

Taxi Japan

<http://iinehonpo.com>

25.10.31

No.490

タクシー専門情報紙
タクシージャパン

巻頭特集

これからのタクシー事業を考えるきっかけに

名古屋で全国事業者大会を開催
京都大学大学院の藤井教授が講演

論風一陣

なれるのか自動運転タクの運営主体に!



名古屋で全国事業者大会を開催 京都大学大学院の藤井教授が講演

第121回 臨時総会 第171回 理事会
第62回 全国ハイヤー・タクシー事業者大会
一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会



タクシー業界が利用者起点で「国民の移動の足の確保」を全力で推進する中、公共交通を破壊するライドシェア新法は不要！

タクシー業界が利用者起点で「国民の移動の足の確保」を全力で推進する中、公共交通を破壊するライドシェア新法は不要！

全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋一朗会長）は10月30日、愛知県名古屋市中区金山町の「ANAクラウンプラザホテル・グランコート名古屋」において、第121回臨時総会と第171回理事会、その後、第3回地方タクシー事業再生・進化推進特別本部を挟んで、第62回全国ハイヤー・タクシー事業者大会を盛大に開催した。

事業者大会では、開催地を代表して、中部タクシー協会連合会の天野清美会長（愛知県タクシー協議会議長）が挨拶したほか、商業組合静岡岡タクシー協会の松永勝裕理事長が決議「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」、岐阜県タクシー協会の川上秀人会長が「タクシー事業の進化に関する決議」を提案し、満場一致で採択した。

また、来年の事業者大会を、中国ブロックの担当で、鳥取県鳥取市の「とりぎん文化会館」で開催することを決めた。鳥取県タクシー協会の澤耕司会長は「鳥取県での事業者大会の開催は初めてとなるが、鳥取県は人口が約52万と全国で最も人口が少ない県だ」としながら、「私が事業者大会の開催県として手を挙げたのは、地方のタクシー事業者同士が本音で話せる会に、是非したい、という思いからだ。全国の協会長を集めた前夜祭も開催したい」などとする意向も示した。

国土交通省の原田修吾・大臣官房審議官が「公共交通を巡る諸情勢について」、京都大学大学院の藤井聡教授が「ライドシェア問題の二つの側面…『タクシー事業の公共性』と『典型的・改革詐欺構造』」などと題した講話や講演を行った。

来賓として、愛知県の大村秀章知事、名古屋市の広沢一郎市長、愛知県警察本部の佐藤隆司本部長、愛知労働局の小林洋子局長らが挨拶した。

事業者大会終了後の懇親会には、自民党タクシー・ハイヤー議員連盟の松島みどり会長代行（衆院議員）、野党超党派のタクシー政策議員連盟の辻元清美会長（立憲民主党参院議員）、公明党ハイヤー・タクシー振興議員懇話会の赤羽一嘉会長（衆院議員）らが駆け付けた。

〈本紙編集長 熊澤 義一〉

大タ協の坂本会長が開会の挨拶



全タク連は10月30日、愛知県名古屋市中区金山町の「ANAクラウンプラザホテル・グランコート名古屋」において、第121回臨時総会と第171回理事会、その後、第3回地方タクシー事業再生・進化推進特別本部を挟んで、第62回全国ハイヤー・タクシー事業者大会を盛大に開催した。

最初に開かれた第121回臨時総会の冒頭、開会の挨拶に立った、前回の全国事業者大会開催担当の近畿ブロックを代表して坂本栄二・近畿ハイヤー・タクシー協議会会長（大阪タクシー協会会長）は、「昨年は滋賀県大津市において事業者大会を開催したところ、沢山の方々が訪れて盛大に開催できたことに御礼を申し上げる」とした上で、「皆さんも注目していた新政権の発足だが、（自民党総裁選の結果、ライドシェア解禁に前向きとみられる小泉政権ではなく）高市政権となったことにホッとして「安心だ」などとしなが

ら、「（高市政権には）大いに期待しているところだ」などと述べた。

続けて、「この1年は、コロナ禍からのドライバー不足が契機となった『移動の足の不足』が盛んに言われてきたが、都市部においてはドライバーの数も増えて、（配車アプリの）マッチング率でも高い数字を出している」とし、「都市部においては（タクシーの）供給不足も解消されつつある状況だ」などと述べた。

その上で、坂本会長は、大阪・関西万博における輸送対応を挙げて、「当初は、大阪府からも輸送力を心配する声が出たが、ほぼタクシーだけで（万博開催期間中を通して）供給不足には陥らない、という結果を示すことが出来た」とした一方で、「地方においては、ドライバー不足による『移動の足の不足』の解消に向けて、日本版ライドシェアや公共ライドシェアなども活用しながら頑張っているものと思っている。そこで、本日も地方タクシー事業再生・進化推進特別本部が開催される



が、こうしたことが全タク連の存在価値を高めることになるのではないかと。業界の課題は多いが、もっともっとタクシーが利用者に愛されるようになるきっかけに、この事業者大会がなれば、と思っている」などと結んだ。

前沖タ協会長らに表彰状を授与

続いて、前沖縄県ハイヤー・タクシー協会会長の東江一成氏、前茨城県ハイヤー・タクシー協会の出野清秀氏、前徳島県タクシー協会会長の藤田雅子氏ら、退任した県協会会長や監事、協会専務理事の歴任者らに川

鍋会長から感謝状が贈られた。

開催地を代表して天野会長が挨拶

第62回全国ハイヤー・タクシー事業者大会では、開催地となった中部ブロックを代表して、中部タクシー協会連合会の天野清美会長（愛知県タクシー協議会議長および名古屋タクシー協会会長）が登壇し、「本日は、多くの会員事業者の方々に集まっていただき、中タク連を代表して感謝を申し上げます」とした上で、「大阪・関西万博がようやく終わつたが、大阪においては（万博輸送を理由として）いつライドシェアに付

け入れられるか、と大変に厳しい期間でもあったが、大阪のタクシ事業者の皆さんが多大な努力をして『タクシーで十分に足りる』と、ライドシェア推進派に付け入る隙を与えなかった、という点には、改めて敬意を表したい」などと強調。



その上で、天野会長は、「愛知県や名古屋市中では来年、アジア大会が開催され、(大阪・関西万博とは)規模や期間は違うが、一時的にタクシー需要が増大するという点においては同じだ。その時に『タクシーが足りないのではないか』と後ろ指を差されないように、愛知・名古屋においても、しっかりとした供給体制を確立して行きたい」などとする意向を示した。

効率的で便利な供給体制の確立

また、国内の政治情勢に関して、「先行きは不透明ながらも、高市政権がスタートしたところだ。課題がいつ表面化するかは分からないが、本日は、京都大学大学院の藤井聡教授を招いての講演を予定しており、



非常に楽しみにしている」ともした。最後に、天野会長は、「より効率的で便利な供給体制の確立と、安全で快適な移動空間の提供により、全国の利用者のタクシーに対する評価を高めていくことが、最大の(ライドシェア)対策だと、私自身は思っている」としながら、名古屋での全国事業者大会開催に関して「是非、全タク連を通じて全国の事業者の皆さんの知恵を借り、成功体験を共有し、それを実行できるような体制確立の最初の一步となることを祈念したい」などと締め括った。

川鍋一朗会長があいさつ

続いて、全タク連の川鍋一朗会長が挨拶して、「今年も事業者大会が、かくも盛大に開催できることを、本



当に嬉しく思っている。天野会長をはじめとする中タク連の皆さんに感謝を申し上げる」とした上で、「政治については、最近是一年おきに(自民党の総裁選挙などもあって)ハラハラしている状況だが、『まさか』が何度も起きて、結果的には、我々(タクシー業界)にとつては普段からコミュニケーションを取っている(国会議員の)先生方が重要なポジションに就くことになった、と思っ

ており、落ち着いて我々がやるべきことを出来る状態が整ったのではないかなどとする認識を示した。

RS問題は「止まっている」だけ

川鍋会長は、「ライドシェア(解禁論議という)問題は、『止まっている』だけであつて、無くなった訳では無い」と指摘した上で、「いつ再開するかも分からない」とし、「一番に大事なことは、ライドシェア問題が、なぜ出てきたかと言うと、『呼んでもタクシーが来ない』という大義名分、『国民の皆さんの困りごと』があつたからだ。それに対して、規制産業である我々タクシー業界が供給力を提供できていない、『だからライドシェア』という理屈だ」などと強調。



続けて、「我々にも言い分はあり、コロナ禍の中で乗務員数は2割も減ってしまつており、エッセンシャルワーカーという言葉が生まれたように、我々も必死に頑張ったが、コロナ禍が明けて需要が急増することになった」としながら、「(高市政権の発足で)政治的には落

ち着いた状況の中で、我々がやるべきことは唯一つで、油断せずにこれまでやって来たことを、やり続けることに尽きる」とし、「しつかりと乗務員を増やす、そして田中（亮一郎）副会長兼地域交通委員長の肝いりで発足した、地方タクシー事業再生・進化推進特別本部も活用して行こう」などと呼び掛けた。

川鍋会長は、「地方タクシー事業再生・進化推進特別本部という」新しい仕組みによって皆さんともコミュニケーションをとって行きたいし、また、実際に（課題が）前に進む、実効性のある施策に取り組んで行きたい」などとする意向も示した。

乗務員増加と首長との意思疎通

また、川鍋会長は「我々は、必死になって供給力を上げる、それと同時に、地元の知事や市町村長などの首長としつかりとコミュニケーションを取って、（移動に関する）困りごとが無い、しつかりと意見を聴く。国土交通省も、国交大臣が本部長となる『交通空白』解消本部を設置して、2028年3月末までに全国の交通空白を無くすと本気になって取り組んでいる。地方運輸局でも、タクシーのことを考え、理解して、管内の首長を訪問してくれている」と指摘し、「（移動に関して）何か困りごとがあったら、首長から我々（タ

クシー業界）に意見が来るような体制をしつかり作って欲しい」などと訴え、乗務員数を増やすことと地元首長とのコミュニケーション確立を要請した。

誤の片隅に自動運転を

最後に、「ライドシェア（解禁論議）は止まっているが、これを再稼働させないように、ライドシェアをやりたい人たちが騒いでも、住民から『タクシーは十分に来ている』、『地元のタクシー事業者は頑張ってくれている』などと言ってもらえる状況を作る。これが、我々にとつて一番にやるべき、ライドシェアが浮上してきても必然的に止めることが出来る、やり方だと感じている」などと強調したほか、「頭の片隅に、自動運転タクシーが進むこと、自動運転に関する情報を入れて欲しい」などと要請し、「我々タクシーが自動運転を担う」と訴えた。

来年の事業者大会は鳥取で

議事では、来年の事業者大会を、中匠ブロックの担当で、鳥取県鳥取市の「とりぎん文化会館」で開催することを決めた。

来年の事業者大会開催地となる、中国ハイヤー・タクシー連合会の信原弘会長（広島県タクシー協会会長）



と共に登壇した、鳥取県タクシー協会の澤耕司会長は「鳥取県での事業者大会の開催は初めてとなるが、鳥取県は人口が約52万と全国で最も人口が少ない県だ」とした一方で、「鳥取砂丘などもあって現在はインバウンド観光客で賑わっており、毎日、数十件の観光タクシーが稼働している状況で、タクシードライバーの半数以上が観光マイスターという称号を取得している。また、日本財団との関係でUDタクシーも200台導入し、福祉タクシーの面では先進県だ」などと紹介。

その上で、鳥取の澤会長は、「私が事業者大会の開催県として手を挙げたのは、地方のタクシー事業者同士が本音で話せる会に、是非したい、という思いからだ。全国の協会長を集めた前夜祭も開催したい」などとする意向も示した。

二本の事業者大会決議を採択

事業者大会決議では、商業組合静岡県タクシー協会の松永勝裕理事長が決議「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」、岐阜県タクシー協会の川上秀人会長が「タクシー事業の進化に関する決議」を提案し、満場一致で採択した。



第3回地方タク事業再生特別本部

また、第171回理事会と第62回全国ハイヤー・タクシー事業者大会の間に、非公開で行われた第3回地方タクシー事業再生・進化推進特別本部では、冒頭、川鍋一朗本部長が、①今年から全国事業者大会の内容を刷新してコンパクトにしながらも中身を充実させる、②各専門委員会を検討している事項については、優先順位を付けながら取り組んで行く——などとする方針を示し、普通二

種免許取得に関する取組状況や各専門員会での検討状況などが事務局から説明された。

意見交換では、沖縄県ハイヤー・タクシー協会の下地隆之会長が発言を求めて、配車アプリ事業者による一方的な独自料金の設定や手数料の引き上げに懸念を示して、タクシー業界（協会）としての包括的な取組の必要性を指摘。これに対して、12月初旬にオンライン併用方式で臨時の経営委員会が開催されることが報告された。

最後に、田中亮一郎・副本部長（副会長兼地域交通委員長）が、国土交通省『交通空白』解消本部や『交通空白』解消・官民連携プラットフォームの取組を説明、エッセンシャルワーカーとしてのタクシーの位置付けの意義、情報共有の重要性を強調した。

国土省の原田修吾審議官が講話



国土交通省の原田修吾・大臣官房審議官が「公共交通を巡る諸情勢について」と題した講話を行い、①地

域公共交通を巡る施策が、将来にわたる公共交通サービスの維持と活性化推進の観点から『競争から協調へ』とシフトしていること、②地域交通法（地域公共交通活性化・再生法）に基づく地域交通ネットワークの形成とその進捗状況、まちづくりとの連携、③タクシー事業に関する事業規制の推移、④路線バスの減便・廃止に伴う主な代替輸送手段（コミュニティバス・乗合タクシー・デマンド型乗合タクシー・タクシーと日本版ライドシェア・公共ライドシェア）、⑤日本版ライドシェアと公共ライドシェアの制度概要とニーズに応じた運用改善、⑦日本版ライドシェアや公共ライドシェアの活用事例（長野県北佐久郡軽井沢町、富山県南砺市や大分県別府市など）、⑧「交通空白」解消に向けたこれまでの取組と今後の対応、⑨自動運転の実現に向かう「二つのアプローチ」（商用車と自家用車）、および自動運転移動サービスの高度化——などについて概要を説明した。

京都大学大学院の藤井教授が講演

また、京都大学大学院の藤井聡教授が「ライドシェア問題の二つの側面・『タクシー事業の公共性』と『典型的・改革詐欺構造』」などと題した講演を行い、「私がタクシー・ハイヤー業界との関わりを持つきっかけ

になったのは、今から20年ほど前にタクシー特装法を制定する際の国土省の審議会で、当時のタクシー規制緩和が如何に公益を毀損しているのか、タクシー利用者に不利益をもたらしているのか、をイメージや事例では無く、数学のゲーム理論を使って明らかにし、学術的に論証した」などと紹介。

藤井教授は、「一事が万事で、ライドシェア問題とタクシーの規制緩和は同じで、同様のことは現在、あらゆる業界と領域で起きている」としながら、「その典型的な例が、タクシー業界におけるライドシェア問題だ」などと強調。

「かつての聖域なき構造改革」による規制緩和やライドシェアなどによる自由主義的な施策に代表される、「自由な競争こそが公益を拡大する」という価格決定メカニズムなどの問題を、「共有地の悲劇」（誰でも自由に利用できる共有資源が、個々の利益追求のために過剰に利用され、枯渇してしまう状況）を例に説明した。

来賓に愛知県知事や名古屋市長

来賓として、愛知県の大村秀章知事、名古屋市の広沢一郎市長、愛知県警察本部の佐藤隆司本部長、愛知労働局の小林洋子局長らが挨拶した。

武居利春副会長が閉会の挨拶



閉会の挨拶では、武居利春副会長兼労務委員長が、「来賓の皆さんからは有難い言葉をいただいた。また、藤井（聡・京都大学大学院教授）先



生からは、我々の業界の気持ちを代弁していただき、明日から我々も『よし、やるぞ』という気持ちにさせていたいただいた」とした上で、「過去のピーク時よりもタクシーの輸送人員は52%も減っており、タクシーの車両台数も48%減っている。そうした中で、全国各地に交通空白が沢山あつて、何とかタクシー事業者も頑張つて欲しい、そういう状況にある」としながら、「皆で頑張つてタクシーの稼働率を各地域で、あと5%上げることが出来たら、多くの交通空白地は解消できることになる」などと要請した。

また、閣外連立与党となった日本維新の会が提起している社会保険制度改革にも言及して、「雇用保険が2028年(10月1日)から週10時間以上の勤務で適用となる」と指摘しながら、「社会保険については週20時間以上が維持されたが、そこに社会保険制度改革ということで、雇用保険と同じ週10時間以上で適用になる可能性が出て来た」などとして、改善基準告示の見直しと併せて強い懸念を示した。

懇親会に与野党タク議連の代表

事業者大会終了後に行われた懇親会には、自民党タクシー・ハイヤー議員連盟の松島みどり会長代行(衆院議員)、野党超党派のタクシー政策議員連盟の辻元清美会長(立憲民主党参院議員)、公明党ハイヤー・タクシー振興議員懇話会の赤羽一嘉会長(衆院議員)らが駆け付けた。



RS新法案の継続審議に反対

連立与党からの離脱で野党となった公明党議連の赤羽会長は、自民党との与党連立を解消した経過に触れた上で、日本維新の会が先の通常国会に議員立法として提出したライドシェア新法案(「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、「通常国会に出て来た法案をどうするか、という会期末の処理というものが、法案というものは概ね与党も野党も継続審議とするのが通例だ」としながら、「私は(衆議院)国土交通委員会の理事だったので、日本維新の会から提出されたライドシェア法案については、(当時)与党であつた公明党が『継続する必要は無い』と極めて異例な対応をとつたことで、立憲民主党の衆院議員からは野次を飛ばされた」と紹介。

公明党タク議連の赤羽会長は、「私は、公明党として、あのような法案(ライドシェア新法案)を継続審議する必要は無い、と判断した。従来からある(国会での)慣例とは関係なく、本会議での起立採決でも(与党である)公明党の議員が立たないのは目立つたが、やるべきことはやる、政治家は結果で勝負であり、与党であろうが野党であろうが、そこを曲げるつもりはない」と強調しながら、「ライドシェア解禁が、日本維新の会が閣外連立に当たって自民党に政策要求した」12項目には入っ



ていないが故に、いつ出して来るかと心配している」などと懸念を示し、その上で「安全を蔑ろにするライドシェアについては、(公明党として)断固として反対して行く」と訴えた。

中部運輸局長が乾杯の発声

その後、中部運輸局の中村広樹局長による乾杯の発声で懇親に移り、三重県タクシー協会の末吉利教会長による一本締めで散会となった。



論風一陣

Ronpu Ichijin

なれるのか自動運転タクの運営主体に！

全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋一朗会長）は10月30日、名古屋市内の「ANAクラウンプラザホテル・グランコート名古屋」で第62回全国ハイヤー・タクシー事業者大会を開催した。

冒頭、川鍋会長があいさつに立ち、新政権誕生を背景としてライドシェア論議の現状に、「ライドシェアは止まっているだけ」として、油断せずに国民の移動の足確保に努めることを求めるとともに自動運転タクシーにも言及。「この先、かなりのスピードで進んでいく。実際に運行しているアメリカや中国の自動運転タクシーを見て来て欲しい」と訴えるとともに、「我々タクシーが供給確保にさらに取り組み、自動運転



タクシーも我々がやる」と強調した。が、既にアメリカや中国で営業運行している自動運転タクシーを日本で取り組む場合に、その運行主体の資格要件とは何か。そしてタクシー事業者がその運行主体になり得るのか、方法や根拠についての言及がないまま、筆者は、むしろタクシー業界以外の他産業からの参入がスタンダードになりかねないのではないか、との懸念を強めた。

そもそも論としてタクシー事業は、道路運送法に一般乗用旅客自動車運送事業として「人が人を運ぶ運送事業」と規定している。反面、自動運転タクシーとは、タクシーの名前を付けているが、旅客を運送する事業に当たらないのではないか。自

動運転タクシーの車両を所有するものが、これを利用したいとする者に自動運転車両を時間貸しする、シェアリングエコノミーの自動車版ということであれば、いわばレンタカー事業ということになるのかもしれない。

一方で、国土交通省や警察庁では、無人自動運転移動サービスの実現に向けた制度整備を図ることを目的に、自動運転車両の遠隔監視を行うための運行管理センターなどの設置と特定自動運行主任者の配置など、①特定自動運行の許可②自動運転車両を運行する特定自動運行実施者の遵守事項③自動運転システムで対応できない場合の措置④行政処分等——などの検討を進めて来ている。これに日産自動車などの大手自動車メーカーやKDDIなどの大手通信キャリアが呼応する動きを既に

みせている状況だ。そうした中で、川鍋会長は、国土交通省の裁量で自動運転タクシーの運行主体をタクシー事業者のみが担えるとの希望的観測をしているのかもしれない。

道路運送法上の一般乗用旅客自動車運送事業は消滅しないにしても、いつの日か、人の移動における主役が自動運転車両に奪われ、タクシー事業が脇役に迫いやられかねない。そのような危機感をもって、タクシー業界として自動運転タクシーのあり方に対する調査・研究に着手し、運営主体の資格要件の検討状況を探索し、タクシー事業者がその主役になれるのかを真摯に検証しなければ、自動運転タクシーを「我々がやる」というだけでは、後顧の憂いを招きかねないのではないか。

（高橋 正信）

日本版RSの規制撤廃が焦点化も 少数与党の高市連立政権が始動

1999年から26年間もの長きに渡って連携して政権を構成してきた公明党との連立を解消することになった自民党は、日本維新の会との間で10月20日に連立政権合意書を結んだ。連立政権合意書は、日本維新の会側が連立政権入りの条件として求めた国会議員定数の1割削減など12項目の要求内容をベースとしている。

一方で、自民党と日本維新の会との連立合意に、タクシー業界が最も懸念している「ライドシェア全面解禁」は含まれていない。

臣の金子恭之・衆院議員（熊本4区選出）が就任。



これを受けて、10月22日に発足した高市早苗政権では、国土交通大臣に、国土交通副大臣や衆議院国土交通委員長、国土交通委員会の与党筆頭理事などを歴任した、元総務大

臣の金子恭之・衆院議員（熊本4区選出）が就任。10月24日の定例記者会見では、ライドシェアに関する質問に対して、「日本版ライドシェアということで動き出しているわけので、まずはそちらを進めていく」としながら、「運行管理あるいは車両整備等について責任を負う主体を置かず、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態で、旅客運送を有償で行うことについては、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題がある」として、プラットフォーム型（欧米型）ライドシェアの解禁問題に対する従来からの国交省の主張を引き続き踏襲する考えを示した。タクシー業界として、安心できる国交大臣だと言えそうだ。

このため、衆議院において継続審議扱いとなっている、タクシー事業者以外からの参入など日本版ライドシェアの大幅な規制撤廃を求めて与党となった日本維新の会が提出している、ライドシェア新法案（「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」）の行方、その取扱いに注目が集まることになる。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉



自民党と日本維新の会が閣外連立



自民党と日本維新の会は29日、政策調整のための実務者による協議体を設置することで合意した。

連立政権の合意書に明記した12分野における政策の進捗を管理するための与党政策責任者会議の設置を確認した。

女性初の高市早苗総理が誕生

史上初の女性として第104代内閣総理大臣に選出された高市早苗首相は10月24日、所信表明演説において「何を実行するにしても、『強い経済』を作ることが必要だ」としながら、経済財政政策の基本方針では、「責任ある積極財政」を高市政権における経済財政政策の基本とする考えを表明した。

一方で、自民党と日本維新の会では、衆参両院で過半数に届かないため、少数与党で

の政権運営となる。予算案を含め、あらゆる法律案を国会において成立させるためには、国民民主党や公明党、立

憲民主党、参政党などの野党の賛成が不可欠となる不安定な政権運営となる。高市政権の高い支持率から、年内、年始での衆議院解散、総選挙の可能性もささやかれている状況だ。

16年ぶりに自民党の国交大臣



高市政権では、公明党の連立離脱により、

自民党の金子恭之・衆院議員（64歳）が国土交通大臣に就任した。金子・国交大臣は、熊本県の八代市、人吉市、水俣市、天草市などを選挙区とする熊本4区の選出で、旧岸田派。先の自民党総裁選挙では、林芳正・衆院議員（現・総務大臣）を支持した。

国土交通副大臣などを歴任

10月22日の就任会見で、金子恭之・国土交通大臣は、「国土交通省は、2025年に発

足後25年目を迎えたところだが、2009年以降、民主党、公明党からの大臣が就任されていたので、自民党からの就任は16年ぶりとなる」とした上で、「私自身は、2008年に金子一義大臣の下で国土交通副大臣を拝命し、約1年間、副大臣として国土交通行政に携わった。自民党最後の副大臣であつたわけだが、16年ぶりに今度は、大臣として再び国土交通行政に携わることとなった」などとし、「何か御縁を感じるが、国民の命と暮らしを守り、我が国の経済成長や地域の生活・生業を支えるという国土交通省の任務に全力を尽くして行きたい」などと述べた。

ライドシェアの解禁には懸念

また、10月24日の定例記者会見では、ライドシェアに関する質問に対して、金子・国交大臣は、「私もこれまで国土交通関係で、自民党の部会や色々な局面でこのライドシェアについては議論したものの、後ほど言うけれども、その中で日本版ライドシェアというところで動き出している

わけですので、まずはそちらを進めて行くということだ」とする意向を示した。

その上で、金子・国交大臣は、「有償で旅客を運送するサービスについては、一つ目は、適切な運行管理、車両整備管理によるドライバー・車両の安全の確保、二つ目に、事故が起きた時をはじめとした運送の責任をどうするのか、あるいは三つ目に、ドライバーの適切な労働条件の確保というのが大変重要である、ということとは、これまでの議論の中で承知のことだと思う」とした上で、「例えば、運行管理あるいは車両整備等について責任を負う主体を置かず、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態で、旅客運送を有償で行うことについては、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があると考えている」などと述べ、プラットフォーム型（欧米型）ライドシェアの解禁問題に対する従来からの国交省の主張を引き続き踏襲する考えを示した。

タクシー業界として、安心できる国交大臣だと言えそう。

城内実・規制改革担当大臣



また、特に岸田政權下において、ライドシェア

解禁議論を積極的に進めた規制改革推進会議の担当は、岸田政權下での規制改革担当だった河野太郎・元デジタル大臣から平正明・デジタル大臣へと代わったが、今回は、デジタル大臣ではなく、城内実・日本成長戦略大臣が規制改革担当大臣を兼務することになった。

その城内・規制改革担当大臣は、10月22日の就任記者会見において、「規制改革については、当然、規制改革というのは単なる効率至上主義あるいは市場原理をして何でも自由にすればいいということではない、というふうに考えている」などと述べ、新自由主義的な施策に懐疑的な見方を示した。

城内・規制改革担当大臣は、経済成長戦略の観点からの規制改革を基本に、新自由主義的なライドシェア解禁などの施策には懐疑的な見方を示し

たとも言えそう。また、城内・規制改革担当大臣は、自民党の衆院議員として個人タクシーを応援する議員連盟を自ら創設して事務局長を務めているという経緯もある。

規制改革推進会議の動向

一方で、政府の規制改革推進会議では、次の答申策定に向けて10月15日付で委員全員が再任となり、その中で川邊健太郎委員（LINEヤフー会長）が、日本版ライドシェアの抜本的な規制撤廃・見直しを求める意見書を提出。

「今後の規制改革を進めるに当たって」と題した意見書では、「ライドシェア規制の抜本的見直し」として、「現行の日本版ライドシェアは、地域・運行時間・台数を細分化して制限し、タクシー・バス・鉄道事業者以外の参入を事実上閉ざしている」などと指摘。

その上で、①地域・時間帯・台数の三重規制を撤廃、②タクシー事業者以外が参入できる新たな事業類型を創設し、運行管理と安全確認はA-Iとリアルタイムデータで担保、

③デジタル化された配車・決済・車両整備情報をオープンAPI化し、多様なスタートアップが付加価値サービスを創出できる環境を整備——などを求めている。

このうち「現行の日本版ライドシェアは、地域・運行時間・台数を細分化して制限し、タクシー・バス・鉄道事業者以外の参入を事実上閉ざしている」などと指摘し、その上で「地域・時間帯・台数の三重規制を撤廃」を求めている点については、日本維新の会が、先の通常国会に提出して継続審議となっているライドシェア新法案（「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」）とも連動している、ともみることが出来る。

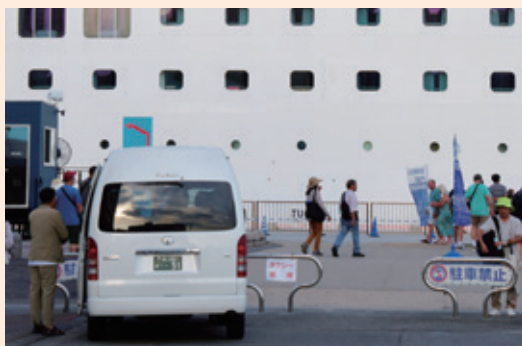
RoyalLimousine

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>

緑ナンバー取得でやりたい放題 都市型ハイヤーへの対策で第一歩



都市型ハイヤーの急増を背景に名義貸しによる違法な収益行為、実質的な運行管理者の不選任や不在、客引きや許可内容を逸脱するタクシー類似行為、区域外営業など、「緑ナンバー」を取得したらやりたい放題という状況が散見され、問題視されている中、国土交通省が対策の第一歩に乗り出した。

9月には近畿運輸局が都市型ハイヤー事業者に対する一斉の緊急調査を実施したほか、国土交通省は物流・自動車局の安全政策課長と旅客課長の連名で、10月20日付で各地方運輸局の自動車交通部長や自動車技術安全部長らに対して「ハイヤー事業者に対する新規許可申請時における厳格な審査について」と題した事務連絡を発出した。

一方で、都市型ハイヤー事業の新規許可申請に対しては、行政書士などが申請書類一式の作成代行に加え、「都市型ハイヤー専門法務顧問サービス」などとして様々なノウハウを提供する事務所も出て来ている状況で、都市型ハイヤーの急拡大による違法行為を蔓延させないためにも対策は急務だ。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉

白タク取締り強化の抜け道に

白タク行為に対する取締りの強化もあり、その抜け道としての都市型ハイヤーの急増を背景に名義貸しによる違法な収益行為、実質的な運行管理者の不選任や不在、客引きや許可内容を逸脱するタクシー類似行為、区域外営業など、「緑ナンバー」を取得したらやりたい放題という状況が散見され、タクシー業界内外から問題視されている。

旺盛なインバウンド需要が続く中、このほど岡山県内全域がハイヤーの許可対象地域となったが、一方で、清水港におけるクルーズ船需要や外国人観光客にとって日本有数の観光地である富士山を擁する静岡県内のタクシー事業者からは、「これまで静岡運輸支局などを通じて静岡（静岡交通圏）をハイヤーの許可対象地域にしてもらえないように

要請して来たが、他の都府県における都市型ハイヤーの状況、清水港にまでやって来てクルーズ船から降りる中国人観光客などを乗せる関東ナンバーの都市型ハイヤーと思われるワンボックス車両をみると、とても静岡をハイヤーの許可対象地域にして欲しいとは言えない。現状では、不法行為を静岡に呼び込む端緒になりかねない」との声も出ている。タクシー事業者による観光需要対応にも支障が出ている状況だ。

関東の都市型ハイヤー7441台

その関東では、9月末現在で、東京都特別区・武三交通圏では281者6047台の都市型ハイヤーが許可されており、関東全体では446者7441台という規模にまで達している。

近運局が一斉の緊急調査を実施

そうした状況の中で、近畿運輸局は今年9月に都市型ハイヤー事業者に対する一斉の緊急調査を実施。

この緊急調査は、道路運送

法94条（報告、検査及び調査）1項に基づくもので、都市型ハイヤー事業者の経営状況や運行体制を確認するために実施されたとみられる。調査への回答を怠れば行政処分の対象ともなる得るものだ。

資料提出を伴う調査項目は、①営業収入および輸送人員（直近3カ月）、②令和7年6月・7月・8月の実績（収入金額・輸送人員数）、③運行管理者資格証（全運行管理者分）、④運行管理者の雇用関係を確認できる資料、⑤直近3カ月の給与明細、または社会保険加入を証する資料（健康保険証など）、⑦運転者



台帳（すべての運転者分）、
⑧運転者の雇用関係を確認できる資料、⑨直近3カ月の給与明細、または社会保険加入を証する資料（健康保険証など）、⑩運転免許証（すべての運転者分）——などとされているようで、まずは都市型ハイヤー事業者の各社ごとの運行管理の実態を把握することが狙いとみられている。監査対象をあぶり出す意図もあるのかもしれない。

国土交通省が厳正審査で事務連絡

国土交通省も10月20日付で各地方運輸局の自動車交通部長や自動車技術安全部長らに対して「ハイヤー事業者に対する新規許可申請時における厳格な審査について」と題した事務連絡を発出。

各地方運輸局において、ハイヤー事業者の新規許可申請に対しては、許可処分前に「代表者や役員、運行管理者への対面ヒアリング」による注意喚起を実施し

て法令遵守に必要な事項を伝達すると共に、「運行管理者の虚偽の選任」、「事業の名義貸し、事業の貸渡し」、「空港等における客引き行為」などの違法行為が認められる場合には、厳正に対処する旨を周知するように求めた。

都市型ハイヤー専門法務顧問も

一方で、都市型ハイヤー事業の新規許可申請に対しては、行政書士などが申請書類一式の作成代行に加え、「都市型ハイヤー専門法務顧問サービス」などとして様々なノウハウを提供する事務所も出て来ている状況で、都市型ハイヤーの急拡大による違法行為を蔓延させないためにも対策は急務だ。



topics

GOがダイナミックプライシング ピークチャージとオフピーク割

GOの事業概況

単位：百万円	2023年4月 ～2024年3月	2024年4月 ～2025年3月
売上収益	20,512	27,852
当期利益又は 当期損失（△）	△4,358	42



オペイ決済時の手数料に、ダイナミックプライシングを導入する。GOでは、需要の繁閑に応じてピークチャージとして30～100円の加算、オフピーク割として10～30円の減額をモデルケースとして示している。

タクシー配車アプリ大手のGO（代表取締役社長 中島宏、都内港区麻布台）は、11月4日から東京都特別区・武三地区を対象に、「ピークチャージ」と「オフピーク割」とするGO

GO Payでの決済時に適用

配車アプリ大手のGOでは、例えば、東京都特別区・武三地区における配車のケー

スで、アプリ手数料として100円、GO Pay以外の現金を含む車内決済には取扱手数料として100円を徴収しており、GOアプリで配車して現金決済の場合には、正

規のタクシー運賃や迎車料金などとは別に、利用者はGOが設定した200円を追加して支払うことになる。GOが新たに設定する「ピークチャージ」と「オフピーク割」は、取扱手数料100円の対象とならないGO Payでの支払い時に適用される。

黒字転換してGOは株式上場へ

また、GOの2025年3月期決算（2024年4月～2025年3月）は、売上収益が278億5200万円、前期（2023年4月～2025年3月）の205億1200万円から73億4000万円の大幅な増収となっており、前期の43億5800万円の当期損失から2025年3月期は4200万円の当期利益に転換。黒字化を果たしたことで同社の株式上場も視程に入った格好となり、上場後の動向にも注目が集まっている。GOの大株主は、共同筆頭株主として共に25・8%ずつ出資する日本交通ホールディングスとIT大手のDeNA。

国際自動車が規模拡大へ舵を切る 東京ヤサカ買収と大和の株式取得



東京大手・国際自動車（km、松本良一社長、都内港区赤坂）は10月29日、同じく東京大手で東証スタンダード市場に上場する大和自動車交通（大塚一基社長、都内江東区猿江）の株式8・23%（37万5000株）を取得。公開買付けに準ずる行為として政令で定める買集め行為に該当する株式取得があったとして両社が発表した。国際自動車と大和自動車交通は、配車アプリS・RIIDEを都内中心に運用する主力会社。

国際自動車が8・23%の株式を取得した大和自動車交通の株価は、9月24日と25日の連日でストップ高を記録。9月25日の終値では1株2885円にまで上昇した。

また、国際自動車は10月31日、京都市・ヤサカグループの東京ヤサカ自動車（東京無線加盟、都内大田区大森南、都内80台、横浜42台）の全株式を取得したと発表した。今後の動向も注目を集めている。

グループ台数規模で1万台目指す

国際自動車を中核とするkmグループの事業規模拡大に向けた動きが本格的にスタートした格好だ。

10月1日付で国際自動車の

新社長に就任した松本良一氏は、kmグループの今後の目標として「台数規模で1万台、売上規模で年間1000億円（2024年度実績は、業務提携会社のkmパートナーズを含めて32社4999台、国際自動車の連結営業収入は5

74億8000万円）を目指す」との方針を示しており、「有言実行」という形で、京都市・ヤサカグループの東京ヤサカ自動車（東京無線加盟、都内大田区大森南、都内80台、横浜42台）の全株式を10月30日付で取得した。

東京ヤサカ自動車は社名を「おももりタクシー」に変更すると共に、代表取締役社長に国際自動車の渡邊啓幸副会長が就任した。東京無線に加盟する東京ヤサカ自動車は、旧チエッカーキャブの事業者のため採用する配車アプリはS・RIIDEとなっている。

公開買付けに準ずる株式の取得

国際自動車が8・23%の株式を取得した大和自動車交通の株価は、9月24日と25日の連日でストップ高を記録。9月25日の終値では1株2885円にまで上昇した。同社の株価は、今年4月1日時点の終値で1株821円、9月1日でも985円だったが、その後は上昇トレンドとなり、9月24日と25日は連日でストップ高となっていた。

賃金支給率を変えない前提で査定 関東運輸局が定例記者会見を開く



歩合採用事業者を中心に経営上の課題として大きく浮上している状況から、記者団との間で質疑応答が行われた。

運送収入に対し人件費割合を維持

佐藤・自動車交通部長は、運賃改定時に業界団体に対して発出している「新運賃実施に伴う措置等について」に触れて、「積算歩合も含めて乗務員賃金のあり様については」基本は労使間で決めてもらうものだ」としながらも、「その趣旨は、運賃改定の結

果として運転者の労働条件改善を図るとしたものであり、運送収入に対する人件費の割合を維持することが重要なポイントだ」と指摘。その上で、自動車交通部では、「賃金支給率を変えない前提で査定しており、新運賃実施後の労働条件調査では、その通りになっているかどうかは確認している」などとする見解を示した。

全タク連が優良乗務員表彰式開催 長年の無事故無違反と善行称える



課長と警察庁交通局の井澤和生・交通企画課長が祝辞を述べた。

全タク連（川鍋一朗会長）は10月23日、都内千代田区の「アルカディア市ヶ谷」において第60回ハイヤー・タクシー優良乗務員表彰式および法人タクシー関係の令和7年自動車関係功労者大臣表彰受賞者が合流しての合同祝賀会を開催した。

優良乗務員表彰式では、来賓として国土交通省物流・自動車局の重田裕彦・旅客

秋山・交通安全委員長が挨拶

第60回ハイヤー・タクシー

優良乗務員表彰式では、無事故無違反で27人、路上横臥者の保護や還付金詐欺・架空請求詐欺等の特殊詐欺の未然防止などの善行で16人が表彰され、代表して、江南交通（神奈川）の賀茂高弘乗務員（勤続18年で無事故無違反が21年）と市原ベイタクシー（千

葉）の岩地寛乗務員（傷害事件の犯人逮捕に協力）が秋山利裕・交通安全委員長から表彰状を授与された。

ちなみに、今回の受賞者で無事故無違反の最高継続年数は、中井敏一乗務員（札幌日交タクシー・北海道）の47年。

冒頭の挨拶で、秋山・交通安全委員長は「本日、優良乗務員表彰を受ける皆さんは、長年にわたり安全運転を心掛けて無事故無違反運転を続け

た方や、振り込め詐欺などの特殊詐欺事件を未然防止、或いは人命救助、凶悪事件の犯人逮捕に貢献するなどの活躍をした方々だ」とした上で、「タクシーによる交通事故の

発生状況では、令和6年中の法人タクシーを第一当事者とする件数は7345件で、前年と比較してマイナス321件、4・2%減少した一方、死亡事故は41件で、同11件のプラス、36・7%の大幅増で、本年9月末時点での交通事故発生件数は5573件、前年同期比でプラス236件、4・4%の増加となっているものの、死亡事故は18件で、同マイナス11件だった。例年、秋から年末にかけて死亡事故が多発する傾向だ」などとして、早めのライト点灯などの注意喚起をしながら、長年の無事故無違反や善行を称えた。

大臣表彰受賞者も合流して祝賀会

第60回ハイヤー・タクシー優良乗務員表彰式の終了後には、法人タクシー関係の令和7年自動車関係功労者大臣表彰受賞者が合流しての祝賀会が開催された。

令和7年自動車関係功労大臣表彰 法人事業者の15人など計35人



国土交通省は10月23日、都内千代田区の同省共用大会議室において、令和7年自動車関係功労者大臣表彰を行った。タクシー関係では、法人タクシー事業者15人、法人タクシー運転者3人、個人タクシー事業者17人の計35人が表彰を受けた。代表者が、金子恭之・国土交通大臣から表彰状を授与された。

法人事業者の受賞者は次の各氏

▽井上雅信（国際交通、北海道）▽下山清司（北星交通、青森）▽川崎利治（川崎タクシー、岩手）▽小林康人（沼田屋タクシー、群馬）▽藤本喜章（ミツワ交通、東京）▽川口栄介（富士タクシー、新潟）▽中村晴一（地藏堂

タクシー、新潟）▽風間雅裕（白馬観光タクシー、長野）▽藤波巧（北都交通、石川）▽山谷泰博（諏訪交通、長野）▽石田光雄（石田タクシー、広島）▽吉積久明（福川第一交通、福岡）▽尾添和宏（アタゴタクシー、島根）▽山代秀徳（荒尾タクシー、熊本）▽古野隆雄（院内タクシー、大分）

全自交労連が定期大会で役員改選 新書記長に本田有書記次長が昇任



全自交労連は10月21、22日の両日、神奈川県横浜市中区の「関内ホール」で第83回定期大会を開き、「全産業平均を上回る賃金・労働条件を実現し、地域公共交通を守り抜く」などとした新年度運動方針と同予算を承認したほか、任期満了に伴う役員改選を行った。また、ライドシェア完全解禁の阻止や日本版ライドシェアの早急な終了に加え「誕生より78年間、全自交労連は日本のハイタク労働者の先頭に立ち、働く者の待遇と地位を向上させるため、数々の闘いと勝利を積み重ねてきた。この価値ある運動を未来に引き継ぐ」などとした大会宣言を満場一致で採択した。

任期満了に伴う役員改選では、溝上泰央委員長（東京・日交労）を再選したほか、書記長の野尻雅人氏（東京・大和自交労組）が本部常勤の副委員長となり、代わりの書記長には、書記次長の本田有氏（愛知・名鉄交通労組出身）が昇任した。

地元を代表して開会あいさつ

開会の挨拶を、全自交神奈川地連の委員長でもある水野

潔・副委員長が行い、「全自交労連の第83定期大会で、この横浜の地に、北は北海道から南は九州・沖縄まで、全自交労連に結集する仲間の皆さ

んに参集してもらったことに感謝を申し上げる」としながら、「誰が総理大臣になるか、誰が国土交通大臣になるかで、我々が抱えるライドシェア問題は大きく変わって来る」などと指摘した。

溝上泰央委員長があいさつ

続いて、溝上泰央委員長は、「今年は、戦後80年、そして阪神淡路大震災から30年といった節目の年だ」と指摘した上で、「昨年10月の衆院選挙、そして今年7月の参院選挙では、多くの組合員の皆さんに協力をお願いしたことに、改めて感謝を申し上げます」とした上で、「昨年の衆院選挙では、一定の



成果を出したと思うし、参院選挙でも全自交労連の推薦した岸真紀子さん（立憲民主党比例代表）を見事に当選させることが出来た」としながらも、「しかし、この6年間、我々のために尽力をいただいた森屋隆さんを（参院議員として）国政の場に残すことが出来なかった。これは我々のハイタク産業にとって、痛恨の極みだ」などと述べた。

また、春闘に絡んで、溝上

委員長は「やはり事業者が適正価格をしっかりと見据え、迎車料金、さらには運賃以外の対価、こういったものを、自信を持って設定することに、我々労働者としても、そこで働く上で生産性を意識した営業、さらには労働分配率を見極めること、この二つが我々の要求を叶える生命線になってくると感じている」などとも訴えた。

新書記長には本田有氏が昇任

議事では、新年度運動方針や同予算を承認したほか、任期満了に伴う役員改選では、溝上泰央委員長（東京・日交労）を再選したほか、書記長

の野尻雅人氏（東京・大和自交労組）が本部常勤の副委員長となり、代わりの書記長には、書記次長の本田有氏（愛知・名鉄交通労組出身）が昇任した。

来賓に連合の芳野会長ら多数

来賓として、連合の芳野友子会長、交運労協の小島哲・事務局次長のほか、立憲民主党の枝野幸男・最高顧問（衆院議員）、国民民主党の西岡義高・企業団体委員会事務局局長（衆院議員）、野党超党派のタクシー政策議員連盟の辻元清美会長（立憲民主党参院議員）、さらには神奈川県タクシー協会の伊藤宏会長らが挨拶した。また、神奈川県選出の立憲民主党の国会議員である山崎誠・衆院議員や篠原豪・衆院議員、牧山弘恵・参院議員も駆け付けた。



委員長に大和自交労組の本木弘氏 全自交東京地連が定期大会を開く



全自交東京地連は10月28日、都内板橋区の「板橋区立文化会館」で第128回定期大会を開き、2025運動方針と同会計予算を承認したほか、任期満了に伴う役員改選で、新しい委員長に本木弘・大和自交労組委員長を選任した。

副委員長には、掛川正一・帝都自交労組委員長（再）、須藤正己・京王自動車労組（新）、菊池るみ・東洋交通労組委員長（再）、小林建夫・三交労委員長（再）の4氏、書記長に本田明広氏（京王自動車労組、再）、書記次長に奥村公章氏（日交労、再）

春闘では歩合制賃金の不安定さも

開会の挨拶で掛川正一・副委員長は、「高市内閣が成立したが、日本維新の会の協力が無ければ政権運営が出来ない状況だ。（日本維新の会による）12項目の政策要求の中にライドシェア解禁の文言は無いが、先行きは非常に不透

明で、最大限の注意を払ってライドシェア完全解禁阻止に取り組んで行かなければならない」などと訴えた。

続いて、内田亨委員長（大和自交労組）に代わって挨拶した、菊池るみ副委員長は、「ハイタク業界の2025春闘では一定の成果があったものの、タクシーに関しては、賃上げはおろか、春闘交渉

の過程で事業者側から労働分配率を見直したい旨の逆提案がされるなど、いつまで経っても歩合制賃金の不安定さから抜け出せずにいるのが実態だ」と指摘しながら、「營收が上れば、目に見えて収入も上がるのがタクシー乗務員の賃金の魅力だが、コロナ禍のような状況においては、本人の努力だけでは、どうにもならない危うさがあることも教訓化しなければならないと強く感じている」などと訴えた。その上で、「誠実な労働に見合う賃金の建付は、雇用の安定継続も加味して、改悪変更とならないように細心の注意を払って交渉を進める必要がある、労働組合のその責任は重大だ」などと訴えた。

来賓に連合東京の斉藤千秋会長ら

来賓として、全自交労連の溝上泰史委員長、連合東京の斉藤千秋会長、東京交運労協の高島康彦副議長のほか、立憲民主党の伊藤俊輔・衆院議員、都議会立憲民主党の竹井庸子幹事長（都議会議員）と中村洋・都議会議員らが駆け付けた。

路上横臥者の救護で警察署長表彰 国際自動車と帝都葛飾交通乗務員



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中央警察署において10月17日、国際自動車（松本良一社長、都内港区）の辻雄一郎乗務員、帝都葛飾交通（鶴岡良樹社長、都内葛飾区）の高橋良太郎乗務員が、それぞれ路上横臥者を保護したことに對して、中島勝仁署長から人命救助に尽力したとして感謝状を贈られた。

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となりそうだ。

手数料かかる売上比率が増加傾向 運賃原価の構成見直しが必要に

10月1日の終値では4万4550円だった日経平均株価は、それから1カ月も経たない10月27日に、史上初となる終値で5万円の大关を超える5万0512円を記録。それ以降も上昇相場は続き、10月末となる10月31日付の終値は、5万2000円を超えて5万2411円となり、10月最終週の月曜日～金曜日の間だけで1899円、3.8%も値上がりした。今年の日経平均株価の終値での年初来安値は、トランプ関税による米中貿易戦争の激化を嫌気した世界同時株安の影響から4月7日に3万1136円にまで下落したもの、その後は上昇トレンドが続いて6月27日に4万円を突破、それから4カ月で5万円もクリアすることになった。この間における10月31日までの日経平均株価の上昇率は、68.3%にも達する。7割近く値上がりした格好だ。

一方で、タクシートの売上は、突出した全国一の营收を誇る東京都特別区・武三地区でも、今年4月の原価計算対象29事業者の実働日車营收平均で普通車6万2216円（実働率72.6%）となっており、直近の9月実績は同普通車6万3419円（実働率73.4%）。実働日車营收で1203円、1.9%の増、実働率も0.8ポイントの増で、上昇はしているものの、株価の動きとは大きな隔たりがある。タクシートの营收動向は、景気の推移から遅れて反映されることも多いが、現在の日本経済は、円安による輸入インフレをベースとした物価高もあって好況という実感には、ほど遠く、タクシー業界も、全国で進む運賃改定による増収効果に期待を寄せる状況だ。

そうした中であって、キャッシュレス決済やアプリ配車などの、タクシー事業において手数料負担のかかる売上の比率が増加傾向にあり、事業経営上の課題として大きくなりつつある。キャッシュレス決済比率は、東京都特別区・武三で7割前後、地方都市でも3割4割から過半に達するとも言われており、タクシー業界を挙げて、手数料のかかるキャッシュレス決済や、アプリ独自の料金設定に加えて手数料率が増加傾向にあるとされるアプリ配車への対応を、地方や中小の事業者の生き残りをかけて、本格的に検討する場の設置も必要だろう。配車アプリ事業者への手数を支払うために迎車料金を新設する動きも出ているが、本末転倒だ。また、こうした事業環境の大きな変化の中で、運賃改定に当たっては、運賃原価の構成見直しの検討も必要になって来そうだ。（本紙編集長 熊澤 義一）

● 東京都特別区・武三地区 原価計算対象 29 事業者 2,671 台 輸送実績速報（令和7年9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9月	80,130	58,834	73.4	6,938,300	14,425,030	48.1	1,492,996	1,908,305	3,731,207	483,958	245.2	25.4	63,419
	令和6年9月	78,870	55,851	70.8	6,440,686	13,495,389	47.7	1,412,451	1,825,754	3,437,168	410,097	241.6	25.3	61,542
	前月対比 (%)	101.6	105.3	103.7	107.7	106.9	100.9	105.7	104.5	108.6	118.0	101.5	100.3	103.1
	令和7年8月	82,920	58,317	70.3	6,858,841	14,289,691	48.0	1,523,177	1,963,915	3,690,239	499,091	245.0	26.1	63,279
	前月対比 (%)	96.6	100.9	104.4	101.2	100.9	100.2	98.0	97.2	101.1	97.0	100.1	97.3	100.2

● 東京都多摩地区 原価計算対象 16 事業者 830 台（うち普通車 780 台） 輸送実績速報（令和7年9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9月	23,400	15,985	68.3	1,313,841	3,106,549	42.3	427,657	528,951	810,644	202,980	194.3	26.8	50,713
	令和6年9月	22,500	15,075	67.0	1,252,615	2,919,283	42.9	405,795	505,875	765,081	182,257	193.7	26.9	50,752
	前月対比 (%)	104.0	106.0	102.0	104.9	106.4	98.6	105.4	104.6	106.0	111.4	100.4	99.4	99.9

● 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9月の 19年比 (%)	7月の 19年比 (%)	8月の 19年比 (%)	9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）	87.5	96.1	92.3	92.3
東北	青森（5社、全社が23年6月15日運賃改定）	99.1	94.5	91.1	91.7
	岩手（5社、うち1社は25年8月6日運賃改定）	76.9	79.3	79.8	88.1
	宮城（5社、全社が23年に運賃改定）	91.3	84.4	89.7	91.8
	秋田（5社、全社が23年に運賃改定）	85.1	96.9	92.8	98.6
	山形（5社、全社が23年に運賃改定）	79.5	80.3	80.0	85.2
	福島（7社、全社が25年4月16日運賃改定）	82.0	85.5	86.1	88.8
関東	茨城（5社、全社が23年9月19日運賃改定）	101.8	132.6	120.7	116.5
	栃木（9社、全社が23年12月4日改定）	103.7	103.5	104.0	107.8
	群馬（5社、全社が23年10月10日改定）	88.1	89.9	87.0	90.3
	埼玉（5社、全社が23年11月20日運賃改定）	1,132.0	114.3	111.4	115.2
	千葉（6社、全社が23年11月20日運賃改定）	119.3	129.2	128.4	126.0
	東京（5社、全社が22年11月14日運賃改定）	104.8	120.0	120.5	122.0
	神奈川（5社、4社が23年11月、1社が24年3月）	106.8	111.4	110.6	111.3
	山梨（4社うち3社が24年4月8日運賃改定）	92.5	95.0	91.4	93.0
北陸信越	新潟（5社うち4社が23年10月25日運賃改定）	83.5	83.2	80.0	80.6
	富山（4社、全社が23年9月11日運賃改定）	107.0	109.2	108.1	106.5
	石川（4社、全社が23年6月26日運賃改定）	94.4	94.2	92.5	96.5
	長野（4社、全社が23年9月25日運賃改定）	85.3	94.1	93.9	85.9
中部	福井（5社、全社が23年10月25日運賃改定）	106.2	103.8	109.7	112.4
	岐阜（5社、全社が23年に運賃改定）	97.8	103.4	101.6	102.7
	静岡（5社、全社が23年9月25日に運賃改定）	84.4	77.1	74.4	80.8
	愛知（5社うち2社が23年3月20日改定）	93.6	99.8	99.8	100.0
	三重（5社、全社が23年9月11日運賃改定）	88.3	94.5	92.9	91.9
近畿	滋賀（6社、全社が25年9月12日運賃改定）	88.8	89.4	87.7	100.5
	京都（6社うち4社が25年8月、2社が24年3月）	98.3	103.2	103.7	110.4
	大阪（5社、全社が23年5月31日運賃改定）	111.3	129.0	122.6	125.9
	兵庫（6社うち5社が23年5月31日運賃改定）	89.8	94.2	90.7	93.9
	奈良（5社、全社が24年11月11日運賃改定）	78.4	86.5	80.0	84.5
	和歌山（5社、全社が23年7月3日運賃改定）	82.2	73.3	70.6	77.3
中国	鳥取（4社、全社が23年12月25日運賃改定）	102.3	101.0	98.6	101.9
	島根（5社、全社が24年3月29日運賃改定）	86.3	83.6	81.0	82.6
	岡山（5社、全社が23年6月26日運賃改定）	96.3	97.2	94.5	94.2
	広島（5社、全社が23年6月26日運賃改定）	105.9	113.6	111.2	118.9
	山口（5社、全社が23年8月1日運賃改定）	88.6	87.3	87.9	86.1
四国	徳島（5社、全社が23年9月11日運賃改定）	89.2	90.8	88.1	86.3
	香川（5社、全社が23年3月6日に運賃改定）	97.0	94.3	99.3	102.3
	愛媛（6社うち5社が23年6月26日運賃改定）	72.3	84.7	85.7	93.0
	高知（5社、全社が24年2月19日運賃改定）	87.3	85.3	82.0	88.8
九州	福岡（8社、うち1社は25年7月に運賃改定）	102.1	110.3	109.9	106.7
	佐賀（9社、全社が23年10月25日運賃改定）	92.8	91.2	89.4	93.3
	長崎（5社、全社が23年9月1日運賃改定）	91.2	89.9	86.9	82.0
	熊本（4社、全社が24年4月26日運賃改定）	100.6	109.8	116.1	96.4
	大分（6社、全社が23年7月12日運賃改定）	83.4	81.0	82.3	82.1
	宮崎（5社、全社が23年7月26日運賃改定）	95.8	85.4	87.0	86.5
	鹿児島（6社、全社が23年8月1日運賃改定）	98.6	96.6	94.5	95.8
沖縄	沖縄（1グループ+4社、全社が23年に運賃改定）	116.1	132.0	137.6	143.2
全国の営業収入の2019年同月比		94.2	97.5	96.3	98.1

● 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	2025.9.30	2025.9.30 充足率	直近3カ月の増減	30カ月間での増減率
北海道A	8,528	6,647	1,881	77.9%	6,980	81.8%	57	105%
北海道B	8,547	6,862	1,685	80.3%	6,866	80.3%	34	100%
青森	3,482	2,713	769	77.9%	2,515	72.2%	△27	93%
岩手	2,675	2,211	464	82.7%	2,013	75.3%	△45	91%
宮城A	3,970	3,238	732	81.6%	3,226	81.3%	22	100%
宮城B	1,853	1,506	347	81.3%	1,398	75.4%	△21	93%
秋田	1,576	1,283	293	81.4%	1,152	73.1%	19	90%
山形	1,609	1,366	243	84.9%	1,305	81.1%	9	96%
福島	3,464	3,091	373	89.2%	3,081	88.9%	17	100%
茨城	3,135	2,658	477	84.8%	2,670	85.2%	16	100%
栃木	1,982	1,716	266	86.6%	1,770	88.9%	13	103%
群馬	1,612	1,338	274	83.0%	1,458	90.4%	11	109%
埼玉A	4,053	3,316	737	81.8%	3,458	85.3%	6	104%
埼玉B	5,212	4,355	857	83.6%	4,426	84.9%	△7	102%
千葉A	6,280	5,471	809	87.1%	5,818	92.6%	21	106%
千葉B	2,621	2,325	296	88.7%	2,550	97.3%	△7	110%
東京A	58,257	48,515	9,742	83.3%	54,513	93.6%	223	112%
東京B	6,297	5,141	1,156	81.6%	5,122	81.3%	△40	100%
神奈川A	11,945	10,032	1,913	84.0%	11,119	93.1%	65	111%
神奈川B	5,214	4,260	954	81.7%	4,443	85.2%	△2	104%
山梨	1,232	960	272	77.9%	1,066	86.5%	1	111%
新潟	3,731	2,982	749	79.9%	2,887	77.4%	0	97%
富山	1,077	855	222	79.4%	856	79.5%	6	100%
石川	2,321	1,898	423	81.8%	1,975	85.1%	5	104%
長野	3,273	2,594	679	79.3%	2,646	80.8%	△16	102%
福井	1,109	939	170	84.7%	962	86.7%	13	102%
岐阜	2,106	1,594	512	75.7%	1,612	76.5%	△9	101%
静岡	6,082	4,960	1,122	81.6%	4,844	79.6%	△23	98%
愛知A	9,168	7,219	1,949	78.7%	7,827	85.4%	22	108%
愛知B	3,323	2,558	765	77.0%	2,629	79.1%	7	103%
三重	1,526	1,230	296	80.6%	1,294	84.8%	2	105%
滋賀	1,340	1,108	232	82.7%	1,113	83.1%	△2	100%
京都A	7,953	6,147	1,806	77.3%	6,802	85.5%	△1	111%
京都B	409	347	62	84.8%	313	76.5%	△5	90%
大阪A	19,247	16,028	3,219	83.3%	18,701	97.2%	307	117%
大阪B	2,222	1,815	407	81.7%	2,108	94.9%	89	116%
兵庫A	7,278	5,758	1,520	79.1%	5,928	81.5%	5	103%
兵庫B	2,241	1,985	256	88.6%	1,973	88.0%	△35	99%
奈良	1,447	1,170	277	80.9%	1,121	77.5%	△3	96%
和歌山	1,442	1,167	275	80.9%	1,141	79.1%	△21	98%
鳥取	830	629	201	75.8%	632	76.1%	△1	100%
島根	1,316	1,065	251	80.9%	1,077	81.8%	3	101%
岡山	3,338	2,696	642	80.8%	2,736	82.0%	4	101%
広島A	4,428	3,525	903	79.6%	3,579	80.8%	13	102%
広島B	3,029	2,638	391	87.1%	2,588	85.4%	△19	98%
山口	2,638	2,121	517	80.4%	2,011	76.2%	14	95%
徳島	1,269	1,124	145	88.6%	1,134	89.4%	3	101%
香川	1,604	1,443	161	90.0%	1,511	94.2%	8	105%
愛媛	2,851	2,390	461	83.8%	2,366	83.0%	△2	99%
高知	1,589	1,352	237	85.1%	1,245	78.4%	13	92%
福岡A	3,651	2,993	658	82.0%	2,610	71.5%	△5	87%
福岡B	8,282	6,655	1,627	80.4%	7,660	92.5%	123	115%
福岡C	2,715	2,156	559	79.4%	2,043	75.2%	8	95%
佐賀	1,248	1,085	163	86.9%	1,042	83.5%	2	96%
長崎	3,819	3,168	651	83.0%	2,869	75.1%	△7	91%
熊本	4,103	3,489	614	85.0%	3,654	89.1%	14	105%
大分	2,468	2,064	404	83.6%	1,882	76.3%	△24	91%
宮崎	2,174	1,740	434	80.0%	1,593	73.3%	△4	92%
鹿児島	3,220	2,500	720	77.6%	2,344	72.8%	△12	94%
沖縄	6,747	5,747	1,000	85.2%	6,440	95.4%	53	112%
全国	282,168	231,938	50,230	82.2%	244,697	86.7%	890	106%

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管理者表彰 町田栄一郎理事長が受賞を称える



東京ハイタク交通共済協同組合（町田栄一郎理事長）は10月24日、都内千代田区の「ホテル・メトロポリタンエドモンド」で令和6年度第38回優良管理者・事故防止標語入選者表彰式、および管理者講習会を開催した。

令和7年度優良管理者表彰では、10人が受賞し、柴崎靖氏（三鷹交通）が代表して、町田理事長から表彰状を授与された。また、令和8年の事故防止標語には、12力月の月毎に12作品のほか、推進重点として4作品が選ばれた。

JAF交通安全講習会の講演

来賓として、警視庁交通部交通総務課の工藤忠雄管理官、東京運輸支局の古澤実・首席陸運技術専門官が祝辞を述べた。

また、管理者講習会も開かれ、JAF（日本自動車連盟）東京支部の由水雅也氏から「交通事故に遭わない・起こさないためには」JAF交通安全講習会」と題した講

演を聴いた。

中小企業の相互扶助の精神

開会の辞で、保岡政利・副理事長は、「交通共済の基本精神は、大手のような力は無い中小企業が集まっての相互扶助で、それが基本中の基本だ。そのことを忘れないで欲しい」とした上で、「我々執行部も、皆さんの会社が今後安心して仕事が出来るように努めて行く」などと述べた。

町田栄一郎理事長は、「保岡副理事長の開会の挨拶にもあった中小企業は、一人ひとりの従業員の皆さんに目配りが出来ることから、（優良管理者に選ばれた）皆さん一人ひとりの真摯な姿勢と責任感が今日の榮譽に結び付いた」などと述べて称えた。

閉会の辞で、榎元正人・副理事長は、「これから11月、そして繁忙期と言われる12月に入って行くが、事故防止に注力してもらい、無事故で年末を過ごして、健やかな正月を迎えられるように、共に頑張って行きたい」などと締め括った。

受賞した令和7年度優良管理者

▽阿部弘典（さがみ交通）
▽石山賢二（浦安タクシー・千葉）
▽宇澤勇樹（七福交通）
▽大澤一郎（洲崎交通）
▽風見正一（イースタンモーターズ東京）
▽近藤康仁（イースタンマネージ）
▽佐藤之大（馬頭観光タクシー・栃木）
▽柴崎靖（三鷹交通）
▽清水邦志（森永タクシー）
▽白木川義（練馬タクシー）

関東自動車無線協会が理事会開く 9月30日時点の会員数は540



関東自動車無線協会（高野公秀会長）は10月16日、都内千代田区の「自動車会館」で2025年度第2回理事会を開き、2025年度上半期事業執行状況を報告した。それによると、関自無線の会員数は、今年4月1日時点で565会員だったが、9月30日時点では540会員で、25会員の減。内訳は、自営無線の正会員が342、IP無線の正会員が197、無線不使用が1。

高野公秀会長があいさつ

冒頭の挨拶で、高野公秀会長は、東京を含む関東地区で進む運賃改定要請の実施時期の見通しに触れて「各種物価が高が進む中で、我々の本音としては年内、それも（年末繁忙期前の）11月だが、（手順の多い東京都特別区・武三地区については）現実的には年度内、ということなのだろう」としながら、「東京都の地域別最低賃金は（10月3日か

ら）1時間1226円に引き上げられた。そして全国でも1時間1000円を超えることになる。さらに政府は、これを（全国加重平均で）1時間1500円に上げるとして「いる」とした上で、「二方で、タクシーの運賃改定は数年に一度であり、いつも最賃額の引上げに遅れている」などと指摘して、物価や事業コスト、最低賃金等の上昇に応じて運賃が上がるような仕組みと需給調整が必要だとする考えを示した。

10月3日 『ノルウェージャン・スピリット号』 寄港時から開始

いよいよ、国土交通省の共創モデル実証運行事業として採択されたプロジェクトである『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』が実施段階に入った。

今年5月12日に、私が代表を務める静岡TaaSが提案していた、このプロジェクトが採択され、審査の後、7月12日に補助金交付の決定を受けた。

その後、『清水港クルーズ船ドライバード最適配車プラットフォーム』の眼目となるタクシーへの車載タブレットの設置を9月中旬に終え、10月3日に静岡市の清水港に寄港したノルウェージャン・スピリット号から、この仕組みの稼働を開始した。

あらためてこの車載タブレット設置の意味と役割を、このコラム「団塊耕志録176回（2025年8月24日記）」の引用から確認したい。

- ①現在、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システムを組む。
- ②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。
- ③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。

国土交通省共創モデル 実証運行事業が 実施段階に!

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



清野吉光氏のコラム 第178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に入社。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

アップを図る。
このうち、①については、10月3日時点では「広大な駐車場」に関して、9月からの工事開始予定が、行政側の都合で来年1月からの延期されており、このため待機の順番については従来通りの仕組みで運用されている。
しかし、既に寄港するクルーズ船向けの待機の順番管理システムが稼働しており、車載タブレット設置車両の順番登録の仕組みも実現。来年1月から工事が始まり、現状の仕組みでの運用が不可能になっても対応できるようにはなっている。



②については、チャータータクシー受付専用車両『TaaS (タース) 号』内に設置した、配車センターのサテライトシステムが稼働しており、各車両の位置や動態がリアルタイムで確認でき、英語乗務員やアプリ乗務員の把握も出来る。これにより、インバウンド客の希望に応じて、出発時間や希望する乗務員での配車も可能な仕組みになっている。
また、埠頭現場での営業時において配車スタッフのスマートフォンからでもリアルタイムな車両の位置と動態の把握が可能であり、さらに受付のタース号に設置された車載ディスプレイによっても、インバウンド客自身が車両の位置や動態を確認できるようになっている。
③については、実際にインバウンド客による、遠方の富士宮や神奈川県の箱根、山梨県の河口湖、富士山の五合目などを目的地とした、タクシーチャーターの注文が発生しており、クルーズ船の出港時間までに帰着できるよう管理ができるようになっている。
現時点(10月26日)までには、幸いなことに発生していないが、車両の故障や事故発生時に、遠方でも位置情報が把握できるので、迅速な対処が可能と思われる。
④については、株式会社OTONOのシステムを新規に導入し、GPS位置情報に基づいて、車載タブレットから英語の観光案内がされるよう



になっている。
また、車載タブレットの機種によって対応できない場合は、インバウンド客のスマートフォンからQRコードによって観光案内のウェブサイトにアクセスし、同様のサービスを受けられるようになっていく。

クルーズ船インバウンド客のデータの収集と解析

今回の共創プロジェクトのもうひとつの課題である「インバウンドタクシー観光のアップデート」のため、インバウンド客に関する情報の収集や解析、さらには英語に堪能な人が多い日本版ライドシェアの乗務員への教育などが、来

年2月末のプロジェクト終了まで実施される。

クルーズ船自体の清水港への寄港は、今年は11月で一旦終了し、来年3月からの再開となるが、来年度に向けて、今回の共創プロジェクトの経験を活かし、さらなるレベルアップを果たした共創プロジェクトへの発展を目指したい。

チームネクストの解散総会を11月1日に実施

本紙『タクシージャパン』でもその活動が継続的に取り上げられ、報道されてきた「チームネクスト」が、その14年に渡る活動に終止符を打ち、解散することになった。

『チームネクスト』は、2012年8月に『タクシー産業の未来を切り開く』という志を基に、「タクシー産業をとりまく経営者、運行管理者、乗務員、利用者、報道機関、関連業者の交流の場を創造し、タクシー産業をとりまく新しいニーズを引き出し、そのニーズに応えるソリューションを創造し、もって需要の創造の産業の発展を図る」(チームネクスト設立趣意書)という目的

をもって、「研究、調査、実験、交流、広報」の活動を行うべく設立された任意団体であり、結果的に、海外研修(ロンドン、ニューヨーク、マニラ、モスクワ、北京)の5回を含む34回のセミナー合宿を行い、その役割を終えることになった。

初代の代表世話人である天野清美・つばめ自動車社長(名古屋)から「単なる勉強会で終わるな!」という提言を頂きながらも、残念ながら、その枠を大きく超えられなかったことが心残りではあるものの、初代の天野社長、二代目の兼元秀和・キャビック社長(京都)、そして、現代代表世話人である貞包健一・三ヶ森タクシー社長(福岡)、さらに世話人として、岩村龍一・コミユニティータクシー会長(岐阜)、加藤高立・千代田タクシー社長(静岡)、及川孝・フタバタクシー社長(宮城)、大野尚彦・ヒノヤタクシー社長(岩手)、また、寺前秀一・人流観光研究所長らに支えて頂き、14年間に渡る「セミナー合宿」の継続が出来たことは感謝に堪えない。

チームネクストの設立初期

から今日まで、チームネクストの活動を支援してくれた海野知之社長をはじめとするシステムオリジンのメンバー、そしてこの人の企画力、ネットワーク力、実行力が無かったら、チームネクストは存続できなかった野田昌太郎・事務局長(常葉大学経営学部准教授)には改めて心から感謝したいと思う。

また、11月1日開催の解散総会を含む全35回のセミナー合宿に参加されたすべての方に感謝を申し上げたい。幸い、チームネクストの志を継承してくれそうな「クロスタクシー」など若い経営者の集まりが誕生し、活発な活動をしてきているので、安心してその活動を終息したいと思う。

最後に2013年8月26日に52歳の若さで亡くなった東京交通新聞社の故・浅野茂記者にも感謝したいと思う。チームネクストの誕生を楽しみにし、闘病中でありながらも真摯に相談に乗ってくれた浅野さん無くしてチームネクスト誕生は無かったと思う。皆さん、本当にありがとうございました。

(2025年10月26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!

個人タクシー新規許可受付を年3回に 国交省が処理方針通達を改正へ



国土交通省は、個人タクシー事業者数の深刻な減少傾向への対応策の一環として、現在は9月など年1回となっている個人タクシー新規許可の受付を、2026（令和8）年度から1月・5月・9月の年3回に増回する。併せて、新規許可申請に当たっては、申請後の法令試験受験者による申請を廃止し、事前試験合格者のみ申請を受け付ける形で、関係通達などの改正を行う。また、新規許可時等における車庫などの申請書類の簡素化も行う。10月28日にまでパブリックコメントを実施していた。

新規許可の年1回から3回への増回は、来年度から実施となる予定。

個人タクシー事業者数は、事業者（法人タクシーは20万8053台）だった。当時の個人タクシーと法人タクシーの車両数割合は、1対4.5だった。その後、個人タクシー事業者数は2005年から減少に転じ、東京都特別区・武三交通圏などの準特定地域における新規許可枠が設定された後も、一貫して今日まで減少傾向が続いている。一方の法人タクシー車両数も、旧タクシー特措法が施行された2009年からは一転して減少傾向を辿っている。

例えば、2023年における個人タクシー事業者数は2万6979事業者で、2002年と比べて41.5%の減。法人タクシー車両数は17万3041台で同16.8%の減。その結果、個人タクシーと法人タクシーの車両数割合は、1対6.4にまで拡大。個人タクシー業界では、事業者数が4割以上も減ったことで、協同組合や協会などの運営にも支障を来している状況だ。

国土交通省では、個人タクシー事業者数の深刻な減少傾向への対応策の一環として、現在は9月など年1回となっている個人タクシー新規許可の受付を、2026（令和8）年度から1月・5月・9月の年3回に増回する。

準特定地域は2つ増えて137に 事故件数の増加で北総が再指定



国土交通省の各地方運輸局は10月1日、改正タクシー特措法に基づく準特定地域の指定見直しを行った。

成田空港を抱える千葉県北総交通圏、群馬県（一部埼玉県）の中・西毛交通圏と東毛交通圏、福岡県大牟田市の4地域が再指定となった一方で、北海道旭川交通圏と愛知県尾張西部交通圏の2地域が解除となった。

再指定が4地域 解除が2地域

再指定は、成田空港を抱える千葉県北総交通圏（成田市など）、群馬県（一部埼玉県）の中・西毛交通圏（前橋市・高崎市など）と東毛交通圏（太田市・桐生市など）、福岡県大牟田市の4地域。

このうち成田空港を抱える千葉県北総交通圏は、指定基準のうち「前5年間の事故件数が毎年度増加しているこ

と」に該当したため、準特定地域に再指定されることになった。このため、逆に、事故件数が今年度減少すると再び解除される可能性が出て来る。一方で、指定解除は、北海道旭川交通圏（旭川市や旭川空港など）と愛知県尾張西部交通圏（一宮市、稲沢市）の2地域。

これにより、全国の準特定地域は、135地域から137地域に増加した。

東京無線が接客コンテストを開催 最優秀賞は杉並交通第二乗務員に



東京無線協同組合（村澤儀雄理事長）は10月25日、都内千代田区の「自動車会館」において、同協組の各ブロックから選抜されたタクシー乗務員がその接客サービスやトラブル発生時の的確な対応などを競う、第8回「タクシーサービス・チャンピオンシップ2025ファイナル」を開催した。東京無線の正副理事長らが見守る中、東・西・中央・北・中野・杉並・高円寺の7ブロックから選抜された7人のタクシー乗務員が出演し、日頃から鍛えたそのサービスや接客技術などを審査員が採点した。

その結果、杉並交通第二（都内杉並区）の早川微風春乗務員が最優秀賞を獲得した。

コンテスト終了後、東京ハイヤー・タクシー協会の高橋哲哉・専務理事と東京タクシーセンターの河内英明・教務部長が講評を行った。

早川微風春乗務員が最優秀賞に

第8回「タクシーサービス・チャンピオンシップ20

25ファイナル」では、JPNタクシー車両と乗客役や登場し、空港定額運賃の適用を含む様々なシチュエーションにおける配車注文の受注・迎

車・乗車・降車までの一連の流れとその時々の接客、路上横臥者の救護や一時停止を無視した自転車との接触などへの緊急時対応など、各ブロックから選抜された7人のタクシー乗務員がその接客サービス技術やトラブル発生時の的確な対応などを競い、審査員が採点した。



村澤儀雄理事長があいさつ

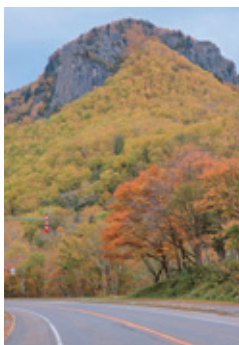
村澤儀雄理事長（日本自動



車交通社長）は、開会の挨拶で、「本日のチャンピオンシップは、（2003年に「接客サービスコンテスト」としてスタートしてからの通算で）23回目となる。当時はタクシー規制緩和の時期で、参入や運賃・料金を自由にしろ、という声が大きく出ていたが、その中で、我々東京無線はどうして行こうか、と考えた時に、接客を良くしてお客様を集めよう、ということから始めたものだ」とした上で、「東京無線としては、教育・無線・営業の三本柱を掲げており、例えば、無線は1カ月1台当たり250回以上となり、この3〜4カ月は月間当たり100万回という水準だ」などと指摘した上で、「お客様から東京無線に乗って良かった、と言ってもらえることが重要だ」として、タクシーサービス・チャンピオンシップの意義を強調した。

編集後記

YouTubeのネット番組をみていたら、選挙区が自宅の隣の木原誠二・自民党衆院議員（岸田政権時の官房副長官）が「世界経済のグローバル化の時代が終わり、新しい時代に入った」としながら、「だから経済のグローバル化を前提とした規制改革や構造改革路線、新自由主義、市場万能主義は終わり、官民連携での成長投資が重要になって来る」とのこと。岸田政権の「新しい資本主義」はそうした文脈だったが、残念ながら理解されなかった、とも。その上で、台湾のTSMCの熊本への誘致などは典型例で、国家が前面に出て来たアメリカのトランプ政権、中国の国家資本主義も同じ、と。高市政権が打ち出した17項目の成長戦略投資も基本は一緒との見方。先の自民党総裁選挙では小泉陣営の参謀役だった木原誠二氏ですが、典型的な新自由主義の産物であるライドシェアは…!?（熊）



Taxi Japan

2025.10.31 No.490 CONTENTS

巻頭特集：これからのタクシー事業を考えるきっかけに

1 名古屋で全国事業者大会を開催 京都大学大学院の藤井教授が講演

論風一陣

7 なれるのか自動運転タクの運営主体に！

TOPICS

8 日本版RSの規制撤廃が焦点化も 少数与党の高市連立政権が始動

TOPICS

10 緑ナンバー取得でやりたい放題 都市型ハイヤーへの対策で第一歩

TOPICS

11 GOがダイナミックプライシング ピークチャージとオフピーク割

TOPICS

12 国際自動車が規模拡大へ舵を切る 東京ヤサカ買収と大和の株式取得

TOPICS

12 賃金支給率を変えない前提で査定 関東運輸局が定例記者会見を開く

TOPICS

13 全タク連が優良乗務員表彰式開催 長年の無事故無違反と善行称える

TOPICS

13 令和7年自動車関係功労大臣表彰 法人事業者の15人など計35人

TOPICS

14 全自交労連が定期大会で役員改選 新書記長に本田有書記次長が昇任

TOPICS

15 委員長に大和自交労組の本木弘氏 全自交東京地連が定期大会を開く

TOPICS

15 路上横臥者の救護で警察署長表彰 国際自動車と帝都葛飾交通乗務員

TOPICS

16 手数料かかる売上比率が増加傾向 運賃原価の構成見直しが必要に

TOPICS

19 東京ハイタク交通共済管理者表彰 町田栄一郎理事長が受賞を称える

TOPICS

19 関東自動車無線協会が理事会開く 9月30日時点の会員数は540

20 COLUMN 清野吉光氏のコラム「団塊耕志録」第178回 国土交通省共創モデル実証運行事業が実施段階に！

TOPICS

22 個人タク新規許可受付を年3回に 国交省が処理方針通達を改正へ

TOPICS

22 準特定地域は2つ増えて137に 事故件数の増加で北総が再指定

TOPICS

23 東京無線が接客コンテストを開催 最優秀賞は杉並交通第二乗務員に



第490号 表紙解説

表紙の写真は、10月前半に訪れた北海道上川郡上川町の層雲峡の近くで咲いていた菜の花と、紅葉が始まった山々です。層雲峡は、北海道上川町にある峡谷で、大雪山国立公園に位置し、石狩川を挟んで約24キロに渡る壮大な断崖絶壁が続きます。宿泊した大雪山黒岳の山麓にある層雲峡温泉は、大型ホテルなどが立ち並び北海道有数の規模を誇る温泉街で、層雲峡および大雪山観光の中心地となっています。 撮影：熊澤 義一

タクシージャパン 第490号
2025年10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