

Taxi Japan

<http://iinehonpo.com> 24.4.25

No.456

タクシー専門情報紙
タクシージャパン



巻頭特集 道運法78条2号と3号の境界曖昧に
タクシー運賃と同額で自治体RS
「かなライド@みうら」が出発式

論風一陣

日本版RSスタート=タクセン廃止論!

タクシー運賃と同額で自治体RS 「かなライド@みうら」が出発式



地域的・時間的なタクシー不足の補完を理由とした道路運送法78条3号による自家用車活用事業（＝日本版ライドシェア、日本型ライドシェア）が4月8日に東京都特別区・武三交通圏と東京都府京都市域交通圏でスタートした。次いで神奈川県京浜交通圏（横浜市・川崎市・横須賀市・三浦市）が4月12日から、名古屋交通圏でも4月26日から開始となる。

タクシー事業に一種免許運転者と自家用車を取り込んだことでの様々な影響に加え、配車アプリプラットフォームのタクシー事業経営に対する影響力と市場支配力の増々の拡大などを、これからタクシー業界と多くのタクシー事業者、現場で働くタクシー乗務員が実感していくことになるだろう。

そうした中、道運法78条2号による自家用有償旅客運送のうち、交通空白地ではない地方都市や観光地におけるタクシー不足を補うための、自治体主導の新たな取組のモデルケースとして注目を集めるのが、神奈川県三浦市における、いわゆる「自治体ライドシェア」である。神奈川県版ライドシェア・愛称「かなライド@みうら」だといえる。4月17日には、神奈川県黒岩祐治知事、三浦市の吉田英男市長、地元選出の小泉進次郎・衆院議員らが出席して三浦市内で出発式を開催、関心の高さから多くの報道陣も駆け付けた。

三浦市内で、午後7時以降にGOアプリを立ち上げると、「ライドシェアドライブバ―稼働中」の表示とともに、アイコンにも「タクシー・ライドシェアを呼ぶ」と表示される。これは、同じ京浜交通圏の横浜市などで運行されているGOを使った自家用車活用事業（＝日本型ライドシェア）とまったく同じで、利用者は「自家用車活用事業＝日本型ライドシェア」と「交通空白地有償運送＝自治体ライドシェア」の違いを意識することなく、同一交通圏内で同じように利用することになる。事前確定型でキャッシュレス決済となる利用料金も、タクシーに設定されている迎車料金や深夜割増なども含めたタクシー運賃の場合と同額で、アプリ会社独自の配車手配料なども同じだ。

「かなライド@みうら」の自家用車ドライブバ―は、三浦市からの業務委託で、ほぼ同じ運行形態と働き方である自家用車活用事業のドライブバ―に対する『雇用か業務委託か』の論議の行方にも影響を与えることになりそうだ。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉



タク事業に一種免許と自家用車

タクシー事業に一種免許運転者と自家用車を取り入れる、道路運送法78条3号による自家用有償旅客運送の一形態である自家用車活用事業（＝日本版ライドシェア、日本型ライドシェア）が、配車アプリのマッチングデータ等からタクシー不足が顕在化していると推定される地域や時間帯に限定した形で制度化され、その第一陣として指定地域となった4営業区域のうち、東京都特別区・武三交通圏と京都府京都市域交通圏が口火を切って4月8日からスタート、次いで神奈川県交通圏（横浜市・川崎市・横須賀市・三浦市）が4月12日から、名古屋交通圏でも4月26日から開始となる。

タクシー事業者が実施主体となつて一種免許運転者と自家用車（事業用ナンバーの遊休タクシー車両も含む）を運行管理する自家用車活用事業では、事実上、配車アプリでの利用が前提となっており、配車（迎車）利用限定・事前確定運賃・キャッシュレス決済が要件となっている。

タクシー配車アプリを運用する大手プラットフォームのGOやUberが先行して自家用車活用事業に対応すると共に、運転者募集も積極的に展開しており、GOではGOジョブ事業で大々的にテレビCMを

放映するなどして「ライドシェアドライバー大募集」などとアピールしている状況だ。

国土交通省が78条2号の制度改革

一方で、従来からある道路運送法78条2号による自治体やNPOなどが実施主体となる自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の分野でも、国土交通省による制度改革が並行して進められており、新たに①自家用有償旅客運送の導入を巡ってバス・タクシー事業関係者が反発すること

で論議が暗礁に乗り上げたり、調整に時間が掛かったりすることに自治体側の不満が大きいとされる、地域公共交通会議における運営手法の見直しを行い、自家用有償旅客運送を導入するにあたって、地域公共交通会議で2カ月程度協議してもなお結論に至らない場合には、協議内容を踏まえ首長の責任により



判断できることを明記、②タクシーと自家用有償旅客運送の共同運営の仕組みを構築し、タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送を活用するため、実施主体となる市町村・NPO等とタクシー事業者が共同した一体的なサービスの提供が可能であること、その際、利用者が支払う額はタクシー運賃と同額とした上で、うち約8割（実費相当額）は市町村・NPO等が収受し、約2割

は地域公共交通の確保改善に活用することを明記、③自家用有償旅客運送における運送区域の設定の柔軟化を行い、運送区域外へ行く運送も運送区域外から戻る運送も可能であることのほか、隣接する複数市町村が自家用有償旅客運送を共同化すべき場合もあり、地方運輸局や都道府県が当該共同化を促すことを明記、④自家用有償旅客運送において、一定期間における対価の総額が実費の範囲内であることを条件にダ

イナミックプライシング（上下5割幅以内での変動）を導入することを明記——などの方針を打ち出し、既にパブリックコメントも終了、パブリックコメントで寄せられた意見も一部に反映させて4月中旬に通達改正などを行う。

78条2号と3号の境界曖昧に

タクシーと自家用有償旅客運送の共同運営の仕組みの構築とタクシー運賃との同額化、区域外輸送も認める自家用有償旅客運送における運送区域の設定の柔軟化など、自治体やNPOなどが実施主体となる道路運送法78条2号による自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の制度改革では、「交通空白地」という名称が事実上空洞化して、地方都市や観光地におけるタクシー不足を補完するという役割も加わり、実質的に、交通空白地有償運送と自家用車活用事業の境目も、実施主体を除くと、ほぼ同等の運用で導入されるケースも想定されることになる。

自家用車活用事業でも、「簡便な方法」の一つとして、「営業区域内の自治体が、特定の曜日及び時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合は、その内容を不足車両数とみなす」との制度が導入されることから、交通空白地有償運送（78条2号）と自家用車活用事業（78条

3号)の区分は、ますます曖昧になりそうで、自家用車活用の採算性に基づく実施負担を巡って、経営的なメリットがある場合はタクシー事業者が実施主体(78条3号)自家用車(葛生事業)となり、そうでない場合は自治体やNPO(78条2号)交通空白地有償運送)が実施主体となればスムーズな棲み分けとなるが、現実には、財政的負担を嫌う自治体とタクシー事業者との間における押し付け合いなどの摩擦発生も懸念されるところだ。

交通空白地ではない78条2号

そうした中、道運法78条2号による自家用有償旅客運送のうち、交通空白地ではない地方都市や観光地におけるタクシー不足を補うための、自治体主導の新たな取組のモデルケースとして注目を集めるのが、いわゆる「自治体ライドシェア」である、神奈川県版ライドシェア・愛称「かなライド@みうら」だといえる。

神奈川県三浦市は、三浦半島の先端部にあり、人口は3万9819人(4月1日現在)で横須賀市に隣接している。市内には、東京・品川や横浜と結ぶ関東大手私鉄・京浜急行(京急)の終点駅となる三崎口駅などもあり、駅と市内各所を結ぶ京浜急行バス(京急バス)も一定の頻度で運行されており、日中においては

交通空白とは言えない状況にある。タクシーも、横浜市・川崎市・横須賀市とともに京浜交通圏を構成、市内には、いづみタクシー(17台)と京急三崎タクシー(18台)の法人タクシー2社と個人タクシーが営業している。

三浦市(人口3万9819人)は、横浜市などとともにタクシーでは京浜交通圏を構成しているものの、人口規模では政令指定都市である横浜市の376万7635人、同じく川崎市の154万8254人、隣接する横須賀市の37万1930人(いずれも4月1日現在)と比較して小規模で、人口減少(1994年11月の5万4350人から約27%減)も深刻な、典型的な地方都市ともいえる。一方で、三浦市には、地域的に大きな課題があり、三崎マゴロのブランドで有名な三崎漁港を中心に発展して飲食店や観光施設が集積する中心市街地と、終点駅の三崎口駅の間(約6キロ)の距離があることだ。日中は京急バスの運行があるものの、夜間の公共交通はタクシーが頼りとなって来た。

そうした中で、コロナ過を経て、三浦市内における夜間需要の減少や効率的な営業体制確保の観点などから、いづみタクシーが昨年の夏に運行時間を深夜1時までから午後7時までに短縮、朝々夕方の営業に注力することになった。このことが今回、

三浦市が実施主体となる神奈川県版ライドシェア「かなライド@みうら」が導入されるきっかけとなった。

「かなライド@みうら」の概要

三浦市を実施主体とする道運法78条2号による自家用有償旅客運送である、神奈川県版ライドシェア「かなライド@みうら」は、実証実験として実施されるもので、その概要は、①実施主体を三浦市とし、地域・時間帯を限定して実証実験を実施、②

市内にあるタクシー事業者2社(いづみタクシー、京急三崎タクシー)に運行管理と整備管理等を委託して安全対策を確保、③神奈川県は、実証実験の広報活動および効果検証を実施——などとしている。三浦市では、実証実験終了後における78条3号(自家用車活用事業)への移行を想定している。

実証実験としての実施期間は4月17日～12月16日までの8カ月間で、運行時間帯は午後7時～翌深夜1時まで、乗車地は三浦市内に限定する

利用料金について

☆タクシーの事前確定運賃と同じ計算方法で求める

項目	金額・係数
初乗運賃(1.091kmまで)	¥500
加算運賃(239mまでを増すごとに)	¥100
平準化係数(事前確定とするため、時間制運賃に代わる係数)	1.23
深夜割増(22時以降)	2割増
迎車回送料金	¥500

○事前確定運賃における三崎港→三崎口駅までの運賃(約6.0km 深夜帯)

【計算式(例)】
 $(¥500 + 21回^{※1} \times ¥100) \times 1.23 = ¥3,198$ 与 $¥3,200$ (1円単位四捨五入)
 $(¥3,200 \times 1.2^{※2}) + ¥500 = ¥4,340$

※1: 加算運賃の算定は毎分1回 (6,000m - 1,091m) ÷ 239m = 20.5回

※2: 深夜割増は基本運賃(¥3,200) 算定後行う

かなライド@みうら実証実験の概要

項目	内容
実施主体	三浦市
協力事業者	有限会社いづみタクシー、京急三崎タクシー株式会社
実施期間	令和6年4月17日(水曜日)～12月16日(月曜日)の8か月
出発地、時間帯	三浦市内(到着地は制限しない)、19時から25時
利用者	制限なし(「GO」アプリへの登録が必要)
ドライバー及び車両	三浦市在住者及び在勤者の自家用車
料金	タクシーと同額



黒岩知事は、「いよいよ神奈川県版ライドシェア『かなライド@みうら』がスタートすると考えると、感慨深い思いだ。『ライドシェア』と

神奈川県版の黒岩知事があいさつ



いうものが、あつたらいいな、と思いつながら、当初は、タクシー業界の皆さんからの反発には強いものがあり、これをやるのは難しいのかな、と思った」としながら、「しかし、こうした問題は、利用者目線で考えるべきだということから、夜になるとタクシーが捕まらないという話があるところで、タクシー業界の皆さんと一緒に『ライドシェア』というものが創れないか、との発想から始まって、地域と時間を限定して、そこだけは一般ドライバーの方に『ライドシェア』として(有償での)旅客運送に参加してもらおう、そうした流れであるならば、タクシー業界の皆さんと一緒にやる形が出来るのではないか、ということだ。『神奈川県ライドシェア』の案を取りまとめた」とし、「それを発表したところ、さつそく三浦市が手を挙げてくれたことから、三浦市内のタクシー会社や神奈川県タクシー協会の皆さん、さらに県と国土交通省からもメンバーに入って、検討を重ねて来た。様々な課題があつたものの、利用者目線で考えた時に、それを何とか乗り越えて行こう、とやって案をまとめた」などと説明。

3つの規制緩和を国に要望

その上で、黒岩知事は、「しかし、それには3つの規制緩和(①タク

シー事業者による自家用有償旅客運送を認めること、②交通空白地では無い三浦市においても地域と時間を限定することで自家用有償旅客運送を可能にすること、③自家用有償旅客運送の対価をタクシー運賃と同程度に出来るようにすること)が必要で、それを取りまとめて国に要望したところ、すぐにOKが出た。そのことで、三浦市や神奈川県内だけでなく、全国で『ライドシェア』が出来るようになった」などと紹介、続けて「我々としては『ライドシェア』第1号として(神奈川県版ライドシェアを)スタートさせたかったが、先(4月8日)に東京都内のタクシー会社が『ライドシェア』(道路運送法78条3号による自家用車活用事業「日本型ライドシェア」)をスタートさせたものの、(タクシー事業者に運行・整備管理を委託してタクシー運賃と同額で実施する道運法78条2号による)自治体が主体となる『ライドシェア』としては全国初の取り組みだ。この神奈川県と三浦市が一緒になって切り拓いた『ライドシェアの世界』が、いよいよ今日から本格的に始まることになる。このことによって、帰りの足は『ライドシェア』で確保できているとして飲みに行けるようになれば、街もどんどん活性化して来る、そうした流れを皆さんと一緒に作っていききたい」などと抱負を述べて、「日本初の自治体

主体の神奈川県版ライドシェア『かなライド@みうら』を、皆さんと一緒に育てて行きたい」と呼び掛けた。

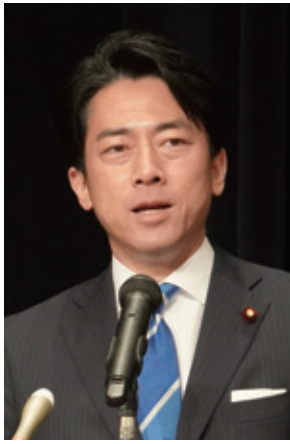
三浦市の吉田市長があいさつ



続いて、三浦市の吉田市長は「神奈川県版ライドシェア『かなライド@みうら』の実証実験開始に当たっては、三浦市地域公共交通会議、いづみタクシー、京急三崎タクシー、そして神奈川県庁といった関係者の皆さん方の尽力に御礼の言葉を述べたい。引き続き、関係者の皆さんとこの実証実験を通じて課題を抽出し、きちんとしたものに仕上げられるよう取り組んで行きたい」としながら、「本日は、三崎料理飲食店組合の石渡組合長も出席しているが、(三崎地区で)食事をしても、帰る時間が早くなる、帰りのバスや電車の時間に間に合わない、そういった声を多く聞く。コロナ禍を経て、タクシー事業者の皆さんは(三浦市内における夜間タクシー需要の)マーケットが厳しいと判断されたのだら

うが、それに対して地元の飲食業界として何らかの措置を講じないこのままではいけない、という危機感を持った。そこで、神奈川県から『ライドシェア』の話があった時に、真先に手を挙げた。この実証実験がきちんと成功して、(三崎地区という)三浦市の下町での夜を多くの方に楽しんでもらう、それが最終的には三浦市の経済活性化や、地域の評判に繋がると思っている」などと述べた。

小泉・衆院議員が来賓あいさつ



来賓として挨拶した、地元選出の小泉・衆院議員は、「振り返ると、私にとつて、この『ライドシェア』という政策を、いま国会においても押し進めるきっかけとなったのは、(翌4月18日に病気のため77歳で死去した、鈴木水産会長で三浦商工会議所会頭の)鈴木金太郎さんから『夜7時以降になると三浦市内にはタクシーが無いので、帰りは飲食店の人に送ってもらっている』などという話を聞いたことで、これでは形を変

えた『白タク』になってしまい、このままではマズい、と思ったからだ」としながら、「夜7時以降になるとタクシーが無くなる街では、人は出歩かないので、夜の街は冷え切ってしまう、そのことを放置する訳にはいかない、そうした思いを強く持つて、これからの公共交通が、電車もバスもタクシードライヴシェアも、という新しい時代になっていくことは、私は当たり前なことだと思っている」などと指摘。

その上で、小泉・衆院議員は「ただ、日本には『ライドシェア』が無かったことで、それを実現するのは容易なことでは無かった。多くの方々の理解、そして『ライドシェア』安全ではない」という誤った認識が広がっている中で、『海外のライドシェア』をみれば安全担保のための様々な措置が実現しているのに、そういうことを知らないのか、意図的に言わないようにしているのか、不安を煽っている方が一部にいて、そうした方に負けるわけにはいかない、という思いもあった」とし、「黒岩知事からはスピード感を持って神奈川県(『ライドシェア』を)やるという声を上げてもらい、県庁の方々も含めて非常に努力を積み重ねてもらって、そうした中で、やりたくても躊躇せざるを得ない首長も多いいところを、三浦市の吉田市長は地域の方々の声を気にしながらも(神

奈川版ライドシェアに)手を挙げてくれて、今日という日を迎えることが出来た。それは首長としての覚悟とリーダーシップがあったからだ。そして、タクシードライヴ業界の中にも様々な声がある中で、(協力事業者として運行・整備管理などを受託する形で)『やる』という覚悟を決めてくれた(いづみタクシードライヴ社長の)八木さんの気持ち、さらに、横須賀市のタクシードライヴ界の皆さんに、当初の発着地ともに三浦市内限定から、乗車地は三浦市内だが、降車地が(隣接する)横須賀市内でも良い、という判断をしてもらえたことも、政治・行政・民間の間における対話の積み重ねの結果だ」などと訴えた。

これは、あくまでも第一歩

小泉・衆院議員は、「きょう三浦市で『ライドシェア』が発売したとしても、私はそれでも、まだまだ足りていないと思う。東京でも『ライドシェア』(自家用車活用事業)日本型ライドシェア)が稼働している朝の時間帯に雨が降ると、まったく足りなくなる」と指摘した上で、「これは、あくまでも第一歩であり、この『ライドシェア』という公共交通の一つは、これからがスタートなのだという思いで、『ライドシェア』に乗りながら、より良いものに育てて行けるよう皆さんと一緒に頑張っ

ていきたい。現場の声をフィードバックしてもらいながら、より良い制度となるように国土交通省や神奈川県とも一緒に考えて行きたい」などとする意向を示した。

いづみタクシードライヴ社長が説明

いづみタクシードライヴの八木社長が、神奈川県黒岩知事や三浦市の吉田市長らに車内遠隔点呼の様子や配車アプリの使い方などを説明、「かなライド@みうら」の自家用有償車両が



論風一陣

Ronpu Ichijin

日本版RSスタート＝タクセン廃止論！

先日、友人2人と都内中央区の銀座8丁目界隈を散策した。その時に都内タクシー会社に乗務員として勤務する友人の一人が、「銀座の乗車禁止地区でもライドシェアは客を乗せて問題ないのですよね」と尋ねて来た。その質問に筆者は生返事する中で次の思いを想起していた。

銀座乗車禁止地区の規制は、土日・祝日を除く日の午後10時から翌午前1時まで、指定されたタクシー乗り場以外でタクシーに客を乗せることをタクシー業務適正化特別措置法43条で禁止している、というもの。東京都特別区・武三交通圏で4月8日から始まった自家用車活用事業（＝日本版ライドシェア、日本型ライドシェア）



ア)の車両は自家用車(自家用車扱いの遊休タクシー車両も含む)なので、当然、同法の適用外だ。

タクシー業務適正化特別措置法に基づき、東京と大阪、さらに横浜に設立されたのがタクシーセンターで、主な業務は、①タクシー乗務員になるための地理・法令に関する試験、研修業務②運転者の登録、運転者証発行業務③乗車拒否や接客クレーム、忘れ物の受付処理業務——などとしている。日本版ライドシェア

のドライバーは、同センターの試験、研修業務をはじめ登録業務など一切が対象外で、無縁の存在となっている。タクシーセンターは、1950年代に発生した無謀な運転をする神風

タクシーが勃興したことを受けて大きな社会問題化したのを機に設立された。しかし、半世紀以上の時を経て神風タクシーという言葉すら知らない向きが大半となり、タクシー乗務員の接客やサービスレベルなどの質も当時と比べるまでもなく飛躍的に向上しているのが実態である。

タクシー業界は、タクシーセンターへの負担金として、例えば、法人タクシー1台当たり東京が3万5000円、大阪が3万円、個人タクシーが東京1万5000円、大阪1万2000円、年間総額で東京が約10億円、大阪が約4億円の高額を負担している。タクシー事業者を拘束するタクシー業務適正化特別措置法は、すでに順法精神が徹底しているタクシレベルの現状からいって、その役割は終えているといえる。さらに日本

版ライドシェアをスタートした時点で、対象外的一种免許運転者が同じエリアで旅客を運送している実態となり、タクシー業務適正化特別措置法が意味を失い形骸化してしまっているといえまいか。換言すれば、東京、大阪、横浜に存在するタクシーセンターはその使命をすでに終えていると言えるのではないか。

タクシー業界としては、ライドシェア全面解禁の動きに対して、日本版ライドシェアを皆とする水際作戦で阻止したいところであり、今後の少子高齢化による人口減少などの社会経済環境の急速な脆弱化を見越して、タクシー業界がこの先も東京10億円、大阪4億円などを毎年負担し続けなければならないのか。すみやかにタクシーセンター廃止への議論を開始してもらいたい。

(高橋 正信)

京浜地区で自家用車活用事業開始 神々協が定例役員会で説明と質疑



神奈川県タクシー協会（伊藤宏会長）は4月17日、横浜市中区の「神奈川県ハイヤータクシー会館」で定例役員会を開き、令和5年度事業報告と同収支決算を承認したほか、事業廃止による高田交通（高士雅次社長、横浜市港北区、タクシー13台）の退会を了承した。また、5月30日に横浜市西区にある「横浜ベイホテル東急」において令和6年度定時総会を開催することを決めた。

伊藤会長は、冒頭あいさつの中で、神奈川県京浜交通圏でスタートした自家用車活用事業（Ⅱ日本型ライドシェア）について「タクシーの足りない時間での稼働ということで、本業のタクシーに与える影響というものはそれほど大きくはないのではないかと考えているが、タクシーの収入動向については追跡調査をしていきたい」などとする意向を示した。

また、京浜交通圏と東京都特別区・武三交通圏における自家用車活用事業の実施状況について、両交通圏の営業所で同事業に取り組む三和交通（横浜市港北区）の吉川永一理事が、三浦市における神奈川版ライドシェア「かなライド@みうら」の検討経過や概要を、三浦市から運行管理などの委託を受けている、いづみタクシー社長の八木達也理事が、それぞれ説明して質疑応答を行った。

伊藤会長があいさつ



とされているが、タクシーの収入動向については追跡調査をしていきたい」などとする意向を示した。

供給輸送力の質と量を充実

また、伊藤会長は「本日は、三浦市において、（道路運送法78条2号による）神奈川版ライドシェア「かなライド@みうら」の実証実験も開始となり、（運行管理を担当する、いづみタクシー社長の）八木（達也）理事も出席してスターティング・セレモニーが開催される」としながら、「今後ともタクシー、そして自家用車活用事業ともに、質と量の充実をさせて、フルラインナップとフルサービスをもって、ライドシェア新法へと繋がらないように、我々の責務を果たしていきたい」とし、「24時間365日、今年（うるう年で）366日だが、ドア・ツー・ドアによる唯一の個別輸送機関として、タクシーと併せて自家用車活用事業を発展の方向に結び付けてもらいたい」などと要請した。

定例役員会の冒頭で挨拶した、伊藤会長は、「新年度に入って名実ともに令和6年度が始まったが、（神奈川県内では）4月12日から京浜交通圏（横浜・川崎・横須賀など）においても自家用車活用事業がスタートした」とした上で、「数社での開始だが、予定している各社においてもドライバーの確保や教育、管理など色々苦労は多いと思うが、是非、それを乗り越えてもらって、ライドシェア新法へと進まぬようにお願いしたいと考えているな」などと要請したほか、「タクシーの足りない時間での稼働ということで、本業のタクシーに与える影響というものはそれほど大きくはないのではないかと

最後に、伊藤会長は「いつ、

いかなる時であっても、我々の使命は、輸送を通じての安全性や快適性に加え、迅速性、正確性、経済性などの提供も併せて実施していくことだと考えている」などと訴えた。

自家用車活用事業の実施状況

議事・報告事項に続いて、道路運送法78条3号による自家用車活用事業（Ⅱ日本型ライドシェア）の実施状況について、京浜交通圏および東京都特別区・武三交通圏において同事業に取り組む、三和交通（本社営業所Ⅱ横浜市港北区、東京営業所Ⅱ都内板橋区）社長の吉川永一理事が説明。

吉川理事は、「4月8日から東京都特別区・武三、11日から京浜で自家用車活用事業がスタートした」としながら、「東京エリアについては、初日から好調で、1時間当たり4000円以上の売上となるドライバーが何人もいる状況だが、数千台規模の不足車両数（特別区・武三の平日朝は1780台、金曜深夜・土曜未明が2540台など）が示されている中で、実際に稼働しているのは100台未満と

いう状態なので、（まだまだ供給が必要だという）そういうことなのだろう」などとする見方を示した。



続けて、吉川理事は、「神奈川でも自家用車活用事業をスタートしたが、それほど稼働数が増えていない状況にも関わらず、これで事業としてちゃんと回って行くのかな、というような状態だ。実際には供給力は不足していないのではないか、というぐらいで、最低賃金補填が必要になって来るのではないか、という状況となっており、良くて1時間当たり3000円程度の売上だ。配車マッチング率のデータから、（京浜交通圏では）数百台規模の不足（不足車両数は、週末の未明から早朝で940台、週末午後4時〜7時台で480台など）と判定された数字が出ている

が、その数字に達するまでに一度も最賃分の売上を確保できないような気もしている」などと懸念も示した。

一方で、吉川理事は「ただ、私たちの目標としては、6月までに『これだけ（自家用車活用事業で）供給数を増やしたことでタクシーの売上が減ってしまうのではないか、どうしてくれるのか』と言えるような状況を作っておくことが、（ライドシェア新法への）対策として重要だと思って進めて行く」との認識を示した。

応募800人で内定は70人

自家用運転者の募集に関して、吉川理事は「当社では2月ぐらいからWEBでドライバー募集を行っているが、800人ほどの応募があった。当社では、遊休タクシー車両は使用せず、あくまで自家用車を保有している応募者に絞って面接をして来たが、今のところ内定者は70人ほどとなっている」などと述べた。

東京では朝対応型にシフト変更

また、吉川理事は、「東タ

ク協では（供給不足が指摘されている、特別区・武三における平日朝のタクシー需要をフルカバーするため）毎月、G勤務（午後2時出庫〜翌朝10時帰庫）とH勤務（午後3時出庫〜翌午前11時帰庫）への変更の各社ノルマの達成進捗状況の報告が厳しく義務付けられている」と紹介しながら、「京浜交通圏においても、同様の取組が必要ではないか、と感じている。ライドシェア解禁論議が拡がって行かないようにするためにも、私たちが供給力をしっかりとコントロールしていると、やるべきことを検討してもらえれば」などと提起した。

「かなライド@みうら」の概要

続いて、三浦市が実施主体となる自家用有償旅客運送「かなライド@みうら」について、三浦市から運行・整備管理の委託を受けている、いづみタクシー社長の八木達也理事が報告。

八木理事は、神奈川版ライドシェア「かなライド@みうら」の検討経過や概要などを説明しながら、「本日、黒岩（祐

治）知事や吉田（英男）三浦市長、小泉進次郎代議士も出席して出発式を行うが、一般マスコミの中には日本型ライドシェア（Ⅱ自家用車活用事業）と勘違いしているケースもあるようだ。（8カ月間の）実証実験であり、逐次、皆さんにも報告していきたい」などと述べた。

応募者にタクシー乗務への興味

質疑応答では、「かなライド@みうら」におけるタクシー事業者への業務委託に関する質問があり、八木理事は「実施主体である三浦市から委託料をもらって、請負となる自家用車ドライバーへの教育と運行管理、トラブル対応などを要請されている」と説明した。

また、三和交通が実施して



いる自家用車活用事業（Ⅱ日本型ライドシェア）に関しては、「約800人の応募があったということだが、どういふ人が多いのか」との質問に、吉川理事は「高級車の保有者も多くて、在宅で仕事をしている、ある程度のゆとりのある方や会社役員などのほか、タクシー乗務の仕事をやってみたかったという二種免許保有者、以前にタクシー乗務の仕事をしてきたが怖くなって辞めてしまつて他の仕事をしてきたが、もう一度タクシー乗務の仕事をする前にライドシェアをやってみたいという方、そういう方がタクシーにやつて来てくれたら嬉しいと思つて面接している」などと思つた。

準特定地域解除への懸念で質疑

このほか、理事からは「自家用車活用事業などの供給不足対策に取り組む中で、（京浜交通圏などの）準特定地域の指定が解除されるのではないかと、この見方が出ている」などとする質問が出たが、これに三上弘良・専務理事は「そういう発言をされる方もいる

が、現在の基準を変更しない限り解除はされないのではないかと指摘しながら、基準となる京浜地区の平成13（2001）年度実績の実働日車営収4万4008円、日車実車キロ113・8キロに対して、「解除のために

会長は、昨秋の関東ブロック協議会の総会で、（準特定地域の解除について）あれだけ明言されていたので、何かがあるのかも知れないが、確認していきたい」などとする意向を示した。

は実働日車営収と日車実車キロとも平成13年度実績を上回っている必要があるが、現状で日車実車キロは80数キロという状況だ。ただ、実働率が平成13年度実績との比較でかなり下がっているの、実働率を加味した場合にどうなるか、ということはあるが、そのためには通達などの改正も必要だ。現行通達のまま（京浜交通圏の）準特定地域の指定が解除されることはないのではないかと認識している」などと説明した。



伊藤会長は、「全タク連の川鍋（一朝）

topics

**日交G関西と大バスGに事業譲渡
関西中央Gの再生スキーム固まる**

大阪タクシー大手でグループ9社が民事再生法の適用を3月11日に申請していた、関西中央グループ（本部Ⅱ大阪市北区堂山）の再生スキームが固まった。9社のうち5社のタクシー事業を東京大手・日本交通傘下の日本交通グループ関西に譲渡、3社のタクシー事業を大阪バスグループに譲渡、残る関西中央交通の1社が自主再建を図る。近く譲渡譲受申請が認可される見通しで、規模拡大を続ける東京・日本交通の大阪業界におけるプレゼンスがさらに大きくなる。



関西中央交通1社が自主再建

3月18日に設立10周年記念式典を開催したばかりの東京大手・日本交通傘下の日本交通グループ関西（金田隆司代表、本部Ⅱ大阪市福島区）が、北摂交通圏の高槻交通（高槻市、104台）と茨木高槻交通（茨木市、65台）および大阪市域交通圏の関西中央第一（大阪市城東区、35台）、ユタカ中央交通（堺市西区、10

5台）、関西中央旅客守口（守口市、33台）のタクシー事業を譲受する。

また、大阪市域交通圏の大商交通（守口市、55台）、東大阪中央タクシー（東大阪市、37台）、東大阪オーケー（東大阪市、50台）の3社のタクシー事業を、大阪バスグループ（西村信義代表、本部Ⅱ東大阪市）が譲受する。

残る関西中央交通（大阪市城東区、72台）の1社が自主再建を図る。

法制度の論点整理を5月中に報告 デジタル行革会議で総理が指示



第5回デジタル行財政改革会議（議長 岸田文雄・内閣総理大臣）が4月22日、都内千代田区の「総理大臣官邸」で開催され、デジタル行財政改革のこれまでの取組等について各大臣が報告した。

齊藤鉄夫・国土交通大臣は、「地域交通における『担い手』『移動の足』不足への対応」として、道路運送法78条3号による自家用車活用事業の進め方と実施状況、同2号による自家用有償旅客運送制度の運用改善などを説明。

自家用車活用事業の実施状況では、4月8日（神奈川県京浜は4月12日）から4月15日までの累計で、東京都特別区・武三交通圏では、許可事業者数44社、確保ドライバー数389人、稼働台数380台、運行回数2308回、1台1時間あたりの運行回数は約1.5回（タクシーは約0.7回）と説明。「今後増加見込み」などとした。

自家用車活用事業の実施状況

第5回デジタル行財政改革会議において、齊藤鉄夫・国

土交通大臣が「地域交通における『担い手』『移動の足』不足への対応」の中で説明した、自家用車活用事業の実施状況では、4月8日（神奈

川県京浜は4月12日）から4月15日までの累計で、東京都特別区・武三交通圏では、許可事業者数44社、確保ドライバー数389人、稼働台数380台、運行回数2308回、1台1時間あたりの運行回数は約1.5回（タクシーは約0.7回）。

同じく、神奈川県京浜交通圏は、許可事業者数4社、確保ドライバー数55人、稼働台数31台、運行回数98回、1台1時間あたりの運行回数は約0.9回。

愛知県名古屋交通圏は、許可事業者数5社で準備中。

京都府京都市域交通圏が、許可事業者数13社、確保ドライバー数77人、稼働台数101台、運行回数553回、1台1時間あたりの運行回数は約1.0回などとした。

規制改革推進会議に5月中報告

岸田文雄・内閣総理大臣は、

	許可事業者数 (確保ドライバー数)	稼働台数	運行回数	1台1時間 あたりの運行回数 (参考) タクシー：約0.7回
東京 (特別区・武三)	44事業者 (389人)	380台	2308回	約1.5回
神奈川 (京浜)	4事業者 (55人)	31台	98回	約0.9回
愛知 (名古屋)	5事業者	準備中	準備中	-
京都 (京都市域)	13事業者 (77人)	101台	553回	約1.0回

※稼働台数及び運行回数は、いずれも4月8日（神奈川県は12日）から4月15日までの累計であり、今後増加見込み

善を不断に行って
もらいたい。併せて、
タクシー事業者以外の者が行う
ライドシェア事業に係る法制度につ
いて、6月に向けた
議論において、
論点整理を行い、
5月中に規制改革
推進会議に報告し
てもらいたい」な
どと指示。

予断を許さない状況が続く

「本日は、デジタル行財政改革の進捗を確認した。次の改革3本柱に沿って、取組を加速していく」としながら、「第一に、デジタル活用を阻害する、規制・制度の徹底した改革の推進だ」として、「交通DXに向けては、河野（太郎・デジタル行財政改革担当）大臣および齊藤（鉄夫・国土交通）大臣において、データを検証して地域の移動の不足解消の状況を確認し、制度改革

タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業に係る法制度についての論点整理が、5月中の規制改革推進会議への報告に向けて、国土交通省においても進められることになる。タクシー業界にとっては、予断を許さない状況が続くことになりそうだ。

超党派・RS勉強会が日交葛西へ 日本型ライドシェアの視察と試乗



超党派・ライドシェア勉強会の小泉進次郎会長（衆院議員・自民党）、馬淵澄夫・会長代行（衆院議員・立憲民主党）、小野泰輔・副幹事長（衆院議員・日本維新の会）、斎藤健一郎幹事（衆院議員・NHKから国民を守る党）、荒井優・事務局長（衆院議員・立憲民主党）らのメンバーは4月23日、都内江戸川区にある「日本交通葛西営業所」を訪問し、日本交通の川鍋一朗取締役から自家用車活用事業（＝日本型ライドシェア）の実施状況や概要に加え、自家用車両の整備や車内遠隔点呼の様子、eラーニングを取り入れたドライバー研修の内容、高性能な通信型ドライブレコーダーを使用した安全対策などに関する説明を受け、小泉会長と馬淵会長代行が日本型ライドシェア車両の試乗を行った。

日本交通の川鍋一朗取締役は、4月8日にスタートした東京都特別区・武三交通圏における自家用車活用事業（＝日本型ライドシェア）の日本交通における実施状況について、「1時間当たり3500円程度の売上となっており、（ドライバーへの支給額は）ガソリン代などの手当分を含めると1時間当たり2100円で、（400円の経費手当分を別にすると）1時間当たり約1700円の報酬となっている。タクシーとしても悪くない売上水準となっている」などと説明。また、ドライバーのシフトは1カ月前から1時間前まで予約でき、1時間前までキャンセルできるとした。GOアプリの注文で、自家用車が配車されると分かってキャンセルとなる率は約15%だとした。

日本交通では、自家用車活用事業での稼働状況は1日50〜70台程度の状況にあり、4時間の稼働で平均6回の配車があるとした。

インタビューを受けた日本型ライドシェアのドライバーは「平日朝の稼働で、午前7時〜9時30分頃までは、引っこ無しに配車注文が鳴る状況」などと説明した。

小泉・衆院議員からは「ライドシェア車両を選択的に利用できるようにするためには、どれぐらいの稼働車両数が必要か」との質問が出たが、川鍋取締役は「特別区・武三では500台程度は必要となるのではないか」とする見方を示した。（本誌編集長＝熊澤 義一）

タクシー会社以外もライドシェア



試乗後の記者との質疑応答で、超党派・ライドシェア勉強会の小泉進次郎会長は、日本におけるライドシェアのあり方に関して「ライドシェアの議論では、一部にある誤解を正して、情報提供をしながら進めていかなければならない」と思っている。ライドシェアという言葉には、世界における統一的な定義がなく、各国それぞれの形でやっている。そうした中で、川鍋さんが今回、『日本型ライドシェア』という表現で、タクシー会社の管理の下でやる、というのも日本におけるライドシェアの一つの形ではあると思う。ただ、岸田（文雄）総理から5月中旬に論点整理をしっかりとやって、ライドシェア事業へのタクシー会社

以外の新規参入については、どういう論点があるのか、これから議論する段階に入ってきているので、新しく始まったタクシー会社管理の下でのライドシェアでは出来ないことは何なのか、そういったことを含めて議論をしていければよい、と思っている」などとしたほか、「タクシー会社もライドシェアを出来て、タクシー会社以外でもライドシェアが出来る、そういったことが必要ではないかというのが基本的な立場だ」としながら、「その中で、そもそも日本においてライドシェアとは何、と思っている方も多と思うので、最初に、ライドシェアとはこういうもの、という形でタクシー会社管理の下で、これだけスピード感を持って早く出来たという始め方は、私は、今の日本の中で、これしかやり方が無かったのではないか、と思っている。ライドシェアを今後に向けてどうしていくか、公共交通全体の中で、路線バスが減っているところ、鉄道のダイヤが減っているところ、タクシーについても減っているところか無いところも全国にはいつ

ばいあるので、そうしたことも含めて議論していかねければならないのではないかと、思っている」などと示した。

馬淵・会代行は慎重な姿勢を示す

一方で、馬淵澄夫・会長代行は、「まずはスタートすることが一番に大事だった。こ

こから業務委託や新規参入なども含めて検討していくことになるが、大切なのは、その際にどのような検証が出来るか、ということだ。今回の日本型ライドシェア（＝**家用車活用事業**）のスタートは、ドライバー不足の中で消費者の移動の足が無い、ということが課題だったのだから、

そうした課題を解決するためのステップとして、私はいくつか進めたことは正解だと思われ、実施状況の検証をした上で進めていきたいと思っている」などと示し、小泉会長とのニュアンスの違いを見せたほか、「大都市における需要と供給のバランスをどうするか、は



課題として出てくると思うが、一方で、地方においては、ライドシェアを増やしたからといって公共交通の役割を果たすことは難しいと思う。そうしたところでは、地域ごとに需要のあり様をみた丁寧な議論が必要だと思う」としながら、「ライドシェアで値段を下げて需要を増やそうというやり方が、本当に公共交通の役割として正しいのか、考えなければならぬ」などと示した。

法改正や新法の課題を整理

超党派・ライドシェア勉強会としてのライドシェア新法に対するスタンスについて、小泉会長は、「これまでも議論を積み上げているが、タクシーの延長線上での制度設計にならざるを得ない法体系の中での日本型ラ



イドシェアであり、現在の法体系の中で出来ることの、かなり目一杯のものを、川鍋さんの努力によってやってもらった」とした上で、「今後、タクシー乗務員とライドシェア運転者の賃金を上げて行くことと、移動の不便が無いように供給力を上げていくことの両立、これを考えていくと、ダイナミック・プライシングをどのように制度設計していくか、ということになるが、（総括原価主義をとる）現在の法体系では、価格を上げれば、次は下げないといけなくなる、そうではないダイナミック・プライシングを実現しようとする、法改正あるいは新法ということになる」としながら、「ライドシェアに、タクシー会社だけではなく、それ以外の新規の会社も参入しようとする、今の形のままでは出来ないで新法で行こう、となると、何が課題なのかを、しっかりと政府の動きと、我々超党派・勉強会での整理も含めてやって行くのが、これからだと思っている」として、法改正や新法の必要性についての認識を示した。

大阪での自家用車活用事業に懸念 大々協理事会で坂本会長認識示す



大阪タクシー協会（坂本栄二会長）は4月19日、大阪市中
央区の同協会会議室において第129回理事会を開き、大阪
市域交通圏が自家用車活用事業（＝日本版ライドシェア、日
本型ライドシェア）の指定地域に追加される方向となったこ
とから「自家用車活用事業に関するガイドライン」（大阪市域
交通圏）を取りまとめた一方で、経営委員会の山根成尊委員
長が、大阪タクシー協会として3月27日にプレスリリースを
行った、タクシーによる供給対策を軸とした「大阪における
タクシーサービスの利便性向上を目指した取り組みの成果と、
今後の展望」を報告するとともに、2月21日から開始したタ
クシー乗り場に関する調査結果を報告。大々協会員162社
のうち79社から回答があり、うち18社から需要過多により利

用者不便が生じている乗り場に関する情報提供があったとして、大阪市内・近畿運輸局長
指定（道頓堀界隈の旧花街・南地の乗り場など）・大阪市外で供給対策が必要な乗り場の状
況などを列挙して説明。タクシーによる供給対策としての積極的な乗り場入構を要請した。
坂本会長は、冒頭あいさつの中で「（大阪市域交通圏における）現在の実車率は45%ぐら
いであり、まだまだ（大阪における）タクシーの供給力は足りていないのではないかと
思う。現在大阪の状況をみて一番に心配なのは、そこに自家用車活用事業
の車両が入ると、現場で働くドライバーの方々が、せっかく売上が上がって賃上げ
となっているのに、担い手不足を補うための自家用車活用事業を始めることが、逆に裏目
に出て、（タクシーで）働いてくれているドライバーが辞めてしまう可能性も増えて来るの
ではないか、という危惧を、私自身も持っている」などとして、大阪市域交通圏における
自家用車活用事業の実施に向けた動きに強い懸念を示した。

理事会終了後には、坂本会長ら協会執行部による会見が行われ、理事会での審議事項を
中心に質疑応答を行った。

〈本紙編集長＝熊澤 義一〉

任期満了で理事推薦基準を承認

大々協の任期満了に伴う役
員改選では、理事推薦委員会
から、3月1日現在における
大々協の会員数162社、車
両数1万1294台をベース
に、1台11票の計算で理事
数39人の1人当たりの推薦
基準票数を290票（38人）、
最後の1人を274票とする
こと、会費納入の完納で有権
票が確定すること、有権票の
提出や預託を含めた期限・期
日・時間などが報告され、理
事会において承認された。

大々協の支部制移行で定款変更

一方で、地域公共交通会議
への対応など地域課題への対
応や自治体との連携を迅速・
的確に行うことなどを目的
に、大々協の組織運営に支部
制度を取り入れるための特別
委員会からの報告では、大阪
市域で1支部、郡部を北摂・
豊能、河北、河南（A・B）、
泉州の4支部の計5支部とす
る検討案が示された。
大阪市域交通圏で1支部と
するものの、事業者数が多く



大阪の供給力は足りている

範囲が広範なことなどから、
支部の下でブロックに分け
る。大阪市の24区を複数のブ
ロックに分けるほか、豊中・
吹田、守口・門真、東大阪・
八尾、堺の各ブロックとする。
理事会において大々協組織
の支部制への移行を承認。検
討課題である大阪市内24区
のブロックの分け方や定款変更
の内容などを含め、5月と6
月の理事会審議を経て、6月
24日に開催する第44回定時総
会で定款変更も含めた支部制
移行を正式決定する予定。支
部制移行後は、2年後の理事
選出なども含めて支部ベース
での大々協の組織運営となる
見通し。

冒頭の挨拶で、坂本栄二会
長は「4月から自家用車活用
事業というものが始まってお



り、5月以降も大阪市域を含む全国8地域が指定対象地域に追加されることが挙げられている状況だ。一方で、現在大阪の状況をみてみると、この1年間でドライバーの数が1000人強は増えて来ているというのが現状であり、全タク連のサンプル調査によ

る大阪の総収入は、昨年3月の比較では20%以上の増収を示している。その理由としては、やはりドライバーの数が増えたことに加え、運賃改定効果で日車管収も上がったという、ダブルの相乗効果で、その結果、1年前との比較で総収入が20%以上増えている

というのが現在の大阪の状況だろう」と指摘。一方で、坂本会長は、「現在の実車率は45%ぐらいであり、まだまだ（大阪における）タクシートの供給力は足りていないと言えるのではないか。そうした中で、現在の大阪の状況をみていて一番に心配なのは、そこに自家用車活用事業の車両が入って来ると、現場で働くドライバーの方々が、せっかく売上が上がって賃上げとなっているのに、担い手不足を補うための自家用車活用事業を始めることが、逆に裏目に出て、（タクシードライバーが辞めているドライバーが増えている可能性があるも

えて来るのではないかと、という危惧を、私自身も持っている」などと強調。

自家用車活用事業への懸念

続けて、「タクシーが足りないから、やろうとしている自家用車活用事業によって、逆にタクシードライバーが減ってしまった、また『大阪は供給不足ではないか』という形になってしまわないかという心配がある。理事の皆さん方が、どのように考えるか、ということだと思う」などとして、大阪市域交通圏における自家用車活用事業の実施に向けた動きに強い懸念を示した。

支部制導入で自治体と関係強化

坂本会長は、また、大タ協への支部制導入を検討している特別委員会に関して、「各自治体における地域公共交通会議における、路線バス撤退後などにおける地域公共交通のあり方など、各地域において様々な問題が出て来ている中で、皆さんの了解を得て（大タ協の会員を地域ごとに分け

た）支部制度を作ってやっていこう、という話を前回の理事会においてしたところだ。その中で、どのような形での支部制として行くか、その点についての話が後ほど（特別委員会担当の）高士（雅次）副会長からあるが、（ライドシェア解禁を強く主張している大阪維新の会の影響力が強

い大阪では）地域の自治体と常に様々なところで密接な接触をしておくことが一番大事であり、タクシードライバーが地域のためにやっていく、ということ

大タ協のガイドラインを策定

報告事項では、大阪市域交通圏が、自家用車活用事業（日本版ライドシェア、日本型ライドシェア）の指定地域に追加される方向となったことから「自家用車活用事業に関するガイドライン」（大阪市域交通圏）が経営委員会にお

いて取りまとめられ、山根成尊委員長が概要を説明。

大タ協のガイドラインは、先行実施する東タク協などにも近似しており、内容として「会員が自家用車活用事業を実施するにあたって、道路運送法をはじめとする関係法令・通達に定める事項のほかに、当協会として留意することが望ましい事項を取りまとめたもの」として、①ドライバーの採用、②研修・指導、③乗務、④報酬および費用の取り扱い、⑤労務管理、⑥運行管理、⑦車両整備管理、⑧点呼、⑨緊急時の対応、⑩使用する車両、⑪車載器、⑫損害賠償能力——などの項目が盛り込まれている。

RoyalLimousine

ロイヤルリムジン株式会社

代表取締役 **金子 健作**

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

タク不足の補完と供給増への懸念 特別区武三など自家用車活用事業



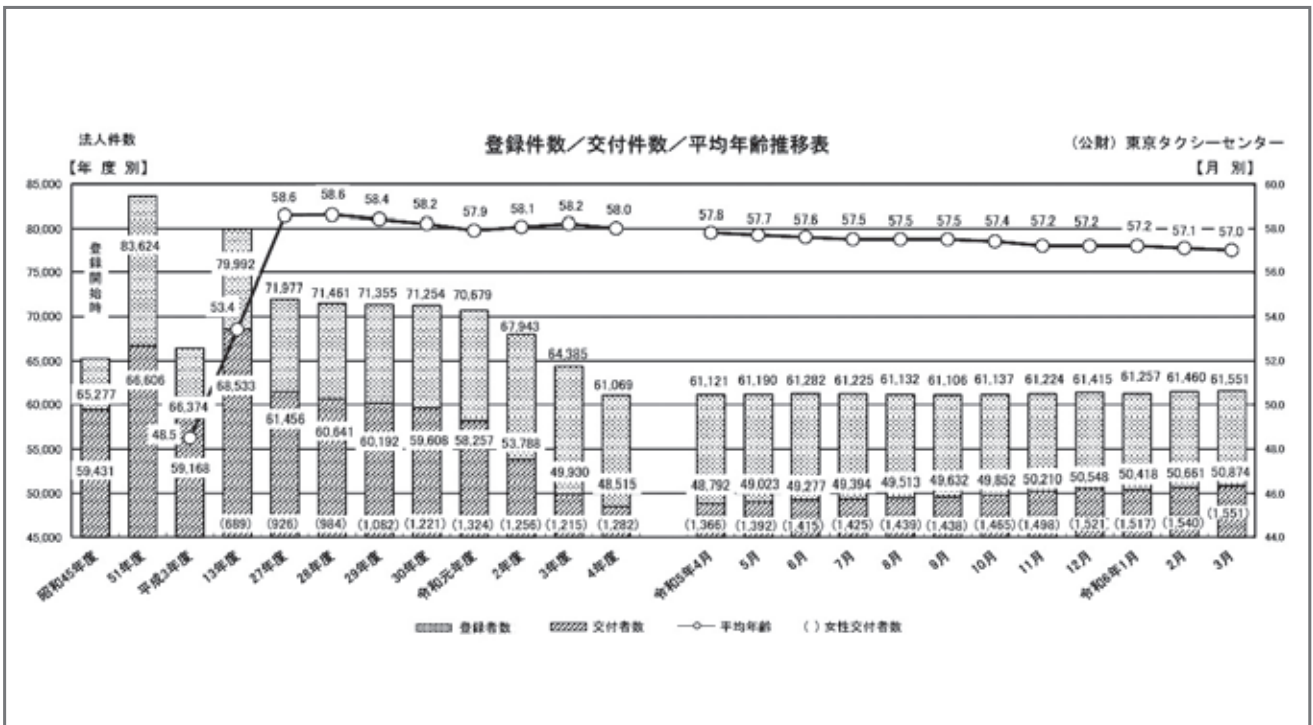
4月8日から東京都特別区・武三交通圏と京都市域交通圏、12日から神奈川県京浜交通圏で自家用車活用事業（＝日本版ライドシェア、日本型ライドシェア）がスタートした。

全国の口火を切る形で自家用車活用事業を開始した、東京大手・日本交通の川鍋一朗取締役は4月23日に、同社における日本型ライドシェアの拠点営業所となっている日本交通葛西営業所へ視察に訪れた超党派・ライドシェア勉強会の小泉進次郎会長（衆院議員・自民党）らへの説明の中で、「1時間当たり3500円程度の売上となっており、（ドライバーへの支給額は）ガソリン代などの手当分を含めると1時間当たり2100円で、（4000円の経費手当分を別にする）1時間当たり約1700円の報酬となっている。4時間の稼働で平均6回の配車がある」などとしたほか、インタビューを受けた日本型ライドシェアのドライバーは「平日朝の稼働で、午前7時～9時30分頃までは、引っこり無しに配車注文が鳴る状況」などと説明。都心を中心とした平日朝の旺盛な需要に支えられた、好調なスタートを印象付けた。

一方で、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）では、東京都特別区・武三地区の3月の営業収入は2019年比で95.3%と、全国平均の90.7%は上回っているものの、自家用車活用事業の稼働車両数が1000台規模を超えるところにまで増加した時の影響がどう出るか、不透明さは拭えない状況ともいえる。

さらに、自家用車活用事業は、北海道札幌から福岡県福岡までの全国12地域への拡大が予定されており、インバウンドを中心とした観光需要という特殊要因がある京都市域を除くと、特別区・武三以外の地域で、自家用車活用事業による供給増がタクシー供給不足の補完としてしっかりと機能するのか、5月以降の動向にも注目が集まっている状況だ。

〈本誌編集長 熊澤 義一〉



● 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3月の 19年比 (%)	1月の 19年比 (%)	2月の 19年比 (%)	3月の 19年比 (%)
北海道	北海道 (5社うち4社が23年に運賃改定)	72.0	73.9	79.5	82.2
東北	青森 (5社、全社が23年6月15日運賃改定)	81.1	87.3	91.0	90.2
	岩手 (5社、全社が22年12月19日運賃改定)	75.1	71.0	75.1	74.1
	宮城 (5社、全社が23年に運賃改定)	72.3	82.9	85.8	92.3
	秋田 (5社、全社が23年に運賃改定)	68.1	67.9	70.1	68.8
	山形 (5社、全社が23年に運賃改定)	64.7	72.4	75.4	67.4
	福島 (7社、全社が21年11月1日運賃改定)	74.7	78.4	79.9	81.8
関東	茨城 (5社、全社が23年9月19日運賃改定)	74.4	102.7	98.3	95.5
	栃木 (9社、全社が23年12月4日改定)	96.0	95.9	96.8	103.6
	群馬 (5社、全社が23年10月10日改定)	82.9	91.2	95.1	90.2
	埼玉 (5社、全社が23年11月20日運賃改定)	89.0	93.7	102.3	98.4
	千葉 (6社、全社が23年11月20日運賃改定)	109.5	121.8	133.2	129.5
	東京 (5社、全社が22年11月14日運賃改定)	93.1	91.4	97.2	95.3
	神奈川 (5社うち4社が23年11月、1社が24年3月)	89.9	97.9	101.9	99.0
	山梨 (4社うち3社が24年4月3日運賃改定)	74.1	69.2	77.4	86.9
北陸信越	新潟 (5社うち4社が23年10月25日運賃改定)	84.3	93.9	93.4	88.9
	富山 (4社、全社が23年9月11日運賃改定)	85.2	119.4	117.2	107.0
	石川 (4社、全社が23年6月26日運賃改定)	76.8	107.7	126.3	123.0
	長野 (4社、全社が23年9月25日運賃改定)	76.6	84.9	94.8	84.0
中部	福井 (5社、全社が23年10月25日運賃改定)	81.9	104.7	109.7	102.0
	岐阜 (5社、全社が23年に運賃改定)	82.7	93.5	102.6	96.7
	静岡 (5社、全社が23年9月に運賃改定)	80.3	85.3	91.8	87.9
	愛知 (5社うち2社が23年3月20日改定)	85.0	88.4	91.1	87.9
	三重 (5社、全社が23年9月11日運賃改定)	80.2	85.4	88.3	94.3
近畿	滋賀 (6社、全社が23年5月1日運賃改定)	74.1	84.8	89.8	84.0
	京都 (6社うち4社が23年5月、2社が24年3月)	89.1	92.5	102.6	99.7
	大阪 (5社、全社が23年5月31日運賃改定)	84.8	99.2	105.1	106.0
	兵庫 (6社うち5社が23年5月31日運賃改定)	82.6	87.1	90.1	89.4
	奈良 (5社、全社が22年4月1日運賃改定)	77.0	73.1	77.5	76.7
	和歌山 (5社、全社が23年7月3日運賃改定)	83.6	78.1	76.6	81.4
中国	鳥取 (4社、全社が23年12月25日運賃改定)	77.1	90.5	99.0	91.3
	島根 (5社、全社が24年3月29日運賃改定)	83.9	75.5	85.1	83.7
	岡山 (5社、全社が23年6月26日運賃改定)	84.3	93.4	96.2	90.8
	広島 (5社、全社が23年6月26日運賃改定)	79.8	91.8	98.0	94.0
	山口 (5社、全社が23年8月1日運賃改定)	81.5	87.5	92.5	85.2
四国	徳島 (5社、全社が23年9月11日運賃改定)	94.3	94.9	99.3	94.0
	香川 (5社、全社が23年3月6日に運賃改定)	87.8	86.4	95.0	92.1
	愛媛 (6社うち5社が23年6月26日運賃改定)	65.3	66.9	71.6	68.8
	高知 (5社、全社が24年2月19日運賃改定)	80.4	79.3	84.1	83.8
九州	福岡 (8社、うち7社が23年8月に運賃改定)	86.4	86.0	91.4	87.7
	佐賀 (9社、全社が23年10月25日運賃改定)	80.9	87.4	91.2	87.2
	長崎 (5社、全社が23年9月1日運賃改定)	93.8	88.8	95.4	90.8
	熊本 (4社、全社が21年8月1日運賃改定)	78.3	82.0	85.6	79.0
	大分 (6社、全社が23年7月12日運賃改定)	75.2	72.1	74.9	76.2
	宮崎 (5社、全社が23年7月26日運賃改定)	94.6	97.9	98.1	93.3
	鹿児島 (6社、全社が23年8月1日運賃改定)	89.6	89.7	94.1	91.3
沖縄	沖縄 (1グループ+4社、全社が23年に運賃改定)	87.0	101.9	112.8	108.4
全国の営業収入の2019年同月比		82.2	88.2	93.2	90.7

● 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	2019.3.31	2023.3.31	減少数	2023.3.31 充足率	2024.3.31	充足率	平均年齢	12カ月間での 増加率
北海道A	8,973	6,647	2,326	74.1%	6,624	73.8%	62.6	0.3%減
北海道B	8,877	6,862	2,015	77.3%	6,696	75.4%	63.2	2.4%減
青森	3,597	2,713	884	75.4%	2,613	72.6%	65.6	3.6%減
岩手	2,764	2,211	553	80.0%	2,101	76.0%	65.0	4.9%減
宮城A	4,111	3,238	873	78.8%	3,167	77.0%	63.7	2.2%減
宮城B	1,983	1,506	477	75.9%	1,468	74.0%	66.4	2.5%減
秋田	1,622	1,283	339	79.1%	1,223	75.4%	65.5	4.6%減
山形	1,657	1,366	291	82.4%	1,360	82.1%	63.1	0.4%減
福島	3,575	3,091	484	86.5%	3,034	84.9%	64.3	1.8%減
茨城	3,269	2,658	611	81.3%	2,601	79.6%	64.9	2.1%減
栃木	2,056	1,716	340	83.5%	1,699	82.6%	63.4	1.0%減
群馬	1,632	1,338	294	82.0%	1,376	84.3%	63.0	2.8%増
埼玉A	4,216	3,316	900	78.7%	3,336	79.1%	62.9	0.6%増
埼玉B	5,401	4,355	1,046	80.6%	4,298	79.6%	63.2	1.3%減
千葉A	6,462	5,471	991	84.7%	5,573	86.2%	61.6	1.9%増
千葉B	2,663	2,325	338	87.3%	2,411	90.5%	63.0	3.7%増
東京A	59,608	48,515	11,093	81.4%	50,874	85.3%	57.0	4.8%増
東京B	6,502	5,141	1,361	79.1%	5,088	78.3%	60.7	1.0%減
神奈川A	12,393	10,032	2,361	80.9%	10,238	82.6%	60.6	2.0%増
神奈川B	5,432	4,260	1,172	78.4%	4,322	79.6%	60.8	1.5%増
山梨	1,265	960	305	75.9%	1,016	80.3%	64.5	5.8%増
新潟	3,888	2,982	906	76.7%	2,908	74.8%	62.8	2.8%減
富山	1,122	855	267	76.2%	850	75.8%	61.4	1.5%減
石川	2,377	1,898	479	79.8%	1,879	79.0%	63.5	1.0%減
長野	3,346	2,594	752	77.5%	2,571	76.8%	63.6	0.8%減
福井	1,144	939	205	82.1%	912	79.7%	63.7	2.8%減
岐阜	2,109	1,594	515	75.6%	1,566	74.3%	61.6	1.7%減
静岡	6,256	4,960	1,296	79.3%	4,686	74.9%	62.5	5.5%減
愛知A	9,377	7,219	2,158	77.0%	7,385	78.8%	57.3	2.3%増
愛知B	3,443	2,558	885	74.3%	2,588	75.2%	60.4	1.2%増
三重	1,547	1,230	317	79.5%	1,253	81.0%	62.0	1.9%増
滋賀	1,410	1,108	302	78.6%	1,102	78.2%	62.8	0.5%減
京都A	8,312	6,147	2,165	74.0%	6,295	75.7%	60.7	2.4%増
京都B	436	347	89	79.6%	330	75.7%	64.8	4.9%減
大阪A	20,096	16,028	4,068	79.8%	17,074	85.0%	59.7	6.5%増
大阪B	2,195	1,815	380	82.7%	1,840	83.8%	61.4	1.4%増
兵庫A	7,689	5,758	1,931	74.9%	5,775	75.1%	62.7	0.3%増
兵庫B	2,302	1,985	317	86.2%	1,976	85.8%	65.2	0.4%減
奈良	1,493	1,170	323	78.4%	1,138	76.2%	63.7	2.7%減
和歌山	1,472	1,167	305	79.3%	1,158	78.7%	64.5	0.7%減
鳥取	880	629	251	71.5%	642	73.0%	62.5	2.1%増
島根	1,362	1,065	297	78.2%	1,069	78.5%	63.0	0.4%増
岡山	3,451	2,696	755	78.1%	2,729	79.1%	61.9	1.3%増
広島A	4,688	3,525	1,163	75.2%	3,477	74.2%	63.9	1.3%減
広島B	3,079	2,638	441	85.7%	2,617	85.0%	64.7	0.8%減
山口	2,765	2,121	644	76.7%	2,090	75.6%	64.9	1.4%減
徳島	1,293	1,124	169	86.9%	1,144	88.5%	65.9	1.8%増
香川	1,629	1,443	186	88.6%	1,462	89.7%	64.0	1.3%増
愛媛	2,938	2,390	548	81.3%	2,392	81.4%	65.1	0.1%減
高知	1,689	1,352	337	80.0%	1,310	77.6%	65.7	3.1%減
福岡A	3,812	2,993	819	78.5%	2,762	72.5%	66.9	7.7%減
福岡B	8,502	6,655	1,847	78.3%	6,896	81.1%	61.0	3.6%増
福岡C	2,855	2,156	699	75.5%	2,069	72.5%	65.9	4.0%減
佐賀	1,313	1,085	228	82.6%	1,069	81.4%	66.0	1.5%減
長崎	4,038	3,168	870	78.5%	3,031	75.1%	65.2	4.3%減
熊本	4,134	3,489	645	84.4%	3,520	85.1%	65.5	0.9%増
大分	2,566	2,064	502	80.4%	1,940	75.6%	65.0	6.0%減
宮崎	2,282	1,740	542	76.2%	1,663	72.9%	66.0	4.4%減
鹿児島	3,340	2,500	840	74.9%	2,415	72.3%	64.6	3.4%減
沖縄	6,828	5,747	1,081	84.2%	5,952	87.2%	65.0	3.6%増
合計	291,516	231,938	59,578	79.6%	234,653	80.5%		12カ月間で1.2%増

充足率＝「その時点の運転者証交付数」÷「平成31(2019)年3月31日の運転者証交付数」により算出

関東局管内での自家用車活用事業 特区武三44社と京浜4社が許可



関東運輸局の矢吹尚子・自動車交通部長、神宮秀樹・旅客第二課長、川村英輝・同課長補佐らは4月17日、3氏揃って着任後初の定例記者会見を行った。

4月1日付人事異動で着任した、矢吹・自動車交通部長は、抱負を述べて「久しぶり（2016年7月から2年間、国土交通省自動車局旅客課長補佐）

にタクシー分野に戻って来て、何人かの事業者の皆さんとも会ったが、（本省旅客課長補佐だった）当時よりも課題が先鋭化し、厳しい状況にあると感じている。しっかりと取り組んでいきたい」などとした。

関東局管内における4月15日時点での自家用車活用事業の許可事業者数について、矢吹・自動車交通部長は「東京都特別区・武三交通圏が44社、神奈川県京浜交通圏が4社となっている」としたほか、さらに審査中が特別区・武三で15社、京浜で18社あるとした。

「簡便な方法」の対象はなし

自家用車活用事業の指定対象地域として公表された12地域（関東局管内では、東京都特別区・武三、神奈川県京浜、千葉県千葉、埼玉県南中央の4交通圏）以外の、配車アプリのマッチング率によらない「簡便な方法」で不足車両数を算定する地域の状況については、「これまでのところ（運輸支局に申し出るなどして）対象となるような事業者や自治体は出ていない」などとした。

自家用車活用事業の許可事業者

4月15日時点での東京都特別区・武三交通圏および京浜交通圏における自家用車活用事業の許可事業者と営業所は次の通り。

〈東京都特別区・武三交通圏〉44社（うち日本交通が同

- 名別会社で12社） 〓 4月5日許可▽陸王交通・本社▽宝自動車交通・本社▽日本自動車交通・本社▽日の丸交通・世田谷▽日の丸リムジン・王子▽日本交通・板橋第一▽日本交通・板橋第二▽日本交通・赤羽第一▽日本交通・赤羽第二▽日本交通・品川▽日本交通・千住第一▽日本交通・千住第二▽日本交通・千住第三▽日本交通・三鷹第一▽日本交通・三鷹第二▽日本交通・葛西▽サンベスト東信・舟渡および高島平▽山手観光自動車・足立▽山手タクシー・江戸川および葛飾▽ハロートキヨー・本社▽改進黨タクシー・本社▽恵豊自動車交通・本社▽羽田交通・本社▽春駒交通・本社▽東京ひかり交通・本社▽ワイエム交通・本社▽リボン交通株・本社▽日交練馬・本社▽日交美輝・本社▽大國自動車交通・本社▽東洋交通・本社▽蔦交通・本社▽ロイヤルリムジン・本社▽Z・銀



京浜交通圏は三和交通など4社

〈神奈川県京浜交通圏〉4社 〓 4月10日許可▽三和交通・横浜▽三和交通神奈川・本社および横浜駅前▽日本交通横浜・本社
4月11日許可▽港北交通・本社

座▽三和交通（板橋）・東京▽国際自動車・東雲および羽田▽国際自動車・板橋および三鷹・世田谷
4月12日許可▽不二交通・本社▽杉並交通第二・本社▽美鈴タクシー・本社▽開成交通・本社▽荏原交通・本社▽実用興業・本社



クルーズ船清水港寄港の復活とチャータータクシー

コロナ禍が収束し、昨年3月から待望の清水港への大型クルーズ船の寄港が復活した。

昨年10月掲載のこのコラム欄「クルーズ船客への手配旅行の挑戦」で書いたように、静岡県タクシー協会清水支部からの要請もあって、清水港の日の出埠頭に静岡TaaSのチャータータクシー受付ブースを設置して、外国人観光客への観光コースと貸切運賃の案内、注文確定とクレジットによる事前決済までを行い、そして担当する乗務員には日本語による運行指示書を渡し、仮に英語が不得意でも運行に支障がない仕組みを作る試みをして来た。

昨年10月20日にブースを設置して以来、この4月15日までに12回、延べ145台のチャーターを受注した。金額的には250万円ほどになる。

静岡TaaSがブースを出す前は、さすが企画観光局が現場での通訳ボランティアを募集し、大変な苦勞をして観光客と乗務員の間を仲介し、手配を行っていた。その結果、時には行き違いがあったり、あるいはクレジツト決済でトラブルになったり、メーター運賃で観光地に行ったのはよいが、現地での帰りのタクシーが確保できず、観光客が苦勞する事態が発生していた。そうした点でも、旅行会社としての静岡TaaSのチャーター手配が少しはお役に立てたのではないかと思う。

アを募集し、大変な苦勞をして観光客と乗務員の間を仲介し、手配を行っていた。その結果、時には行き違いがあったり、あるいはクレジツト決済でトラブルになったり、メーター運賃で観光地に行ったのはよいが、現地での帰りのタクシーが確保できず、観光客が苦勞する事態が発生していた。そうした点でも、旅行会社としての静岡TaaSのチャーター手配が少しはお役に立てたのではないかと思う。

クルーズ船観光客のタクシー利用は水物！

我々のチャーター手配の経験は、まだ12回と少ないが、その中でいくつかの課題も見えてきている。

まず、タクシー利用はその需要予測が難しく、クルーズ船によって、チャーター利用が極端に多く、また時間が集中するケースと、逆に殆ど利用が無いケースとが有ることである。

経験から言えることは、まず乗客の人数である。カジュアル船と言われる3000

クルーズ船チャータータクシー手配と地域共同アプリの意味！

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



清野吉光氏のコラム 第160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。2023年6月 システムオリジン取締役を退任。

人から5000人が乗船している船は、比較的料金も安く、その場でのチャーター利用が多い。逆に、乗船客1000人以下の高価なラグジュアリー船は、事前に大手旅行会社のパック旅行を契約している人が多いのか、現地での即時のチャーター利用は少ない。もちろん、天候も大いに影響しており、荒天時などあらかじめチャーターした大型バスなどは運行を決定するが、チャータータクシーの利用は少ない。

一方で、タクシーの供給の方も、曜日、時間帯によって供給力が変動する。結果、お客様が列をなしているのに、タクシーが一向に来ず、お客様の不興を買ったり、逆にタクシーが列をなしているのに、お客様がいなかったりという事態も発生する。そうしたミスマッチを少しでも解消するために、静岡TaaSではYouTubeを使った現地のライブ映像中継を試みている。スマホで静岡TaaSのYouTubeチャンネル登録をしてもらえば、リアルタイムでタクシーの待機状況が分かるので、

配車センター係員や乗務員にとつて便利な仕組みとなっている。

いずれにせよ、この間の経験から、チャータータクシー利用は、現地での受注体制と供給体制が整備されていけば必ず増えていくと確信している。事実、3月30日と4月15日の大型船では35台のチャータータクシーの注文があり、しかも山梨県の新倉山や忍野八海、富士宮の田貫湖、白糸の滝、世界遺産センターなど、5時間、6時間のチャーターが発生している。昼の暇な時間帯の仕事としては非常に効率が良く、せっかく清水港という富士山が見える稀有な港を持つエリアのタクシー会社としては、これを活かさない点はない。静岡市清水区のタクシー会社はもとより、葵区、駿河区のタクシー会社にも是非、取り組んで欲しいと思う。

見えてきた課題

①配車の順番

現在、静岡TaaSがチャーター手配をやるようになったので、タクシー担当の通

訳ボランティアの方たちは、ワンウェイのメーター運賃の観光客を担当することが多くなつた。しかし、チャーターとワンウェイ（メーター清算）の順番が整理されておらず、結果的にチャーターが優先されてしまうことが発生し、ワンウェイのお客様と通訳ボランティアの方に迷惑をかけることが多かった。そこで、まずは最初にチャーターとワンウェイのお客様を通訳ボランティアの方に切り分けてもらい、共通連番の順番待ちカードを発行することによって、公平で分かり易い体制を作ってもらうことにした。

昨年10月に始めた静岡TaaSのチャーター受付が一定の成果を上げつつも、新たな課題を生み、そしてそれを清水港客船誘致委員会、するが企画観光局、通訳ボランティアの方たちと協議、連携をしながら一歩一歩と良い仕組みを作って行きたいと思う。



② 見えてきた課題 待ち時間の提示

チャーター需要が集中し、タクシーが足りなくなった時に、クルーズ船の出港時間の制約もあるので、お客様からどのくらい待てばよいかとよく聞かれる。それによって、お客様は目的とする観光

地に行けるかどうかを判断するのだが、現時点では残念ながら「わかりません」と答えるしかない。


しかし、先月号のコラムでも言及したように、地域共同アプリを採用し、車載端末の位置と動態情報を公開してもできれば、かなりの確率で要望に応えることができる。また、相互の共同配車と日の出埠頭の現地での需給状況を取りアルタイムで伝達することも出来るようになる。

さらに発展した話だが、日の出埠頭の現地に特殊車両による移動サテライト配車センターを随時設置し（これは日の出埠頭での強風対策にもなる）、そこから配車指示をすることも可能になる。まさに静岡のタクシー業界の高次のDX化が可能となる。年100回に及ぶクルーズ船の寄港をタクシー需要喚起の大きな柱とするには、そこまで考える必要があると思う。

③ 見えてきた課題 自家用車活用事業の先鞭


それにしても、根本的な課題は、タクシー乗務員不足によるタクシー供給力の絶対的な不足である。特にチャータータクシーは長時間の拘束が発生するので、逆に一般のタクシー需要が応えられないという問題も発生する。そこで、国土交通省が推奨する自家用車活用事業の活用である。チャータータクシーはまさに自家用車活用事業の条件である事前確定運賃であり、経路も事前に確定しており、時間も限定された時間のみ稼働である。また英語の堪能な一種免許保持者に最適な仕事であり、是非やってみてみたいという声も聞かれる。地方自治体の静岡市がこのクルーズ船客へのタクシー供給が不足していると静岡運輸支局に申告すれば、自家用車活用事業を自動的に承認すると国土交通省の通達には書かれているので、静岡市には是非、まずは自家用車活用事業をこの分野から取り組んで欲しいと思う。

(2024年3月25日記)



サイトへGO!

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

運転の仕事.jp





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!

全自無連が組織解散の特別決議へ 64年に渡る歴史的役割を果たす



全国自動車無線連合会（高野公秀会長）は4月9日、都内千代田区の「自動車会館」および「アルカディア市ヶ谷」において、正副会長会議と令和5年度第3回理事會を開催、これまで数回にわたる正副会長会議において論議されてきた全自無連組織の在り方の検討結果が報告され、次期通常総会に組織解散の特別決議を提案することを確認した。

今日のIP無線やアプリ受注へと変わり、タクシー事業の経営形態が大きく変容したことから、タクシー無線局の利用が著しく減少し、会員減少が抑えられず、財政的にも、その活動推進維持が困難となったためであり、その歴史的使命と役割を終えたとも言えそうだ。

全自無連の解散理由は、タクシー無線局の普及促進を進めてきた全自無連の活動と会員支援が、

能登半島地震被災に義援金贈呈

令和5年度第3回理事会では、今年の元日に発生した能登半島地震被災への義援金支出、令和6年度事業計画案および同予算案が承認された。

一方で、これまで数回にわたる正副会長会議において論議されてきた全自無連組織の在り方の検討結果が報告され、次期通常総会に組織解散の特別決議を提案することを確認。特別決議は、令和5年度の事業報告・決算報告・監査報告

とともに、6月13日に都内千代田区二番町の「東京グリーンパレス」で開催される第64回通常総会に提案される。

タクシー無線は1953年誕生

タクシー無線は1953年に誕生して全国に普及、タクシーの生産性と利便性の向上に大きく貢献、その50年後の2003年には、タクシー無線局は、基地局6734局、移動局22万3981局に達し、タクシー事業にとって最大の経営ツールとなった。

また同年には、タクシー無線はデジタル化の時代に入り、世界の先頭に立ってデジタル改革を推進。さらにタクシー無線は、通常のタクシー事業だけでなく、世田谷電話線火災や東日本大震災をはじめ災害対策や地域の安全安心対策などの社会貢献を積極的に果たし、地域に信頼され、地域を守り支える社会奉仕にも貢献。それは、全自無連64年間の活動のあゆみとも言える。1960年に創立された全自無連は、その歴史的使命と役割を果たして解散となる。

トマト交通など7社13営業所に 働きやすい職場認証で初の三つ星



は、全国で7社13営業所で、トマト交通（福岡）、静岡ひかりタクシー（静岡）、静鉄タクシー（静岡・4営業所）、オリエンタル（石川・3営業所）、練馬タクシー（東京・2営業所）、省東自動車（東京）、葵交通（東京）となっている。

タクシー・バス・トラックの自動車運送事業者を対象とする、働きやすい職場認証制度において、このほど最高位となる「三つ星」の取得事業者が公表された。このほど初めて「三つ星」を獲得したタクシー事業者

特定技能1号の要件にも

働きやすい職場認証制度は、職場環境改善に向けたトラック、バス、タクシー事業者の取組みを「見える化」することで、求職者の運転者への就職を促進し、各事業者の人材確保の取組みを後押しすることを目的とした制度。

タクシー・バス・トラックの自動車運送事業において、運転者の労働条件や労働環境

について一定の基準を満たしている「働きやすい職場」として認証を受けると、優良事業者マークが表示でき、マークは、ドライバーとして安心して働ける職場環境を提供している事業者が一目でわかることを意図して作成されている。

タクシー事業者が対象業種に追加されることになった、外国人労働者の在留資格「特定技能1号」の要件にも「一つ星」以上の認証取得が入っている。

システムオリジンが多摩で展示会 5月24日にタクシーDXテーマ



会「SUPER TAXI System Solution 2024」を開催する。時間は、午後の1時30分〜4時まで。

ベストセラーのタクシー総合管理システム「タクコン」による事務処理の省力化、タクシー総合配車システム「テレハイ」による注文支援などを提案するほか、タクシー配車アプリ大手のS・RIDEやDiDiモビリティ・ジャパン、トライプロ、東海電子、リード（サンコーテクノ）、ミロク情報サービス、タクシーサイト、タクシー支援サービスなどがブース展示を行う予定。

ワンタブレットでの併用運用

また、システムオリジンで

はこのほど、同社のドライバーズアプリ端末「テレハイみちびき」の配車用タブレット上で「Uberドライブバ

アプリ」の併用運用を開始したと発表した。

金沢市の富士タクシーが運用

石川県金沢市の富士タクシー（塚本泰史社長）において、Uberアプリを併用するワンタブレットでの運用がスタート。自社の電話注文や配車指示を受けるドライバーズアプリ端末「テレハイみちびき」のタブレットにおいて、「Uberドライブアプリ」がオンライン状態にあると、Uber利用者からの注文依頼が入った段階で「テレハイみちびき」の上にUber注文を承諾するか否かの確認画面が表示される。

配車アプリの普及により、無線や配車アプリの専用デバイスなど複数の機器が運転席周りに設置される状況にあるが、システムオリジンでは配車用タブレット内でのアプリ同居を実現し、運転席周りの機器を減らすことで、ドライバーのさらなる業務効率改善や、操作性と安全性の向上を目指すとしている。

編集後記

4月23日は、朝7時過ぎに都内江戸川区にある東京大手・日本交通の葛西営業所に。葛西営業所は、新人乗務員を集中的に配置したり、若手の女性乗務員が中心となって運営する、焼き立てパンとコーヒーが人気のカフェを併設したりと、複数ある日本交通の営業所の中でも先行実証的な色彩の強い営業所ですが、4月8日にスタートした「自家用車活用事業（＝日本型ライドシェア）」の日本交通における拠点営業所ともなっています。当日は、ライドシェア推進派の小泉進次郎・自民党衆議院議員が会長を務める超党派・ライドシェア勉強会の視察ということで、テレビや新聞などの一般マスコミも取材に駆け付けていました。日本交通の川鍋一朗取締役が説明役となっていました。縮役が説明役となっていました。制度の詳細な説明の場面になると、会場の後ろから国土交通省の舟本浩・大臣官房審議官（物流・自動車局担当）が登場してアシスト。早朝から緊張した雰囲気が漂っていました。

4月13日、今年最後の花見で、表紙にもした宮城県柴田郡大河

原町へ。白石川堤の「一目千本桜」が満開を迎え、ハナモモやサンシュの花も満開で、まさに「桃源郷」の美しさでした。花見のために、東北まで足を延ばした甲斐がありました。（熊）



とある日曜日、都内で弦楽器ピオラ二重奏のミニコンサートに足を運びました。演者の一人、上野恵さんは、「ピオラは人の声の音程、音色」とおっしゃるが、まさにその通り。小神野りえさんとの素晴らしいコンビの演奏を聴いていると、脳裏にドローンで撮影したような風景動画が浮かんだり、お二人のピオラの掛け合いで二人の人間の会話に聞こえたり、で慰められたり、癒されたり、そして励まされたりで、大いに精神的なリフレッシュが出来ました。ライブ好きの筆者ですが、このミニコンサートが朝の9時45分オープン、10時開演でこんな朝早い時間は初めての経験でした。（世）

巻頭特集：道運法78条2号と3号の境界曖昧に

1 タクシー運賃と同額で自治体 RS 「かなライド@みうら」が出発式

論風一陣

7 日本版RSスタート=タクセン廃止論！

TOPICS

8 京浜地区で自家用車活用事業開始 神夕協が定例役員会で説明と質疑

TOPICS

10 日交G関西と大バスGに事業譲渡 関西中央Gの再生スキーム固まる

TOPICS

11 法制度の論点整理を5月中に報告 デジタル行革会議で総理が指示

TOPICS

12 超党派・RS勉強会が日交葛西へ 日本型ライドシェアの視察と試乗

TOPICS

14 大阪での自家用車活用事業に懸念 大夕協理事会で坂本会長認識示す

TOPICS

16 タク不足の補完と供給増への懸念 特別区武三など自家用車活用事業

TOPICS

19 関運局管内での自家用車活用事業 特区武三44社と京浜4社が許可

COLUMN 清野吉光氏のコラム「団塊耕志録」第160回

20 クルーズ船チャータータクシー手配と 地域共同アプリの意味！

TOPICS

22 全自無連が組織解散の特別決議へ 64年に渡る歴史的役割を果たす

TOPICS

22 トマト交通など7社13営業所に 働きやすい職場認証で初の三つ星

TOPICS

23 システムオリジンが多摩で展示会 5月24日にタクシーDXテーマ



第456号 表紙解説

表紙の写真は、今年最後の花見で4月13日に訪れた、宮城県柴田郡大河原町から柴田町船岡にかけての白石川堤「一目千本桜」です。ソメイヨシノに加え、ピンクのハナモモや黄色いサンシュユなどの花が満開となり、まさに「桃源郷」の美しさでした。翌日は、山形県南陽市の烏帽子山公園の赤湯温泉桜まつりへ。東北の春を満喫することが出来ました。

撮影：熊澤 義一

タクシージャパン 第456号
2024年4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
http://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

