

Taxi Japan

<http://iinehonpo.com>

25.6.30

No.483

タクシー専門情報紙
タクシージャパン

巻頭特集

地方タクシー事業再生・進化推進特別本部を設置
全タク連が第120回通常総会
川鍋一朗会長を再選、5期目に

論風一陣

創始者・故川鍋秋蔵氏と3代目一朗氏！

全タク連が第120回通常総会 川鍋一朗会長を再選、5期目に

起点で「国民の移動の足の確保」を全力で推進する中、ライドシェア新法は不要！

起点で「国民の移動の足の確保」を全力で推進する中、ライドシェア新法は不要！



全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋一朗会長）は6月24日、都内千代田区の「経団連会館」で第169回と第170回の

理事会、および第120回通常総会を開き、各専門委員長が報告を行った令和6年度事業報告、および同財務諸表を承認したほか、任期満了に伴う役員改選を行い、新しい理事と監事を選任した上で、会長・副会長・常任理事および理事長・常務理事の選定を行った。

会長には、川鍋一朗会長（東京ハイヤー・タクシー協会会長、日本交通）を再選。5期目となる。副会長では、北陸信越ブロックと九州・沖縄ブロックの副会長が交代し、新しく北陸信越ブロックから土田英喜（富山県タクシー協会会長、富山交通）、九州・沖縄ブロックから吉本悟朗（宮崎県タクシー協会会長、エムアル交通）の両氏を選任した。残る12人の副会長は再任となった。また、神谷俊広理事長と松谷輝矢・常務理事が退任し、新しい理事長には新田慎一・常務理事（元関東運輸局長）、常務理事には高清水善弘氏（元高知県警本部長）が就任した。

また、筒井基好副会長（京都府タクシー協会会長）が提案した、「タクシー業界が利用者起点の『国民の足の確保』を推進する中、公共交通を破壊するライドシェア新法は不要」と題した総会決議を満場一致で採択した。

再選された川鍋会長は、「全タク連として、地方の皆さんの意見をもう少し頻繁に取り上げるため、（仮称）地方タクシー事業再生・進化推進特別本部を、国交省の『交通空白』解消本部と対を成すような形で、地方のタクシーに特化した組織を立ち上げたい」との意向を表明した。

総会終了後の懇親会には、国定勇人・国土交通大臣政務官のほか、自民党タクシー・ハイヤー議員連盟会長代行の松島みどり・衆院議員、公明党ハイヤー・タクシー振興議員懇話会幹事長の岡本三成・衆院議員（公明党政調会長）、野党系のタクシー政策議員連盟会長の辻元清美・参院議員（立憲民主党代表代行）ら多くの衆参国会議員が駆け付けて挨拶、坂本克己・最高顧問による乾杯の発声で懇親に移った。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉

天野副会長が開会の辞



開会の辞
で、天野清美副会長（愛知県タクシー協
議会会長）が、

「この1年間はライドシェア問題で大きく揺れ動いたが、坂本（克己）最高顧問や川鍋（一朗）会長を先頭に全国の皆さんがしっかりと取組をした結果、徳俵（とくだわら）にまで追い込まれたものが、今は何とか土俵の中央まで押し戻すことが出来たのかな、と思っている」とした一方で、『交通空白』の問題をこれから我々が解決する、というボールがこちら側に投げられている、という理解をしっかりと

りとして、一種免許運転者でタクシー業界の縄張りを拡げる、というつもりで、ぜひ新しい試みに恐れることなく取り組んで欲しい」などと述べた。

川鍋一朗会長があいさつ



総会の冒頭、川鍋会長は、全タク連として推薦している、自民党から7月の

参院議員選挙に出馬予定の繁本護候補（元衆院議員・国土交通省出身）を紹介した後、挨拶を行い、「政治家の先生方には、（タクシー業界のために）沢山の活躍をいただいている。皆さんが地元の親しい政治家の先生方と一所懸命にやってみようという力が一番であり、それが業界全体の自力や底力となつて、タクシー業界と一緒にしっかりとやって行こう、という政治家の先生方との力になる」などとして、直近の例として（タクシー燃料としての）LPGガスに対する補助を挙げた。

また、「心配していた『骨太の方針』（2025は6月13日閣議決定）は、昨年の両論併記と同じであり、こうしたことも皆さんがコツコツと取り組んだ成果だと思う。日本版ライドシェアや公共ライドシェアについて、私は『油断大敵』であり、やめないうで欲しい』と訴えている。私のところにも『もう大丈夫でしょ』との声が来るが、赤字で辛くても（タクシー事業と業界を守る）防衛費だと思つて続けて欲しい」とし、「我々のど真ん中は、二種免許を持ったタクシードライバーであり、世界に冠たる日本のタクシーを支える二種免許を持ったドライバーを如何に増やすか、という部分で数字を積み上げていることは大変に喜ばしいことであり、続けて欲しい」と要請した。

これからのテーマは『油断大敵』

川鍋会長は「これからのテーマは『油断大敵』だと思つている。政治の風向きや全体の政策決定は、ある程度、タクシーでしっかりとやれよ、という方向になつてきている。しかし、それに油断しないで、国交省が作った『交通空白』解消本部、そして地方運輸局や運輸支局が全国の市区町村を廻っていることに、我々も呼応して集中対策期間である3力年のうちに交通空白を埋めて解消する」としながら、「我々の中心である二種免許を持ったタクシー、そして、それを補完する日本版ライドシェア・公共ライドシェアを積極的に取り入れて、引き続き、タクシーが自動運転になつてからも、全タク連として皆さんと一緒に移動の足を提供して行ければ」などと述べた。

各専門委員長が6年度事業報告



議事では、各専門委員長が報告を行った令和6年度事業報告、および同財務諸表を承認したほか、任期満了に伴う役員改選を行い、新しい理事と監事を選任した。

令和6年度

事業報告では、分野ごとに担当する専門委員長が報告を行った。伊藤宏・副会長兼総務委員長が、6年度収支決算と7年度収支予算の概要、税制改正要望のほか、各種補助・受託事業の実施状況などを説明した。



秋山利裕交通安全委員長は、令和6年度中の交通事故発生状況を説明しながら、法人タクシーが第一当事者となつた交通事故件数は7345件で、前年より321件減少したものの、死亡事故件数も41件と、前年から11件的大幅増であつたことを指摘して、「全タク連会長と交通安全委員長の連名による安全運行徹底の通達を3回発出した」などとして、交通安全の徹底を要請した。また、「ハイタク事業における総合安全プラン2025」についても「目標達成が困難な状況だ」としながら、同2030の策定に向けて「目標達成に向けた、さらなる取組が必要だ」との認識を示した。

今後の運賃改定のあり方勉強会

佐藤雅一・タクシー事業適正化・活性化推進特別委員長兼経営委員長は、令和6年4月以降の改正タク



シール特措法の運用状況を説明して、釧路交通圏（北海道）、一関交通圏（岩手県）、北総交通圏（千葉県）、東毛交通圏（群馬県）、中・西毛交通圏（群馬県・埼玉県）、砺波市B・南砺市（富山県）、南加賀交通圏（石川県）、大牟田市（福岡県）、八代交通圏（熊本県）、熊本交通圏（熊本県）、沖縄本島（沖縄県）の11地域の準特定地域指定が解除されたとした。

経営委員会関係では、今年3月31日現在における令和2年度以降の運賃改定状況について、全国101運賃ブロック（統合・再編後は69ブロック）のすべてにおいて申請が行われたこと、国交省による迅速な審査の下で99ブロックにおいて運賃改定が実施されたこと、などを示した上で、佐藤委員長は「今後とも、乗務員の労働条件の改善、利用者利便の向上、そして持続的な事業経営に資するよう、引き続き運賃改定の早期実現を目指す」とし、「二週目以降の運賃改定については、8ブロックで実施、16ブロックで申請審査中」などとした。また、国交省との「今後の運賃改定のあり方勉強会」に関しては、運賃ブロックの101→69への統合・再編、申請率要件の7割→5割への引下げなどの実施を挙げ、さらに「更なる制度の改正に向けて、引き続き積極的に取組を進めている」などと説明した。



武居利春・副会長兼労務

委員長は、①人材確保対策として全国11

たこと、②社会保険の適用が拡大され、10年後には、現在の週20時間以

社会保険の適用拡大に危機感

経営委員会関係では、今年3月31日現在における令和2年度以降の運賃改定状況について、全国101運賃ブロック（統合・再編後は69ブロック）のすべてにおいて申請が行われたこと、国交省による迅速な審査の下で99ブロックにおいて運賃改定が実施されたこと、などを示した上で、佐藤委員長は「今後とも、乗務員の労働条件の改善、利用者利便の向上、そして持続的な事業経営に資するよう、引き続き運賃改定の早期実現を目指す」とし、「二週目以降の運賃改定については、8ブロックで実施、16ブロックで申請審査中」などとした。また、国交省との「今後の運賃改定のあり方勉強会」に関しては、運賃ブロックの101→69への統合・再編、申請率要件の7割→5割への引下げなどの実施を挙げ、さらに「更なる制度の改正に向けて、引き続き積極的に取組を進めている」などと説明した。



燃料価格激変緩和の延長措置

川村泰利・技術環境委

委員長は、タクシールの燃料事情に関して、令和3年後半

上・従業員51人以上・年収106万円以上などのうち、従業員数や106万円以上などの要件が撤廃される方向であること、③全国加重平均で5年後に1500円を目指すことになること、今年の地域別最低賃金は、少なくとも90円以上上がる可能性があること、④特定技能制度では、タクシ業界は5年間で6500人を集める考えを厚労省に示しており、地方でも特定技能1号で外国人運転者を採用できるように取り組みたい。その上で、何としても現行の特定技能1号から同2号（在留期間の更新制限が無くなる、家族を帯同できる、永住権取得の可能性）にしたいこと、⑤雇用保険の適用が拡大（令和10年10月1日）されて週10時間以上からになり、その他の社会保険も将来的にそうなる可能性があること——などを説明しながら、タクシー事業者として「二丁目一番地は、他産業との比較の中で、二種免許を持った正規雇用の運転者を確保することだ」と強調した。



タクシー輸送と広報サービスの取組

石川優・ケ

ア輸送委員長は、家用有償運送への対応やバリアフリー対策など

からの原油価格の高騰およびロシアによるウクライナ侵攻の影響で、LPガス価格の高止まりの状況が続いており、これに対応して、国土交通省では令和4年1月から燃料価格高騰相当分を支援する燃料価格激変緩和事業を実施しており、最近では、全タク連による要望活動の結果、LPガス1リットル当たり4円を引き下げる延長措置が行われている、などと説明した。

また、JAPANタクシー車両の今年4月末現在の累計登録台数は、全国で4万7621台、前年より7550台の増加となっていることのほか、JAPANタクシー車両の一部改良も報告した。ソフトウェアの認定状況や自動運転タクシーの動向などについても説明して「2026年にも社会実装が見込まれる自動運転タクシーのビジネスモデル」に対応した規制緩和等が、交通政策審議会自動車部会自動運転ワーキンググループにおいて検討が進められている経過などを報告した。

について報告。自家用有償運送については、福祉有償運送が登録団体数2244・車両数1万2188台で、前年度比で減少傾向にある一方で、公共ライドシェアの交通空白地有償運送は団体数788・車両数5571台で増加傾向にあるとして、交通空白に対するタクシ事業者の積極的対応を要請した。



藤原廣彦・
広報サービス
委員長は、同
委員会の活動
状況を中心に
報告。会報誌
「全タク連N

OW」や「TAXI TODAY in Japan」の発行、昨年8月5日を中心に取り組まれた第36回「タクシーの日」の実施概要、「こども霞が関見学デー」への参加、「全国タクシーガイド」の運用、人材募集用PR冊子の作成と配布などの取組を説明した上で、「全タク連における広報の役割は、全タク連と各協会、並びに傘下の会員企業とが共通の認識を持つて各種の取組を行うことにより、タクシ事業の円滑な運営と発展が図られるようにすることと考えている」などとした。

田中・地域交通委員長が報告

田中亮一郎・副会長兼地域交通委



委員長は冒頭、
本社を置く福
岡県北九州地
域ブロックに
おける運賃改
定について触

れて「昨日（6月23日）に公示されたが、改定率は11・15%で、7・8%だと思っていたので上回るものだった。現行の（1・6キロ）770円が860円となり、加算2回分（253メートル80円×2）を短縮して初乗りは700円になる。7月22日から実施となる」などと報告した上で、「いま各地で運賃改定に取り組んでいるが、皆さんにも積極的に運賃改定をしてもらって、その中で、利用者がタクシーを利用し易いような運賃の設定を心がけてもらえれば、と思う」などとした。

日本版RSはいらない、と言わせる

続けて、田中委員長は、「皆さんにお願いがある」としながら、「コロナ禍の中でタクシ乗務員は大きく減ったが、この2年で86%にまで戻って来ている。あと14%だ。国交省が交通空白解消の集中対策期間としている3力年の間に、各社が少しずつでも乗務員数を増やして『タクシの稼働率を上げよう』というお願いだ」とし、「配車アプリのマッチング率では80〜90%になっても、

タクシが足りない、と言われる。一方で、私としては、（タクシ不足を補完するという）日本版ライドシェアや公共ライドシェアという言葉は使いたくない。それでもやっていて、私の会社にも約200人の日本版ライドシェアのドライバーがいるが、それも3力年の間に二種免許を取得させて緑ナンバー車両を運転させることを大前提にやっている」とした上で、田中委員長は「川鍋会長に、『もう日本版ライドシェアはいらない』、『日本版ライドシェアをやめよう』と言わせよう』などと呼び掛けた。

そして、「そこを目指して行かないと、日本版ライドシェアはタクシ事業での主導だが、公共ライドシェアは、ちよつと変わった首長がいたりすると、インバウンド対応といったものまで普通に出て来ている状況だ。そうすると、タクシ事業者以外の者がタクシと同様のことをやるという意味で、ライドシェア（解禁）と一緒だ、と私は思っている。だから、公共ライドシェアには、タクシ事業者が関与する形にして欲しい。タクシ事業者が協力してくれないから、という『錦の御旗』を掲げられ、公共ライドシェアをタクシ業界が知らないところで始められてしまうのは、とても怖いことだ」などと強調した。

地方の廃業増加は非常に怖いこと

また、田中委員長は、交通空白問題に関して「地域の公共交通が足りないというのは、専らタクシの問題では無く、自治体の問題だ」として、交通空白解消に向けた官民連携プロジェクトの「北九州モデル」の取組を説明しながら、地域の公共交通を維持していくための自治体による予算措置の必要性を強く訴えた。

その上で、「全国各地で、倒産する前にタクシ事業を廃業しよう、というケースが増えているのは、非常に怖いことだ」としたほか、「だからと言って、自動運転タクシですべてが解決する訳では無い」とも指摘。

地方も頑張って乗務員を増やそう

田中委員長は、最後に「川鍋会長に、『もう日本版ライドシェアはいらない』と言ってももらえるように、地方も頑張って乗務員を増やそう」と改めて呼びかけ、自治体からの声掛けを断らない形での連携の重要性も併せて訴えた。

もう少し地方の意見が言える場を

田中亮一郎・地域交通委員長の報告に対しては、澤耕司・常任理事（鳥



取県タクシー協会会長」が発言を求め、「田中委員長の見解に賛成だ」とし

た上で、「鳥取県では、平均2万3000円の売上であり、昨年も約70人の乗務員の新規採用があり、うち女性も十数人いたが、一方で退職者が約100人もいて、結果として約30人のマイナスとなっている状況で、それが地方の実情だ」としながら、「全国のほとんどは地方であり、全タク連においても、もう少し、地方の意見が言える場を作りたい」と求めた。

奈良の池田英憲会長が課題提起



同じく、池田英憲・常任理事（奈良県タクシー協会会長）も発言を求めて、「地方のタクシ

ー業界は、もう待ったなし、の状況にある」とした上で、地方における二種免許の受験資格特例教習（特例教習を受けることで、19歳以上で運転経験1年以上から受験できるようになる）の課題を提起して、「警察庁と交渉・連携するなどして）こうした教習や一部の講習を

全タク連でやってもらえれば、コストを下げる事が出来るだろうし、二種免許取得のスピードも上がる」などと要望した。

ライドシェア新法は不要の決議



また、筒井基好副会長（京都）が提案した、「タクシー業界が利用者起点の『国民の足の確保』を推進する中、公共交通を破壊するライドシェア新法は不要」と題した総会決議を満場一致で採択した。

新理事長に新田慎二氏が就任



新理事により開催された第170回理事會では、会長・副会長・常任理事および理事長・常務理事の選定を行い、会長には、川鍋一朗会長（東京ハイヤー・タクシー協会会長、日本交通）を再選したほか、北陸信越ブロックと九州・沖縄ブロックの副会長が交代し、新しく北陸信越ブロックから土田英喜（富山県タクシー協会会長、富山交通）、九州・沖縄ブロック

から吉本悟朗（宮崎県タクシー協会会長、エムアール交通）の両氏を選任した。残る12人の副会長は再任となった。



また、神谷俊広理事長と松谷輝矢・常務理事が退任し、新しい理事長には新田慎二・常務理事（元関東運輸局長）、常務理事には高清水善弘氏（元高知県警本部長）が就任した。辻正剛・常務理事は再任された。

全タク連の正副会長は、次の各氏。

▽会長＝川鍋一朗（東京、日本交通、再）、▽副会長＝平島誉久（北海道、明星自動車、再）、下山清司（青森、北星交通、再）、川野繁（東京、飛鳥交通、再）、武居利春（東京、昭栄自動車、再）、伊藤宏（神奈川、神奈川都市交通、再）、土田英喜（富山、富山交通、新）、天野清美（愛知、つばめ自動車、再）、田畑太郎（滋賀、滋賀タクシー、再）、筒井基好（京都、都タクシー、再）、坂本栄二（大阪、日



本タクシー、再）、信原弘（広島、宝塚かもめタクシー、再）、渡部光男（愛媛、渡部タクシー、再）、田中亮一郎（福岡、第一交通産業、再）、吉本悟朗（宮崎、エムアール交通、新）

川鍋会長が再選で挨拶



再選され、5期目となる川鍋会長は、「これからの2年間は、地域・地方を中

心に取り組んで行きたいと考えている」とした上で、「都市部においては、ある程度の供給力の回復がなされたが、一方で、先ほど、澤（耕司・鳥取県タクシー協会会長）さんや池田（英憲・奈良県タクシー協会）さん、そして田中（亮一郎・副会長兼地域交通委員長）さんからあったように、より地方部において足の確保をしっかりとやって行くか、については、日本版ライドシェア、そして公共ライドシェアは我々がしっかりとやらないと誰かにやられてしまうので積極的に関与していく」としながらも、「（国交省の集中対策期間が終わる）3年後には、私も、これでもう（日本版）ライドシェアをやらなくてもいいじゃないか、と言えるように、王道と真ん中は、二種免許を持ったタクシー乗務員が増えるこ

となので、それに向けてしっかりとやって行きたい」などとした。

地方の課題解決に力点

その上で、川鍋会長は、「しっかりとやるための組織としての形を作って、より声が反映され易いようにしたい。全タク連として、地方の皆さんの意見をもう少し頻繁に取り上げるため、（仮称）地方タクシー事業再生・進化推進特別本部を、国交省の『交通空白』解消本部と対を成すような形で、地方のタクシーに特化した組織を立ち上げたい。私を本部長、田中・地域交通委員長を副本部長として、副会長と専門委員長に加え、県協会長の全員に（本部長として）入ってもらい、毎月1回の正副会長会議を拡げる形で地方の声を吸い上げるのみならず実行していく」などとする意向を示し、7月9日の正副会長会議の終了後にリモート併用で最初の本部会議を開催する考えを示した。その後、（仮称）地方タクシー事業再生・進化推進特別本部は、隔月ペースでの開催となる予定。

最後に、川鍋会長は、「これからの2年間は、地方の課題を解決することに力点を置いて、国交省の『交通空白』解消本部とも歩調を合わせて、しっかりと皆さんと一緒に取り組んで行きたい」などとした。

交通事故抑止で5協会を表彰

交通事故抑止対策優秀都道府県協会表彰が行われ、川鍋会長から岩手県タクシー協会、秋田県タクシー協会、山形県タクシー協会、岐阜県タクシー協会、宮崎県タクシー協会の5協会に賞状盾が贈られた。



来賓に国交省の鶴田浩久局長ら

来賓として、国土交通省の鶴田浩久・物流・自動車局長、警察庁の阿部竜矢・交通局担当長官官房審議官、厚生労働省労働基準局の村野伸介・監督課長らが駆け付けて祝辞を述べた。

国交省の鶴田浩久・物流・自動車局長は、「7月1日付で総合政策局長を拝命した。皆さんとは、10年前に旅客課長として2年間、そして今回は公共交通・物流政策審議官と



して1年間と（物流・）自動車局長として2年間の計3年間、一緒に仕事をさせてもらった。一抹の寂しさはあるが、国土交通行政に携わっている限り、また一緒に仕事が出来ればと思うている」としながら、「2年前の夏に問題提起がされてからライドシェアの問題が一番に中核的な課題だった」として、日本版ライドシェアや公共ライドシェアなどの施策を振り返った。

坂本栄二副会長が閉会の辞



閉会の辞では、坂本栄二副会長（大阪タクシー協会会長）が、「タクシーが交通インフラとして、お客様から愛され、供給力を確保して、地域の足を守ることが我々の第一使命だ。この総会

を契機に、より一層の団結をして、川鍋会長の下で様々な課題に挑戦して行くことを、改めてお願いする」などと締め括った。

懇親会には与野党タク議連の幹部



全タク連総会終了後の懇親会には、国定勇人・国土交通大臣政務官のほか、自民党タクシー・ハイヤー議員連盟会長代行の松島みどり・衆院議員、公明党ハイヤー・タクシー振興議員懇話会幹事長の岡本三成・衆院議員（公明党政調会長）、野党系のタクシー政策議員連盟会長の辻元清美・参院議員（立憲民主党代表代行）ら多くの衆参国會議員が駆け付けて挨拶。坂本克己・最高顧問による乾杯の発声で懇親に移った。

交政審が第1回地域公共交通部会 足の確保で新たな制度的枠組検討



交通政策審議会交通体系分科会の第1回地域公共交通部会(部会長＝山内弘隆・一橋大学名誉教授)が6月27日、都内千代田区永田町の「中央合同庁舎3号館」で開かれた。

交通政策審議会における地域公共交通部会の開催は、国土交通省が『交通空白』解消に向けた取組方針2025』を決定した、5月30日に行われた第4回

国土交通省「交通空白」解消本部において、本部長である中野洋昌・国土交通大臣が、「圧倒的な担い手不足の対応には、事業者・産業・自治体の壁を越えた連携・協働として『モビリティパートナーシップ』の推進が不可欠であり、市町村が先導する輸送サービスの共同化・協業化、市町村等の事務を補完・代替する主体の構築、モビリティデータの総動員、地域の足・観光の足確保に向けた新たな制度的枠組みの構築の検討を直ちに開始し、地域交通法の改正も具体的早期に図ること」などと指示したことに基づくもので、タクシー業界からは全タク連の田中亮一郎・副会長兼地域交通委員長がオブザーバーとして参画する。

全タク連のほか全自連も参画

地域公共交通部会のオブザーバーには、全タク連の田中亮一郎・副会長兼地域交通委員長のほか、日本民営鉄道協会・日本バス協会・第三セクター鉄道等協議会・JR東日本・日本旅客船協会の代表のほか、公共ライドシェアに取り組み全国自治体ライドシェア連絡協議会の池上明子理事も参画している。

広島市と八戸市が取組を報告

当日は、同部会の臨時委員でもある広島市の松井一實市長が、同市が取り組む「広島型公共交通システム」の概要を、バス事業者8社で構成する「乗合バス事業者共同運営システム」を中心に説明したほか、同じく臨時委員の青森県八戸市の熊谷雄一市長は、地域連携ICカード「ハチカ」

を利用した「『データ』を活用したバス事業者との連携」について述べた。

古川康・国土交通副大臣が参拝



冒頭、佐賀県知事を3期務めた経験がある古川康・国土交通副大臣

が、「地域交通法の制定から早くも約20年が経過したが、地域交通は人口減少や高齢化による運転手の圧倒的な担い手不足や、地域交通施策の司令塔となるべき自治体におけるマンパワー不足など過去に類を見ない危機的な状況に直面している」としながら、「地域交通が、将来にわたって地方創生の基盤であり続けるためには、事業者・産業・自治体の壁を乗り越えた連携と協働の下で、リソースの効率化を図りつつ、地域交通を持続可能なものとして行くことが必要だ」と述べている。①自治体や事業者のさらなる連携・協働の推進、②地域における機動的・効率的な地域公共交通の立案・実施、③地域住民に加え、インバウンドなどの来訪者の需要増加を踏

まえた相乗効果の発揮——の審議を求めた上で、「移動手段の不足は、我が国全体の課題だ」としながら「交通空白解消に繋がる新たな制度的枠組みの構築を進めていきたい」などと強調した。

抜本的な議論をして制度を作る



部会長の山内弘隆・一橋大学名誉教授

は、「地域の交通問題は、もの凄く古くて新しい問題だ」としながらも、自身の経験も紹介しながら「かなり抜本的な議論をして、制度を作っていかなければならない、とも思っている」などとする認識を示した。

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>

日本維新の会RS法案が審査継続 閉会中審査反対は公明・共産のみ



日本維新の会が4月11日に衆議院に提案した、「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」（同党の青柳仁士・衆院議員、中司宏・衆院議員、奥下剛光・衆院議員の3人が提出し、同党の33人の衆院議員が賛成者に名を連ねる）が、6月20日に開かれた衆議院国土交通委員会（委員長Ⅱ井上貴博・自民党衆院議員）において、自民党、立憲民主党、日本維新の会、国民民主党、れいわ新選組、および有志の会の賛成により、審議未了廃案とならずに継続して閉会中審査を行うことになった。反対をしたのは公明党（赤羽一嘉委員と中川康洋委員）と日本共産党（堀川あきこ委員）のみだった。また、井上貴博・衆議院国土交通委員長は、自民党タクシー・ハイヤー議員連盟の事務局長を務めている。

雇用に加えて業務委託も可能に

日本維新の会の青柳仁士・衆院議員（日本維新の会政調会長）、中司宏・衆院議員、奥下剛光・衆院議員の3人が提出し、同党の33人の衆院議員が賛成者に名を連ねる「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」は、4

月11日に衆議院事務局の築山信彦・衆議院事務総長に提出されたもので、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——などとなっており、ライドシェアの全面解禁を求め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。

「議論を継続しないこと」を決議

一方で、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」も同様に、「国会に提出することに意義のある法案」などとして、今通常国会の閉幕で審議未了廃案になると楽観視する向きも多かった。また、5月13日の議連総会において「ライドシェア新法の制定を行わないのは当然のこととして、そのような議論を継続しないこと」とする決議を採択した自民党タクシー・ハイヤー議員連盟の井上貴博・事務局長が衆議院国土交通委員会の委員長を務めていることも、こうした見方を後押ししていた。

国土交通省が幹部級人事異動発令 物流・自動車局長には石原大氏



国土交通省は7月1日、幹部級の人事異動を発令する。吉岡幹夫・国土交通事務次官が辞職し、後任の事務次官に水嶋智・国土交通審議官が就任する。後任の国土交通審議官には塩見英之・総合政策局総合政策局長には鶴田浩久・物流・自動車局長が就き、後任に石原大・内閣官房内閣審議官（新しい地方経済・生活環境創生本部事務局次長）。

近畿・四国・九州で運輸局長交代

鉄道局次長となる小林太郎・物流・自動車局担当大臣官房審議官の後任には、原田修吾・九州運輸局長。

地方運輸局では、近畿運輸局の岩城宏幸局長が本省大臣官房付となり後任に服部真樹・海上保安庁総務部長。四国運輸局の河野順局長は本省海事局次長となり、後任に田

村頭洋・海上・港湾・航空技術研究所総務部長。九州運輸局の原田修吾局長は本省物流・自動車局担当大臣官房審議官となって後任に日向弘基・国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所監事。関東運輸局の落合裕史・交通政策部長は本省大臣官房付となって後任に矢吹尚子・自動車交通部長、その後任に佐藤直人・観光庁国際観光部国際観光課長補佐。

特区武三でも運賃改定要請開始へ 神奈川・千葉・埼玉で申請が出る



東京圏での運賃改定申請がスタートした。神奈川県では6月25日、京浜地区（京浜交通圏Ⅱ横浜市・川崎市・横須賀市および三浦市）と相模・鎌倉地区（県央交通圏Ⅱ相模原市・厚木市・藤沢市・平塚市など、および湘南交通圏Ⅱ鎌倉市・逗子市など）で運賃改定要請が出た。両地区とも、現行の初乗り額500円と加算1000円の金額を維持したまま距離を短縮する方式での要請。3カ月経過は9月24日で、車両数ベースで5割超の要請が出れば関東運輸局が要否判定などの手続きに入る。

改定審査に用いる実績年度は、コロナ禍からの回復が一定程度進んだ令和6（2024）年度実績になるとみられており、最終的な改定率にも注目が集まる。

初乗り500円と加算1000円

千葉県でも、千葉地区（京葉・東葛・千葉・北総・東総・山武東金・市原・外房・南房の各交通圏で千葉県全域）において6月26日に、神奈川県（京浜や相模・鎌倉の両地区と同様に、現行の初乗り額500円と加算1000円のコストを維持したまま距離を短縮する方式での要請となっている。3カ月経過は9月25日）

kmの松本副社長は6000円で

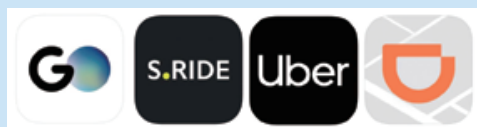
東京（特別区・武三地区）を中心とした東京圏では、特

別区・武三地区での運賃改定に向けた動向なども視野に入れながら運賃改定に向けた準備が進められたとみられており、運賃改定効果を確実に発揮させるためにも「初乗り金額を引き上げるべき」とする意見がある一方で、物価高騰の中での景気の減速から「乗り控えの発生」を懸念する見方も強まっている状況だ。

そうした中で、神奈川県（京浜地区と相模・鎌倉地区）で6月25日、千葉県の千葉地区で6月26日、そして埼玉県の埼玉南部地区は6月27日と相次いで、現行の初乗り額500円と加算1000円のコストを維持したまま距離を短縮する方式での「乗り控え」を意識した要請が出るようになったようだ。

特別区・武三地区について、も近く運賃改定要請が始まる見通しだが、東京大手・国際自動車の松本良一副社長は、「初乗り500円での申請が主流のようだが、私としては初乗り600円を出したいと考えており、その方がドライバードも喜ぶと思っている」などとする見解を示している。

配車手配料を道運法の規制対象に 迎車料金との区別が分かりにくく



「タクシー利用者からみて迎車料金との違いが分かりにくい」との指摘もある、大手配車アプリ会社のGOなどが旅行業法に基づいて任意に設定している配車手配料（アプリ手配料）100円について、道路運送法に基づく運賃の枠組みの中に取り込む方向性が出ている。市場支配力や手数料負担の増大と絡める形で、タクシー事業における存在が高まり続けているタクシー配車アプリに対して、道路運送法に基づくタクシー事業との関係性が整理される端緒となることに期待する声も出ている。

手数料負担の増大も背景に

配車アプリでの運用が主体になるとみられている自動運転タクシーの実装に関する議論の中で、国土交通省では「タクシー手配に係るプラットフォームオーナーに対する規律の在り方案について」と題した考え方を示し、その中で、「タクシーが公共交通機関として果たす役割に鑑みれば、利用者から見て道路運送法の運賃・料金（迎車料金）との

区別がわかりにくいような手数料については、道路運送法の運賃・料金規制の対象にすることも検討すべきではないか」とする考え方が示された。これを受けて、近く申請が始まる東京都特別区・武三地区の運賃改定に併せて、道路運送法上の位置付けとして配車手配料（アプリ手配料）および配車アプリ会社とタクシー事業との関係性が整理されることに期待する声が出ている状況だ。

東タク協が第3回理事会を開く 太田総務委員長が労務委員長兼務



東京ハイヤー・タクシー協会（川鍋一朗会長）は6月18日、都内千代田区市ケ谷の「自動車会館」で第3回理事会を開き、新規入会では、東京タクシーグループの都内6社のうち唯一、東タク協に加入していなかった新光タクシー（岡田従容社長、都内足立区、73台）、都市型ハイヤー事業者のアウテック（桶本崇延代表、都内江東区、27台）、八丈島のセブンタクシー（菊池正人代表、都内八丈町、2台）の入会を承認した。

また、川鍋会長から専門委員長の委嘱が行われ、基本的に前職が留任したが、労務委員長については、清水治氏（西新井相互自動車）の退任に伴い、太田祥平・総務委員長（三和交通・荒川）が兼務することになった。東タク協の各支部長や専門委員長などを含む常任理事35人も選任された。

7月にも特区武三の運賃改定要請

理事会の最後、高橋哲哉・専務理事が、事業報告書の早期提出を要請したこともあり、7月にも東京都特別区・武三地区の運賃改定要請が始

まる見通しとなった。

川鍋一朗会長が冒頭あいさつ

理事会冒頭の挨拶で、先の通常総会で再選された川鍋一朗会長は、「骨太の方針が閣議決定されたが、規制改革推



進会議の答申と同様に、（ライドシェア解禁問題に

ついては進展せずに）2024年の両論併記という精神を引き継ぐ形となった。このことは、国土交通省の皆さんにも頑張っていたのだ」としながら、「昨今の今頃に比べれば、今年は落ち着いて今日を迎えることが出来ているのも、国交省が『交通空白』解消本部を立ち上げたあたりから潮目が変わって、地方運輸局の方々が自治体を廻ったことで、各自自治体の間で（地域の）交通にしっかりと取り組もう、やれることはやろう、ということになった。さらにプラスして、我々が地道に供給力を積み上げて来たことにもよるものだ」などとする認識を示した。

今のテーマは『油断大敵』だ



続けて、川鍋会長は、「今のテーマは『油断大敵』だと思っている」とし、「ちよつと心配なのは、昨年に比べれば、それほど（ライドシェア解禁問題で）バタバタせずにやって来られていて、日本版ライドシェアも早いところでは開始から1年が経過し、全国ではこれから（日本版ライドシェアが）スタートするところもある一方で、息切れして来たところも始めている状況だ。地方に行くと『川鍋会長、もう大丈夫だよ』『日本版ライドシェアを止めてもいいでしょう』と言われるケースもあるが、そうした声に対しては『これまで我々が汗をかいて（供給対策を）積み上げて来たからこそ、国交省にも頑張ってもらって、今

の流れがある』としながら、「二番にマズいのは、我々がここで『もう大丈夫だ』として、今までやって来た努力を止めてしまったり、手を緩めたりすることが、最も危ないパターンであり、我々の努力が大前提だ。油断大敵だ』などと訴えた。

任期満了で専門委員長を委嘱

東タク協の専門委員長は、次の各氏。

- ▽総務委員長 太田祥平・三和交通社長（荒川）・再任、
- ▽経営委員長 西澤明洋・代々木自動車社長・再任、
- ▽広報委員長 高林良吉・宝自動車交通社長・再任、
- ▽労務委員長 太田祥平社長・三和交通（荒川）・新任（総務委員長との兼務）、
- ▽交通事故防止委員長 坂本篤史・実用興業社長・再任、
- ▽環境・車両資材委員長 中村義弘・小松川タクシー社長・再任、
- ▽乗務員指導委員長 村澤儀雄・日本自動車交通社長・再任、
- ▽ハイヤー委員長 林紀孝・日本交通副会長・再任、
- ▽ケア輸送委員長 町田栄一郎・三幸自動車社長・再任。

子育てタクシー協会が総会を開催 妊産婦割引が公共的割引の扱いに



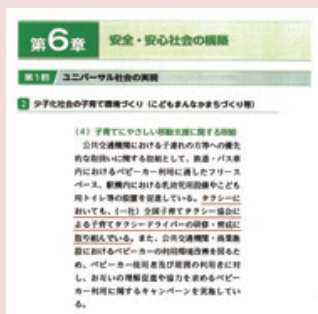
全国子育てタクシー協会（会長＝大野慶太・東宝タクシー社長・神奈川）は6月20日、神奈川県横浜市の「ホテルプラム」で第15回定時総会を開催し、2024年度事業報告と同収支決算を了承したほか、2025年度事業計画と同収支予算を承認した。また、定款の一部変更を行い、主たる事務所の所在地を京都市から横浜市に変更した。

2025年度事業計画では、「（全国的なタクシーの）運賃値上げにより利用者負担が各地で大きくなる」としながら「自治体による子育てタクシーバウチャーの政策提言に一層注力していく」として、①子育てタクシーバウチャーの必要性についての電子署名活動を推進、②（営業的割引から公共的割引に扱いが変更となる）妊産婦割引の自治体の負担等について政策提言を実施——などを盛り込んだ。

当日は、来賓として、関東運輸局の藤田礼子局長が挨拶したほか、国土交通省物流・自動車局の重田裕彦・旅客課長が「タクシーを巡る諸情勢について」、こども家庭庁育成局の安里賀奈子・育成環境課長が「こどもを取り巻く環境について」こどももまんなか社会の実現を目指して、横浜市こども青少年局の白井正和・総務部長が「こども・子育て家庭の移動・送迎支援について」と題した講演を行った。

関運局の藤田局長が、これまで営業的割引だったタクシーの妊産婦割引を、障がい者割引などと同じ公共的割引に扱いを変更する考えを示したほか、国土交通省の重田・旅客課長は、翌週（6月24日）に閣議決定される国土交通白書（第6章安全・安心社会の構築）の中に「（初めて）全国子育てタクシー協会による子育てタクシードライバーの研修・育成の取組を盛り込むことが出来た」などと紹介した。

〈本誌編集長＝熊澤 義一〉



大野慶太会長が冒頭あいさつ



開会の挨拶で、山下勝久副会長（大和タク



シ社長・香川）が、「昨年は香川県で総会を開催したが、本総会でも活発な意見交換をお願いしたい」などと述べたのに続き、大野慶太会長が挨拶して「先

ほど山下副会長からあったように、昨年は（子育てタクシーの）20周年ということで（発祥の地である）香川県で総会を開催した。この1年間を振り返ると、愛知県の豊橋市や瀬戸市、栃木県の小山市などで新規の入会があつて仲間が増えた。そうしたこともあつて、協会としても数年ぶりの黒字決算となった」としながら、「本総会の開催地である横浜市についても、横浜市における子育てタクシーの普及促進事業として助成金（1000万円）をいただき、（認定ドライバーの）養成講座や利用者体験会

などを通じて会員増加に大きく前進したことを、会長としても誇らしく思っている」などと述べた。

リーズナブルに利用してもらう取組

大野会長は、「一方で、日本の出生数が70万人を切った（2024年は68万6061人で、2023年の72万7288人から4万1227人の減少。出生数が70万人を下回るのは統計が始まった1899年・明治32年以降で初めて。明治32年における日本の総人口は約4340万人）ことは、子育て家庭や子どもが（社会的に）少数派になつて行くという傾向が強まることで、周囲の理解も得られにくくなることから、そうした社会環境の変化にタクシー業界として適応していくことが必要だと思っている」とした上で、事業経費の高騰などからタクシー運賃改定による値上げは必要としながらも、子育てタクシーをリーズナブルに利用してもらうための取組は大事だとの認識を示した。

その上で、タクシードXによる子育て世帯に向けた相乗

りサービスの実現、および行政や自治体との強い連携によるタクシー利用券での補助の二つを例示。

さらに、現在は、顧客の囲い込みのための営業的割引の扱いとなつている妊産婦割引を「障がい者割引などと同じ公共的割引に何とか変えて欲しい」という政策提言を、先日、国交省に対して行ったところだ」などと報告した。

子育てタクシバウチャー政策提言

議事では、2024年度事業報告と同収支決算を了承したほか、2025年度事業計画と同収支予算を承認した。また、定款の一部変更を行い、主たる事務所の所在地を京都市から横浜市に変更した。

2025年度事業計画では、「(全国的なタクシーの)運賃値上げにより利用者負担が各地で大きくなる」としながら「自治体による子育てタクシバウチャーの政策提言に一層注力していく」として、①子育てタクシバウチャーの必要性についての電子署名活動を推進、②(営業的割引から公共的割引に扱いが変更

となる)妊産婦割引の自治体の負担等について政策提言を実施——などを盛り込んだ。

少し広い心を持った事業運営を



総会閉会の挨拶では、筒井基好副会長(都タクシー社長・

京都)が、「本日の総会は第15回だが、(子育てタクシーに関する)皆さんとの取組そのものは二十数年も前から続いているもので、長くやって来たな、との感慨も深い」としながら、「地域の人や社会、子ども達のためなど少し広い心を持った事業運営が出来て行ければ、日本はもっと良い国になるのではないかと、思っているの、これから心温まる、切磋琢磨できる皆さんと一緒にしっかりと事業を進めて行きたい」などと締め括った。

妊産婦割引を公共的割引の扱いに

第15回定時総会の終了後は、公開研修会を開催。来賓として、関東運輸局の藤田礼



子局長が挨拶したほか、国土交通省物流・自動車局の重田裕彦・旅客課長が「タクシーを巡る諸情勢について」、子ども家庭庁育成局の安里賀奈子・成育環境課長が「こどもを取り巻く環境について」こどもも青少年局の白井正和・総務部長が「こども・子育て家庭の移動・送迎支援について」と題した講演を行った。

国土交通白書に子育てタクシー

関運局の藤田局長は、国土交通省による「交通空白」解消の取組や補助・支援の概要を説明したほか、「大野(慶太)会長から相談を頂いているタクシーの妊産婦割引については、営業的割引として取り扱って来たが、公共的割引に位置付けを変えよう、ということで検討を進めている」などと報告。子育て支援NPOの関係者らを中心に、会場からは大きな歓声が上がった。

続いて、国土交通省物流・自動車局の重田裕彦・旅客課長が「タクシーを巡る諸情勢について」、子ども家庭庁育成局の安里賀奈子・成育環境課長が「こどもを取り巻く環境について」こどもも青少年局の白井正和・総務部長が「こども・子育て家庭の移動・送迎支援について」と題した講演を行った。

国交省の重田・旅客課長は、講演の冒頭で「これまで国土交通白書(第6章安全・安心社会の構築)の中の子育てに

子育てタクシードライバー表彰

関するページ(子育てにやさしい移動支援に関する取組)には鉄道とバスのことだけが書かれていたが、案が私のところに回って来た段階で(子育てタクシ協会)の取組について)何とか加えられないかと動いたところ(タクシーにおいても(一社)全国子育てタクシ協会による子育てタクシードライバーの研修・育成に取り組んでいる」との記述を)入れることが出来た」などと報告した。会場からは再び大きな歓声が上がった。

第11回子育てタクシードライバー表彰も行い、尾花沢タクシー(山形)の渡会屋子さん(子育てドライバ歴14年7カ月)、武藤自動車(千葉)の根本貴子さん(同6年3カ月)、日の丸交通(東京)の平塚栄一さん(同8カ月)、三ツ境交通(神奈川)の小笹卓さん(同5年8カ月)、静岡ひかりタクシー(静岡)の日下部稔さん(同8年)、アサヒタクシー(神奈川)の早川世里那さん(同1年7カ月)の6人が表彰された。

大阪タクシー協会が定時総会開催 11月には新運賃への改定実施を



大阪タクシー協会（坂本栄二＝会長）は6月23日、大阪市天王寺区の「シェラトン都ホテル大阪」において第45回定時総会を開き、令和6年度事業報告を行ったほか、同財務諸表報告を承認した。新理事として、newmo傘下となった未来都（守口市、584台）の宮崎聡・代表取締役副社長が紹介されたほか、常務理事に、居島伸一氏の後任として参与だった小池安彦氏が選任された。

来賓として、近畿運輸局の岩城宏幸局長、大阪府警交通部の松下佳高・交通総務課長、大阪労働局労働基準部の嘉副崇夫・監督課長らが駆け付けて祝辞を述べた。

高士副会長が開会の辞



大阪タクシー協会の第45回定時総会では、開会の辞

を、高士雅次副会長が行い、「昨年は、インバウンドの急増や一昨年の運賃改定などで営業収入が増え、それに伴っ

て運転者も増加するという1年で、明るい兆しも見えていた。一方、業界全体では交通空白地域の解消が国の課題となり、日本版ライドシェアや公共ライドシェアに取り組みことになった。イベント対応の万博ライドシェアも始まることになった」などとしながら、「しかし、どのような時代になっても、タクシーの最大の使命は安心・安全であり、

これを最終目標として会員の皆さんの力を借りながら、より良い業界にして行きたい」とした。

坂本栄二会長が冒頭あいさつ



冒頭の挨拶で、坂本栄二会長は、「大阪・関西万博が

始まって2カ月余りが経過したが、当初の予想よりは来場者数は少ないものの、皆さんの協力もあってタクシーの供給は順調に行われている、というのが実態だ」とした一方で、「当初から我々が万博協会に指摘していたように、タクシーの待機プールが狭いという問題があり、プールに入り切れない車両が道路を周回するケースがあるとも聞いている」などとしながらも、「いま大阪には（国内外から）多くの人が来ており、今こそ、

世界に冠たる大阪のタクシーのサービスの良さ、マナーの良さを発揮してもらい、大阪の街のイメージアップに、我々タクシー業界としても大いに貢献するチャンスだと思っている」などとした。

続けて、コロナ禍収束後における一時的なタクシーの供給力不足はあったとしながらも、坂本会長は「この1年間で、大阪では1000人以上のドライバーが入って来ており、油断は出来ないが、大阪の街においては、ほとんど（タクシーは）供給力不足にはなっていない、というのが現状だ」などと強調した。

大阪ブロックにおける運賃改定についても言及して、「運賃改定の申請を出したのは4月8日だが、それから1カ月も経たずに申請率が50%を超え、2カ月未満で70%にも達した。皆さんの理解と協力に感謝したい」としながら、「近畿運輸局において審査中だが、希望としては、11月ぐらいに改定実施が出来れば」などとした。

未来都の宮崎副社長が理事に



表取締役副社長が紹介された。大阪協の理事となった未

来都の宮崎副社長（newmo共同創業者）は、「昨年7月に未来都を譲受したが、引き継いだ時には債務超過気味の会社であり、稼働率40%からのスタートだった。この1年間は大改革を進めており、月50人のペースでドライバーを採用し、稼働率も20%ほど上げることが出来た。これからは大阪タクシー業界発展の一翼を担えるように頑張りたい」などと抱負を述べた。また、常務理事に、居島伸一氏の後任として、参与だった小池安彦氏が選任された。



閉会の挨拶で、坂本篤紀副会長が行った。

関東運輸局が定例記者会見を開く

藤田礼子局長が4点について発言



関東運輸局の藤田礼子局長、落合裕史・交通政策部長、矢吹尚子・自動車交通部長、近藤光則・観光部長らは6月18日、神奈川県横浜市中区の「横浜第二合同庁舎」において定例記者会見を行った。

冒頭、藤田局長が①都バスにおける乗客の車内置き去り、②交通空白解消の取組、③担い手の確保、④運賃改定——の4点について発言した。

また、矢吹尚子・自動車交通部長は、日本版ライドシェアにおいて特別区・武三交通圏で620台と埼玉県南中央交通圏で250台が設定された3回目となる再配分については、「意向調査で再配分に応じた事業者に対する配分通知を実施したところだ」としながらも、「許可事業者名は公表しているが、各社ごとに何台という形では公表していない」などと回答するに留めた。

神奈川県全域で日本版RS運行

定例記者会見の冒頭で、藤田礼子局長は①東京都交通局が運行する路線バス（都バス）

における乗客の車内置き去りが、今年4月以降に3件も発生したことに対して「場合によっては人命にも関わる問題で、大変に遺憾だ」として再発防止を強く求めているこ

と、②「交通空白」解消に向けて、関東運輸局としても首長などに交通空白解消に向けた働き掛けを行うと共に、管内43交通圏のうち半数を超える23交通圏と2市で日本版ライドシェアが実施・準備中となるなど制度の普及が進み、神奈川県では県内全域での運行が実現となったこと、③関東運輸局管内における法人タクシー運転者数は、新型コロナウイルス禍の拡大に伴い令和2年度以降は大幅に減少したが、令和5年度からは回復傾向となり、令和6年度末（今年3月末）には約87%にまで回復。令和6年度は、前年度に比べて管内すべての地域で増加となっており、各地域のタクシー事業者が運転者採用にしっかりと取り組んだ結果だと思っていること、④タクシーの運賃改定については、関東運輸局管内では、今年2月27日付で最初の申請があった東京島しょ地区における運賃改定に対する要否判定の結果、値上げが必要だとして審査を行うことになった旨を6月12日付で発表した。他の地域から申請があった場合にも適切に対応して行きたい——などと述べた。

公共ライドシェアの所掌が総政局に 国土交通省組織令の一部を改正



国土交通省は6月17日、「国土交通省の所掌事務の的確な遂行を図るため、国土交通省組織令について所要の改正を行う」と発表した。同日、「国土交通省組織令の一部を改正する政令」が閣議決定されたことによるもの。

施行は7月1日付で、現在はタクシー事業などと同じく物流・自動車局および同旅客課において所掌している自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）が、総合政策局および同モビリティサービス推進課に移管されることになった。

モビリティサービス推進課が所掌

自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の所掌が、物

流・自動車局および同旅客課から総合政策局および同モビリティサービス推進課に移管されることにより、営利事業であるタクシー事業および自家用車活用事業（日本版ライドシェア）と、市町村やNP

〇法人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）が切り離されることになった。

モビリティサービス推進課は、日本版Maasの推進や支援事業、AIオンデマンド交通、グリーンスローモビリティなどを所掌しており、これらに自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）が加わることになる。

運賃改定効果で営収は回復地域も 輸送人員は地方中心に減退が続く



全国の加重平均で時間給1500円を目指した毎年の地域別最低賃金の引上げや燃料価格の高止まり、諸物価の高騰などによる経費の増大、さらにはタクシー事業における存在感を増し続けているキャッシュレス決済や配車アプリなどの手数料負担が増加の一途を辿っている中で、全国でコロナ禍収束後における2巡目の運賃改定に取り組み地域が相次いでいる状況だ。

コロナ禍前の2019年実績との比較では、全タク連がサンプル調査として取りまとめている営業収入と輸送人員の変化をみると、運賃改定効果もあって、都市部や観光地を中心に2019年同月比の営業収入は回復傾向を示しており、今年4月の実績では、東京・神奈川・千葉・埼玉の首都圏に加え、関東では茨城や栃木なども2019年同月比で100%を超過。全国で見ると、大阪や京都、広島、福岡、熊本、沖縄、さらには、富山や福井でも100%を回復している。

一方で、輸送人員に目を移すと、これらの2019年同月比で100%を超過している都府県においても、例えば、今年4月の営業収入では2019年同月比で115.8%だった東京でも、輸送人員では83.4%の回復に留まっており、輸送人員の減少分を運賃改定効果によって大きく補っていることが分かる。同様の傾向は、他の都府県にも見られ、見方を変えると、輸送人員の面では、コロナ過からの回復が進んでおらず、長期低落傾向にも歯止めが掛かっていない状況ともいえる。

そのことは、今年4月の営業収入では14都府県で2019年同月比での100%回復を達成しているものの、輸送人員では2019年同月実績をクリアしている都道府県はゼロであり、最高でも千葉の96.9%だ。輸送人員の回復が90%を超えているのは、千葉(96.9%)、栃木(90.7%)、富山(93.1%)、大阪(92.4%)、沖縄(91.7%)の5府県のみとなっている。

また、岩手(57.6%)や秋田(58.1%)、和歌山(52.9%)、島根(59.8%)、愛媛(58.7%)、宮崎(59.9%)などが、特に輸送人員の回復の面で大きく遅れており、タクシー需要の減退が深刻な状況となっている。

〈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 2,674 台 輸送実績速報 (令和7年5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 5月	82,919	58,301	70.3	6,822,003	14,361,679	47.5	1,446,806	1,875,185	3,623,169	441,840	246.3	24.8	62,146
	令和6年 5月	91,468	55,236	67.8	6,449,994	13,514,748	47.7	1,384,940	1,801,147	3,419,308	380,504	244.7	25.1	61,904
	前月対比 (%)	101.8	105.5	103.7	105.8	106.3	99.5	104.5	104.1	106.0	116.1	100.7	99.0	100.4
	令和7年 4月	79,760	57,869	72.6	6,878,589	14,289,792	48.1	1,441,746	1,874,279	3,600,405	442,961	246.9	24.9	62,216
	前月対比 (%)	103.9	100.7	96.8	99.2	100.5	98.7	100.4	100.0	100.6	99.7	99.7	99.6	99.9

● 東京都多摩地区 原価計算対象 16 事業者 807 台 (うち普通車 756 台) 輸送実績速報 (令和7年5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 5月	23,540	16,037	68.1	1,298,055	3,088,596	42.0	417,394	520,754	793,572	191,846	192.6	26.0	49,484
	令和6年 5月	23,126	15,246	65.9	1,230,073	2,887,372	42.6	392,575	489,675	745,461	170,732	189.4	25.7	48,896
	前月対比 (%)	101.8	105.2	103.3	105.5	107.0	98.7	106.3	106.3	106.5	112.4	101.7	101.1	101.2

● 新型コロナウイルス感染症の影響による営業収入と輸送人員の変化 ― 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4月の 営業収入 19年比 (%)	昨年4月の 輸送人員 19年比 (%)	今年4月の 営業収入 19年比 (%)	今年4月の 輸送人員 19年比 (%)
北海道	北海道 (5社うち4社が23年に運賃改定)	77.4	65.7	86.9	72.3
東北	青森 (5社、全社が23年6月15日運賃改定)	87.2	64.2	95.8	74.2
	岩手 (5社、全社が22年12月19日運賃改定)	71.1	54.2	75.5	57.6
	宮城 (5社、全社が23年に運賃改定)	86.7	74.8	90.0	76.8
	秋田 (5社、全社が23年に運賃改定)	64.7	56.7	68.9	58.1
	山形 (5社、全社が23年に運賃改定)	65.3	61.6	70.7	68.3
	福島 (7社、全社が25年4月16日運賃改定)	75.7	62.4	83.2	67.0
関東	茨城 (5社、全社が23年9月19日運賃改定)	99.3	86.1	116.8	84.8
	栃木 (9社、全社が23年12月4日改定)	101.3	89.9	104.3	90.7
	群馬 (5社、全社が23年10月10日改定)	86.7	68.6	83.2	64.4
	埼玉 (5社、全社が23年11月20日運賃改定)	94.2	74.5	106.3	84.4
	千葉 (6社、全社が23年11月20日運賃改定)	126.8	96.3	134.5	96.9
	東京 (5社、全社が22年11月14日運賃改定)	98.7	74.2	115.8	83.4
	神奈川 (5社、4社が23年11月、1社が24年3月)	98.6	81.9	105.1	88.4
	山梨 (4社うち3社が24年4月8日運賃改定)	96.5	70.9	96.3	65.9
北陸信越	新潟 (5社うち4社が23年10月25日運賃改定)	81.5	68.9	74.3	63.4
	富山 (4社、全社が23年9月11日運賃改定)	106.4	87.7	105.1	93.1
	石川 (4社、全社が23年6月26日運賃改定)	101.4	65.9	91.5	72.4
	長野 (4社、全社が23年9月25日運賃改定)	74.8	62.9	81.8	67.7
中部	福井 (5社、全社が23年10月25日運賃改定)	97.5	83.8	115.7	88.5
	岐阜 (5社、全社が23年に運賃改定)	93.0	76.9	98.1	84.1
	静岡 (5社、全社が23年9月に運賃改定)	83.6	73.6	76.6	67.2
	愛知 (5社うち2社が23年3月20日改定)	86.8	78.6	95.5	85.2
	三重 (5社、全社が23年9月11日運賃改定)	91.3	70.4	90.1	69.3
近畿	滋賀 (6社、全社が23年5月1日運賃改定)	83.7	67.4	80.3	63.9
	京都 (6社うち4社が23年5月、2社が24年3月)	94.7	78.5	102.9	88.9
	大阪 (5社、全社が23年5月31日運賃改定)	106.1	76.9	120.8	92.4
	兵庫 (6社うち5社が23年5月31日運賃改定)	88.9	68.1	84.1	65.7
	奈良 (5社、全社が24年11月11日運賃改定)	73.7	61.5	81.4	61.2
	和歌山 (5社、全社が23年7月3日運賃改定)	83.4	60.5	72.5	52.9
中国	鳥取 (4社、全社が23年12月25日運賃改定)	90.8	69.2	90.5	72.8
	島根 (5社、全社が24年3月29日運賃改定)	88.7	66.1	79.3	59.8
	岡山 (5社、全社が23年6月26日運賃改定)	92.6	77.2	93.3	77.6
	広島 (5社、全社が23年6月26日運賃改定)	97.9	77.6	107.1	82.5
	山口 (5社、全社が23年8月1日運賃改定)	82.4	72.1	81.2	69.6
四国	徳島 (5社、全社が23年9月11日運賃改定)	85.8	81.2	88.0	75.8
	香川 (5社、全社が23年3月6日に運賃改定)	90.6	71.4	96.0	79.8
	愛媛 (6社うち5社が23年6月26日運賃改定)	66.0	50.4	79.2	58.7
	高知 (5社、全社が24年2月19日運賃改定)	82.8	68.5	81.9	66.2
九州	福岡 (8社、うち7社が23年8月に運賃改定)	85.7	70.1	102.1	76.7
	佐賀 (9社、全社が23年10月25日運賃改定)	92.5	71.7	91.9	70.1
	長崎 (5社、全社が23年9月1日運賃改定)	85.8	67.4	84.3	66.6
	熊本 (4社、全社が24年4月26日運賃改定)	84.1	76.8	104.1	87.5
	大分 (6社、全社が23年7月12日運賃改定)	74.7	67.0	78.3	64.4
	宮崎 (5社、全社が23年7月26日運賃改定)	89.7	67.8	89.7	59.9
	鹿児島 (6社、全社が23年8月1日運賃改定)	90.3	73.1	92.4	73.1
沖縄	沖縄 (1グループ+4社、全社が23年に運賃改定)	104.9	81.2	121.4	91.7
全国の営業収入の2019年同月比		88.6		92.9	

● 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	2025.5.31	2025.5.31 充足率	直近3カ月の増減	26カ月間での増減率
北海道A	8,528	6,647	1,881	77.9%	6,892	80.8%	23	104%
北海道B	8,547	6,862	1,685	80.3%	6,826	79.9%	△56	99%
青森	3,482	2,713	769	77.9%	2,548	73.2%	△25	94%
岩手	2,675	2,211	464	82.7%	2,062	77.1%	△15	93%
宮城A	3,970	3,238	732	81.6%	3,178	80.1%	△19	98%
宮城B	1,853	1,506	347	81.3%	1,426	77.0%	0	95%
秋田	1,576	1,283	293	81.4%	1,118	70.9%	△77	87%
山形	1,609	1,366	243	84.9%	1,306	81.2%	△20	96%
福島	3,464	3,091	373	89.2%	3,051	88.1%	△23	99%
茨城	3,135	2,658	477	84.8%	2,641	84.2%	△4	99%
栃木	1,982	1,716	266	86.6%	1,751	87.9%	12	102%
群馬	1,612	1,338	274	83.0%	1,451	90.0%	11	108%
埼玉A	4,053	3,316	737	81.8%	3,454	85.2%	29	104%
埼玉B	5,212	4,355	857	83.6%	4,425	84.9%	17	102%
千葉A	6,280	5,471	809	87.1%	5,802	92.4%	64	106%
千葉B	2,621	2,325	296	88.7%	2,560	97.7%	21	110%
東京A	58,257	48,515	9,742	83.3%	53,980	92.7%	476	111%
東京B	6,297	5,141	1,156	81.6%	5,132	81.5%	△15	100%
神奈川A	11,945	10,032	1,913	84.0%	11,015	92.2%	103	110%
神奈川B	5,214	4,260	954	81.7%	4,440	85.2%	20	104%
山梨	1,232	960	272	77.9%	1,067	86.6%	9	111%
新潟	3,731	2,982	749	79.9%	2,886	77.4%	△17	97%
富山	1,077	855	222	79.4%	861	79.9%	9	101%
石川	2,321	1,898	423	81.8%	1,960	84.4%	39	103%
長野	3,273	2,594	679	79.3%	2,658	81.2%	△3	102%
福井	1,109	939	170	84.7%	942	84.9%	8	100%
岐阜	2,106	1,594	512	75.7%	1,595	75.7%	△6	100%
静岡	6,082	4,960	1,122	81.6%	4,856	79.8%	△15	98%
愛知A	9,168	7,219	1,949	78.7%	7,755	84.6%	11	107%
愛知B	3,323	2,558	765	77.0%	2,610	78.5%	4	102%
三重	1,526	1,230	296	80.6%	1,299	85.1%	24	106%
滋賀	1,340	1,108	232	82.7%	1,116	83.3%	△6	101%
京都A	7,953	6,147	1,806	77.3%	6,770	85.1%	95	110%
京都B	409	347	62	84.8%	318	77.8%	1	92%
大阪A	19,247	16,028	3,219	83.3%	18,263	94.9%	294	114%
大阪B	2,222	1,815	407	81.7%	1,986	89.4%	47	109%
兵庫A	7,278	5,758	1,520	79.1%	5,965	82.0%	20	104%
兵庫B	2,241	1,985	256	88.6%	2,003	89.4%	2	101%
奈良	1,447	1,170	277	80.9%	1,126	77.8%	△11	96%
和歌山	1,442	1,167	275	80.9%	1,164	80.7%	20	100%
鳥取	830	629	201	75.8%	632	76.1%	△7	100%
島根	1,316	1,065	251	80.9%	1,081	82.1%	△4	102%
岡山	3,338	2,696	642	80.8%	2,732	81.8%	△6	101%
広島A	4,428	3,525	903	79.6%	3,548	80.1%	11	101%
広島B	3,029	2,638	391	87.1%	2,631	86.9%	△4	100%
山口	2,638	2,121	517	80.4%	1,996	75.7%	△26	94%
徳島	1,269	1,124	145	88.6%	1,138	89.7%	1	101%
香川	1,604	1,443	161	90.0%	1,515	94.5%	△19	105%
愛媛	2,851	2,390	461	83.8%	2,360	82.8%	0	99%
高知	1,589	1,352	237	85.1%	1,234	77.7%	6	91%
福岡A	3,651	2,993	658	82.0%	2,689	73.7%	△21	90%
福岡B	8,282	6,655	1,627	80.4%	7,496	90.5%	115	113%
福岡C	2,715	2,156	559	79.4%	2,052	75.6%	6	95%
佐賀	1,248	1,085	163	86.9%	1,042	83.5%	△15	96%
長崎	3,819	3,168	651	83.0%	2,873	75.2%	4	91%
熊本	4,103	3,489	614	85.0%	3,616	88.1%	32	104%
大分	2,468	2,064	404	83.6%	1,925	78.0%	△16	93%
宮崎	2,174	1,740	434	80.0%	1,600	73.6%	△21	92%
鹿児島	3,220	2,500	720	77.6%	2,375	73.8%	△20	95%
沖縄	6,747	5,747	1,000	85.2%	6,351	94.1%	74	111%
全国	282,168	231,938	50,230	82.2%	243,144	86.2%	1,137	105%

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

東京ハイタク交通共済が総会開催 5期連続の黒字決算で配当を実施



東京ハイヤー・タクシー交通共済協同組合（町田栄一郎理事長）は6月17日、都内千代田区飯田橋の「ホテルメトロポリタンエドモント」で第53回通常総会を開き、令和6年度事業報告と同決算報告および剰余金処分案を了承したほか、令和7年度事業計画と同収支予算を決めた。

当期純利益は4億0930万円、前期比では1億3035万5000円、46・7%の増益。同共済としては5期連続での黒字となる。

剰余金処分のうち、出資配当に1229万5500円（配当率は年10%）、利用分量配当（メリット配当）に1億4000万円（配当率は年29・196%）を充てる。

来賓として多数が駆け付け、関東運輸局の藤田礼子局長と東京ハイヤー・タクシー協会の川野繁副会長が祝辞を述べた。



町田栄一郎理事長が挨拶

保岡政利・副理事長による開会の辞に続き、挨拶した、

町田栄一郎理事長は、「慢性的なドライバー不足や高齢化に加え、事故の内容も複雑化、重大化している。特に近年は、健康起因による事故や知覚・



認知障害が関与するケースも増えており、タクシー会社としても従業員の健康と適性を正しく把握して管理して行くことの重要性が高まっている」としながら、「こうした背景を踏まえ、今年度より当交通共済として、事故防止は当然として、乗務員や社員に対しての二つの重点施策を掲げた。一つ目は、以前から実施している脳検診および眼科検診の助成制度であり、脳血管障害は発症前に兆候が見られることも多く、早期に気付くことで予防可能なケースもある。また、視覚異常である視野狭窄は信号の見落としなど交通事故に直結するリスクを持っている」とし、「助成制度は、社員ひとり一人の健康を守るもので、運行管理者も助成対象だ」などと

した。

続けて、「二つ目は、適性診断費用の助成制度の拡充だ。特に、新規採用時や高齢者ドライバーへの対応、事故の再発防止など、様々な面で活用してもらえと思う」としながら、「交通共済としては、事故防止のための先行投資と考えており、NASVA（自動車事故対策機構）は全額補助とし、事故を起こす前の予防にも力を入れて行きたい」などと考えるを示した。

当期純利益は4億0930万円

議事では、令和6年度事業報告と同決算報告および剰余金処分案を了承したほか、令和7年度事業計画と同収支予算を決めた。

当期純利益は4億0930万円、前期比では1億3035万5000円、46・7%の増益。同共済としては5期連続での黒字となる。

剰余金処分のうち、出資配当に1229万5500円（配当率は年10%）、利用分量配当（メリット配当）に1億4000万円（配当率は年29・196%）を充てる。

令和6年度優良事業所の表彰



令和6年度優良事業所の表彰では、台数規模別に100台以上（日興自動車など7社）、65～99台（盈進自動車など13社）、31～64台（三鷹交通など11社）、30台以下（鶴瀬交通など5社）の代表が、町田理事長から表彰状を手渡された。

助成制度も含めて共済の活用を



閉会の辞で、榎元正人・副理事長は、「交通共済は、まずは事故防止だが、それに加えて乗務員の健康管理も大事だと取り組んでいるところだ。助成制度も含めて共済を活用して欲しい」などと締め括った。

清水港クルーズ船
寄港の歴史

6月20日付の日本経済新聞に「クルーズ船が街潤す 9都道府県で寄港最多、静岡・清水港は高額消費も」という見出し記事が掲載された。

それによると、全国における2024年のクルーズ船寄港回数が2479回となり、過去最多だった2018年の2930回に対して85%にまで回復し、9都道府県では最多を更新したとのこと。さらに2018年に比べた純増数では、なんと静岡県の58回増がトップで、2024年は91回になったとのこと。静岡県民の私としては喜ばしいこと

であり、静岡市の清水港でクルーズ船のインバウンド客向けにチャータータクシーを手掛ける静岡TaaSおよび静岡市のタクシー業界にとっても有難いことだ。

しかし、実はこの成果は、もちろん富士山という日本を代表する究極の観光コンテンツのおひざ元に清水港が位置することにもよるが、清水港客船誘致委員会を構成する海運

関係の地元企業、観光事業者、静岡市や静岡県の行政関係者による長年の受入のための誘致活動やインフラ整備による尽力が大きい。35年も前の1990年2月23日に、初めて清水港に豪華客船「クイーンエリザベス2」が寄港し、それを機会に清水港客船誘致委員会が発足し、経済・産業界と行政が一体となって精力的に清水港へのクルーズ船誘致活動を進めてきた成果だ。

清水港全体としての一体感を高めるため、シンボルカラー（アクアブルーとホワイト）で多くの建物の色彩を統一し、また10万トン級の大規模クルーズ船を同時に2隻接岸できるように岸壁の工事を行い、この5月20日に初めてセレブリティ・ミレニアム号（9万トン）とノルウェイジャン・スピリット（7万5000トン）の同時接岸を実現した。

日本政府は、2023年3月に閣議決定した「観光立国推進基本計画」の中で、2025年までに訪日クルーズ客数250万人、外国クルーズ船の寄港回数を2000回超、寄港する港湾数を100港とする目標を掲げている。

清野吉光氏のコラム 第174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。2025年1月（株）静岡TaaSトラベル設立

インバウンド
クルーズ船雑感！

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

2024年の実績は、訪日クルーズ客数が143万8000人、寄港回数は1923回、港湾数は97港で、このまま順調に行けば寄港回数、港湾数は政府目標を達成しそうだ。そして、今や焦点は、国内の港湾間の外国クルーズ船の寄港獲得競争になっている。先の日本経済新聞の記事によれば、どの港も一律に寄港数を増やしたのではなく、2018年に比べて寄港数を減らした港湾もある。

増やした都道府県と寄港回数は、トップの静岡県が58回、次いで北海道が29回、大阪府が27回であり、一方、減らしたのが沖縄県のマイナス142回を筆頭に、広島県のマイナス123回、福岡県のマイナス90回と続く。もちろん実際の寄港回数では沖縄県が全国トップで386回、次いで長崎県が248回、広島県が222回と多い（なお、この数字は日本船を含むものであるようだ）。

クルーズ船会社が
寄港地を選ぶ基準

クルーズ船の寄港地を選ぶ

のは、当然ながらクルーズ船を所有する船会社だ。船会社としては、お客様に人気のある寄港地を選んでクルーズのコースを決める。いま清水港に寄港する大型クルーズ船は、殆どがアメリカなどの外国の船会社であり、コースは様々だが、2週間前後の日本一周観光に加えて台湾などの国外の港に寄港するケースが多い。最近ではクルーズ船が数多く造られ、しかも4000人もの乗客が乗ることが出来る超大型船が多い。

これらの超大型船はカジュアル船と呼ばれ、比較的安価でエンタメを重視した大衆的なものが多い。クルーズ船も以前の限られた富裕層から一般の人に客層が拡大し、集客競争が激しくなっている。寄港地は集客にとって重要な要素であり、船会社は顧客に人気のある寄港地を選ぶことを重視する。

清水港が人気のある理由

地方港湾の中で、外国クルーズ船の寄港地として清水港はかなりの人気がある。まず何よりも世界的コンテンツで

ある富士山が入港時に見える港であり、富士山観光への起点ともなる港である。さらに、多くの外国クルーズ船の発着地である横浜港と神戸港の中間点にあり、両港から一晩のうちに移動できるという地理的な優位性に加えて、清水港客船誘致委員会などのおもてなしの体制も評価が高いようだ。クルーズ船出港時における花火や太鼓などの演奏によるお見送りイベントなどもインバウンド客に好まれていると思われる。

また、手前みそにはなるが、私が代表を務める静岡TaaSが清水港・日の出埠頭で提供している多様なタクシーツアーも、それなりに貢献しているのではないかと思う。実際、タクシーツアーを利用したインバウンド客から、他の寄港地でもこうしたサービスはないのか、と聞かれることが多い。現状では、タクシーツアー自体はどの寄港地でも利用できるが、埠頭の現場で多様なタクシーツアーコースのメニューを英文で用意し、英語で注文を受け、その場でクレジット決済を行ってタクシージャーが出来る仕組み



を確立しているところは、極めて少ないと思われる。さらに、清水港においてタクシーツアーに対応する乗務員の中には、英語乗務員、アプリ乗務員など、英語でのコミュニケーションが出来る乗務員がおり、また、クルーズ船対応の日本版ライドシェアの運転者には海外経験者が多い。こうしたサービス体制が、船会社による寄港地選択に有利に働けば有難いことだ。

選択の参考にしていただくと、その意味で、静岡TaaSなどでの取り組みは、そうした評価を上げるうえで有難い、と言われたことがある。静岡TaaSトラベルのサービスの質をあげていかねばならないと思った次第である。

セレブリティ・ミレニウム の船内見学

6月18日に、クルーズ船セレブリティ・ミレニアムの代理店である、ミキ・ツーリストの主催で、清水港に着岸しているセレブリティ・ミレニアムの船内見学が行われた。観光行政関係者や旅行関係者、静岡TaaSトラベルなど清水港・日の出埠頭の事業関係者にも声が掛かり、有難いことに3時間近く船内の見学が出来て満喫できた。普段は埠頭の現場から見上げることしかできないセレブリティ・ミレニアムという豪華クルーズ船内の、言わば別世界を堪能できた。

セレブリティ・ミレニアムは、全長が約300メートル、全幅30メートルで、クルーズ船としては2000人の乗客

に対して1000人ほどの乗員がサービスを提供するプレミアムというクラスで、ミシユランの星を持つ二人のシェフが監修する、食に拘ったクルーズ船である。

清水港には馴染みの船で、今年度は17回も寄港すること。巨大な12階層の船容で、シースルーのエレベーターがあり、メインダイニングキッチン、各国の料理が出るビュッフェ、プール、劇場、フィットネスクラブ、カジノ、ダンスホール付のラウンジなど、まさに動く豪華ホテルそのもの。弊社のスタッフも勉強のため、このセレブリティ・ミレニアムのクルーズに参加することにした。やはり、経験してみないとクルーズ船のインバウンド客が船内でどのように過ごし、どのようなニーズを持っているか分からない。寄港地によっては何でもある船内に留まる乗客も多いらしいが、人気のある清水港では殆どが下船すること。どのようなサービス、コンテンツがインバウンド客に必要とされているかをじっくり勉強して来て欲しい。

(2025年6月23日記)



← サイトへGO!

運転の仕事.jp

9:00 から 21:00 お問い合わせ受付中 ▶▶



0120-84-8284

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!

日個連都営協が通常総代会を開く 三嶋英治・新理事長が方針を示す



日個連東京都営業協同組合（三嶋英治理事長）は6月19日、都内豊島区南大塚の「日個連会館」で第48回通常総代会を開き、令和6年度事業報告及び決算関係書類を承認したほか、令和7年度事業計画、同収支予算などを決めた。

冒頭、5月24日に現職のまま急逝した故・富本哲哉・前理事長に黙とうが捧げられた。

来賓として、東京運輸支局の織田陽一支局長、東京タクシーセンターの安田克己・常務理事、日個連東京都交通共済協組の野口純朗理事長らが駆け付けて祝辞を述べた。

前理事長の急逝で新理事長に

冒頭の挨拶で、5月24日に現職のまま急逝した故・富本哲哉・前理事長の後を継いだ、三嶋英治・新理事長は、「先月24日に富本・前理事長が亡くなり、任期1年を残しての死亡ということで、5月28日に開催した理事会において、

（副理事長であった）私が選出されて新理事長に就任することになった。任期は、残りの1年だが、精一杯、努めて行きたい」などと述べた。

75歳定年延長とインボイス問題

続けて、「前理事長が残した課題は、まだまだ山積している。これらについては一つ

一つ、この総代会を含めて皆さんの理解を得られるように進めて行きたい。三役（理事長・副理事長・専務理事）並びに常任理事をはじめとして職員共々、話し合いをして来たが、（前理事長の急逝から）3週間という短い期間であり、皆さんの期待に応えられるかどうかは分からないが、精一杯、努めて行く」とした上で、「都営協の抱えている問題としては、決済端末（の選定）があるが、早急に私が進めなければならないと思っている」などとした。

さらに、三嶋理事長は、「個人タクシー業界としては、（事業者数が減少を続ける中で）75歳定年制をどうしていくか、という大きな問題がある。75歳定年制というのは個人タクシー特有の課題ではあるが、これを1年でも延長できるように、東京運輸支局や関東運輸局などに投げ掛けて行きたい」などとする意向を示した。インボイス制度に係る（消費税納税の）2割特例の延長（現行は、免税事業者からの移行後3年間）についても取り組む考えを示した。

故・富本哲哉氏を偲ぶお別れの会 多数の関係者が駆け付けて献花



日個連東京都営業協同組合と日個連事業協同組合は6月29日、都内台東区西浅草の「浅草ビューホテル」において、5月24日に現職のまま急逝した、故・富本哲哉・前理事長（享年71歳）の「お別れの会」を催した。

三嶋英治・実行委員長（日個連都営協理事長）による挨拶に続き、故人を偲んで、自民党・個人タクシーを応援する議員連盟会長の平沢勝栄・衆院議員、同事務局長の赤池誠章・参院議員、菅原一秀・元衆院議員、全国個人タクシー協会の櫻井敬寛会長、東京交通新聞の仁平英紀社長が弔辞を読んだ。

また、関東運輸局の藤田礼子局長や矢吹尚子・自動車交通部長、東京運輸支局の織田陽一支局長、東京タクシーセンターの小松和則・専務理事と安田克己・常務理事ら多数の関係者も駆け付けて献花を行った。



システムオリジンが新型タクコン 業務効率を高める新機能も搭載



「usタクコン」について、①より見やすく整理された画面構成、②業務効率を高める新機能——などを備えた進化したモデルだとしている。

タクシー専門ソフトウェア大手のシステムオリジン（海野知之社長、静岡市）は、ベストセラーのタクシー総合管理システム「タクコン」の最新モデル「Xpa 4Plusタクコン」の販売を、今年6月から開始したと発表した。

同社では、販売を開始した最新の「4Plus」



Xpa 4Plusタクコンが登場

「タクコン」は、タクシー専門ソフトウェア大手のシス

テムオリジンが開発・販売するベストセラーのタクシー総合管理システムで、業界標準として長年に渡り親しまれてきた製品だ。

その「タクコン」が、時代のニーズと現場の声を融合させた、新しいかたちの最新モデル「Xpa 4Plusタクコン」として市場投入されることになった。

「タクコン」の導入現場から多く寄せられた、「変わらないで欲しい」という声を尊重して、「タクコン」の操作性や基本画面は大きく変えずに、視認性と使い勝手を向上させたほか、「人事マスター」と「乗務員台帳」の統合や、給与明細のPDFメール送信、健康診断や免許期限の通知機能なども新たに加わり、事務作業の効率化と抜け漏れ防止に貢献できる仕様となっている。

乗務員専用アプリ「ドラタク」

実際の導入現場からは、「使い勝手は変わらず、新しい便利さが加わった」などと好評を得ているという。さらに現在、乗務員専用アプリ「ドラタク」の提供も予定していて、現場と管理をつなぐ次の一手として注目を集めている。

編集後記

6月24日に開催された全タク連通常総会終了後の懇親会において、演壇前でカメラを構えながら取材をしていると、隣には、会場に駆け付けた国会議員らの挨拶に合いの手を入れる大阪タクシー協会の坂本篤志副会長が。私は写真を撮ってしまえば、後は登壇した国会議員らの話を聴くだけですが、先日、千葉県タクシー協会の社員総会後の懇親会で、壇上の国会議員らの挨拶を演壇前で聴いていると、ある国会議員から「ありがとう」と声を掛けられました。「いくら演説に慣れている国会議員でも、誰も聞いていない中で話をするのは辛いですからね」と、千々協懇親会での出来事を坂本篤志副会長にしながら二人で並んで国会議員の挨拶を聴いていたら、岩手県選出の階猛・衆院議員から「ありがとう」と声を掛けられました。もちろん、坂本篤志副会長には「でしよ」と。こうした小さな積み重ねが、イザという時の大きな力になるものです。（熊）

今号を校了すると、今年2回目の沖縄に向かいます。東京と同じく沖縄も猛暑のようです



が、無駄に暑いだけの東京に比べれば、青い海と白い砂、真っ赤なハイビスカスやブーゲンビリアなどの花にふれられるだけでも暑さに意味があるはずだ。（熊）

6月4日に都内世田谷区下北沢の「鈴なり横丁」に、知人のIさんが備付のオーディオシステムで300枚を超えるコレクションコードを聴かせる小さなお店を開業しました。CDが過去のものになって音源は配信というデジタル万能時代にあつて、このところ静かなブームになっているアナログのレコード鑑賞が売り。いいオーディオは少々、ポリウムを上げてマスタのIさんとの会話が成立します。ジャズを中心に幅広いジャンルのコレクションコードについて、それぞれ解説するIさんの音楽に対する造詣の深さもイッピンです。営業は水曜日と木曜日の週2回で、営業時間は15時から21時まで。下北沢にお越しの節は、鈴なり横丁にお立ち寄りください。（世）

Taxi Japan

2025.6.30 No.483 CONTENTS

巻頭特集：地方タクシー事業再生・進化推進特別本部を設置

1 全タク連が第120回通常総会 川鍋一朗会長を再選、5期目に

論風一陣

7 創始者・故川鍋秋蔵氏と3代目一朗氏！

TOPICS

8 交政審が第1回地域公共交通部会 足の確保で新たな制度的枠組検討

TOPICS

9 日本維新の会RS法案が審査継続 閉会中審査反対は公明・共産のみ

TOPICS

9 国土交通省が幹部級人事異動発令 物流・自動車局長には石原大氏

TOPICS

10 特区武三でも運賃改定要請開始へ 神奈川・千葉・埼玉で申請が出る

TOPICS

10 配車手配料を道運法の規制対象に 迎車料金との区別が分かりにくく

TOPICS

11 東タク協が第3回理事会を開く 太田総務委員長が労務委員長兼務

TOPICS

12 子育てタクシー協会が総会を開催 妊産婦割引が公共的割引の扱いに

TOPICS

14 大阪タクシー協会が定時総会開催 11月には新運賃への改定実施を

TOPICS

15 関東運輸局が定例記者会見を開く 藤田礼子局長が4点について発言

TOPICS

15 公共ライドシェアの所掌が総政局に 国土交通省組織令の一部を改正

TOPICS

16 運賃改定効果で営収は回復地域も 輸送人員は地方中心に減退が続く

TOPICS

19 東京ハイタク交通共済が総会開催 5期連続の黒字決算で配当を実施

COLUMN 清野吉光氏のコラム「団塊耕志録」第174回

20 インバウンドクルーズ船雑感！

TOPICS

22 日個連都営協が通常総代会を開く 三嶋英治・新理事長が方針を示す

TOPICS

22 故・富本哲哉氏を偲ぶお別れの会 多数の関係者が駆け付けて献花

TOPICS

23 システムオリジンが新型タクコン 業務効率を高める新機能も搭載



第483号 表紙解説

表紙の写真は、国鉄民営化直前の1987年3月23日に全線が廃止された、北海道の士幌線の廃線跡です。士幌線は、畑作が盛んな十勝平野のほぼ中央に位置する帯広駅から北上して上士幌町の十勝三股駅までを結んでいました。一般的には、ダム湖である糠平湖に沈むタウシュベツ川橋梁で知られています。かつては材木を積んだ貨車が十勝三股駅や幌加駅から送り出され、貨物列車も往復していたようですが、木材の輸入自由化に伴い林業は低迷、農産物の輸送もトラック輸送に切り替えられて激減しました。 撮影：熊澤 義一

タクシージャパン 第483号
2025年6月30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

