

Taxi Japan

<http://iinehonpo.com>

26.2.28

No.498

タクシー専門情報紙
タクシージャパン

巻頭特集

タクシー運賃の現在とこれからを考える

消費者委員会が意見取りまとめる
特区武三の運賃改定が最終局面に

論風一陣

少子高齢人口減少の中のタクシー事業!



消費者委員会が意見取りまとめる 特区武三の運賃改定が最終局面に

一般乗用旅客自動車運送事業(東京都特別区・武三地区)の運賃の改定案に関する
消費者委員会意見

令和8年2月24日
消費者委員会

消費者委員会は、本日、公共料金等専門調査会から、本件に関する意見の報告を受けた。
消費者庁において、本意見を踏まえ、国土交通省とともに適切に対応することを求める。



TAXI
タクシ
Taxi Stop
タクシ
のりば
優良

住 航して来た東京都特別区・武三地区の運賃改定手続きが、
美 大きな山場を越えた。2月24日に開催された消費者委員会
において、消費者庁に提出する意見が取りまとめられた。同意
見は、物価問題に関する関係閣僚会議に付議されることになる。
これを受けて、長期及び短期にわたる物価安定対策に関する
重要問題について協議することを目的とした、内閣官房長官が
主宰する物価問題に関する関係閣僚会議が3月中頃までには開
催される見通しで、4月中の新運賃実施も視野に入った格好だ。
一方で、消費者委員会が取りまとめた意見には、「冒頭の「結論」
において、「本改定案は、令和4年に続き運賃の値上げを行うも
のであり、利用者に度重なる負担を生じさせるものである」と
前置き。その上で、「ただし、改定案の算定は、所定の算定方法
に沿ってなされたものとして妥当であると認められる」として
いる。
2月18日の第92回公共料金等専門調査会で示された、当初の
原案では「本改定案は、運賃の値上げを行うものであり、利用
者に一定程度の負担を生じさせるものであるが、改定案の算定
は、所定の算定方法に沿ってなされたものとして妥当であると
認められる」としていたが、ここに「令和4年に続き運賃の値
上げを行うものであり、利用者に度重なる負担を生じさせる」
との文言が審議の過程で追加されることになった。
前回、2022年11月の運賃改定時における消費者委員会の
意見は、「本改定案は、運賃の値上げを行うものであり、利用者
に一定程度の負担を生じさせるものであるが、改定案の算定は、
所定の算定方法に沿ってなされたものとして妥当であると認め
られる」だったことから、コロナ禍後における周期的な運賃
改定によるタクシーの値上げに対する消費者（委員会）側の対
応の厳しさが顕在化して来たとも言え、タクシーの運賃水準に
対する利用者の許容度も含めて、次回以降の運賃改定に向けた
「制度的な工夫」も必要になって来そうだ。これは東京だけでな
く、全国的な課題でもある。
〈本紙編集長 熊澤義一〉

関東運輸局が「一斉に新運賃を公示」

全国で運賃改定の動きが進んでおり、2月13日には、関東運輸局が、東京都多摩地区（立川市や八王子市など）、神奈川県京浜地区（横浜市・川崎市・横須賀市など）、同相模・鎌倉地区、埼玉南部地区（さいたま市など）、埼玉北部地区（熊谷市など）、旧千葉県A地区とB地区を統合した千葉地区、群馬地区（旧群馬A地区）と群馬地区（旧群馬B地区）の新運賃を一斉に公示した。実施は3月16日。

関東運輸局では、「今回の運賃の変更に、物価高騰に対応するとともに、タクシー運転者の労働環境の改善・人材確保を図る」などとしている。

京浜の改定率は11・03%

改定内容は、▽東京都多摩区 改定率10・36%、普通車上限の初乗り1キロ500円・加算211メートル100円、▽神奈川県京浜区 11・03%、1キロ500円・加算214メートル100円、▽同相模・鎌倉 10・33%、1キロ500円・加算223メートル100円、▽埼玉南部 10・25%、1・027キロ500円・加算223メートル100円、▽埼玉北部 10・77%、0・941キロ500円・加算233メートル

100円、▽千葉 10・00%、1・06キロ500円・加算221メートル100円、▽群馬（旧群馬A） 11・36%、1・237キロ600円・加算239メートル100円、▽群馬（旧群馬B） 11・12%、1・1キロ600円・加算189メートル100円——などとなっている。

最後まで異例な論議状況が続く

東京都特別区・武三地区の運賃改定案については、関東運輸局が消費者委員会に対して提示しており、改定率は10・14%。改定方法は、多摩・京浜・相模鎌倉・埼玉南部・同北部・千葉などと同一距離短縮方式で、現行の1・096キロ500円・255メートル100円を、1キロ500円・232メートル100円にするというもの。

消費者庁では、タクシー運賃を含む「公共料金変更に係る認可など」に際しての基本的な考え方」として、①決定過程の透明性の確保、②消費者参画の機会の確保、③料金の適正性の確保——の3つを挙げており、このうち「料金の適正性の確保」においては、「法令等に基づいた適切な料金が算出されているか」や「料金の算定基準等が公表されているか」などが盛り込まれている。

しかし、今回の東京都特別区・武三地区の運賃改定案審議では、公共

料金等専門調査会において、総括原価方式そのものや原価計算対象事業者の選定など、一部の学識者委員からの異論が続いたことで、1月14日、1月28日、さらには2月18日と、3回目の会合が開かれ、2月18日の公



共料金等専門調査会が開催される前に、特別区・武三地区の運賃改定案に対する消費者委員会としての意見を取りまとめるための消費者委員会本会議の日程が2月24日として公表されるなど、最後まで異例な論議の状況が続いた。

利用者に度重なる負担生じる

最終的に消費者委員会が2月24日に取りまとめた意見では、冒頭の「結論」において、「本改定案は、令和4年に続き運賃の値上げを行うものであり、利用者に度重なる負担を生じさせるものである」と前置き。その上で、「ただし、改定案の算定は、所定の算定方法に沿ってなされたものとして妥当であると認められる」としている。

そして、こうした「結論」に至った「理由」として、①国土交通省及びタクシー協会の説明によれば、タクシー運転士の労働環境の改善、ユーザーの利便性を高める投資及び燃料費高騰への対応のためには、運賃改定が必要な状況にあるという資料が示された。タクシー事業における費用の約7割は人件費が占めており、改定率10・14パーセントのうち約7パーセント分が賃上げ等のタクシー運転士の労働環境改善に必要な費用増であるとの説明があった、②国土交通省から示された総括原価方

式により算定された結果によれば、原価計算対象事業者30社における令和6年度を実績年とした平年度の査定額で総収入が約491億7200万円、運送原価は約540億5100万円であるところ、本改定案による運送収入の増加を反映させた総収入額は540億5100万円となることから、本改定案による改定後の総収入が運送原価を超えない旨の説明がなされた。③なお、当専門調査会における調査審議の過程では、算定に係る審査基準や、人件費の増加等に係る追加資料の提出を国土交通省に求め、説明を聴取した——など

を挙げた上で、最後に、「本改定案は、令和4年に行われた14・24パーセントの値上げに続き10パーセントを超える運賃の値上げを行うものであり、利用者に度重なる負担を生じさせるものである」などと指摘しながらも、「ただし、総括原価方式により適切に算定されていることが確認されたことから、本改定案における値上げは妥当であると認められる」とした。

国土省と東タク協に留意事項

さらに、消費者委員会が取りま

一般乗用旅客自動車運送事業(東京都特別区・武三地区)の運賃の改定案に関する公共料金等専門調査会意見

令和8年2月18日
消費者委員会公共料金等専門調査会

消費者委員会公共料金等専門調査会は、令和8年1月9日付、消費者庁より消費者委員会に付議された「一般乗用旅客自動車運送事業(東京都特別区・武三地区)の運賃の改定案について」(以下「本改定案」という。))について、令和8年1月14日及び1月28日に国土交通省及び一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会(以下「タクシー協会」という。))からのヒアリングを実施するなど、計3回にわたって調査審議を行った。
調査審議の結果を踏まえた当専門調査会の意見は、以下のとおりである。

1. 結論

本改定案は、令和4年に続き運賃の値上げを行うものであり、利用者に度重なる負担を生じさせるものである。ただし、改定案の算定は、所定の算定方法に沿ってなされたものとして妥当であると認められる。

2. 理由

今回の調査審議の対象となる東京都特別区・武三地区は、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(平成21年法律第64号)第3条の2第1項に基づく準特定地域に指定されている。これら準特定地域におけるタクシーの運賃の範囲を変更するには、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えた運賃を標準とすること等の基準に適合するものでなければならないとされている(同法第16条第2項)。

タクシー運賃の改定を行う場合は、国土交通省において原価の精査を行った上で、経営に必要な営業費(人件費、燃料費等)に適正な利潤を加えた総括原価を求め、総収入がそれと等しくなるように運賃水準を決定する総括原価方式に基づき行われる。

本改定案の改定率は10.14%であって、改定内容は別紙のとおりである。
国土交通省及びタクシー協会の説明によれば、タクシー運転士の労働環境の改善、ユーザーの利便性を高める投資¹及び燃料費高騰への対応のためには、運賃改定が必要な状況にあ

めた意見には、国土交通省と東京ハイヤー・タクシー協会に対する「留意事項」として、「経営効率化に向けた継続的な取組」、「運賃制度に係る透明性の向上」、「消費者のサービス利便性の確保・向上のための取組」、「サービスの質・安全性確保及びタクシー運転士の労働環境の改善」、「消費者に対する丁寧な周知及び実施状況の把握」の5項目を求め、「公共料金等専門調査会は、留意事項の対応状況等について、必要に応じて2年後を目途に国土交通省へのヒアリングを含めた事後検証を行う」などとしている。

これらの内容は、東京都特別区・武三地区の運賃改定に対して向けられた「留意事項」だが、他地区での運賃改定においても、一定の参考にはなるだろう。

経営効率化に向けた継続的な取組

このうち、「経営効率化に向けた継続的な取組」では、再び「本改定案は、令和4年に行われた14・24パーセントの値上げに続き、再び10パーセントを超える値上率となつている」と指摘した上で、「その主たる理由は、運転士数の増加やタクシーサービスの質を向上するための投資等による運賃改定であるとのことだが、昨今の物価上昇等といった経済社会状況を踏まえると、消費者とし

ては近い将来に再び値上げがなされるのではないかという不安が拭えない」と強調。

「そのため国土交通省及びタクシー業界において経営効率化に向けた必要な取組がなされることを期待したい」としている。

運賃制度に係る透明性の向上

また、「運賃制度に係る透明性の向上」では、「タクシー業界の経営努力により、多様なサービス展開がなされていることもあって、現代において、タクシーは消費者にとり重要な公共交通手段となっている」と評価しながらも、「そのため、国土交通省において、運賃改定に係る算定方法の透明性を一層高め、あらゆる角度から安全性、利便性、サービスの質を高めつつ、運賃体系や消費者に寄り添ったサービス提供の方策を中長期的に検討していくことが重要である」と考へる」とも求めている。

消費者のサービス利便性の確保

「消費者のサービス利便性の確保・向上のための取組」では、「サービスの利便性の確保・向上のための取組の一環として、DXへの投資や訪日外国人観光旅客の増加への対応がなされていることが確認され、これらの取組は、消費者の利便性を向上

させるものとして評価できる」とし、「アプリによる配車サービスの導入により、利用者にとってタクシートの配車予約や乗車が容易になったなど、利便性が向上している旨の説明があった」としながらも、「アプリに関して、乗車の際の配車場所の特定が難しいなどという意見も引き続きあることから、アプリの使い勝手の向上について、消費者のニーズを把握の上、改善に努めるべきである。さらに、アプリ利用が難しい消費者が一定数いることも考えられ、こうした消費者層が取り残されることのないよう、国土交通省は適切かつきめ細かい取組を行うべき」とも注文を付けた。

賃金引上が適切に行われているか

「サービスの質・安全性確保及びタクシードライバーの労働環境の改善」では、「サービスの質・安全性及びタクシードライバーの労働環境は、タクシードライバーの賃金と並んで消費者のタクシードライバー利用に影響を与えるものである」としながら、「サービスの質・安全性確保に向けてのさらなる取組強化が求められる。その上で、今回の運賃改定の趣旨の1つである消費者の利便性の向上のための投資が、どのようにサービスの質の向上・安全性の確保につながっているかについて、国土交通省はフォローアップ

すべきである」と求め、さらに「国土交通省の説明によれば、令和4年の運賃改定により、タクシードライバーは増加を続けているということである。国土交通省は、今回の運賃改定後も、賃金引き上げが適切に行われているか、労働環境の改善に適切に反映されているかなど、継続的に事業者の監視を行うべきである」ともした。

消費者に対する丁寧な周知

「消費者に対する丁寧な周知及び実施状況の把握」では、再度、「本改定案は、改定率が10・14パーセントと小さくないものである」とした上で、「消費者の理解、納得感を得るよう説明を尽くすことが求められる」とし、「国土交通省は、今回の運賃改定の理由や、運賃改定がサービスの質・安全性の向上及びタクシードライバーの労働環境改善に資することについて、消費者に積極的な周知・説明を行うべきである。また、タクシードライバー業界は、利用者へ丁寧な情報提供を行うべきである」と求めた。さらに、「本改定案による運賃改定が消費者に与える影響についても、国土交通省は可能な限り、定量的に把握するとともに、消費者からの意見聴取を行い、消費者利益の確保につながる取組に生かすべきである」とも付け加えた。

「制度的な工夫」も必要に

これにより、難航して来た東京都特別区・武三地区の運賃改定手続きが、大きな山場を越えることになった。2月24日に開催された消費者委員会において、消費者庁に提出する意見が取りまとめられたが、同意見は、物価問題に関する関係閣僚会議に付議されることになる。

これを受けて、長期及び短期にわたる物価安定対策に関する重要問題について協議することを目的とした、内閣官房長官が主宰する物価問題に関する関係閣僚会議が3月中頃までには開催される見通しで、4月中の新運賃実施も視野に入った格好だ。

一方で、消費者委員会が取りまとめた意見には、冒頭の「結論」において、「本改定案は、令和4年に続き運賃の値上げを行うものであり、利用者にとって度重なる負担を生じさせるものである」と前置き。その上で、「ただし、改定案の算定は、所定の算定方法に沿ってなされたものとして妥当であると認められる」としている。

前回、2022年11月の運賃改定時における消費者委員会の意見は、「本改定案は、運賃の値上げを行うものであり、

利用者に一定程度の負担を生じさせるものであるが、改定案の算定は、所定の算定方法に沿ってなされたものとして妥当であると認められる」だったことから、コロナ禍後における周期的な運賃改定によるタクシードライバーに対する消費者（委員会）側の対応の厳しさが顕在化して来たとも言え、タクシードライバー水準に対する利用者の許容度も含めて、次回以降の運賃改定に向けた「制度的な工夫」も必要になって来そうだ。これは東京だけでなく、全国的な課題でもある。



論風一陣

Ronpu Ichijin

少子高齢人口減少の中のタクシー事業！

厚生労働省は2月26日、人口動態統計速報（2025年12月分）を公表した。

それによると、2025年1月～12月の速報累計は、出生数が70万5809人で対前年1万5179人減（対前年2・1%減）と、10年連続の減少で過去最少となった。将来推計より17年早いペースの少子化が進んでいるとしている。さらに死亡数は160万5654人で、死亡者数から出生数を差し引いた自然減少は89万9845人と、18年連続での総人口の減少で、年々拍車がかかる状況だ。

総人口は2008年をピークとして2025年には1億2380万人にまで減少しており、厚生労働省の将来推計によると、2070年には、9000万人を下回るとしている。現在から3割近く総人口が減少



し、2040年には65歳以上が全人口の約35%になり、大幅な人口減少と過去最高の高齢化のダブルパンチで社会経済の地盤沈下や大変動が懸念されるところである。

翻ってタクシー事業の将来推計はどうか。現在と近未来、そして2070年を俯瞰してみよう。現在のタクシー総台数は、法人、個人合わせて約20万台。とはいえ、実働率は、東京や一部の都市部で70%台を保っているものの、多くの地方では、50%～60%に低迷、中には50%を割り込む地域も出始めていて、廃業に追い込まれるタクシー事業者が散見されるようになってきている。少子高齢化と人口減少のダメージは、東京への一極集中などとも相まって、地方のタクシー需要をシワジワと浸食しているように、このまま放置すれば

ば地方のタクシー事業の衰退がさらに進んでいくことは避けられないものとみられる。

44年先の2070年は、果たして人が人を運ぶタクシーがどれだけ存在しているのであらうか。自動運転技術の進化によってロボタクシーが移動の足を一定担うことはあり得るし、第一種運転免許で白ナンバー車を使用する公共ライドシェアの解釈を拡大すること、コミュニティ内にある自家用の自動運転車を利活用する形で、移動しようとする者と自家用保有者との間での有償カーシェアという新たな、戦略的互惠関係が出現するかもしれない。

少子高齢化による人口減少がこのまま進んで、総人口が9000万人を割り込む日本社会は、もしかして地方においてはそこかしこに限界集落がはびこり、過疎地は原野に

戻っていて、東京など一部の大都市だけが辛くも社会インフラを維持して、従来通りの姿を残しているかもしれない。ちなみに終戦直後の1945年における日本の総人口は約7200万人だ。そこからの人口増加が、日本の高度経済成長を支えた、とみることもできる。

1953年生まれ筆者であつても、14年先の2040年も44年先の2070年も、古い先短く「どうでもいい！」とは、いかない。この先の日本の少子高齢化・人口減少による社会経済の衰退、構造変化の深刻な事態に思いを致すとき、国を挙げて英知を結集してこの難題を克服していく努力が不可欠であると痛感させられる。次代を担う人々が、安心、安全で移動の自由が担保された生活が送れるように願ってやまない。（高橋 正信）

全閣僚留任で第2次高市内閣発足 国交省は地域交通法の改正案提出



2月8日に投票が行われた第51回衆議院議員総選挙において、高市旋風による地滑り的大勝で、自民党が単独で史上初の衆議院の3分の2を超える316議席（選挙前からプラス118議席）を獲得。閣外連立を組む、日本維新の会の36議席を加えて352議席と、与党で衆議院定数465の4分の3を超えることになった。

選挙結果を受けて、第221特別国会が召集され、自民党の高市早苗総裁が第105代内閣総理大臣に指名され、第2次高市内閣が発足した。金子恭之・国土交通大臣ら全閣僚が再任された。また、首班指名のための特別国会は、第220回通常国会が初日での冒頭解散となったことから、令和8年度予算の成立などを目指して異例となる150日に及ぶ会期が設定された。

特別国会には、国土交通省による「交通空白」解消の取組をさらに加速させるための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（地域交通法）の改正案が提出される。

責任ある積極財政を展開へ

衆議院議員総選挙での大勝で、内閣総理大臣に引き続き

指名されて第2次内閣を組閣することになった高市早苗・内閣総理大臣は、第221特別国会における施政方針演説において、国内投資促進のた

めの「責任ある積極財政」では、来年度予算等の早期成立と官民連携による投資促進を挙げたほか、「働き方改革の総点検において聴いた、働く方々の声を踏まえ、裁量労働制の見直し、副業・兼業に当たつての健康確保措置の導入、テレワークなどの柔軟な働き方の拡大に向けた検討を進める」との意向を示した。

また、危機管理投資では、令和の国土強靱化対策として、「首都の危機管理機能のバックアップ体制を構築し、首都機能分散及び多極分散型経済圏を形成する観点から、首都及びいわゆる副首都の責務と機能に関する検討を急ぐ」との考えも示した。極端な東京一極集中の是正に加え、多極分散型経済圏の形成は、疲弊する地方経済の起爆剤にもなりそうだ。

地域交通や物流を維持する

さらに、地域未来戦略として、高市総理は、「日本列島を、強く豊かに」、そう訴えて来た。そのために何より重要なことは、強い地域経済の構築であり、『地域未来戦略』を推進する」との方針を表明。その中で、「地域交通や物流を維持するため、中継輸送やDXの推進、多様な主体による協業を促す枠組みの創設を通じ、交通空白やドライバーなどの担い手不足の課題解消に取り組み」などと訴えた。施政方針演説における総理大臣の言葉は重く、この総理方針を受ける形で、国土交通省では、今特別国会に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（地域交通法）の改正案を提出する。

改正案には、国土交通省による「交通空白」解消の取組をさらに加速させるための、①地域交通や物流を維持するための官民のデータ共有を促進し、公共交通事業者と自治体間でのデータ共有を容易化する施策、②路線バスの再編・小型化の促進のため、地域の交通需要に合わせたバスの小型化



や乗合タクシーへの転換などの効率的な再編の支援——などが盛り込まれる見通し。

事業承継やM&Aの環境整備

このほか、中堅・中小企業及び小規模事業者支援として、高市総理は、「良質な雇用を支える中堅企業や、売上高100億円を目指す成長志向の中小企業、地域経済を支える小規模事業者などの稼ぐ力を抜本的に強化する」としながら、「プッシュ型の伴走支援や生産性向上・省力化支援に加え、官公需での対策を含めた価格転嫁・取引適正化の徹底、事業承継やM&Aの環境整備に取り組み」などもした。

バス・鉄道事業者が日本版RS 交通政策審議会自動車部会が方針



国土交通省は2月13日、都内千代田区霞が関の同省会議室において、オンライン併用で第11回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会（部会長＝塩路昌宏・京都大学名誉教授）を開き、バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画についての論点整理、および先行トライアル実施（東京バス、東急バス、全但バス、鹿児島交通および種子島・屋久島交通、伊予鉄グループ）のための特例通達の概要のほか、先行トライアルの実施内容を報告。先行トライアルを踏まえた今後の進め方について協議した。

これを受けて国交省は2月26日、「バス事業者による日本版ライドシェアの先行トライアル実施に当たっての法人タクシー事業の許可に係る取扱いについて」（特例通達）の一部改正についてのパブリックコメントを開始した。バス事業者を限定せずに先行トライアルの実施を可能とする。3月下旬の施行を予定している。

先行トライアルの実施概要

バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画については、先行トライアルとして、タクシー事業の許可を

受けるパターン（タクシー保有台数はゼロ）では、東京バス（運行は、沖縄本島）、東急バス（タクシー型が都内品川区と大田区、相乗型が世田谷区の宇名根・喜多見地区）、全但バス（兵庫県豊岡市竹野

地域）、鹿児島交通および種子島・屋久島交通（鹿児島県指宿市、種子島、屋久島）の4件、タクシー事業者とパートナーシップを組むパターンでは、伊予鉄グループ（愛媛県松山交通圏）が伊予鉄タクシーと伊予鉄道・伊予鉄バスのグループ3社がパートナーシップを組んで日本版ライドシェアの共同運行を実施した。

国交省が通達改正のバブコメ

2月13日に行われた第11回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会では、先行トライアルを踏まえた今後の進め方について、①バス事業者による日本版ライドシェアの実施のみを目的としたタクシー事業の許可取得に係る要件については、トライアル時に発出した特例通達（タクシー事業許可取得における営業所や休憩施設の共有、バス事業の管理運営体制の活用、タク

シー車両の保有不要など）の踏襲、②パートナーシップ型により日本版ライドシェアに参画する場合の留意点等をまとめたガイドラインの策定、③継続的なモニタリング——などの方向性を打ち出した。

これを受けて国交省は2月26日、「バス事業者による日本版ライドシェアの先行トライアル実施に当たっての法人タクシー事業の許可に係る取扱いについて」（特例通達）の一部改正についてのパブリックコメントを開始した。バス事業者を限定せずに先行トライアルの実施を可能とする。3月下旬の施行を予定している。

石原局長と塩路部会長が挨拶



第11回交通政策審議会陸上交通分科会

自動車部会の冒頭で、国交省の石原大・物流・自動車局長は「バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画については、もともと令和6（2024）年6月にデジタル行財政改革会議の方で、タクシー事業者以外が日本版ラ

イドシェアの運行主体となることを検討するように、と決定されたことを受けたものだ」としながら、「日本版ライドシェアについては、導入から約2年となるが、全国143地域で運行され、特に地方部では『交通空白』解消の一つのツールになっている」となどと評価。バス事業者による日本版ライドシェアの運行も「交通空白」解消に向けた大きな手段・ツールだとした。



塩路昌宏部会長は、「交通空白」解消のための一つの

の考え方として、バス・鉄道事業者にも日本版ライドシェアに参画してもらえれば」などと述べた。

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>

第3回会合は広島市長ら取組発表 「交通空白」解消・官民連携PF



国土交通省は2月27日、都内港区虎ノ門の「グローバルスクエア」において、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの第3回会合を開いた。

記者に公開された第1部では、酒井庸行・国土交通副大臣の挨拶に続いて、池光崇・大臣官房公共交通政策審議官による「交通空白」解消・官民連携プラットフォームや「交通空白」解消に向けた取組の説明が行われた。

続いて、広島市の松井一實市長が『「交通空白」や地域交通における広島市の取組状況について』、さらに、石川県、岐阜県白川町、富山県富山市の担当者らが各地域における「交通空白」解消に向けた取組事例を発表した。

第1部には、加藤竜祥・国土交通大臣政務官のほか、水嶋智・事務次官、寺田吉道・国土交通審議官、鶴田浩久・総合政策局長、石原大・物流・自動車局長、村田茂樹・観光庁長官ら幹部も出席した。



酒井・国土交通副大臣が挨拶

「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの第3回

会合には、地方自治体や交通事業者、パートナー企業、関係省庁等から会場出席で約100人、オンライン視聴で600人以上が参加した。



冒頭で挨拶した、酒井庸行・国土交通副大臣は、「金子（恭之・国土交通）大臣も

常日頃から『地域の繁栄なくして国の繁栄なし』と述べており、地域公共交通は、まさに地域繁栄の礎だ」としながら、『「交通空白」解消・官民連携プラットフォームは、令和6（2024）年11月から会員募集を開始し、今や1409団体という会員規模にまでなっている。『交通空白』解消の輪は、着実に全国に広がっている』などと評価した。

その上で、酒井副大臣は、「近年では、学校の統廃合、部活動の地域展開、病院の統廃合、住宅地の再生など様々な分野で、移動の足の確保に課題認識が強まっている。こうした課題に対して、国土交通省内での各部署の連携に加え、文部科学省、厚生労働省、総務省などの連携も一層強

化して行く必要がある。地域輸送資源のフル活用が進むことに強く期待をしている」などと述べた。

池光・公共交通政策審議官が説明



続いて、池光崇・大臣官房公共交通政策審議官が、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームと、国交省の「交通空白」

解消に向けた取組を説明。その中で、池光審議官は、「人口減少・高齢化と共に、バス・タクシードライバーの減少が進み、公共交通の担い手不足による供給制約が強まっている」とした一方で、「免許返納した高齢者をはじめとして移動手段の確保に対する不安が高まっているほか、学校・病院等の統合・集約や、部活動の地域展開が急速に進展している移動重要は増大」、「地方では商圏の縮小によってスーパーや商店街などの小売店が減少しており、『生活の足』の確保が切実な課題となっている」などと指摘した。

交通分野だけの対応には限界

池光審議官は、移動手段を確保して地域の暮らしや経済を守って行くためには「交通分野だけの対応には限界があり、医療・教育などの他の分野との連携強化が急務となっている」などと強調。

その上で、①金子大臣を本部長とする国土交通省「交通空白」解消本部と取組方針2025の概要、②高市総理による2月20日の施政方針演説でも、地域交通を維持するための、多様な主体による協業を促す枠組みの創設を通じ、交通空白やドライバードライバーなどの担い手不足の課題解消に取り組む、という力強い決意が述べられ、政府一丸となって取り組むこと、③交通政策審議会地域公共交通部会が取りまとめた『「交通空白」の解消に向けた制度的枠組みの構築』関係者の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ）の推進を踏まえ、3月中旬には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」の一部を改正する法律案を提出することなどを説明した。

京都市営バスに「市民優先価格」 京都市の松井市長が導入方針示す



世界有数の観光都市である京都市の松井孝治市長は2月25日、インバウンドを含む観光客による激しい混雑と「乗れないバス問題」が顕在化している京都市営バスについて、オーバーツーリズム対策として「市民優先価格」を導入する方針を示した。

京都市営バスの均一運賃区間（大人230円）では、京都市民は現行の230円を200円に引き下げる一方で、インバウンドを含む観光客など京都市民以外は350〜400円程度に引き上げる方向で検討が進められているようだ。京都市では、2027年度中の導入を目指しているという。

市バスの「市民優先価格」が導入されれば全国初となるため、注目を集めている。

24年の観光客数5606万人

京都市産業観光局観光MICE推進室が昨年6月にまとめた令和6（2024）年の京都観光総合調査の結果によると、京都市を訪れた観光客数は5606万人で、内訳は、日本人観光客が4518万人、外国人観光客は1088万人。外国人観光客数は過去最高だった。宿泊客数も1630万人で過去最高だった。

市民200円、非市民400円も

内訳は、日本人宿泊客数が809万人、外国人宿泊客数は821万人。外国人宿泊客数は過去最高で、日本人宿泊客数も上回った。観光消費額も1兆9075億円と、過去最高を記録した。

京都市の人口は約143万人のため、人口の約39倍もの観光客が京都市を訪れたことになる。

そうした中で、一昨年2月の京都市長選挙において、選挙公約で「市バス・市営地下鉄の市民優先価格」を訴えて当選した、松井孝治市長はこのほど、京都市営バスに、オーバーツーリズム対策として「市民優先価格」を導入する方針を示した。

京都市営バスの均一運賃区間（大人230円）では、京都市民は現行の230円を200円に引き下げる一方で、インバウンドを含む観光客など京都市民以外は350〜400円程度に引き上げる方向で検討が進められているようだ。京都市では、2027年度中の導入を目指しているという。

京都市民かどうかを判別するため、運賃決済用の交通系ICカードにマイナンバーカードを紐づけることなどが検討されている。

松井市長は、「二重価格とどうか、市民と非市民で価格について識別をする」としながら、「観光客を受け入れることについて、市民にとってプラスがあるということを実感してもらいたい」などと述べている。

国交省が日本版RSで新事務連絡 都道府県協会の申し出も認める



国土交通省は2月26日、各地方運輸局と沖繩総合事務局運輸部に、物流・自動車局旅客課長事務連絡「自家用車活用事業における曜日・時間帯及び不足車両数の設定等について」を発出した。

配車アプリのマッチングデータに基づく不足車両数に加え、全タク連傘下の都道府県協会が申し出た不足車両数も認める仕組みなどに変わる。

特区武三は平日朝のみ870台

これを受けて、東京運輸支局は2月27日、特別区・武三交通圏におけるタクシーが不足する曜日・時間帯及び不足車両数（2月26日時点）を公表。不足車両数は、月曜日〜金曜日の朝7時台〜10時台で870台。

これらこの曜日・時間帯及び不足車両数のほか、東タク協が、タクシーが不足している

と申し出た曜日・時間帯及び不足車両数も含め、営業区域内の全てのタクシー事業者を対象に、一週間程度の期間を定めて意向調査を実施し、使用可能車両数を配分するとしている。意向調査は令和8年3月上旬頃の実施予定。

同じく埼玉県南中央交通圏は、月曜日〜金曜日の深夜0時台〜4時台で50台、土曜日・日曜日の深夜0時台〜5時台で220台。千葉交通圏は「該当なし」だった。

全タク連が総務委員会を開催する 会費区分と単価の改定を審議する



全タク連は2月25日、都内千代田区の「自動車会館」において総務委員会（伊藤宏委員長）を開き、国土交通省物流・自動車局旅客課の小嶋隆弘・タクシー事業を巡る最近の情勢等について」と題した講演を聴いたほか、全タク連の令和7年度決算見込み、令和8年度予算案および会費改定案、令和9年度税制改正に関する要望書（素案）と同予算編成に関する要望書（素案）などについて審議した。

伊藤委員長は、「本日の議題では、令和7年度決算見込み、令和8年度予算案を審議していただくことになる」とした上で、「今回は、会費単価の改定によって、何とか令和8年度予算案については作成することが出来たが、その後の令和9年度予算を試算すると、非常に厳しい状況が続くことになる」などと指摘。

その上で、「会費単価については、営業区域ごとの日車営収をもっと反映させるべき、との声もあるので、次回の会費改定に向けて、皆さんの賛同をいただけるなら、総務委員会内にワーキングチームを立ち上げて、会費改定について検討を行っていきたくて思っている」などとする意向も示した。



伊藤宏委員長が冒頭挨拶

総務委員会の冒頭挨拶の中で、伊藤宏委員長は、「協会長を務める」神奈川県は、2020年2月のコロナ過が始まる頃であり、そして2023年11月、今回の2026年3月と、(約6年間で3回の運賃改定は) 本当に有難い、と感じているところだ」とし、「運賃改定の効果として、輸送人員はコロナ禍前と比べると大幅に減っているが、運送収入はコロナ禍前を凌ぐ状況にある。こういった流れが全国各地に拡がりつつある、とは思いますが、このような運賃改定を是非、大切にしてみたい」と述べている。

その上で、「タクシーは決して安い乗り物ではない。従って、運賃改定があった場合に予想される乗り控えが最大限に収まるように、是非、

日本版RSは引き続きの取組を

安全サービスを追求してもらって、お客様に対する利便向上に努めていただきたい」などともした。

日本版ライドシェアの先行12地域における期限満了が近づいていることにも触れて、伊藤委員長は、「ライドシェアの問題が解決した訳ではなく、国交省でも交通空白解消に力を入れているところなので、ライドシェア推進派に付け入る隙を与えないように、日本版ライドシェアのようなツールを手放すことは得策ではない、と感じている。本業のタクシーを圧迫するようなものでもなく、引き続きの許可を受けられることを、全タク連としては希望するところだ」などとする認識を示した。

会費区分を3段階から4段階に

今回の全タク連会費の単価と区分の改定については、各都道府県協会においても対応について検討が行われている状況だ。

全タク連傘下事業者の車両数は、平成21(2009)年度のピーク時における21万0682台から、令和8(2026)年度には15万8233台にまで減少している。

全タク連の会費区分は、現行では、第1区分、第3区分の3段階で、第1区分は東京のみ、第2区分は、神奈川県・愛知・京都・大阪・兵庫の5府県、残りの41道県が第3区分となっているが、今回の会費区分の変更案では、現行の会費区分の3段階を、第1区分、第4区分の4段階に増やし、引き続き、第1区分は東京のみ、東京に次ぐ第2区分も神奈川県のみとし、第3区分が、現行では第2区分の愛知・京都・大阪・兵庫に、北海道A(札幌)、埼玉、千葉、福岡が加わる。第4区分は、残る北海道Bと37県になる。

北海道A(札幌)と埼玉、千葉、福岡は、管内に①政令指定都市が存在する、②5000台以上、③実働日車営収が3万円以上(令和5年度実績)——という基準を満たしたことで、愛知・京都・大阪・兵庫と同じ第3区分への編入となった。

神夕協が2月期定例役員会を開く 運賃改定を契機に利用者利便向上



神奈川県タクシー協会（伊藤宏会長）は2月18日、横浜市中区の「神奈川県ハイヤータクシー会館」で2月期の定例役員会のほか、特殊詐欺被害の未然防止や被疑者検挙への貢献、路上倒れ込み者の救護などの乗務員の善行に対する協会長表彰を行った。

定例役員会の冒頭挨拶の中で、伊藤宏会長は、「至近のところでは、コロナ禍の直前となる2020年2月、そして2023年11月、今回の2026年3月と、ここ数年間で3回の運賃改定が実施されることになる。2019年以前は、このような3年間の運賃改定は無く、当時との単純比較では3割強の値上がりとなる」などと指摘して、「乗り控えを最小に、最短期間で終わらせるべく、この運賃改定を契機とした利用者利便の向上には、しっかりと対応していただきたい」と強く求めた。

善行の4人に協会長表彰

定例役員会の前段で行われた、乗務員の善行に対する協

会長表彰では、特殊詐欺被害の未然防止で追分交通（平塚市）の鈴木博文乗務員、特殊詐欺被害者の検挙への協力で神奈中タクシー平塚配車セン

ターの有馬美穂子・リーダーオペレーターと新谷大輔・配車掛の両氏、また、路上倒れ込み者の救護で平和交通・新子安営業所（横浜市神奈川区）の杉本真之乗務員の計4人に、「タクシー業界への信用と信頼を著しく高めるもの」として伊藤協会長から表彰状が手渡された。



伊藤協会長が冒頭あいさつ

定例役員会の冒頭に挨拶した、伊藤会長は、「皆さんとは先月の賀詞交歓会でもお



目に掛っているが、3年ぶりに『ライドシェア全面解禁反対』の垂れ幕が無く、比較的静かに、和やかなうちに、賀詞交歓会を終了できたことほか、「今般（2月13日付）、運賃改定の公示が出て、3月16日に実施となる。改定率も京浜（11・03%）、相模・鎌倉（10・33%）の両地区とも10%を超えており、非常に良い数字をいただいたことにも改めて感謝し、安心していただける所だ」としながら、「小田原地区についても調整をしているところであり、しっかりと追隨して行けるようにしたい」などとする意向も示した。

ハイヤーの運賃改定も進める

伊藤会長は、また、「タクシーと並んでハイヤーも、私たちの重要な仕事だが、前回のハイヤー運賃の改定はいつ

だったか、と思いつけないほど以前のことであり、そのため、今回のタクシー運賃改定の結果、部分的にタクシーの運賃よりもハイヤーの運賃の方が安くなるという、逆転現象“も生じることになった”として、「ハイヤーの運賃改定についても進めて行きたい」などと述べた。

「タクシーわがわ」強化

委員会報告では、広報委員会から、神夕協の独自事業として運用している求人ポータルサイト「タクシーわがわ」が「応募件数が増えている」「このところ減っている」と報告され、対応策として、新たにドライバー専門求人ポータルサイト「ドライバーズソフトウェア」での掲載を経由することでの、リクルート系の大手求人サイト「Indeed」への求人情報転載の再開による求人機能強化の取組が説明された。

また、労務委員会からは、全タク連が運営するタクシー専用求人検索サイト「全国タクシーJOBステーション」の開設と概要が説明された。

大々協が第148回理事会を開く ワンコイン2社の新規入会を承認



大阪タクシー協会（坂本栄二会長）は2月21日、大阪市中央区の「大阪堺筋ビル」にある同協会会議室で第148回理事会を開き、ワンコイン堺（柳澤健太社長、堺市、89台、大阪市域交通圏）とワンコイン八尾（大石益沢社長、八尾市、124台、大阪市域交通圏）の2社の新規加入を承認したほか、理事会終了後に正副会長が記者会見を行った。

冒頭の挨拶の中で、坂本会長は、自民党が大勝した衆院議員選挙に触れて、「我々の大阪の場合、これまで自民党の衆院議員が1人しかいなかったが、今回の衆院議員選挙によって、小選挙区で1人と比例で6人の計7人になった。議連などを通じて今後、我々にとっても色々な形で、話が出るようになるのではないか、と思っ（て）」などと話した。

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、「先日の衆議院議員選挙では、自民党が単独過半数を獲得したことで、我々タクシー業界にとっても良かったのではないかと。政局も安定して進んで行くのではないかと」とする見方を示しながら、「我々の大阪の場合、これまで自民党の衆院議員が1人しかいなかったが、今回の衆院議員選挙によって、小選挙区で1人と比例で6人の計7人になった。議連などを通じて今後、我々にとっても色々な形で、話が出るようになるのではないか、と思っ（て）」などと話した。



カスハラから乗務員を守る

坂本会長は、2月12日に大々協の主催で開催した「カスハラメン対策研修会」にも触れて、「多くの方に出席をいただいたが、カスハラ問題については、『ドライバーをしっかりと守って行く』ということが一番大事だ。講師の先生が言うように、カスハラには、会社として毅然とした態度で対応して行くことが重要な点だ」と話した。

自動運転の動きを注視

自動運転について、坂本会長は、国土交通省に「自動運転社会実現本部（本部長＝金子恭之大臣）」が立ち上がったことを報告しながら、「タクシーだけではなく、トラックやバスの自動運転も含めて、どのように進んで行くのかは分からないが、注視をしていかなければならないのではないかと感じている」と話した。

理事の推薦方法は検討を継続

大々協に設置した地域ごとの支部制度と支部長会議の開催に関しては、「現行の1台＝1票とした理事推薦による選出方式に対して、支部制を活用した理事推薦により、理事を支部から選出するという方法もあるのではないかと、という話が出て来て、それに基づいて支部長会議を行ったところだ」としながら、「様々な意見が出たことから、（支部長会議での論議を受けて）



一度、支部で話し合っても
らった方が良く、ということ
で、各支部において会議を開
いてもらっているところだ」
などと説明。

その上で、坂本会長は、「次
の理事選までということにな
ると時間も無いことから、も
う少し時間を掛ける必要があ
るのではないか」などと指摘
して、来年度が大々協役員の
改選期に当たることから、次
の理事選は現行方式のまま
実施し、並行して2年をかけ
て理事選出方法についての検
討を進めるという方向性を示
唆した。

理事推薦に支部の活用案

大々協における理事選出方
法のあり方については、総務
委員会を中心に支部会議も交
えて検討が進められており、
①ライドシェア解禁などの問
題がある中で、日本版ライド
シェア（自家用車活用事業）
や公共ライドシェア（自家用
有償旅客運送）などが導入さ
れたこと、②国土交通省によ
る交通空白解消に向けた取組
を、全タク連としても強力に
推進することになったこと、

③これらの課題に対応するた
め、地域の実情にに応じて、き
め細やかな対応が必要であ
り、支部会を充実させて、自
治体を含む行政との連携を図
り、地域の課題を大々協の理
事会にも反映させる体制が重
要となっていること、④現在
は、理事の中から支部長を割
り当てているが、支部から選
出された理事が支部長となる
ことが望ましいこと——を課
題としている。

市町村など地域との情報交換

一方で、坂本会長は、「支
部そのものについては、大々
協として支部制を立ち上げた
際にも、地域における様々な
課題がある中で、地域住民の
移動の足を、いかに守って行
くか、ということが我々の使
命ということであり、そのた
めにも市町村などの地元自治
体、大阪市内であれば各区と
のコンタクトを常に取った情
報交換をしてもらい、地域住
民の足として、タクシーここ
にあり、という存在感を示し
て行くために支部制を活用す
る、ということが元々の趣旨
だ」とした上で、「そうした

意味で、支部を活用して行く
ことをお願いしたい」などと
求めた。

ワンコイン2社の入会を承認

議事では、ワンコイン堺
（柳澤健太社長、堺市、89台、
大阪市域交通圏）とワンコ
イン八尾（大石益沢社長、八尾
市、124台、大阪市域交通
圏）の2社の新規加入を承認
した。

理事会終了後に記者会見

理事会終了後に行われた、
正副会長による記者会見で
は、大阪市内を中心にタク
シー需要を大きく喚起したと
みられる大阪・関西万博の開
幕（昨年10月13日）による需
要収縮による減収効果と、そ
の一方で、昨年11月5日実施）
10・88%、昨年11月5日実施）
による増収効果との関係に関
する本紙の質問に対して、牛
島憲人・経営担当副会長は、
「1月に開催した」前回の経
営委員会の時点では昨年12月
までの実績しか出ておらず、
3カ月では分析できない」と

したところだ。次回の経営委
員会において中間的な取りま
とめはする予定だが、分析は
4月以降になる」との認識を
示した。その上で、「当社の
乗務員に聴くと、『万博の開
幕で』確かに、お客様は減っ
た」という声がある一方で、
当社の総運送収入としては増
えており、そういう意味では
（運賃改定で）乗務員の待遇
改善が進んだ、と言うことは
出来る」と理解している」な
どとした。

大阪では軽自動車活用必要なし

また、タクシー事業におけ
る軽自動車の活用に関して
は、坂本会長が「経営委員
会で論議したところ、大阪にお
いては必要ない、ということ
になり、そのことを本日の理
事会でも報告したが、異論は
無かった」などと説明した。

その上で、坂本会長は、「軽
自動車の活用が出て来た、そ
もその背景としては、JPN
タクシーがなかなか導入で
きないこと、LPGガススタ
ンドが無くなって来ているこ
と、乗務員がなかなか集ま
らない中で軽自動車であれば女
性を採用し易いこと、であり、
そうしたことに對して必要性
のある地域があったからだ」
としながら、「一方で、大阪
の現状においては、そうした
ことは当てはまらず、問題視
もしていない」などとして、
軽自動車活用の論議が出てい
ることには理解を示しながら
も「大阪においては必要ない
ということであり、理事会に
おいても異論は出なかった」
と繰り返した。



関東運輸局が2月期定例記者会見 500円と600円で要請7対3



関東運輸局の佐藤直人・自動車交通部長らは2月18日、神奈川県横浜市中区の「横浜第二合同庁舎」で2月期の定例記者会見を開いた。

佐藤・自交部長は、距離短縮方式で「初乗り1キロ500円」とした理由については、「特別区・武三地区における要請ベースでの初乗り額は500円と600円の2種類だった」とした上で、「600円とした場合には、短距離利用者の負担が増えること」や「隣接する東京都多摩地区や神奈川県京浜地区（横浜市・川崎市・横須賀市など）などにおいても初乗り額を500円としていることから、利用者にとって分かり易い設定としたこと」などを理由として説明した。初乗り額500円と600円の要請ベースでの比率は、概ね7対3だった。

近距離利用負担軽減と分かり易さ



記者会見で、佐藤直人・自動車交通部

長は、東京都特別区・武三地区の運賃改定スケジュールや距離短縮方式で「初乗り1キロ500円」とした理由に関する質問に対して、運賃改定

手順については、同日に3回目の会合が開かれた消費者委員会（公共料金等専門調査会）における意見書の取りまとめ、消費者委員会本会議での意見書の協議（2月24日）、そして物価問題に関する関係閣僚会議への付議といったスケジュールを説明。

その上で、距離短縮方式で「初乗り1キロ500円」と

した理由については、「特別区・武三地区における要請ベースでの初乗り額は500円と600円の2種類だった。要請件数としては500円の方が多かったが、圧倒的大差というほどでも無かった」としながらも、「600円とした場合には、短距離利用者の負担が増えること」や

「2月13日に新運賃を公示した」隣接する東京都多摩地区や神奈川県京浜地区（横浜市・川崎市・横須賀市など）などにおいても初乗り額を500円としていることから、利用者にとって分かり易い設定にした」などと理由を説明した。自動車交通部によると、初乗り額500円と600円の要請ベースでの比率は、概ね7対3だったとのこと。

上昇する最賃は実績年度のみ

また、新運賃査定における、上昇トレンドを続ける最低賃金に対する扱いに関しては、通達上の取扱いとして織り込めるのは実績年度のみであり、「平年度ということであれば入っていない」との見解を改めて示した。

路上横臥者の救護で警察署長表彰 亀有警察署が実用興業の乗務員に



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。

都内葛飾区の警視庁亀有警察署において2月25日、実用興業（坂本篤史社長、都内葛飾区）の小峰一朗乗務員が昨年12月8日未明に雪を被って横断歩道上で寝込んでいた男性を保護したことに對して、小山正治署長から重大交通事故の未然防止に多大な貢献をしたとして感謝状を贈られた。小峰乗務員は昨年9月29日に養成で入社したばかりで、乗務3カ月でのことだった。

実用興業の坂本社長は、東タク協の交通事故防止委員長や同じ葛飾区内の葛飾交通安全協会会長などを務めている。

昨年都内では300件超の救護

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。こうした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。

都市型ハイヤーオンライン講習会 関東運輸局が街頭指導会議で報告



令和7年度の第3回街頭指導会議（議長Ⅱ 織田陽一・東京運輸支局長）が2月24日、都内江東区南砂の「東京タクシーセンター」で開催され、関東運輸局自動車交通部の中村昭俊・旅客第二課長が、訪日観光客などをターゲットとした違法な客引きなどが問題視される中で都内を中心に急増している都市型ハイヤー事業者を対象に、「安全運行を行うために必要な法令遵守等について、改めて理解を深めてもらうことを目的」として、「都市型ハイヤー事業者向けオンライン講習会」を3月4日に実施することを説明したほか、藤田礼子・関東運輸局長による年末年始特別街頭視察の状況を報告した。

都市型ハイヤーに法令遵守を

街頭指導会議の冒頭、関東運輸局自動車交通部の中村昭俊・旅客第二課長が、「関東運輸局管内において都市型ハイヤーを保有している全事業者を対象に、3月4日にオンライン講習会を開催する」とした上で、「都市型ハイヤー事業者は非常に数が多く、その上、さらに事業者数が増えている状況にあり、昨年末には事業許可の取消処分を行った

事業者も出て、法令を守らない事業者の情報も入って来ていることから、今回、都市型ハイヤー事業者向けのオンライン講習会を開催することにした」と説明。

その上で、「内容としては、都市型ハイヤーの法令上の位置付け、（2時間以上の貸切として）許可条件における）切り売りの禁止、区域外運行の禁止、さらには、羽田空港と成田空港における駐車ルールも含めて、都市型ハイヤー事業者に対して法令遵守

を求めるものだ」などとした。

新橋駅銀座口が規制地区に

街頭指導会議では、客待ちタクシーに起因する交通渋滞が問題視されている、新橋駅銀座口および新橋駅東口前優良タクシー乗り場に関して、タクシー乗り場等適正運営の推進に関する規程を改正して、「タクシー乗り場等適正運営推進制度」による規制対象とすることを承認した。同推進制度による規制地区として客待ちの禁止措置が取られることになる。

恵比寿と北千住の西口が優良に

また、恵比寿駅西口前と北千住駅西口前の2カ所のタクシー乗り場が、優良タクシー乗り場となったことが報告された。4月3日午前10時から供用開始の予定。

今年2月1日までとしていた羽田空港第3ターミナルの神奈川方面タクシー乗り場の一時休止期間が、来年1月31日まで延長されることも報告された。

東京ハイタク交通共済が研修会 損保ジャパンが自賠責保険で講演



東京ハイタク交通共済協同組合（町田栄一郎理事長）は2月25日、都内千代田区の「アルカディア市ヶ谷」において、事故処理実務者研修会を開催した。

当日は、損保ジャパン本店自賠責保険金サービ又第一課の秋元一郎課長から「自賠責保険の加害者請求のポイント」と題した講演を聴いた。



事故処理実務者の研修会

事故処理実務者研修会の冒頭挨拶で、町田栄一郎理事長は、「今から1年余り前に（東京ハイタク交通共済協組の）理事長という大役を拝命したが、適性診断受診料の補助拡充に取り組んだことではないか」としながら、「タクシーやハイヤーによる）交通事故は、（事故処理実務者の）皆さんが起こしたものでなく、自社の社員が起こし

たものであり、ついっかかりで車両の隅を擦ったり、最悪のケースでは事故発生時の報告も無いままに会社に戻って来たりと、ドライバーの個性と向き合う辛さというものもあると思う」などと労った。

その上で、「本日の研修会では、自賠責保険という、皆さんには身近だけれども、どういった計算方法で、どういった仕組みで運用されているのかを知ってもらおうと共に、相談相手を見つづける機会にもして欲しい」などと述べた。

コロナ禍明けても乗務員減少続く 地方タク支援の仕組み作りが必要

大都市圏を中心に、コロナ禍からの回復過程において続いて来た乗務員数の増加に対して、一部地域で減速傾向が年明けから鮮明になって来ている。

全タク連が取りまとめている「登録実施機関別運転者証交付数の推移」によると、直近3カ月の増減数で、東京A（特別区・武三）がマイナス174と減少に転じているほか、宮城A（仙台）もマイナス122となっている。



このほか、登録実施機関別で直近3カ月での運転者証の交付数がマイナスなのは、青森（△5）、岩手（△2）、宮城B（△18）、福島（△19）、茨城（△5）、千葉A（△29）、東京B（△36）、神奈川B（△51）、新潟（△38）、富山（△8）、石川（△10）、福井（△15）、静岡（△15）、愛知B（△10）、三重（△19）、京都B（△3）、奈良（△4）、鳥取（△1）、島根（△12）、岡山（△4）、広島A（△45）、広島B（△6）、山口（△12）、愛媛（△8）、福岡A（△27）、佐賀（△26）、長崎（△31）、宮崎（△4）、鹿児島（△2）などとなっており、全国に60力所ある登録実施機関の過半となる31力所にも上る。特に、東北や北陸信越、中国、さらに福岡以外の九州が厳しい状況だ。

一方で、大阪A（大阪府域）のプラス191、福岡B（福岡市など）のプラス120、さらには北海道Bのプラス113、兵庫Bのプラス90、沖縄のプラス88、京都Aのプラス52などもあり、地域間格差も大きく広がっている。全国の合計では、直近3カ月での運転者証の交付数は150件のプラスという状況だ。

コロナ禍の影響でも地域間格差

全タク連が取りまとめている「登録実施機関別運転者証交付数の推移」をみると、タ

クシー産業が置かれている状況と、地域間格差の実態がよく分かる。

コロナ禍直前の2020年3月31日における全国のタクシー乗務員数（運転者証の交

付数）は28万2168人（件）。
〈本紙編集長熊澤 義一〉

当時でも、タクシー事業における乗務員不足は、深刻だと

言われていた。コロナ禍を経た、2023年3月31日における全国のタクシー乗務員数

（運転者証の交付数）は23万1938人（件）。コロナ禍の3年間で、5万0230人ものタクシー乗務員が減ったことになる。割合で言うと、17・8%の減となる。

全国平均では17・8%、乗務員数が2割弱減った計算になるが、地域別にみると、北海道A（札幌市など）と青森、山梨は22・1%減、新潟は20・1%減、富山は20・6%減、長野は20・7%減、岐阜は、ほぼ4分の1に当たる24・3%減、愛知A（名古屋市など）は21・3%減、愛知Bは23%減、京都A（京都市など）は22・7%減、兵庫A（神戸市など）は20・9%減、鳥取は、ほぼ4分の1に当たる24・2%減、広島A（広島市など）は20・4%減、福岡Cは20・6%減、鹿児島は22・4%減と、15力所にも上る。札幌や名古屋、京都、広島などの大都市を含んで、全国に60力所ある登録実施機関の4分の1となる15力所において、「乗務員不足」の状況から、さらにコロナ禍の中で乗務員数が20%以上も減ったことになる。事業経営上も大きな危機だが、地域住民に「最

後の移動の足」を提供するタクシーの供給責任の担保にも影を落とすことになった。

公共RS拡大と棲み分け問題

ライドシェア解禁問題を抱えた中で、国土交通省が地域交通に関する政策の方向性を大転換。第一種免許と白ナンバー車両を、有償旅客運送の分野に大胆に取り入れる自家用車活用事業（日本版ライドシェア）が導入され、自家用有償旅客運送は公共ライドシェアの名前を与えられ、名実ともに一新することになった。

ライドシェア解禁論議については鎮静化の方向だが、一方で、公共ライドシェアや日本版ライドシェアによる有償旅客運送分野における第一種免許と白ナンバー車両の活用は、自動運転車が社会実装するまでの「つなぎ役」として、収束ではなく定着する方向だ。特に、有償旅客運送における事業採算性の確保が難しくなりつつある地方においては、公共ライドシェアの利活用が進むにつれて、棲み分けの問題が焦点化する可能

性が高く、「有償旅客運送の基本は第二種免許と緑ナンバー」という基本が崩れて行くと、移動需要が旺盛な大都市部以外でのタクシー事業の存続が、ますます難しくなる方向だ。全タク連と地方協会、国交省とのトライアングルによる意思疎通を、これまで以上にしっかりとしていかなないと、「交通空白」解消の大波に、地方の中小タクシー事業者の経営は、飲み込まれかねない状況だ。

コロナ禍が明けても乗務員減少

そうした観点から、全タク連が取りまとめている「登録実施機関別運転者証交付数の推移」をみると、コロナ禍後の2023年3月31日を起点とした、今年1月31日までの34カ月間の運転者証交付数の増減率が、地方のタクシー事業が抱える危機的な実情を如実に表しているとも言える。

全国に60カ所ある登録実施機関のうち、26カ所では、コロナ禍が明けてからも、さらに乗務員数が減っているからだ。抜本的な支援の仕組み作りが必要な状況だ。

● 東京都特別区・武三地区 原価計算対象 29 事業者 2,559 台 輸送実績速報 (令和 7 年 12 月分)

車種	年月	延実在車両数(日車)	延実働車両数(日車)	実働率(%)	実車キ口	走行キ口	実車率(%)	輸送回数	輸送人員	運送収入(千円)	迎車回数	実働1日1車当たり		
												走行キ口	輸送回数	運送収入
普通車	令和7年12月	80,090	61,212	76.4	7,765,430	15,577,068	49.9	1,607,192	2,064,389	4,187,763	549,999	254.5	26.3	68,414
	令和6年12月	81,235	59,364	73.1	7,380,237	14,970,755	49.3	1,542,168	2,003,557	3,949,992	461,641	252.2	26.0	66,539
	前月対比(%)	98.6	103.1	104.6	105.2	104.0	101.1	104.2	103.0	106.0	119.1	100.9	101.1	102.8
	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
	前月対比(%)	102.2	106.3	104.1	114.2	110.3	103.7	112.9	113.4	115.1	118.6	103.8	106.5	108.2

● 東京都特別区・武三地区 原価計算対象 29 事業者 2,559 台 輸送実績速報 (令和 8 年 1 月分)

車種	年月	延実在車両数(日車)	延実働車両数(日車)	実働率(%)	実車キ口	走行キ口	実車率(%)	輸送回数	輸送人員	運送収入(千円)	迎車回数	実働1日1車当たり		
												走行キ口	輸送回数	運送収入
普通車	令和8年1月	79,329	56,651	71.4	6,591,862	13,979,065	47.2	1,396,266	1,786,313	3,523,059	473,610	246.8	24.6	62,189
	令和7年1月	80,910	55,641	68.8	6,299,555	13,560,155	46.5	1,353,162	1,761,407	3,345,822	396,131	243.7	24.3	60,132
	前月対比(%)	98.0	101.8	103.8	104.6	103.1	101.5	103.2	101.4	105.3	119.6	101.3	101.3	103.4
	令和7年12月	80,090	61,212	76.4	7,765,430	15,577,068	49.9	1,607,192	2,064,389	4,187,763	549,999	254.5	26.3	68,414
	前月対比(%)	99.0	92.5	93.5	84.9	89.7	94.6	86.9	86.5	84.1	86.1	97.0	93.5	90.9

● 東京都多摩地区 原価計算対象 16 事業者 821 台 (うち普通車 772 台) 輸送実績速報 (令和 7 年 12 月分)

車種	年月	延実在車両数(日車)	延実働車両数(日車)	実働率(%)	実車キ口	走行キ口	実車率(%)	輸送回数	輸送人員	運送収入(千円)	迎車回数	実働1日1車当たり		
												走行キ口	輸送回数	運送収入
普通車	令和7年12月	23,932	16,783	70.1	1,507,968	3,453,678	43.7	464,718	576,172	929,311	225,007	205.8	27.7	55,372
	令和6年12月	23,720	16,127	68.0	1,422,243	3,257,358	43.7	442,328	554,505	866,240	207,530	202.0	27.4	53,714
	前月対比(%)	100.9	104.1	103.1	106.0	106.0	100.0	105.1	103.9	107.3	108.4	101.9	101.0	103.1

● 東京都多摩地区 原価計算対象 16 事業者 821 台 (うち普通車 774 台) 輸送実績速報 (令和 8 年 1 月分)

車種	年月	延実在車両数(日車)	延実働車両数(日車)	実働率(%)	実車キ口	走行キ口	実車率(%)	輸送回数	輸送人員	運送収入(千円)	迎車回数	実働1日1車当たり		
												走行キ口	輸送回数	運送収入
普通車	令和8年1月	23,988	16,054	66.9	1,309,514	3,112,458	42.1	413,216	516,482	804,546	194,351	193.9	25.7	50,115
	令和7年1月	23,684	15,480	65.4	1,240,792	2,937,810	42.2	397,904	498,489	753,839	177,518	189.8	25.7	48,698
	前月対比(%)	101.3	103.7	102.4	105.5	105.9	99.6	103.8	103.6	106.7	109.5	102.2	100.1	102.9

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

ブロック	都道府県	昨年1月の 19年比 (%)	昨年11月の 19年比 (%)	昨年12月の 19年比 (%)	1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）	87.9	91.0	104.0	105.7
東北	青森（5社、全社が26年1月28日運賃改定）	93.6	85.3	96.4	96.1
	岩手（5社、うち4社は25年10月8日運賃改定）	76.0	95.3	92.5	98.2
	宮城（5社、全社が23年に運賃改定）	81.8	78.9	91.5	83.8
	秋田（5社、全社が23年に運賃改定）	68.3	96.0	89.8	95.2
	山形（5社、全社が23年に運賃改定）	79.8	86.1	91.3	90.7
	福島（7社、全社が25年4月16日運賃改定）	79.5	84.8	88.4	89.4
関東	茨城（5社、全社が23年9月19日運賃改定）	119.8	124.1	126.1	141.6
	栃木（9社、全社が23年12月4日運賃改定）	101.5	104.5	107.0	109.3
	群馬（5社、全社が23年10月10日運賃改定）	82.3	82.8	86.0	89.4
	埼玉（5社、全社が23年11月20日運賃改定）	113.1	110.6	114.9	115.8
	千葉（6社、全社が23年11月20日運賃改定）	129.6	129.9	123.4	130.5
	東京（5社、全社が22年11月14日運賃改定）	111.7	118.9	133.3	135.5
	神奈川（5社、4社が23年11月、1社が24年3月）	106.3	110.6	112.5	111.5
	山梨（4社うち3社が24年4月8日運賃改定）	87.7	101.4	96.9	86.4
北陸信越	新潟（5社、全社が25年12月22日運賃改定）	83.1	82.4	87.7	87.7
	富山（4社、全社が23年9月11日運賃改定）	105.2	107.2	109.6	106.9
	石川（4社、全社が23年6月26日運賃改定）	86.9	100.4	100.2	94.3
	長野（4社、全社が23年9月25日運賃改定）	102.9	88.1	98.4	119.7
中部	福井（5社、全社が23年10月25日運賃改定）	111.6	109.2	108.5	115.7
	岐阜（5社、全社が23年に運賃改定）	96.5	103.2	105.4	101.9
	静岡（5社、全社が25年11月25日に運賃改定）	76.8	79.5	93.0	83.1
	愛知（5社うち3社が25年10月14日改定）	91.0	103.9	109.1	100.4
	三重（5社、全社が23年9月11日運賃改定）	90.8	98.4	99.2	96.6
近畿	滋賀（6社、全社が25年9月12日運賃改定）	80.4	97.4	92.6	90.8
	京都（6社うち4社が25年8月6日運賃改定）	94.8	113.6	114.9	111.0
	大阪（5社、全社が25年11月5日運賃改定）	117.6	126.4	126.2	122.7
	兵庫（5社うち4社が25年11月27日運賃改定）	82.6	88.9	96.4	91.8
	奈良（5社、全社が24年11月11日運賃改定）	80.3	84.4	84.3	80.4
	和歌山（5社、全社が23年7月3日運賃改定）	67.8	79.3	81.2	66.4
中国	鳥取（4社、全社が23年12月25日運賃改定）	92.4	101.9	102.5	103.7
	島根（5社、全社が24年3月29日運賃改定）	74.0	83.0	87.5	81.4
	岡山（5社、全社が25年11月27日運賃改定）	92.9	95.0	100.5	100.5
	広島（5社うち4社25年11月、1社12月運賃改定）	109.7	108.9	122.7	121.8
	山口（5社、全社が23年8月1日運賃改定）	84.3	83.8	85.7	74.8
四国	徳島（5社、全社が23年9月11日運賃改定）	91.2	85.2	86.8	85.1
	香川（5社、全社が23年3月6日に運賃改定）	96.6	101.0	94.5	94.9
	愛媛（6社うち5社が25年12月19日運賃改定）	77.8	87.6	90.9	101.1
	高知（5社、全社が24年2月19日運賃改定）	79.5	89.4	83.2	81.7
九州	福岡（8社、うち1社は25年7月に運賃改定）	101.8	109.1	112.1	107.9
	佐賀（9社、全社が23年10月25日運賃改定）	88.0	97.6	94.3	94.7
	長崎（5社、全社が23年9月1日運賃改定）	82.8	88.4	87.1	80.4
	熊本（4社、全社が24年4月26日運賃改定）	106.9	115.5	111.0	112.9
	大分（6社、全社が23年7月12日運賃改定）	74.0	82.9	83.7	77.8
	宮崎（5社、全社が23年7月26日運賃改定）	89.2	83.5	83.8	85.6
	鹿児島（6社、全社が23年8月1日運賃改定）	92.8	93.1	92.4	93.8
沖縄	沖縄（1グループ+4社、全社が23年に運賃改定）	120.8	150.1	135.7	136.1
全国の営業収入の2019年同月比		92.4	98.3	100.3	99.6

● 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	2026.1.31	2026.1.31 充足率	直近3カ月の 増減	34カ月間 での増減率
北海道A	8,528	6,647	1,881	77.9%	7,005	82.1%	1	105%
北海道B	8,547	6,862	1,685	80.3%	6,996	81.9%	113	102%
青森	3,482	2,713	769	77.9%	2,506	72.0%	△5	92%
岩手	2,675	2,211	464	82.7%	2,014	75.3%	△2	91%
宮城A	3,970	3,238	732	81.6%	3,121	78.6%	△122	96%
宮城B	1,853	1,506	347	81.3%	1,382	74.6%	△18	92%
秋田	1,576	1,283	293	81.4%	1,166	74.0%	20	91%
山形	1,609	1,366	243	84.9%	1,309	81.4%	7	96%
福島	3,464	3,091	373	89.2%	3,050	88.0%	△19	99%
茨城	3,135	2,658	477	84.8%	2,667	85.1%	△5	100%
栃木	1,982	1,716	266	86.6%	1,753	88.0%	4	102%
群馬	1,612	1,338	274	83.0%	1,456	90.3%	1	109%
埼玉A	4,053	3,316	737	81.8%	3,477	85.8%	27	105%
埼玉B	5,212	4,355	857	83.6%	4,452	85.4%	3	102%
千葉A	6,280	5,471	809	87.1%	5,804	92.4%	△29	106%
千葉B	2,621	2,325	296	88.7%	2,573	98.2%	3	111%
東京A	58,257	48,515	9,742	83.3%	54,440	93.4%	△174	112%
東京B	6,297	5,141	1,156	81.6%	5,077	80.6%	△36	99%
神奈川A	11,945	10,032	1,913	84.0%	11,134	93.2%	19	111%
神奈川B	5,214	4,260	954	81.7%	4,404	84.5%	△51	103%
山梨	1,232	960	272	77.9%	1,078	87.5%	9	112%
新潟	3,731	2,982	749	79.9%	2,839	76.1%	△38	95%
富山	1,077	855	222	79.4%	840	78.0%	△8	98%
石川	2,321	1,898	423	81.8%	1,972	85.0%	△10	104%
長野	3,273	2,594	679	79.3%	2,647	80.9%	8	102%
福井	1,109	939	170	84.7%	945	85.2%	△15	101%
岐阜	2,106	1,594	512	75.7%	1,614	76.6%	2	101%
静岡	6,082	4,960	1,122	81.6%	4,833	79.5%	△15	97%
愛知A	9,168	7,219	1,949	78.7%	7,866	85.8%	23	109%
愛知B	3,323	2,558	765	77.0%	2,626	79.0%	△10	103%
三重	1,526	1,230	296	80.6%	1,278	83.7%	△19	104%
滋賀	1,340	1,108	232	82.7%	1,124	83.9%	11	101%
京都A	7,953	6,147	1,806	77.3%	6,878	86.5%	52	112%
京都B	409	347	62	84.8%	313	76.5%	△3	90%
大阪A	19,247	16,028	3,219	83.3%	19,010	98.8%	191	119%
大阪B	2,222	1,815	407	81.7%	2,169	97.6%	35	120%
兵庫A	7,278	5,758	1,520	79.1%	5,966	82.0%	18	104%
兵庫B	2,241	1,985	256	88.6%	1,959	87.4%	90	99%
奈良	1,447	1,170	277	80.9%	1,124	77.7%	△4	96%
和歌山	1,442	1,167	275	80.9%	1,149	79.7%	18	98%
鳥取	830	629	201	75.8%	632	76.1%	△1	100%
島根	1,316	1,065	251	80.9%	1,065	80.9%	△12	100%
岡山	3,338	2,696	642	80.8%	2,738	82.0%	△4	102%
広島A	4,428	3,525	903	79.6%	3,573	80.7%	△45	101%
広島B	3,029	2,638	391	87.1%	2,576	85.0%	△6	98%
山口	2,638	2,121	517	80.4%	1,962	74.4%	△12	93%
徳島	1,269	1,124	145	88.6%	1,150	90.6%	13	102%
香川	1,604	1,443	161	90.0%	1,532	95.5%	1	106%
愛媛	2,851	2,390	461	83.8%	2,347	82.3%	△8	98%
高知	1,589	1,352	237	85.1%	1,243	78.2%	0	92%
福岡A	3,651	2,993	658	82.0%	2,612	71.5%	△27	87%
福岡B	8,282	6,655	1,627	80.4%	7,835	94.6%	120	118%
福岡C	2,715	2,156	559	79.4%	2,061	75.9%	22	96%
佐賀	1,248	1,085	163	86.9%	1,002	80.3%	△26	92%
長崎	3,819	3,168	651	83.0%	2,851	74.7%	△31	90%
熊本	4,103	3,489	614	85.0%	3,652	89.0%	3	105%
大分	2,468	2,064	404	83.6%	1,895	76.8%	9	92%
宮崎	2,174	1,740	434	80.0%	1,593	73.3%	△4	92%
鹿児島	3,220	2,500	720	77.6%	2,331	72.4%	△2	93%
沖縄	6,747	5,747	1,000	85.2%	6,577	97.5%	88	114%
全国	282,168	231,938	50,230	82.2%	245,243	86.9%	150	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

「ホワイトカラー消滅」という最後通牒

経営共創基盤（IGPI）を設立した富山和彦氏（日本共創プラットフォーム代表）が、2024年10月に上梓した『ホワイトカラー消滅』（NHK出版）という刺激的なタイトルの著作は、私に強い衝撃を与えた。

かつて、私たちが「エリート」と呼び、憧れの対象であったはずのホワイトカラー。大企業で複雑な調整や管理、分析を担ってきた彼らの仕事の多くが、生成AIという巨大な波によって「消滅」するのではないか。これは単なる予測ではなく、私たちが今まさに直面している現実だ。

しかし、本書を深く読み解けば、そこには絶望ではなく、ひとつの確信に満ちた希望が描かれている。それは、私がこの十年間、このコラムでも繰り返し触れてきた「ローカル経済（L型経済）」の再評価である。

2015年2月の第75回コラム「ローカル経済としてのタクシー産業」において、私

は富山氏の提唱する「GとL」の経済戦略を紹介した。グローバル（GLOBAL）競争を迎える一方、日本経済における8割の雇用を占めるローカル（LOCAL）の「L」の世界こそが、日本再生の鍵を握る、という視点だ。

タクシー産業は、まさに、この「L」の最前線にある。たとえば大都市・東京といえども、タクシーはこのL（ローカル）産業なのだ。

AIが「魔法の杖」から「成長戦略」へ

あれから十年。富山氏は、2026年1月に刊行されたばかりの『日本経済AI成長戦略』（松尾豊・東京大学教授との共著、PHP研究所）において、その論理をさらに昇華させている。

かつて、2019年9月の第105回コラムで、私は、富山氏の著作『AI経営で会社は甦る』を手に、タクシーが「ローカル産業としての強みを発揮できる時代」の到来を確信した。しかし、当時の私にとつてのAIは、どこか「魔

清野吉光氏のコラム 第182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



「ホワイトカラー消滅」の衝撃と、ローカル経済再生の「新・統合モデル」



清野吉光のコラム
団塊耕志録
ブログ (過去記事)

法の杖」のよ
うなスロー
ガンに過ぎ
なかった。
それに対
して、氏の
最新の著作
が説く結論
は、極めて
冷徹かつ現
实的だ。もはや、個別のタク
シー会社が単独でデジタル化
し、生産性を上げるには限界
がある。必要なのは、AIとい
う最新の「武器」を使いこな
すための、地域の産業構造そ
のものの「集約化」と「再定
義」である。これまでは、零
細な事業者が乱立し、過当競
争の中で生産性を落としてき
た。これを、志を同じくする者
たちが統合し、合体していく
ことで「規模の経済」を働か
せる。そこにAIによる高度
な需要予測と最適配車を流し
込む。この「集約化」と「A
I活用」をセットにしたビジ
ネスモデルこそが、崩壊の危
機にある地方の交通インフラ
を「稼げる産業」に変える唯
一の道なのだ、この4年間
の試行の中で確信するよう
になった。



静岡TaaSが
目指してきた構想
「OS」の完成

振り返れば、私が2021年5月に設立した一般社団法人静岡TaaSの試行錯誤も、すべてはこの一点に集約されていた。

2021年4月の第125回コラム「静岡TaaSとAI」において、私は「AIがすべての産業を再定義する」時代を見据え、地域全体最適のプラットフォームを構築することを標榜した。

当時は、共同配車センターの設置やサブスクモデル「タク放題」など、手探りの挑戦ではあったが、そこでの苦闘と失敗こそが、現在の「構造改革」への確かな足掛かりとなった。

今、私はシステムオリジン（SO）という日本最大の配車システムベンダーと戦略的に提携し、配車・事務機能を同社に全面委託（BPO）するという、決断を下すことにした。

これは、2020年11月の第120回コラムで論じた「DX（デジタルトランスフォーメーション）はCX（コーポレートトランスフォーメーション）まで突き進まない」と成功しない」という富山氏の教えの実践である。

自前の配車室や管理コストという重荷を捨て、デジタル開発元と直結した「アセットライトな経営モデル」へと、組織を完全に作り替えることに挑んでいる。

2030年、清水・江尻地区から始まる「移動革命」

この「集約化とAI活用」のモデルを実装する最大のフールドが、私の地元である静岡・清水の地である。

静岡市の難波喬司市長は、清水庁舎の駅前移転を決定した。2031年度までにオー

ブンするこの新庁舎は、ホテルやオフィスを併設した高層複合施設となる。さらに隣接する清水エスパルスの新スタジアム構想、そして年間100隻を超える清水港のクルーズ船寄港。2030年に向け、JR清水駅周辺の江尻・東口エリアは、行政・ビジネス・観光が半径数百メートルの圏内に凝縮された、日本屈指の「高密度な人流スポット」に変貌する。この巨大な需要を支えるべき既存のタクシ業界は、今、まさに瓦解の縁にある。地域における主力の一つであったタクシー事業者の思わぬ退場。さらに人手不足による供給の空白。この「真

空地帯」を埋めることができず、もはや従来のタクシ会社ではない。私が夢想し、今まさに構築しつつあるのは、最新の配車システム（SO）という「OS」を基盤に、日本版ライドシェア（自家用車活用事業）という「新しい労働力」を組み合わせ、インバウンドという「高付加価値な商流」を取り込む、全く新しい移動プラットフォームである。地域の交通・観光・福祉・製造業の移動を、一つのデジタルプラットフォームで繋ぎ、効率化し、その利益を地域内に還流させる。この統合的な仕組みこそが、富山氏が説く「ローカル産業の生産性向

上」の具現化そのものなのだ。

志の継承と、新しいリーダーの時代

私は団塊世代の真只中で生きてきた。かつてタクシー乗務員としてハンドルを握り、その後はシステム開発でタクシー業界に関わってきた。その半生の集大成として、今、地域の移動を守るという「志」を、次世代のリーダーたちへ託そうと思う。

地元のタクシ業界からも新しい若い世代のリーダーは登場しつつある。彼らのような次世代が、AIやライドシェアといった新時代のツールを使いこなし、地域の「足」を再定義していく。かつてのホワイトカラーが消滅するほどの激変期にあつて、私たちは自らの足を地に付け、地域のリアリティと向き合い続ける。

2030年の清水、そこには誰もがいつでも安価に、そして誇りを持って移動できる新しい「移動の風景」が広がっているはずだ。挑戦は、まだ始まったばかりである。

(2026年2月23日記)



9:00 から 21:00 お問い合わせ受付中 ▶ 0120-84-8284

← サイトへGO!

運転の仕事.jp

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!

今後もタクシー事業者に寄り添う システムオリジンが静岡セミナー



タクシー専門ソフトハウス大手のシステムオリジン（海野知之社長、静岡市清水区）は2月26日、静岡市駿河区東静岡の「グランシップ」において、「SUPER TAXI System Solution 2025」AとDXでめざす、現場発想の近未来く人に寄り添うこれからのタクシーシステム」と題したセミナー展示会を開催した。

セミナー展示会では、ベストセラーのタクシー総合管理システムの最新版「4Plusタクコン」およびタクコン連携型のドライバ支援アプリ「ドラタク」、汎用型点呼アプリ「点呼番」、ベストセラーのタクシー配車システム「テレハイAVM」の商品説明と機能紹介が行われたほか、システムオリジンに加えて、タクシー関連企業が配車アプリやタクシーメーター、屋上表示灯、アルコールチェックカー、乗務員の疲労診断、中古車販売や乗務員の人材紹介などのブースを出展、静岡はもとより長野、愛知、大阪などからも来場者が訪れ、盛況な開催となった。

事業全体を支える仕組みを提供

開会の言葉を、システムオリジン 中日本カンパニーの前田剛志・取締役ゼネラル

マネージャーが行い、「この数年だけでも、タクシー事業を取り巻く環境は大きく変化しており、近年では運賃改定の検討が短期間で行われるスピード感も実感しているところだ。

キャッシュレス決済や配車アプリの多様化、ソフトウェア、そして自動運転への対応という課題も出て来た」などと指摘。

その上で、「そうした中で、配車システムや事務処理システムが的確・迅速に処理できることは、もはや当たり前であり、私たちシステムオリジンはその先を見据えて、事業全体を支える仕組みを提案し、提供して行きたい」とした。

タクコンやテレハイなど商品紹介

続いて、ベストセラーのタクシー総合管理システムの最新版「4Plusタクコン」およびタクコン

連携型のドライバ支援アプリ「ドラタク」の商品説明を中日本カンパニー 金沢支店の北川祐一



郎係長、汎用型点呼アプリ「点呼番」の機能紹介を新商品サービス企画・広報セクションの辻裕・リーダー、ベストセラーのタクシー配車システム「テレハイAVM」の商品説明を、テレハイ事業セクションの畑山久記・取締役統括リーダーが行い、その卓越した機能性とシステム連携での優位性などを紹介した。

海野知之社長が閉会の挨拶

閉会の挨拶を、システムオリジンの海野知之社長が行い、「静岡の地は、皆さんもご存知のように、システムオリジンが1982年に産声を上げた創業の地であり、それから40数年になる」としながら、「その間に、東京や大阪においてセミナー展示会を開催して来たが、地元静岡ではそうした機会を持つことが出来ず、大変に心苦しい思いをして来たところだ。実は、ここにいる方々の先代の力でシステムオリジンが生まれ、育てていただいたという意味での感謝の気持ちも込めて、静岡でのセミナー展示会を開催させていただいた」などと述べた。

きちんと事業者に寄り添って行く

その上で、海野社長は、「最近、我々を取り巻くITの関係では、M&Aや出資などの話がたくさん来るが、そうした中でも、私たちシステムオリジンは、外部からの資本を入れない、どこか外からの力が掛かった形でシステムやソフトを開発したくない、そうした思いでやって来ている」としながら、「M&Aや外部からの出資という」話がある中で、システムオリジンとは、どういう会社だろう、と改めて思う中で、私たちはITの開発会社であるということが大前提にあり、常に開発を続けて行く、そのことがタクシー事業者の皆さんにとっても必要で有益なものになる、ということだと考えている。そして、ただ開発をするだけではなく、きちんとタクシー事業者の皆さんに寄り添う、気持ちで寄り添う、という、この2つを約束して、これからのシステムオリジンを見守っていただけたらと思う」など締め括った。

本紙編集長ホーバークラフト乗船 大分第一ホーバードライブが運航

本紙の熊澤義一編集長は1月31日、日本最大のタクシー企業である第一交通産業（田中亮一郎社長、福岡県北九州市）傘下の大分第一ホーバードライブ（小田典史社長、大分県大分市）が、大分市と国東半島にある大分空港を、別府湾をショートカットする形で結ぶ水陸両用の超高速船ホーバークラフトに試乗した。

時速80キロと海上を超高速で浮上航行するホーバークラフトの商用運航は世界的にも珍しく、大分市以外では、イギリスのポーツマスとワイト島の間のみだ。水陸両用の超高速船ホーバークラフトは、海上を高速で浮上航行するため、乗船することだけでも楽しい、魅力的な乗り物と感じた。



ミナル間を、別府湾をショートカットする形で、約40分で結ぶ。

大分空港には、大分駅との間を結ぶ空港連絡バスの「エアライナー」なども運行されているが、所要時間は1時間余りだ。

国東半島という、大分市からは迂回が必要な立地条件にある大分空港のアクセス手段として、大分第一ホーバードライブが運行するホーバークラフトは、空港連絡バスと並ぶ貴重な移動手段となっている。

大分第一ホーバードライブでは、3隻のホーバークラフトを運用している。

相乗りの「ホーバータクシー」

また、観光用に別府湾を30分ほどで周遊するコースも用意しており、本紙編集長もこちらの便を利用した。

大分駅からは、大分県がホーバークラフトの運航に合わせて、大分駅前と西大分ターミナル間で実証運行をしている相乗りの「ホーバータクシー」を利用。運賃は、1人乗車なら600円だが、2人乗車なら300円、3人乗

車なら200円となる。ホーバータクシーとホーバードライブを乗り継ぐ利用は快適であり、本紙編集長の1人利用でも配車アプリでは約1320円と表示されたことから600円は割安だった。

さらに、水陸両用の超高速船ホーバークラフトは、海上を高速で浮上航行するため、乗船することだけでも楽しい、魅力的な乗り物と感じた。



編集後記

2月22日に新潟県の糸魚川駅からJR西日本が運行する大系線に乗りしました。大系線の糸魚川駅から南小谷駅の間はJR西日本が運行しているのですが、北陸新幹線の開業で、並行在来線である北陸本線は第三セクター化され、新潟県にある糸魚川駅は「えちごトキめき鉄道」の路線となりました。このため、JR西日本にとって大系線の糸魚川駅から南小谷駅の間は、JR西日本の在来線とは切り離されて孤立化。さらに、需要の希薄な新潟県と長野県の県境を跨ぐこともあり、100円を稼ぐのに2000円以上の経費がかかる大赤字の不採算路線。1両単行のディーゼルカーに乗っていると、大系線の利用目的や利用頻度に関するアンケート調査を依頼されました。美しい車窓の一方で、廃線のリアリテイ、地方の公共交通が抱える厳しさも感じたところです。（熊）



西大分ターミナルと大分空港を結ぶ

大分第一ホーバードライブ

が運航するホーバークラフトは、大分市の大分港西大分地区に新設されたターミナル施設「西大分ターミナル」と、国東半島にある大分空港ター

巻頭特集：タクシー運賃の現在とこれからを考える

1 消費者委員会が意見取りまとめる 特区武三の運賃改定が最終局面に

論風一陣

5 少子高齢人口減少の中のタクシー事業！

TOPICS

6 全閣僚留任で第2次高市内閣発足 国交省は地域交通法の改正案提出

TOPICS

7 バス・鉄道事業者が日本版RS 交通政策審議会自動車部会が方針

TOPICS

8 第3回会合は広島市長ら取組発表 「交通空白」解消・官民連携PF

TOPICS

9 京都市営バスに「市民優先価格」 京都市の松井市長が導入方針示す

TOPICS

9 国交省が日本版RSで新事務連絡 都道府県協会の申し出も認める

TOPICS

10 全タク連が総務委員会を開催する 会費区分と単価の改定を審議する

TOPICS

11 神夕協が2月期定例役員会を開く 運賃改定を契機に利用者利便向上

TOPICS

12 大夕協が第148回理事会を開く ワンコイン2社の新規入会を承認

TOPICS

14 関東運輸局が2月期定例記者会見 500円と600円で要請7対3

TOPICS

14 路上横断者の救護で警察署長表彰 亀有警察署が実用興業の乗務員に

TOPICS

15 都市型ハイヤーオンライン講習会 関東運輸局が街頭指導会議で報告

TOPICS

15 東京ハイタク交通共済が研修会 損保ジャパンが自賠償保険で講演

TOPICS

16 コロナ禍明けても乗務員減少続く 地方タク支援の仕組み作りが必要

COLUMN 清野吉光氏のコラム「団塊耕志録」第182回

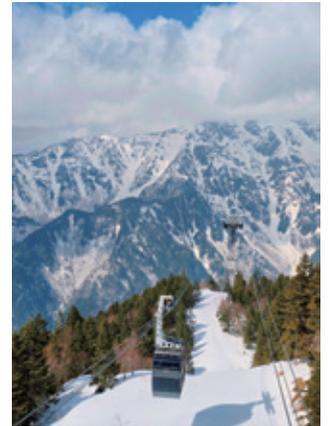
20 「ホワイトカラー消滅」の衝撃と、 ローカル経済再生の「新・統合モデル」

TOPICS

22 今後もタクシー事業者に寄り添う システムオリジンが静岡セミナー

TOPICS

23 本紙編集長ホーバークラフト乗船 大分第一ホーバードライブが運航



第498号 表紙解説

表紙の写真は、2月23日に訪れた岐阜県高山市の新穂高ロープウェイです。宿泊先の松本から平湯温泉経由で新穂高ロープウェイに向かいました。中部山岳国立公園内にある北アルプスの千石尾根に敷設されており、岐阜県側から新穂高岳へのアクセスルートの一部にもなっています。写真を撮影した西穂高口駅の標高は2156メートル。雪山が珍しい東南アジアからも含めて多くの外国人観光客が記念写真を撮影しました。撮影：熊澤 義一

タクシージャパン 第498号
2026年2月28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://itinehonpo.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

