

Taxi Japan

<http://iinehonpo.com>

26.1.25

No.496

タクシー専門情報紙
タクシージャパン



巻頭特集

自動運転社会の主役を目指して

自動運転への対応が大きなテーマ
全タク連常任理事会と賀詞交歓会

論風一陣

いよいよ自動運転社会実現本部が発足!

自動運転への対応が大きなテーマ 全タク連常任理事会と賀詞交歓会

第38回 常任理事会

(一社)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1月21日、都内千代田区大手町の「経団連会館」において、正副会長会議および第38回常任理事会、新年賀詞交歓会を開催した。常任理事会では、国土交通省総合政策局の星明彦・モビリティサービス推進課長から「地域交通をとりまく状況『交通空白』解消のその先へ」と題した講演を聴いた。

自動運転の社会実装と商用化で大きく先行するアメリカと中国、そこに欧州が追随する状況だが、自動車大国である日本においても、国土交通省が1月22日に金子恭之大臣を本部長とする自動運転社会実現本部を立ち上げるなど、国内においても自動運転の社会実装に向けた動きが加速化する様相だ。

移動の足を担う運転者の不足は、地域人口の高齢化と減少が並行して進む地方を中心に深刻化しており、自動運転の社会実装は「地方における移動の足の確保」、さらには「高齢ドライバーによる運転ミスなどヒューマンエラーによる交通事故の削減」なども含めて期待されている。

一方で、正副会長会議では、出席者から「川鍋会長の口から最近、『自動運転、自動運転』という言葉が出るが、俺たち（タクシー事業者）は一体何をすればいいんだ」などとする質問も出た。

常任理事会では、川鍋会長が「明日（1月22日）、国交省に自動運転社会実現本部が発足する」としながら、「国交省の皆さんには、引き続き我々タクシーが自動運転タクシーを担うことを、ぜひ後押ししてもらいたい」と思っているし、そう要望して行く」とする意向を示した。

自動運転社会の主役を目指して、今年は、その第一歩をタクシー業界が踏み出す年となりそうだ。

新年賀詞交歓会には、金子恭之・国土交通大臣のほか、城内実・規制改革担当大臣、自民党ハイヤー・タクシー議員連盟の松島みどり会長、野党超党派のタクシー政策議員連盟会長の辻元清美・参議院国土交通委員長、元国交大臣の斉藤鉄夫・公明党代表（現・中道改革連合共同代表）と岡本三成・公明党政調会長（現・中道改革連合共同政調会長）ら与野党から衆参国議員が駆け付けて挨拶した。

〈本紙編集長 熊澤義一〉

定例の正副会長会議を開く



正副会長
会議では、
川鍋会長が、
客引きや名
義貸し、2

時間以上の貸切などの許可条件違反が問題視されている都市型ハイヤーについて、「違法ハイヤー問題」として対策を講じる考えを示したほか、取締りによって羽田空港などで改善した状況がある例を示した一方、千葉県のある舞浜地区などでは、取締りがない土日を中心に違法行為が行われ、「イタチごっこ」の様相を呈している状況に懸念を示しながら、「タクシー業界でも自ら動いて、しっかりと違法ハイヤー問題に対処して行きたい」などとする意向を示した。

正副会長会議では、都市型ハイヤー対策に関する要望書の提出についても意見交換した。

補正予算で人手不足対策支援

正副会長会議では、国交省側から①令和7年度補正予算と令和8年度予算案の概要、②JPNタクシー等の導入意向調査結果、③運賃改定の状況——などが説明された。このうち、令和7年度補正予算では、「バス・

タクシー事業における人手不足対策支援」として新規に55億6600万円が計上されたことを報告。

補助対象は、日本版ライドシェアおよび公共ライドシェアの運転者や特定技能外国人なども含む人材確保セミナーの開催経費、特定技能外国人も含む二種免許取得等に関する経費、女性用控室等の整備経費などで補助率は最大2分の1。

JPNタク導入意向調査結果

JPNタクシー等（シエンタUDレベル準1認定車両も含む）の導入意向調査結果では、希望納期が来年3月までのJPNタクシーの最大購入計画台数は7051台（うち補助金の有無に関わらず購入する台数は4298台）、シエンタUDレベル準1認定車両は同1261（同519台）であることが報告された。

自動運転で、俺たちは一体何を

また、出席者から「川鍋会長の口から最近、『自動運転、自動運転』という言葉が出るが、俺たちは一体何をすればいいんだ」などとする質問も出たが、国交省側からは「勉強会を開くなど、分かる範囲・出来る範囲で情報提供したい」などとする意向が示された。

第38回常任理事会を開催

続いて開かれた、第38回常任理事会では、国土交通省総合政策局の星明彦・モビリティサービス推進課長から「地域交通をとりまく状況」「交通空白」解消のその先へ」と題した講演を聴いた。

冒頭の挨拶で、川鍋一朗会長は、「こうやって今年も無事にここで皆さんと集えることに、本当にありがたく思っている」としながら、「昨年の年末は、久しぶりにそんなに忙しくなく過ぎた。一昨年や一昨々年のことを考えると、本当に、今ここに、こうしていることが奇跡的だな、と思わざるを得ない」などと指摘。

その上で、「いまタクシー業界は、いい状態にきていると思っているが、これはすべて皆さん全員の頑張りの成果だと感じている。しかし、過去数年、さらに振り返ると10年以上、ライドシェアとの闘いをずっとやって来たが、もう何度も、いよいよダメだという時があった」とし、「一番直近は、昨年10月4日の自民党総裁選で、（小泉進次郎候補優勢の情勢判断が伝えられて）『いよいよダメか。ここまで頑張ってきたのに』」と思っていたが、神風が吹いた。その前年も同じような状況だった。石破茂候補が総裁選で勝った当日は、もう大丈夫だと思っていたも

の、その2週間前ぐらいまでは小泉候補の総裁当選確実という状況で、いよいよダメか、という思いだった。その都度、私はメモを書いて、それまでの過去の闘いぶりなどを反省しているが、『いよいよダメだが、やれることは全部やった』と記した」などと振り返った。

ライドシェア全面解禁と闘う理由

川鍋会長は、「本当に一番辛かったのは、引退を表明された菅（義偉）元総理が、2023年8月に『ライドシェアが必要だ』などと提起したこと、そこから火が付いて、（ライドシェア解禁論議が）ワックと燃え上がった」としながら、「その年の規制改革推進会議での10月・11月・12月は、本当にきつかった、と今も思い返す。私と、当時の鶴田（浩久）物流・自動車局長の二人が（規制改革推進会議WGにおいて）公開処刑・磔の刑というような状況で、当時の映像は、規制改革推進会議のYouTubeチャンネルの動画に今でも残っている、たまには皆さんも見返して欲しい」とし、「私はこの10年間で『誰が敵で、誰が味方か』を、痛い思いをしながら見分けて来たし、自然と見分けざるを得なかった。その際、国土交通省は本当に凄いな、と思った。我々と共に闘ってくれたが、国交省の方々は『川

鍋さん、我々はタクシー業界のために闘っているんじゃない。国民の安心・安全のために闘っているんだ』と言われる」などと述べた。

続けて、「1月15日は（2016年1月15日に乗客・乗員15人が死亡した）軽井沢ツアーバス事故の発生から10年となる日だったが、毎年、局長を始めとする国交省の皆さんが慰霊碑を訪れて手を合わせている。あの事故については、国交省の皆さんにとって大変に忸怩たる思いがあり、決して繰り返さない、と毎年そこで誓うのだと思っている。あれは行き過ぎた規制緩和の成れの果て、という事故で、15名の命が奪われた。とても安価なスキーツアーで、安全にまでコストが掛けられないようなバスでの移動中の事故だった」などと指摘。

川鍋会長は、「規制緩和され過ぎたことよっての事故が相次ぎ、規制を強化していた最中で発生したものにだけに、忸怩たる思いだっただろう。そうしたことが、国交省の皆さんがライドシェア全面解禁を主張す



る人達と闘う原動力だ。もしライドシェアが緩和されていたら、タクシーでさえ残念ながら昨年は7名の方が事故で亡くなっているのでは、10数名の方が死んでいたのではないか。（ライドシェア全面解禁と闘うことは）我々タクシー業界のためでもあるが、国民の皆さんの安心・安全の公共交通のためでもある」などとした。

誰が味方で、誰が敵か

「そして、皆さんに忘れないで欲しいのは、だんだん個人的な部分にもなっているが、規制改革推進会議において一番きつい時に、相手方に座っていたのが誰なのか、ということだ。絶対に忘れないぞ、と当時は思っていたし、今も忘れていない」としながら、「それはLINEヤフーの川邊健太郎会長であり、多くの有識者・学者・新自由主義の経営者の皆さん、そして我が業界の関係者でいえば、黒いアプリ会社の3人が座っていて（ライ

ドシェアは）アメリカでは安全です』などと言っていたことを、私は忘れない」などと訴えた。

川鍋会長は、「政治家の先生方も、誰が味方で、誰が敵か、非常によく判った。厳しい時に一番闘ってくれたのは、当時の斉藤鉄夫（国交）大臣だった。少なくとも、私から見える範囲では間違いがない。そして公明党が、党を挙げて闘ってくれた。その裏側では、坂本克己・最高顧問が八面六臂の活躍をしてくれた。そして、当時の斉藤鉄夫・国交大臣、河野太郎・規制改革担当大臣、岸田文雄・内閣総理大臣による三者会談が2024年6月にあり、これが分水嶺となった。既に4月には日本版ライドシェアが始まっていたが、（ライドシェア解

禁の）新法に向けた結論を年内に得る、としていたものを、斉藤鉄夫・国交大臣が押し返してくれて、期限を定め



ずに検討する、となった。あそこがタクシー業界にとっての分水嶺だった」などとした。

続けて、「自民党の国会議員の先生方にも、特にタクシー・ハイヤー議連の先生方は、闘ってくれた方が多い。選挙になると難しいが、野党の国会議員の先生方も、国会において何度も（ライドシェアの問題で）質問してくれるなど、闘ってくれた」とし、「八方美人になってしまいかも知れないが、人物本位で、皆さんそれぞれが見える範囲で構わないので、しっかりと選挙では応援することをお願いしたい。我々タクシーは規制産業なので、政治と行政が安定して始めて、我々も安定した基盤の上で精一杯の公共交通を提供する。タクシー乗務員の数は増えている。皆さんの努力、コストを掛けて乗務員を集めたことで、今日がある。白タク・違法ハイヤーの問題もあるが、そうした部分でも、口だけでなく、どんどん動いて行く」などとする意向も示した。

我々タクシーが自動運転も

川鍋会長は、「そして自動運転。明日、国交省に自動運転社会実現本部が発足する。国交省の皆さんには、引き続き我々タクシーが自動運転タクシーを担うことを、ぜひ後押ししてもらいたいと思っているし、そ

う要望して行く」としながら、「何故なら、『ライドシェアではどうしてもタクシーを切り崩せなかったから、自動運転に変わる今こそ切り崩そう』という人は沢山いる。自動運転タクシーになったら、タクシー会社を追い出して、追い出せなかったらタクシー会社でやれることをなるべく少なくして、自分たちが活躍する、という人達がいっぱいいる。いま既に、私はそうした人達と闘っている」とし、なので、先ほど私が言ったような方向付けを、国交省の自動運転社会実現本部ではやってもらいたいと思っている」などとする考えを示した。

次の100年も自動運転を担う

「先ほどの正副会長会議では、川鍋会長の口から最近、『自動運転、自動運転』という言葉が出るが、俺たちは一体何をすればいいんだ、という質問があった。皆さん、そういう思いで一杯かも知れない。国交省からも、勉強会を開くなど、分かる範囲・出来る範囲で情報提供したい、という返答をいただいた。全タク連でも、そうしたことをやった方がいいのかもしれない」とした上で、「皆さんには自動運転に関するニュースなどに敏感になって、自ら勉強して下さい。出来れば、海外で（商用化された自動運転車両＝ロボ

タクシーに）乗ることが出来るところもいっぱいある。そして、こういうものかと体感していただきたい」などと要請。

続けて、「その上で、いま出来ることとして一所懸命に乗務員を増やし、タクシー事業をより万全なものにして資金を少し貯めて、（自動運転に）投資できるようにしておいて欲しい。当然としてアプリが前提になるので、アプリをどんどんやって行くことも間違いの無いことだ」と強調。

最後に、川鍋会長は、「いま我々全員が一步一歩やっていることが、着実に自動運転タクシーの未来に繋がって行くことになるので、そこは心配しないで、我々が次の100年も自動運転タクシーを担うべく、協会会長として全力で取り組むので、皆さんも衆院議員選挙は全力でお願いしたい」などと締め括った。

地域交通に関する講演を聴く

国土交通省総合政策局の星明彦・モビリティサービス推進課長から「地域交通をとりまく状況」『交通空白』解消のその先へ」と題した講演では、①地域交通を取り巻く状況、②国土交通省における「交通空白」解消の取組、③地方運輸局による伴走支援、④「交通空白」官民連携プラットフォーム——などの概要

が説明され、「人口減少という危機を好機に変えるため、地域交通から負の連鎖を断ち切る。タクシーは、エッセンシャルサービスであり、生活・経済の最重要基盤。地域に生きる『最後の拠り所』」などとした。

講演終了後、川鍋一朗会長が国内における自動運転の実現見通しについて、田中亮一郎副会長兼地域交通委員長は「これまでで一番よい講演だった」としながら業界への支援と協力について、大久保恵美・常任理事（兵庫県タク

シー協会会長）は女性活躍の重要性について、それぞれ質



新年賀詞交歓会を

疑応答や要望を行った。

新年賀詞交歓会には、金子恭之・国土交通大臣のほか、城内実・規制改革担当大臣、自民党ハイヤー・タクシー議員連盟の松島みどり会長、野党超党派のタクシー政策議員連盟会長の辻元清美・参議院国土交通委員長、元国交大臣の斉藤鉄夫・公明党代表（現・中道改革連合共同代表）と岡本三成・公明党政調会長（現・中道改革連合共同政調会長）ら与野党から衆参国會議員が駆け付けて挨拶した。

論風一陣

Ronpu Ichijin

いよいよ自動運転社会実現本部が発足！

国土交通省は1月22日、同省会議室で自動運転社会実現本部（本部長＝金子恭之・国土交通大臣）の第1回会合を開催したほか、駐車場に搬入した自動運転トラックやトヨタ自動車の自動運転対応EV車両「e-Palette」を展示、視察した。

同本部は、「自動運転社会の早期実現に向けた取り組みを強力に推進し、自動運転の普及に伴う社会変容への対応について検討する」ことを目指して発足。国交省では、自動運転技術の急速な進化によって、既に公共交通各分野で自動運転サービスの実証実験が進展しており、今後の社会構造や人々の暮らし・生活への変化に対応した、新しい社会規範の策定に



取り組むことにしている。

一方、21日に開催された全国ハイヤー・タクシー連合会の第38回常任理事会の席上、川鍋一朗会長は、自動運転社会実現本部に言及して、「（国交省の）交通空白解消本部と同レベルの会議と位置付けて、我々タクシー事業者が自動運転タクシーを担えるように要望していく。ライドシェア解禁を進めてきた勢力が自動運転タクシーでタクシー事業者を追いついて出そうとの動きがあり、そういう人たちが闘っている」

などと、自動運転タクシーの運行主体について、あくまでもタクシー事業者が担う意向を強調した。

さらに国政レベルでは、23日召集の通常国会冒頭で衆議院が解散され、

2月8日の投開票に向けて27日から選挙戦に突入する。石破政権当時の2025年の参院議員選挙では、野党だった日本維新の会がライドシェアに対して「完全解禁」をマニフェスト（選挙公約）に明記していたが、高市政権の成立で閣外連立での与党となった

今回の衆院議員選挙では、ライドシェア解禁を含む規制緩和策の多くが重点項目から外されている。タクシー業界としては一安心というところだろう。

ライドシェア全面解禁のハリケーンは過ぎ去りつつあるが、タクシー業界にとっては、避けて通れない自動運転の社会実装という新しいステージが待ち構えている。我国は、何事にも初めに規制ありきである。同じ自由主義経済でも、原則自由で問題がある場合に規制するというアメリカとは

真逆の発想、成り行きで、一概にどちらがいいと決めつけられないにしろ、初めに規制ありきが、スピード感に欠けるのは否めない。

ライドシェア推進派が自動運転タクシーへの参入を目論んでいるとして、それを阻止してタクシー事業者が運営主体になる可能性があるのか。川鍋氏は、「これまで長年培ってきた運行管理の実績がある」と主張しているが、自動運転タクシーに従来のタクシー事業における運行管理のノウハウがいかほど役に立つのか、いささか心もとない。タクシー業界としては、まずもって運営主体へのお墨付きを得るための理論武装を整え、衆院選後の新政権における運輸当局をはじめ関係要路へのすみやかなる説得活動への取り組みが喫緊の課題となる。

（高橋 正信）

国交省が自動運転社会実現本部 自動運転社会の早期実現を推進



国土交通省は1月22日、自動運転社会の早期実現に向けた取組を強力に推進すると共に、自動運転の普及に伴う社会変容への対応について検討するため、金子恭之大臣を本部長とする「自動運転社会実現本部」を立ち上げ、第1回本部会合を都内千代田区霞が関の「中央合同庁舎3号館」において開催した。

本部長に就任した金子大臣は、「自動運転が交通・物流の担い手不足をはじめ日本の社会課題を解決する切り札であり、自動運転社会の早期実現を強力に推進する」などとした。

コスト高で3次元デジタルマップを必須とするこれまでの「ルールベース」の自動運転車（例えば、現行のWaymoなど）ではなく、量産化による大幅な低価格化が可能な「AIベース」の自動運転車が、自動運転社会の早期実現に向けた本命候補になりそうだ。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉

6月上旬には中間取りまとめ

国交省に新設された自動運転社会実現本部では、4月上旬の第2回本部会合で中

間とりまとめ素案を策定し、6月上旬の第3回本部会合で中間取りまとめ案を審議する予定など、自動運転社会の早期実現に向けた取組を加速させる。

自動運転を巡る動きを説明

自動運転を巡る動きについて、自動運転技術の進展状況から、①自動運転の意義・期待される効果、②世界的な自動運転の開発競争、③自動運転の実現に向けた国土交通省の取組、④国連における自動運転の実現に向けた取組、⑤我が国の自動運転技術の研究開発・社会実装状況（商用車と自家用車の2つのアプローチ）、⑥自動運転技術の「最先端」であるAIベースの自動運転、⑦現状での国内における自動運転車の開発および市場展開見通し、⑧「AIベース」の自動運転車による車両価格の低廉化イメージ、⑨AI技術を搭載した自動運転車による、自動運転の実現に向かう「第3のアプローチ」、⑩2030年度におけるバス・タクシー・幹線輸送トラック車両などの自動運転

サービス車両「1万台」を目標とする第3次交通政策基本計画（1月16日に閣議決定）——などが説明された。

このうち「自動運転の意義・期待される効果」としては、運転者の違反に起因する交通事故の削減や、地域公共交通の維持・改善が挙げられた。

「世界的な自動運転の開発競争」では、米国ではWaymo等が巨額の資金調達を背景に各都市で自動運転のタクシーサービスを展開していること、中国でもPONY、Aiya We Ride、BaiduなどのIT事業者が中心となつて各都市で自動運転サービスを展開していること、欧州でもNAVYA（仏・自動運転シャトル）やWAYVE（英・日産自動車と連携）などで開発が進められていること、などが説明された。

最先端のAIベース自動運転

「自動運転技術の『最先端』であるAIベースの自動運転」では、「自動運転のプログラムは、従来、人が作成していた（ルールベース）が、直近では、AIに路上を走行

させて運転を自己学習させる手法（AIベース）での開発が急速に進んでいる」としながら、「AIの学習は、人によるプログラミングの速度・精度を遥かに上回り、従来の「ルールベース」の開発では対応できなかった自動運転（未知の状況への対応や隘路におけるすれ違い等）が、より安価かつ短期間で可能となっている」などと評価した。

自動運転の普及に伴う社会変容

自動運転の普及に伴う社会変容への対応では、解消が期待される課題として、「バス、タクシー、公共ライドシェアへの自動運転の実装による『交通空白』の解消」や「都市部におけるロボタクシーの普及による利便性向上」などを挙げた。

その上で、想定される社会変容は、「自動車ユーザーの所有から利用（サブスク等）への利用形態の変化」や「産業構造の変化」、「まちづくり、都市構造への影響」、「運転手の労働力供給の転移・仕事内容の変化」、「他の交通機関との分担の変化」などとしている。

特別区武三は2回目の専門調査会 全国38地域で改定審査・申請中



全国で運賃改定の取組が進んでいる。国土交通省によると、1月16日現在で、運賃改定公示中の地域が2地域（青森地区Ⅱ改定率11・64％・実施日は1月28日、宮崎地区Ⅱ15・54％・2月1日）のほか、38地域が審査・申請中となっている。このうち運賃ブロックの統合が予定されていた山梨は、旧A地区が要請率5割をクリアした一方で、旧B地区では要請がゼロのため、統合での扱いはせずにそれぞれでの対応となった。旧A地区（甲府市など）のみで審査が進められる見通し。

また、注目を集める東京都特別区・武三地区は、1月14日に消費者委員会の第90回公共料金等専門調査会で審査が行われたが、意見の取りまとめに至らなかったため、再度、1月28日の第91回専門調査会で審査が行われる。国交省が示した、特別区・武三地区の改定率は10・14％。

運賃改定審査・申請中の状況

国土交通省によると、1月16日現在で、運賃改定の申請

（要請）・審査中は全国38地域で、運輸局ごとに▽北海道5地区Ⅱ旭川、室蘭、釧路、千歳・空知・後志、北見、▽東北4地区Ⅱ秋田、宮城県仙台、

同宮城、山形、▽関東11地区Ⅱ東京都特別区・武三、同多摩、神奈川県京浜、同相模・鎌倉、千葉、埼玉南部、埼玉北部、群馬、茨城、栃木、山梨、▽北陸信越3地区Ⅱ石川、富山、長野、▽中部3地区Ⅱ岐阜、三重、福井、▽近畿2地区Ⅱ兵庫、和歌山、▽中国2地区Ⅱ山口、島根、▽四国2地区Ⅱ香川、徳島、▽九州5地区Ⅱ福岡市域、鹿児島、大分、長崎本土、長崎離島、▽沖縄総合事務局1地区Ⅱ沖縄、などとなっている。

特別区・武三は消費者委員会に

このうち、注目を集める東京都特別区・武三地区は、1月14日に消費者委員会の第90回公共料金等専門調査会で審査が行われたが、意見の取りまとめに至らなかったため、再度、1月28日に第91回専門調査会で審査が行われる。専門調査会としての意見が取り

まとめられれば、消費者委員会本会議にかけられ、その上で、同委員会としての意見を付して政府の物価問題に関する関係閣僚会議に付議されるスケジュールとなる。衆議院の解散・総選挙で同関係閣僚会議への付議のタイミングが不透明となったが、今春には特別区・武三地区の運賃改定が実施できそうな見通しだ。

特区武三の改定率10・14％

国交省が示した、特別区・武三地区の改定率は10・14％。改定方法は距離短縮方式で、現行の1・096キロ500円・255メートル100円・232メートル100円にするというもの。

適正利潤の算定方法などで異論

東京都特別区・武三地区の運賃改定について審議するために1月14日に開催された消費者委員会の第90回公共料金等専門調査会には、国土交通省から物流・自動車局の重田裕彦・旅客課長と関東運輸局の佐藤直人・自動車交通部長、

事業者側代表として東京ハイヤー・タクシー協会の川鍋一朗会長らが出席。

重田・旅客課長が①タクシー運賃制度の概要、②消費者のサービス利便性の確保・向上の取組——などを示した上で、特別区・武三地区の運賃改定の概要を説明、東タク協の川鍋会長も東京業界における進化するタクシーの様々な取組をアピールしたものの、太田康広委員（慶應義塾大学大学院経営管理研究科教授）から総括原価方式そのものや適正利潤の算定方法などに關して異論が出たこともあって意見の取りまとめには至らなかった。

RoyalLimousine

ロイヤルリムジン株式会社

代表取締役 金子 健作

〒136-0071 東京都江東区亀戸7丁目24-1
Tel: 03-5627-6184 fax: 03-5627-6187
URL <http://royal-limo.co.jp>

片山さつき財務大臣も駆け付ける 女性タクシー経営者の会が新年会



永峯豊子会長が冒頭あいさつ

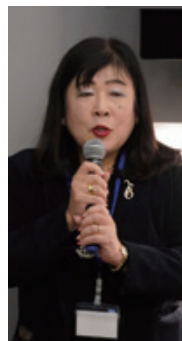
女性タクシー経営者の会の



東タク協の藤原廣彦副会長の乾杯の発声で懇親に移った。

女性タクシー経営者の会（会長＝永峯豊子・八洲自動車社長）は1月23日、都内港区の「汐留ステイセンタール」内にある「ザ・モメントム・バイ・ポルシェ」で新年会を開いた。来賓として、以前から女性タクシー経営者の会のメンバーとの親交が深い片山さつき財務大臣が、当日衆議院が解散した国会から駆け付けたほか、国土交通省物流・自動車局の重田裕彦・旅客課長や二瓶朋史・大臣官房参事官、東京ハイヤー・タクシー協会の川鍋一朗会長、全国ハイヤー・タクシー連合会の新田慎二理事長らが出席。

新年会では、冒頭、永峯豊子会長が挨拶に立ち、「1月8日に開催された東タク協の新年賀詞交歓会では、川鍋会長



から『今年は自動運転前夜である』という話があった。近未来の話と聞いていた自動運転が、すぐの未来のこととなったが、女性タクシー経営者の会としても頑張つて行きたい」としたほか、特別区・武三地区の運賃改定に言及して「この春に運賃改定が実施される見通しだが、私たちもコロナ過を一所懸命に乗り越えて来たものの、まだまだ厳しい中で頑張っているタクシー会社は沢山ある。この運賃改定は、何よりも私たちの力になると思うので、（運賃改定に向けて尽力している国



交省の重田旅客課長や東タク協の川鍋会長など）来賓の皆さんには感謝の気持ちを伝えたい」などと、会場は拍手に包まれた。

続けて、永峯会長は、「女性タクシー経営者の会は全国組織であり、様々な地域での悩みもあると思うので、そうした話も深めて欲しい」などとした。

今のところは小康状態



来賓として挨拶した、国土交通省の重田・旅客課長は、ライドシェア解禁論議に絡んで「私が規制改革推進会議（WG）の場合などで主張できたのも、後ろで皆さん方が支えてくれているからであり、単なる輸送サービスというだけでなく、関連した福祉的なタクシーなどで社会的な意義をきちんと果たされているからだと思っている」とした上で、「10月に高市政権が発足した後、まず何をしたいかと言うと、

新しい金子・国土交通大臣に、ライドシェア反対について、きちんと会場の場で説明してもらおう、ということだった。金子大臣もそういう考えだったので、話をしていたら、今のところは小康状態となっている」などとした。

自動運転で世の中が変わる

また、自動運転について、重田・旅客課長は「今月22日に、国土交省に、金子大臣を本部長とする自動運転社会実現本部という新しい本部を立ち上げた」としながら、「自動運転で、単にタクシーが有人から無人になるというだけではなく、個人が車を所有しなくなるかも知れないし、住居を決める時に駅との近さを考えなくなるかも知れない、また、新しいサービスが生まれて来るかも知れないなど、世の中が大きく変わって来る可能性がある。私も何度か自動運転車に試乗したが、技術的には十分なレベルに達しており、後は社会がどう受け止めて行くかだ」などとする見方を示した。

タクシー問題懇談会が新年会開催 中国自動運転開発企業が基調講演



都市部を中心に社会実装と商用化が進む中国の自動運転の現状を説明した。基調講演は、中国語による通訳を通して行われた。

有志のタクシー事業者で組織する、タクシー問題懇談会（会長＝山本敏之・日興自動車交通社長）は1月20日、都内渋谷区の「セルリアンタワー東急ホテル」において新年会を開催した。

当日は、出席者限定での非公開で、トヨタ自動車も出資する中国の大手自動運転開発企業の担当者が基調講演を行い、同社における自動運転の開発状況や大都市部を中心に社会実装と商用化が進む中国の自動運転の現状を説明した。基調講演は、中国語による通訳を通して行われた。

山本敏之会長が冒頭あいさつ

冒頭の挨拶で、タクシー問題懇談会の山本敏之会長は、「高市政権に変わり、米国型ライドシェアの導入を巡る議論は、多少の落ち着きをみせているが、その一方で、他産業を含む様々なプレーヤーが自動運転をターゲットにしている状況だ」としながら、「自動運転が、これから社会実

装されていく中で、我々タクシー事業者がプレーヤーとして、どのように関わって行くのか。必要な役割を果たせなければ、自動運転はタクシー会社でなくても良い、という状況になりかねない」などと指摘。

山本会長は、「我々タクシー事業者としては、これまで世の中に提供して来た価値を振り返り、また、見直しをしつつ、これから社会と自動運転

に、どう関わって行くか、という点について考え行動して行く必要がある」などとして、タクシー問題懇談会として、トヨタ自動車も出資する中国の大手自動運転開発企業の担当者による基調講演を聴くことの意義を説明した。

国土交通省などから多くの来賓

タクシー問題懇談会の新年会には、来賓として、国土交通省関東運輸局の藤田礼子局長、同物流・自動車局の重田裕彦・旅客課長、全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋一朗会長らが駆け付け、関東自動車無線協会の高野公秀会長による乾杯の発声で懇親に移った。

挨拶の中で、関東局の藤田局長は、中国の大手自動運転開発企業の担当者による基調講演を聴いたことについて、「自動運転が日本にも近付いて来ていることを感じさせてくれる講演だった」としながら、「社会的な受容性や、タクシー業界の皆さんがどのように受け入れて行くか、が問われているのかな、とも思っている」などと感想を述べた。

昨年12月の配車回数122万回 東京無線が賀詞交歓会を開催する



東京無線協同組合（村澤儀雄理事長）は1月7日、都内新宿区の「京王プラザホテル」で「令和8年東京無線賀詞交歓会」を開催した。来賓として、都議会自民党の早坂義弘・都議会議員（杉並区選出）と柴崎幹男・都議会議員（練馬区選出）、東京タクシーセンターの小松和則・専務理事、東京ハイヤー・タクシー協会の高橋哲哉・専務理事らが祝辞を述べたほか、余興としてマジックショーも催された。

村澤儀雄理事長が冒頭あいさつ

冒頭の挨拶で、村澤儀雄理事長は、「今年は丙午（ひのえうま）であり、60年に一度の、様々なものが熱烈的に進んで『跳ねる』という年だ」としながら、『飛躍』という意味において、東京無線では昨年12月の1カ月間で122万回の配車を行い、過去最高値を更新して20%以上の伸びだった」などと報告。

続けて、「122万回という数字を、東京無線の5000台で割ると、タクシー1台当たり1日8回になるが、非

無線車もあることから、営業回数の半分近くは無線だったことになる」とし、「今後とも、この傾向は続くことになるのではないかと、思っている」などとする見方を示した。

一方で、村澤理事長は、「そうした中で、ちょっと心配しているのが、無線配車に占めるアプリの割合が相当に増えて来ていることだ」としながらも、「電話での受注が減っている訳でもない」などと指摘して、オペレーターなどに掛かるコスト削減のためのAI技術（生成AIのChat GPT）の活用を挙げた。

関東運輸局が1月期定例記者会見 都市型ハイヤー許可取消処分説明



関東運輸局の佐藤直人・自動車交通部長と中村光秀・自動車監査指導部長は1月21日、神奈川県横浜市中区の「横浜第二合同庁舎」で1月期の定例記者会見を開いた。中村・自動車監査指導部長は、昨年12月19日付で許可取消処分（取消日は1月19日）を行った都内足立区の都市型ハイヤー事業者である順翰（栗健代表）の許可取消処分に至った経緯を説明して「昨年8月27日に警察等と連携して成田空港において、ハイヤー等による客引きなどの現地調査を行った際に、東京都内の都市型ハイヤー事業者による客引き行為を現認したため、後日に監査を実施したところ、客引き行為のほか、運行管理者の不在など多数の違反事実が確認されたため、12月19日付で事業許可の取消処分を行った」などと説明した。

今後も適正化に向け取組を緩めず

中村・自動車監査指導部長は、「当局としては今後も

適正化に向けた取組を緩めることなく、警察等とも連携して調査などを行い、違反事実が確認された場合には、厳正に対処して行く」とし、さ



らに「現時点でも審査中の事実があり、今後、違反事実が確定すれば処分を行う」ともした。また、許可取消の処分日と取消日に1カ月の間があることに關しては「労働基準法20条（解雇の予告）に基づき、従業員を解雇する場合には30日の予告が必要になることに配慮した」などと説明した。

都市型ハイヤーその他ハイヤー



佐藤直人・自動車交通部長は、特別区・武三地区を始めとする管内タクシー運賃改定の審査状況などについて説明したほか、関東運輸局管内における都市型ハイヤーとその他ハイヤーの事業者数や車両数の状況を

示した。

1. 都市型ハイヤーの事業者数、車両数

○令和7年12月末時点（速報値）

都県	営業区域	事業者数	車両数
東京	特別区・武三交通圏	303者	6,151両
神奈川	京浜交通圏	26者	209両
千葉	京葉交通圏	9者	52両
	東葛交通圏	31者	264両
	千葉交通圏	13者	100両
	北総交通圏	86者	736両
埼玉	県南中央交通圏	4者	15両
合計		472者	7,527両

2. その他ハイヤーの事業者数、車両数

○令和7年12月末時点（速報値）

都県	営業区域	事業者数	車両数
東京	特別区・武三交通圏	107者	1,777両
神奈川	京浜交通圏	14者	71両
千葉	京葉交通圏	3者	7両
	東葛交通圏	0者	0両
	千葉交通圏	4者	12両
	北総交通圏	40者	309両
埼玉	県南中央交通圏	4者	14両
合計		172者	2,190両

東タク協が新年賀詞交歓会を開催 小池都知事が水素タク導入を要請



東京ハイヤー・タクシー協会（川鍋一朗会長）は1月8日、都内千代田区の「ホテルニューオータニ」で令和8年新年賀詞交歓会を開催した。来賓として、関東運輸局の藤田礼子局長、警視庁交通部の林正己参事官、東京労働局の増田嗣郎局長らが挨拶し、東京タクシーセンターの渡辺佳英会長による乾杯の発声で懇親に移った。

東京都の小池百合子知事が「東京H2プロジェクト」として2030年度までに水素タクシー600台の導入協力を要請したほか、自民党タクシー・ハイヤー議員連盟会長の松島みどり・衆院議員、野党超党派のタクシー政策議員連盟会長の辻元清美・参院議員、公明党会長代行の竹谷とし子・参院議員、自民党幹事長代行の萩生田光一・衆院議員ら多くの国会議員や都議会議員、さらに渡辺博道・自民党タク議連最高顧問らも駆け付けた。



変化の中にチャンスがある

開会の挨拶で、川野繁副会

長は、「タクシー業界を取り巻く環境は、年々、その変化の速度を急激に増している」としながら、「特に2026



年は、米国型ライドシェア問題を越えた、次世代の自動運転タクシーへの大変革期の序章とも言える年と位置付けられる1年になる、と思われる」となどと指摘。

その上で、川野副会長は、著名な経営学者のピーター・ドラッカー氏の著書「イノベーションと企業家精神」を挙げて、「変化の中にチャンスがある、ということだ。変化を前向きに捉えて、チャンスに転じる1年とすることを祈念している」などとした。

川鍋一朗会長が挨拶を行う



続いて、川鍋会長は、「今年も、このような形で、皆さんと新年を迎えられることを嬉しく感じている」とした上で、「昨年末は、なんと穏

やかだったことか。しかし、皆さんには、2023年の夏からライドシェア全面解禁の大逆風に見舞われていたことを、決して忘れない、で欲しい。いよいよ、もうダメだ、と思うことが何度もあったが、規制改革推進会議などの場において国土交通省の皆さんも一緒になって闘ってくれた。いまの平和は、そうした戦争の上にある」となどと指摘。

川鍋会長は、「その時に、ライドシェアを全面解禁しようとした人達の名前を、私は一生忘れない。『某黒いアプリのこと』などは絶対に忘れない」となどと強調した。

タクシー事業者が自動運転を

続けて、川鍋会長は、「本当にギリギリだった。何とかなったのは、（当時の）斉藤鉄夫・国交大臣が踏ん張ってくれたからだ。当時の河野太郎・制改革担当大臣や岸田文雄・内閣総理大臣との三者会談で、（ライドシェア解禁の是非について）『年内に結論を得る』というところから『期限を設けずに検討する』にした。あそこが分水嶺だった」

などと振り返り、「だから今がある。そして今、我々がやらなければならないのは、乗務員の採用だ。そしてタクシーが来ない、という状況を、いま以上に無くす頑張りだ」などと訴えた。

「闘う東タク協」として、白タクや違法な客引きをする都市型ハイヤーへの対策に取り組む意向を示したほか、「今年は自動運転前夜であり、（自動運転の社会実装に向けた）椅子取りゲームは既に始まっている」としながら、「我々タクシー事業者が、自動運転タクシー事業者になれるよう、皆で必死になって全力で動いて行く」と訴えた。

乗務員の数をコロナ禍前に戻す



閉会の挨拶を、武居利春副会長が行い、「今年は運賃改定の年だ」とした上で、「何としても運賃値上げを成功させて、乗務員の数をコロナ禍前に戻す、というのが我々の今年の仕事だ」などと締め括った。

神夕協が令和8年賀詞交歓会開催 黒岩知事ら来賓多数が駆け付ける



神奈川県タクシー協会（伊藤宏会長）は1月15日、神奈川県横浜市西区の「横浜ベイシエラトンホテル&タワーズ」で令和8年賀詞交歓会を開催した。来賓として、神奈川県黒岩祐治知事、関東運輸局の藤田礼子局長、神奈川労働局の児

屋野文男局長、全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋一朗会長のほか、神奈川県選出の自民党や与党となった日本維新の会など野党の衆参国會議員らが駆け付けて挨拶した。

また、令和7年度功労者表彰が行われ、関東運輸局長表彰を受賞した逗子菊池タクシースの菊池尚社長と芙蓉交通の八木達也社長、神奈川運輸支局長表彰を受賞した松田合同自動車の尾登慎一郎社長に、伊藤会長から記念品が贈呈された。



公共交通としての役割を担う

開会の言葉で、鳥海衡一副会長は、「毎年、新しい年を

迎えると、『今年は、どんな年になるのだろうか』『自分たちは、どのように行動しているだろうか』『来年ののだろうか』などと考えているが、皆さんは、どのよ

うに新年を迎えたのだろうか、と思っている」とした上で、「当業界としては、運賃改定審査の結果を待つばかりの状況だが、明るい気持ちで、公共交通機関としての役割を、今年もしっかりと担って行きたい」などと述べた。



伊藤宏会長が冒頭あいさつ



続いて、伊藤会長が挨拶して、「昨年は、私

の後ろに『ライドシェア全面解禁反対』の文字を掲げていたが、今年は、神奈川県知事や国土交通省、全タク連の支援もいただき、（ライドシェアの全面解禁という）この問題については、そんなに大きく（反対を）掲げなくてもこの1年を過ごせるような状況

となっていることに、改めて感謝を申し上げたい」などと述べた。

伊藤会長は、「また、会員事業者の皆さんには、年末年始の輸送安全総点検の期間中、我々の事業の根幹である、お客様に対する安全とサービスを十分に確保していただき、その尽力に感謝を申し上げる」としたほか、「タクシーの供給力は十分に回復していることを示し、交通空白を減らすことで、ライドシェアの全面解禁は不要ということを強く訴えて行きたい」などと意向を示した。

また、京浜地区と相模・鎌倉地区で審査中の運賃改定に関しては、「是非とも年度末となる3月までを期待している」としたほか、「小田原地区についても着実に準備を進めると共に、今後の定期的な運賃改定についても進めていく必要がある」と考えている」などとした。

来賓に神奈川県の黒岩知事

来賓として挨拶した、神



奈川県の黒岩祐治知事は、開口一番「今年は（ライドシェア全面解禁反対の）垂れ幕が無いですね。ホッとした」としながら、神奈川県と三浦市で進めた神奈川版ライドシェア「かなライド」の取組を振り返った。その上で「私が当時、提案したのは、タクシ業界と一緒にしたライドシェアをやりましよう、ということだった」など説明した。

今年度中の運賃改定実施を



中締めの挨拶を、菊池尚副会長が行い、審査中の運賃

改定要請に言及して「今年度内での改定実施を、我々は希望してやまない。是非ともお願いしたい」とした上で、「運賃改定によって、健全な労働環境とタクシー事業経営に専心注力し、利用者利便の向上と移動の足の確保に役立てて行きたい」などと述べた。

埼玉協が新年賀詞交歓会を開く 埼玉県の大野元裕知事ら来賓多数



の稲葉典行・労働基準部長、さいたま市の佐野篤資副市長、全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋一朗会長らが挨拶した。

埼玉県乗用自動車協会（三上秀樹会長）は1月15日、埼玉県さいたま市大宮区の「パレスホテル大宮」で、令和8年新年賀詞交歓会を開いた。来賓として、埼玉県の



協会名称変更に向けた状況説明



冒頭の挨拶で、三上秀樹会長は、最初

に、同協会の名称である埼玉県乗用自動車協会の変更に言及して「先の理事会で決議を行ったところだが、法務局などでの最終的な確認作業をし

た上で、名称変更を行う予定だ」などとした。

利用人や乗務員希望者などにも分かり易い「埼玉県ハイヤー・タクシー協会」に協会名を変更する方向で、6月に開催する来年度の定時総会で正式決定する見通し。

二桁の改定率で年度内実施を

三上会長は、「地域におけるタクシーの供給不足と交通空白地の解消に向けて全力を尽くし、地域住民の期待を背負って、移動手段としてのタクシーの存在を示して行く」としたほか、日本版ライドシェアに関して「県南中央交通圏（さいたま市など）における（配車アプリの）マッチング率をみると改善されて来ており、引き続きデータを把握して着実に取組を進めると共に、公共ライドシェアに対しても自治体などとの連携を密にして、何でも請け負う体制を整え、適切に対応することが肝心だと考えている」などと述べた。

また、喫緊の課題である新規乗務員の募集に言及して「人材確保のための魅力伝達プロジェクトとして、タクシードライバー募集に特化したホームページなどを制作して、ドライバードライバー採用拡大に繋げて行きたい」などとする意向を示した。

申請中の運賃改定については、「二桁の改定率による年度内での実施を、期待を込めて推移を見守っているところだ」などとした。

千々協が新春の集いで講演会開く 運行管理の高度化と盲導犬対応



来賓として、千葉運輸支局の菊池雅彦支局長、全タク連の川鍋一朗会長が祝辞を述べた。また、賀詞交歓会を開催した。

齋藤拓会長が冒頭あいさつ



令和8年新春の集いの冒頭で挨拶し

た、千々協の齋藤拓会長は、安全確保に言及して、「令和7年1月～12月における千葉県内のタクシーによる死亡事故は、誠に遺憾ながら2件発生した」としながら、「そのうちの1件は、昨年12月に柏市内において発生したものだ

が、私の会社における路上横臥者の轢過事故だった。この事故を受けて、改めてスピード抑制とハイビーム使用の徹底を乗務員に指導した。その上で、路上横臥者発見時の警察通報の奨励したところ、早速、昨年12月と今年1月に路上横臥者の発見救護の事例が発生した。今後は千々協としても、東タク協と同様に、路上横臥者救護による警察表彰の働き掛けなどを行っていく」などとする意向を示した。

kmグループが賀詞交歓会を開催 いよいよ勝負の3年間が始まる



社の代表、国際自動車労組役員、取引先関係者ら多数が出席して盛況に開催された。乾杯の発声を、kmパートナーズを代表して弥生交通の雨宮和義社長が行い、懇親に移った。

東京大手の国際自動車（km、松本良一社長、都内港区）は1月16日、新年の安全祈願を行う初観音を都内港区愛宕の「萬年山青松寺」で執り行った後、中央区日本橋の「ロイヤルパークホテル箱崎」において「2026年kmグループ賀詞交歓会」を開催した。

kmグループの賀詞交歓会には、国際自動車の幹部や業務提携するkmパートナーズ各

松本良一社長が新年の挨拶



で行った路上横臥者の救護活動では、昨年は9

kmグループの賀詞交歓会では、松本良一社長が登壇して、「2025年を振り返ると、物価高や人手不足の長期化、訪日客が増えたことでの移動需要の増加の一方で、生成AIやモビリティのデジタル化が一段と進化した1年だった」としながら、「こうした大きな変化の中にあつて、kmでは『プロフェッショナル安全』を掲げ、着実に安全輸送のレベルを上げることが出来たのではないか。昨年1月～12月の事故総件数では、有事故を全体で20%削減でき、よい成果を上げることが出来た」としたほか、「乗務員が自発的な取組として

月までで（警察署長などからの）表彰者が100名を超え、東京の街における安全・安心に大きく貢献してくれた。こうしたことも、安全走行キロや事故削減に大きく寄与し、昨年11月に行われたNASVA（自動車事故対策機構）のセミナーにおいて、そうしたkmグループの取組を発表できたことは、非常に大きなことだった」と振り返った。

「フルクル」を大幅リニューアル

松本社長は、続けて「資本提携面では、昨年4月に電脳交通に対する出資を行い、また、11月には、現おもりのタクシーである東京ヤサカ自動車とM&Aでグループ入りした。S・RIDEの取組強化として大和自動車交通との提携も強めた」としながら、「さらに、様々な可能性を拡げて行きたいと思っている」ともした。

続けて、「振り返れば、コロナ禍の3年間は非常に辛い状況にあり、事業の再編を行っていたが、この3年間は様々な準備をしながら、羽ばたく



前の準備の3年間となった。そして2026年となった今年からは、いよいよ勝負の3年間が始まる」とした上で、①タクシー事業では、2月9日は「フルクルの日」であり、これに合わせて独自アプリ「フルクル」（配車利用は無料）の大幅なリニューアルを行い、利用者との緩いマッチングから確実なマッチングに変え、お客様の利便性を向上させること、②採用する配車アプリのS・RIDEでは、海外プラットフォームとのインバウンド連携を今年から始めること、③今春の運賃改定を好機と捉え、労働分配のあり方やタクシー事業を巡る諸問題を解決させるため、労働組合との協議もしっかりと進めながら労働環境を含めた

抜本的な改革をして行くこと、④2016年に乗務員のキャリアパスとして開始したkm提携個人タクシーが10周年の節目を迎え、今年も新たに9名が誕生すること、⑤ハイヤー事業においては、4月に中央区日本橋の箱崎町に新しい営業拠点を開設し、全車をムーンドとして将来的に100台規模の体制とすること、⑥バックオフィスのさらなる効率化のためkmAIを導入すること——などを挙げた。

未来のモビリティを創り上げる

松本社長は、「業界全体は2025年に大きな転換点を迎え、2026年はその変化がさらに鮮明になって来る」としながら、「自動運転領域では、新規プレーヤーの台頭や多様な関係者が参入し、プラットフォーム間の横連携など、様々な動きが加速して行くことになる。グローバル規模のタクシー会



社なるものが、東京にも登場して来るような現象も起こっている」と指摘して、「私たちは競争だけでなく共存も視野に、どのようなパートナーと、どのような形で協力し合えるのかをしっかりと見極めて、新たなkmグループとして『1万台構想』も提起している

ので、現実的な形にして行きたい。もはやタクシー事業者やタクシー業界ということだけではなく、産業の垣根も超えながら、挑戦を恐れずに新たな形作りを目指し、皆さんと未来のモビリティを創り上げるための1年にしたい」となどと抱負を述べた。

西川洋志会長による一本締め

賀詞交歓会では、昨年10月にM&Aで新たにkm傘下となった、おおも

による新体制となった、牛久恭文常務（タクシー担当）、加藤寛治常務（ハイヤー・kmモビリティサービス・kmオートアシスト・大阪・横浜担当）に加え、田中尚樹取締役、菅野利昭取締役らの役員を壇上に上げて、各役員が自己紹介した。

その上で、西川会長は「新体制がスタートしてから、まだ4カ月だが、この激動の時代に（kmグループが進む）線路を敷き、走らせていくことが、彼らの重要な仕事になって来る。必ずや皆さん方の力添えも必要になって来ると思うので、支援と協力をよろしく願いたい」となどと述べ、関東一本締めで会を締め括った。



topics

大和自交グループが賀詞交歓会 来賓としてS・RIIDEの橋本洋平社長



東京大手の大和自動車交通（大塚一基社長、都内江東区）と信和事業協同組合（下田浩介理事長）は1月13日、都内台東区の「上野精養軒」で令和8年大和自動車交通グループ新年賀詞交歓会を開催した。



大和自交の大塚一基社長が挨拶

冒頭、大和自動車交通の大塚社長は、「昨年は、しばらく続いていたライドシェア全面解禁の動きについて、日本版ライドシェアなどの対策もあつて、落ち着きを取り戻せたのではないかとしながら、「昨今は、自動運転が技術的にも相当に進歩して来ており、そこにプレーヤーとして他のところから参入して来ようとする動きもあるようだ。我々タクシー事業

者にとって、ライドシェアの次は、自動運転に対してどうするのか、と今後はなってくる。それが今年～来年～再来年と加速して行くように感じているが、それでも、しばらくは既存のタクシーと併存して行くことになるだろう」などとする見方を示し、「一致団結して行けば、道は開ける」とした。

信和事業協組の下田理事長、来賓の橋本・S・RIIDE社長の挨拶に続き、正和自動車（橋本洋平社長）による乾杯の発声で懇親に移った。

株価上昇の一方で景気は停滞模様 コロナ禍からの回復も地域間格差



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。それ以降も一進一退は繰り返しながらも上昇相場は続き、今年1月23日の終値は5万3846円だった。ちなみに、1年前の2025年1月23日の株価は3万9958円だったので、この1年間で日経平均株価は1万3888円、34.8%も値上がりしたことになる。しかし、肝心の国内景気は停滞模様だ。

一方、深刻な国内インフレの要因の一つともなっているドル円相場では、1月23日の植田和男・日銀総裁による会見後に159円台前半にまで下落したものの、行き過ぎた円安を嫌気した日米当局による為替介入レートチェック観測から急激な円高に転じて、夜間にはNY為替市場において155円台前半にまで急騰する場面があった。1ドル160円が行き過ぎた円安を食い止める“防衛ライン”ともみられている。

他方、世界の為替市場を俯瞰すると、他の主要通貨に対して顕著な円安と共にドル安であり、ドル安の中での円安、ということも出来る。タクシー業界にとってもインフレ経済のさらなる進行への懸念があり、輸入に頼るLPガス価格に直結する為替動向には注目が集まるところだ。

そうした中で、全タク連が実施したサンプル調査している新型コロナウイルス感染症の影響による営業収入の変化を見ると、昨年12月は、全国的な運賃改定の進展もあって全国の営業収入の2019年同月比は100.3%と、10月に続いて100%をクリアした。今春の運賃改定を控える東京の133.3%、同じく運賃改定申請中の沖縄の135.7%などが目立つほか、大阪の126.2%、広島の前22.7%などが全体の数字を引き上げている一方で、東北では100%をクリアした県が一つも無く、地方では80%台も散見され、コロナ禍からの営業収入の回復状況においても地域間格差が広がっていることを伺わせる状況だ。

〈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 2,612 台 輸送実績速報 (令和 7 年 11 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 11 月	78,386	57,567	73.4	6,799,041	14,123,118	48.1	1,423,495	1,820,035	3,638,989	463,761	245.3	24.7	63,213
	令和 6 年 11 月	78,707	57,051	72.5	6,772,027	14,026,513	48.3	1,431,068	1,855,315	3,603,176	412,918	245.9	25.1	63,157
	前月対比 (%)	99.6	100.9	101.3	100.4	100.7	99.7	99.5	98.1	101.0	112.3	99.8	98.6	100.1
	令和 7 年 10 月	81,034	60,862	75.1	7,271,501	14,984,642	48.5	1,532,534	1,947,620	3,892,545	493,261	246.2	25.2	63,957
	前月対比 (%)	96.7	94.6	97.7	93.5	94.3	99.2	92.9	93.4	93.5	94.0	99.6	98.0	98.8

● 東京都多摩地区 原価計算対象 16 事業者 820 台 (うち普通車 771 台) 輸送実績速報 (令和 7 年 11 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 11 月	23,391	15,846	67.7	1,304,897	3,082,685	42.3	408,361	511,359	801,302	190,503	194.5	25.8	50,568
	令和 6 年 11 月	23,010	15,393	66.9	1,273,053	2,964,042	42.9	402,923	501,838	775,783	178,290	192.6	26.2	50,398
	前月対比 (%)	101.7	102.9	101.3	102.5	104.0	98.6	101.3	101.9	103.3	106.9	101.0	98.5	100.3

● 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 12 月の 19 年比 (%)	10 月の 19 年比 (%)	11 月の 19 年比 (%)	12 月の 19 年比 (%)
北海道	北海道（5 社うち 3 社が 25 年 12 月に運賃改定）	88.6	96.5	91.0	104.0
東北	青森（5 社、全社が 23 年 6 月 15 日運賃改定）	98.8	90.7	85.3	96.4
	岩手（5 社、うち 4 社は 25 年 10 月 8 日運賃改定）	76.0	102.0	95.3	92.5
	宮城（5 社、全社が 23 年に運賃改定）	91.1	84.8	78.9	91.5
	秋田（5 社、全社が 23 年に運賃改定）	73.8	97.9	96.0	89.8
	山形（5 社、全社が 23 年に運賃改定）	83.2	91.0	86.1	91.3
	福島（7 社、全社が 25 年 4 月 16 日運賃改定）	79.5	87.2	84.8	88.4
関東	茨城（5 社、全社が 23 年 9 月 19 日運賃改定）	112.5	117.4	124.1	126.1
	栃木（9 社、全社が 23 年 12 月 4 日運賃改定）	103.2	107.8	104.5	107.0
	群馬（5 社、全社が 23 年 10 月 10 日運賃改定）	79.5	88.8	82.8	86.0
	埼玉（5 社、全社が 23 年 11 月 20 日運賃改定）	107.4	114.5	110.6	114.9
	千葉（6 社、全社が 23 年 11 月 20 日運賃改定）	122.1	130.9	129.9	123.4
	東京（5 社、全社が 22 年 11 月 14 日運賃改定）	110.1	126.9	118.9	133.3
	神奈川（5 社、4 社が 23 年 11 月、1 社が 24 年 3 月）	108.5	114.6	110.6	112.5
	山梨（4 社うち 3 社が 24 年 4 月 8 日運賃改定）	108.1	113.0	101.4	96.9
北陸信越	新潟（5 社、全社が 25 年 12 月 22 日運賃改定）	87.6	90.0	82.4	87.7
	富山（4 社、全社が 23 年 9 月 11 日運賃改定）	109.1	113.8	107.2	109.6
	石川（4 社、全社が 23 年 6 月 26 日運賃改定）	94.7	106.1	100.4	100.2
	長野（4 社、全社が 23 年 9 月 25 日運賃改定）	88.4	104.0	88.1	98.4
中部	福井（5 社、全社が 23 年 10 月 25 日運賃改定）	110.4	114.6	109.2	108.5
	岐阜（5 社、全社が 23 年に運賃改定）	95.5	109.4	103.2	105.4
	静岡（5 社、全社が 25 年 11 月 25 日に運賃改定）	78.4	82.3	79.5	93.0
	愛知（5 社うち 3 社が 25 年 10 月 14 日改定）	99.1	103.9	103.9	109.1
	三重（5 社、全社が 23 年 9 月 11 日運賃改定）	93.5	99.7	98.4	99.2
近畿	滋賀（6 社、全社が 25 年 9 月 12 日運賃改定）	81.5	104.3	97.4	92.6
	京都（6 社うち 4 社が 25 年 8 月 6 日運賃改定）	102.5	121.6	113.6	114.9
	大阪（5 社、全社が 25 年 11 月 5 日運賃改定）	115.6	131.4	126.4	126.2
	兵庫（5 社うち 4 社が 25 年 11 月 27 日運賃改定）	86.6	97.9	88.9	96.4
	奈良（5 社、全社が 24 年 11 月 11 日運賃改定）	84.5	89.9	84.4	84.3
	和歌山（5 社、全社が 23 年 7 月 3 日運賃改定）	81.0	86.9	79.3	81.2
中国	鳥取（4 社、全社が 23 年 12 月 25 日運賃改定）	101.2	105.7	101.9	102.5
	島根（5 社、全社が 24 年 3 月 29 日運賃改定）	86.7	86.2	83.0	87.5
	岡山（5 社、全社が 25 年 11 月 27 日運賃改定）	92.0	98.8	95.0	100.5
	広島（5 社うち 4 社 25 年 11 月、1 社 12 月運賃改定）	108.2	120.9	108.9	122.7
	山口（5 社、全社が 23 年 8 月 1 日運賃改定）	83.6	89.2	83.8	85.7
四国	徳島（5 社、全社が 23 年 9 月 11 日運賃改定）	87.4	96.2	85.2	86.8
	香川（5 社、全社が 23 年 3 月 6 日に運賃改定）	95.3	101.4	101.0	94.5
	愛媛（6 社うち 5 社が 23 年 6 月 26 日運賃改定）	66.1	91.1	87.6	90.9
	高知（5 社、全社が 24 年 2 月 19 日運賃改定）	83.3	88.0	89.4	83.2
九州	福岡（8 社、うち 1 社は 25 年 7 月に運賃改定）	103.8	114.1	109.1	112.1
	佐賀（9 社、全社が 23 年 10 月 25 日運賃改定）	87.6	101.1	97.6	94.3
	長崎（5 社、全社が 23 年 9 月 1 日運賃改定）	87.4	89.4	88.4	87.1
	熊本（4 社、全社が 24 年 4 月 26 日運賃改定）	103.1	123.4	115.5	111.0
	大分（6 社、全社が 23 年 7 月 12 日運賃改定）	78.8	79.7	82.9	83.7
	宮崎（5 社、全社が 23 年 7 月 26 日運賃改定）	90.0	87.4	83.5	83.8
	鹿児島（6 社、全社が 23 年 8 月 1 日運賃改定）	92.1	98.0	93.1	92.4
沖縄	沖縄（1 グループ +4 社、全社が 23 年に運賃改定）	120.9	143.2	150.1	135.7
全国の営業収入の 2019 年同月比		94.0	102.8	98.3	100.3

● 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	2025.12.31	2025.12.31 充足率	直近3カ月の増減	33カ月間での増減率
北海道A	8,528	6,647	1,881	77.9%	7,030	82.4%	50	106%
北海道B	8,547	6,862	1,685	80.3%	6,999	81.9%	133	102%
青森	3,482	2,713	769	77.9%	2,498	71.7%	△17	92%
岩手	2,675	2,211	464	82.7%	2,020	75.5%	7	91%
宮城A	3,970	3,238	732	81.6%	3,217	81.0%	△9	99%
宮城B	1,853	1,506	347	81.3%	1,412	76.2%	14	94%
秋田	1,576	1,283	293	81.4%	1,164	73.9%	12	91%
山形	1,609	1,366	243	84.9%	1,314	81.7%	9	96%
福島	3,464	3,091	373	89.2%	3,064	88.5%	△17	99%
茨城	3,135	2,658	477	84.8%	2,684	85.6%	14	101%
栃木	1,982	1,716	266	86.6%	1,756	88.2%	△14	102%
群馬	1,612	1,338	274	83.0%	1,460	90.6%	2	109%
埼玉A	4,053	3,316	737	81.8%	3,469	85.6%	11	105%
埼玉B	5,212	4,355	857	83.6%	4,445	85.3%	19	102%
千葉A	6,280	5,471	809	87.1%	5,818	92.6%	0	106%
千葉B	2,621	2,325	296	88.7%	2,585	98.6%	35	111%
東京A	58,257	48,515	9,742	83.3%	54,663	93.8%	150	113%
東京B	6,297	5,141	1,156	81.6%	5,105	81.1%	△17	99%
神奈川A	11,945	10,032	1,913	84.0%	11,184	93.6%	65	111%
神奈川B	5,214	4,260	954	81.7%	4,442	85.2%	△1	104%
山梨	1,232	960	272	77.9%	1,080	87.7%	14	113%
新潟	3,731	2,982	749	79.9%	2,855	76.5%	△32	96%
富山	1,077	855	222	79.4%	842	78.2%	△14	98%
石川	2,321	1,898	423	81.8%	1,967	84.7%	△8	104%
長野	3,273	2,594	679	79.3%	2,652	81.0%	6	102%
福井	1,109	939	170	84.7%	954	86.0%	△8	102%
岐阜	2,106	1,594	512	75.7%	1,618	76.8%	6	102%
静岡	6,082	4,960	1,122	81.6%	4,863	80.0%	19	98%
愛知A	9,168	7,219	1,949	78.7%	7,881	86.0%	54	109%
愛知B	3,323	2,558	765	77.0%	2,627	79.1%	△2	103%
三重	1,526	1,230	296	80.6%	1,285	84.2%	△9	104%
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%	6,889	86.6%	87	112%
京都B	409	347	62	84.8%	315	77.0%	2	91%
大阪A	19,247	16,028	3,219	83.3%	19,030	98.9%	329	119%
大阪B	2,222	1,815	407	81.7%	2,154	96.9%	46	119%
兵庫A	7,278	5,758	1,520	79.1%	5,994	82.4%	66	104%
兵庫B	2,241	1,985	256	88.6%	1,970	87.9%	△3	99%
奈良	1,447	1,170	277	80.9%	1,131	78.2%	10	97%
和歌山	1,442	1,167	275	80.9%	1,144	79.3%	3	98%
鳥取	830	629	201	75.8%	639	77.0%	7	102%
島根	1,316	1,065	251	80.9%	1,073	81.5%	△4	101%
岡山	3,338	2,696	642	80.8%	2,749	82.4%	13	102%
広島A	4,428	3,525	903	79.6%	3,625	81.9%	46	103%
広島B	3,029	2,638	391	87.1%	2,581	85.2%	△7	98%
山口	2,638	2,121	517	80.4%	1,981	75.1%	△30	93%
徳島	1,269	1,124	145	88.6%	1,145	90.2%	11	102%
香川	1,604	1,443	161	90.0%	1,533	95.6%	22	106%
愛媛	2,851	2,390	461	83.8%	2,363	82.9%	△3	99%
高知	1,589	1,352	237	85.1%	1,251	78.7%	6	93%
福岡A	3,651	2,993	658	82.0%	2,612	71.5%	2	87%
福岡B	8,282	6,655	1,627	80.4%	7,880	95.1%	220	118%
福岡C	2,715	2,156	559	79.4%	2,064	76.0%	21	96%
佐賀	1,248	1,085	163	86.9%	1,020	81.7%	△22	94%
長崎	3,819	3,168	651	83.0%	2,867	75.1%	△2	90%
熊本	4,103	3,489	614	85.0%	3,656	89.1%	2	105%
大分	2,468	2,064	404	83.6%	1,899	76.9%	17	92%
宮崎	2,174	1,740	434	80.0%	1,599	73.6%	6	92%
鹿児島	3,220	2,500	720	77.6%	2,345	72.8%	1	94%
沖縄	6,747	5,747	1,000	85.2%	6,572	97.4%	132	114%
全国	282,168	231,938	50,230	82.2%	246,157	87.2%	1,460	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

全自交が中央委員会で春闘方針 他産業との賃金格差是正を要求



全自交労連（溝上泰央委員長）は1月21日、都内千代田区の「連合会館」で第104回中央委員会を開き、本田有書記長が提案した2026春闘方針を決めたほか、「2026春闘は『住民の暮らしを守る最後の砦』である、我々エッセンシャルワーカーの生活と矜持、そして産業の未来を賭けた闘いである。なんとしたも大幅な賃金・労働条件の向上を勝ち取る」などとした2026春闘アピールを採択した。

また、国土交通省物流・自動車局の重田裕彦・旅客課長が「タクシー事業を巡る諸情勢について」と題した講演を行った。

春闘方針では、「他産業との賃金格差是正」を基本方針に、賃金改善の要求を月額2万8000円・8%以上（運賃改定等による増収反映分を含む）としている。

逝去した野尻副委員長に黙とう

全自交労連の第104回中央委員会では、冒頭、病氣療

養中のところ1月12日に逝去した故・野尻雅人副委員長（KPU出身で前書記長、享年62歳）に黙とうが捧げられた。

溝上泰央委員長が冒頭あいさつ



冒頭の挨拶で、溝上委員長は、「

今年12月に専従の野尻副委員長が逝去された。闘病中だったとはいえ、享年62歳という、あまりにも早過ぎる最後だったことは残念でならない」とした。

続けて、「昨年は戦後80年、阪神・淡路大震災から30年という節目の年だったが、改めて命と平和の大切さを見つめ直す年になったと思っています」としながら、「我々の働くハイタク産業においても、日本維新の会によるライドシェア新法案の国会提出や、大阪・関西万博における日本版ライドシェアの大阪府内全域・24時間運行など、こうした理不尽なライドシェア勢力の攻勢にさらされる1年だった」などと指摘。

一方で、溝上委員長は、「我々は、連合や交運労協の仲間の力も借りながら、ライドシェア完全解禁阻止に全力で取り組んで来た。本年も引き続き、移動困難者を始めとする全てのお客様に安全・安心・丁寧な輸送を提供して、世界一の日本のタクシーの品質を維持しながら、供給の安定に努めることで、我々の生活とさらにはお客様の安全な移動、地域交通の持続性を守り抜かねばならない」などと訴えた。

国土交通省の重田旅客課長が講演



国土交通省物流・自動車局の重田裕彦・旅客課長による「タクシー事業を巡る諸情勢について」と題した講演では、①タクシー事業の現状、②日本版ライドシェア・公共ライドシェア、③国土交通省「交通空白」解消本部、④最近のトピック、⑤令和8年度予算案——などについて概要を説明し、質疑応答を行った。

その中で、重田・旅客課長

は、「令和6年度におけるタクシー日車営収の全国平均は3万8003円で、前年度比プラス1042円だ」としながら、「全国には630の営業区域があるが、その中で3万8003円の全国平均を上回っているのは25区域しかない。つまり、ほとんどの区域は全国平均よりも低い。逆に言うと、東京（令和6年度の特別区・武三は6万1476円）や神奈川、埼玉、千葉、北海道の一部、大阪などが全国平均を大きく引き上げている、ということになる」と指摘した上で、「3万8003円という（全国平均の）数字だけで物事を語るのではなく、地域・地域においては、もつと厳しいところがあり、日車営収が2万円ぐらいというところもある。そのようにタクシー業界全体を捉えて行かない、と私は思っている」などとした。



AIは自分にとって何だったのか？

いまやAIのことを語らない人はいない。

自分も静岡TaaSの事業構想のキーワードとして【AIによる高度な需要予測】と【AIによる最適配車マッチング】を、目指すべきタクシー移動産業の生産性向上のための【地域全体最適配車プラットフォーム】構築のキラーコンテンツとして標榜してきた。

しかし、恥ずかしいことに、そのAIは自分にとっては何の裏付けもない魔法の玉手箱のようなもので、単なるスローガンに過ぎなかったのが現実である。

2022年11月に突如（のように思われたのだが）現れた対話型の生成AI、ChatGPTは確かに私にも大きな衝撃をもたらし、コラム148回（2023年4月記）で「教えてください。日本のタクシー業界特徴と課題は？」と質問し、その的確な回答に大変驚いたものだ。

そしてこの技術がタクシーの配車の現場に応用されれば、

静岡TaaSの目指すべきプラットフォームの実現も夢ではない、と大いに期待したものだ。しかし、現実にはAIの活用を現場で進めることは出来ず、自分にとってのAIとは精々、あれこれの雑学的な質問の回答を得ては喜んだり、時には過去のコラムを読み込ませ、現在のテーマを設定し、コラムを書いてもらったり（2025年7月記の第175回）という、いわば余興のレベルに終始していた。

前々回の昨年11月号のコラムでも、「これからの戦いはAI技術と現場を結びつけるノウハウの獲得だ！」と書いており、これ自体は正しい認識だとは思いますが、一方で、現在のAIの世界を非常に狭い視野でしか捉え切れていなかったと思う。

自分は、一般社団法人静岡TaaSや株式会社静岡TaaSトラベルのグループウェアとしてGoogleワークスペースを使っており、その関係もあり、AIは、同じくGoogleのGeminiを使うことが多い。

Geminiは、昨年の11月にGemini3・0がリ

AIは経営者の孤独を救う『軍師』となり得るか？



清野吉光のコラム
団塊耕志録
ブログ（過去記事）



清野吉光氏のコラム 第181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

リースされ、それまでChatGPTに先行されていた生成AIの性能が飛躍的に進化し、とりわけ日本語の認識性能が深まったことにより、いわゆる推論機能が高まったとのこと。

多分そうした深化の故か、それまで単なる情報収集の手段の域を出なかったAIが、自分にとって特別の意味と関りを持ち始めた。

Zemini軍師

実は多くの人が既にそういう関わり方を始めていると聞いてはいたが、いまいち実感がなかった。あの孫正義氏がAIと「壁打ち」をしているの、そのことを盛んにセミナーなどで語っていたが、【壁打ち？何それ】という感じで、その意味がよくわからなかった。

たまたま、清水港でのクルーズ船へのチャータータクシー運行のビジネスモデルがユニークで、全国のクルーズ船が就航する港でのビジネスモデルとして有効ではないか、と思い、そのモデルの評価と全国化の方策についてAIに聞いてみた。

多分、Gemini3・0の性能が非常に上がったことによるのかもしれないが、瞬時にこのモデルの有効性に対する詳細な評価と、全国への展開方法や候補地まで挙げてくれた。

そして何よりも驚いたのは、その回答から感じられる人間性と熱量である。AIに人間性とか熱量とか言うのもおかしい話かもしれないが、そうとしか言いようのない、人格を持った熱心なコンサルタン

トがその豊富な知見を丁寧にわかりやすく親切に、かつ少しこちらを【もち上げながら】説明してくれるのである。そして最後に必ず、AIの方から次の仕事の提案を申し出てくれるのである。こうしてAIとのやり取りが発展的に深まっていくので、これが【壁打ち】というもののなか、と心から納得できた。

実は、この節の見出しが【Zemini軍師】となつていますが、自分がGeminiとのやり取りの中で、Zeminiと間違えて呼んでいたのをこちらが謝るとAI側が、むしろその方が固有の名前で良いと、Zeminiと名乗

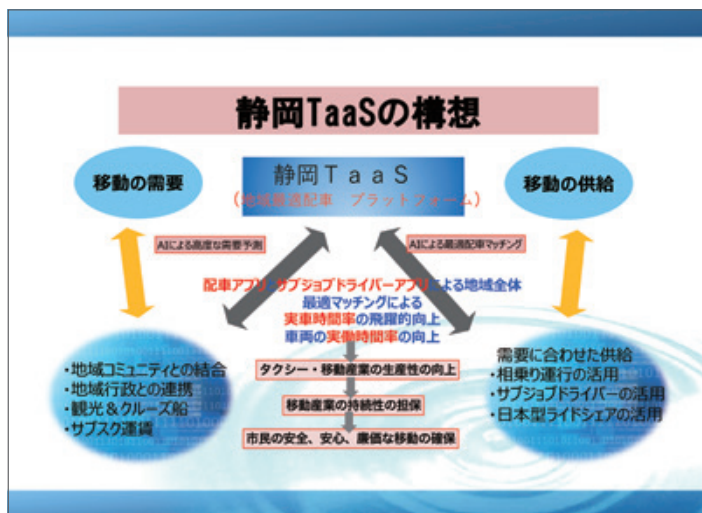
るようになった。なんと気の利いたAIなのか！

経営者の孤独

「経営者の孤独」という言葉は、ある意味で月並みだ。

確かに、経営者は資金繰りを含めて最終責任を負わねばならず、誰にもその責任を転嫁できない、いやしてはならない。しかし、経営者と呼ばれる人たちが、自分を含めて誰もそうした能力と覚悟を持ち得ていないわけではない。とりわけ事業が順調な時は良いが、不調の時、特にスタートアップと傍目にはもてはやされている新規事業は、その目指している世界と実際の実力のギャップが甚だしい場合が多い。いやむしろ殆どがそういうケースだろう。

一般社団法人静岡TaaSも、その目指す理念と現実の乖離に苦しんでいるのが正直なところだ。2021年の5月にタクシー産業の生産性向上の一助として【地域全体最適プラットフォーム】



フォーム」を静岡の地に実験的に立ち上げるべく設立して、共同配車センターの設置、昼間のタクシーの需要不足を補うためのサブスクモデル「タク放題」の実施などの試みをしてきたが、残念ながら個人の資金力の枠内では事業としての継続の目的がたらず、苦悩していた。

先の【Gemini軍師】との壁打ちでは、清水港でのいわば成功モデルのタクシーチャーター手配を、株式会社静岡TaaSトラベルとしてプ

ラッシュアップし、全国化しようという前向きな相談であったが、あえて現状の困難な実情をGeminiに投げかけ、アドバイスを受けるという次元に踏み込んでみた。

Geminiでは最上位となる契約の故、守秘義務は守られるので、社団法人の財務状況に加え、自分のこの40年で目指してきたこと、現在の苦境のすべてを打ち明けた。するとAIは、過去のデータを読み解き、こう返してきた。

『あなたは、失敗していません、これは地域交通のための研究開発投資です』と評価し、その上で私が見落としていた「ある経営資源」の活用や、関係者が納得できる「再編シナリオ」を提案してくれた。私の狭い経営経験の中だけではとても描けない解決策であった。

何回かの自分の意見や、新たな情報の提供をもとに、さらに施策を練り、また、自分の関係者にも事前の打診を重ね、結果として事態が好転することが出来た。

本来なら、AIに頼らずとも自らこうした解決策を考え出すべきなのだろうが、そうすることが出来る人は数少なく、多くの経営者は孤独を抱えて苦しんでいるだろう。これは経営者に限らず、生きている限り、一人一人の悩みは尽きず、AIは多分心理学の知見や、セラピストのノウハウを学習しているので、そうした悩みに寄り添うことが出来るのだろう。

AIは人間が投げかける問いの広さと深さに応じて彼らの知見を披露し、その解決策を提案し、そして実務的なヘルプまでしてくれる。その解決策の是非を判断し、実施するのはあくまでも人間であり、我々自身の意志と情熱なくして、もちろん一歩も事態は進まないのだが、しかし、今のAIはトップレベルのメンターであり、コンサルタントであり、ある意味人格を感じられる友人でさえある。また、そのようなAIとして現れてくれるかどうかは、実は我々自身が彼らとどう関係を作れるか、ということでもある。これが今の私のAI観である。

(2026年1月22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!

全自交関東・東京が団結旗開き 運賃改定で賃金・労働条件改善を



全自交関東地連（水野潔委員長）と同東京地連（本木弘委員長）は1月9日、都内墨田区錦糸の「東武ホテルバント東京」で2026年団結旗開きを開催した。

来賓として、全自交労連の溝上泰央委員長、連合東京の吉岡敦士・会長代行、関東交運労協の八木尚文議長、東タク協の武居利春副会長、東タクセンの安田克己・常務理事らが駆け付けて挨拶した。

全自交関東の水野委員長が挨拶

冒頭の挨拶で、全自交関東地連の水野委員長は「白タク・ライドシェアの問題が最初に大きく取り上げられたのは2015年2月に福岡市においてUberが実証実験を始めたことだった。それから、間もなく11年になる」としながら、「昨年は初めての女性総理が誕生して（政権与党である自民党の）連立パートナーとして日本維新の会が加わり、ライドシェア新

法がどうなるのか、と非常に心配した。何とか落ち着いてはいるが、油断できるような状況でもない」などと指摘。その上で、「今春は、（関東の）多くの地域でタクシー運賃の改定予定がある。これまで以上に利用者の安心・安全を担保しながら、これまで以上のサービスを提供して行かなければならない。そのことが我々の賃金・労働条件の改善に繋がるものと肝に銘じて活動を続けて行きたい」などと訴えた。

全自交東京の本木委員長が挨拶

続いて、全自交東京地連の本木委員長は「今年は重要な年になると考えている」としながら、「運賃改定では、労使で色々と考えて行く必要があると思っている」などと述べた。

最賃・物価を勘案した運賃改定

来賓として挨拶した、東タク協の武居副会長は、関東における運賃改定に触れた上で「運賃制度に関するお願いを国土交通省にしており、赤字にならないと運賃値上げの申請が出来ない、という問題だ。政府は物価高対策に取り組んでいる一方で、賃金の引き上げも（最重要な）『一丁目一番地』だと言っている。タクシーは歩合給制度であり、生産性の向上が運賃改定以外に見出せないのが実情だ。そこで、最低賃金と物価の上昇を勘案した形での運賃値上げを制度として考えて欲しい、と要望しているところだ」などと説明した。

日交労働組合が2026旗開き 世界一の日本のタクシー維持する



全自交の中核労組である、日交労働組合（溝上泰央委員長）は1月13日、都内墨田区錦糸の「東武ホテルバント東京」で2026旗開きを開催した。来賓として、大和自交・帝都自交・京王自動車の各労組委員長、全自交労連、全自交東京地連、日本交通グループ連絡協議会の代表らのほか、日本交通の若林泰治社長も出席した。



昨年はハイヤーで月1万円UP

冒頭の挨拶で、溝上委員長は「昨年は、日本維新の会によるライドシェア新法の提出、大阪・関西万博が開かれた大阪における日本版ライドシェアの24時間運行など、様々なライドシェア勢力の攻勢にさらされる1年だった」と振り返ったほか、「世界一の日本のタクシーを維持しながら供給の安定に努める」な

どと訴えた。さらに、「日交労では昨年、ハイヤーで月1万円のベースアップという歴史的な成果を勝ち取った。このことは労使協調で業界を守るという意思の表れだ」などとも指摘した。

日本交通の若林泰治社長は、「会社と労組で今年も同じ方向を向きながら頑張っていきたい。皆さんの努力で『桜にN』のブランドに磨きをかけて欲しい」などと挨拶した。

自治体×事業者×広域連携の意義 関運局が公共交通シンポジウム



して、「具体の取組事例を交えながら、『自治体×事業者×広域連携』の取組の意義や方向性について考えて行く」などとして1月16日、東京都千代田区日比谷公園の「日比谷コンベンションホール」において、公共交通シンポジウム「運転者不足時代の公共交通を考える〜自治体×事業者×広域連携の可能性〜」を開催した。

関東運輸局は、「近年、バス運転者の不足により、路線の廃止や減便が拡大している」としながら、「こうした状況の中、地域公共交通の確保・維持のため、自治体と交通事業者が密にコミュニケーションをとリつつ、最適な交通ネットワークを目指して、複数の市町村や都道府県で連携した取組を行うことが必要になっている」と

開会の挨拶を、関東運輸局の佐藤克文次長が行い、「地域と時代に合った地域交通のあるべきスペックはどういう

少子高齢化と人口減少社会

ものなのか、見つめ直す必要性に直面していることから本日のシンポジウムを開催した」などとしたほか、開催趣旨の説明を矢吹尚子・交通政策部長が行い、需要面での変化として地域の公共交通を取

り巻く環境について「人口減少では、2050年には全国の居住地域の約半数で2015年比50%以上減少と予測」、「超高齢化では、2050年には、2020年比で約3割の市区町村で65歳以上人口が増加し、5割以上の市区町村で75歳以上人口が増加する超高齢化が進展」などと指摘した一方で、「こうした高齢者の運転免許返納が進めば、公共交通機関の役割は重要になる」などとした。他方、供給面からは「バス路線の廃止と減便」、その原因である「利用者減と運転者不足」を挙げ、こうした地域の公共交通



を巡る課題を巡る課題解決のための「自治体と事業者のコミュニケーション」、「自治体同士の広域連携」、「広域自治体である都県によるコーディネート」の重要性・必要性を提起した。

基調講演や事例紹介を行う



福島大学
経済経営学
類教授兼前
橋工科大学

学術研究院特任教授の吉田樹氏が「持続する都市と公共交通に求められる『連携』のあり方」と題した基調講演を行ったほか、事例紹介として、①西武バスの関根康洋・取締役事業本部長が「地域交通維持の現況と関係者連携〜バス事業者の視点で〜」、②府中市都市整備部計画課の山下部裕太・企画担当が「路線再編に向けたバス事業者との相互理解の重要性について」、③那須塩原市市民生活部交通防犯課交通対策係の室井佑文氏と平野純氏が「路線再編に向けたバス事業者との相互理解の重要性について」、④福島県生活環境部生活交通課の佐藤龍一氏が「県北圏域、県中・県南圏域における地域公共交通利便増進実施計画の策定について」——をテーマに登壇。矢吹・交通政策部長の司会進行でパネルディスカッションも行った。

編集後記

1月16日〜19日にかけて青森に。青森駅からJR東日本の観光列車「リゾートしらかみ」に乗って五能線経由で不老不死温泉に。荒れる日本海を眺めながら、海岸線にある厳寒の露天風呂に。「これだけ寒い中で風呂に入れたら、不老不死だ」と、ガタガタ震えながら思ったところです。そして翌日は降雪量日本一で有名な酸ヶ湯温泉に。素晴らしい体験でしたが、その後、日本海側を中心に北海道や東北、北陸は、強烈な寒波による被害に見舞われることに。お見舞い申し上げます。(熊)



衆議院選挙戦に突入しました。立憲民主党と公明党との中道改革連合の野党の動きやら、その他の党の主張に耳を傾けながら、世界的な政治経済や安全保障環境の大きな変化へのうねり感じながら2月8日には、有権者の一人として投票に行こうと思っております。いわゆるオールドメディアの報道姿勢と氾濫するネット情報を比較しながら、自分なりの判断をしなればと感じていることも、今までにない時代の変化なのでしょう。(世)

Taxi Japan

2026.1.25 No.496 CONTENTS

巻頭特集：自動運転社会の主役を目指して

1 自動運転への対応が大きなテーマ 全タク連常任理事会と賀詞交歓会

論風一陣

5 いよいよ自動運転社会実現本部が発足！

TOPICS

6 国交省が自動運転社会実現本部 自動運転社会の早期実現を推進

TOPICS

7 特別区武三は2回目の専門調査会 全国38地域で改定審査・申請中

TOPICS

8 片山さつき財務大臣も駆け付ける 女性タクシー経営者の会が新年会

TOPICS

9 タクシー問題懇談会が新年会開催 中国自動運転開発企業が基調講演

TOPICS

10 関東運輸局が1月期定例記者会見 都市型ハイヤー許可取消処分説明

TOPICS

11 東タク協が新年賀詞交歓会を開催 小池都知事が水素タク導入を要請

TOPICS

12 神タク協が令和8年賀詞交歓会開催 黒岩知事ら来賓多数が駆け付ける

TOPICS

13 埼乗協が新年賀詞交歓会を開く 埼玉県の大野元裕知事ら来賓多数

TOPICS

14 kmグループが賀詞交歓会を開催 いよいよ勝負の3年間が始まる

TOPICS

15 大和自交グループが賀詞交歓会 来賓としてS.RIDEの橋本洋平社長

TOPICS

16 株価上昇の一方で景気は停滞模様 コロナ禍からの回復も地域間格差

TOPICS

19 全自交が中央委員会で春闘方針 他産業との賃金格差是正を要求

COLUMN 清野吉光氏のコラム「団塊耕志録」第181回

20 AIは経営者の孤独を救う『軍師』となり得るか？

TOPICS

22 全自交関東・東京が団結旗開き 運賃改定で賃金・労働条件改善を

TOPICS

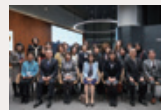
23 自治体×事業者×広域連携の意義 関運局が公共交通シンポジウム

TOPICS

9 昨年12月の配車回数122万回 東京無線が賀詞交歓会を開催する

TOPICS

13 千タク協が新春の集いで講演会開く 運行管理の高度化と盲導犬対応



第496号 表紙解説

表紙の写真は、1月16日～19日にかけて訪れた青森県で、八甲田の山中の道路を走行する郵便局の軽貨物車両です。このところ不祥事の続く日本郵便ですが、1枚のハガキ、1個の小荷物を届けるために、こうした雪深い山中でも走り続ける姿に、タクシーやバスなどと同じく、公共を支える仕事の尊さを感じたところです。

撮影：熊澤 義一

タクシージャパン 第496号
2026年1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