GOとの利益相反の問題から、オーナーである東京大手・日本交通の代表権の方を返上している状況だ。これまで以上に、丁寧な説明と真摯な対応が必要だろう。

規制改革推進会議が改革の方向性 地域活性化・人手不足対応WG



規制改革推進会議は4月25日、移動の不足の改善状況や、移動の不足解消に向けた今後の改革の方向性を議題として、第3回地域活性化・人手不足対応ワーキング・グループ（座長〓林いづみ・桜坂法律事務所創立パートナー弁護士）をWEBオンライン方式で開催した。

当日は、前回のWGでは欠席した国土交通省から重田裕彦・旅客課長が出席したほか、全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会（全旅連）、全国飲食業生活衛生同業組合連合会（全飲連）、モビリティプラットフォーム事業者協会の代表がオブザーバーとして参加した。

つくば市と福岡市がプレゼン

第3回地域活性化・人手不足対応WGでは、茨城県つくば市の五十嵐立青市長がビデオメッセージを寄せたほか、福岡市の高島宗一郎市長が「福岡におけるライドシェアを巡る状況について」と題したプレゼンテーションを行った。

冒頭、つくば市の五十嵐市長が、周辺4市連携での公共ライドシェアの取組を中心に説明。利用実績が少なく、エリアや運行時間帯などの規制緩和が課題だとした一方で、ドライバーバンク登録者の二種免許取得や交通事業者への就職支援にも取り組む意向を表明した。

また、福岡におけるライドシェアを巡る状況について」と題したプレゼンテーションを行った。福岡市の高島市長は、骨太の方針2024に基づいた、日本版ライドシェアの検証・評価に併せて、タクシー事業者以外によるライドシェアの法制度も含めた事業の在り方の議論を、両輪で、不断に進めて欲しい、などと要望した。

日本版RSIと運転者の業務委託

林座長の指示で規制改革推進会議の事務局が作成した資料「今後の改革の方向性について」では、日本版ライドシェアの①営業区域・時間帯・台数、②実施主体、③運賃・料金、④働き方などドライバーの確保方策、⑤運行管理等のデジタル化——などに関する改革の方向性が示されたが、これに国土交通省の重田旅客課長は「資料は初見だ」として、対応について内閣府の規制改革推進会議事務局との間で調整を進める考えを示した。

最後に、林座長は、当日の論議の総括として、日本版ライドシェアについて、地方における台数制限の緩和・撤廃、タクシー不足が合理的に予測できる地域では曜日・時間帯などの制限を無くす、運転者の業務委託や柔軟なダイナミックプライシングの導入、などを挙げた。

全国で早期運賃改定の動き拡がる 大阪地区は1カ月未満で5割達成



燃料費や乗務員採用費などの様々な事業運営コストが上昇する中で、全国でタクシー運賃の値上げに向けた改定手続きが進行している。特に、申請率（要請率）要件が7割から5割に引き下げられた効果は大きく、早期改定に向けた動きが顕著だ。

大阪地区では、4月8日の最初の申請から1カ月未満の5月1日に、要請率が5割を超えて54・34%（要請は94社7805台／地域の全車両台数1万4363台）となった。

名古屋地区は運賃改定「必要」

東京では、2月26日から運賃改定申請が始まっていた、伊豆大島や三宅島などの東京都島しょ地区が、5月12日に申請率が5割を超えて55・56%（7社25台／地域の全車両台数45台）となった。東京都島しょ地区では、消費税転嫁による改定を除くと平成8年（1996年）9月以来の運賃改定となる。

新潟地区でも4月14日に要請率が5割を超えて62・01%（39社1435台／2314台）となっている。

三重地区では、5月7日に三交タクシーが最初の運賃改定申請を出したほか、3月24日に最初の申請が出て早期改定を目指す愛知県名古屋地区では、早くも4月30日に中部運輸局が「名古屋地区タクシーの運賃改定『必要』と判断」と発表した。

東タク協が第1回理事会を開く 次期会長にも川鍋一朗会長を推挙



東京ハイヤー・タクシー協会（川鍋一朗会長）は5月7日、都内千代田区市ケ谷の「自動車会館」で第1回理事会を開き、5月22日に都内千代田区の「ホテルニューオータニ」で開催する令和7年度通常総会に提出する令和6年度事業報告案と同収支決算案、役員任期満了に伴う理事および監事の候補者推薦案を了承したほか、会長、副会長、常任理事、

常勤理事等の選任に関しては、会長立候補の締切期日までに川鍋会長以外の立候補が無かったことから、理事会として次期会長にも川鍋会長を推挙することを決めた。また、副会長についても現職の再任を前提とする方針が示された。

質疑応答では、東京都特別区・武三地区の次の運賃改定に関して、船橋昌子理事（東京協同タクシー）が具体的な時期の明示を求めたが、川鍋会長は「タイミングを見計る必要がある」として明言を避けた。

また、理事会終了後に、臨時の常任理事会を開催し、特別区・武三交通圏で620台が追加配分された日本版ライドシェアへの対応など供給対策について協議した。

川鍋会長があいさつ

冒頭の挨拶で、川鍋会長は、

4月25日に開催された規制改革推進会議の第3回地域活性化・人手不足対応ワーキング・グループの開催概要を説明したほ

か、このところ停滞気味だった都内タクシー乗務員数の充足状況が持ち直しつつあることを指摘した上で「さらに5〜6月で、（乗務員の充足傾向を）加速させたい」とする意向を示した。一方で、東京都特別区・武三交通圏において、3回目として620台（平日朝の午前8時台〜10時台）もの枠が設定された日本版ライドシェアの配分に関する（東京運輸支局による）意向調査が行われたことに言及して、タクシー事業者からの参入・追加の意向が十分でない、などと指摘すると共に、「東京では、平日朝の時間帯において、まだタクシー不足にあるという結果が出ているが、不足台数については、我々は時間が掛かっても埋める意思がある、ということを示す必要がある」とし、「準特定地域におけるタクシー未稼働枠の（4月から1年間の）期間限定増車も行われており、目の前の状況だけを見ると、（都内が）タクシー不足だと言われることに面を食らった部分もある」とは思うが、やる気を示す必



要はある」などと示した。

その上で、タクシー業界が、不足の解消にしっかりと取り組むことにより、次の運賃改定にスムーズに繋がって行くことにもなる、との見方を示した。

運賃改定のためにも供給対策

東京都特別区・武三地区における次の運賃改定に関して、川鍋会長は、各種費用の増加分を運送原価に反映させることは必要だという認識を示し

ながらも、「故意に供給不足状態にして値上げを図っている、などと言われかねない」などとする懸念も指摘し、運賃改定のためにも供給対策の必要性を強調した。

次期会長立候補は川鍋会長のみ

役員任期満了に伴う理事および監事の候補者推薦案を了承したほか、会長、副会長、常任理事、常勤理事等の選任に関しては、次期会長候補に関して、締切期日までに川鍋会長以外の立候補が無かったことが報告され、理事会として川鍋会長を次期会長候補として推挙することを決めた。副会長についても現職の再任を前提とする方針が示された。

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

官民連携北九州モデルを国が補助 北九州市と第一交通産業など会見



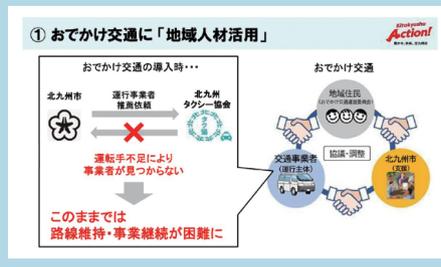
空白の解消策として、官民連携でタクシー・バスなどの地域公共交通の運転者を確保する「北九州モデル」が、国土交通省の「交通空白解消緊急対策事業」に採択されたことを受けた共同会見を行った。

北九州市（武内和久市長）と、北九州タクシー協会（田中亮一朗社長）、第一交通産業（田中亮一朗社長）、西鉄バス北九州（吉田透社長）は5月7日、福岡県北九州市小倉北区の「北九州市役所本庁舎」において、交通

官民連携で運転者確保の取組み

福岡県北九州市小倉北区の「北九州市役所本庁舎」で行われた共同会見には、北九州市の武内和久市長、北九州タクシー協会会長の田中亮一朗・第一交通産業社長、西鉄バス北九州の吉田透社長らが出席。国土交通省の「交通空白」

解消緊急対策事業」に採択された、「北九州モデル」では、①北九州市と交通事業者が連携した地域密着型の運転者募集を行うと共に、確保した人材に「おでかけ交通」（需要の大小に応じて、定時定路線型の乗合タクシーやデマンド型の相乗りタクシー）に乗務してもらい、「地域人材活用」による運行を目指すこと、②「おでかけ交通」の



予約・配車がアプリで簡易に出来るシステムを構築し、利便性の向上を図ること、③業界を超えた運転体験会や交流会などにより、交通業界全体で運転手確保に取り組んで行くこと——などを目的としており、官民が協力して運転者募集を実施することなどで持続可能な公共交通の仕組みを構築して行く考え。

持続可能な地域公共交通の確保

北九州市では、平成12（2000）年度から「おでかけ交通事業」として、公共交通空白地域における定時定路線型の乗合タクシーやデマンド型の相乗りタクシーなどを運行するほか、車両の小型化によるバス路線維持を支援しているが、2001～2023年までに79のバス路線が廃止され、現在も市内のバス運転者は約50人不足している。コロナ禍以降、タクシー運転者も約900人減少している状況だ。

このため、北九州市と公共交通事業者が連携して、地域住民から「おでかけ交通」の運転者を募集して事業継続を目指す。具体的には、北九州市が自治会などを通じて地域で「おでかけ交通」に乘務する運転者を募集する。

女性的大幅増など新卒乗務員効果 都内運転者証の交付数が再び増加



東京タクシーセンターはこのほど、東京都特別区・武三交通圏における法人タクシー運転者証の4月末における交付件数をまとめた。それによると、今年4月末時点における法人タクシー運転者証の交付件数は、5万3624件（うち女性は1809件）で、3月末の5万3401件（女性1767件）と比べて、223件の増となった。特に、女性交付者は42件の大幅増。東京大手を中心に進む、新卒乗務員の寄与が大きいそうだ。

4月5～6月で加速させた

東京都特別区・武三交通圏の法人タクシー運転者証の交付件数は、昨年末まで、激減したコロナ禍からの順調な回復傾向を示していたが、今年に入ってから、1月末が5万3476件と、昨年12月末の5万3735件から259件の減となり、その後は、2月末が5万3504件で28件増とプラスに転じたものの、3月末は5万3401件で逆にマイナス103件となり、1月と3月は返納数が新規発行件数を上回り、2月は横ばいと、

東京都内の法人タクシー乗務員数の頭打ち傾向が鮮明になってきた。しかし、新卒乗務員が入社した4月末の交付件数は、5万3624件で、3月末の5万3401件と比べて、223件の増となった。東タク協の川鍋一朗会長は、5月7日に開催された第1回理事会の冒頭挨拶の中で、このところ停滞気味だった都内タクシー乗務員数の充足状況が持ち直しつつあることを指摘した上で「さらに5～6月で、（乗務員の充足傾向を）加速させたい」とする意向を示した。

トヨタ自動車と米ウェイモが提携 自動運転プラットフォーム共同開発



トヨタ自動車（佐藤恒治社長、愛知県豊田市）は4月30日、米IT大手Google系の自動運転会社Waymo（ウェイモ）との間で、自動運転分野における提携で基本合意に達したと発表した。トヨタ自動車とウェイモが、自動運転で使用する車両のプラットフォーム開発で協力する。ウェイモは、米国のアリゾナ州フェニックスやカリフォルニア州サンフランシスコ、ロスアンゼルスなど、自動運転タ

クシーの商用化による展開都市を急速に増やしており、そうした世界最先端の自動運転技術とトヨタ自動車の持つ車両技術を組み合わせる。配車アプリと自動運転車両で完結する自動運転タクシーサービスは、典型的な装置産業として、中小零細事業者が多数を占めるタクシー業界では、運転者不足の解消に繋がる期待と、不安が入り混じった形で、大きな関心を集めている状況だ。

ウーブン・バイ・トヨタも参画

トヨタ自動車とウェイモの自動運転技術に関する提携に

は、トヨタ自動車の子会社である、先進技術を開発するウーブン・バイ・トヨタ（都内中央区）も参画する。自動運転タクシーなどの配車

サービス向けの車両プラットフォームを共同開発するほか、ウェイモの技術に加え、他社の自動運転技術を組み込めるように車両の電子プラットフォームやソフトウェアの設計と構造を作り込んで行くことになる。また、トヨタ自動車の車両を、ウェイモの自動運転タクシー車両に導入する。

ウェイモでは現在、英ジャガー・ランドローバー製の電気自動車「I-PACE」を自動運転タクシー車両に使用しており、東京大手の日本交通・配車アプリ大手のGOとの連携でも、この「I-PACE」車両が日本国内に持ち込まれ、データ収集のため東京都心の路上を手動走行している状況だ。

モビリティカンパニーへの変革

今回の基本合意に当たって、トヨタ自動車の中嶋裕樹副社長は、「トヨタは交通事故ゼロ社会の実現と、すべての人に移動の自由をお届けするモビリティカンパニーへの変革を目指している。今回の協業により、ウェイモと自動運転技術を世界に普及させ、事故ゼロ社会へ一歩近づけることができると確信している」としたほか、ウェイモのテケドラ・マワカナ共同CEOも「この戦略的パートナーシップを通



じてトヨタ自動車の車両を当社の配車サービスに導入し、ウェイモの自動運転技術で、トヨタのお客様に感動をお届けしていくことを楽しみにしている」などとコメントしている。

自動運転タクシーは装置産業

配車アプリと自動運転車両で完結する自動運転タクシーサービスは、典型的な装置産業として、中小零細事業者が多数を占めるタクシー業界では、運転者不足の解消に繋がる期待と、不安が入り混じった形で、大きな関心を集めている状況だ。

編集後記

ゴールデンウィーク明けの5月7日、東京ハイヤー・タクシー協会の第1回理事会が開催されました。前月に配車アプリに関する公正取引委員会の実態調査結果が公表されて、5項目の提言がなされておりますが、配車アプリ大手のGOの代表取締役会長でもある川鍋一朗会長は、この問題に対して一切の言及をしませんでした。そして100人弱いる理事諸氏の誰一人として、質問や意見を開陳しないのは違和感も。協会の存在意義は、利用者利便を向上させて利用者の支持を拡大しながら会員事業者の利益の最大化を目指すものはず。提言は、利用者の不利益やタクシー事業者の利益を阻害する、独占禁止法への抵触を警告するものばかり。「知らぬ顔の半兵衛」を決め込んでいる川鍋会長は、「物言わぬは腹ふくるるわざ」と知るべし、です。〈世〉

