

Taxi Japan

<http://iinehonpo.com>

25.12.25

No.494

タクシー専門情報紙
タクシージャパン



恋するラブバス

巻頭特集

タクシー事業の将来課題を考える①

自動運転をワンストップサービスで
少子高齢化とNTTモビリティ設立

論風一陣

タクシーがタクシーでなくなる日とは!

自動運転をワンストップサービスで 少子高齢化とNTTモビリティ設立

政府における自動運転の推進体制

- デジタル庁の下、各府省庁が連携して取り組む。経済産業省は、自動車産業の振興とデジタルライフラインの整備を所管。



総務省統計局は12月19日、今年7月1日現在における日本人口の確定値を公表した。それによると、日本の総人口は、1億2336万7000人で、前年同月に比べて60万9000人の減少（マイナス0.49%）だった。

日本人口の減少は深刻で、国土交通省の「国土の長期展望」によると、2008年の1億2808万人をピークにして日本の人口は減少に転じ、今年7月は1億2336万人であることから、この間に472万人が減少したことになる。日本の人口減少傾向は加速化しており、国土交通省の「国土の長期展望」によると、2050年には1億192万人と推計しており、あと25年ほどで2100万人以上の人口が減少する見通しとしている。2100万人以上となると、東京都（1427万人）+愛知県（745万人）に匹敵する巨大な数だ。これが、東京都区部を中心とする東京圏などへの一極集中がさらに進む形で進行するとみられている。

一方で、日本社会のこうした人口動態と社会構造の変化の中で、人口や労働力の減少と偏在、高齢化が加速度的に進む状況において、深刻な労働力不足をカバーしながら国民生活の維持に不可欠な「移動の足」を、どう確保して行くか。このところのAIを中心とした技術進化もあって注目を集めるのが、自動運転サービスの本格的な社会実装だ。

そうした中で、通信大手のNTT（島田明社長、都内千代田区）は12月17日、自治体や交通事業者、民間企業に対して、自動運転の導入と運用支援をワンストップサービスとして提供する事業子会社としてNTTモビリティ（山下航太社長、都内港区赤坂）を12月15日に設立し、同日から事業を開始したと発表した。

NTTモビリティでは、主な事業内容として、①自動運転車両提供・管理サービス、②自動運転導入・運用支援サービス、③遠隔監視モニタリングシステム提供サービス、④その他自動運転に関連する周辺サービス——を挙げている。

トヨタ自動車と資本業務提携を結ぶKDDIでも遠隔監視システムの提供などを準備しており、2030年代の社会実装に向けた日本における自動運転の実用化の動きが加速度的に進むことになりそうだ。

〈本紙編集長＝熊澤義一〉

日本社会の高齢化と人口動態

総務省統計局は12月19日、今年7月1日現在における日本人口の確定値を公表した。それによると、日本の総人口は、1億2336万7000人で、前年同月に比べて60万9000人の減少（マイナス0.49%）だった。

1年間で60万9000人の日本人が減ったことになるが、この数を、市区町村に当てはめると、鹿児島県の県庁所在地である鹿児島市の57万9000人や兵庫県姫路市の51万6000人、栃木県の県庁所在地である宇都宮市の51万1000人より多く、高知県高知市や沖縄県那覇市の30万9000人のほぼ倍に当たる数だ。

日本人人口の減少は深刻で、国土交通省の「国土の長期展望」によると、2008年の1億2808万人をピークにして日本の人口は減少に転じ、今年7月は1億2336万人であることから、この間に472万人が減少したことになる。472万人という規模は、都道府県に当てはめると、京都府（250万人）＋宮城県（223万人）に相当する。

この日本の人口減少傾向は加速化しており、2050年には1億192万人と推計している。あと25年ほどで2100万人以上の人口が減少する見通しとしており、2100万

人以上となると、東京都（1427万人）＋愛知県（745万人）に匹敵する巨大な数だ。これが、東京都区部を中心とする東京圏などへの一極集中がさらに進む形で進行するとみられている。

15歳未満は2・57%も減少

日本の総人口である1億2336万7000人の内訳は、15歳未満が1358万1000人（11%）、15歳～64歳以下が7358万4000人（59・6%）、65歳以上が3620万1000人（29・3%）と、65歳以上人口は、15歳未満人口の約3倍という状況だ。

深刻なのは、そうした現状にある中で、15歳未満人口は、前年同月と比べて35万8000人減（△2・57%）、15歳～64歳以下人口が20万人減（△0・27%）、65歳以上人口でも5万1000人減（△0・14%）で、すべて減少傾向を示しているが、特に15歳未満人口の2・57%減は深刻な数字だ。将来に渡って影響することになる。

2050年の高齢化率は約4割

さらに65歳以上人口の内訳をみると、75歳以上が2114万2000人（人口の17・1%）で、前年同月比で53万3000人増（＋2・58%）

となっている。

日本社会は、全体として人口の減少傾向にあるが、その中でも、特に、15歳未満人口の減少と75歳以上人口の増加が顕著になっている。まさに「日本社会の深刻な少子高齢化」が統計数値の面からも明らかとなっており、この傾向はさらに加速化する見通しとなっている。

日本社会の高齢化率は現在29・3%だが、国土交通省の「国土の長期展望」による2050年時点での推定値は37・7%。現在は約3割の高齢化率が、これからの25年間で2100万人以上の人口が減少しながら一極集中が進み、その中で高齢化率が約4割にまで進行する「超高齢化社会」を、日本は迎えるという予測だ。

こうした予測は絵空事では無く、現在を生きる多くの日本国民が直面する“現実”だとも言える。

日本在住外国人は374万人

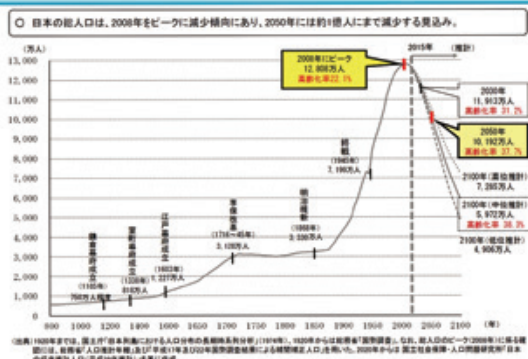
日本人人口を、日本人と外国人で分けると、日本人は1億1961万9000人で93万8000人減（△0・78%）の一方で、外国人は374万8000人（日本人人口に対する割合は3%）と人口全体に対する割合としては小さいものの、前年同月比では32万9000人増（＋9・64%）と急増している状況だ。

また、割合的に少ないと言っても、374万8000人という外国人人口は、静岡県の349万人よりも多い数字だ。

「移動の足」確保で自動運転へ

日本社会のこうした人口動態と社会構造の変化の中で、人口や労働力の減少と偏在、高齢化が加速度的に進む状況において、深刻な労働力不足をカバーしながら国民生活の維持に不可欠な「移動の足」を、どう確保して行くか。このところのAIを中心とした技術進化もあって注目を集めるのが、自動運転サービスの本格的な社会実装だ。

【図1-1】日本の総人口は2050年には約1億人へ減少



米国での自動運転開発の経緯

自動運転サービスの商用化は、2018年12月に、IT大手のGoogle（グーグル）の親会社であるアルファベット傘下のWaymo（ウェイモ）が、アリゾナ州のフェニックスにおいて登録した地元住民や通勤者などの限定ユーザー向けに自動運転タクシー「Waymo One」を開始したことが世界初だ。

筆者も、2019年11月にライドシェアの取材でアメリカを訪れた際に、カリフォルニア州のロサンゼルスからアリゾナ州のフェニックスに移動。当時も登録した地元住民や通勤者などの限定ユーザー向けに自動運転タクシーのサービスが提供されていたことから、ライドシェア大手Lyft（リフト）の運転者に「同じ道路上でウェイモの自動運転タクシーと一緒に走行することを、どう感じるか」などと聞いたところ、「気にならない」との返答を得たことが印象的だった。自動運転サービス初期の当時でさえ、周囲の一般走行車両に影響を与えない程度の自動運転が実現できていた、ということだ。

1カ月で100万回以上の利用

そのウェイモは現在、レベル4での自動運転サービスを、カリフォル

ニア州のサンフランシスコとロサンゼルス、アリゾナ州フェニックス、テキサス州オースティンなどのアメリカ国内における人口密度の高い都市において、毎週160万キロ以上を走行し、1カ月で100万回以上の利用があるという。

また、安全性の面でも、負傷をとまなう衝突の削減率は、人が運転した場合に比べて78%に上る（事故の発生率は人の運転と比べて2割強）としている。

中国における自動運転開発

アメリカと並んで自動運転の開発と社会実装が進む中国では、レベル4の自動運転タクシーの実証・商用運行が複数の都市で先行しており、Baidu（百度、バイドウ）やトヨタ自動車も出資するPony.aiなどがサービスを提供している。

中国では、「車・道路・クラウド」連携のインフラも整備中で、市販車でもレベル2（ADAS・先進運転支援システム）の普及が急速に進んでいる状況だ。2027年施行予定の安全規則草案や地方法規（北京市）も登場し、2035年までにADAS普及率95%超を目指すなど、自動運転の全般的な社会実装を目指す技



術開発と規制緩和、それに併せた大規模導入を両立する政策が進んでいるようだ。

筆者も、2018年10月に中国・北京にあるDidi（滴滴出行）本社を訪問した際、ライドシェア車両の走行データと信号機の制御データを連携させて、通行量に合わせて渋滞を防止してスムーズに信号機を制御する仕組みのプレゼンテーションを観察したことがある。

総務省が次世代ITS研究会

自動運転の開発と社会実装ではアメリカや中国に大きく遅れる日本だが、2030年代の社会実装を目指した取組が進展している。

総務省では、「自動運転時代の次世代のITS通信“研究会”」（第3

期）の開催し、自動運転社会の本格的到来を見据えた通信インフラ等の在り方についての検討を本格化させている。

総務省では、自動運転社会の本格的な到来が見込まれる2030年代を見据え、自動運転技術やデジタル・AI技術の動向等を踏まえた通信インフラ等の在り方についての検討を行っている。

その背景にあるのは、やはり人口減少や少子高齢化等で、同省では「地域の公共交通や物流の安定的かつ効率的な提供等が課題になっている中、AI技術の急速な高度化等により、国内外で自動運転の開発等が進展しており、その収集データの分析や利活用も含め、道路交通社会における課題解決手段やモビリティ分野の新たなサービス・価値創造が期待される」としながら、「我が国では、自動運転レベル4の実現に向け、政府を挙げて取組を進めているところ、その実現のためには自動運転を支える通信環境の確保や通信インフラの整備が急務」と指摘、「こうした状況を踏まえ、総務省では、自動運転社会の本格的到来が見込まれる2030年代も見据え、『自動運転×通信』の広い視点から、自動運転技術、デジタル・AI技術、データ流通・利活用、地域DX等

に関する最新動向や今後の見通し等を踏まえた通信インフラ等に関する国の政策や民間事業者等の取組の在り方について検討を行う」としている。来年夏頃を目途に取りまとめを行う予定だ。

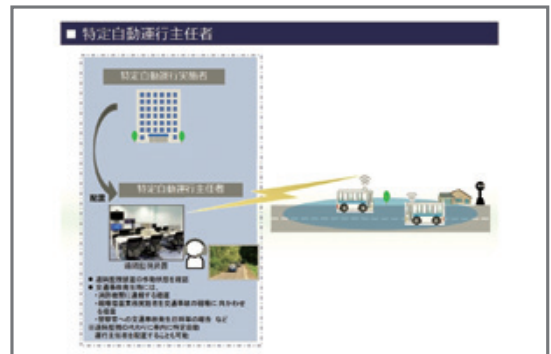
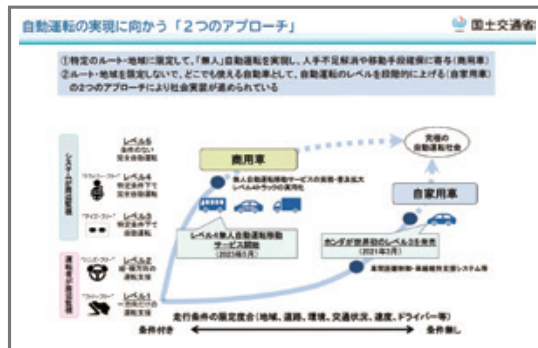
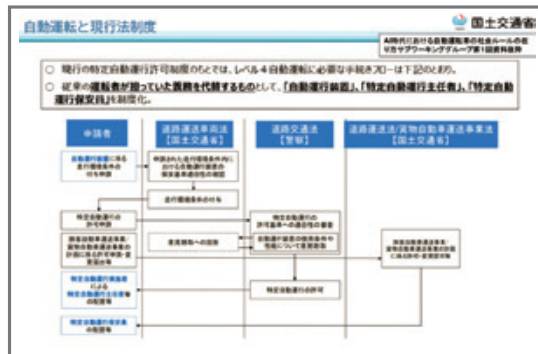
12月2日の第5回会合では、国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課の家邊健吾・自動運転戦略室長が「自動運転の普及・拡大に向けた取組について」、警察庁交通局交通企画課の成富則宏・自動運転企画室長が「自動運転の実現に向けた警察の取組について」、12月17日の第6回会合では経済産業省製造産業局自動車課の黒敷誠・モビリティDX推進室長が「自動運転の普及に向けた経済産業省の取組」などとして、それぞれの立場からプレゼンテーションを行った。

国土省の自動運転戦略室

このうち、「自動運転の普及・拡大に向けた取組について」と題した、国土省の家邊・自動運転戦略室長のプレゼンテーションでは、①地域公共交通における長期的な利用者の減少、コロナの影響による急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化。コロナ後も利用者が少ない、②バス・タクシー分野において、運転者数の減少が続いており、

バスの減便・路線廃止や需要に応じたタクシーサービスの供給が困難な状態が生じており、公共交通として国民生活を支えること自体が困難となっている——などと指摘した上

路運送法／貨物事業者運送事業法における「特定自動運行実施者による特定自動運行主任者等の配置など」や「特定自動運行保安員の配置など」を示した。



経産省のモビリティDX推進室

「自動運転の普及に向けた経済産業省の取組」と題した、経産省の黒敷・モビリティDX推進室長のプレゼンテーションでは、「自動運転サービスに係る標準的な知見の確立」として、①自動運転タクシーの社会実装を加速するため、サービスインするための標準的な知見を2025年度中に整理・確立する、②自動運転ソフトウェアや車両そのものについてではなく、運行管理や遠隔監視をどのように行うか、駆け付け業務をどのように行うか等の知見や、車両管理システムやデータ通信に求められる要件等をまとめる——などとしている。

自動運転サービスに必要な車両などの技術開発だけでなく、商用運行時の運行管理や遠隔監視、トラブル発生時などの駆け付け業務などのあり方や要件についての検討も進める考えを示している。

自動運転でNTTモビリティ設立

そうした中で、通信大手のNTT（島田明社長、都内千代田区）は12月17日、自治体や交通事業者、民間企業に対して、自動運転の導入と運用支援をワンストップサービスとして提供する事業子会社としてNTT

Tモビリティ(山下航太社長、都内港区赤坂)を12月15日に設立し、同日から事業を開始したと発表した。

NTTモビリティでは、主な事業内容として、①自動運転車両提供・管理サービス、②自動運転導入・運用支援サービス、③遠隔監視モニタリングシステム提供サービス、④その他自動運転に関連する周辺サービスを挙げている。



2030年代に全国で千台規模

サービス提供体制について、NTTモビリティでは、窓口や接点は、NTT東日本や西日本、NTTドコモが担い、NTTモビリティは自動

運転専門会社として、自動運転の導入・運用に関する包括的なサービス提供を実現する考え。

具体的には、自動運転車両の準備だけでなく、高品質・低遅延な通信やサービス利用向けのアプリケーション、保険など、運行に必要な要素についても、カバーして提供する場合。また、自動運転に関する新たな価値の創出と高度化を目指して、NTT武蔵野研究開発センター内に、独自の検証拠点「Co-Creation Hub」を開設する。Co-Creation Hubでは、自動運転に関する事業性や技術等の検証のほか、地域と連携したイベント開催や、パートナーとの共創の場として運用する考え。

バス路線の廃止や運転者不足が深刻化する地域の移動手段を維持するため、2030年代には全国で1000台規模の運行を目指す。自動運転に必要なシステムと車両の調達、故障対応、運行ルート設計や運転者のトレーニング、車両の遠隔監視といったサービス全体を包括的に提供する。

同社では、2028年度をメドに全国規模でサービスを提供できる体制を整える考えで、将来は自動運転システムの一部をクラウド側に持たせて車両価格を抑える技術も開発する方針。道路側のセンサーやカメラから死角の情報を受け取る

「路車協調」技術により、車両のセンサーだけでは検知できない危険を回避するシステムの導入も目指すとしている。

日産自動車と英ウェイブ社と提携



また、自動運転開発に積極的な自動車大手の日産自動車は12月10日、「日産とWayve(ウェイブ)次世代運転支援技術の量産車への搭載に向けた協業契約を締結」を発表した。

日産自動車とイギリスの自動運転開発企業であるウェイブとの間で次世代運転支援技術の量産車への搭載に向けた協業契約を締結したことに、①先進的なAIを搭載した運転支援技術をグローバルに量産車へ導入、②次世代自動運転のソリューションを拡大採用するための重要な節目となる協業——などを挙げています。

日産自動車は今年9月に英ウェイブ社の最先端エンボディドAI技術(ウェイブAI Driver)を自動運転に適用したソフトウェ

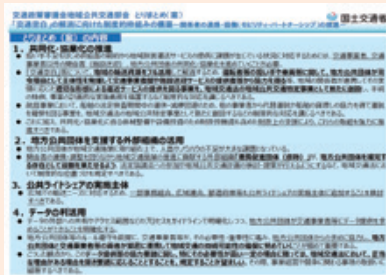
と、次世代のLiDAR(レーザーリーダー)を活用した日産の技術を組み合わせた、次世代「プロパイロット」の開発試作車を公開。この試作車は高速道路だけでなく、市街地の複雑な道路環境においてもスムーズで安全な運転支援を実現しているという。

日産自動車では2027年度に英ウェイブ社のAIを採用した次世代「プロパイロット」を搭載した最初の市販モデルを国内で販売する予定だ。

End-to-End(E2E)を採用

英ウェイブ社のAIを採用した次世代「プロパイロット」は、End-to-End(E2E)方式の自動運転技術を採用する。E2Eは認識から判断、制御まで全面的にAI(人工知能)が担う技術のこと。従来の人々が考えたルールベースの自動運転技術は高精度地図や多くのセンサーが必要でコストがかかるが、一方で、E2Eは高精度地図が不要でセンサーを減らせ、コストを抑えられる可能性がある。E2E方式で先行する米テスラの自動運転技術は、カメラのみでE2Eを実現する方法だが、日産自動車ではカメラに加えてLiDARやミリ波レーザーを搭載するものの、それらの数を抑えることなどで低コスト化を模索する。

地域交通法改正に向け取りまとめ 交通政策審議会地域公共交通部会



令和7年度第4回（第27回）となる交通政策審議会・交通体系分科会地域公共交通部会（部会長＝山内弘隆・一橋大学名誉教授）が12月16日、都内千代田区の「中央合同庁舎第3号館」の国土交通省会議室においてオンライン併用方式で開催され、『交通空白』の解消に向けた制度的枠組みの構築と関係者の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ）の推進と題した、同部会の取りまとめ案を大筋で了承した。

当日、委員らから出された意見等を踏まえた修正については、山内部会長に一任された。同取りまとめをベースとして、地域交通法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）の改正が行われる見通し。

新たな制度的枠組みの構築へ

地域交通法の改正に向けた論議の趣旨は、取りまとめ案の「はじめに」にあるように、「日本は、過去に類を見ない人口減少に直面している。これにより、交通サービスの利用需要が減少し、交通事業者の経営環境は厳しさを増して

いる。加えて、いわゆる『担い手不足』は、我が国が抱える大きな課題であるが、バス・タクシー分野においては、労働時間が長く、所得額が低く、高齢層が占める割合が大きいなど、一層深刻な状況にある」と指摘した上で、「地域交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しており、『交通空白』の解消及びこれに向けた持続可

能な体制づくりを進めるため、地方公共団体や交通事業者による取組のみならず、国による総合的な後押しを実施する」とし、「具体的には、『交通空白』解消のため、共同化・協業化、地方公共団体の体制強化等を図る新たな制度的枠組みの構築の検討を進め、早期の実現を図る」と提起していることにも表れている。

地域公共交通特定事業の創設

その上で、同取りまとめ案では、①施設送迎サービスの提供者など地域の輸送資源をフル活用するための地域公共交通特定事業の新たな創設、②地方公共団体を支援する外部組織（連携促進団体〔仮称〕）の活用、③公共ライドシェアの実施主体に一部事務組合・広域連合・都道府県等も追加、④データの利活用に関する法定化、⑤交通事業者が路線等の休廃止に係る情報の事前提供や代替交通の確保に係る協議の明確化と多数決方式の法定化、⑥地域公共交通計画の策定における観光客の移動需要考慮の明確化――などの方向性を盛り込んだ。

第5回「交通空白」解消本部開催 金子大臣が地域交通法改正に言及



国土交通省は12月19日、都内千代田区の「中央合同庁舎3号館」において、第5回国土交通省「交通空白」解消本部（本部長＝金子恭之・国交大臣）を開き、池光崇・公共交通政策審議官が『地域の足』『観光の足』確保に向けた取組状況と今後の対応』について説明したほか、関東・中部・近畿・九州の各運輸局長が取組状況を報告した。

新たな制度的枠組を構築する

国土交通省「交通空白」解消本部の本部長を務める金子恭之・国交大臣は、同本部会合の締め括りに当たって、「本日は、私から、今般の補正予算に計上された『交通空白』解消のための予算379億円も活用して、今後の取組を一層加速化させることに加え、

次期通常国会を視野に、新たな制度的枠組を構築するための法改正を早期に具体化するよう、指示した」などと述べ、来年の通常国会における地域交通法の改正にも言及した。その上で、金子・国交大臣は、『交通空白』を解消し、地域住民の方々の移動の足への不安も解消する。その目標に向けて、全力で取り組んで行く」などとした。

陣風論

Ronpu Ichijin

タクシーがタクシーでなくなる日とは！

今年は「戦後80年」で「昭和100年」の大きな節目の年で、世界的にも我が国においても様々なニュースに溢れた1年だった。翻ってタクシ業界のこの1年を振り返ると、昨年来からのライドシェア全面解禁の大きなうねりが石破政権を経た高市新政権の誕生で沈静化したことが大きなトピックスとして挙げられる。

ご同慶の至りと言いたいところだが、我が国の少子高齢化と人口減少の波が、一極集中の進む東京圏を除いた全国の市町村をひたひたと襲う中で、様々な形で地域住民の足確保のためのライドシェアを一つのアイテムとして採用していかねばならなくなる



日はそう遠くないのではないかと。既に一部地域では、日本版ライドシェアや公共ライドシェアを官・民で採用し始めていることから伺える。ライドシェア解禁騒動が収まっているいまこそ、単に解禁絶対反対を唱えるだけでなく、改めてライドシェアが本質的に持つ利点と問題点を、既得権益にとらわれない客観的な整理をしておくことが肝要に思える。

ライドシェアの音沙汰が遠ざかったと思つたら次は、自動運転タクシーが走る近未来像が現実性を帯びてきている。既にアメリカや中国の一部都市では、自動運転タクシーが大きな通常の営業運行を

行っているのだが、我が国でも社会実装に向けた実証実験の段階に入っている。自動運転社会の成立は、現在のタクシ業界の存否を左右するという意味においてライドシェアの脅威の比にならない、と筆者は考える。その理由は、次の通りである。

そもそもタクシ事業は、道路運送法に定められた一般乗用旅客自動車運送事業である。人が人を運ぶことを想定した旅客運送事業だ。一方、自動運転タクシは、タクシの名称が付いているが、その実態は、無人の自動運転車両を利用者に時間貸しする事業といえる。いわば、シェアリングエコノミーの一環としてのカーレンタル事業である。旅客運送事業とレンタカー事業は、大いに似て非なるものといえる。

公共輸送機関が脆弱な地域

に出向くとき、多くが移動の足としてレンタカーを利用する。そのレンタカーが自動運転車両だった場合、これは旅客運送事業とは無縁ということになる。

全タク連の川鍋一朗会長は、「自動運転タクシは、タクシ事業者が運営主体になる」などと発言しているが、その担保や保証は存在しない。というより、イメージを膨らませてもらいたい。全国展開している大手レンタカー事業者が一斉に自動運転車両をレンタルする日が来た時のことを。タクシ事業者が運営主体の自動運転タクシは、その存在意義を見出せなくなりかねない。その時、タクシがタクシでなくなるのか。誕生から100年を超えたタクシ事業の大きな過渡期を迎えているように思えてならない。

(高橋 正信)

都市型ハイヤー対策の方向性報告

東タク協が第5回理事会を開く



東京ハイヤー・タクシー協会（川鍋一朗会長）は12月17日、都内千代田区の「自動車会館」において第5回理事会を開き、東京大手・日本交通グループの日交世田谷（大橋康弘・代表取締役、都内世田谷区大蔵、タクシー55台）の新規入会を承認した。同社は、日本交通グループに譲渡してタクシー事業から撤退した、一越観光の旧タクシー事業に当たる。

また、東京都特別区・武三交通圏を中心に、このところ新規参入や増車が進み、2時間以上となっている運送契約条件の違反、名義貸し、客引き、運転者の業務委託、杜撰な労務管理など、多くの問題や運用上の懸念があるとみられている都市型ハイヤーへの対策について、国土交通省に加え、警察庁や観光庁などとも連携した形での検討の方向性が報告された。

特別区・武三交通圏における都市型ハイヤーはこのところ、中国からのインバウンド旅行者客を主な対象とした中国系事業者による新規参入や増車が相次いでおり、2022年3月末の3601台から、1年後の2024年3月末には4219台となり、さらに現在では6914台と、わずか3年半余りで3313台、92%の大幅な増加で、倍増する勢いとなっている。特に、6914台の都市型ハイヤーのうち、東タク協加盟事業者による保有台数は2566台で37%に留まっている一方で、都市型ハイヤー全体の6割以上となる4348台を、東タク協非加盟の事業者が占めている状況だ。

高市早苗・内閣総理大臣の台湾有事を巡る国会答弁に端を発して中国からの訪日観光客が大幅に減少するという見通しもあり、こうした中国系都市型ハイヤーの今後の営業展開などの動向にも注目と懸念が集まっている。

川鍋会長は、都市型ハイヤー問題への対策に言及して、「皆さん方には、遅ればせにはなるが、『ガチでしっかりやるぞ』ということを通して頭の中に置いておいて欲しい」としながら、「皆さんから寄せられた情報を基に、警察や国交省、観光庁も一緒になって（対策に当たって）もらえるように、熱量を上げて行きたい」などとする考えを示した。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉

落し物クラウドのfindに参加

都内千代田区の「自動車会館」で開かれた、東京ハイヤー・タクシー協会の第5回理事会では、議事に先立ち、令和7年秋の褒章を受章した日生交通の佐久間俊光・代表取締役会長と、国土交通大臣表彰を受賞したミツワ交通の藤本章・代表取締役社長のそれぞれに対して、川鍋一朗会長から副賞が手渡された。

また、高橋哲哉・専務理事の後任候補として、このほど東タク協事務局入りした、関東運輸局OBの本江幸一参与を紹介した。

タクシー車内での忘れ物や落とし物への対応として、落とし物のクラウド登録・返却サービスのfind（高島彬社長、都内港区）への参加と運用の概要などを、高林良



吉・広報委員長が説明した。

令和8年の東タク協新年賀詞交歓会を、1月8日に都内千代田区紀尾井町の「ホテルニューオータニ」で開催することも報告された。

川鍋一朗会長が冒頭あいさつ

冒頭の挨拶で、川鍋会長は、「(ライドシェア解禁問題を巡っては) 政治的には、だいぶ落ち着いた状況なので、今のうちに、これまで数年間、ライドシェアのことで政治的にバタバタしていたこととで取り組めなかったことに、しっかりと取り組もうと、動き出している」としながら、「まず一点目は、白タク問題の中でも、緑ナンバーのハイヤーで客引きをしたり、車庫飛ばしをしたり、とやっている違法ハイヤーの問題で、都市型ハイヤー問題と言っているのかもしれない」などと指摘。

都市型ハイヤー問題に対策

その上で、「これはずっと長年ある問題で、コロナ禍の前にもあった問題として、警

察や国交省にもいろいろと動

いてもらっていたものの、コロナ禍が明けて、インバウンドが増えている中で、この問題がさらに顕著になって来た」と指摘し、「警察と国交省が、白タクに対する取り締まりをかなりしっかりとやってももらった結果として、なかなか敵もさるもので、緑ナンバーの中で法制度的な縛りが一番緩いところをみて、それが結果的に都市型ハイヤーだった、こういうことだと思ふ」などとする見方を示した。

川鍋会長は、「こうしたことは、分かっていることだが、ライドシェア問題がある中で、どうしてもそっち(都市型ハイヤーの問題)に時間を割くことが出来ず、手を付けることが出来なかったが、先日、(都市型ハイヤーの台数などの)数字を把握して、めっちゃめちゃビックリしたのが、我々東タク協の会員事業者が保有している都市型ハイヤーの台数が2千数百台のところ、協会会員外の保有は4千数百台で、ほぼ倍に近付こうとしており、この数年で大きく伸びて来ていることだ」などとした。

続けて、「業界紙の報道な

どをみて理事の皆さん方も気付いていたとは思いますが、ここまで来ると看過できない。しっかりと対策を打ちたいと思っている」とした上で、東タク協の会員外で急増する都市型ハイヤーの実態把握に努めていることを説明して「怪しいケースがあったら、情報を寄せて欲しい」などと要請した。

川鍋会長は、「こうしたことをどんどんやっていると、相手側もどんどん逃げ、すぐには決着のつくことでは無いと思うが、今はグレーゾーンの中でやっている(会員外の都市型ハイヤー)事業者の中にも、(適法にルールに則って)ちゃんとやっても良い、という方はいるはずで、そうした方々を我々の味方につけることで、どんどん我々の適法の土俵に上がってもらい、一方で、違法な方はどんどん狭めて行く、という考えだ」とし、「台湾有事問題の影響で、中国人の活動が鈍っている今がチャンス、と思っている。しっかりと取り組んで行く考えだ」などと強調した。

世論に響く形での対策の必要性

さらに、「警察や国交省に(取り締まりなどを)お願いするだけではなく、適法にやっている我々とのイコールフットイング(不公平な競争条件の是正)はもちろん必要だが、世論を味方に付けるためには(許可条件違反などの)道路運送法の範囲内のことだけでは(世論に対して)あまり響かないので、あからさまな客引きや、空港等における違法駐車などをしっかりと論って行くことの方が世論を喚起できると思っている」とし、「皆さん方には、遅ればせにはなるが、『ガチでしっかりやるぞ』ということを頭の中に置いておいて欲しい」などとした。

川鍋会長は、「皆さんから寄せられた情報を基に、警察や国交省、観光庁も一緒になつて(対策に当たって)もらえるように、熱量を上げて行きたい。これが一点目だ」と述べた。

高市政権の後を見据えた対応

次に川鍋会長は、「(高市政権の誕生により、ライドシェア解禁問題では) 政治が安定している間にやりたい二点目が、再度、政治家の先生方とのコミュニケーションをしっかりと強くすることだ」とした上で、「私も、これまでも思い付く限りのことはやって来たし、理事の皆さん方にもやって来てもらっていることは良く分かっている。皆さんが地元の政治家の先生方をしっかりと抑えて来てくれたからこそ、今日も我々はこのにいる、ということだと思っている」としながら、「いま東京都選出の自民党の(衆参国会議員の) 先生方は、全員が自民党タク議連に入ってもらっておりコンプライトしている。全タク連では、東京ではコンプライトしたので、全国でもやって下さい、と言っているところだ」などと紹介した。

その上で、川鍋会長は、「タクシーは我々を応援してくれている、だから我々もタクシーのためにやらないと、と思ってもらえるように、私とのツーショット写真を撮ってA2サイズのポスターを



作り、（自民党タク議連所属の衆参国会議員の）先生の選挙区にある東タク協会事務所の営業所の屋内に最低でも2枚は貼ってもらいたい」などと要請し、参考例として、高市政権において総理大臣補佐官に就任した自民党の松島みどり・衆院議員が営業所を訪れた際にポスターを見て喜んでくれたエピソードを紹介した。

川鍋会長は、「いま、私は議員会館を訪れてツーショット写真の撮影をしているところだ」としながら、「高市政権には続いて欲しいが、いつどうなるか、は分からない。

いま出来ることをやってあげば、仮に、タクシー業界の方を向いてくれない人が次の総理大臣になったとしても、自民党の中において数で抑えられるようにしたい」とし、さらに「連立解消で野党となった」公明党に関しては、変わらずに大事だと思っているし、（岸田政権時代におけるライドシェア解禁問題を巡っては）恩義も感じている。これからも応援して行きたい」などとする意向も示した。併せて、立憲民主党や国民民主党を中心とした野党超党派のタクシー政策議連にも言及して、「八方美人のようにもみえるが、それぞれの党の議連が活発に我々タクシー業界を応援してくれており、こちらからも手を携えて、高市政権が終わった後に備えて行きたい。そうした頭でポスターなどに協力して欲しい」などと求めた。

理事会終了後には、支部長を集めて、会員各社の営業所における自民党を中心としたタク議連所属議員支援ポスター掲示に向けた打ち合わせを

行った。

国交省や警察庁、観光庁と連携

理事会では、東京都特別区・武三交通圏を中心に、このところ新規参入や増車が進み、2時間以上となっている運送契約条件の違反、取締り強化による白タク運転者などへの名義貸し、空港等での客引き、雇用によらない運転者の業務委託、杜撰な労務管理など、多くの問題や運用上の懸念があるとみられている都市型ハイヤーへの対策について、国土交通省に加え、警察庁や観光庁などとも連携した形での検討の方向性が報告された。

川鍋会長は、「成田空港のある千葉や関西空港のある大阪などとも全タク連を通じて連携して（都市型ハイヤー問題への対策を）やっていきたい」などとする意向も示した。

特区・武三の運賃改定審査状況

川鍋会長は、審議・報告事項の終了後、審査中の特別区・武三地区の運賃改定申請の状況を説明して、「順調に進んでおり、（消費者委員会の）

委員に対する事前のプレゼンテーションが消費者庁で12月19日に行われることになっており、資料を持参して私が行く予定だ」とした上で、「消費者委員会公共料金等専門調査会によるヒアリングと審議の」本番は来年1月に予定されており、プロセスとしてはしっかりと進んでいる」となどと報告した。

「まさか」という事態もあり得る

一方で、「これだけ物価高対策が言われている中において、15年ぶりとなった（2022年11月の）前回運賃改定時とは状況が異なる」と指摘した上で、「我々にも運賃改定を行う大義名分は十二分にあるが、政府として物価高対策に取り組む中において、私の頭に過ったのは、かつて營養偉・内閣官房長官によつて運賃改定にストップがかかった時のことだ」などと振り返り、続けて「今のところ順調に進んでおり、国交省でも万全を期してもらっているが、政府から漏れ聞こえるニュアンスとしては、（物価高対策の影響で）『まさか』

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>

という事態もあり得ることだけは、少し頭の片隅に置いておいて欲しい」などともした。

全タク連で検討が始まった軽自動車タクシーの導入については、「現在もEV軽自動車はタクシー車両として認められており、（一般的な軽自動車も）東京都内では三多摩地区などで少しずつ導入が認められる可能性はある」としながらも、「運賃問題も懸念され、業界としては前向きながらも慎重に検討する必要がある」などと指摘。「軽自動車タクシーの検討は」基本的には地方が対象であり、（特別区・武三においては）我々は普通車で行く、と思っておいてもらえれば」などと付け加えた。

スカイツリーから錦糸町220円 本紙編集長がGOエコノミー乗車

乗車スポットにやって来たのは、日本交通らしく20代と思われる若い男性乗務員のJAPANAタクシード、乗車番号を伝ええると、事前確定運賃のタクシードと同様に目的地の錦糸町駅までスムーズに運行された。乗客は目的地まで本紙編集長1人。配車は、通常の無線配車と同様の仕組みで、通常営業中に「GOエコノミー」の配車注文が入るとのことだった。通常のタクシード利用と同じく、快適な乗車体験だった。もちろん運賃は220円で決済されていた。

一方で、GOエコノミーのサービス開始から間もないということもあるが、これで採算が合うのか、という疑問は残った。

都心における通常のタクシー利用であれば、「路肩で10分も待つのか」と思うところだが、それぐらいの時間であれば都バスのバス停でも待つことはあり、「220円（クーポン適用前は、迎車料金や配車手数料を除いた通常タクシー運賃である約1450円のほぼ半額となる720円）」という価格もあって、都バスみたいなものだから」と納得できた。

[illegible]

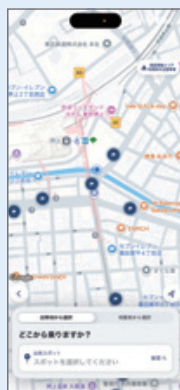
本紙の熊澤義一編集長は12月18日、配車アプリ大手の「GO」が都心12区などで運用する相乗りサービス「GO」エコノミーを利用した。「GO」エコノミーは、「相乗り」とすることで通常タクシー運賃の50〜60%で利用できるというアピールしている。

本紙編集長は、都内有数の観光施設である東京スカイツリー（墨田区押上）最寄りにあるホテル前に設定されたアプリ画面上の乗降スポットから乗車、降車地点をＪＲ総武線の錦糸町駅前（墨田区江東橋）の乗降スポットに設定。すると配車画面には、数分おきに配車予定時間が表示された。５００円分のクーポンが適用されたことから、運賃は、何と「２２０円」と表示された。都バスなら２１０円なので、１０円プラスでタクシーに乘車できることになる。

また、通常のGOでのタクシー配車利用だと、同地点間
は「約1450円＋手配料等」だったので、東京大手・日
本交通（実際に配車されて来たタクシーも日本交通だった）
の場合で運賃が約1450円＋迎車料金400円＋アプリ
手配料100円の計1950円ほどになる計算の距離だ。

アプリ画面上のアイコンをタップすると、乗車時に乗務員に告げる乗車番号のほか、約10分で指定した乗車スポットに配車されること、相乗り運用ながら乗車するのは本紙編集長の1人であること（席の位置は後席左側とアイコン上で指定あり）、交通事情等の影響で到着が予定よりも遅れること（約1分）などが表示された。

都心における通常のタクシー利用であれば、「路肩で10分



関運局が12月の定例記者会見 都市型ハイヤーや運賃改定で質疑



関東運輸局の藤田礼子局長や佐藤直人・自動車交通部長らは12月17日、神奈川県横浜市の「横浜第二合同庁舎」で令和7年12月期の定例記者会見を開いた。冒頭、藤田・関運局長が、最近動向として、①「交通空白」への対応、②管内のタクシー運賃改定状況、③年末年始の輸送安全総点検——などの取組について説明すると共に所見を述べた。

佐藤・自交部長は、都市型ハイヤー問題への対応に関する質問に対して、近畿運輸局において11月26日に都市型ハイヤー事業者向けのオンライン講習会を実施したことは承知しているとした上で、「関運局では従来から許可事業者を管轄する運輸支局において代表者又は役員を対象とした講習を実施しており、関係法令等についての指導をしている。事務連絡に基づく対面での注意喚起も、許可までに代表者らに行っている」などとして、近運局のようなオンライン講習会については「これまでの対応状況も踏まえた上で、実施するかどうかを検討して行きたい」との意向を示した。

藤田局長が取組と所見を述べる

定例記者会見の冒頭で、藤田礼子・関運局長は、「交通空白」への対応に関して、最近も千葉県香取市や群馬県庁を訪れて地域の課題や今後の

方針などに関して意見交換をしたことのほか、地域における取組事例として、千葉県富津市では路線バス金谷線廃止後の対応として事前電話予約による区域型の公共ライドシェアの運行が12月19日から始まること、神奈川県相模原

市では中山間地域におけるバス路線の廃止が予定されていることから廃止後の生活交通を確保するためにWEBなどでの事前予約型乗合タクシーの実証運行が始まっていること、などを紹介した。

また、関運局管内で審査が進む運賃改定に関しては、「運賃改定後の増収益をもつてドライバーの待遇改善や利用者利便の向上、安全対策に繋がるようにしっかりと取り組むことを期待している」などとした。

人件費率を下げることは論外

佐藤直人・自交部長は、運賃改定時のノースライド問題に関する質問に答えた中で、「運賃改定の結果として運転者の労働条件改善が確実になされるのが主眼であり、運送収入対する運転者人件費の割合を維持させることが重要なポイントだ」とした上で、積算歩合も含めて賃金改定は労使間の問題だとしながらも「(運賃改定に併せて)運送収入に対する人件費比率を下げるようなことは論外」などとする認識を改めて示した。

中国系都市型ハイヤーの許可取消 成田空港での客引きで監査を実施



関東運輸局(藤田礼子局長)は12月19日、都内足立区の都市型ハイヤー事業者である、順翰合同会社(栗健代表)の事業許可を取り消すと発表した。取消日は来年1月19日。違反点数は90点。

関運局では、「成田国際空港におけるハイヤーの客引き行為等の実態を把握するため、千葉県警察、成田国際空港会社と連携し、現地調査を実施してきたが、今般、客引き行為を現認し、その後の監査で法令違反が確認された」としている。

違反点数90点で許可取消へ

都市型ハイヤーを巡っては、2時間以上となっている運送契約条件の違反、名義貸し、空港等での客引き、運転者の業務委託、杜撰な労務管理など、多くの問題や運用上の懸念があるとみられている。

そうした中で、中国系都市型ハイヤー事業者とみられる順翰合同会社(栗健代表、都

内足立区東伊興)に対する事業許可の取消処分について、関運局では「令和7年8月27日の成田国際空港での現地調査による客引き行為の現認を端緒として、9月18日、10月9日及び11月4日に当該事業者(本社営業所)に対し監査を実施したところ、許可条件違反(道路運送法86条1項)等の計14件の道路運送関係法令に違反する事実が確認された」などとしている。

札幌や青森で運賃改定と冬期割増 札幌は3月26日まで冬期2割増



北海道や東北で冬期割増の新設・再設定に踏み出す地域が増加している。北海道札幌・小樽地区の運賃改定が12月17日から実施され、旧札幌A地区と旧札幌B地区が統合されて札幌・小樽地区となり、普通車上限運賃は、旧札幌A地区の初乗り1・28キロ670円・加算241メートル80円と旧札幌B地区の1・4キロ700円・加算275メートル100円が一本化されて、初乗り1・05キロ600円・加算272メートル100円となった。改定増収率は10・04%だった。併せて、今回の運賃改定から、約60年ぶりに札幌などで冬期割増（2割増）が設定されることになった。令和7年度は、12月17日から来年3月26日まで冬期割増が適用可能となる。

積雪地帯以外でも冬期割増設定

タクシートの冬期割増は、これまで積雪や路面凍結が多い北海道・東北・北陸地方などの積雪地帯を中心に設定されて来ており、「指定期間及び指定地域の営業所に配置されている車両、又は当該地域を走行する車両に限り適用する」と規程、割増率は2割。

運賃改定が12月17日から実施された北海道の札幌・小樽地区（旧札幌A地区と旧札幌B地区を統合）では、改定増収率10・04%の運賃改定が実施されたほか、約60年ぶり

に冬期割増（2割、12月17日から来年3月26日まで）が設定されることになった。また、迎車料金も、1回200円から300円に引き上げられる。

これに対して、札幌エムケイでは、今回の運賃改定について「一般他社より10%安い運賃（初乗り1・05キロ540円・加算302メートル100円）で冬期割増も設定しない。冬期は他社より最大25%も安い」などとアピールしている。一方で、迎車料金200円を新設した。

青森でも運賃改定と冬期割増

また、東北運輸局は12月22日、青森地区の運賃改定を公示した。普通車初乗り1・0キロ670円・加算257メートル90円が同初乗り0・9キロ700円・加算256メートル100円になる。改定増収率は11・64%。実施は来年1月28日。

併せて、青森地区でも冬期割増（20%）が新たに設定された。期間は12月1日～翌2月末までの間で適用可能となっている。

年末年始に日本版RSの稼働拡大 1270台2日、550台14日

※R15の年末年始繁忙期の稼働拡大申請事業者
令和7年12月17日現在

NO	会社名
1	すげふの交通 株式会社【福岡1】
2	東信自動車 株式会社
3	日興自動車 株式会社
4	日興自動車 株式会社
5	日興タクシー 株式会社
6	日興自動車 株式会社
7	山手タクシー 株式会社
8	山手観光自動車 株式会社
9	埼玉交通 株式会社
10	株式会社 パロート・半導体
11	リボン交通 株式会社
12	株式会社 ワイエム交通
13	羽田交通 株式会社
14	羽田タクシー 株式会社
15	日本交通 株式会社【福岡2】
16	東信自動車 株式会社
17	日本交通 株式会社【三浦1】
18	日本交通 株式会社【三浦2】
19	豊和交通 株式会社
20	日本交通 株式会社【新米通】
21	日本交通 株式会社【春日1】
22	日本交通 株式会社【春日2】
23	日本交通 株式会社【千住1】
24	日本交通 株式会社【千住2】
25	日本交通 株式会社【千住3】
26	大宮自動車 株式会社
27	東交通 株式会社
28	東海交通 株式会社
29	日交ひかり 株式会社
30	日交運輸 株式会社
31	日交運輸 株式会社
32	日本交通 株式会社【福岡1】
33	日本交通 株式会社【福岡2】
34	日本交通 株式会社【福岡3】
35	ロイヤルリムラン 株式会社
36	日興自動車 株式会社
37	株式会社 関東自動車
38	株式会社 サンベスト東海
39	日興自動車 株式会社
40	日の丸交通 株式会社
41	日興交通新六 株式会社

関東運輸局はこのほど、東京都特別区・武三地区の年末繁忙期や年始におけるタクシー不足を補完するため、12月26日の金曜日や1月1日の午前0時～早朝4時台、12月11日～30日までの特定日における午後4時～午後7時台までなどを実施日とする日本版ライドシェアの「年末年始繁忙期の稼働拡大申請」を受付けた。

特別区・武三の41社が申出

日本版ライドシェアの運行車両数が拡大される「年末年始繁忙期の稼働拡大」の申出対象となったのは、12月26日（金曜日）と1月1日（元旦）の午前0時～早朝4時台で不足車両数は1270台（土曜日の午前0時～早朝4時台の不足車両数に準じたもの）。

12月17日時点で特別区・武三の41社が申出を行って日本版ライドシェアを稼働している。

大阪タクシー協会が理事会を開く 近運局の西野光・自交部長が講演



大阪タクシー協会（坂本栄二会長）は12月19日、大阪市天王寺区の「シエラトン都ホテル大阪」で第147回理事会を開き、全タク連関係の会議のほか、12月1日に実施された年末飲酒運転撲滅キャンペーン、大阪タクシーセンターにおいて12月10日に開催された輸送秩序確立連絡協議会の概要などが報告された。

輸送秩序確立連絡協議会に

ついては、大沼仁洪・交通安全委員長が、①JR大阪駅前高架下にある高速乗合バス停留所における降車運用が来年1月20日から再開されることから、停留所の運用を阻害するような客待ち等の禁止、②USJ（ユニバーサルスタジオ・ジャパン）周辺でのアプリ配車待ちなどでの迷惑駐車禁止、③乗車規制地区である北新地での二重駐車禁止——などの要請があることを報告した。

また、理事会の終了後には、近畿運輸局の西野光・自動車交通部長が「公共交通機関としてのタクシー」と題した講演を行ったほか、理事らを慰労する年末恒例の懇親会を開いた。



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、「今年最後の理事会となったが、皆さんが大阪・関西万博での輸送を一所懸命に頑張ってくれたお陰で、昨日、『KKRホテル大阪』において、私

が、皆さんを代表して（服部真樹）近畿運輸局長から感謝状をいただいた。また、万博協会（2025年日本国際博覧会協会）からも同様に感謝状をいただいている」としながら、「式典における近畿運輸局長の話の中でも、（8月13日の夜に電気系統のトラブルで大阪メトロ中央線の）地下鉄の運行がストップした際にもタクシーが頑張ってくれた、との言葉をいただいている。改めて、皆さんに対する感謝の言葉をいただいたことを伝えておきたい」などと述べた。

べた。

続けて、「大阪府市との話し合いの中では、万博期間中にタクシーが足らなくなる」とされ、「全国知事会からも同様の指摘があったようだが、我々は、タクシーで十分に足りるので、（万博）ライドシェアは必要ない、と訴えて来た」とし、「結果的には、（日本版ライドシェアの）拡張である万博ライドシェアは、24時間稼働となったものの、タクシーのドライバーが増えたこともあって、期間中は満遍なくタクシーを供給することが出来た」などと振り返って、大々協会員事業者における万博開催期間中のタクシー供給の取組を労うと共に、感謝の意を述べた。

大阪・関西万博と運賃改定実施

また、坂本会長は、11月5日から実施となった改定率10・88%の大阪地区における運賃改定にも言及して、「我々にとっては、大阪・関西万博の開催と並ぶビッグトピックスだ」としながら、「運賃改定実施後は、会員各社ともそれなりの推移をしていると

思うが、運賃改定は労働者への還元が第一であり、労働条件の改善を進めながら、最終的には利用者へのしつかりとしたサービスに繋げる必要がある」とし、「そのためには、タクシーの労働者に、ゆとりのある気持ちで仕事をさせてあげる、ということだ。そして、もともとタクシーがあつて良かったな、タクシーが無いとダメだな、という環境を作って行くことだ」などとする考え方を、来年に向けた抱負として示した。

坂本会長は、①タクシー不足を招かないための乗務員の充足、②大阪府内では限られているとは言え交通空白の解消、③路線バス撤退後などにおける住民の足の提供——などにおけるタクシー業界としての供給責任を果たすため、地元自治体との話し合いを要請しながら、その際の大々協支部の活用も訴えた。

輸送秩序確立連絡協議会

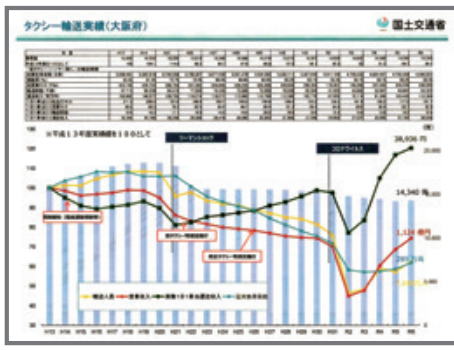
第147回理事会では、全タク連関係の会議のほか、12月1日に実施された年末飲酒運転撲滅キャンペーン、大阪

タクシーセンサーにおいて12月10日に開催された輸送秩序確立連絡協議会の概要などが報告された。

近運局の西野・自交部長が講演

理事会終了後に、「公共交通機関としてのタクシー」と題した講演を行った、近畿運輸局の西野光・自動車交通部長は、①タクシー事業の概況、②地域の足としてのタクシー、③観光の足としてのタクシー、④自動運転、⑤その他――のテーマで講演した。

タクシー事業の概況では、大阪を含む近運局管内2府4県のタクシー輸送実績では、輸送人・営業収入・延べ実働車両数・日車営収のすべての



項目において、令和6年度の実績が5年度を上回っていること、日車営収は平成13年度との比較でも大きく伸びている（令和6年度は3万5276円）こと、営業収入もコロナ禍前の平成31年度の2058億円とほぼ同じ2049億円にまで令和6年度は回復していること、などを説明した。

そのうち、大阪府だけの数値を見ると、営業収入では平成31年度の1057億7000万円（実働日車営収は3万1596円）に対して令和6年度は1123億8400万円（同3万8936円）と上回っている（ちなみにコロナ禍にあつた令和2年度は679億3500万円・同2万4992円、3年度は721億1140万円・同2万7037円にまで減少した）こと、その上で、令和7年度の営業収入について、

乗務員数はコロナ禍から回復へ

近運局管内におけるタクシー運転者数の変化では、同じく平成31年3月末との比較で、大阪A（大阪市域交通圏）は2万0096人から令和6年度末には1万8007人へと2000人強の減となつている一方で、コロナ禍による減少前となる令和2年度3月末との比較では、大阪Aは令和6年度末で93・6%（1万9427人↓1万8007人）にまで回復しており、兵庫Bの同89・3%（2241人↓2002人）、大阪Bの87・9%（2222人↓1954人）、京都Aの84・2%（7953人↓6694人）、滋賀の8・1%（1340人↓1114人）、兵庫Aの81・7%（7278人↓5943人）などを大きく上回っている。

タクシー運転者数がコロナ禍前の80%未満となつている、和歌山79・8%（1442人↓1151人）、京都B78・2%（409人↓320人）、奈良78・2%（1447人↓1131人）の3地区

についても、下げ止まりの傾向をみせていることから「ドライバの数という点において、コロナ過から脱するところなのかな、という状況だ」などとする見方を示した。

乗務員は49歳以下が4分の1

運転者証の交付に関して、西野・自交部長は、「大阪A地区においては、順調に若返つて来ており、令和7年9月末で57・2歳（令和2年3月末は61・1歳、平成31年3月末は61・3歳）となつている」とした。コロナ禍での減少から乗務員数が回復する過程において、高齢乗務員が退出し、49歳以下の比較的若い乗務員が流入（令和7年9月末では全体の約4分の1となる25・4%で、同2年3月末は15・3%、平成31年3月末は13・5%）した結果であり、特に、30〜39歳（令和2年3月末の3・3%↓同7年9月末は8・4%）と29歳以下（同1・4%↓5・3%）の伸びが大きい。

講演終了後に懇親会を開催



近運局の西野・自交部長による講演の後、懇親会を開き、坂本栄二会長が理事らに労いの言葉を掛けた上で乾杯の発声を行つて懇親に移った。中締め挨拶を、古知愛一郎副会長が行い、「今年は、様々な心配事があつた大阪・関西万博においても、皆さんの協力により、万博協会からタクシー業界が表彰され、タクシー業界に対する供給輸送力の懸念も払しょくすることが出来た。最終的には我々のタクシー業が評価される結果となり、非常に良かったと思う」となど述べたほか、恒例となつた大沼仁洪・交通安全委員長による大阪締めで散会した。



実働率や実働日車營收の地域格差 関東8都県の近況実績で読み解く



関東運輸局はこのほど、管内8都県の令和7年11月における原価計算対象事業者輸送実績速報を取りまとめた。

それによると、都県庁が所在する東京都特別区・武三および同多摩地区、神奈川県京浜（横浜市）、千葉県旧千葉A（千葉市）、埼玉県南部（さいたま市）、茨城県（全県・水戸市）、栃木県（全県・宇都宮市）、群馬県旧群馬A（前橋市）、山梨県旧山梨A（甲府市）の各運賃ブロックにおける令和7年11月の実績値と比較すると、実働率では、特別区・武三と京浜が70%台、それに次ぐ多摩が67%、旧山梨Aの65・9%が続く、旧千葉Aと埼玉県南部が60%前後、茨城・旧群馬Aが50%台前半から中盤、栃木は5割を割り込む48・7%だった。

同じく実働日車營收では、特別区・武三が6万3000円台、京浜が5万1000円台、多摩が4万8000円台、埼玉県南部が4万5000円台、旧千葉Aが4万3000円台、栃木と旧山梨Aが3万円台前半、茨城と旧群馬Aが2万7000円台で並ぶという状況だ。

乗務員の充足状況や実働日車營收の水準において、首都東京を中心とした経済圏の大きさをから全国的には比較的堅調な関東地区のタクシーにおいても、地域格差が都心を中心とした同心円状に拡大・固定化する傾向にあり、地域事情に応じた対策が必要だ。

〈本紙編集長 熊澤 義一〉

● 関東運輸局管内 原価計算対象事業者輸送実績速報（令和7年11月分）

都県	運賃ブロック	年月	実働率 (%)	実車率 (%)	総營收 (千円)	実働1日1車当たり		
						走行キロ	輸送回数	運送収入
東京	特別区・武三	令和7年11月	73.4	48.1	3,639,387	245.3	24.7	63,209
		令和6年11月	72.5	48.3	3,604,120	245.8	25.1	63,154
		前年対比	101.3%	99.7%	101.0%	99.8%	98.6%	100.1%
	多摩	令和7年11月	67.2	42.6	816,822	187.9	24.7	48,879
		令和6年11月	67.4	43.3	796,709	182.1	24.5	47,790
		前月対比	99.6%	98.5%	102.5%	103.2%	100.5%	102.3%
神奈川	京浜	令和7年11月	70.1	41.6	1,135,683	212.8	26.6	51,700
		令和6年11月	70.4	42.0	1,168,516	215.6	27.2	53,049
		前年対比	99.6%	99.0%	97.2%	98.7%	97.8%	97.5%
千葉	旧千葉A	令和7年11月	61.6	42.3	671,131	179.5	21.7	43,115
		令和6年11月	60.5	42.7	646,260	174.0	21.8	42,342
		前年対比	101.8%	99.1%	103.8%	103.2%	99.5%	101.8%
埼玉	南部	令和7年11月	58.6	42.1	815,501	173.0	25.0	45,158
		令和6年11月	60.0	42.4	825,388	172.9	25.1	45,257
		前年対比	97.7%	99.3%	98.8%	100.1%	99.6%	99.8%
茨城	茨城	令和7年11月	56.2	43.9	154,741	124.4	11.9	27,475
栃木	栃木	令和7年11月	48.7	41.2	209,359	165.6	12.9	33,697
群馬	旧群馬A	令和7年11月	52.8	50.3	138,395	116.8	10.7	27,216
山梨	旧山梨A	令和7年11月	65.9	46.1	128,449	129.2	13.0	30,223

● 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 11 月の 19 年比 (%)	9 月の 19 年比 (%)	10 月の 19 年比 (%)	11 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）	89.0	92.3	96.5	91.0
東北	青森（5 社、全社が 23 年 6 月 15 日運賃改定）	102.5	91.7	90.7	85.3
	岩手（5 社、うち 4 社は 25 年 10 月 8 日運賃改定）	82.7	88.1	102.0	95.3
	宮城（5 社、全社が 23 年に運賃改定）	83.2	91.8	84.8	78.9
	秋田（5 社、全社が 23 年に運賃改定）	76.0	98.6	97.9	96.0
	山形（5 社、全社が 23 年に運賃改定）	83.4	85.2	91.0	86.1
	福島（7 社、全社が 25 年 4 月 16 日運賃改定）	82.3	88.8	87.2	84.8
関東	茨城（5 社、全社が 23 年 9 月 19 日運賃改定）	111.0	116.5	117.4	124.1
	栃木（9 社、全社が 23 年 12 月 4 日運賃改定）	101.4	107.8	107.8	104.5
	群馬（5 社、全社が 23 年 10 月 10 日運賃改定）	82.7	90.3	88.8	82.8
	埼玉（5 社、全社が 23 年 11 月 20 日運賃改定）	106.9	115.2	114.5	110.6
	千葉（6 社、全社が 23 年 11 月 20 日運賃改定）	128.3	126.0	130.9	129.9
	東京（5 社、全社が 22 年 11 月 14 日運賃改定）	104.8	122.0	126.9	118.9
	神奈川（5 社、4 社が 23 年 11 月、1 社が 24 年 3 月）	110.7	111.3	114.6	110.6
	山梨（4 社うち 3 社が 24 年 4 月 8 日運賃改定）	104.6	93.0	113.0	101.4
北陸信越	新潟（5 社うち 4 社が 23 年 10 月 25 日運賃改定）	83.6	80.6	90.0	82.4
	富山（4 社、全社が 23 年 9 月 11 日運賃改定）	110.1	106.5	113.8	107.2
	石川（4 社、全社が 23 年 6 月 26 日運賃改定）	97.3	96.5	106.1	100.4
	長野（4 社、全社が 23 年 9 月 25 日運賃改定）	87.2	85.9	104.0	88.1
中部	福井（5 社、全社が 23 年 10 月 25 日運賃改定）	115.4	112.4	114.6	109.2
	岐阜（5 社、全社が 23 年に運賃改定）	98.8	102.7	109.4	103.2
	静岡（5 社、全社が 25 年 11 月 25 日に運賃改定）	72.6	80.8	82.3	79.5
	愛知（5 社うち 3 社が 25 年 10 月 14 日改定）	98.5	100.0	103.9	103.9
	三重（5 社、全社が 23 年 9 月 11 日運賃改定）	95.1	91.9	99.7	98.4
近畿	滋賀（6 社、全社が 25 年 9 月 12 日運賃改定）	87.0	100.5	104.3	97.4
	京都（6 社うち 4 社が 25 年 8 月 6 日運賃改定）	103.7	110.4	121.6	113.6
	大阪（5 社、全社が 25 年 11 月 5 日運賃改定）	114.9	125.9	131.4	126.4
	兵庫（5 社うち 4 社が 25 年 11 月 27 日運賃改定）	91.0	93.9	97.9	88.9
	奈良（5 社、全社が 24 年 11 月 11 日運賃改定）	84.6	84.5	89.9	84.4
	和歌山（5 社、全社が 23 年 7 月 3 日運賃改定）	85.1	77.3	86.9	79.3
中国	鳥取（4 社、全社が 23 年 12 月 25 日運賃改定）	106.5	101.9	105.7	101.9
	島根（5 社、全社が 24 年 3 月 29 日運賃改定）	93.6	82.6	86.2	83.0
	岡山（5 社、全社が 25 年 11 月 27 日運賃改定）	98.9	94.2	98.8	95.0
	広島（5 社、全社が 23 年 6 月 26 日運賃改定）	113.9	118.9	120.9	108.9
	山口（5 社、全社が 23 年 8 月 1 日運賃改定）	88.4	86.1	89.2	83.8
四国	徳島（5 社、全社が 23 年 9 月 11 日運賃改定）	105.0	86.3	96.2	85.2
	香川（5 社、全社が 23 年 3 月 6 日に運賃改定）	97.7	102.3	101.4	101.0
	愛媛（6 社うち 5 社が 23 年 6 月 26 日運賃改定）	79.0	93.0	91.1	87.6
	高知（5 社、全社が 24 年 2 月 19 日運賃改定）	89.9	88.8	88.0	89.4
九州	福岡（8 社、うち 1 社は 25 年 7 月に運賃改定）	105.5	106.7	114.1	109.1
	佐賀（9 社、全社が 23 年 10 月 25 日運賃改定）	92.1	93.3	101.1	97.6
	長崎（5 社、全社が 23 年 9 月 1 日運賃改定）	95.0	82.0	89.4	88.4
	熊本（4 社、全社が 24 年 4 月 26 日運賃改定）	108.9	96.4	123.4	115.5
	大分（6 社、全社が 23 年 7 月 12 日運賃改定）	81.6	82.1	79.7	82.9
	宮崎（5 社、全社が 23 年 7 月 26 日運賃改定）	94.3	86.5	87.4	83.5
	鹿児島（6 社、全社が 23 年 8 月 1 日運賃改定）	96.2	95.8	98.0	93.1
沖縄	沖縄（1 グループ +4 社、全社が 23 年に運賃改定）	128.2	143.2	143.2	150.1
全国の営業収入の 2019 年同月比		96.2	98.1	102.8	98.3

● 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	2025.11.30	2025.11.30 充足率	直近3カ月の増減	32カ月間での増減率
北海道A	8,528	6,647	1,881	77.9%	7,013	82.2%	9	106%
北海道B	8,547	6,862	1,685	80.3%	6,898	80.7%	15	101%
青森	3,482	2,713	769	77.9%	2,506	72.0%	△5	92%
岩手	2,675	2,211	464	82.7%	2,020	75.5%	4	91%
宮城A	3,970	3,238	732	81.6%	3,240	81.6%	△3	100%
宮城B	1,853	1,506	347	81.3%	1,406	75.9%	6	93%
秋田	1,576	1,283	293	81.4%	1,137	72.1%	△9	89%
山形	1,609	1,366	243	84.9%	1,313	81.6%	11	96%
福島	3,464	3,091	373	89.2%	3,066	88.5%	△3	99%
茨城	3,135	2,658	477	84.8%	2,690	85.8%	18	101%
栃木	1,982	1,716	266	86.6%	1,754	88.1%	5	102%
群馬	1,612	1,338	274	83.0%	1,464	90.8%	9	109%
埼玉A	4,053	3,316	737	81.8%	3,451	85.1%	1	104%
埼玉B	5,212	4,355	857	83.6%	4,443	85.2%	△6	102%
千葉A	6,280	5,471	809	87.1%	5,832	92.9%	△1	107%
千葉B	2,621	2,325	296	88.7%	2,578	98.4%	8	111%
東京A	58,257	48,515	9,742	83.3%	54,714	93.9%	100	113%
東京B	6,297	5,141	1,156	81.6%	5,107	81.1%	△6	99%
神奈川A	11,945	10,032	1,913	84.0%	11,165	93.5%	50	111%
神奈川B	5,214	4,260	954	81.7%	4,447	85.3%	△8	104%
山梨	1,232	960	272	77.9%	1,074	87.2%	5	112%
新潟	3,731	2,982	749	79.9%	2,876	77.1%	△1	96%
富山	1,077	855	222	79.4%	846	78.6%	△2	99%
石川	2,321	1,898	423	81.8%	1,985	85.5%	3	105%
長野	3,273	2,594	679	79.3%	2,633	80.4%	△6	102%
福井	1,109	939	170	84.7%	957	86.3%	△3	102%
岐阜	2,106	1,594	512	75.7%	1,617	76.8%	5	101%
静岡	6,082	4,960	1,122	81.6%	4,860	79.9%	12	98%
愛知A	9,168	7,219	1,949	78.7%	7,876	85.9%	33	109%
愛知B	3,323	2,558	765	77.0%	2,654	79.9%	18	104%
三重	1,526	1,230	296	80.6%	1,297	85.0%	0	105%
滋賀	1,340	1,108	232	82.7%	1,123	83.8%	10	101%
京都A	7,953	6,147	1,806	77.3%	6,858	86.2%	32	112%
京都B	409	347	62	84.8%	317	77.5%	1	91%
大阪A	19,247	16,028	3,219	83.3%	18,977	98.6%	158	118%
大阪B	2,222	1,815	407	81.7%	2,160	97.2%	26	119%
兵庫A	7,278	5,758	1,520	79.1%	5,980	82.2%	32	104%
兵庫B	2,241	1,985	256	88.6%	1,960	87.5%	91	99%
奈良	1,447	1,170	277	80.9%	1,127	77.9%	△1	96%
和歌山	1,442	1,167	275	80.9%	1,142	79.2%	11	98%
鳥取	830	629	201	75.8%	643	77.5%	10	102%
島根	1,316	1,065	251	80.9%	1,076	81.8%	△1	101%
岡山	3,338	2,696	642	80.8%	2,743	82.2%	1	102%
広島A	4,428	3,525	903	79.6%	3,617	81.7%	△1	103%
広島B	3,029	2,638	391	87.1%	2,574	85.0%	△8	98%
山口	2,638	2,121	517	80.4%	1,969	74.6%	△5	93%
徳島	1,269	1,124	145	88.6%	1,142	90.0%	5	102%
香川	1,604	1,443	161	90.0%	1,533	95.6%	2	106%
愛媛	2,851	2,390	461	83.8%	2,351	82.5%	△4	98%
高知	1,589	1,352	237	85.1%	1,248	78.5%	5	92%
福岡A	3,651	2,993	658	82.0%	2,633	72.1%	△6	88%
福岡B	8,282	6,655	1,627	80.4%	7,795	94.1%	80	117%
福岡C	2,715	2,156	559	79.4%	2,051	75.5%	12	95%
佐賀	1,248	1,085	163	86.9%	1,019	81.7%	△9	94%
長崎	3,819	3,168	651	83.0%	2,882	75.5%	0	91%
熊本	4,103	3,489	614	85.0%	3,660	89.2%	11	105%
大分	2,468	2,064	404	83.6%	1,903	77.1%	17	92%
宮崎	2,174	1,740	434	80.0%	1,595	73.4%	△2	92%
鹿児島	3,220	2,500	720	77.6%	2,344	72.8%	11	94%
沖縄	6,747	5,747	1,000	85.2%	6,509	96.5%	20	113%
全国	282,168	231,938	50,230	82.2%	245,850	87.1%	757	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

神々協横浜支部が理事会と講演会 ホテルニューグランドの原氏が登壇



神奈川県タクシー協会横浜支部（支部長＝太田宏・湘南交通社長）は12月15日、横浜市中区の「ホテルニューグランド」で理事会を開き、神々協横浜支部の連絡網整備に向けて審議したほか、支部加盟事業者である日本交通横浜（横浜市保土ヶ谷区、282台）の代表者変更（齋藤浩二氏↓古川篤志氏、10月7日付）と、東京ヤサカ自動車（都内大田区大森南、うち横浜営業所は42台）の商号と代表者の変更（東京ヤサカ自動車↓おもりタクシー〈国際自動車グループ〉、桑田佳幸氏↓渡邊啓幸氏、10月30日付）などを報告した。

横浜地域公共交通会議の報告

神々協横浜支部理事会の冒頭挨拶で、太田宏支部長は、

「理事会後の特別講演会では、ホテルニューグランドの原・会長兼社長から大変に興味深い話が聴けるのではないかなどとした。



議事では、神々協横浜支部の連絡網整備に向けた審議をしたほか、令和7年度第3回横浜地域公共交通会議の結果として、①金沢区東朝比奈・六浦地区における小型バス（おでかけシャトル）の本格運行開始、②南区三春台・清水ヶ丘地区「おおたループバス」実証運行における運行計画の変更、③本宿東部・川島町西地区小型バスの実証運行における運行計画の変更、④保土ヶ谷区上菅田地区におけるボランティアバス、⑤港北区錦が丘・富士塚地区におけるボランティアバス——などの概要について報告した。

横浜の歴史と共に歩むホテル

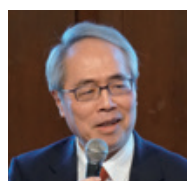
「横浜の歴史と共に歩むホテルニューグランド」と題した、原信造・ホテルニュー



グランド会長兼社長（神奈川タクシー協会会長）による特別講演では、①原氏が官僚として大蔵省（現在の財務省）に入省してから名古屋税関長や関東信越国税局長などを歴任した中でのエピソード、②1854年に米国のペリー提督が、当時は漁村だった横浜に上陸し、外国人居留地などを経て国際貿易港としての横浜が誕生するまでの歴史、③ホテルニューグランドは、日本クラシックホテルの会を構成する9会員ホテルの一員であること（残りの8つのホテルは、日光金谷ホテル、富士屋ホテル、万平ホテル、奈良ホテル、東京ステーションホテル、蒲郡クラシックホテル、雲仙観光ホテル、川奈ホテル）、④戦前はベープ・ルース、戦後は、連合国軍最高司令官となるマッカーサーが厚木飛行場から直接来てホテルニューグランドに3日間滞在、その後、接収されたこと、⑤横浜の観光客は約9割が日帰りであり、異国情緒で

はインバウンド観光客も少ないことから、再来年に横浜で開催される国際園芸博覧会（GREEN×EXPO2027）では横浜のタクシー業界とも連携したいこと——などを興味深く聴いた。

来賓に神々協の伊藤宏会長ら



懇親会には、来賓として、神奈川県タクシー協会の伊藤宏会長や神奈川県タクシーセンターの幾田佳宏・常務理事らが出席して挨拶したほか、神々協の三上弘良・専務理事による乾杯の発声で懇親に移った。



クルーズ船と
日本版ライドシェア

本コラムの執筆時点で、今年も残された日々は早くも2週間弱となった。年末につきものの1年の振り返りと来年の抱負を書かねばならない。

今年の2月に筆者は後期高齢者に突入し、明らかな体力の低下と記憶力の衰えに愕然とする日々が多い。いつも使っている言葉が突然、思い出せなくなり、とりわけカタカナの英語用語が腹立たしいほど出てこない。これは認知症の初期症状なのかと心配にもなるが、一方で、TV電話で



隔週の日曜日に会話する、今年100歳になった郷里の母が「最近、物忘れが激しい!」と嘆くのを聞くと、「百歳だから当たり前!」と思いながら思わず苦笑してしまう。

加齢現象への愚痴の種は尽きないので、これぐらいにしてい、今年を振り返ってみよう。

今年、清水港に寄港するクルーズ船のインバウンド客への貸切となるチャータータクシー手配の仕組の深化、とりわけイベント型の日本版ライドシェアの仕組の確立・運用の時期であった。

昨年のクルーズ船インバウンド客へのタクシーの配車時には1時間近くタクシーの乗り場で客を待たせてしまうケースが発生したことから、その問題に対処するためのイベント型日本版ライドシェアの活用を思い立つ。静岡市役所交通政策課にそうした実情を話し、昨年12月に同市から静岡運輸支局に対する「要請書」の提出をお願いした。そして今年3月に17台の日本版ライドシェアの許可枠を静岡交通圏のタクシー事業者に頂いた。結果として、4月から清水港におけるイベント型日本

清野吉光氏のコラム 第180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

2025年の
振り返り

清野吉光のコラム
団塊耕志録
ブログ (過去記事)

版ライドシェアが2台からスタートし、5月には5台、そして9月には10台となった。

清水港における日本版ライドシェアの運行は、今年最後となったクルーズ船寄港日の11月までに延べ50日間で126台が224回の運行を行い、780人のインバウンド客が利用した。

また、日本版ライドシェアの乗務員は海外での就業体験や留学経験を持つ人が多く、英語が堪能な人が多い。

清水港からは、箱根や河口湖、富士山5合目など6時間以上の長時間チャーターがあり、英語でのコミュニケーションができる日本版ライドシェア乗務員の評価も高い。

日本版ライドシェア開始当初、貸切でのチャーターと一般のワンウェイの順番を巡るトラブルに関しても、日本版ライドシェアでもワンウェイの運行ができる仕組みを作ったことにより、タクシー乗務員との公平な運用ができるようになった。

新しい試みに問題はつきものだが、逆にトラブルに突き当たることによって、新しい知恵と仕組みが生まれてくる

ものだ改めて実感している。

日本版ライドシェアは乗務員不足によるタクシー不足の問題を解決しようと作られた新たな制度だが、とりわけこのクルーズ船寄港というイベントによる一時的なタクシー不足に対処するには優れた仕組みであり、全国100カ所に及ぶというクルーズ船寄港地のタクシー不足にうまく活用してもらいたいものだ。

2025年クルーズ船客の
タクシー利用状況

つい最近、静岡市の交通政策課から同市のホームページに公開する「クルーズ客によるタクシー全体の利用状況」という資料を頂いた。

この資料は、2025年4月から今年11月までの実績データを集計したもので、株式会社静岡TaaSトラベルの配車明細データを活用している。

静岡TaaSでは今年、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」のテーマで応募し、採択され、実施して来ている。

る。その一環として、積極的に静岡市や静岡県、静岡運輸支局に配車データの報告を行って来ている。今回そのデータを含めて静岡市の交通政策課が利用状況を集計してグラフ化、解析を行っており、興味深い内容となっている。

その集計によると、清水港・日の出埠頭へのクルーズ船の寄港は83隻（77日）で、乗客は14万人、乗員は6・7万人となっている。

大型船の寄港日を中心に手配窓口を52日設置し、運行回数は約3000回（約60回／日）、乗客は約1万人（約200人／日）、売上は約4300万円（約80万円／日）である。内訳は、タクシー・日本版ライドシェアの運行回数が、一般のワンウェイで1800回、貸切のチャーターで1260回だった。乗車人数は、ワンウェイが約6300人、チャーターが4276人。売上額は、推計でワンウェイが約700万円、チャーターが3686万円であった。また、単価については、ワンウェイが約3900円／回で約1100円／人、チャーターが2万9295円／回で8620円



／人であり、富士山観光を中心にして清水港での貸切のチャーター運行が如何に恵まれているかを如実に示している。ちなみに、この資料ではチャーターの運行時間の割合を円グラフにしているが、1・5時間が19%、3時間が20%、4時間が35%、6時間が15%となっている。世界的なアイコンである富士山のおかげと言うこともあるが、魅力的な観光コースの醸成と現場での英語での営業も大きいと思われる。



によつてはクルーズ船向けのタクシー需要の拡大は見込めるのではないかと、思っている。一方で、この資料では、クルーズ船寄港によるタクシー不足がクルーズ客に長時間の待機を強いており、特に特定のクルーズ船や、曜日によっては40分以上の待ちが発生していることを示している。

目安としては、タクシーのチャーター台数が30台を超えると20分以上の配車待ちが発生する確率が高いと分析している。

今回の資料では、既に運行されている日本版ライドシェアの実績の集計は表示されていないが、1割以上の貢献があったと思われる。

事実、分析の結果から、『今後の対応事項』の内容として「市内のタクシー事業者による日本版ライドシェアの実施」と明記されており、また「岸壁におけるタクシー需給の過不足の状況、タクシー位置情報や配車の可能時刻を把握し、岸壁とタクシーがリアルタイムで共有できるシステムの構築実証（配車効率の向上、タクシー実台数の増加）」と提言されている。

まさに、静岡TaaSが静岡県タクシー協会、財団法人駿河企画観光局などとパートナーを組み、実施している共創プロジェクトの内容そのものである。

是非、この施策を静岡市としても支援、推進をお願いしたいところだ。静岡市の観光事業の潜在能力は限り無いものがあり、クルーズ船に限らず、多様なインバウンド需要を取り込むための体験型の観光コースの醸成とプロモーションに取り組んでいくことを、来年への抱負としたい。

（2025年12月18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!

羽田空港は過去最高の稼働台数 東タクセンが専門紙記者懇談会



東京タクシーセンターの小松和則・専務理事、安田克己・常務理事、元國浩・常務理事ら幹部は12月12日、都内江東区南砂の同センターにおいて、令和7年度第2回専門紙記者懇談会を開催した。東タクセンの指導部・苦情調査室・教務部・総務部の各担当者が業務内容や取組の説明と、質疑応答を行った。

指導業務関係では、①東京運輸支局との合同特別街頭指導の実施、②東京駅八重洲口前優良タクシー乗り場の5台同時乗車の本格実施、③同乗り場における可視化カメラの増設、④羽田空港第4タクシー乗り場定点監視システムの導入、⑤羽田空港第1・第2ターミナルにおける予約タクシー乗り場（アプリ配車などに対応）の設置などが説明された。

小松和則専務理事が挨拶

冒頭の挨拶で、東タクセンの小松和則・専務理事は、訪日外国人について「10月の訪日外国人は389万6000人と、昨年から58万人増であり、10月としては過去最高だった」としながら、「そう

した中で羽田空港におけるタクシーの稼働台数も、今年3月以降は1日平均4000台を超えているが、9月には過去最高となる1日平均4641台を記録した。特に最近では、羽田空港第二ターミナルが8月の1日平均稼働台数で1604台と過去最高を記録している。引き続きタクシー乗り

場の環境整備を図り、利用者利便の向上に努めたい」などと述べた。

タクシー業界における人手不足に関しては、「コロナ禍において運転者の退職が加速し、特別区・武三地区においては3年間で約1万人が退出して深刻な人手不足になっている」と指摘した上で、「運転者証の交付件数については、令和6年度末に5万3401件となり、11月末時点では5万4714件となっている。前年度末からは約1300件の増加となっているが、増加傾向は前年度と比べると緩やかになって来ている。新規講習の受入とオンライン講習の受講促進を図って行きたい」などとする考えを示した。

外国人旅客接客英語検定の実施

続いて、東タクセンの指導部・苦情調査室・教務部・総務部の各担当者が業務内容や取組の説明と、質疑応答を行った。研修業務関係では、外国人旅客接客英語研修と同検定、ワンポイント英語レッスン動画の配信、試験の英語対応などが説明された。

119番適正利用ステッカー貼付 横浜市消防局と神奈協横浜支部



横浜市消防局と神奈川県タクシー協会横浜支部は12月11日、横浜市保土ケ谷区川辺町の「横浜市消防局本部庁舎」において、「119番の適正利用」を周知する啓発ステッカーの進呈とタクシー車両への貼付の式典を行った。同日から来年3月31日まで、神奈協横浜支部に加盟する約1000台のタクシーに119番適正利用の啓発ステッカーを貼付する。

約2割が緊急を要さない通報

横浜市消防局本部庁舎で開催された式典には、横浜市消防局の菅野剛・指令課長と神奈川県タクシー協会横浜支部の藤井嘉一郎副会長（アサヒタクシー社長）が出席し、横浜市消防局の菅野・指令課長から神奈協横浜支部の藤井・副支部長に119番適正利用の啓発ステッカーが贈呈さ

れ、アサヒタクシーの車両に貼付された。

啓発ステッカーは、横浜市内における119番通報の約37万件のうち、「病院に行く交通費が無い」など緊急を要さないものが約2割を占めていることから、119番の適正利用を周知するもの。併せて、聴覚障害者など音声通話が困難な人をサポートする緊急通報サービス「NET119」の周知も図る。

路上横臥者の救護で警察署長表彰 杉並署が帝都自交の墨田営業所で



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。

都内墨田区押上の帝都自動車交通墨田営業所において12月15日、同社の立石雅樹乗務員が路上横臥者を保護したことに對し

て「重大事故の未然防止に尽力された」として警視庁杉並警察署から鶴我能史署長名での感謝状が贈られた。

安全運行に精力的に取り組む帝都自動車交通の立石乗務員は、「点呼時などに路上横臥者には注意するように」と言われていたので、慌てずに対応することが出来た」などとしている。

路上横臥者の交通死亡事故は毎年平均で全国において100件前後発生しており、約8割が飲酒による路上寝込み者とみられている。路上横臥者の保護による人命救助は、タクシーによる社会貢献のひとつとして注目されている。

編集後記

今年も今号で最終となりま
す。来し方を振り返りながら来
年を見通しますと、タクシー配
車アプリのGOの株式市場への
上場がどうやら待ち受けている
ようです。それが象徴するかの
ようにタクシーのみならずモビ
リティ全般の新しい時代への
幕開けになりそうな気配を感じ
ております。100余年の歴史
を誇っているタクシー業界も安
閑としてはいられません。気を
引き締めて新しい年を。(世)

社会実装という面では、アメ
リカや中国に大きく遅れている
な、と感じていた日本の自動運
転ですが、このところ取材をし
ていると、ようやく本格化する
感触も。振り返ると、パソコン
やスマートフォン関連はアメリ
カのGAFAに席巻され、エン
タメの分野でもNetflix、
xやYouTube、Spot
ifyなど外資ばかり。AIの
分野でもアメリカのChatG
PTを急追するのはGoogle
のGemini。そのAIの
基盤もアメリカのNVIDIA
による独り勝ち状態です。デジ
タル敗戦、デジタル赤字という
言葉もよく聞くようになりまし

た。自動車産業は日本経済の虎
の子であり、自動運転では国内
チームで頑張ってもらいたいも
のです。(熊)

関東運輸局は12月16日、伊豆
大島(大島)や三宅島、八丈島、
小笠原諸島の父島・母島などの
東京島しょ地区から出ていた
運賃改定申請に基づく新運賃を
公示しました。普通車上限の現
行2キロ690円・加算232
メートル80円が、同2キロ79
0円・214メートル80円に改
定されます。改定増収率は11.
9%で、実施は来年1月16日。

一方で、新運賃は、普通車上限
の2キロ790円・214メー
トル80円に対して、下限は2キ
ロ660円・加算256メー
トル80円。上限と下限で初乗り運
賃は130円の差で14段階。さ
らに、上限運賃が2キロ106
0円となる特定大型車は、下限
の890円まで18段階。上限運
賃が2キロ940円となる大型
車は、下限の790円まで16段
階になります。これでは運賃が



バラバラになりそうですが、こ
れも島しょ地区における地域事
情によりです。島しょのタク
シーは営業所の所在する島から
外に出ることはなく、各島の抱
える特性や事情は大きく異なり
ます。本土からの観光客が多い
伊豆大島(大島)や空港のある
八丈島に対して、港区の竹芝
橋から、おがさわら丸で片道24
時間かかる小笠原諸島の父
島、そして母島。利島・新島・
式根島・神津島・三宅島・御蔵
島・青ヶ島などもあります。各
島の抱える特性や事情を考慮し
て、14段階・16段階・18段階も
の運賃が設定されたようです。
伊豆諸島は東京都であり、約1
000キロも南に離れた亜熱帯
の小笠原諸島も含めて、東京に
も色々あります。(熊)

先日、大阪出張のついでに二
重駐車が問題となっている夜の
繁華街・北新地に。やはり、そ
こにはタクシーの二重駐車が。
百聞は一見に如かずです。(熊)



Taxi Japan

2025.12.25 No.494 CONTENTS

巻頭特集：タクシー事業の将来課題を考える①

1 自動運転をワンストップサービスで 少子高齢化とNTT モビリティ設立

TOPICS

6 地域交通法改正に向け取りまとめ
交通政策審議会地域公共交通部会

TOPICS

6 第5回「交通空白」解消本部開催
金子大臣が地域交通法改正に言及

論風一陣

7 タクシーがタクシーでなくなる日とは！

特集：タクシー事業の将来課題を考える②

8 都市型ハイヤー対策の方向性報告 東タク協が第5回理事会を開く

特集：タクシー事業の将来課題を考える③

11 スカイツリーから錦糸町220円 本紙編集長がGOエコノミー乗車

TOPICS

12 関運局が12月の定例記者会見
都市型ハイヤーや運賃改定で質疑

TOPICS

12 中国系都市型ハイヤーの許可取消
成田空港での客引きで監査を実施

TOPICS

13 札幌や青森で運賃改定と冬期割増
札幌は3月26日まで冬期2割増

TOPICS

13 年末年始に日本版RSの稼働拡大
1270台2日、550台14日

TOPICS

14 大阪タクシー協会が理事会を開く
近運局の西野光・自交部長が講演

TOPICS

16 実働率や実働日車営収の地域格差
関東8都県の近況実績で読み解く

TOPICS

19 神タク協横浜支部が理事会と講演会
ホテルニューグランドの原氏が登壇

COLUMN 清野吉光氏のコラム「団塊耕志録」第180回

20 2025年の振り返り

TOPICS

22 羽田空港は過去最高の稼働台数
東タクセンが専門紙記者懇談会

TOPICS

22 119番適正利用ステッカー貼付
横浜市消防局と神タク協横浜支部

TOPICS

23 路上横臥者の救護で警察署長表彰
杉並署が帝都自交の墨田営業所で



第494号 表紙解説

表紙の写真は、東京や横浜の冬のイルミネーションが見たいと故郷の愛知県から上京して来た母親と一緒に乗った、はとバスオープントップから見た、けやき坂の東京タワーです。六本木ヒルズ最寄りのけやき坂は、イルミネーション越しの東京タワーを撮影しようとする多くの若者でごった返していましたが、85歳の母親でもオープントップからゆっくり鑑賞できたことは何よりでした。撮影：熊澤 義一

タクシージャパン 第494号
2025年12月25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

