

taxi japan

タクシー専門情報紙

<https://iinehonpo.com>

[タクシージャパン]

AIの進化とモビリティ新時代に思う！

1 頁：緑ナンバーと第二種免許の意義

14 頁：神奈川ハイタク経営研究会祝賀会

16 頁：システムオリジンが業界初の機能

No.495 2026

1.10

編集・発行＝タクシー日本新聞社

〒102-0072

東京都千代田区飯田橋 3-6-8

飯田橋T&Sビル 602号室

TEL.03-5215-1551 FAX.03-5215-1552

発行人＝高橋正信 編集人＝熊澤義一

購読料＝6ヵ月25,000円(税別) 1年50,000円(税別)

年頭所感特集

緑ナンバーと第二種免許の意義 自動運転に向けた事業の再定義を



昨 年秋に高市早苗政権が誕生し、ライドシェア解禁を主張して来た日本維新の会との閣外連立を行ったものの、タクシー業界が最も警戒していたライドシェア解禁問題に関しては、規制改革推進会議の担当が、ライドシェア解禁に否定的な城内実大臣となったこともあり、新自由主義的なライドシェア解禁の政府内における議論はさらに鎮静化することになりました。

タクシー業界としては「安心」というところですが、一方で、国土交通省が「省を挙げて」取り組んだ「ライドシェア解禁絶対阻止」の対策の後遺症が、タクシー業界にとっては今後の事業経営に大きく影響して来るかも知れません。

それが、有償旅客運送分野における「白ナンバー」と「第一種免許」の一般化と、「ライドシェア」という言葉に対する社会的な認知と抵抗感の減少です。

時間的・地域的なタクシーの供給不足に対する補完として導入された自家用車活用事業（Ⅱ日本版ライドシェア）は、利用者から見れば、その多くはタクシー会社では無く配車アプリ会社が提供する配車サービスであり、「白ナンバー」と「第一種免許」によるタクシー類似サービスに対する利用者の抵抗感を大きく引き下げました。逆に、「緑ナンバー」と「第二種免許」に対する社会的な信任と価値を相対的に下げている存在、とも言えます。

また、自家用有償旅客運送に対する「公共ライドシェア」の名称付与も、国交省による欧米型ライドシェア解禁阻止のための施策の一環とは言え、地方自治体に、公共＋ライドシェアというキャッチーな名称で、「白ナンバー＋第一種免許でも十分」という認識を与えかねません。有償旅客運送の基本は「緑ナンバー＋第二種免許」でなければ、タクシー事業の強みは将来的に毀損するばかりになるでしょう。

そして、自動運転の本格的な社会実装に向けた動きが、日本国内でも急ピッチで進むことになります。タクシー事業の本質は、輸送の安全を担保する労務管理業です。自動運転時代におけるタクシー事業を、どう再定義するか。今年が、その正念場に向けた第一歩になるでしょう。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉

年頭所感特集 (要点抜粋)

国土交通省物流・自動車局

局長 石原 大



皆様、新年明けましておめでとうございます。

令和8年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

物流・自動車関係の皆様におかれましては、多様化・複雑化する利用者ニーズに対応したサービスを提供するとともに、安全の確保や環境の保全のために弛まぬご努力をされているところであり、心から敬意を表します。

物流・自動車分野は、担い手不足や物価高、地球温暖化問題などへの対応など、様々な課題に直面しておりますが、このような中でも、国民生活や経済活動に不可欠な旅客輸送や物流を確保するとともに、より安全・安心で環境に優しい自動車社会を実現するため、新年も国土交通省として、様々な施策にしっかりと取り組んでまいります。

地域交通の確保

地域交通における「担い手」「移動の足」不足対策について、バス・タクシードライバーは、子どもからお年寄りまで、地域住民の日常生活を支える生活交通としてだけでなく、観光やビジネスを支える移動手段として、地域公共交通として重要な役割を担っています。また、昨今、激甚化・頻発化している自然災害の発生時等においては、鉄道の代替輸送や住民の避難輸送を担うなど、近年その役割や重要性が高まっています。

現在、令和7年度から9年度までを「交通空白解消・集中対策期間」と定め、「地域の足」「観光の足」の確保に向けて取り組んでいるところですが、とりわけバス・タクシードライバーにおいては、運転士不足の解消が喫緊の課題となっています。

バス・タクシードライバーを担う運転士の処遇は、他の産業と比較して、年間賃金が低く、年間労働時間が長いといった厳しい状況にあります。また、コロナ禍において、運転士の離職が進んだことによ

り、コロナ後の需要の回復に供給が追いつかない状況が生じました。

このため、運転士の処遇改善を図るため、運転士の賃上げの原資となる運賃の改定を促すべく、運賃算定制度の見直しや運賃改定手続きの迅速化等を通じて、運転士の賃上げの促進に取り組んできたところです。

運賃改定などで担い手不足解消

タクシードライバーにつきましても、令和2年度以降、全国で1001ある全ての運賃ブロックから運賃改定の申請があり、すでに全国99ブロックで運賃改定を実施している状況ですが、2回目の運賃改定を申請・実施している地域があるなど、継続して運賃改定の動きが生じているところであり、引き続き審査等の対応を適切に行い、運転士の賃上げや職場環境の改善に向けて取り組んでまいります。

運賃改定以外にも、昨年12月に成立した令和7年度補正予算も積極的に活用し、バス・タクシードライバーの採用活動や二種免許の取得支援などの事業者によ

る人材確保の取組をしっかりと後押ししてまいります。

さらに、配車アプリの導入やキャッシュレス化など、業務の効率化・省力化の取組に対する支援や、自動車運送事業の「働きやすい職場認証制度」の取得促進を通じた職場環境の改善などにも引き続き取り組むなど、あらゆるツールを総動員して、担い手不足の解消に向けて、全力を尽くしてまいります。

バリアフリー化の推進

公共交通のバリアフリー対策は益々重要性を増しています。令和8年度にはバリアフリー車両の導入に対する財政的支援を引き続き実施するとともに、整備目標の引き上げや対象範囲の拡大等の見直しを含む、バリアフリー法に基づく次期基本方針の策定を行い、高度化・多様化するニーズに適切に対応してまいります。

バス・タクシードライバーの皆様におかれましては、車椅子利用の方々を含む誰もが車両や旅客施設を円滑に利用できるよう、ハード・ソフト両面の取組みをしっかりと実施して頂きますよう、お願い致します。

特定技能制度と燃料価格高騰対策

令和7年3月には、自動車運送業分野において特定技能外国人が初めて誕生し、外国人材の受入れが進められているところです。適正な受入環境の確保に向け、協議会での制度趣旨の周知や法令遵守の啓発等を通じ、関係省庁や業界団体等と連携しながら、ドライバードライバー不足対策に引き続き取り組んでまいります。

ここ数年の世界的な資源価格の上昇や円安を背景とした物価高により、自動車運送事業者が使用する燃料価格は高値水準が継続しており、自動車運送事業者を取り巻く経営環境は、厳しい状況にあります。

このため、国民の日常生活や社会経済活動への影響を小さくするための措置として、バス・トラックについては、資源エネルギー庁において燃料油価格激変緩和対策事業を実施するとともに、タクシードライバーについては、国土交通省において燃料価格激変緩和対策事業を実施してきましたところです。

自動運転の実現に向けた取組み

自動運転については、次期交通政策基本計画において、2030年度に自動運転サービス車両数を1万台とする目標を設定することを検討しています。引き続き、補助事業を通じて地方自治体の取組を支援するとともに、

陣一風論

AIの進化とモビリティ新時代に思う！

新年明けましておめでとうございます。
新年に当たって、日本社会とタクシー
事業の来し方を振り返り、行く末に思
いを馳せてみたい。

目覚ましいのは、このところのAI
技術の進化である。既にChatGPT
(OpenAI社が開発した対話型
AIチャットサービス)を始めとす
る多くの生成AIサービスがインター
ネット上で公開され、基本機能であ
る自由で無料で、文章作成、要約、翻
訳、プログラミングコードの生成など
の多岐にわたるタスクに対応して利用
できる。すでに筆者の周りの複数の知
人らが文書作成や写真の画像生成で思
いつくままに利用し、喜々としてはし
いでいる姿を見てきている。本紙で好
評のコラム「団塊耕志録」を執筆いた
だいている清野吉光氏も、昨年7月31
日付の第485号で表題「グーグルAI
I・Geminiが書く『団塊耕志録』」

我が国の自動車メーカーが自動
運転車両の実用化をリードでき
るよう、国際基準の策定を進め
る等、自動運転の普及・拡大に
全力で取り組んでまいります。

現在、自動車の安全・環境に
係る国際基準を策定する国連の
WP.29(自動車基準調和世界
フォーラム)の副議長を国土交
通省職員が務めており、昨年は、
レベル3以上の自動運転システム
の新たな国際基準作りを進める
とともに、ハンズオフ自動運転
支援システムの基準及びペダル踏
み間違え時加速抑制装置の基準
等の策定・改正を主導しました。
本年も、我が国が国際的な議論
をリードしてまいります。また、

昨年9月の日米間の枠組み合意
に関する共同声明を踏まえ、日
本の交通環境における安全を確
保しつつ、米国で製造され、かつ、
米国で安全が認証された乗用車
を追加試験なしで受け入れるた
めの新制度を速やかに導入し、
適切に運用してまいります。

物流・自動車分野のGX・DX

2050年カーボンニュート
ラルの実現のためには、自動車
分野のGXを推進していくこと
が重要です。燃費規制や税制優
遇に加え、関係省庁とも連携し
て商用電動車(トラック、バス、

AI革命の波が押し寄せるのであろう。

(第175回)において、これまでのコ
ラムや資料を生成AIに読み込ませて、
テーマを与え文章を作成させて掲載し
たのである。約2000字程度の文章
作成が「わずかに数秒であり、複雑な気
持であった」と、執筆者の清野氏が驚
きを隠せないまま記述していた。

AIの進化によってこれまで社会の
中で確固とした役割を果たしてきた職
業が取って替わられて、多くの失業者
が発生する、と巷間言われている。「ま
さか！」と思うのだが、例えば情報収
集、分析、整理などは、既に人知を超
えているのである。行政書士や社会保
険労務士、税理士、弁護士などなどの
士業は、遠くない将来にAIに取って
替わられてしまう日が本当に来るのか。
産業界のみならず、日常生活全般にも、
今まで当然に存在しているものが突然
なくなり、そして今まで思いもよらな
い全く新しいものが誕生する、そんな

一方、タクシー業界では、吹き荒れ
たライドシェア旋風も政権交代によっ
て鳴りを潜めている。そして機を一に
して自動運転タクシーが急浮上。ライ
ドシェアは、人が人を運ぶという意味
でタクシー事業と類似した旅客運送事
業といえる。そのためにタクシー業界
はライドシェアを白タクまがいの行為
として猛反対してきた経緯がある。と
ころが、自動運転タクシーは、自動運
転の自動車人が人を運ぶのではなく、移
動しようとする人が自動運転の自動車
をシェア・レンタルするシェアリング
エコノミー事業になるのではないかと
筆者は危惧している。その意味では、
自動運転タクシーが市民権を得た時に
ライドシェアはともかく旅客運送事業
のタクシーそのものの存在が風前の灯
火になりかねない。そんな危機感を抱
きながら、モビリティ新時代の幕明け
元年になるかもしれない今年1年を、
緊張感を持ちながら推移を見守ってい
きたいと思っている。

〈高橋正信〉

タクシー)の導入補助を行うこ
とにより、次世代自動車の普及
促進を図ってまいります。

政府全体として行政手続のオ
ンライン化を進めています。自
動車運送事業については、令和
7年12月から全体の約半数の手
続についてオンライン申請の本格
運用を開始しました。令和8年
4月頃に、残りの手続や自動車
整備事業の手続についてもオンラ
イン化を開始すべく準備を進め
ているところです。

引き続き、利用者目線に立つ
た行政サービスのデジタル化を
積極的に推進し、行政サービス
の変革に取り組んでまいります。

安全・安心の確保

平成28年1月15日に軽井沢ス
キーバス事故が発生してから、
まもなく10年が経とうとしてい
ます。国土交通省としては、令
和8年度から、「軽井沢スキーバ
ス事故対策フォローアップ会議」
に代えて「貸切バス安全対策協
議会(仮称)」を設置し、貸切バ
ス全体についてさらなる安全対策
の協議を行ってまいります。

自動車運送事業の安全性のさ
らなる向上を図るため、運行管
理の高度化や監査体制の強化等
の取組を進めてまいります。日
本郵便における点呼不備に関し
ては、引き続き、処分の適切な

実施や再発防止の取組の監督等
を行ってまいります。

白タク・違法ハイヤーへの対策

インバウンドが増加傾向にある
中、旅行者が安全に安心して移
動できる環境を整えることは重
要な課題です。

空港や観光地等において、白
タク行為やハイヤーによる違法な
「客引き」行為等が問題となっ
ている中、国土交通省では、こ
れらの行為を防止するため、警
察や施設管理者等と連携し、啓
発活動や街頭指導等を行ってま
いりました。

今後も定期的に街頭指導等を
実施し、違反事実が確認されれ
ば厳正に対処してまいります。

以上、年頭に当たり、当面の
主な施策について述べさせていた
だきました。物流・自動車行政
に対する様々なニーズやご意見
をしっかりと把握した上で、関
係者の皆様と連携し、諸課題の
解決に向けて全力を尽くす所存
です。本年も物流・自動車行政
の推進に對しまして、より一層の
ご理解とご支援を賜りますよう、
お願い申し上げます。

最後になりましたが、この一年
が皆様にとりまして素晴らしい一
年となりますよう祈念致しまし
て、年頭のご挨拶とさせていただきます。

全国ハイヤー・タクシー連合会

会長 川鍋 一朗



タクシー事
業は、地域の
日常生活や社
会経済活動

を支える地域公共交通機関とし
て欠かすことのできないエッセ
ンシャルサービスの一翼を担い、地
域社会の安心と便利を守る使命
を果たしております。

また、タクシーの供給力向上に
ついて、二種免許取得の効率化
等支援措置を活用して業界を挙
げてタクシードライバーの増員を
図っており、昨年11月末のドライ
バー数は、運賃改定の効果もあ
りコロナ禍発生直後の令和2年
3月末と比較して87・1%まで
回復してまいりました。

加えて、交通空白地域におい
て、乗合タクシーの普及促進、
全国における日本版ライドシェア
の展開、公共ライドシェアとの連
携等公共交通機関の役割の補完
を図るなど、国土交通省交通空
白解消本部や自治体等の関係者
と連携しながら、地域や利用者
のニーズに応じて安全・安心かつ
質の高いサービスを提供しており
ます。

少子高齢化とGX・DXの潮流

私たちタクシー事業者は、少
子・高齢化社会の急速な進展並
びにGX（グリーン・トランス
フォーメーション）、DX（デジ
タル・トランスフォーメーション）
の大きな潮流の中、地域公共交
通機関として課せられた重要な
使命を果たすため、

○利用者利便の向上及び需要拡
大に向けたスマホ配車の普及
促進及びキャッシュレス化の推
進

○交通空白の解消に向けた人材
確保対策の推進

○「事業用自動車総合安全プラン
2025」に基づいた交通事
故防止の徹底

○2050年カーボンニュート
ラル達成を目指し、電気自動
車等の普及促進等による環境
対策の推進

○ユニバーサルデザイン（UD）

タクシーの普及促進等による
ケア輸送体制の整備

○妊婦応援タクシー・育児支援
タクシーの普及促進による子
育て支援の推進

○地方自治体、地域の観光事業
者と一体となった観光地にお
ける二次交通ネットワークの
充実

等、諸施策を引き続き推進し、
タクシー事業の進化に努めてま
いります。

地方タク再生・進化推進特別本部

一方、地方においては、経営の
改善、乗務員不足、地域別最低
賃金の大幅な引上げ等様々な課
題があることから、当連合会に
私が本部長となつて「地方タク
シー事業再生・進化推進特別本
部」を設置し、主として地方事
業者から寄せられた様々な意見・
要望に取り組んでまいります。

白タク・都市型ハイヤー・RS

ところで、空港、観光地等
における白タク及び都市型ハイ
ヤーによる客引き、名義貸し等
の悪質な違法行為がこのところ
大きな問題となっています。関
係機関との連携を強化して違法
行為の撲滅に取り組んでまいり
ます。

また、いわゆる欧米型のライ
ドシェアは、事業主体が運行及
び車両整備管理等について、民
事・刑事上の法的な最終責任を
負わない点が最大の課題で、加
えて、運転者を独立した個人事
業主と位置づけ、厳格化する労
働関係法令の規制を逃れようと
するもので、ワーキングプア層を
増加させ、交通渋滞や事故を増
加させるとともに、CO2排出
量を増大させ、2050年カー
ボンニュートラル実現にも逆行す

るものです。

ハイタクは重要な社会インフラ

私もハイヤー・タクシー事
業者は、地方創生を担う重要な
社会インフラであるという認識
の下、今後とも国民に対する安
全・安心な輸送サービスを確保
すべく、業界一致団結し、労働
組合、個人タクシー業界、バス
業界、自動車メーカー、消費者
団体、「交通の安全と労働を考
える市民会議」そして全国の地方
自治体と緊密に連携し、ライ
ドシェア新法の制定に断固として
対してまいります。

自動運転タクシー実用化に向けて

最後に、自動運転については、
アメリカや中国ではドライバー
が乗車しないタクシーが商用と
して実用化され、国内において
もタクシー事業者による自動運
転タクシーの情報収集のための
試験運行が始まっています。中
長期的な生産年齢人口の減少を
踏まえると、自動運転タクシー
はタクシー供給力の確保のため
の有効な手段となるものと期待
されることから、現在のタクシー
事業と同等か、それ以上の安全
性がタクシー事業者の責任にお
いて確保されることを基本とし
て、タクシー業界における運行

管理、整備管理等の経験の蓄積を還元できるよう、社会実装のための制度のあり方等についての検討に積極的に参画し、移動の未来を託すべき自動運転タクシーの実用化に向け、主体的に関与してまいります。

結びに、皆様の益々のご健勝とご発展を祈念申し上げ、年頭のご挨拶といたします。

関東運輸局

局長 藤田 礼子



交通・運輸・観光等の事業者の皆様におかれましては、

平素より、安全・安心なサービスを提供するため日々ご尽力されておりますことに、心から敬意を表します。

昨年は、訪日外国人旅行者数が11月末の時点で既に暦年で過去最多となることが確定しており、初めて4,000万人を超える勢いで伸びている一方で、物価の高騰、生産年齢人口の減少やいわゆる「2024年問題」による労働力不足など、交通・運輸・観光等の産業は、様々な課題に直面してまいりました。

関東運輸局としましては、国土交通省をはじめ政府として講じている支援策を活用し、安全・安心をしつかり確保した上で、

利用者利便向上、経営環境や労働環境の改善、地域活性化などの取り組みを引き続き行つてまいります。

以下、関東運輸局が取り組む具体的な施策について、4点申し上げます。

地域の足確保と都市交通の利便性

第一に、地域の足の確保と都市交通の利便性の向上です。

地方の生活と産業を支える地域公共交通は、人口減少・少子高齢化による中長期的な輸送需要の減少に加え、コロナ禍の影響やいわゆる「2024年問題」によつて顕在化した運転者などの担い手不足により、地方部のみならず、大都市圏においても乗合バスの路線廃止・減便や、一時的なタクシー不足が生じており、「担い手」不足による「移動の足」の不足が大きな課題となつております。このような中、国土交通省としては、令和6年7月に国土交通大臣を本部長として立ち上げた「国土交通省『交通空白』解消本部」において、令和7年度からの3年間を「交通空白解消・集中対策期間」と位置付け、首長訪問をはじめとする市町村への伴走支援などを通じ、交通空白の解消に取り組んでおります。昨年4月以降も知事等を改めて直接訪問したほか、管内39

自治体へ首長訪問等を行うなど、様々な取組の成果もあり、「日本版ライドシェア」（自家用車活用事業）については、関東管内1都7県全てで事業が開始されて

おり、交通圏単位で見れば43交通圏中24交通圏と2市で事業が開始・準備中となっております。また、昨年12月には第5回解消本部が開催され、金子大臣から、令和7年度補正予算も活用し地域の輸送資源のフル活用事例の創出など「交通空白」解消の取組を一層加速させること、「交通空白」解消の進捗および新たな「交通空白」を把握するため改めて自治体調査を行った上で次期施策の指針となる「取組方針2026」の策定の準備を着実に進めること、現在策定中の「第3次交通政策基本計画（案）」に「取組方針2025」の内容が反映されており国としてもその実現に全力を尽くすことなどの指示がありました。関東運輸局としましては、本年も引き続き、「交通空白」の解消に向けて、デマンド交通や公共ライドシェア等の移動手段の導入、事業主体間の共同化・協業化も通じた地域の輸送資源のフル活用を総合的に後押ししてまいります。

タクシーについては、上述の動きに加え、アプリ配車とともに、駅構内からの利用ニーズも高いことから、カメラ導入やサイネー

ジ設置などの支援を行い、引き続き利便性の向上に努めてまいります。

また、これらの取組に加え、自動運転やMaasなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の3つの「共創」を通じて、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通へのリ・デザインを推進し、地域における取組への支援などを行い、引き続き地域の暮らしや経済活動に不可欠な公共交通の確保に取り組んでまいります。

自動運転とバリアフリー化

自動運転（レベル4）については、昨年8月、関東運輸局管内では4例目（柏市）の認可を行いました。引き続き、自動運転の実用化の拡大に向けて、関係者で構成される「レベル4モビリティ・地域コミッティ」などにおいて自動運転移動サービスに向けた地方自治体の取組を支援してまいります。

公共交通機関のバリアフリー化については、令和7年度を目標年度とする「第3次バリアフリー整備目標」のもと、旅客施設や車両のハード面における整備に加え、バリアフリー教室等による

啓蒙活動などソフト面での推進にも取り組み、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化を着実に進めてまいりました。本年4月には、新たな目標の新設や目標値の引き上げを行った第4次整備目標が施行されることから、目標の達成に向けて引き続き、着実に取り組んでまいります。

誰もが暮らしやすいまちづくりに向けては、公共交通機関を含めた面的・一体的なバリアフリー化を進めていくことが重要となります。このため、各自治体に対し、バリアフリーマスタープラン及び基本構想を策定していただくためのセミナー開催や個別の働きかけを行つてまいります。併せて、高齢者や障害のある方などが、外出すること困難や不安を感じることなく公共交通を利用できるよう、事業者の皆様には、日頃から十分な訓練を重ね、迅速かつ確実に対応できる体制づくりをお願いいたします。引き続き、誰もが分け隔てられることなく共生する社会の実現に向けて積極的に取り組んでまいります。

深刻化する労働力不足への対応

第二に、深刻化する労働力不足への対応です。

自動車運送事業は、我が国の暮らしと経済及び社会生活を支

える極めて重要な基幹産業です。しかしながら、生産年齢人口が減少していく中、いわゆる「2024年問題」などにより、自動車運送事業に従事するドライバーの担い手不足はトラック・物流関係のみならず業界全体にとって深刻な問題となっております。

バス・タクシー事業については、この喫緊の課題である人材確保に向け、各事業者で、採用活動や労働環境の改善に精力的に取り組まれています。関東運輸局としても、ドライバーの労働条件の改善に資するバス・タクシーの運賃改定を進めるとともに、第二種免許の取得等に要する費用の支援や自動車運送事業における特定技能制度を通じた外国人材の適正な受け入れ環境の整備も行つてまいります。

ジェンダー主流化の取組を促進

さらに、国土交通省では、ジェンダー主流化を一層推進するため、昨年5月、大臣を本部長とするジェンダー主流化推進本部を立ち上げました。10月には鉄道、自動車、海運等の所管分野の企業から女性活躍等の推進に取り組んでいる経営層や実務者を集め、業種を超えての取組の相互共有や国土交通省とのネットワーク形成と相互の連携強化を図るため、「国土交通分野ジェ

ンダーネットワーク会議」を開催し、その成果を本年6月の行動方針に反映する予定です。関東運輸局においても、所管分野の企業のネットワークの機会の場合として、課題や取組事例等の相互共有を図るとともに、整備局、自治体及び労働局等の取組や事例の紹介によって、活用できる助成などの情報発信等も行つため、「ジェンダー主流化の推進を目指して」誰もが働きやすい職場づくり」をテーマに、本年2月にジェンダーネットワーク会議を開催いたします。引き続き、ジェンダー主流化の取組を促進し、社会機運の醸成を図つてまいります。

関東圏における観光振興

第三に、関東圏における観光振興です。

関東エリアは、国内外を代表するゲートウェイである成田空港と羽田空港にあわせ、鉄道や港湾・高速道路等の交通インフラも十分に整備されており、他の地域と比べても、優位な条件を兼ね備えているポテンシャルの高い地域です。しかしながら、管内の外国人延べ宿泊者数が過去最高の見込みとなる一方で、約8割が東京に集中して宿泊するなど、観光客はインバウンドを中心に都市部に偏在する傾向にあ

り、観光による経済効果を地方にも波及するためには、特に地方部の魅力を高め、地方誘客を強力に進める必要があります。

交通の安全・安心と大規模災害

第四に、交通の安全・安心の確保及び大規模災害時の対応です。

交通の安全・安心の確保は、交通政策の大前提であり最優先課題です。まず事業者の皆様が自ら安全管理体制の確保に取り組んでいただけるよう、運輸安全マネジメント制度の一層の普及・徹底を図つてまいります。

自動車運送事業の監査については、昨年6月、全国規模の貨物運送事業者である日本郵便において、点呼の未実施や不実記載が多数の営業所で確認されたことから、一般貨物自動車運送事業の許可取消処分を行いました。今後も、重大かつ悪質な法令違反の疑いのある事業者に対しては、集中的な監査を実施するとともに、厳格な処分を講じてまいります。また、訪日外国人旅行者の増加に伴い、空港や観光地等において問題となっている白タク行為や都市型ハイヤーによる客引きについては、引き続き、警察等の関係機関と連携し、啓発活動や実態調査を実施するとともに、監査等を通じて違反

行為が確認された場合には、厳正に対処してまいります。

自動車運送事業の安全対策については、「事業用自動車総合安全プラン2025」に基づき、毎年度「関東地域事業用自動車安全施策」により継続的なフォローアップを行つていまだ大規模災害時の対応については、運輸事業者における運輸防災マネジメントの取組を支援するなど、大規模災害の発生に備え、適切に対処してまいります。

関係者と連携した一体的な取組

以上、新しい年を迎えるにあたり、関東運輸局における施策、所信の一端を申し上げましたが、これらの実効性を高めるためには、地方自治体、交通・運輸・観光事業者をはじめとする関係者と連携した一体的な取り組みを進めることが必要不可欠です。今後とも、関東運輸局の行政の推進に関し、皆様のご支援、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。私の新年の挨拶とさせていただきます。

関東地区ハイヤー・タクシー協議会

会長 伊藤 宏

2025年を顧みますと、4月に大阪・関西万博が大阪市の人工島・夢洲で158の国と地



域が参加して開幕し、半年間の会期で一般来場者数は2500万人を超え、大盛況のうちに閉幕となりました。次回の万博は、2027年3月に地元横浜において、国際園芸博覧会が開催されますので、是非とも皆様にご来場いただき大阪・関西万博同様、大成功することを祈念しております。

タクシー業界においては、高市自民党総裁が10月の衆参両院本会議の首相指名選挙で憲政史上初となる女性首相に選出されましたが、公明党との連立解消、日本維新の会との連立政権合意、金子国交大臣の就任と政局の混乱に一喜一憂したところでありました。現状ではライドシェア議論が落ち着いている感はあるものの、我々業界としてはタクシー等の公共交通機関により移動の足を確保し続けることに全力で注力し、タクシー特措法の主旨である活性化の推進について、会員事業者皆様の創意工夫により多様化するニーズへの対応を図り、利用者サービスの拡大・向上により需要喚起に努めて頂きたいと思っております。

関東管内の運賃改定については、一部の地域を除いて、運賃変更要請申請が提出されており、各地域での運賃改定の早

期実施を期待するとともに、今後の定期的な運賃改定についても進めて行く必要があると考えております。

以下、本年の主な取り組みについて述べさせていただきます。

交通空白の解消と乗務員不足

昨年に引き続き交通空白の解消に向けた取り組みについては、各協会において駅等のタクシー乗り場におけるタクシーの供給力不足の解消に努めるとともに、供給力確保策を実施可能なものから順次進めて行くことが重要であると考えますので、早急な検討及び実施をよろしくお願い致します。

加えて、乗務員不足への対応につきましましては、業界における喫緊の課題でありますので、各協会、各事業者の求職者向けの説明会などの取り組みや、国土交通省、厚生労働省との連携による「働きやすい職場認証制度」、「女性ドライバー認定制度」などを活用し、若年ドライバー、女性ドライバーの確保を中心にタクシー業界に労働力が流入してくる施策の推進に努めていくことで、乗務員が増加していくことを期待しています。

UDタクシーの拡大と適切な運用

カーボンニュートラルへの取り組みについては、「2050年カーボンニュートラルに向けた取り組み」の一環として、短期的にはLPGハイブリッド車であるジャパンタクシー、中長期的には電気自動車、燃料電池自動車などの次世代車両の導入を段階的に行うことで、タクシー業界への信用・信頼に繋がっていくのではないかと考えます。

ユニバーサルデザインタクシーの導入拡大につきましては、関東地区においても導入の推進を図っているところですが、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく基本方針において、ユニバーサルデザインタクシーを含む福祉車両数について2025年度末までに全国で約9万台、特にユニバーサルデザインタクシーについては、各都道府県における総車両数の約25%という目標が定められたことから、更なる普及拡大に向けた取り組みを推進して参ります。併せてユニバーサルドライバー研修の受講機会の拡充等により、高齢者や障害者の方々に関する基本的な知識や技術を身に着けたユニバーサルドライバーの育成にも努めて参ります。

一方でユニバーサルデザインタクシーによる不適切な取り扱いが引き続き問題となっており、その取扱いについては各会

員事業者が適切に乗務員教育を徹底することが重要となりますので、ユニバーサルデザインタクシーの導入拡大と併せて適切かつ確実に実施して頂きたいと思っております。

観光タクシーの普及拡大につきましましては、円安などの影響によるインバウンド需要が急増していることから関東管内各地域の取り組みとして推進して参ります。本年も引き続き「おもてなしの心」を持った接客や、観光案内のレベルアップが図られるよう、乗務員への教育を充実させ、各地域での観光タクシーの普及にご協力をお願い致します。

万全を期して事故防止に取り組む

事業用自動車に係る安全対策につきましましては、国交省が策定した「事業用自動車総合安全プラン2025」に基づき、関東運輸局では、昨年9月に関東地域事業用自動車安全施策2025を策定し、2025年度の目標数値を定めたところであります。

タクシーの目標では、昨年に引き続き乗客死者数ゼロ、24時間死者数5人以下、重傷者数175人以下、人身事故件数2,700件以下、飲酒運転ゼロ、出会い頭衝突事故件数330件以下という目標数値が設定されて

おります。

また、今回策定されました最重要項目において「特徴的な事故への対応」としてタクシー事業における類型別事故件数割合が多い「出会い頭衝突事故」への取り組みが昨年に続き盛り込まれております。出会い頭衝突事故に対する乗務員への注意喚起をはじめ、本年も引き続き交通事故の抑止、飲酒運転の根絶、高齢者事故の防止等に向けて、万全を期して事故防止に取り組んで頂きますよう会員の皆様をお願い申し上げます。

社会貢献と社会奉仕に目を向ける

社会貢献・社会奉仕につきましては、昨年も会員事業者の乗務員や職員の方々の機転を利かした行動により、振り込め詐欺を未然に防止したなどの功労により、タクシー協会上部団体から善行表彰を受け、所轄警察署からは感謝状を頂いたところであります。

本年におきましても社会貢献・社会奉仕にしっかりと目を向け、世間から信用たる業界としての名声を確立して参りたいと考えております。

暴力団・覚せい剤（危険ドラッグ）対策につきましては、本年も引き続き、暴力団には毅然とした態度で接するとともに、危

険ドラッグを含め覚せい剤が、安全第一とするタクシー業界に蔓延しないよう各都県協会が事業者に啓発して参ります。

一致団結で輸送サービスを提供

以上、タクシー業界と各都県協会における当面の課題を述べさせていただきます。年頭から供給力不足の解消に向けた取り組みなど様々な案件が山積している状況ではありますが、タクシー業界は一致団結し、本年においても公共交通機関であるタクシーとして「安全・安心」で良質な輸送サービスの提供に努めていく所存です。

終わりに、本年も各都県協会のご協力とご支援を賜りますようお願い申し上げますとともに、各都県協会の会員の皆様と職員の方々にとりまして良い年となりますようご祈念申し上げます。新年の挨拶とさせていただきます。

近畿運輸局

局長 服部 真樹



昨年は、我が国のほか158の国と地域が参加して開催されました大阪・関西万博が無事に閉幕し、日本国内及び

世界の国々から多くの来場者を迎える中で、関西の魅力を改めて国内外に発信することができました。関係の皆様には、来場者の安全・円滑な輸送、市内での滞りない物流、関西二円の観光振興など、各分野において万博の円滑な運営に多大なご協力を賜りましたことに、心より感謝申し上げます。

本年は、万博を契機として高まった関西への観光の機運を継続し、関西地域の潜在的な魅力を十分に発揮させて、関西への一層の誘客の促進に取り組みます。

一方で、持続可能で安全・安心な交通体系の構築、観光振興を通じた地域の活性化やオーバートーリズム対策、物流の効率化とカーボンニュートラルの実現など、交通・観光行政を取り巻く課題は多岐にわたります。当局といたしましても、関係機関の皆様と緊密に連携し、地域に根ざした施策の推進に努めます。

万博後の持続的な観光振興

昨年開催されました大阪・関西万博には、半年間にわたる会期中、国内外から一般来場者約2558万人、関係者を含む総来場者約2902万人もの多くの方々にご来場いただきました。来場者7割超の方々が総合的に

満足されるなど、国民的なイベントとして盛り上がり、大きな成功を収めることができました。万博に関わられたすべての関係者に改めて感謝を申し上げます。

昨年4月～9月の間の関西2府4県を主目的地とした国内旅行者数は前年同期比で約19%増加、旅行消費額は同約34%増加いたしました。

また、訪日外国人旅行者数は、昨年1月～11月の間、全国で過去最高の約3907万人となり、対前年同期比で17%増加と堅調に推移しております。

こうしたデータだけを捉えると、関西では、観光需要のさらなる拡大が期待されますが、万博が閉幕した今、それぞれの観光関係者が万博に向け積み上げてこられた観光振興の取組に加え、さらなる施策を講じていかなければ、万博効果が薄れ、これまでの成果が萎んでいくのではないかと危惧しているところがあります。

今後、「飛鳥・藤原の宮都（きゅうと）」の世界遺産登録に向けた動きや、2027年5月の「ワールドマ스터ズゲームズ2027関西」、さらに、2030年秋頃に大阪IRの開業など、大きなイベントが予定されていることから、引き続き多くの方々を関西に呼び込む絶好の機会だと考えています。

当局としては、万博に向けてこれまで各関係者が行ってきた取組を時代に合ったものに変化させるとともに、様々な立場の方々との連携を図って観光の裾野を広げながら、多くの人々が集まるイベントを着実に活かし、関西の観光振興を力強く推進してまいります。

一方で、国内外の観光需要は力強い成長軌道にありますが、都市部を中心とした一部の地域に訪日客が偏在している傾向があること、あるいは一部観光地に時期、時間によって観光客が集中し、過度の混雑やマナー違反により地域住民の生活への影響等が見られるほか、観光客の満足度低下への懸念が生じています。

そういった課題の解決のためには、「オーバートーリズム」の未然防止対策や地方部への誘客促進を通じて観光客の集中を分散させることが重要と考えております。それぞれの地域実情に応じ、インバウンドの受入れと住民生活の質の確保が両立できるよう取り組んでまいります。

観光は、我が国の成長戦略の柱、地域活性化の切り札と考えております。

今年度中には、観光の持続的な発展、地方誘客促進、消費額拡大などを柱とした来年度以降の近畿運輸局の新しい観光の取

組方針を策定し、取組を進めてまいります。

南海トラフ巨大地震対策も課題

防災対策については、近年、激甚化・頻発化している豪雨や大型の台風、大雪、地震等による自然災害が全国各地に甚大な被害をもたらしており、また、これらの災害に対して迅速かつ適切に対応するとともに、大きな被害が想定され発生が懸念されている南海トラフ巨大地震への対策も課題となっています。

発災時の被災地方公共団体等への支援を行う「TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）」については、旅客及び貨物輸送の管理・運営、関係機関との調整に関する知識・経験を有する民間企業等の人材を「TEC-FORCE予備隊員」として登録を開始することにより、体制の強化を進めており、地方公共団体等と連携をとりながら、防災の取組のさらなる強化・向上を図ってまいります。

運転者不足対策

バス・タクシー事業における運転者不足対策については、必要なコストを反映した運賃改定を適切に行い、それを原資として賃金アップやフレキシブルな働

き方ができるようドライバーの待遇改善を図っていく必要があります。

国土交通省としては、自動車運送事業者の人材確保の取組を後押しすることを目的として、「働きやすい職場認証制度」の取組を引き続き推進するとともに、特定技能外国人の受入れ実施に向けて、関係団体等と連携して進めてまいります。また、自動車運送事業者の人材確保に向けて、防衛省と退職自衛官の再就職支援等の申合せを締結しており、昨年は京都府と滋賀県において、自衛隊と協力して運転体験会・就職説明会を実施いたしました。引き続き更なる人材確保の取組を進めてまいります。

大阪タクシー協会

会長 坂本 栄二



昨年を振り返りますと、まず4月に開幕しました「大阪・関西万博」を大阪府下のタクシー事業者の皆様のご協力によりまして、お客さまにご不便をおかけすることなく、安心して安全な旅客運送が実現できましたことに深く感謝致しております。

当初から大阪府・市は、タクシーが不足するとして、「自家用

車活用事業（日本版ライドシェア）の導入や、供給力不足が生じる場合に備え、営業区域の緩和を柱とした「なにわモデル」を準備して、利用者の利便を図ることと致しております。

しかしながら、コロナ禍後の運賃改定による労働条件等の改善や各種支援措置を活用して、乗務員の確保に努めたことにより、乗務員が順調に増加したことから、多くの人が予想された万博終盤には「なにわモデル」の発動を行ったものの、具体的な運用には至りませんでした。

また、11月には運賃改定がなされ、利用者利便の向上と乗務員の労働条件の改善等により、引き続き人材の確保をすすめるとともに、人材不足の解消に向けて努めてまいります。

公共交通破壊するRS新法は不要

昨年、一昨年に引き続きライドシェアの議論は続けられました。

6月13日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2025」及び「規制改革実施計画」において、全国の移動の不足の解消に向けて、自動運転やライドシェアについて、骨太方針2024等を踏まえ、必要な取組みを進める、特に、地方の中心都市など、公共交通手

段の利便性が低い地域における移動の不足の解消に向けた適切な制度の在り方も含め議論を進めていくこととされており、そんな中で、日本維新の会は、4月に「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」を提出・受理されており、予断を許さないような状況が生まれました。

これまでもタクシー業界全体として、ライドシェアと称する白タク行為は、事業主体が運行及び車両管理等について、民事・刑事上の法的な最終責任を負わない点が最大の問題であること、併せて、運転者を独立した個人事業主と位置づけ、厳格化する労働法制の規制を逃れようとするもので、ワーキングプア層を増加させるものとし、さらには、交通渋滞や事故を増加させるとともに、CO2排出量を増大させ、政府が進めている2050年カーボンニュートラルの実現に逆行するものとなると主張し、公共交通を破壊するライドシェア新法は不要であると考えております。

10月21日に発足した「高市内閣」の閣僚人事では、国土交通省に金子大臣、規制改革担当に城内大臣という顔ぶれで、ともにハイヤー・タクシー議連に所属されるなどライドシェア反対の立場をとっておられることから、

これまでの国土交通省の考えに踏襲いただけるものと考えております。

支部制度を活用して取組を進める

一方で、タクシー業界におきましては、交通空白の解消に向けた取組みが重要とされており、

国土交通省が「交通空白解消本部」の取組み方針として、令和9年度までに、交通空白解消に向けた道筋を定めるとして持続可能な体制づくりを推進することとされており、

大阪タクシー協会としても支部制度を活用し、各自治体及び近畿運輸局・大阪運輸支局と連携し、乗合タクシーの普及促進や自家用車活用事業（日本版ライドシェア）の展開、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）などあらゆる取組みを進めていく必要があると考えております。

協会二丸となつて課題に取り組む

その他、当協会が抱える課題として、「労働条件の改善、働き方改革の実現」「運転者職場環境良好度認証制度」「改善基準告示の遵守」「労働力の確保」「地域交通の推進」「訪日外国人向けのタクシーサービスの向上」「ケア輸送の推進」「交通事故防止

及び輸送秩序の確立」など、いずれも重要な課題となっており、会員各位のご意見等を伺いながら協会一丸となつて取り組んでいく所存でございます。

本年も、円滑な協会運営に努めてまいりますので、会員各位のより一層のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げますとともに、皆様方のご発展と安全を祈念申し上げまして、年頭のご挨拶とさせていただきます。

第一交通産業

社長 田中 亮一郎



本年2026年（令和8年）の干支は「丙午（ひのえうま）」です。この年は、「情熱的で強い意志を持ちながらも、激しさや変化を伴う」といった意味合いを持つ年とされています。

この激動の年を前に、昨年来を振り返りますと、世界的な地政学リスクの高まりや、保護主義的な政策が台頭するなか、円安・株高が進みました。

また、インバウンド需要の回復が著しい一方で、オーバーツーリズムによる様々な業種での労働力不足は喫緊の課題です。そして、地方においては、少子化・高齢化などの進行に伴う大都市圏との二極化、など解決してい

かなければならない課題が次々に浮き彫りにされています。

そのような中、昨年秋季に誕生した女性初のリーダーによる強い日本と地方創生に向けた取り組みが本格的に注目されます。

世の中の大きな流れが急激な変化を伴うなか、当社は、「我々の生活や価値観、企業のビジネスモデルまで今のうちに作り直すこと」を最優先の課題として取り組んでまいりました。しかしながら、持続的な成長を遂げるためには、この変革へのスピードを一層加速させる必要があると実感しています。

そこで、全社員に向けて、『今日の価値観で明日を見ず、疑問を持ち考える事で、次のチャンスをつかもう』という今年の重点活動方針を発信しました。

全社員が、「お客さま第一」のサービスに徹し、お客様の声に真摯に耳を傾け、常に新しい価値を模索しながら、お客さまに寄り添う、安全で快適なサービスを届けたいと考えています。

本年も、皆様の温かいご指導ご鞭撻を賜りますよう、心よりお願い申し上げます。

全国個人タクシー協会

会長 櫻井 敬寛

さて、昨年7月の参議院議員選挙で与党が過半数割れし、同



9月の石破首相の退陣表明を経て、自民党の総裁選挙が実施されました。公明党が連立政権を離脱し、自民党は日本維新の会との連立政権に合意。

10月21日、高市早苗総理大臣が誕生しました。自民党と日本維新の会の「連立政権合意書」にはライドシェアについて具体的な記載はありませんが、日本維新の会は昨年4月に「ライドシェアの導入の法律案」を国会に提出した経緯があります。本協会としては個人タクシーを応援する議員連盟や国土交通省にも「ライドシェア導入反対」を申し入れています。ライドシェア新法導入の議論が活発化しないよう注視が必要となっています。

本協会といたしましても引き続きライドシェア新法導入に反対をしてまいります。事業者の皆様方はそれぞれ時間帯などの営業形態をお持ちであると思いますが、タクシー不足時間帯へ少しシフトしていただくことで、タクシー不足解消となり、世論から「ライドシェア新法は必要ない」と言われるようご協力をお願いいたします。

特例参入枠と地理試験廃止

昨年4月、令和7年度の特例

参入枠として前年残余の繰り越し分を含め全国で970名の枠が公示されました。これに対し昨年9月の申請者数は359件でした。多くの参入枠が翌年度に持ち越されることとなります。なお、埼玉の県南中央、京都神戸、大津、岡山、福岡の各交通圏では参入枠を上回る申請者がいました。

このようななか、令和6年7月の個人タクシー試験より地理試験が廃止されました。同年7月の全個協傘下の試験申込者及び申請者は657人で地理試験のあった令和5年同月の約2.4倍となりました。令和7年は527人で、6年同月対比130人の減となりましたが、5年との同月対比では250人の増となっています。引き続き地理試験廃止の効果は出ています。

法人タクシーの運転手も不足し、個人タクシーの成り手が少ない中、各団体においては申請者を集め、譲渡譲受の成立と参入枠を埋めることは容易ではありません。事業者の皆様には法人タクシー時代の後輩やタクシー乗り場等での声掛け、「地理試験廃止」を強くアピールして個人タクシー希望者の獲得にご協力をお願いいたします。

Uターン・Iターン

個人タクシーのUターン・Iターンについては、第1号として令和6年7月、東京特別区・武三交通圏の73歳の事業者が、事業計画変更認可申請により千葉県長生郡睦沢町への変更が認可されました。この方は本年1月に75歳となることから、許可期限及び条件の変更認可申請を行いました。申請にあたり法人タクシー事業者と運行管理体制の契約をしています。申請は認可され、75歳以降は法人タクシー事業者との電話による点呼が行われる予定です。さらに、第2号として神奈川県京浜交通圏の事業者が、事業計画変更認可申請により北海道久遠郡せたな町への変更申請を行いました。審査基準が厳しい状況でしたが、北海道運輸局より基準が緩和され、昨年3月に認可されました。また、岩手県一関交通圏への申請を行った事業者がいましたが、事業者本人の事情により申請が取り下げられました。その他、数人の事業者がUターン・Iターンを希望しておりますが、具体的な申請を行ったという情報はありません。

行政への要望事項

本協会では、個人タクシーを応援する議員連盟総会の席上で国土交通省に対し要望を行って

ます。内容は①米国型ライドシェアの導入阻止、②75歳の事業許可の特例延長、③運転経歴10年以上の緩和、④新規申請の通年受付、⑤地理試験の廃止——となっています。

これらのうち、①の米国型ライドシェアの導入阻止は前述の通りです。⑤の地理試験の廃止は既に実施されました。②の75歳の事業許可の特例延長は、定年制度を保持しつつ、旅客の安全性・利便性を主眼において、一定の要件を満たした事業者について1年単位の事業許可期限の延長を認めていただきたいというものです。要件として事故・違反歴の確認、脳血管疾患等のスクリーニング検査受診、苦情等による行政指導の有無、キャッシュレス決済機の搭載等が考えられますが、国土交通省からは、どのような要件をクリアすれば安全運転を担保できるか効果を検証する必要があると言われています。今後、国土交通省と協力して効果・検証を進めてまいります。

また、④の新規申請の通年受付については、昨年9月下旬から1カ月間にわたり当該通達の一部改正に係るパブリックコメントの募集がありました。概要として、新規許可申請にあたり申請後試験を廃止。事前試験合格者のみの申請を受付ける。これに伴い申請の受付時期を年1回から

3回に拡充するというものです。令和8年度からの実施が予定され、9月の申請を待っていた希望者が5月頃には申請できるのではないかと推察されます。なお、③の運転経歴10年以上の緩和は法人との調整もあり、今後の課題となっています。

終わりに

令和6年12月に運賃改定ルールの見直しが行われ、各地で運賃改定の兆しが見えています。既に昨年夏から年末にかけて運賃改定が行われた地域があります。年明けからは更に運賃改定される地域が多数出てまいります。インバウンド増加等もあり、タクシーの営収は上向いていくことが予想されますが、個人タクシーはまだまだ厳しい状態が続いております。ライドシェアをはじめ、事業許可の特例延長、自動運転車両など新たな課題もあります。本協会では、これまでも配車アプリやキャッシュレス決済機器の導入等、タクシーサービスの質や安全性の向上のため設備投資を促進してまいりましたが、事業者の皆様には、継続的かつ適切な個人タクシー経営を維持しながら、今後も、一層サービス向上にご協力いただきますようお願いいたします。

結びにあたり、個人タクシー

にとって本年が明るい希望のある年となりますこと、事業者の皆様のご健勝、ご多幸をご祈念申し上げ、年頭のご挨拶とさせていただきます。

全自交労連

委員長 溝上 泰史



我々が働く
ハイタク産業
においても、
24時間・大阪

府内全域での「万博ライドシェア」の実施や、日本維新の会による「ライドシェア新法案」の国会提出など、ライドシェア解禁勢力の攻勢にさらされる1年間でありましたが、大阪では業界労使の奮闘によって移動需要の大半をハイタクがまかなって万博ライドシェアが必要ないことを証明し、全国的にも「タクシー不足」と呼ばれた状況を改善することで、ライドシェア解禁派を押し返すことに成功しています。まさにハイタク業界労使の底力、エッセンスシャルワーカーであるタクシードライバーの使命と矜持を社会に示す1年となりました。

ライドシェア完全解禁阻止の運動

本年も全自交労連は「ライドシェア完全解禁阻止」の運動に全力で取り組みます。引き続き、

移動困難者をはじめとした全てのお客さまに安全・安心・丁寧な輸送を提供し、世界一の日本のタクシートの品質を維持しながら供給の安定に努めることで、我々の生活とお客さまの安全、地域公共交通の持続性を守り抜かねばなりません。

同時に、観光地や大都市で増加した白タクや、都市型ハイヤーによる客引き・名義貸し等の行為には毅然と対処し、根絶を求めて運動します。

一方、人口減少下で過疎地における移動の課題は深刻さを増しており、国土交通省は交通空白解消本部を司令塔として重点的に対策を進めています。ハイタク業界も交通空白解消のために自治体との協力・協働を推し進めることが必要であり、当該地域にハイタク事業者が存在しないようなケースでは家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の運行に関与・協力することも検討しなくてはなりません。他方、日本版ライドシェアについては、不要なことが明らかとなった地域では早期に終了を求めます。

職業の魅力を高めるため

ハイタク自教の職業の魅力を高めるためには賃金格差を一刻も早く是正しなくてはなりません。ハイタク産業においては、再

度の運賃改定が本格化し、本年には多くの地域で運賃改定が実施される見通しです。さらに迎車料金の新たな設定や、寒冷地における冬季割増運賃の適用拡大にも道が開けるなど、労働条件改善のための価格転嫁が進んでいます。この原資を適切に労働者に分配させることで、物価高に負けずエッセンシャルワーカーに相応しい賃金・労働条件を確立していきましょう。

一方、地域間格差は深刻であり、昨年でも地方ではタクシー会社の廃業が相次ぎました。職場を失った全自交の仲間もいる中で、地方では労働者自主管理などの雇用を守り、組織を守り、仲間を守る取り組みが続けられています。そもそも事業採算性の厳しい地域では、民間事業者の努力だけでは限界があります。「地域公共交通であり、社会資本・公共財であるタクシー」を国や自治体が責任をもつて財政的に支える持続可能な政策が今こそ必要です。

交通労連ハイタク部会

部会長 小川 敬二



昨年は皆様方のご尽力とたゆまないご努力により、それぞれの地域で移動の自由を

守るという使命を果たす事が出来たことを改めて深く感謝申し上げます。

各地で運賃改定や迎車料金の新設などが行われ、営業収入が増加した地域もありますが、諸物価高騰と社会保険料の負担増では賃金アップの実感がありません。地方部では人口減少などと思うほどの収入増になっていない地域もあり運転者不足も顕著ですが、運賃改定に見合う質の高いサービスを提供しなければ利用者の理解は得られなくなります。

労働者の権利を守る労働運動

自動運転タクシーの実証実験も始まり、運転者にどのような影響を及ぼすかを見据えて対応しなければなりません。しかし、災害が多発する日本では緊急時においての役割の大きさを考える、有人でサービスを提供するタクシーに価値が出て活躍するのかもしれない。今後二

ズは分かれていくと思いますが、利用者の要望に添えていくことにより業界が生き残っていくものだと思います。運転者も仕事内容は変わっていく可能性はありますが、タクシー産業に関わる労働者として働き、その権利を守る組織として労働運動を続けてい

かなければなりません。

また、昨年は白タク問題がマスコミにも取り上げられるようになり、国交省と警察による取り締まりが強化され、ようやく都市型ハイヤーの営業許可も厳格になったことで一定程度の効果はあったと思われます。大阪・関西万博では、日本型ライドシェアを万博ライドシェアと称して24時間活躍するとの触れ込みでしたが、既存のタクシーで十分対応できたことにより日本にライドシェアは不必要であることが証明されました。規制改革派や新たな既得権益を望む者によるライドシェア新法の成立の声は一時期よりトーンダウンしたように感じられますが、気を抜くことなく反対運動を続けていかなければなりません。

公共交通としてのタクシーの真価

これからの環境の変化に即応し、公共交通としてのタクシーの真価と運転者の地位を高めてまいります。本年も交通労連ハイタク部会は仲間の皆さんと共に考え、この閉塞感を打破し、力強く運動を進めていくことをお約束して新年のご挨拶といたします。



オリエンタルタクシー

社長 金子 健作

東日本交通

社長 榎元 正人

陸王交通

社長 西原 利至子

八洲自動車

社長 永峰 豊子

飛鳥交通グループ

代表 川野 繁

リード

社長 石田 心也



山三交通

社長 秋山 利裕

第一交通産業

社長 田中 亮一郎

帝都自動車交通

社長 三沢 建吾

日本タクシー

会長 坂本 克巳
社長 坂本 栄二日個連東京都
営業協同組合

理事長 三嶋 英治

三ツ矢
エミタスタクシーHD

代表 関口 勝裕

京西交通

社長 澤田 勝

ヒューマンエンジン
サポート

社長 山口 真二

日の丸交通

社長 富田 和孝

日本交通

社長 澤 志郎

三ツ矢物産

社長 関口 勝裕

トライプロ

社長 高木 宏昌

Z-MOBILITY

代表取締役 鈴木 嘉規

システムオリジン

社長 海野 知之

梅田交通グループ

代表 古知 愛一郎

栄泉交通

社長 保岡 政利

湘南交通

社長 太田 宏

仙台タクシーグループ

代表 佐々木 昌二

コンドルタクシー

社長 金子 健作

**全国ハイヤー・タクシー
連合会**

会長 川鍋 一朗

大阪タクシー協会

会長 坂本 栄二

**東京ハイヤー
タクシー協会**

会長 川鍋 一朗

日立興業

代表取締役 田村 栄二

駿河交通

社長 清野 大樹

全自交労連

委員長 溝上 泰央

**東京都個人タクシー
協同組合**

理事長 櫻井 敬寛

沖東交通グループ

代表 東江 一成

タクシーデータサービス

社長 関 隆成

目黒自動車交通

代表取締役 金子 健作

関東自動車交通

社長 清澤 洋人

つばめ自動車

社長 天野 清美

グリーンキャブ

社長 高野 公秀

アサヒタクシー

社長 藤井 嘉一郎

全国個人タクシー協会

会長 櫻井 敬寛

神奈川県タクシー協会

会長 伊藤 宏

南観光交通

社長 中澤 洋

タクシー支援サービス

会長 内田 和好

社長 徳差 和則

イーホーム

代表取締役 梅田 信利

開進交通

社長 広村 仁載

大栄交通

会長 安 光秀

社長 安 英哲

ロイヤルリムジン

社長 金子 健作

東京タクシー

社長 岡田 従容

三和交通

社長 太田 祥平

**東京ハイヤー・タクシー
交通共済協同組合**

理事長 町田 栄一郎

エコチャージジャパン

代表 長堀 アレクセイ

静岡 TaaS

代表理事 清野 吉光

一二三交通自動車

社長 金子 健作

武内工業所

社長 武内 洋子

創立40周年で「感謝と継承」 神奈川ハイタク経営研究会祝賀会



神奈川タクシー業界の次代を担う若手経営者を中心に組織する、神奈川ハイタク経営研究会（代表幹事＝大澤伊知郎・フジ交通社長）は昨年12月23日、横浜市中区の「ホテルニューグランド」において、「感謝と継承」をテーマに創立40周年の記念祝賀会を開催した。

神奈川ハイタク経営研究会のこれまでの40年を振り返る動画を鑑賞したほか、初代の大野清一氏（東宝タクシー）、第3代の大崎哲郎氏（グリーンハイヤー）、第5代の及川寛氏（エヌケイキャブ）、第6代の島海衡一氏（江南交通）の歴代代表幹事4人が登壇してリレートークを行い、同経営研究会の誕生から初期の活動、これからへの期待などについて語った。現在の大澤・代表幹事は第17代に当たる。

来賓として、関東

運輸局の佐藤直人・自動車交通部長、神奈川県タクシー協会の伊藤宏会長が挨拶したほか、神奈川運輸支局の柳瀬光輝支局長による乾杯の発声で懇親に移った。また、プロ野球・横浜DeNAベイスターズの前監督で、「ハマの番長」こと三浦大輔氏がスペシャルゲストとして駆け付け、挨拶と記念撮影を行った。



多数が出席して盛大に祝賀会

横浜市中区の老舗ホテル「ホテルニューグランド」で盛大に開催された、神奈川ハイタク経営研究会の創立40周年の記念祝賀会には、若手経営者を中心とする現在の会員のほか、神奈川県タクシー協会の大野清一・前会長や伊藤宏・現会長ら神々協

幹部を歴任する多くのOB会員、関東運輸局の佐藤直人・自動車交通部長や中村昭俊・同旅客第二課長、神奈川運輸支局の柳瀬光輝支局長、多くの取引先関係者らが出席した。



大澤代表幹事が冒頭あいさつ

冒頭の挨拶で、17代目となる大澤伊知郎・代表幹事は、「今回の祝賀会のテーマは『感謝と継承』だ」としながら、感謝として、25回を数える関東運輸局や神奈川運輸支局との勉強会、神奈川県タクシー協会からの様々なアドバイス、OB会員である先輩タクシー経営者のこれまでの歩み、取引先・協力会社との存在などのほか、継承として、歴代代表幹事による過去・現在・

未来の神奈川タクシー業界に関するリレートークの実施などを挙げた。

その上で、大澤・代表幹事は、「本日の40周年祝賀会が、10年後の50周年に向けた第一歩になればいいな、と思っている」などとした。

来賓に佐藤自交部長や伊藤会長

続いて、来賓の関東運輸局の佐藤直人・自動車交通部長、神奈川県タクシー協会の伊藤宏会長が挨拶した。その中で、佐藤・自交部長は、神奈川ハイタク経営研究会のこれまでの取組やその意義、神奈川タクシー業界における管内唯一となる全交通圏での日本版ライドシェアの実施などを挙げた上で、京浜地区と相模・鎌倉地区で出ている運賃改定要請の審査状況に触れて「運賃改定が早期に実現するように、引き続き迅速な対応に努めたい」などとした。

また、神奈協の伊藤会長は、「ちょうど3年前に神奈川県タクシー協会が創立70周年を迎えたが、神奈川県ハイタク経営研究会とは、共に歩みは同じであり、タクシーの発展に尽力して来た皆さんに心から敬意を表したい」などと述べたほか、伊藤会長が神奈川ハイタク経営研究会の会員だった当時のことを振

り返った。

続いて、初代の大野清一氏から17代目となる現在の大澤伊郎氏まで、歴代の代表幹事が紹介された。

神奈川運輸支局の柳瀬光輝支局長による「ぜひ100周年を目指して欲しい」という同研究会への期待を込めた乾杯の発声で懇親に移った。

スペシャルゲストに三浦大輔氏

創立40周年記念祝賀会では、神奈川ハイタク経営研究会のこれまでの40年を振り返る動画を鑑賞したほか、プロ野球・横浜DeNAベイスターズの前監督で、「ハマの番長」こと三浦大輔氏がスペシャルゲストとして駆け付け、挨拶と記念撮影を行った。



歴代代表幹事がリレートーク

また、初代の大野清一氏（東宝タクシー）、第3代の大崎哲郎氏（グリーンハイヤー）、第5代の及川寛氏（エヌケイキャブ）、第6代の鳥海衡一氏（江南交通）の歴代代表幹事4人が



登壇してリレートークを行い、同経営研究会の誕生から初期の活動、これからへの期待などについて語った。

新井副代表幹事が感謝の言葉

盛況に催された40周年記念祝賀会の閉会の辞は、新井善充・副代表幹事（北斗タクシー）が行い、「この祝賀会の開催を担当し、自分なりに精一杯の準備をして来た」としながら、「諸先輩、行政、関係者の方々の協力があつて神奈川ハイタク経営研究会は存在しており、（祝賀



会の開催で、少しでも感謝の気持ちを返せたことを誇りに思っている。『感謝』と共に『継承』として、さらに次世代にも繋げて行きたい』などと述べ、関東一本締めで締め括った。

ICTで
生活に寄り添う
移動のお手伝い



creation for human flow
SYSTEM ORIGIN
株式会社システムオリジン

本社
〒424-0809 静岡県静岡市清水区天神 1-3-12
TEL: 054-361-0210 (代表) FAX: 054-366-0996
札幌・仙台・東京・長野・金沢・静岡・名古屋・大阪・広島・福岡

www.system-origin.jp

ゆびタクforLINEで配車予約 システムオリジナルが業界初の機能



「ゆびタク for LINE」の既存ユーザーは、バー
ジョンアップで配車予約機能を利用可能となっている。

テレハイAVM用の注文支援

システムオリジナルでは、同社
ベストセラーのタクシー配車シ
ステム「テレハイAVM」用の
タクシー注文支援システムであ
る「ゆびタク for LINE」
について、「ソーシャルネット

ワークサービス『LINE』ア
プリに、各タクシー事業者の公
式アカウントへのお友達登録を
することで、タクシーの配車注
文をLINE上から送信する
ことができ、シンプルで分かり
やすい操作性が利用者に好評を
得てきた」としながら、「この
たび追加された予約機能は、当

社ならではの配車システムのノ
ウハウをもとに、オペレーター
による予約管理運用と利用者利
便性を考慮して設計されてお
り、即時配車に加え、計画的な
予約受付対応が可能となる」な
どとしている。

各種のタクシー車載機に対応

さらに、「無線車載機はもち
ろん、当社『みちびき』タブレッ
トやアプリベンダーの車載タブ
レットへの注文データ送信に対
応し、車載機を選ばない注文支
援システムとして利用できる」
とし、「日常利用から特定シー
ンまで、多様なタクシー注文
ニーズに応える独自の配車サ
ービス展開が可能となる」など
とアピールしている。

新たに「ゆびタク for L
INE」に実装されることにな
った「配車予約機能」の特長
としては、①即時配車と予約配
車の2つのメニューから、利用
者がタイトルメニューにて選択で
きることで、②テレハイコールセ
ンターシステムでは、予約受付
可能時間帯や配車禁止エリアな
ど、きめ細やかな設定が可能と
なること、③当社の方針とし
て、従量課金ではなく定額料金
のシステムとして提供している
ので、安心して利用できること
——などを挙げている。

編集後記

この数年来、タクシー業界
にとって最大の懸案事項だっ

た「ライドシェア解禁問題」が、
石破政権、そして昨秋誕生した
高市政権と続く中で、政府内での
動きがまったく影を潜め、鎮
静化しました。岸田政権時代は、
河野太郎担当大臣が自ら熱心に
参加した規制改革推進会議の
ワーキング・グループでの論議
も、高市政権になってからは1
回も行われないうまま。規制改革
担当の城内実大臣は、個人タク
シーを応援する議員連盟を立ち
上げるなど、タクシー事業に対
する思いは強く、欧米型のライ
ドシェア解禁にも否定的です。
一方で、国土交通省が「省を挙
げて」取り組んだライドシェア
解禁対策、その流れの中での交
通空白解消への取組を通じて、
有償旅客運送分野への「白ナン
バーと第一種免許」の導入が、
タクシー類似サービスの「日本
版ライドシェア」や家用有償
旅客運送からイメージチェンジ
する「公共ライドシェア」とし
て拡がり、一般化の様相。ある
意味、「ライドシェア解禁」の
危機は乗り越えましたが、タク
シー事業の根幹である「緑ナン
バーと第二種免許」の相対的な
価値の喪失による危機ともい
える状況ではないでしょうか。
〈熊〉

