

Taxi Japan

<http://iinehonpo.com>

25.8.31

No.486

タクシー専門情報紙
タクシージャパン

巻頭特集

ニセコ・軽井沢の次の供給不足対策はクルーズ船
官民連携で清水港クルーズ船対応
静岡TaaSの先進的取組をモデルに

論風一陣

アプリ問題へ拱手傍観の全タク連に喝!

官民連携で清水港クルーズ船対応 静岡TaaSの先進的取組をモデルに



ライドシエア解禁問題の端緒ともなった地域・季節を限定した一時的なタクシー供給不足については、外国人スキー客で賑わう

冬の北海道ニセコ、避暑需要の高まりによる夏の長野県軽井沢などにおける対応策に一定のメドが付いた中、新たなタクシーの供給不足対象としてスポットが当たっているのが、コロナ禍の収束で外国船の寄港数が大きく伸びている大型クルーズ船客への対応だ。

本紙の熊澤義一編集長は8月22日、静岡市清水区にあるクルーズ船が接岸する清水港の日の出埠頭を訪れ、国土交通省の共創モデル実証運行事業プロジェクトに『クルーズ船寄港時の空白解消とインバウンドタクシー観光のアップデート』が採択された一般社団法人静岡TaaS（清野吉光理事長）と株式会社静岡TaaSトラベル（共同代表）が、クルーズ船のインバウンド外国人観光客らを対象とした観光タクシーを取り扱う旅行会社としてブースを設置して運営をしている様子や、静岡県タクシー協会清水支部（支部長＝上野浩安・南急観光代表取締役）と静岡市のDMO（観光地域づくり法人）である公益財団法人するが企画観光局の通訳ボランティアが連携して、通常タクシー乗り場の運用を行っている状況なども取材した。

清水港では、民間団体・タクシー業界・地域行政・運輸行政が連携して、国土交通省の推進施策もあつて増加するクルーズ船のインバウンド外国人観光客の移動の足の確保、観光体験の向上に寄与している状況が分かった。さらに、クルーズ船客によるタクシー利用が、平日の昼間時間帯を中心に需要減退と營收低迷に苦しむ地元タクシーの増収にも貢献しつつあり、他のクルーズ船寄港地を抱えるタクシー業界にも大いに参考になりそうだ。当日も、秋田港のある秋田市から国際タクシーの高田和明・代表取締役が現地視察に訪れていた。

一方で、清水港・日の出埠頭周辺において、成田・柏・千葉などの緑ナンバープレートを付けた都市型ハイヤーと思われるワンボックス車両を複数目撃、警察による白タク行為の取り締まりが強化される中で、中国式白タク的な違法行為の温床が緑ナンバーの都市型ハイヤーによる名義貸しなどに移っていることも伺わせた。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉

訪日クルーズ客は前年比で4倍

国土交通省港湾局がまとめた、2024年における訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港回数（速報値）によると、訪日クルーズ客数は前年比で約4倍の143万8000人（前年の2023年はコロナ禍からの回復途上という影響もあって35万6000人）と大幅に伸びた。コロナ禍前のピークである2017年の252万9000人と比べると、6割弱の57%まで回復した。コロナ禍



前には訪日クルーズ旅客数の8割を占めていた中国発クルーズ船の回復の遅れ（ピーク時の44%）が足を引っ張っている格好だ。

一方で、日本発クルーズ船による訪日クルーズ旅客数は、15万9000人と、2024年は過去最高を記録した。この傾向は、今後も続くそうだ。

観光立国推進基本計画

政府では、2023年3月31日に閣議決定した観光立国推進基本計画において、クルーズ再興に向けた2025年の目標として、①訪日クルーズ旅客250万人、②外国クルーズ船の寄港回数2000回、③外国クルーズ船が寄港する港湾数100港——などを掲げている。

国交省港湾局では、「訪日クルーズの本格回復や、持続可能なクルーズ振興に向けた取り組みを進めていく」という考えだ。

2024年の結果は、訪日クルーズ旅客数が143万8000人、外国クルーズ船の寄港回数が1923回、外国クルーズ船が寄港する港湾数が97港と、訪日クルーズ旅客数以外は25年の達成が視野に入っている。その訪日クルーズ旅客数も、23年の35万6000人から24年は143万8000人へと約4倍増のペースで増えている状況だ。

外国船社及び日本船社が運航するクルーズ船の我が国港湾への寄港回数

順位	2015年		2016年		2017年		2018年		2019年		2020年		2021年		2022年		2023年		2024年	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1	博多	259	博多	328	博多	328	博多	279	那覇	200	ペラビスタマリーナ	53	ペラビスタマリーナ	62	横浜	93	横浜	171	博多	204
2	長崎	131	長崎	197	長崎	267	那覇	243	博多	229	横浜	47	横浜	72	横浜	82	長崎	96	那覇	175
3	横浜	125	那覇	193	那覇	224	長崎	220	横浜	188	神戸	29	神戸	24	神戸	57	ペラビスタマリーナ 神戸	91	長崎	160
4	那覇	115	横浜	127	横浜	178	横浜	168	長崎	183	那覇	19	那覇	18	小豆島	33	—	—	横浜	147
5	神戸	97	神戸	104	石垣	132	平良	143	石垣	148	—	—	笠島漁港	15	那覇	32	鹿児島	82	石垣	120
6	石垣	84	石垣	95	平良	130	神戸	136	平良	147	笠島漁港	16	名古屋	14	名古屋	22	那覇	79	鹿児島	105
7	鹿児島	53	平良	86	神戸	118	ペラビスタマリーナ	122	神戸	131	博多	14	大正島(愛媛県)	13	宮之浦	18	博多	75	神戸	95
8	佐世保	36	鹿児島	83	鹿児島	108	佐世保	108	鹿児島	106	大正島(愛媛県)	13	仁尾	12	大阪 竹原	14	広島	59	ペラビスタマリーナ	91
9	名古屋	34	佐世保	64	佐世保	84	石垣	107	ペラビスタマリーナ	100	大島	12	大島	11	—	—	清水	58	清水	87
10	広島	32	広島	47	八代	66	鹿児島	100	佐世保	79	石垣 長崎	10	小大下島	10	清水	13	高知	53	東京 大阪 佐世保	72
	その他	488	その他	693	その他	1,133	その他	1,304	その他	1,205	その他	110	その他	149	その他	344	その他	1,033	その他	1,079
	合計	1,454	合計	2,017	合計	2,764	合計	2,930	合計	2,866	合計	352	合計	420	合計	722	合計	1,888	合計	2,479

外国船社が運航するクルーズ船の我が国港湾への寄港回数

順位	2015年		2016年		2017年		2018年		2019年		2020年		2021年		2022年		2023年		2024年	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1	博多	245	博多	312	博多	309	博多	263	那覇	251	那覇	17	—	—	—	—	横浜	101	博多	193
2	長崎	128	長崎	190	長崎	262	那覇	236	博多	205	博多	14	—	—	—	—	長崎	95	那覇	169
3	那覇	105	那覇	183	那覇	217	長崎	215	長崎	176	石垣 長崎	9	—	—	—	—	鹿児島	78	長崎	157
4	石垣	79	石垣	91	石垣 平良	129	平良	142	石垣 平良	146	—	—	—	—	—	—	那覇	72	石垣	120
5	鹿児島	51	平良	84	—	—	石垣	105	—	—	横浜 佐世保 鹿児島 平良	3	—	—	—	—	博多	59	鹿児島	101
6	神戸	42	鹿児島	80	鹿児島	98	佐世保	105	鹿児島	95	—	—	—	—	—	—	広島	58	清水	81
7	横浜	37	佐世保	62	佐世保	82	鹿児島	96	横浜	87	—	—	—	—	—	—	神戸	57	横浜	78
8	佐世保	34	横浜	40	八代	65	横浜	70	佐世保	77	—	—	—	—	—	—	清水	53	大阪 佐世保	72
9	広島	25	広島	34	横浜	57	神戸	66	神戸	63	神戸	2	—	—	—	—	高知	51	—	—
10	大阪	18	神戸	32	境	56	広島	44	大阪	57	中城湾 島羽 大阪	1	—	—	—	—	大阪	46	神戸	66
	その他	201	その他	335	その他	609	その他	571	その他	627	その他	—	—	—	—	—	その他	615	その他	814
	合計	965	合計	1,443	合計	2,013	合計	1,913	合計	1,932	合計	66	合計	—	合計	—	合計	1,285	合計	1,923

寄港数1位は博多港、2位那覇港

クルーズ船が寄港する港湾別の回数では、2024年における最多が、韓国・中国・台湾への海上アクセスにおいて航路上の立地条件で有利な



博多港（福岡県）の204回がトップ、次いで那覇港（沖縄県）の175回、3位が長崎港（長崎県）の160回、4位が横浜港（神奈川県）の147回、5位が石垣港（沖縄県）の120回の順となっている。

そうした中で、クルーズ船が数多く寄港する東京・横浜と大阪・神戸の中間に位置し、富士山という日本を代表する観光スポットを抱える清水港（静岡県静岡市）に注目が集まっている。クルーズ船の寄港数でも、2022年の13回から、23年は58回、そして24年は全国の港湾の中で9位の87回と大きく伸ばしている。2025年は、クルーズ船の寄港数が100回を超える見通しだ。

外国クルーズ船に限ると、2024年における清水港への寄港回数は81回で、横浜港（78回）や神戸港（66回）を抜いて全国6位にまで浮上する。

ちなみに、外国クルーズ船の寄港数順位は、1位が博多港（193回）、次いで那覇港（169回）、3位が長崎港（157回）、

4位が石垣港（120回）、5位が鹿児島港（101回）の順で、本州の港では6位の清水港が最も外国クルーズ船の寄港回数が多かった。

東京・横浜と大阪・神戸の昼間

外国船の国際クルーズは、コロナ禍の影響でストップしていたが、2023年3月から本格的に再開。清水港への外国クルーズ船の寄港は23年が53回で、本州では横浜港、広島港、神戸港に次いで、全国では8位だった。続く2024年には、大型クルーズ船が着岸する日の出岸壁の改良工事が完成したほか、官民で作る「清水港客船誘致委員会」による活動もあり、外国クルーズ船寄港を後押しした。「クルーズ船が数多く寄港する東京・横浜と大阪・神戸の中間に位置し、世界遺産に登録された富士山の観光を中心に、停泊中にクルーズ船客が足を延ばせる観光地が豊富なのが魅力なのではないか」として、清水港の立地的な好条件を指摘する見方もある。

「クルーズ船は夜のうちに移動して、次の日の朝に港に入り、乗船客はそこで1日を過ごす。その日の夕方に出港して次へ向かうというのが基本のスタイル。外国のクルーズ船は関東地区と関西地区にほぼ寄港するが、両地区の間を移動する時に、寄るところがないと丸1日洋上に

なってしまうので、寄港地として清水港が選ばれていると思う。関東は東京港と横浜港、関西は神戸港と大阪港に分かれるので、結果的に清水港の方が寄港数が多くなる」とのことだ。

さらに、静岡市の難波喬司市長が、国土交通省で港湾局計画課長や大臣官房技術参事官（港湾局担当）などを歴任した港湾行政に精通した国交省OBであることも、同市における清水港の振興に一役買っている、と言えそうだ。

クルーズ船客の嗜好も多様化

また、「以前はクルーズ船の乗船客は、バスに乗って静岡市内の観光地をめぐるケースがほとんど。1番人気は三保松原で、日本平夢テラス、久能山東照宮が御三家で、大型のクルーズ船だと観光バスが30〜40台も来ていたが、今は同じクラスの船でもバスは10〜20台ぐらい。明らかに減ってきている」としながら、「だんだんクルーズ人口も増えて、クルーズ船での旅に慣れた人も増えた。そうすると、観光バスに乗って『見せられて』観光ではなく、自分たちで地図やガイドブック、ネットの情報を見て行先を決める人が増えて来ている」などとする見方も出ており、そうしたクルーズ船客の嗜好の変化も背景として、一般社団法人静

岡TaaS（清野吉光理事長）と株式会社静岡TaaSトラベル（共同代表）が、クルーズ船のインバウンド外国人観光客らを対象とした観光タクシーを取り扱う旅行会社としてブースを設置して運営をし、静岡県タクシー協会清水支部（支部長＝上野浩安・南急観光代表取締役）と静岡市のDMO（観光地域づくり法人）である公益財団法人するが企画観光局の通訳ボランティアが連携して、通常タクシー乗り場の運用を行っていることの意義と価値が、これから増々と大きくなりそうだ。



本紙の熊澤義一編集長が清水港に

そこで、本紙の熊澤義一編集長は8月22日、静岡市清水区にあるクルーズ船が接岸する清水港の日の出埠頭を訪れ、国土交通省の共創モデル実証運行事業プロジェクトに『クルーズ船寄港時の空白解消とインバウンドタクシー観光のアップデー』が採択された一般社団法人静岡

TaaS（清野吉光理事長）と株式会社静岡TaaSトラベル（共同代表）が、クルーズ船のインバウンド外国人観光客らを対象とした観光タクシーを取り扱う旅行会社としてブースを設置して運営をしている様子や、静岡県タクシー協会清水支部（支部長＝上野浩安・南急観光代表取締役）と静岡市のDMO（観光地域づくり法人）である公益財団法人するが企画観光局の通訳ボランティアが連携して、通常タクシー乗り場の運用を行っている状況などを見て回った。



清野吉光氏にインタビュー

現地では、一般社団法人静岡TaaS理事長と株式会社静岡TaaSトラベルの共同代表でもある、清野吉光氏にインタビューも行った。

——清水港におけるクルーズ船対応と、「クルーズ船寄港時の空白解消とインバウンドタクシー観光のアップデート」が国土交通省の共創モデル実証運行事業プロジェクトに採択されるまでの経過を教えてください。

清野 私が、そもそも一般社団法人静岡TaaSを作った目的は、タクシーの生産性を上げる仕組みを作りたい、と考えたからで、そのための大きな柱の一つ目が『地域全体最適配車プラットフォーム』としての共同配車の構築、そして二つ目がタクシー需要の創出であり、特に、暇な時間帯に需要を創りたい、ということがあった。そこで、静岡市の市街地において「タク放題」（エリア限



定でのタクシーの定額乗り放題サービス」というサブスクリプション・モデルなどにも実証実験的に取り組んだ。

——なるほど。

清野 タクシー需要の創出という点では、観光にも最初から注目していて、コロナ禍が収束すると、静岡市の清水港に寄港するクルーズ船も増えることになった。観光という視点で、タクシーが、クルーズ船から下船するインバウンドの外国人観光客の受け皿になるための課題として、乗車前に経路確定と決済までを行う、ということが浮上して来た。

それまで、清水港では、通訳ボランティアがタクシー乗務員と外国人観光客の間に入る形で対応していたが、乗車して発車するまでに時間を要したことから、トラブルも多かったことから、そこを何とかしたい。加えて、タクシーで目的に到着してから決済が出来ない、などの決済関係のトラブルも多く、事前決済にして欲しい。さらに、英語などの外国語が出来ない乗務員でも確実に運行が出来るようにするための、運行指示書を作って欲しい、などの要望があった。

そこで、観光という視点か

事業名: クルーズ船寄港時の空白解消 とインバウンドタクシー観光 のアップデート



交通空白の解消

クルーズ船寄港時の交通空白（タクシー不足）を解消することで、観光客の移動がスムーズになります。

観光地へのアクセス改善

観光地へのアクセスを改善し、観光客の利便性を向上させる取り組みです。

地域経済の活性化

観光客のスムーズな移動および観光消費の拡大は、地域経済の活性化にも寄与します。

らタクシー需要を創出することを目的に、①経路確定と事前決済、②運行指示書の発行——などの取組を、一昨年10月から開始した。もちろんスタート当時は現在のような形では無

く、その後の試行錯誤と紆余曲折を経て、今日の形態となっている。

清野 最初、インバウンドの外国人観光客が観光先としてタクシーで向かうのは、日本平や三保松原ぐらい

かな、と考えて90分コースを2つ用意したが、最初はそのうち、クルーズ船が入港しても、そもそも清水港にタクシー車両が来てくれないので、配車する車両が無い、特に開業初日は、3台のタクシーを配車しただけで、配車する車両が無くなってしまつて受付の窓口をクローズすることになってしまった。

当時は、地元のタクシー会社と連携して、多くのタクシー車両に清水港に来てもらうような仕組みも無かった。一昨年の最初の秋シーズンは、クルーズ船が入港しても、1日で10回以上の配車となるケースは少なかった。

（冬はクルーズ船の寄港がなくなるため）昨年の2月に再開すると、少しずつ清水港にやってくるタクシー車両の数も増え、タクシーでの観光コースも長距離の4時間や6時間のコースを設定するようになった。現在は、富士山観光を中心に15コースの多彩な観光モデルを示すことが出来るようになってきている。

目的地として、インバウンドの外国人観光客に一番人気があるのは、意外かもしれないが、静岡県富士山世界遺産センターや白糸の滝がある富士宮市だ。

クルーズ船寄港時の体制と対応

——それは意外ですね（笑）。クルーズ船の寄港時は、どういう体制で運営しているのですか。

清野 体制としては、タクシーや日本版ライドシェアの時間制貸切でのチャーター利用は、旅行会社である静岡TaaSトラベルが中心となつて、寄港するクルーズ船の種類や大きさに合わせてサポートスタッフも含めて10人前後。

乗り場からの通常のワンウェイ（片道）でのタクシー利用は、静岡県タクシー協会清水支部（支部長＝上野浩安・南急観光代表取締役）と、静岡市のDMO（観光地域づくり法人）である公益財団法人するが企画観光局の通訳ボランティアなどで対応を行っている状況だ。

ただし、以前に乗車の順番を巡るトラブルがあったことから、現在は、決済まで完了した時間制貸切でのチャーター利用客と、行き先確認を行った通常のワンウェイでのタクシー利用客に、共通の乗車番号を順に発行して、乗り場の運用を行っている。

イベント対応型日本版RSも運行

——クルーズ船対応のためのイベント対応型日本版ライドシェアの運行は、どうなっていますか。ワンボックスタイプも含めて車種も多様で、かなり稼働しているようですが。

清野 今日は、イベント対応型の日本版ライドシェア5台（すべて駿河交通。クルーズ船の寄港時から出港時までの間で稼働）が運行している。——現状で、運用上の課題として、どんなことがありますか。

清野 需要と供給のミスマッチが発生した時が大変で、静岡TaaSトラベルでは、営業・決済・配車指示の大きく3つの部門に分かれて対応しているが、このどこかで時間を要して利用者の滞留が始まると、待たされる利用者の不満が大きくなってしまふ。そこで、どの部門でも機動的に対応できるようにするための

体制構築に向けた従業員教育などを行っているところだ。

そこまでは静岡TaaSトラベルとして解決できる課題だが、配車するタクシー車両が不足しないようにするという課題は、我々だけでは解決できない。そこで、乗務員に登録してもらったSNSのネットワークを利用して、事前にクルーズ船の清水港への寄港情報を配信したり、乗り場のタクシー車両が不足する場合には、現場状況の写真を撮影して乗務員に向けて送信したりすることもある。

国交省の共創モデル事業に採択

清野 さらに現在使用しているタクシー車両の待機場所が、近く施設建設の工事（静岡市海洋・地球総合ミュージアム）で使えなくなることから、クルーズ船寄港時における乗り場へのタクシー車両供給をどうして行くか、が課題となっている。そこで取り組むことにしたのが、国土交通省の共創モデル実証運行事業プロジェクトに採択された『クルーズ船寄港時の空白解消とインバウンドタクシー観光のアップ

デート』だ。



このプロジェクトの目的は、①クルーズ船寄港時の交通空白（タクシー不足）を解消することで観光客の移動をスムーズにする、②観光地へのアクセスを改善して観光客の利便性を向上させる、③観光客のスムーズな移動および観光消費の拡大

により地域経済の活性化にも寄与する——の3つで、この実現のために、システムオリジナル社製の車載タブレット端末を導入する計画だ。車載タブレット端末の設置台数は、地元である静岡市清水地区のタクシー事業者を中心に100台を超え、また、

既に静岡TaaSの配車センタースタッフに配車業務を委託しており、かつ、システムオリジナル社製の「みちびき」というタブレット端末を設置している車両についても、同等の機能を持つことができる。従って、合計で150台ほどがこの『清水港クルーズ船最適配車プラットフォーム』に加わることになる。

——デジタル技術を活用したシステム導入で、清水港におけるタクシーの運用形態が大きく変わることになりそうですね。

清野 システムオリジナル社製の車載タブレット端末をタクシー車両に設置する意義は4つあり、一つ目は、現在は、清水港においてタクシーや日本版ライド

シェアなどの車両が待機している広大な駐車場が、同場所に静岡市海洋地球総合ミュージアムが建設される関係で使えなくなり、待機する場所のみならず、乗り場に向かう待機の順番が分からなくなるので、新たに設置する車載タブレット端末によって順番を確定し、スムーズに運用できるようなシステムを組むこと、二つ目は、タクシーや日本版ライドシェアなどの車両が枯渇した時、乗車を待つインバウンド客らに、いつ出発できるかの判断材料を、車載タブレット端末による車両の位置や動態によって情報提供をすること、三つ目は、インバウンド客らに乗せた車両がタクシー無線の届かない遠隔地に行つた場合の車両位置の把握、さらには事故や故障時の対処、帰還時間のコントロールをすること、そして四つ目が、車載タブレット端末のGPS位置情報をトリガーにして観光地の情報を外国語音声にて提供し、インバウンド客の観光体験のレベルアップを図ること、などだ。

車載タブレット端末の運用を、10月3日からスタートできるように準備を進めている。

——もうすぐですね。

清野 このプロジェクトの実施主体は静岡TaaSだが、静岡TaaSトラベルに委託をする形で、プロジェクトに関するデータの収集と解析、需要予測なども行う。

最終的な目標としては、富士山のある清水港を日本一のクルーズ船寄港の港にすることだ。

クルーズ船対応については、静岡県タクシー協会の清水支部と静岡支部の協力も得られている。

——民間団体・タクシー業界・地域行政・運輸行政が連携して、国土交通省の推進施策もあって増加するクルーズ船のインバンド外国人観光客の移動の足の確保、観光体験の向上に寄与している状況は、様々な課題があるにせよ、素晴らしいですね。

他のクルーズ船寄港地を抱えるタクシー業界にも大いに参考になりそうです。

秋田・国際タクの高田社長が視察

当日も、秋田港のある秋田市から国際タクシーの高田和明・代表取締役が現地視察に訪れていた。

クルーズ船の秋田県内への寄港回数は今年、過去最多の36回になる見通し。秋田県では、全国的にクルー



ズ市場が活況となる中、県内観光地の魅力を発信し、さらなる寄港回数の増加と経済効果の拡大を図りたい考えだという。

秋田県内にある秋田港・船川港・能代港の3港への寄港回数は、コロナ禍の期間を除くと増加傾向にあり、2023年は28回で最多を更新し、24年は27回。今年は4～11月に秋田港へ35回、船川港へ1回の寄港が予定されており、乗客定員の合計は約7万4000人に上る見通し。

良く出来たシステムだと思った

そうした中で、私的に清水港の現地視察に訪れていた、秋田・国際タクシーの高田和明・代表取締役に話を聞くと、「(清水港におけるクルーズ船寄港時のタクシーの運用について) 感想としては、良く出来たシステムだと思った。導線もそうだし、細部に渡って外国の方がリラックスしながら目的地に行ける、という仕組みを作っているのは、正直、凄いな、と思った」としながら、「清水港に来たきっかけは、二つあって、一つ目は、現在、秋田港に寄港するクルーズ船が増える一方の中で、その対応が、秋田港では、タクシーだけでなく出来ておらず、先進的な対応をしている清水港での取組を、まずは視察して、それを秋田に持ち帰ってフィードバックしたい、と思った

から。二つ目は、清野(吉光)さんが運営している静岡TaaSや静岡TaaSトラベルの仕組みを学ぶことによって、現状から一歩先、二歩先に進むことが出来た場合の秋田港の将来像を描くことが出来たら良いな、と考えたからだ」などとした。

その上で、「印象に一番残ったことは、(静岡TaaSや静岡TaaSトラベルの) スタッフの方々が生き生きとしていたことで、積極的にクルーズ船から下船して来たインバウンドの外国人旅行客に声を掛けて応対していた。乗務員からもそうした意気込みが感じられた」とし、「行政や業界との連携も、よく取れているな、と感じた。連携は、とても重要だと思った」などとする感想を語った。

清水港を日本でナンバー1に

静岡TaaSトラベルの職員として働く、沖本沙織さんは、「私は、現場全体の担当者として営業・決





済・配車指示のすべてですね。外国人のお客様には英語で応対しています。クルーズ船によってお客様の特徴が異なっている、ということが分かかって来ました。今日、清水港に寄港したクルーズ船ノルウェー・ジャン・スピリット号（午前11時入港、午後7時出港）も、お客様はそれなにから、ずつと多いですが、多い時は、もつと、ずつと多いです」としながら、「課題は、その船に、どのようなお客様が乗船されていて、どのような傾向があるのか、例えば国籍や年齢層など、が事前に分かっていたら、これぐらいの台数のタクシーがチャーターで出る可能性が高い、ということも予測できるし、もつと自信をもってタクシー車両を集めることも出来る」とした。

また、やりがいについては、「清水港は、富士山がある港として『マウント・フジ・ポート』などとも呼ばれているので、富士山を中心とした静岡とその周囲の観光地を外国の方々に訪れてもらって、『将来、ま

た来たい』、『次は家族で子供を連れて来たい』、『日本に住んでみたい』などと思ってもらえるように楽しんでいただき、清水港がクルーズ船の寄港回数において『日本でナンバー1になる』ことを目標に、皆で頑張っています」などとした。

外国人観光客の思いに応えたい

同じく、横山由美さんは、「営業・決済・配車指示の現場全体を担当しています。やりがいについては、元々、（静岡市内における）タクシー乗務員さんの平日昼間の仕事が少ないことを何とかしたい、という（清野吉光・静岡TaaS）理事長の思いもあつて始まったことでもあるので、（クルーズ船客の）外国人のお客様から『すごく良かったよ。ドライバーさんも素晴らしいよ』などと喜んで声を掛けてもらえると、嬉しいですね」としながら、「課題としては、同じ船でも（寄港する時期や天候、様々な条件によって）受注率が大きく異なり、時間制貸切のチャータータクシーの利用が多いのか、それとも通常のワンウェイでのタクシー利用が多いのかは、その日、その時になってみないと分からないことが多い」とし、「外国人のお客様は、わざわざ選んで日本に来てくれている訳なので、その思いに応えたい、とは思っています。今度、実際に横浜

港発のクルーズ船に乗って、清水・大阪・高知・広島・韓国・釜山・函館・青森と巡るので、船内でどのような情報が提供されているのか、についても知りたいと思っています」などとした。

千葉県の都市型ハイヤーが出没

一方で、清水港・日の出埠頭周辺において、成田・柏・千葉などの緑ナンバープレートをつけた都市型ハイヤーと思われるワンボックス車両を複数目撃、警察による白タク行為



の取り締まりが強化される中で、中国式白タク的な違法行為の温床が緑ナンバーの都市型ハイヤーでの名義貸しなどに移っていることも伺わせた。千葉県内に拠点を置く複数の都市型ハイヤー車両が、遠く静岡市までやって来てクルーズ船客を乗降させている状況は、極めて異常だ。全国的に都市型ハイヤーの活用が検討される方向にあり、違法行為がまん延して手に負えなくなる前に、具体的に効果的な違法行為に対する制度的な対策が必要な状況だ。

陣風論

Ronpu Ichijin

アプリ問題へ拱手傍観の全タク連に喝！

タクシー配車アプリ最大手のGO（中島宏社長、都内港区）は8月4日、東京都特別区・武三地区において、GOアプリでの配車後における車内での現金決済の場合に「現金決済維持のコストを賄うこと」を理由に取り扱い手数料100円の課金を開始した。この手数料はGO Payでの支払いには課金されないという。

既にGOでは、道路運送法に基づく運賃・料金と無関係な独自の手数料として、アプリ手数料100円を収受しており、特別区・武三地区でGOで配車して現金決済だと計200円をタクシーの運賃料金とは別に利用者はG



Oに支払うことになる。GO Payでの支払いであれば課金しないのは、決済手段の囲い込みというGOの企業戦略のためだろう。

さらにGOは、この他にもAI予約手配料、優先パス手配料、こだわり条件指定料、空港定額手配料などを独自に収受している。もちろん配車提携先のタクシー事業者から

は、一定の配車手数料を徴収している。

これまでタクシー車内では、現金での運賃決済が基本だったのが、クレジットカード等のキヤッシュレス化が進展してきたの今日である。現金決済を維持するコストを理

由に手数料を徴収することはGO側の企業事情であり、利用者側からみれば、流しタクシーでの現金決済であれば手数料は必要ないため、その維持にかかるコストが新たに発生する、という理屈が通らないのは明らかだ。GOの常識は、利用者にとつての非常識という傲慢不遜の次第である。

公正取引委員会が4月に「タクシー等配車アプリに関する実態調査」の結果を公表しているが、独占禁止法に抵触する優越的地位の濫用になり得る5項目を提言し、その一つに、「優先配車サービスの手数料を明記している。本紙では、「提言している内容をいず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手のGO」と、既に報じてきている。優先的地位の濫用が問題視されている中で

GOのやりたい放題をいつまで放置しておくのであろうか。

アプリ配車に関する利用者向け手配料などをアプリ運営事業者が自由に設定できる現状は、タクシー利用者からみて認可制に基づく運賃・料金との区別が難しいとの判断などから、国土交通省では道路運送法上の運賃・料金との整合性を含めた検討が必要との方向性も示している。配車アプリ会社が利用者から収受する手数料・手数料などの各種料金については、国交省を交えたタクシー業界側との丁寧な意見交換が必要不可欠なのは、既に自明のことだ。いつまで川鍋一朗会長に付度して全タク連として取り組むべき配車アプリの手数料問題での協議、検討を拱手傍観で放置しているのか。全タク連の存在意義が問われている。

（高橋 正信）

秋田80円、岩手79円最賃引上 東北や四国、九州で交渉が難航



2020年代中に地域別最低賃金を全国平均で1500円にまで引き上げるとする目標を政府が掲げていることもあり、今年は特に、地域別最低賃金の低額県において、中央最低賃金審議会が8月4日に示した引上げの目安額（東京・神奈川・千葉・埼玉・愛知・大阪の6都府県が対象のAランクは63円、北海道・宮城・京都・広島・福岡など28道府県のBランクも63円、一方で、青森・高知・鹿児島・沖縄などの13県のCランクは1円高い64円）を大きく上回る引上げ額での新たな地域別最賃額が示されるケースが相次ぐと共に、協議が難航。

岩手地方最低賃金審議会では、8月28日に目安額の64円を大きく上回る79円の引上げで1時間1031円とすることを賛成多数で可決したものの、こうした答申案に納得できない使用者側委員の全員が採決前に退場するなどの異常事態も発生している。

その一方で、地域別最賃額の高額な東京・神奈川・埼玉・愛知・大阪、さらに長野や静岡では目安額通りでの引上げとなるなど、二極化の様相も呈している状況だ。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉

中央最低賃金審議会が目安額を示す

中央最低賃金審議会は8月4日、令和7年度地域別最低賃金額改定の目安についての答申を取りまとめた。それによると、引上げの目安額は、Aランクの東京・神奈川・千葉・埼玉・愛知・大阪の6都府県が63円、Bランクの北海道・宮城・京都・広島・福岡などの28道府県も63円、一方で、地域別最賃額の低いCランクの青森・高知・鹿児島・沖縄などの13県はそれよりも1円高い64円だった。そして、これらの目安額のままで単純に地域別最賃額を引き上げると、すべての都道府県で最賃額が1時間1000円を超えることになる。昨年度の引上げ目安額は、A・B・Cの全ランクで50円だったことから、目安額の段階で13～14円の増額となっている。

また、AおよびBランクより

りもCランクの最賃引上げ目安額を1円上乘せしたこと、若者の県外流出を懸念する東北の青森・岩手・秋田（Cクラス）と佐賀（Cクラス）、および関東では唯一の最賃額が900円台だった群馬（Bクラス）で、目安額をさらに10円以上も上回る引上げでの答申額となった。引上げ額は、秋田が80円（目安額+16円）、岩手が79円（同+15円）、青森が76円（同+12円）、佐賀が74円（同+10円）で、群馬は78円（同+15円）。

秋田と群馬は来年3月に発効

一方で、東北の山形と福島、四国の徳島と愛媛、九州の長崎、熊本、大分のCクラス7県の交渉は難航、決着が9月以降にずれ込むことになった。

また、県の地域別最賃額を大幅に引き上げることになる秋田と群馬は、その対応準備のための期間を設けるために発効予定日を越年させて、秋田は来年3月31日、群馬は来年3月1日とした。

令和7年度地域別最低賃金額改定の引上げ額の目安

ランク	都道府県	金額
A	埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、大阪	63円
B	北海道、宮城、福島、茨城、栃木、群馬、新潟、富山、石川、福井、山梨、長野、岐阜、静岡、三重、滋賀、京都、兵庫、奈良、和歌山、島根、岡山、広島、山口、徳島、香川、愛媛、福岡	63円
C	青森、岩手、秋田、山形、鳥取、高知、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、沖縄	64円

（参考）ランクごとの加重平均は、Aランク 5.6%、Bランク 6.3%、Cランク 6.7%

令和7年度 地域別最低賃金 答申状況（8月29日現在）

都道府県名	ランク	目安額	答申改定額	現行	引上げ額	目安差額	引上げ率	発効予定日
北海道	B	63	1,075	1,010	65	2	6.4%	10月4日
青森	C	64	1,029	953	76	12	8.0%	11月21日
岩手	C	64	1,031	952	79	15	8.3%	12月1日
宮城	B	63	1,038	973	65	2	6.7%	10月4日
秋田	C	64	1,031	951	80	16	8.4%	来年3月31日
山形	C	64		955				
福島	B	63		955				
茨城	B	63	1,074	1,005	69	6	6.9%	10月12日
栃木	B	63	1,068	1,004	64	1	6.4%	10月1日
群馬	B	63	1,063	985	78	15	7.9%	来年3月1日
埼玉	A	63	1,141	1,078	63	0	5.8%	11月1日
千葉	A	63	1,140	1,076	64	1	5.9%	10月3日
東京	A	63	1,226	1,163	63	0	5.4%	10月3日
神奈川	A	63	1,225	1,162	63	0	5.4%	10月4日
新潟	B	63	1,050	985	65	2	6.6%	10月3日
富山	B	63	1,062	998	64	1	6.4%	10月12日
石川	B	63	1,054	984	70	7	7.1%	10月8日
福井	B	63	1,053	984	69	6	7.0%	10月8日
山梨	B	63	1,052	988	64	1	6.5%	12月1日
長野	B	63	1,061	998	63	0	6.3%	10月3日
岐阜	B	63	1,065	1,001	64	1	6.4%	10月18日
静岡	B	63	1,097	1,034	63	0	6.1%	11月1日
愛知	A	63	1,140	1,077	63	0	5.8%	10月18日
三重	B	63	1,087	1,023	64	1	6.3%	11月21日
滋賀	B	63	1,080	1,017	63	0	6.2%	10月5日
京都	B	63	1,122	1,058	64	1	6.0%	11月21日
大阪	A	63	1,177	1,114	63	0	5.7%	10月16日
兵庫	B	63	1,116	1,052	64	1	6.1%	10月4日
奈良	B	63	1,051	986	65	2	6.6%	11月16日
和歌山	B	63	1,045	980	65	2	6.6%	11月1日
鳥取	C	64	1,030	957	73	9	7.6%	10月4日
島根	B	63	1,033	962	71	8	7.4%	11月17日
岡山	B	63	1,047	982	65	2	6.6%	12月1日
広島	B	63	1,085	1,020	65	2	6.4%	11月1日
山口	B	63	1,043	979	64	1	6.5%	10月16日
徳島	B	63		980				
香川	B	63	1,036	970	66	3	6.8%	10月18日
愛媛	B	63		956				
高知	C	64	1,023	952	71	7	7.5%	12月1日
福岡	B	63	1,057	992	65	2	6.6%	11月16日
佐賀	C	64	1,030	956	74	10	7.7%	11月21日
長崎	C	64		953				
熊本	C	64		952				
大分	C	64		954				
宮崎	C	64	1,023	952	71	7	7.5%	11月16日
鹿児島	C	64	1,026	953	73	9	7.7%	11月1日
沖縄	C	64	1,023	952	71	7	7.5%	12月1日
全国加重平均				1,055				

香川・宮崎・秋田・青森・石川 全国各地で運賃改定要請が続く



運賃改定申請（要請）が全国で続いている。諸物価の上昇による経費増に加え、配車アプリ事業者に支払う配車手数料やキャッシュレス決済の普及に伴う決済手数料などの各種手数料負担や乗務員採用費用の増加、そして、このところの地域別最低賃金の大幅な引き上げなどのタクシー事業を取り巻くコスト構造の急速な変化と、そうした中での必要な値上げに一定の理解を示す国土交通省のスタンスもあって、コロナ禍収束後における2回目以降の運賃改定に向けた動きも拡がっている状況だ。

特に、最低賃金の大幅な引き上げは、若者の県外流出を懸念する政治的な圧力も加わり、東北・山陰・四国・九州などの地域別最賃が比較的低位な県において顕著で、秋田で8・4%、岩手で8・3%、青森で8%の最賃額の引き上げなどと、東京の5・4%を大きく上回る答申が相次いでおり、「運賃改定において10%超の改定率は必要不可欠」などとする声も出ている。

香川で運賃改定要請が出る

四国では、香川県タクシー協同組合の岩崎康誠理事長が代表を務める、香川地区の相

互タクシー（高松市）と、ハロータクシー（寺師大祐社長、高松市）の2社が8月6日、四国運輸局に運賃改定要請を提出。このうち相互タクシーは、現行の普通車初乗り1・

5キロ750円・加算260メートル80円を、同1・5キロ800円・258メートル100円に改定したいとしている。香川地区は68者1344台。

宮崎でも運賃改定要請

九州では、宮崎県タクシー協会の吉本悟朗会長が代表を務める、宮崎地区のエムアル交通（宮崎市）が8月8日、九州運輸局に運賃改定要請を提出。現行の普通車初乗り1・5キロ770円・加算263メートル80円を、同1キロ700円・265メートル100円に改定したいとしている。宮崎地区は35者1697台。

秋田と青森で運賃改定要請

東北では、秋田県タクシー協会の佐々木宏行会長が代表を務める、秋田地区のキング

タクシー（秋田市）が8月19日、東北運輸局に運賃改定要請を提出。現行の普通車初乗り1キロ580円・加算223メートル100円（秋田市）と同1・3キロ700円・259メートル100円（秋田市以外）を統合、同1キロ700円・210メートル100円に改定したいとしている。さらに、迎車回送料金も新設したいとしている。秋田地区は70者970台。

また、青森県タクシー協会（下山清司会長、弘前市）は8月20日、東北運輸局に運賃改定要請を提出。現行の普通車初乗り1キロ670円・加算257メートル90円を、同0・9キロ700円・244メートル100円に改定したいとしている。さらに、冬期割増運賃を新設したいとしている。青森地区は87者1933台。

石川でも運賃改定要請が出る

北陸では、石川県タクシー協会の塚本泰史会長が代表を務める、石川地区の富士タクシー（金沢市）が8月26日、

北陸信越運輸局に運賃改定要請を提出。現行の普通車初乗り1・22キロ600円・加算263メートル100円を、同1・22キロ700円・221メートル100円に改定したいとしている。石川地区は61者1523台。

滋賀地区の改定率8・31%

近畿では、近畿運輸局が8月13日、滋賀地区で要請が出ていた運賃改定を公示した。改定増収率は8・31%。

改定内容は、現行の普通車初乗り1キロ500円・加算236メートル100円を、同0・9キロ500円・218メートルに改定する。実施日は9月12日。

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>

国交省の令和8年度予算概算要求 石破政権方針で前年度比19%増



国土交通省は8月26日、令和8年度予算に対する概算要求概要を公表した。石破茂・内閣総理大臣が8月7日に都内千代田区永田町の総理大臣官邸で開催した政府与党政策懇談会において、令和8年度予算の概算要求基準に関して、「賃金上昇や『地方創生2.0』の推進、官民連携による投資の拡大などに必要な予算

を重点的に振り向ける」とした上で、「経済、物価動向などを適切に反映する」などとして、概算要求基準における重要政策に関する予算の上積みルールを緩和する方針を示したことから、国交省の令和8年度概算要求についても、一般会計は7兆812億円で、前年度との比較で1.19倍と、大幅増での予算要求となっている。

物流・自動車局関係の令和8年度の予算概算要求は、一般会計で45億円と、令和7年度当初予算の15億円から3倍増。さらに、自動車安全特別会計717億円を加えた合計で762億円となっている。全体では10%増の予算要求だが、うち物流関係は52億円で2.1倍の大幅増。

中野国交大臣が要求概要説明

国土交通省の令和8年度予算に対する概算要求について、中野洋昌・国土交通大臣は、8月26日の記者会見の中で、「令和8年度概算要求基準において、本年は、裁量的経費が賃金・物価動向等を踏まえ、これまで求められていた10%の削減は求められず、20%の上乗せの要望」とした上で、「義務的経費については、これまでの前年度予算額は、これまでは前年度予算額以下で要求すること、とされていたところ、今年度は各経費の義務的性格に基づき所要額の要求」とし、さらに「物価高騰対策を含む重要政策については、引き続き事項要求も含めた要求」などとした。

その上で、予算要求の柱として、①「国民の安全・安心の確保」ということで、本年1月に発生した埼玉県八潮やしお市の道路陥没事故等を踏

まえたインフラ老朽化対策海上保安能力の強化等について要求、②「持続的な経済成長の実現」として、戦略的かつ計画的な社会資本整備や持続可能な観光の推進などについて要求、③「個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり」として、地域資源を活用したまちづくりや地域交通のり・デザインの全面展開などの要求——などの3つを挙げた。

ドライバーシェアや日本版RS調査

物流・自動車局関係の令和8年度の予算概算要求は、一般会計で45億円と、令和7年度当初予算の15億円から3倍増となっている。

物流・自動車局における予算要求の柱としては、▽次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた物流革新の集中改革の推進、▽脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進、▽自動車分野のDXや技術開発、人材確保等による事業基盤強化等の推進、▽自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等、の4つ。

「自動車分野のDXや技術開発、人材確保等による事業基盤強化等の推進」の中で、貨物・旅客両運送事業者等の連携によるドライバーシェアの推進として新規に2億円、自動車運送業における外国人材の適正な受入環境の確保として3億円（7年度予算は9000万円）、日本版ライドシェア等の活用実態等に関する調査として新規に3億5000万円を要求。

さらに、総合政策局なども含む『交通空白』の解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開」には、全体で269億5000万円（7年度予算は209億5000万円）を要求している。



交通空白解消で新たな制度的枠組

交通政策審議会地域公共交通部会



国土交通省は8月25日、都内千代田区霞が関の「中央合同庁舎3号館」において、交通政策審議会・地域公共交通分科会の第25回地域公共交通部会（部会長Ⅱ 山内弘隆・一橋大学名誉教授）を開催した。

当日は、国交省側から、「交通空白」解消に向けて、「事業者・産業・自治体の壁を越えた連携・協働を進めることが有効ではないか」としながら、より一層の共同

化・協業化を軸とした実効性・持続性の高い取組を促すための「新たな制度的枠組の構築」を視野に入れた検討が提起された。

また、関係者からのヒアリングでは、長野県の阿部守一知事が「地域公共交通への公的関与の強化、地方分権及び規制緩和、司令塔のあり方」に関するプレゼンテーションを行ったほか、茨城県つくば市から、つくば市・土浦市・下妻市・牛久市の4市連携による「地域連携公共ライドシェアの取組について」、さらに、JR東日本や日野自動車ソリューション事業部から地域公共交通の取組や自家用有償運送の導入に関するヒアリングを行った。

山内弘隆部会長があいさつ

交通政策審議会の地域公共交通部会には、オブザーバーとして、全タク連の田中亮一郎副会長兼地域交通委員長や全国自治体ライドシェア連絡協議会（全自連）の池上明子理事らも出席した。

冒頭の挨拶で、山内弘隆部会長は、「この地域公共交通部会が今日、令和7年度としては2回目の会合を開くことになった」としながら、「地域の足を確保することの重要性については、皆さんも知ったところではないかと思う。



今回の会議では、そのことを実際に担保することを目的としており、その意味では、色々と実際のデータや取組などを聴いて、方向性をまとめて行きたい。活発な議論をお願いしたい」などと述べた。

制度的枠組のポイントとその論点

続いて、国土交通省側から、「交通空白」の解消に向け、より一層の共同化・協業化を軸とした実効性・持続性の高い取組を促すための「新たな制度的枠組の構築」を視野に入れた検討が提起され、制度的枠組のポイントとその論点として、①事業者や自治

体の更なる連携・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計画の立案・実施の推進、③地域住民に加えインバウンド等の来訪者の需要増加を踏まえた相乗効果の発揮——などが示された。

この中で、「事業者や自治体の更なる連携・協働による共同化・協業化の推進」に関する

共同化の例として、バス・タクシーと公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）では、人材確保と人材育成の共同化、車両やシステム調達の共同化、運転者・運行管理・整備管理の共同化、などが挙げられた。

また、共同化・協業化における外部組織の活用として、NPO法人などの外部組織が自治体の指示の下で、地域公共交通計画の策定などの地域の交通政策の企画立案と施策実施、関係者相互の連絡調整、地域旅客運送サービス提供の確保に関する情報の収集と整理・提供などを例示した。

主体を市区町村から都道府県に

さらに、所掌が物流・自動車局の旅客課から総合政策局のモビリティサービス推進課に移った公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の実施主体の拡大も提起され、「広域での輸送ニーズ等に対応するため」などとして、これまでの市区町村に加えて都道府県にも拡大する方向性も示された。

渋谷区でGOシャトルの実証実験 タクシーの5〜6割の料金で運行



東京都渋谷区は9月1日、配車アプリ大手のGOが展開するエリア限定でのバーチャル乗降ポイント方式によるAIオンデマンド交通システム「GOシャトル」による実証実験を、渋谷区の笹塚・幡ヶ谷・本町・初台・西原・大山町・元代々木町などを含む約3キロ四方のエリア内での移動に加えて、同エリアと渋谷駅・新宿駅・原宿駅・代々木駅、渋谷区役所などを結ぶ形でスタートする。約700カ所の乗降スポットを設置し、運行時間は、午前8時頃〜午後8時頃までの毎日。料金は、タクシー運賃の5〜6割の水準に設定している。

高齢者等には1回400円補助

配車アプリ大手のGOが展開する「GOシャトル」では、ポイント間の乗車料金をタクシー運賃の5〜6割の水準で設定しているが、渋谷区では、実証実験エリア内に居住する高齢者や障害者、子育て世帯向けに1回当たり400円の割引クーポンとして月20枚をGOアプリを利用して配布する。

「本町コミュニティセンター」から「初台駅」まで乗車（距離は約1・4キロ）するとGOシャトルの料金は720円（同区間の事前確定運賃による迎車料金を含むタクシー運賃は1250円）となるが、高齢者などが渋谷区が補助する割引クーポン1回400円をGOアプリ内で適用すると320円になる。

運行台数は1日最大10台で、日本交通（若林泰治社長、都内千代田区）と代々木自動

車（西澤明洋社長、都内渋谷区）が担う。

先行して豊洲などで独自運行

GOシャトルは既に、GO独自のサービスとして日本交通グループと連携して、昨年12月からトヨタ・ノアなどの車両が都心の東京駅や大手町・日本橋・銀座・有楽町・新橋・虎ノ門などと豊洲・晴海・東雲・有明などの湾岸エリアを結ぶ形で運用されている。運行時間帯は、平日は午前7時頃〜午後10時頃、土日祝は午前7時頃〜午後6時頃。料金は、タクシー運賃の5〜6割の水準に設定している。

WILLERや大阪メトロでも

同種の、配車アプリを使ったエリア限定でのバーチャル乗降ポイント方式によるAIオンデマンド交通システムとしては、WILLERの「mobi」や大阪メトロの「オンデマンドバス」（名称はバスだが、運行はタクシー事業者で車両もハイエースが中心）などがある。

都市型ハイヤーの名義貸し問題 中野国交大臣の記者会見でも指摘



中野洋昌・国土交通大臣は8月26日、国交省で行った定例記者会見の中で、空港や観光地などにおける都市型ハイヤーによる白タク的な客引き行為や名義貸し行為などに関する質問に答え、「引き続き、地方運輸局の調査や警察・施設管理者等からの情報提供を踏まえて、事実関係を精査し、違反事実が確認されたら、厳正にしっかりと対応していきたい」などと述べた。

厳正にしっかりと対応していきたい

中野洋昌・国土交通大臣は、空港や観光地などにおける都市型ハイヤーによる白タク的な客引き行為に関する質問に対して、「空港や観光地での客引き行為がハイヤーによって行われているのであれば、予め、営業所において契約された運送には該当しないということなので、これは道路運送法違反に当たる」との認識

を示し、「引き続き、地方運輸局の調査や警察・施設管理者等からの情報提供を踏まえて、事実関係を精査し、違反事実が確認されたら、厳正にしっかりと対応していきたい」などと述べた。

また、都市型ハイヤーなどの名義貸し行為についても「名義貸しが行われているのであれば、道路運送法違反に当たる」として、同様の考えを示した。

コロナ禍からの回復状況で二極化 東京・大阪・沖縄が全国引つ張る



全タク連が毎月ごとにまとめている「新型コロナウイルス感染症の影響による営業収入の変化（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。それでも、全国平均は、昨年7月の93・8%に対して今年7月は97・5%と、3・7ポイントの増となっており、運賃改定の力も借りながら、ようやくコロナ禍前の2019年実績への到達が目前に迫っている。

今年7月実績における全国の営業収入の2019年同月対比では、100%の回復をしているのは、茨城（132・6%）、栃木（103・5%）、埼玉（114・3%）、千葉（129・2%）、東京（120%）、神奈川（111・4%）、富山（109・2%）、福井（103・8%）、岐阜（103・4%）、京都（103・2%）、大阪（129%）、鳥取（101%）、広島（113・6%）、福岡（110・3%）、熊本（109・8%）、沖縄（132%）の16都府県で、全国平均は97・5%。

一年前の昨年7月は、茨城（116・5%）、栃木（104・9%）、埼玉（103・5%）、千葉（133%）、東京（104・5%）、神奈川（104・9%）、山梨（105・3%）、富山（108・7%）、石川（115・8%）、京都（100・5%）、大阪（112・1%）、広島（104・9%）、沖縄（113・5%）の13都府県が100%超で、全国平均93・8%だったことから、都道府県による増減はありながらも、1年間のうちに、さらに回復が進んでいることが分かる。

一方で、例えば、静岡は昨年7月の81・9%↓77・1%へと4・8ポイント減、和歌山は同79%↓73・3%へと5・7ポイント減となっているなど、营收の回復状況における二極化も進んでいる状況だ。これらの营收の回復が遅れている地域では、運賃改定に加え、効果的な需要喚起策も必要な状況だ。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉

一進一退ながらも増加傾向

全タク連がサンプル調査を実施している、2019年同月比での新型コロナウイルス感染症の影響による営業収入の変化では、7月の全国平均は2019年同月比で97・5%だった。5月の97・7%、6月の95・8%との比較で一進一退の足踏み状態が続いているものの、昨年7月の93・8%に対しては3・7ポイントの増。全国平均での営業収入の回復は遅々としているものの、それでも徐々に100%に近付いており、運賃改定の力も借りながら、ようやくコロナ禍前の2019年実績への到達が目前に迫っている状況だ。

2019年同月比で、プラスの実績となっているのは、関東の茨城（132・6%）、栃木（103・5%）、埼玉（114・3%）、千葉（129・2%）、東京（120%）、神奈川（111・4%）、および北陸・信越の富山（109・2%）、中部の福井（103・8%）と岐阜（103・4%）、近畿の京都（103・2%）

と大阪（129%）、中国の鳥取（101%）と広島（113・6%）、九州の福岡（110・3%）と熊本（109・8%）、そして沖縄（132%）などとなっており、運輸局単位で2019年同月比で実績プラスとなった都道府県をみると、東京経済圏を中心とした関東の突出ぶり（群馬と山梨を除く8都県中の6都県）が目立つ。

近畿では、インバウンド需要が旺盛で、万博需要も顕著な大阪が、2019年同月比で129%と大きく伸びているほか、京都も103・2%とコロナ禍前の実績を上回っている一方で、兵庫は94・2%に留まっており、滋賀89・4%、奈良86・5%、さらに和歌山は73・3%と需要回復が大きく遅れている。和歌山は、近畿では唯一、昨年7月実績（79%）からも5・7ポイントのマイナスとなっており、営業収入の減少傾向に歯止めが掛かっていない状況だ。

準特定地域指定が解除された沖縄は、旺盛なインバウンド需要もあり、7月の2019年同月比での営業収入は132%と、大きく伸びている。

岩手・静岡・和歌山は回復遅れ

北海道、東北（6県）、四国（4県）では、2019年同月比での営業収入が100%を超えるところは、7月も出なかった。北陸信越（4県）でも100%を超えたのは富山の1県のみ、九州（7県）でも100%を超えたのは福岡と熊本のみだった。

地域間格差も大きく、依然として7月も2019年同月比で8割の水準を下回っている県が、岩手（79・3%）、静岡（77・1%）、和歌山（73・3%）の3つあり、これらの地域では、運賃改定に加え、効果的な需要喚起策も必要な状況だ。

30道県は全国平均以下

全国平均の97・5%を上回っているのは、茨城、栃木、埼玉、千葉、東京、神奈川、富山、福井、岐阜、愛知、京都、大阪、鳥取、広島、福岡、熊本、沖縄の17都府県のみ。逆に6割以上の30道県は全国平均以下となっている。

● 東京都特別区・武三地区 原価計算対象 29 事業者 2,680 台 輸送実績速報（令和7年6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 キ口	走行 キ口	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 キ口	輸送 回数	運送 収入
普通車	令和7年6月	80,375	58,486	72.8	6,910,472	14,329,214	48.2	1,485,752	1,911,285	3,701,393	463,411	245.0	25.4	63,287
	令和6年6月	78,840	54,672	69.3	6,509,610	13,426,610	48.5	1,402,668	1,823,833	3,468,845	396,299	245.6	25.7	63,448
	前月対比 (%)	101.9	107.0	104.9	106.2	106.7	99.5	105.9	104.8	106.7	116.9	99.8	99.0	99.7
	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
	前月対比 (%)	96.9	100.3	103.6	101.3	99.8	101.5	102.7	101.9	102.2	104.9	99.5	102.4	101.8

● 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7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 キ口	走行 キ口	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 キ口	輸送 回数	運送 収入
普通車	令和7年7月	83,117	61,702	74.2	7,339,346	15,151,825	48.4	1,598,634	2,059,882	3,958,663	517,523	245.6	25.9	64,158
	令和6年7月	81,468	58,210	71.5	7,090,088	14,431,212	49.1	1,551,057	2,021,063	3,808,873	477,457	247.9	26.6	65,433
	前月対比 (%)	102.0	106.0	103.9	103.5	105.0	98.6	103.1	101.9	103.9	108.4	99.1	97.2	98.1
	令和7年6月	80,375	58,486	72.8	6,910,472	14,329,214	48.2	1,485,752	1,911,285	3,701,393	463,411	245	25.4	63,287
	前月対比 (%)	103.4	105.5	101.9	106.2	105.7	100.4	107.6	107.8	106.9	111.7	100.2	102.0	101.4

● 東京都多摩地区 原価計算対象 16 事業者 837 台（うち普通車 786 台） 輸送実績速報（令和7年6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 キ口	走行 キ口	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 キ口	輸送 回数	運送 収入
普通車	令和7年6月	23,580	15,707	66.6	1,316,296	3,092,784	42.6	421,709	522,385	808,120	215,011	196.9	26.8	51,450
	令和6年6月	22,409	15,071	67.3	1,251,795	2,912,545	43.0	398,429	495,284	761,534	176,709	193.3	26.4	50,530
	前月対比 (%)	105.2	104.2	99.0	105.2	106.2	99.0	105.8	105.5	106.1	121.7	101.9	101.6	101.8

● 東京都多摩地区 原価計算対象 16 事業者 830 台（うち普通車 779 台） 輸送実績速報（令和7年7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 キ口	走行 キ口	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 キ口	輸送 回数	運送 収入
普通車	令和7年7月	24,149	16,424	68.0	1,400,025	3,276,885	42.7	456,718	568,143	866,023	219,338	199.5	27.8	52,729
	令和6年7月	23,157	15,696	67.8	1,326,089	3,040,133	43.6	440,768	571,963	831,880	202,779	193.7	28.1	52,999
	前月対比 (%)	104.3	104.6	100.3	105.6	107.8	97.9	103.6	99.3	104.1	108.2	103.0	99.0	99.5

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

ブロック	都道府県	昨年7月の 19年比 (%)	5月の 19年比 (%)	6月の 19年比 (%)	7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）	86.9	93.9	91.4	96.1
東北	青森（5社、全社が23年6月15日運賃改定）	96.7	87.9	89.1	94.5
	岩手（5社、全社が22年12月19日運賃改定）	73.5	78.8	78.8	79.3
	宮城（5社、全社が23年に運賃改定）	92.5	97.7	87.7	84.4
	秋田（5社、全社が23年に運賃改定）	75.7	90.0	87.4	96.9
	山形（5社、全社が23年に運賃改定）	77.9	81.7	78.7	80.3
	福島（7社、全社が25年4月16日運賃改定）	80.7	91.0	89.3	85.5
関東	茨城（5社、全社が23年9月19日運賃改定）	116.5	131.2	120.5	132.6
	栃木（9社、全社が23年12月4日改定）	104.9	103.4	103.1	103.5
	群馬（5社、全社が23年10月10日改定）	90.6	86.8	86.7	89.9
	埼玉（5社、全社が23年11月20日運賃改定）	103.5	112.3	111.6	114.3
	千葉（6社、全社が23年11月20日運賃改定）	133.0	128.1	130.4	129.2
	東京（5社、全社が22年11月14日運賃改定）	104.5	123.8	118.9	120.0
	神奈川（5社、4社が23年11月、1社が24年3月）	104.9	111.1	111.3	111.4
	山梨（4社うち3社が24年4月8日運賃改定）	105.3	93.3	92.6	95.0
北陸信越	新潟（5社うち4社が23年10月25日運賃改定）	82.3	82.4	77.2	83.2
	富山（4社、全社が23年9月11日運賃改定）	108.7	112.0	105.5	109.2
	石川（4社、全社が23年6月26日運賃改定）	115.8	97.1	93.7	94.2
	長野（4社、全社が23年9月25日運賃改定）	85.0	87.6	86.6	94.1
中部	福井（5社、全社が23年10月25日運賃改定）	99.9	118.6	107.8	103.8
	岐阜（5社、全社が23年に運賃改定）	96.4	102.6	99.8	103.4
	静岡（5社、全社が23年9月に運賃改定）	81.9	81.8	77.2	77.1
	愛知（5社うち2社が23年3月20日改定）	94.5	100.3	95.9	99.8
	三重（5社、全社が23年9月11日運賃改定）	87.7	90.1	90.5	94.5
近畿	滋賀（6社、全社が23年5月1日運賃改定）	85.2	86.3	87.6	89.4
	京都（6社うち4社が23年5月、2社が24年3月）	100.5	106.1	104.1	103.2
	大阪（5社、全社が23年5月31日運賃改定）	112.1	131.2	135.0	129.0
	兵庫（6社うち5社が23年5月31日運賃改定）	89.2	89.0	93.8	94.2
	奈良（5社、全社が24年11月11日運賃改定）	80.5	85.3	84.5	86.5
	和歌山（5社、全社が23年7月3日運賃改定）	79.0	79.9	77.6	73.3
中国	鳥取（4社、全社が23年12月25日運賃改定）	99.5	101.5	99.5	101.0
	島根（5社、全社が24年3月29日運賃改定）	87.8	82.2	80.2	83.6
	岡山（5社、全社が23年6月26日運賃改定）	95.3	99.6	95.4	97.2
	広島（5社、全社が23年6月26日運賃改定）	104.9	107.7	110.9	113.6
	山口（5社、全社が23年8月1日運賃改定）	89.1	85.3	84.3	87.3
四国	徳島（5社、全社が23年9月11日運賃改定）	91.1	90.7	84.1	90.8
	香川（5社、全社が23年3月6日に運賃改定）	93.0	96.4	96.7	94.3
	愛媛（6社うち5社が23年6月26日運賃改定）	68.8	86.4	83.8	84.7
	高知（5社、全社が24年2月19日運賃改定）	83.6	85.7	82.6	85.3
九州	福岡（8社、うち7社が23年8月に運賃改定）	97.7	108.1	107.9	110.3
	佐賀（9社、全社が23年10月25日運賃改定）	88.2	95.2	96.6	91.2
	長崎（5社、全社が23年9月1日運賃改定）	92.4	86.6	89.4	89.9
	熊本（4社、全社が24年4月26日運賃改定）	98.6	112.5	111.1	109.8
	大分（6社、全社が23年7月12日運賃改定）	76.6	78.4	77.7	81.0
	宮崎（5社、全社が23年7月26日運賃改定）	90.8	87.0	84.3	85.4
	鹿児島（6社、全社が23年8月1日運賃改定）	93.5	97.6	95.6	96.6
沖縄	沖縄（1グループ+4社、全社が23年に運賃改定）	113.5	129.0	125.7	132.0
全国の営業収入の2019年同月比		93.8	97.7	95.8	97.5

● 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	2025.7.31	2025.7.31 充足率	直近3カ月 の増減	28カ月間 での増減率
北海道A	8,528	6,647	1,881	77.9%	6,937	81.3%	95	104%
北海道B	8,547	6,862	1,685	80.3%	6,849	80.1%	4	100%
青森	3,482	2,713	769	77.9%	2,519	72.3%	△44	93%
岩手	2,675	2,211	464	82.7%	1,994	74.5%	△71	90%
宮城A	3,970	3,238	732	81.6%	3,210	80.9%	58	99%
宮城B	1,853	1,506	347	81.3%	1,417	76.5%	2	94%
秋田	1,576	1,283	293	81.4%	1,145	72.7%	△36	89%
山形	1,609	1,366	243	84.9%	1,300	80.8%	△1	95%
福島	3,464	3,091	373	89.2%	3,071	88.7%	21	99%
茨城	3,135	2,658	477	84.8%	2,663	84.9%	15	100%
栃木	1,982	1,716	266	86.6%	1,761	88.4%	20	103%
群馬	1,612	1,338	274	83.0%	1,449	89.9%	4	108%
埼玉A	4,053	3,316	737	81.8%	3,442	84.9%	17	104%
埼玉B	5,212	4,355	857	83.6%	4,446	85.3%	28	102%
千葉A	6,280	5,471	809	87.1%	5,836	92.9%	98	107%
千葉B	2,621	2,325	296	88.7%	2,556	97.5%	11	110%
東京A	58,257	48,515	9,742	83.3%	54,427	93.4%	803	112%
東京B	6,297	5,141	1,156	81.6%	5,146	81.7%	△9	100%
神奈川A	11,945	10,032	1,913	84.0%	11,118	93.1%	144	111%
神奈川B	5,214	4,260	954	81.7%	4,445	85.3%	9	104%
山梨	1,232	960	272	77.9%	1,066	86.5%	11	111%
新潟	3,731	2,982	749	79.9%	2,902	77.8%	20	97%
富山	1,077	855	222	79.4%	856	79.5%	△3	100%
石川	2,321	1,898	423	81.8%	1,963	84.6%	16	103%
長野	3,273	2,594	679	79.3%	2,662	81.3%	14	103%
福井	1,109	939	170	84.7%	954	86.0%	23	102%
岐阜	2,106	1,594	512	75.7%	1,615	76.7%	14	101%
静岡	6,082	4,960	1,122	81.6%	4,846	79.7%	△9	98%
愛知A	9,168	7,219	1,949	78.7%	7,786	84.9%	49	108%
愛知B	3,323	2,558	765	77.0%	2,623	78.9%	9	103%
三重	1,526	1,230	296	80.6%	1,301	85.3%	12	106%
滋賀	1,340	1,108	232	82.7%	1,121	83.7%	8	101%
京都A	7,953	6,147	1,806	77.3%	6,852	86.2%	128	111%
京都B	409	347	62	84.8%	310	75.8%	△9	89%
大阪A	19,247	16,028	3,219	83.3%	18,509	96.2%	353	115%
大阪B	2,222	1,815	407	81.7%	2,059	92.7%	88	113%
兵庫A	7,278	5,758	1,520	79.1%	5,951	81.8%	△18	103%
兵庫B	2,241	1,985	256	88.6%	2,013	89.8%	6	101%
奈良	1,447	1,170	277	80.9%	1,129	78.0%	4	96%
和歌山	1,442	1,167	275	80.9%	1,139	79.0%	△15	98%
鳥取	830	629	201	75.8%	636	76.6%	10	101%
島根	1,316	1,065	251	80.9%	1,081	82.1%	△1	102%
岡山	3,338	2,696	642	80.8%	2,738	82.0%	7	102%
広島A	4,428	3,525	903	79.6%	3,589	81.1%	56	102%
広島B	3,029	2,638	391	87.1%	2,583	85.3%	△55	98%
山口	2,638	2,121	517	80.4%	2,006	76.0%	△1	95%
徳島	1,269	1,124	145	88.6%	1,135	89.4%	△6	101%
香川	1,604	1,443	161	90.0%	1,508	94.0%	△30	105%
愛媛	2,851	2,390	461	83.8%	2,358	82.7%	3	99%
高知	1,589	1,352	237	85.1%	1,236	77.8%	5	91%
福岡A	3,651	2,993	658	82.0%	2,608	71.4%	△86	87%
福岡B	8,282	6,655	1,627	80.4%	7,613	91.9%	175	114%
福岡C	2,715	2,156	559	79.4%	2,051	75.5%	7	95%
佐賀	1,248	1,085	163	86.9%	1,043	83.6%	3	96%
長崎	3,819	3,168	651	83.0%	2,866	75.0%	△9	90%
熊本	4,103	3,489	614	85.0%	3,635	88.6%	33	104%
大分	2,468	2,064	404	83.6%	1,895	76.8%	△30	92%
宮崎	2,174	1,740	434	80.0%	1,603	73.7%	△3	92%
鹿児島	3,220	2,500	720	77.6%	2,358	73.2%	△18	94%
沖縄	6,747	5,747	1,000	85.2%	6,431	95.3%	104	112%
全国	282,168	231,938	50,230	82.2%	244,361	86.6%	2,033	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

クルーズ船寄港時の 空白解消と インバウンドタクシー 観光のアップデート

5月31日付（481号）掲載の本コラムで、国土交通省の共創モデル実証運行事業プロジェクトに『クルーズ船寄港時の空白解消とインバウンドタクシー観光のアップデート』というテーマで応募し、5月12日に採択されたことを書いた。

しかしながら、こうしたプロジェクトは、採択の後、実際の着手が許可されるまでの間に、実施に必要な業者の見積書提出など様々な手続きが必要となる。そして、それら提出書類等の審査を経て初めて実施許可が出される。最終的な許可が出るまでは正直、不安な日々が続くことになったが、幸いなことに、7月12日付でプロジェクトに対する補助金の交付決定書が出て、このプロジェクトの実施に向けた実際の活動を開始することが出来た。

その後は、関係するタクシ

ィエクト（共創プラットフォーム）における眼目である車載タブレット設置の目的の説明、設置希望事業者の募集と所属タクシ乗務員への説明会の実施、タブレット端末の業者への発注とタクシ車両や日本版ライドシェア車両へのタブレット設置工事の段取りなど、やるべきことは沢山あった。

また、今回の共創プラットフォームでは、構成メンバーによる運営会議の創設とそのキックオフミーティング、LINEワークスによる連絡網を作成など、スムーズなコミュニケーションの場を準備した。こうした実務的な業務の推進は、株式会社静岡TaaSトラベルに業務委託をしている。そして、静岡TaaSトラベルの共同代表である杉本哲也・東海電子社長はこのような実務の推進に非常に長けており、今回の共創プロジェクトが採択され、実施の許可にまで辿り着けたのも、この分野での経験豊富な杉本社長の手腕に追うところが大きい。タクシ車両と日本版ライドシェア車両へのタブレット端末の設置と共に、今回の共

清野吉光氏のコラム 第176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



いよいよ国土交通省 共創モデル実証 事業実施に着手！

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

始動！

10月3日、
清水港クルーズ船
ドライバー最適配車
プラットフォームの

創プロジェクトの大きな課題の一つであるクルーズ船寄港時における清水港の現場でのインバウンド客に関する情報の収集と解析、それらのデータを活用しての需要予測については、プロジェクトの実施主体である一般社団法人静岡TaaSから株式会社静岡TaaSトラベルに業務委託を行っている。これらの情報は、タクシ業界、静岡市や静岡県などの地域行政、運輸局などの監督機関に広く公開、共有を図って行く予定である。

今回の共創プロジェクトの目的は、大型のクルーズ船が清水港に寄港することで発生する一時的な交通空白を解消すること、そして清水港で下船するインバウンド客の観光体験の質を改善することにある。その大きな柱が、クルーズ船客の利用を望むタクシ車両および日本版ライドシェア車両にタブレット端末を設

置し、一元的に効率の良い最適配車のプラットフォームを用意することである。設置されるタブレットの役割は四つある。

①現在、清水港においてタクシや日本版ライドシェアなどの車両が待機している広大な駐車場が、同場所に静岡市海洋地球総合ミュージアムが建設される関係で使えなくなり、待機する場所のみならず、乗り場に向かう待機の順番が分からなくなるので、新たに設置する車載タブレット端末によつて順番を確定し、スムーズに運用できるようシステムを組む。

②タクシや日本版ライドシェアなどの車両が枯渇した時、乗車を待つインバウンド客らに、いつ出発できるかの判断材料を、車載タブレット端末による車両の位置や動態によつて情報提供をする。

③インバウンド客らを乗せた車両がタクシ無線の届かない遠隔地に行った場合の車両位置の把握、さらには事故や故障時の対処、帰還時間のコントロール。

④車載タブレット端末のGPS位置情報をトリガーにして、観光地の情報を外国語音声にて提供。インバウンド客の観光体験のレベルアップを図る。

こうした四つの役割を持った車載タブレット端末は、9月中にかけて共創プラットフォームに参加する各タクシー会社の車両に設置され、10月3日のノルウェー・スプリット号の寄港時から本格稼働をする予定で準備を進めている。

車載タブレット端末の設置台数は、地元である静岡市清水地区のタクシー事業者を中心に100台を超え、また、既に静岡TaaSの配車センターに配車業務を委託しており、かつ、システムオリジナル社製の「みちびき」というタブレット端末を設置している車両についても、同等の機能を持つことができる。従って、合計で150台ほどがこの清水港クルーズ船最適配車プラットフォームに加わることになる。

果たして、この実験的プラットフォームがどれほどクルーズ船寄港による清水港での一時的な交通空白の解消に役



立つのか、データをもとに慎重に検証して行きたい。

そして、こうした試行錯誤を通じて改善を積み重ね、3年後には、富士山という日本を代表する観光資産を背負う清水港におけるクルーズ船寄港体験が量、質ともに日本一となるよう頑張っている。

全国自治体ライドシェア 連絡協議会（全自連） のこと

8月4日、風格のある静岡県庁本館特別会議室において、「静岡県と全自連との地域公共交通活性化に係る連携協定締結式」が行われた。

その後の専門部会で講演会が行われ、大分県別府市の公共ライドシェア「湯けむりライドシェア」を運行する別府市の担当者、および運行主体である一般社団法人別府市産業共同プラットフォームBizLINKから、この公共ライドシェアの設立経緯と現状についての報告があった。

私がこの会合に参加させてもらった経緯については、実は、それに先立つ7月28日に全自連の池上明子・事務局長が清水港における静岡TaaSの活動の現場を視察、高い評価をして下さり、この県庁での会合の参加の途を開いてくれたことによる。

別府市でもクルーズ船の寄港時に二次交通の不足という交通空白問題が生じており、清水港での取組が参考になることと、この専門部会でも静岡TaaSの名前を挙げて紹介してくれた。また、質疑応答の際、「なぜ別府市では日本版ライドシェアではなく、公共ライドシェアが採用されたのか」と質問したところ、タクシー業界側の動きが遅く、結果的に行政主導の公共ライドシェアで対応することになった、との返答だった。

実際の経緯の詳細は分からないが、少なくともタクシー業界が主導する日本版ライドシェアなどの形で地域公共交通を引っ張ることが出来なかったのは、タクシー業界に身を置く者としては残念なことであり、様々な事情はあると思うが、地域の交通空白問題に対し、タクシー業界が及び腰でいると、特に地域の行政が積極的であればあるほど、タクシー業界が関わらない世界で物事が進んでしまうのではないかと危惧するところだ。

現在、静岡県でも、クルーズ船の寄港による一時的な交通空白問題の発生を機に、都市型ハイヤーの採用、他の営業区域との相互乗入などが話題になっていると聞くが、とりあえず反対という姿勢から、むしろそれをタクシー事業における営業領域の拡大のチャンスと捉えて、前向きに取り組む必要があると思う。

何故なら、いま目の前にある交通空白の解消だけでなく、新たな潜在需要の開拓につながるかもしれないからだ。私が代表者を務める静岡TaaSグループでは、そうした前向きな試みに是非お役に立てて行きたいと思う。

（2025年8月24日）



←
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!

事業用自動車の安全施策を改定へ 関東運輸局が安全対策会議を開催



策2024を改定、同2025の策定に向けた意見交換を行った。同案に対する意見照会を行った上で、9月の第3週頃を目途に安全施策2025を公表する予定。

安全施策2025の策定に向けて

関東地域事業用自動車安全施策では、「事業用自動車総合安全プラン2025」における削減目標を踏まえ、バス・

タクシー・トラックを含む全体目標として、24時間死者数を55人以下、重傷者数を600人以下、人身事故件数を6340件以下、飲酒運転ゼロを掲げ、その上で、バス・タクシー・トラックの業態ごと

に個別目標を設定。

タクシーでは、乗客死者数ゼロ、24時間死者数5人以下、重傷者数175人以下、人身事故件数2700件以下、飲酒運転ゼロ、出会い頭衝突事故件数330件以下としている。

その上で、安全施策2025の策定に向けた、2025年度関東地域事業用自動車安全対策会議には、タクシー業界からは、関東地区ハイヤー・タクシー協議会から漆原孝・神奈川県タクシー協会交通指導事故防止委員長（すみれ交通社長）と事務局担当の三上弘良・神々協専務理事、東京ハイヤー・タクシー協会の坂本篤志・交通事故防止委員長（実用興業社長）、全国個人タクシー協会関東支部から橋本淳一・副支部長（東京都個人タクシー協同組合副理事長）と荷見雄二・執行専務が出席した。

藤田礼子局長が挨拶



会議冒頭の挨拶で、関東運輸局の藤田礼子局長は、運輸業における共通課題としての運転者不足を指摘しながら「働く人々がその事業に永く定着して安心して働ける環境を整えることが、業界の持続的な発展に欠かせないものだと思う。魅力ある業界として運輸業が選ばれるように、経営者の皆さんにも引き続きの努力をお願いしたい」などと要請した上で、「安全・安心の確保が運輸業の一丁目一番地だ」と強調した。

藤田局長は、「今日の会議では、昨年策定した関東地域事業用自動車安全施策2024の、その後における事故発生状況なども踏まえて同安全施策2025についての議論をしていた」としながら、「（関東地域における）事業用自動車の事故発生状況については、この会議がスタートし

た2009年以降、死者数は136人から104人に、人身事故件数は2万128件から9362件に減少しているところだが、全体目標との関係では、残念ながら24時間死者数、重傷者数、人身事故件数、飲酒運転とも削減目標を上回ってしまっており、目標達成には非常に厳しい状況だ」などと指摘。

出会い頭の衝突事故が依然発生

業態別では、タクシーに関して、「オートバイなどとの出会い頭の衝突事故が依然として発生している」として、関東運輸局のホームページ（事業用自動車安全情報）に掲載している「運転者教育・事故防止資料」の活用を要請した。また、トラックでは、「飲酒運転の根絶には、残念ながら至っていない。悪質な飲酒運転事故を、未だに起こしているという状況は根絶しなければならぬ」などと強調したほか、日本郵便における点呼未実施や点呼記録の不実記載などについても「法令順守の意識が欠如していたと言わざるを得ない」とした。

路上横臥者の救護で警察署長表彰 小岩警察署で実用興業の乗務員



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続いている。

都内江戸川区の警視庁小岩警察署において8月7日、実用興業（坂本篤志社長、都内葛飾区）の野口義晴乗務員が江戸川区内で路上横臥者を保護したことに

対して、河内良夫署長から人命救助に尽力したとして、高橋清一・小岩交通安全協会会長との連名による感謝状が贈られた。

東タク協の交通事故防止委員長も務める、坂本篤志・実用興業社長は、「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」などとした。

路上横臥者の交通事故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となりそうだ。

編集後記

今後の巻頭特集では、静岡市の清水港におけるクルーズ船対応を取り上げました。7月31

協会清水支部の上野浩安支部長（南急観光代表取締役）が、炎天下の中で汗をかきながら熱心に乗り場整理をしていた姿も印象的でした。（熊）



日号の巻頭特集とした、つばめ自動車の天野清美社長（名古屋タクシー協会会長）のインタビュー取材の中で、「先日の中タク連（中部タクシー協会連合会）総会に、全タク連の川鍋（一朗）会長が出席されて、その際に各県協会長らとの懇談会を開催したが、川鍋会長から、北海道・ニセコや長野県・軽井沢などにおける（季節的な繁忙期における）タクシーの供給不足問題はある程度の解決をしたが、次は、クルーズ船への対応だ、という話があった」としながら、「そういった点では、静岡市の清水港における（静岡TaaSなどによる）クルーズ船客対応の取組には、私も注目をしているところだ」などとする指摘があったことも、その理由です。

今号の「論風一陣」でタクシー配車アプリの手数料問題を放置している全タク連に「喝！」と論じました。6月の全タク連通常総会において5期目となる再選を果たした川鍋一朗会長は、「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（略）取り組んでいきたい」と述べています。ライドシェア解禁問題が霧消したことをいいことに、全国のタクシー事業者で構成する全タク連が「地方の課題を解決」という。換言すれば、これまでいかに地方の課題に取り組んで来なかったといえ



れた久米島の海は、やはり別格の綺麗さ。島の沖にあるサンゴ洲島で真つ白な「ハテの浜」にも上陸。珊瑚や熱帯魚の姿も多く、久しぶりのシュノーケリングも楽しめました。（熊）



代表取締役が現地視察に訪れていました。「感想としては、良

この夏は、沖縄を二度、訪れました。旅のテーマは「アイランド・ホッパー」です。7月は慶良間諸島の渡嘉敷島、8月は久米島を訪れました。沖縄の海はどれも美しいのですが、沖縄本島から西に約100キロも離



Taxi Japan

2025.8.31 No.486 CONTENTS

巻頭特集：ニセコ・軽井沢の次の供給不足対策はクルーズ船

1 官民連携で清水港クルーズ船対応 静岡TaaSの先進的取組をモデルに

論風一陣

9 アプリ問題へ拱手傍観の全タク連に喝！

TOPICS

10 秋田80円、岩手79円最賃引上 東北や四国、九州で交渉が難航

TOPICS

12 香川・宮崎・秋田・青森・石川 全国各地で運賃改定要請が続く

TOPICS

13 国交省の令和8年度予算概算要求 石破政権方針で前年度比19%増

TOPICS

14 交通空白解消で新たな制度的枠組 交通政策審議会地域公共交通部会

TOPICS

15 渋谷区でGOシャトルの実証実験 タクシーの5～6割の料金で運行

TOPICS

15 都市型ハイヤーの名義貸し問題 中野国交大臣の記者会見でも指摘

TOPICS

16 コロナ禍からの回復状況で二極化 東京・大阪・沖縄が全国引っ張る

COLUMN 清野吉光氏のコラム「団塊耕志録」第176回

20 いよいよ国土交通省共創モデル実証事業実施に着手！

TOPICS

22 事業用自動車の安全施策を改定へ 関東運輸局が安全対策会議を開催

TOPICS

23 路上横臥者の救護で警察署長表彰 小岩警察署で実用興業の乗務員



第486号 表紙解説

表紙写真は、前号に引き続き沖縄で撮影したものです。豊見城市の瀬長島ウミカジテラスから望む、那覇空港の滑走路の先に見えた夕焼けの空です。ウミカジテラスは、年間来島者数330万人を超える沖縄本島南部にある瀬長島に位置する観光・ショッピングスポット。那覇空港からも近く、アクセスも容易なため、那覇空港に向かう途中で立ち寄るケースも多そうです。南国らしい夕焼け空に遭遇して、パチリ。

撮影：熊澤 義一

タクシージャパン 第486号
2025年8月31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