

インフォメーション



タクシ

全自無連 Information of Taxi Radio

2023
(令和5年)
1. 1

第72号

一般社団法人全国自動車無線連合会
Japan Federation of Radio Taxi Associations
〒102-0074
東京都千代田区九段南 4-8-13
TEL 03-3262-5261
FAX 03-3221-7047



令和5年 会長年頭のご挨拶

一般社団法人 全国自動車無線連合会
一般社団法人 関東自動車無線協会
会長 高野 公秀

新年、明けましておめでとうございます。令和5年の年頭にあたり、とりわけコロナ禍の中で懸命な経営努力と配車供給維持に努められてきた全国の会員の皆様に、感謝と謹んでお慶びを申し上げます。

昨年はロシアによるウクライナ侵攻の影響で原油や小麦粉など原材料が高騰し、その影響で日本も物価高になりました。さらに円安や株価下落や継続するコロナ禍も合わさり二重三重四重の苦難の1年でした。

対面と移動を伴わないビジネス・ライフスタイルは定着し、情報通信ネットワークやAIの活用で、それなりの業務をこなせるようになりましたが、現実の移動や信頼ある対面活動もまた重要になっています。

この影響で就業や教育・販売などは、よりインターネット寄りに軸足が移りデジタルトランスフォーメーション(DX)を急拡大させました。

タクシービジネスも配車アプリやキャッシュレス決済、配車料金などの多様なサービス提供で、同様にDX化しています。

昨年11月14日に悲願であったタクシーの運賃改定が実施されました。実に15年ぶりの改定ですが、このことによりDX化推進にかかる費用を捻出できていくと思われま

この数年のアプリ配車の急速な伸びがオペレーターによる配車供給や運行管理業務を縮小化させる傾向がみられ、無線からアプリ配車への流れができています。

しかしながら、配車アプリ事業者は、車載端末数と広告収入に頼るビジネス展開には限界があるとされており、商業主義の中で進められる公共交通分野でのデジタル改革は、利用弱者後回しの問題も醸し出していることも注視しなければならないと思います。

頻繁な人の移動を伴わないニューノーマル社会においては、数少なくなった利用者に寄り添った無線配車運営と経営維持バランスが問われています。

本年も全国の協会会員や関係者の皆様に、ご理解とご協力をいただきながら、全自無連はこうしたデジタル改革に目を向けつつ無線配車をタクシー事業のエッセンシャルツールとして改善・活用を図っていく提言と活動を進めてまいりたいと存じます。

皆様のご健康と事業の発展を願い、苦難を乗り越え、この1年がより良い年でありますようにご祈念申し上げて新年のご挨拶と致します。



総務省 年頭のごあいさつ

総務省 総合通信基盤局 電波部

移動通信課長 中村 裕治 様

あけましておめでとうございます。謹んで年頭の御挨拶を申し上げます。

一般社団法人全国自動車無線連合会(全自無連)会員の皆様におかれましては、平素より情報通信行政に格別の御理解と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。また、新型コロナウイルス感染症が日本国内で確認されてから3年が経過しようとしておりますが、その中であって感染防止対策に積極的に取り組まれ、通院需要をはじめとする利用者の毎日の移動手段を御提供いただいております。関係者の皆様の御尽力に改めて敬意を表しますとともに感謝申し上げます。

タクシー無線は、昭和28年の導入以降、皆様の御尽力と、無線技術の進展により、利用者の利便性の向上や配車の効率化等が実現されてまいりました。近年では「予約配車」、「集配業務」、「経路行き先案内」、「決済サービス」など、タクシーが持つ情報だけでなく、ネットワークを通じた様々な情報やアプリ等の利活用によって利用者の利便性の向上に資するIoT化への対応が期待されております。

総務省では、ICT・IoT技術の積極的な利活用を図るため、来たるべきMaaS(Mobility as a Service)時代に向けて、全自無連に御協力をいただきながら、交通や商用車による事業活動の自動化、効率化、スマート化に対応した大ゾーンによる経済性を持つ通信インフラの実現に向けた検討を行っております。これまで、ビル陰や移動中でも使用することが可能な地域営IoT無線システムの社会実証に向けた調査検討において、様々なニーズ調査を実施し、サービス形態の検討

を進めてまいりました。

本年度はこの調査検討で、名古屋地区において地域モビリティサービスの充実に向けた地域営IoT無線システムの実証実験を行っております。

あわせて、より安全な交通社会の実現に向けた取組も推進しております。ネットワーク等とつながるクルマであるコネクテッドカーが普及することで、より高度な運転支援の実現や、自動車が単なる移動するための手段から様々な社会・経済活動も行える空間になるなど、誰もが安全・便利な移動サービスを享受できるようになると期待されております。本年度は、国際的に検討が進められている5.9GHz帯V2X通信(自動車とインフラ(V2I:路車間通信)、自動車と自動車(V2V:車車間通信)や、自動車とネットワーク(V2N)など、自動車と様々なモノとの間の通信形態の総称)について、昨年度調査検討における一部の既存無線システムとの周波数共用不可等の検討結果を踏まえ、最新の国際動向・技術動向の調査やV2X通信の具体的なユースケース、サービス提供主体等について検討を進めております。

総務省としては、これからも全自無連の会員の皆さまのご意見を伺いながら、タクシー事業のサービスの更なる向上や様々な取組を後押ししたいと考えております。

最後になりましたが、全国自動車無線連合会の会員、関係者皆様のますますの御発展、ご健勝を祈念いたしまして、新年の御挨拶とさせていただきます。

※国土交通省 旅客課長様には、「インフォメーションタクム」5月号にご寄稿いただく予定です。

各協会長の新年ご挨拶



一般社団法人北海道ハイヤー無線協会
会長 紫藤 正行



新年あけましておめでとうございます。

皆様には、輝かしい新年を迎えられたことと心からお喜び申し上げます。

昨年を振り返りますとハイター・タクシー業界にとっては非常に厳しい年となりました。

2月24日にロシアの侵攻で始まったウクライナとロシアの軍事衝突により、円安とも相まって、様々な物価が高騰し家計を直撃しました。ハイヤー・タクシー業界においても燃料価格の高騰高止まりにより大変厳しい状況になりました。

また、2月には道内各地で記録的な大雪となり、鉄道の運休、高速道路の閉鎖、札幌市内の大渋滞により路線バスの運休や大幅遅延が長期間にわたって続きました。ハイヤー・タクシーも大きな影響を受けましたが、鉄道やバスが運休している際などの移動手段としてのハイヤー・タクシーの重要性が再認識されました。

さらに、2020年に流行が始まった新型コロナウイルスの全世界的な蔓延は、いまだに感染者の増減を繰り返しておりなかなか終息の傾向が見えない厳しい状況でしたが、行動制限の緩和や水際措置の見直しなどにより内外の観光需要の増加が見込めるようになるなど、まだまだ楽観を許されない状況にあらうかと思われませんが、一定の明るさが見えてきました。今後の経済・社会活動活性化が期待されるところです。

厳しい一年ではありましたが、ハイヤー・タクシーは、地域住民や観光・ビジネス等で来道され

た方々の移動を担う重要な公共交通機関としての役割を担っていることが再認識されたところであり、質の高いサービスを提供し続けていく必要があろうと考えているところです。また、地域の情報収集のツールとしてタクシーが有効だということをしつこく広める事により、新たなビジネスモデルを考えていく必要もあらうかと思われれます。

新たなビジネスモデル検討、様々な課題の解決、配車の高度化や車両と事務所との間での、様々な情報交換、地域の情報収集、また、災害等の非常時における人命の救助、災害情報の伝達等などの手段としてハイヤー・タクシー無線は不可欠であり、時代に適応したものとなって行くことが必要と考えられます。

こうした中、全自無連が検討している、『地域自営IoT無線システムの社会実証に向けた技術試験』は、地域事業のデジタル改革を支援するものとして期待されることです。

当協会としても、今後とも、タクシー無線が社会に貢献できるよう協力してまいりたいと存じます。

本年こそは、皆様にとって希望にあふれた良い年となりますよう、ますますのご健勝とご多幸をご祈念いたしまして、新年のご挨拶とさせていただきます。



一般社団法人東北自動車無線協会
会長 石川 康夫



新年あけましておめでとうございます。

私たちタクシー業界はこの3年に亘るコロナ禍により経営は困窮の極みに陥ってきましたが、各会員は地域の公共交通インフラとしての強い責任感のもと、国等の支援を受けてなんとか事業維持を果たしています。現在の第8波も国内経済等に一定の影響を及ぼしていますが、重症者等はこれまでの感染状況よりは危惧するレベルではなく、改めて早々に皆様に迎春のお慶びを申し上げることができるのではないかと大いに期待するところです。

政府も昨秋から旅行支援の拡充や入国規制を抜本的に緩和などして、観光地では以前の活況が見られ、また年末年始には3年前のように多くの賑わいが戻って、私たちの気持ちも「ウィズコロナ」へとシフトしてきました。このようにかつての経済活動が戻ってくればお客様の乗車需要も復活しますので、長きに亘った各会員のタクシー事業停滞にもようやく終わりが見えてきましよう。

このような厳しい経営環境にあっても、タクシー業界では一定規模の会員を先頭に、これまでと同様に高度な配車アプリの導入や更改、車内決済システムへの対応など、先進的なICT（情報通信技術）への取り組みを怠らないことは高く評価されるべき企業姿勢と言えます。その効果をより高いものとするには、全自無連・地方協会によるフォローが極めて重要であり、東北協会としてもICTの導入・展開による事業の効率化・迅速化

など、会員が求める様々なニーズに的確に对应てまいります。

一方、地方協会での喫緊の課題としてはIP無線やタブレット配車移行に伴う退会による組織維持が挙げられますが、東北協会でもその傾向が認められ強く警戒すべきと考えます。タクシー業界としての諸課題対応にはこれまでも業界結集が極めて重要ですので、タクシー事業／通信が一体となって、東北協会でもこれら移行での会費半額などのメリットを広くアピールする必要があります。

最後に、専門家によれば4回に亘るワクチン接種やこれまでの自然感染による集団免疫での収束、そしてインフルエンザのような存在となって終息することが考えられるとの知見に期待して、お客様には以前のような乗車需要に戻っていただき、会員皆様の事業復活とご健勝、そしてかつての平穏な日々を早期に復帰することをご祈念申し上げ、新年のご挨拶とさせていただきます。



一般社団法人信越自動車無線協会
会長 金井 正志



明けましておめでとうございます。

令和5年の初春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

皆様には、健やかな新年をお迎えのことと心からお慶び申し上げます。

さて、早生まれの私は本年早々に喜寿を迎えることとなり、節目であるこの度の同級会でも、孫の話題や健康状態を肴に楽しいひと時を過ごすことが出来ました。

学生時代は勉強から逃れるようにバスケット（昔は籠球部でした）一筋に打ち込んだ結果、今はバスケットで痛めた膝や腰をかばいながら、父であり会社を興した先代の域に達するまではと老体に鞭打つ今日この頃です。

昭和33年創業の当社へ入社してから46年が経過したいま、事業を継承している体たらくの人生を送ってきた私の過去を知る方々には「笑止な」と思われているのではないかと案じております。

現在は、親の七光りで業界に携わるお仕事をさせていただいております、信越自動車無線協会のお役もそのうちの一つではありますが、タクシー業界が長い歴史を経て大きな様変わりをして来ているように、無線事業も同様に大きなうねりを受けて変革の時が来ているように感じております。

全国的に地方協会は、アナログからデジタルへの移行と並行して移動無線からIP無線への雪崩現象が著しくなり、加えて人手不足、コロナウイルス感染、円安などによる物価高は企業の経営効率化

を図るための理由付けとなり、この負のスパイラルが企業合併や撤退に繋がっていることが、会員数の減少に影響していると考えております。

事実、タクシー用を含め専用無線機を製作販売しているメーカーは僅かとなり、殆どがスマホやIP無線機の製造にシフトしているようです。

このような現象が無線従事者や無線管理者の確保が遅れる結果に繋がってきており、法令遵守の観点から違法運用になる事態を回避すべく会員等に啓発して行く必要を強く感じております。

一方、全自無連においては多くの制約を受けながら、苦渋の思いで各地において将来的なIoT無線システムの研究を進めておられると伺っております。

こうした行動が必ずや業界に光明を齎し、地方協会の充実した組織の確立に導いて貰えるものと期待をしている次第です。

地方では、まだまだ電話による受注数が多く、スマホなどへの移行には勇気を要しますが、若年利用者によって変化に富んだ業界であり無線協会となることを期待しております。

このような時代にマッチした流れを敏感に感じ取り、事業者の皆さまと共に歩む協会でありたいと思っております。

結びに、協会への引きつづきのご理解とご協力をいただきますようお願いを申し上げます、合わせて会員の皆様のご健康とご繁栄を心よりご祈念申し上げます新年のご挨拶とさせていただきます。



一般社団法人北陸自動車無線協会
会長 土田 英喜



新年あけましておめでとうございます。

令和5年の新春を迎え、謹んで年頭の御挨拶を申し上げます。

コロナ禍の影響は、いまだに感染者増加の波がありますが、ワクチン接種の浸透や体制の整備などで、軽微になりつつあります。全国の運収の状況も、コロナ前の80%を超えるまで回復してきました。それでも、コロナ感染の影響は今後も長く尾を引くことが予想され、移動の必要性や、飲食への考え方も大きく変化し、タクシー需要はコロナ前までは戻らないと考えています。

そのような中、コロナの影響で2割近く減少した乗務員の確保や、処遇改善を目指した運賃改定の申請、認可が全国で相次いでおり、昨年11月14日には東京で15年ぶりの新運賃がスタートし、大きなトラブルはないと聞いています。ただ、今回の運賃改定を契機に、「配車アプリ手数料」の引上げとその徴収方法をめぐって、お客様が直接プラットフォームへ支払うのか？迎車料金に含めてタクシー会社が支払うのか？の議論が無いまま一部のプラットフォームが「お客様から直接配車手数料頂く」制度導入を決めました。結果各アプリ陣営で、配車アプリ手数料の徴収方法に違いが生じ、迎車料金の設定も各社各様になってしまったと聞いています。

「電話で呼ぶ」から「アプリで呼ぶ」への変化は、都市部と郡部、若年者と高齢者で浸透度合いの差こそあれ、留まることのない流れと思われま。従来からの、電話で呼び、無線で伝え、お客様と出会う一連の配車経費は、「タクシー代」としての運賃と迎車料金の中に含まれていました。それに加えて「配車アプリ手数料」の発生で、タクシー業界とは違った組織に支配、コントロールされるのではとの危惧と、違和感を覚えるのは私だ

けでしょうか？

アプリの品質、機能性の向上に膨大な経費が掛かることは想像に難しくなく、経済原理や、経営の面で考えれば、必要な費用を受益者から徴収するのは当然であります。しかし、今までそういった経費をひっくるめて「タクシー代」の一部としてタクシー会社が頂いてきました。「配車アプリ手数料」をプラットフォームが別に徴収しても、タクシー会社としてその機器の使用料や通信費の負担は残り、その費用は「タクシー代」から賄わなければなりません。アプリ開発や維持に掛かる経費と、お客様の納得できる価格で手数料が決まっていくことに、一定程度理解は出来ませんが、今までの慣習を変えるには業界としてのコンセンサスの醸成や考え方の一致は必要だったと思います。DXが叫ばれ、経済合理性が判断基準になるとは言え、ライドシェアプラットフォーム出現時と同様の危惧を感じてしまいます。

一方で、配車サービスへのお世話を主眼にしてきたであろう当協会は、今回の件でも何らその機能を果たしていません。自営無線の減少とともに必要性和員が減少し、協会の存在が今後必要か不要かにかかわらず、現在機能不全に陥っていることは明らかです。

タクシーは地域性や公共性が高く、経済原則だけで判断できる交通機関ではありません。協会がどうあれば、日本のタクシーにとって良い方向へ進めるのか？今ある組織を活用し、真剣にみんなの思いをまとめる一年にしなければと年頭に当たり思いを新たにしております。

最後に、本年が、希望あふれる良い年となりますことを祈念し、年頭のご挨拶とさせていただきます。



一般社団法人東海自動車無線協会
会長 天野 清美



新年明けましておめでとうございます。

令和5年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

皆さまには、ご健勝で輝かしい新年をお迎えのことと心からお慶び申し上げます。

昨年は、コロナ禍が続き低迷する経済の中で、私たちにとって、大変、厳しい経営環境が続きました。ウクライナ戦争をはじめ世界情勢が大きく変動する中で、8波に及ぶ新型コロナの感染拡大による経済の低迷や原材料費の値上がりが重しとなってきています。景気は3年前の新型コロナ前までに戻ってはいないものの、全国旅行支援などの経済効果もあって、新型コロナ前に近い回復状況となってきています。

今年も、昨年と同様にウィズコロナの中で感染拡大の波に左右されるものの、景気回復へと向かいタクシー需要も増加するものと期待しています。

タクシー無線の利用も、高度化・多様化が進んでいます。都市部では、スマホ配車による無線配車も伸びてきており、利用者の利便性の向上に寄与しています。地方では、音声配車が主流のところもありますが、地方自治体との連携の中でタクシークーポンの利用など、地域の実情に見合ったきめ細かな配車も行われてきています。コロナ禍でもタクシーがより身近な交通手段となってきているように感じています。

これからも、技術の進化とともにタクシー無線の高度化や多様化は進みます。その通信手段も自営無線、IP無線、スマホ端末、これらの併用と移

り変わっていくものの、基地局と移動局を結びつける移動体通信としての重要性は今も昔も変わってはいません。配車センターと乗務員の連携のもとに、その機能が生かされ、利用者の利便性が向上しタクシーへの安心と信頼に結びつきます。

今年、卯年となります。12年前の卯年は東日本大震災が起きています。未曾有の大惨事でしたがそれらを乗り越えて確実に復興を遂げてきています。

卯年は、景気が回復する年と言われています。昨年までのコロナ禍の中から大きく飛躍する年となりますよう祈念したいと思います。

自営無線機を製造するメーカーも少なくなり自営無線とIP無線との併用利用が進んできています。協会組織の構成比率もIP無線へと変化してきており、タクシー無線（移動体通信）のままとまりの中で会員が、共同し結束していくことが将来の飛躍に結びつくものと考えています。

引き続き今年も当協会へのご理解とご支援を賜われますようよろしくお願い申し上げます。

最後になりますが、皆さま方にとって良き年であることを心より祈念申し上げ、年頭のご挨拶といたします。



一般社団法人近畿自動車無線協会
会長 池田 誠也



新年明けましておめでとうございます。

令和5年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。皆様には健やかに新しい年をお迎えのこととお慶び申し上げます。

3年にわたるコロナ感染は、昨年冬の第6波、そして夏の第7波と、感染者数はとどまるところを知らず拡大し、また、インフルエンザと相まった第8波の感染拡大の時期に入っています。その中で、国は社会・経済活動との両立を図るとして、移動制限や行動規制等はなくなり、第7波が落ち着きだしてからは、水際対策となっていた入国制限が大幅に緩和され、また、国内旅行支援で観光を含めた移動に伴うタクシー需要も回復しつつあり、今後に期待がかかります。

一方で、燃料費高騰をはじめとする諸物価高騰や人材不足への対応、配車アプリやキャッシュレス決済等のDX化、効率化、利用者利便の向上等に伴う経費の負担も大きく、その対応のため、補助金等の各種支援策の活用とともに、総合経済対策にも裏打ちされた、各地で運賃改定の取り組みが進められています。

こうした中、世界的なデジタル変革(DX)の流れはますます大きくなっており、タクシーで言えば、急速に普及した配車アプリがその端的な例ですが、オペレータ不要の自動配車や料金決済は勿論、相乗りサービスや定額、ダイナミックプライシング等も可能となる多機能なものへ進化しており、その機能を活用して、新たな事業者により多様なサービスが展開されようとしています。

アプリ配車の急速な拡大とともに、無線配車自

体についても都市部、地方部に関わらず、クラウドサービスを利用して、配車業務や配車センターの集約、共同配車化、業務委託等が進んでいます。また、交通空白地域の代替交通確保に向けては、オンデマンド型の相乗りタクシーや特定エリア内の定額サービス等も、多様なIT事業者等による実証実験や実サービスとして提供されてきており、都市部でもエリア内定額サービスが展開されようとしています。さらにはMaaSシステム・アプリの開発も進んでいます。

今後の全体的な需要減少のニューノーマル社会の中で、エッセンシャル・サービスとして事業を持続させていくには、配車システムや各種のアプリ等のDXをより有効に活用して、それぞれの地域のニーズに合った確実に効果的な配車サービスを行うことが必須なことは申し上げるまでもありませんが、こうした新たなサービスの展開には、特にタクシー事業との関わりの観点をもって、取り組んでいくことが肝要ではないかと考えます。

関西では、2025年の大阪・関西万博の開催に向け、今後の関西の経済、観光の起爆剤とすべく官民で取り組みが進められています。これを契機に、大きな活性化策の一つととらえ期待もして、コロナ禍をも踏まえた新たな取り組みに踏み出しましょう。

最後に、新年が希望にあふれた明るい年になりますことを祈念して、年頭のあいさつといたします。



一般社団法人中国自動車無線協会
会長 岩沖 卓雄



新年明けましておめでとうございます。

令和5年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

昨年、10月11日、全国旅行支援の開始と外国人旅行客の入国を解除しましたが、人の移動が活発となり経済が活性化することにより、タクシー利用者も増えることが期待されます。

さらに、自治体においては、人口減少や高齢化の進展に伴い公共交通サービスが行き届かない地域への日常生活を支える公共交通を確保することが重要な課題となっています。対策として、すでに実施されている地域もありますが、乗合タクシーの活用について、実験運航や収支不足の支援が検討されています。高齢者ドライバーによる重大事故防止もはかられます。

このように、タクシー利用の拡大がはかられるなかで、デジタル無線が配車の効率化や運行管理をはかるとともに安全運航にも活用していただければと思います。

また、電気通信事業者が提供するIP無線やタブレット等の配車アプリについては、広いエリア等、有効な反面、昨年7月、音声通話やデータ通信が利用しづらいという障害が全国で発生しています。また、地震等の大規模災害時にも通信が繋がりにくいこともあり得ますので、今使用されているデジタル無線は継続し使用されることを推奨します。

全自無線が実施しています汎用的なデジタル通信技術を使った次世代業務用IoT無線の研究・

開発は、タクシー無線の高度化に向けたものであり安全かつ効率的な運行に寄与するものであり、バス・タクシー車両を使った社会実証試験等、積極的に参加します。

今年、広島市において、5月19日（金）～5月21日（日）G7サミットが開催されますが、広島市が世界に知られることで、観光等への好影響も期待されています。

最後に、感染防止対策は継続しながら社会経済活動が回復することにより、タクシー利用者が増えて事業がますます発展するとともに、皆様が健康でよい日々を過ごされることを祈念いたしまして、私のご挨拶とさせていただきます。





一般社団法人四国自動車無線協会
会長 渡部 光男



新年あけましておめでとうございます。

2023年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

皆様には、ご健勝で輝かしい新年をお迎えのことと心からお慶び申し上げます。

また、平素より当協会の運営に関しまして格別のご理解とご協力をいただき厚くお礼申し上げます。

さて昨年は、コロナ禍も丸3年目となりました。ワクチン接種により重症化は抑えられたものの、終息というトンネルの出口は、未だ見えずにいます。

そのような中、タクシーをはじめ、鉄道・バスなどの公共交通事業の経営は、緊急事態宣言時に比べて持ち直しつつあるものの、コロナ禍前には及ばず、運賃値上げの動きが広がっています。

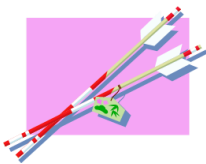
また、タクシーにおいては、バス路線の縮退を補完するための乗合利用や新たな顧客を取り込む定額利用など、いわゆるデマンド・タクシーの動きが活発化しています。

一方、タクシー無線は近年、IP化や退会により自営無線局数の減少が顕著化し、今後の協会運営に支障が出るおそれがあります。

それを受け四国協会の理事会は、今後の会費収入減少を見据えた、協会の事業や事務局の将来像について、2021年から検討してきました。

その結果、現在の事務局を維持した上、更なる経費節減・運営合理化をすすめ、協会運営を継続することで一致しました。

最後に皆様方のご健勝と事業のご繁栄を祈念いたしまして、新年のご挨拶といたします。



全自無連・関自無協・全タク連 3団体共催
令和5年 新年賀詞交歓会

日 時：令和5年1月16日(月) 15時00分より
場 所：経団連会館2階（経団連ホール）

新型コロナウイルス感染再拡大等を考慮し、在京対応を基本に開催します。
あしからずご了承願います。



一般社団法人九州タクシー無線協会
会長 稲葉 伸一郎



新年明けましておめでとうございます。

新春を迎えるにあたり、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

経営革新の方針を掲げられ日々努力されている皆様方のご労苦に心より敬意を表しますと共に、益々ご健勝でご発展されます善き年でありませう衷心よりお祈り申し上げます。

私事ではありますが、昨年は秋の叙勲に際し、凶らずも自動車無線功労でその栄に浴しました。わが身に過ぎたる榮譽に大変恐縮しております。これも皆様方の心暖かき御支援と御訓導の賜であり、厚く御礼申し上げます。受章を期に、改めて全自無連及び当協会の発展に尽力する決意を新たにしておりますので、今後とも皆様方のご厚誼とご叱責を賜わりますよう宜しくお願い申し上げます。

さて政府は、「超スマート社会 (Society5.0)」構想を掲げ、AI (人工知能)、IoT (全てのモノのインターネット接続) 及びロボット技術等の活用で、少子高齢化、地域格差や貧富格差の拡大などの社会的課題を解決することを目指しています。

交通分野においても、各自動車からのセンサー情報はじめ、天気、道路混雑、宿泊、飲食といったリアルタイム情報や過去の利用履歴などのデータベースを含むビッグデータをAIで解析することで、好みに合わせた移動ルート、観光コースの提供や天気・混雑を考慮した最適な計画が提案され、自動車の運行や旅行がしやすくなる仕組みです。また、自動運転支援で渋滞や事故がなく、

快適に移動することなどが可能になり、社会全体としても、交通機関からのCO2排出が削減され、地方の活性化や消費の拡大にもつながると言われています。

超スマート社会の到来は、タクシー業界への影響も大きく、そのためにタクシー無線も、さまざまな知能・情報が共有される社会に対応すべく「新しいスタイルへの挑戦」を余儀なくされています。無線の一層の高度化を図ることによって利用者の利便性を高め、社会的ニーズに応えていくことがタクシー事業者へも求められています。

ICT (情報通信技術) の進展により、世の中が新しい社会への変化を呼び起こしている今日、顧客の要求・視点との共有化を図りながら新しいことに挑戦してこそ私たちの未来が開けるものと信じています。

今年も、個別輸送のタクシーはコロナ禍のなかで最も信頼されてきた公共交通機関であるということに誇りをもって、目の危機をご一緒に乗り越えていく所存ですので、皆様のお力添えのほど宜しくお願い申し上げます。

最後に、皆様方と社員様、そしてご家族の皆様のご健康とご繁栄を心よりご祈念申し上げます。新年のご挨拶とさせていただきます。

会員様からのおたより

本年も、年男をはじめ会員事業者の皆さまから、年頭所感をお寄せいただきました。ご多忙の中をありがとうございました。今年も「タクム」には会員の皆様の文芸作品や日常所感などを載せて参りますので、どしどしご投稿くださいますようお願い申し上げます。



苦労の一年を繰り返すのか

(一社)近畿自動車無線協会 理事
(一社)全国自動車無線連合会 理事
日本交通株式会社 代表取締役社長

澤 志 郎



新しい年を迎えました。

72歳の年男なので、挨拶をせよということになりました。どうも、失礼致します。

ここ数年、その通りだと思い知った言葉があります。

「一寸先は闇」は、政治の世界だけではない。

そして、経営するということは、「一山越えれば、次の山」だと、改めて感じました。

田舎の場合は、ドア to ドアのサービスの提供をタクシー産業が求められています。がうまく行きません。

今回のコロナの際には、休業を行った会社も多くありますが、休業が明けるとそのままリタイアする人が目立ったはずで。

人手不足に拍車が掛かる現実となりました。

そして、タクシー事業は、ハンドルを握る乗務員以外の人員が必要です。

無線配車の関係者、電話受付者や配車機器のオペレーターも不足して来ています。

ドライバー不足による、タクシー不足の前に、配車オペレーター不足によるタクシーの供給不足が顕在化して来ています。

タクシー利用者と、タクシー運転者のマッチングを、ITで行う事は出来ないのかと、期待してい

ましたが、どうも、無理なようです。

それと、根本のところ、世代によって、スマホを操る能力に、断絶があります。

アプリによって、この問題の解決を期待していましたが、世代の更新を待つことが解決手段だという解説を読んだことがあります。

また、キャッシュレス化へ、強く誘導されていますが、キャッシュレスには多様な手段があります。

最初に「チャージ」しておくことが必要だと言われても、困惑する人は多いはずで。

今回のタクシー運賃の値上げは、タクシー業界にとっては干天に慈雨でした。

ただ、人手不足への特効薬になったかどうかは疑問です。

もともと、配車のアプリの開発会社さんは、マッチングをアプリに任せると、空車走行が減って実車に置き換わるから、營收がアップすると言っていました。そしてそう説明を書いたパワーポイントの資料を示してくれました。

つまりアプリによって効率が良くなり、その効果として実車率を高くする事が出来るとの理屈です。(実車率は実車走行キロを、全走行キロで割った率)

そして、現在の実車率は、47%です。

昔の記憶を辿れば、タクシーの適正実車率は52%と言われていました。

配車アプリを導入すると、実車率が下がってしまうのでしょうか？

迎車料金を下げる事を目的として、回送車両が到着する直前で、配車をキャンセルするテクニックが行われていると聞きますが、その影響なのでしょうか？

一つ良い事があると、その反動があるものですが、スマホ配車もそういうことなのでしょうか？

尚、デマンドの実証実験があちこちで行われていますが、実験の結果を公開してもらいたいと願っています。

色々雑然と書かせて頂きましたが、今年も苦勞の一年が始まりました。

元気で健康な一年であることをお祈り致します。

デジタル改革、無線配車サービスに対する要望

(一社)信越自動車無線協会 副会長
(一社)全国自動車無線連合会 理事
松葉タクシー有限公司 代表取締役

松 葉 和 彦



我々の事業である旅客自動車運送事業を取り巻く環境は厳しさを増す中、地域の生活に欠かせない交通インフラとしての必要性が増しています。今の状況は、コロナ禍また人口減少などの影響により地域の交通を支える旅客自動車運送事業の事業環境や経営環境の悪化に対して、生産性の向上、乗客満足度向上によるSDGs 持続可能な経営を実現することが求められています。SDGs 持続可能な経営のために必要な生産性向上や乗客、利用者サービス向上には、デジタルの機器の活用が効果的になっております。無線システムもアナログからデジタルに移行した事で実際、作業にかかる時間や手間を減らして業務効率化やコスト削減、利用者の利便性の向上につながりました。

配車システム機器、GPS による車両位置情報により、利用者からの配車依頼に対し、受付から配車までの業務を効率化する事ができ、各車両の位置や運行状況、進行方向に関する情報をもとに、配車

センターのオペレーターは最適な車両を選択して配車指示を行います。車両位置がリアルタイムに把握できることから、オペレーターはドライバーの位置確認を行う必要が無く電話対応時間も短縮されます。配車アプリ導入により、お客様の携帯電話(スマートフォン)等の位置情報が乗務員さんと共有でき、最適なルートナビゲーションによって効率の良い迎車が可能となっています。

最近、都市部では配車アプリによる配車依頼が増えていることを耳にします。しかし、まだまだ電話での配車依頼が多い地方では、配車アプリでの優先的な振り分けの弊害も大きく使い勝手が悪い状況も生まれています。

配車アプリの導入については自社エリア利用者の受注状況を考慮した上で導入するシステムの最適化を図っていくことが必要と考えます。

特集

無線配車が描くタクシー事業の デジタル改革と持続経営

あらゆる産業とビジネスに進むデジタル改革と長引くコロナ禍は、タクシー事業経営と配車サービスを大きく変え、対面と移動を抑えたニューノーマル社会では、ネットワークと情報通信技術を活用したビジネスが展開されている。移動支援を行うタクシーサービスでは、アプリ配車や支払決済サービスなどのデジタル経費がかさみ、タクシー事業の持続維持（SDGs）に重い課題を生じている。新年特集は、タクシー事業の持続維持にも観点を置いた車両を使った地域事業のデジタル改革支援の全自無連の調査研究の取り組みを報告する。

ニューノーマル社会と無線配車の対応

3年以上続くコロナ禍は、対面と移動を減少させ、タクシー需要は、コロナ前の8割近くまで回復しているとは言え、総需要の減少傾向は変わらず、都市部では、配車アプリによる顧客確保競争が展開されている。また、コロナ禍でも、AI人工知能やICT情報通信技術を活用するデジタル改革の流れは、タクシー経営スタイルを大きく変えている。タクシー事業者が必死の経営努力を続ける中、感染拡大は8波に突入しコロナ感染拡大の中で、新年を迎えた。

タクシー事業（経営）は、アプリ配車やキャッシュレスサービスの導入などで、無線配車・顧客サービスを変えてサービス向上と事業継続が求められている。

特にタクシー需要が減少している中での競争的顧客確保の面から、配車アプリごとの利用事業者の組織分離や統合化、アプリ配車料金の設定が行われるなど、タクシーサービスの多様化やデジタル化に合わせたタクシー事業経営の維持継続を迫っている。

一方、携帯電話端末を使った配車アプリを提供するアプリ事業者（プラットフォーム）は、大量の端末を狙ったの広告収入に頼るビジネスが限界に達しているといわれている。タクシー配車アプリだけでなく配達アプリやマッチングサービスなど、多様な集客アプリを運用する海外の超大アプリ事業者とは違って、タクシー配車だけをサービスする国内のタクシー配車アプリ事業者の経営は、たいへんな状況にあると聞こえている。いま、タクシー事業と無線配車サービスは、デジタル投資が増大し、アプリ配車への集約化競争の中で、地域公共交通として、地域供給力の継続確保と経営維持が一層求められている。

デジタル改革の動きは、タクシー配車だけでなく、あらゆる産業とサービスに展開され、とりわけ車両と移動無線を使った各種の地域事業・地域サービスに効果的なデジタル改革が問われている。

無線配車は、タクシー事業の重要な経営ツールであり、そのツールをデジタル無線のような自前とするか、アプリ配車のようなレンタルとするかの選択があったはずが、前述のように、アプリ配車事業者は、広告収入による端末数を確保したいため、車両側にも携帯通信端末の配備を求め、事業経営側から見ても経費のかさばる経営ツールとなっている。

経営経済的なアプリ配車サービス

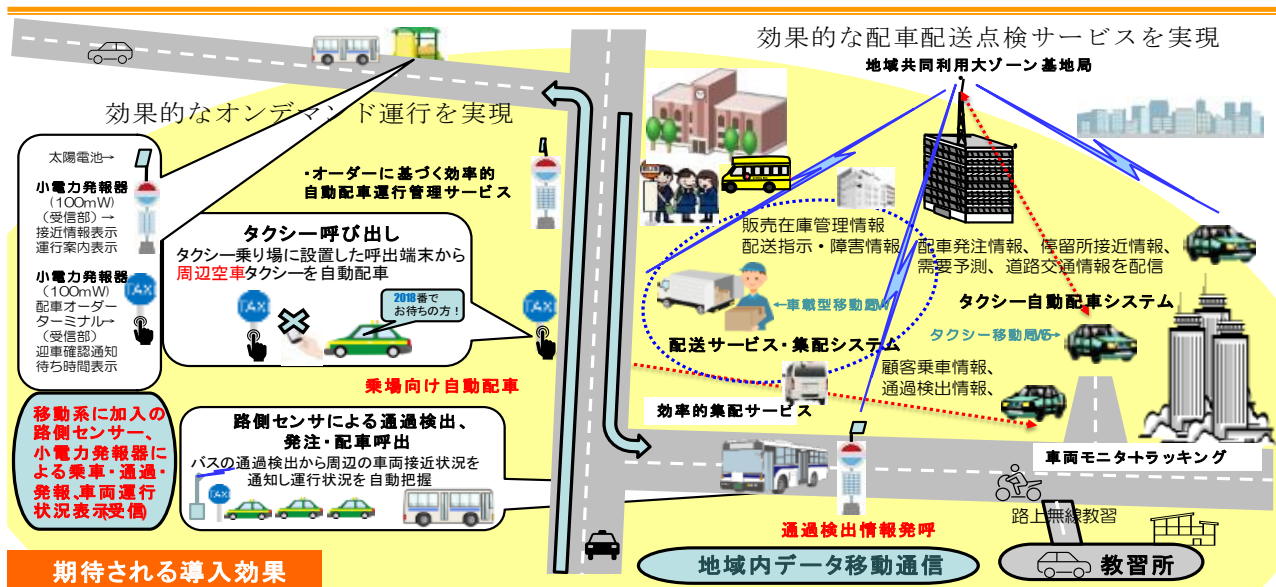
我が国に本格的なタクシー配車アプリが誕生したのは、2014年の東京の「スマホ de タックン」で、自営デジタル無線との回線接続によって車両側への配車アプリ専用端末は不要としていた。

タクシー事業の効果的経営ツールに自営デジタル無線を活用したものであったが、2015年、国内のタクシー専用の配車アプリ事業者が誕生して以来、車両に携帯移動通信端末を搭載した配車アプリになり、タクシー事業者に投資・経営負担をかけるようになってきた。特に、地方における配車頻度と投資効果は、とても採算が得られるようなものではない。タクシー需要そのものが減少している中で、タクシー事業のデジタル改革によって、経営負担がのしかかるアプリ配車が広まり、タクシー事業の維持継続に不安を抱えている。2023年、堅実なタクシー経営と顧客サービスを維持発展させるには、競争的配車サービスではなく、経済的、かつ効果的な配車サービスを巡る将来を展望する取り組みが必要ではないだろうか。

全自無連は、令和元年より、低廉でシステム投資のあまり掛からない車両を使った様々な地域事業に共同で使える業務用デジタル共同無線の調査研究を重ねてきた。その自営デジタル無線は、汎用性とデジタル通信の信頼性を考慮し、シンプルな共同通信方式を取り入れた自営デジタル移動通信システムであり、昨年、愛知県日進市を検証フィールドとして、1つの電波（周波数）を使って、タクシー配車管理、バス運行管理とゴミ収集作業管理などの複数の車両作業管理が同時にできる複数の通信アプリケーションによる実証試験を行った。「地域自営IoT無線システム」と称した車載系デジタル移動通信システムは、生コンミキサー車の配送管理や路上教習車のAI教習支援、幼児バスの通園安全管理システム、LPGなどの回収車作業支援など、地域業務用車両への利用も想定されている。

今年、1月下旬から2月1日にかけて、公開社会実証試験を行い、その汎用性、経済性を含めた技術検証と地域自営IoT無線局の制度化に向けた提言を行う予定である。

地域における業務用IoT無線の利用イメージ例



- 固定センサーネットワークを組合せて、発注から到着までのモビリティサービスを充実させる。(バス停、タクシー乗場)
- 需要と供給のバランスを図り、費用対効果を発揮する。(配車・配送会社)
- 地域インフラの点検管理がスムーズになり、需要の少ない地域における事業経営の持続可能性を高める。

業務用IoT無線の利活用により持続可能な地域モビリティ社会を構築

多用途な地域業務に使える共同利用型

IoT 無線システムの社会実証試験



地域自営 IoT 無線システムは、基地局等の通信インフラを地域共同利用して通信信頼性が高く、低廉な車載通信端末により、車両（移動局）数の少ない地域事業者が手軽に利用できるデジタル移動通信システムである。ここでは、その社会実証試験に使われる地域自営 IoT 無線システムの特徴と概要と、その社会実証試験を紹介し地方の小規模事業者も取り組める業務用無線のデジタル改革実現を図る。

なお、この社会実証試験は、2月1日、愛知県日進市で行われる。

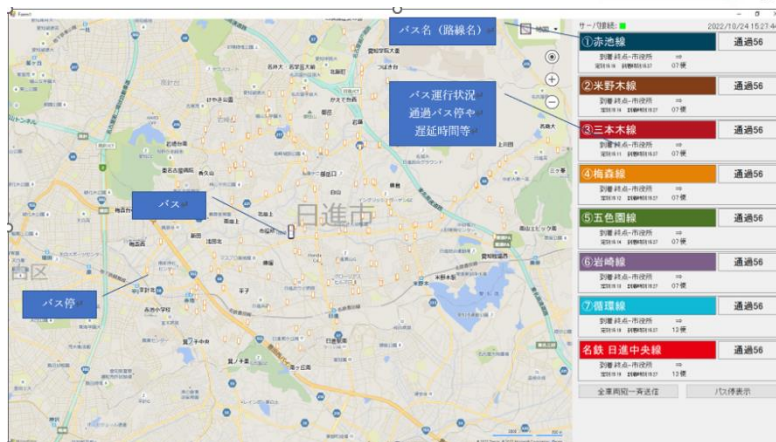
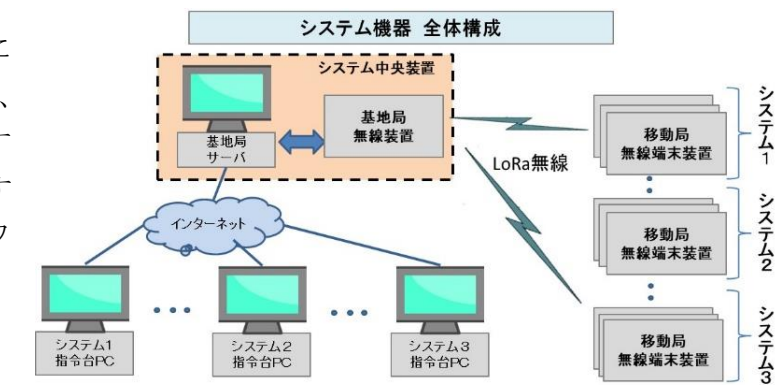
＜システムの概要＞

次の複数の通信アプリケーション例により、一つの電波（周波数）を共同利用し、それぞれの業務用移動通信を同時運用するもの。なお、この社会実証試験に使用する基地局は、名古屋市の東山スカイタワーに設営している。

- ① バス停通過等の路線バス運行管理
(8路線8台の車両動態モニター)
- ② ゴミ収集などの車両作業管理
(1600集積所の収集進捗監視)
- ③ タクシー配車管理
(少数タクシー車両の配車管理)

＜実証試験での表示画面例＞

- ① 路線バスの運行管理画面 (右図)
- 総合バス停運行表示板 (下図)



①赤池線	②米野木線	③三本木線	④梅森線	⑤五色園線	⑥岩崎線	⑦循環線	日進中央線
07:00分以下上道線 13:00分以下上道線	07:00分以下上道線 13:00分以下上道線	11:30分以下上道線 13:00分以下上道線	07:00分以下上道線 13:00分以下上道線	07:00分以下上道線 13:00分以下上道線	07:00分以下上道線 13:00分以下上道線	07:00分以下上道線 13:00分以下上道線	00:00 13:00分以下上道線
08 赤池線 09 赤池線 10 赤池線 11 赤池線 12 赤池線 13 赤池線 14 赤池線 15 赤池線 16 赤池線 17 赤池線 18 赤池線 19 赤池線 20 赤池線 21 赤池線 22 赤池線 23 赤池線 24 赤池線 25 赤池線 26 赤池線 27 赤池線 28 赤池線 29 赤池線 30 赤池線 31 赤池線 32 赤池線 33 赤池線 34 赤池線 35 赤池線 36 赤池線 37 赤池線 38 赤池線 39 赤池線 40 赤池線 41 赤池線 42 赤池線 43 赤池線 44 赤池線 45 赤池線 46 赤池線 47 赤池線 48 赤池線 49 赤池線 50 赤池線 51 赤池線 52 赤池線 53 赤池線 54 赤池線 55 赤池線 56 赤池線 57 赤池線 58 赤池線 59 赤池線 60 赤池線 61 赤池線 62 赤池線 63 赤池線 64 赤池線 65 赤池線 66 赤池線 67 赤池線 68 赤池線 69 赤池線 70 赤池線 71 赤池線 72 赤池線 73 赤池線 74 赤池線 75 赤池線 76 赤池線 77 赤池線 78 赤池線 79 赤池線 80 赤池線 81 赤池線 82 赤池線 83 赤池線 84 赤池線 85 赤池線 86 赤池線 87 赤池線 88 赤池線 89 赤池線 90 赤池線 91 赤池線 92 赤池線 93 赤池線 94 赤池線 95 赤池線 96 赤池線 97 赤池線 98 赤池線 99 赤池線 100 赤池線	08 米野木線 09 米野木線 10 米野木線 11 米野木線 12 米野木線 13 米野木線 14 米野木線 15 米野木線 16 米野木線 17 米野木線 18 米野木線 19 米野木線 20 米野木線 21 米野木線 22 米野木線 23 米野木線 24 米野木線 25 米野木線 26 米野木線 27 米野木線 28 米野木線 29 米野木線 30 米野木線 31 米野木線 32 米野木線 33 米野木線 34 米野木線 35 米野木線 36 米野木線 37 米野木線 38 米野木線 39 米野木線 40 米野木線 41 米野木線 42 米野木線 43 米野木線 44 米野木線 45 米野木線 46 米野木線 47 米野木線 48 米野木線 49 米野木線 50 米野木線 51 米野木線 52 米野木線 53 米野木線 54 米野木線 55 米野木線 56 米野木線 57 米野木線 58 米野木線 59 米野木線 60 米野木線 61 米野木線 62 米野木線 63 米野木線 64 米野木線 65 米野木線 66 米野木線 67 米野木線 68 米野木線 69 米野木線 70 米野木線 71 米野木線 72 米野木線 73 米野木線 74 米野木線 75 米野木線 76 米野木線 77 米野木線 78 米野木線 79 米野木線 80 米野木線 81 米野木線 82 米野木線 83 米野木線 84 米野木線 85 米野木線 86 米野木線 87 米野木線 88 米野木線 89 米野木線 90 米野木線 91 米野木線 92 米野木線 93 米野木線 94 米野木線 95 米野木線 96 米野木線 97 米野木線 98 米野木線 99 米野木線 100 米野木線	11 三本木線 12 三本木線 13 三本木線 14 三本木線 15 三本木線 16 三本木線 17 三本木線 18 三本木線 19 三本木線 20 三本木線 21 三本木線 22 三本木線 23 三本木線 24 三本木線 25 三本木線 26 三本木線 27 三本木線 28 三本木線 29 三本木線 30 三本木線 31 三本木線 32 三本木線 33 三本木線 34 三本木線 35 三本木線 36 三本木線 37 三本木線 38 三本木線 39 三本木線 40 三本木線 41 三本木線 42 三本木線 43 三本木線 44 三本木線 45 三本木線 46 三本木線 47 三本木線 48 三本木線 49 三本木線 50 三本木線 51 三本木線 52 三本木線 53 三本木線 54 三本木線 55 三本木線 56 三本木線 57 三本木線 58 三本木線 59 三本木線 60 三本木線 61 三本木線 62 三本木線 63 三本木線 64 三本木線 65 三本木線 66 三本木線 67 三本木線 68 三本木線 69 三本木線 70 三本木線 71 三本木線 72 三本木線 73 三本木線 74 三本木線 75 三本木線 76 三本木線 77 三本木線 78 三本木線 79 三本木線 80 三本木線 81 三本木線 82 三本木線 83 三本木線 84 三本木線 85 三本木線 86 三本木線 87 三本木線 88 三本木線 89 三本木線 90 三本木線 91 三本木線 92 三本木線 93 三本木線 94 三本木線 95 三本木線 96 三本木線 97 三本木線 98 三本木線 99 三本木線 100 三本木線	08 梅森線 09 梅森線 10 梅森線 11 梅森線 12 梅森線 13 梅森線 14 梅森線 15 梅森線 16 梅森線 17 梅森線 18 梅森線 19 梅森線 20 梅森線 21 梅森線 22 梅森線 23 梅森線 24 梅森線 25 梅森線 26 梅森線 27 梅森線 28 梅森線 29 梅森線 30 梅森線 31 梅森線 32 梅森線 33 梅森線 34 梅森線 35 梅森線 36 梅森線 37 梅森線 38 梅森線 39 梅森線 40 梅森線 41 梅森線 42 梅森線 43 梅森線 44 梅森線 45 梅森線 46 梅森線 47 梅森線 48 梅森線 49 梅森線 50 梅森線 51 梅森線 52 梅森線 53 梅森線 54 梅森線 55 梅森線 56 梅森線 57 梅森線 58 梅森線 59 梅森線 60 梅森線 61 梅森線 62 梅森線 63 梅森線 64 梅森線 65 梅森線 66 梅森線 67 梅森線 68 梅森線 69 梅森線 70 梅森線 71 梅森線 72 梅森線 73 梅森線 74 梅森線 75 梅森線 76 梅森線 77 梅森線 78 梅森線 79 梅森線 80 梅森線 81 梅森線 82 梅森線 83 梅森線 84 梅森線 85 梅森線 86 梅森線 87 梅森線 88 梅森線 89 梅森線 90 梅森線 91 梅森線 92 梅森線 93 梅森線 94 梅森線 95 梅森線 96 梅森線 97 梅森線 98 梅森線 99 梅森線 100 梅森線	08 五色園線 09 五色園線 10 五色園線 11 五色園線 12 五色園線 13 五色園線 14 五色園線 15 五色園線 16 五色園線 17 五色園線 18 五色園線 19 五色園線 20 五色園線 21 五色園線 22 五色園線 23 五色園線 24 五色園線 25 五色園線 26 五色園線 27 五色園線 28 五色園線 29 五色園線 30 五色園線 31 五色園線 32 五色園線 33 五色園線 34 五色園線 35 五色園線 36 五色園線 37 五色園線 38 五色園線 39 五色園線 40 五色園線 41 五色園線 42 五色園線 43 五色園線 44 五色園線 45 五色園線 46 五色園線 47 五色園線 48 五色園線 49 五色園線 50 五色園線 51 五色園線 52 五色園線 53 五色園線 54 五色園線 55 五色園線 56 五色園線 57 五色園線 58 五色園線 59 五色園線 60 五色園線 61 五色園線 62 五色園線 63 五色園線 64 五色園線 65 五色園線 66 五色園線 67 五色園線 68 五色園線 69 五色園線 70 五色園線 71 五色園線 72 五色園線 73 五色園線 74 五色園線 75 五色園線 76 五色園線 77 五色園線 78 五色園線 79 五色園線 80 五色園線 81 五色園線 82 五色園線 83 五色園線 84 五色園線 85 五色園線 86 五色園線 87 五色園線 88 五色園線 89 五色園線 90 五色園線 91 五色園線 92 五色園線 93 五色園線 94 五色園線 95 五色園線 96 五色園線 97 五色園線 98 五色園線 99 五色園線 100 五色園線	08 岩崎線 09 岩崎線 10 岩崎線 11 岩崎線 12 岩崎線 13 岩崎線 14 岩崎線 15 岩崎線 16 岩崎線 17 岩崎線 18 岩崎線 19 岩崎線 20 岩崎線 21 岩崎線 22 岩崎線 23 岩崎線 24 岩崎線 25 岩崎線 26 岩崎線 27 岩崎線 28 岩崎線 29 岩崎線 30 岩崎線 31 岩崎線 32 岩崎線 33 岩崎線 34 岩崎線 35 岩崎線 36 岩崎線 37 岩崎線 38 岩崎線 39 岩崎線 40 岩崎線 41 岩崎線 42 岩崎線 43 岩崎線 44 岩崎線 45 岩崎線 46 岩崎線 47 岩崎線 48 岩崎線 49 岩崎線 50 岩崎線 51 岩崎線 52 岩崎線 53 岩崎線 54 岩崎線 55 岩崎線 56 岩崎線 57 岩崎線 58 岩崎線 59 岩崎線 60 岩崎線 61 岩崎線 62 岩崎線 63 岩崎線 64 岩崎線 65 岩崎線 66 岩崎線 67 岩崎線 68 岩崎線 69 岩崎線 70 岩崎線 71 岩崎線 72 岩崎線 73 岩崎線 74 岩崎線 75 岩崎線 76 岩崎線 77 岩崎線 78 岩崎線 79 岩崎線 80 岩崎線 81 岩崎線 82 岩崎線 83 岩崎線 84 岩崎線 85 岩崎線 86 岩崎線 87 岩崎線 88 岩崎線 89 岩崎線 90 岩崎線 91 岩崎線 92 岩崎線 93 岩崎線 94 岩崎線 95 岩崎線 96 岩崎線 97 岩崎線 98 岩崎線 99 岩崎線 100 岩崎線	08 循環線 09 循環線 10 循環線 11 循環線 12 循環線 13 循環線 14 循環線 15 循環線 16 循環線 17 循環線 18 循環線 19 循環線 20 循環線 21 循環線 22 循環線 23 循環線 24 循環線 25 循環線 26 循環線 27 循環線 28 循環線 29 循環線 30 循環線 31 循環線 32 循環線 33 循環線 34 循環線 35 循環線 36 循環線 37 循環線 38 循環線 39 循環線 40 循環線 41 循環線 42 循環線 43 循環線 44 循環線 45 循環線 46 循環線 47 循環線 48 循環線 49 循環線 50 循環線 51 循環線 52 循環線 53 循環線 54 循環線 55 循環線 56 循環線 57 循環線 58 循環線 59 循環線 60 循環線 61 循環線 62 循環線 63 循環線 64 循環線 65 循環線 66 循環線 67 循環線 68 循環線 69 循環線 70 循環線 71 循環線 72 循環線 73 循環線 74 循環線 75 循環線 76 循環線 77 循環線 78 循環線 79 循環線 80 循環線 81 循環線 82 循環線 83 循環線 84 循環線 85 循環線 86 循環線 87 循環線 88 循環線 89 循環線 90 循環線 91 循環線 92 循環線 93 循環線 94 循環線 95 循環線 96 循環線 97 循環線 98 循環線 99 循環線 100 循環線	08 日進中央線 09 日進中央線 10 日進中央線 11 日進中央線 12 日進中央線 13 日進中央線 14 日進中央線 15 日進中央線 16 日進中央線 17 日進中央線 18 日進中央線 19 日進中央線 20 日進中央線 21 日進中央線 22 日進中央線 23 日進中央線 24 日進中央線 25 日進中央線 26 日進中央線 27 日進中央線 28 日進中央線 29 日進中央線 30 日進中央線 31 日進中央線 32 日進中央線 33 日進中央線 34 日進中央線 35 日進中央線 36 日進中央線 37 日進中央線 38 日進中央線 39 日進中央線 40 日進中央線 41 日進中央線 42 日進中央線 43 日進中央線 44 日進中央線 45 日進中央線 46 日進中央線 47 日進中央線 48 日進中央線 49 日進中央線 50 日進中央線 51 日進中央線 52 日進中央線 53 日進中央線 54 日進中央線 55 日進中央線 56 日進中央線 57 日進中央線 58 日進中央線 59 日進中央線 60 日進中央線 61 日進中央線 62 日進中央線 63 日進中央線 64 日進中央線 65 日進中央線 66 日進中央線 67 日進中央線 68 日進中央線 69 日進中央線 70 日進中央線 71 日進中央線 72 日進中央線 73 日進中央線 74 日進中央線 75 日進中央線 76 日進中央線 77 日進中央線 78 日進中央線 79 日進中央線 80 日進中央線 81 日進中央線 82 日進中央線 83 日進中央線 84 日進中央線 85 日進中央線 86 日進中央線 87 日進中央線 88 日進中央線 89 日進中央線 90 日進中央線 91 日進中央線 92 日進中央線 93 日進中央線 94 日進中央線 95 日進中央線 96 日進中央線 97 日進中央線 98 日進中央線 99 日進中央線 100 日進中央線

8 路線のバスに移動無線を搭載しダイヤ運行した。



② ゴミ収集車の収集作業進捗モニター画面

ごみの収集管理画面
自動画面キャプチャ

基地局接続: 2022/11/10 11:30:00

ゴミ収集車01 0162回収 回収時刻 11:29:57 総回収箇所 25	収集中
ゴミ収集車02 現在位置 ---- 付近	収集中
ゴミ収集車03 現在位置 ---- 付近	収集中

団地内集積所を収集中（上図）、収集を自動検知し収集、収集作業の進捗管理を実現

③ タクシーの配車運行管理画面（下図）

タクシー運行管理画面
自動画面キャプチャ

基地局接続: 2022/11/09 10:23:34

フジタクシー-01 山田 016おかざき皮科 付近	実車
フジタクシー-02 田中 000日進市役所 付近	空車
つばめタクシー-01 佐藤 002日進駅 付近	空車
あんしんネットあいち 中田 002日進駅 付近	空車

全車両宛一斉送信

送信先ユニット名	時刻	メッセージ

公開社会実証試験 お問い合わせは、全自無連（TEL03-3262-5261）まで

2月1日（水）13:00～14:00 日進市民会館（愛知県日進市）

2022 活動報告・新年の期待

各協会から 2022 年の活動報告と 2023 年の期待・活動課題が寄せられました。

東海協会

令和4年度賛助会員会議を開催

東海自動車無線協会は、令和 4 年 11 月 16 日、総務省東海総合通信局会議室において令和 4 年度賛助会員会議を開催しました。

賛助会員会議は、毎年、11 月に開催し、メーカー、ディーラーの賛助会員を対象として、会員の無線局の許認可手続きを円滑にサポートするため行っています。本年も、第 8 波の感染拡大が懸念されるなか、感染対策を万全にして集合形式で開催しました。東海 4 県下の賛助会員が出席し電波行政についての認識を深めました。

冒頭、来賓としてお招きしました東海総合通信局山下修弘陸上課長よりご挨拶を頂きました。挨拶の中では、当協会及び賛助会員に対して電波行政への協力に対する謝辞が述べられ、また、昨年 6 月に閣議決定された「デジタル田園都市国家構想」実現のため、東海総合通信局においても「東海地域通信インフラ整備推進協議会」を設立し、光ファイバや 5G などの情報通信基盤の早期整備に向けて取組みを進めているとの紹介がされました。

その後、特別講演「最近の電波行政施策」として、東海総合通信局安田隆電波利用企画課長から「地域一般業務用 IoT 無線システムの社会実証に向けた調査検討会の概要（令和 4 年度地方技術試験事務）」をテーマに、地方技術試験事務制度の目的や、現在、全国自動車無線連合会に委託し、自営無線のデジタルトランスフォーメーションとして取り組んでいる一般業務用 IoT 無線の社会実証に向けた技術試験について、11 月 9 日から 10 日に実施した、バスロケ用アプリ、ごみ収集用アプリ、タクシー配車用アプリの簡易型アプリのデ

バッグ調査の結果や第 2 回技術調査（11 月 29 日～12 月 1 日）の計画内容について触れながら、現在の進捗状況について分かりやすく説明して頂きました。

引き続き、東海総合通信局陸上課の大内上席検査官からは、令和 4 年度の定期検査の実施状況、令和 5 年再免許手続き、無線局免許申請書の様式変更、電波利用料額の改定、無線設備のスプリアス規格の適応手続き、無線従事者の複数配置等についてご指導を頂きました。

当協会からも東海におけるタクシーの現状と東海協会での令和 5 年再免許に係る手続き等について説明を行い、申請書等の協会経由や会員への支援について要請を行いました。

当協会の事業を実施する上では、賛助会員の協力・支援が不可欠であることからこうした会議を通じて、今後も賛助会員との意思疎通を図り、会員の支援に努めていくこととしています。



挨拶する山下陸上課長



講演する安田電波利用企画課長

関西 MaaS アプリ、今夏のリリース目指す

～ 2025 年大阪・関西万博見据え、官民連携でサービス提供へ ～

MaaS(Mobility as a Service)については、現在、都市部、地方部に関わらず各地でその地域のニーズに合わせた多様な形での実証実験等が進められていますが、MaaS そのものは、モード・業種横断的に幅広い事業者間で連携し、広域的に提供されることで利用者の利便が増進します。

特に、関西地方においては、2025 年に大阪・関西万博を控えるとともに、豊富な観光資源を有していることから、広域的な MaaS の活用による効果は大きいと期待されています。

こうした中、近畿運輸局などの呼びかけで、MaaS の取組みに関して、交通・観光分野をはじめとする幅広い業種間での連携を促進し、取組みを協同で実施していくことを目的に設置された関西 MaaS 推進連絡会議では、昨年 11 月 8 日に第 2 回会合を開き、今夏、2023 年夏を目途に、まず関西鉄道 7 社で「関西 MaaS アプリ (仮称)」をリリース、地域の交通事業者と連携を図りつつ MaaS システム・アプリを構築していくことを明らかにしました。



今回、これまで検討を行ってきた鉄道 7 社による「関西 MaaS 検討会」を進化させて「関西 MaaS 協議会」を設立。複数の鉄道事業者による MaaS の共同構築は、国内初の取組みで、近畿 2 府 5 県と愛知県の一部で、関西 MaaS の普及と拡充によって公共交通の需要を創出するとともに地域や時代の街づくりを目指すとしています。

アプリのリリース第 1 弾では、主に関西地域におけるマルチモーダルでの乗換経路検索やチケットストア、観光施設紹介等のサービスをワンストップで利用でき、その後も逐次のバージョンアップにより機能を拡充していく計画です。同協議会では、日本国際博覧会協会等の関係団体等との連携はもとより、関西地区の多種多様なサービス事業者等の皆様と幅広く連携し、「One Kansai」を合言葉に、DX による交通サービスの高度化や観光利用の促進等を中心に、大阪・関西万博以降も関西地域の更なる活性化に大きく貢献できる MaaS の実現に向けて邁進していくとしています。

会議であいさつした 金井昭彦 近畿運輸局長は、「交通・観光を一体的に推進し、様々なサービスの融合を可能とする関西 MaaS の実現が関西経済全体に非常に重要。万博会場だけでなく関西全体をパビリオン化することを目標にしている。今回の MaaS 協議会設立を契機に、複数の鉄道事業者が連携、各モードの交通事業者、福祉を含めた、多様な地域と分野を繋ぐ、わが国最大規模となるだけでなく、世界でも例を見ないものになるのではないかと期待している。関西 MaaS を 25 年万博のレガシーとしていくため国も最大限バックアップしたい。」と強調しました。今後の展開に大きな期待が寄せられています。



国内最大規模の配車アプリでは昨年 1 月から新たなバージョンへの移行が進められていますが、東北地域では昨年 4 月に宮城県仙台地区が先行して実施されました。その後本年 5 月から青森県、福島県、岩手県、秋田県と順次進められ、9 月に山形県まで移行が図られました。この取組みは当然ながら高度化や多機能等を目指したのですが、移行スケジュールはかなりタイトだった地域もあり、従業員も業務環境に変化が生ずることから対象の会員社にはとまどいも大きかったようです。またこれに準ずる規模の配車アプリも東北地域では着々と導入されていますが、この取組みは大規模の会員によるものがほとんどです。

一方、タブレット配車システムはほとんどの無線機メーカーが提供していますが、東北地域でも本年に入って全 6 県で移行事例があり、多くは中規模の事業者によるものです。このサービスでは結局はアプリ機能の追加等によってトータルでのコストメリットは少ないようですが、導入理由としてはクラウド方式で運営委託できることでの負担軽減が大きい模様です。問題は通信としては IP 無線の形となり、移行により協会退会する事例が続いていることで、今後の組織維持での大きな危機となるものです。東北協会では個別での IP 無線会員として存続いただければ会費は自営無線時の半額以下となりますので、この点を強く訴求していく必要があると考えています。

九州タクシー無線協会会長、全自無連副会長

稲葉伸一郎氏 秋の叙勲を受章



昨年の 11 月 3 日、九州タクシー無線協会会長の稲葉伸一郎様が、自動車無線功労（総務省）として、令和 4 年秋の叙勲に旭日双光章を受けられました。誠に、おめでとうございます。

**令和 4 年 9 月～12 月
各自動車無線協会および全自無連の動き**

◇ 北海道ハイヤー無線協会

- R4. 7～10 月 令和 4 年度無線局定期検査受検についての周知
(該当会員を対象に検査指定月の 2 か月前を目途に周知文書を順次発出)
11. 2 令和 5 年 6 月 1 日付け再免許申請に関するお知らせ (該当会員及び申請代理人あて)
11. 2 令和 5 年 6 月 1 日付け再免許申請に関する点検受付開始
12. 1 令和 5 年 6 月 1 日付け再免許申請開始
12. 20 (一社)札幌ハイヤー協会 無線委員会

◇ 東北自動車無線協会

- R4. 10. 18 仙台移動無線センター理事会 (仙台市)
10. 20 令和 5 年再免許対象会員 (6 社) に意向確認
10. 27 東北電気通信法人会総会 (仙台市)
11. 2 協会第 3 回理事会 (仙台市)
11. 11 協会会報 No.228 号 (令和 4 年 11 月号) 発行
- 11.29-12.1 全自無連調査検討実証試験支援 (愛知県日進市)
12. 5 令和 5 年再免許申請 (6 社)
12. 8 協会宮城県支部・宮城県警察本部 合同通信訓練開催

◇ 関東自動車無線協会

- R4. 10. 4 R4 年度第 1 回通信技術委員会 (書面審議) 議案書を送付
10. 6 R4 年度第 1 回総務委員会を開催 (自動車会館)
10. 13 R4 年度第 2 回正副会長・支部長等会議を開催 (自動車会館)
10. 13 R4 年度第 3 回理事会を開催 (自動車会館)
10. 13 R4 年度上半期業務・会計監査を実施 (自動車会館)
11. 1 (一社) 神奈川県タクシー協会 70 周年記念式典へ参加 (横浜市)
11. 17 第 63 回通常総会開催ホテルとの打合せ
- 11.30-12.1 全自無連調査検討実証試験支援 (愛知県日進市)
12. 5 関東総合通信局長へ年末のご挨拶
12. 7 関東運輸局長へ年末のご挨拶
12. 26 関自無協会報第 95 号を発行

◇ 信越自動車無線協会

- R4. 9. 15 コロナ禍により第 2 回理事会を書面とする提案送付
10. 18 令和 5 年通常総会を新潟市開催としてホテル手配
10. 21 正会員等への下期会費請求書発送
10. 28 令和 4 年度第 2 回理事会を書面形式で開催 (全員同意)
11. 14 令和 5 年再免許対象会員あて申請代行の照会
- 12 月上旬 会報誌第 137 号 (新年号) の発刊準備

◇ 北陸自動車無線協会

- R4. 9.30 協会会報誌(タクムほくりく令和4年度 No.3)、全自無連会報(タクシー無線 2022年)発送
- 10.28 理事会資料説明会
- 10.28 北陸総合通信局長表敬訪問(会長 随行:専務理事)
- 11. 8 令和4年度再免許申請関係書類発送(対象会員)
- 11.11 令和4年度第2回理事会(書面決議)
- 11.22 金沢移動無線センター事業協同組合令和4年度第3回理事会
- 12. 1 無線局再免許の電子申請開始
- 12.16 サイバーセキュリティーセミナー2022(専務理事聴講)
- 12.19 北陸総合通信局講演会(専務理事聴講)
- 12.27 協会会報誌(タクムほくりく令和4年度 No.4)、全自無連情報誌(インフォメーションタクム No.72)発送
- 12.27 令和5年度表彰候補者推薦依頼

◇ 東海自動車無線協会

- R4. 9. 1 名古屋無線集中基地協会業務打合せ
- 9. 6 会長との打合せ(業務報告等)
- 9.8-9 全自無連調査検討会事務(東海総通局、日進市他)
- 9.12 全自無連調査検討会事務(静岡大学、名城大学)
- 9.21 名古屋無線集中基地局業務打合せ
- 10. 1 会報「とうかい自無協だより」秋号を発送
- 10. 6 名古屋無線集中基地協会業務打合せ
- 10.13 全自無連調査検討会事務(日進市)
- 10.17 会長との打合せ(業務報告等)
- 10.19 東海自無協第2回正副会長会及び第2回役員会(書面開催)議案発送(集約日 11/15)
- 10.24-25 全自無連調査検討会事務
- 10.27 東海情報通信懇談会定期総会(メルパルク)
- 11. 1 令和5年再免許申請に係る案内文書発送
- 11. 2 名古屋無線集中基地協会業務打合せ
- 11.8-11 全自無連調査検討会デバッグ調査(東海総通局、日進市)
- 11.11 年末調整事務説明会(事務職員)
- 11.15 名古屋無線集中基地協会令和4年度役員会、会計監査
- 11.16 東海自無協令和4年度賛助会員会議
- 11.17 社会保障制度事務説明会(事務職員)
- 11.18 会長打合せ(業務報告等)
- 11.21-22 全自無連調査検討会事務(東海総通局、日進市)
- 11.28-12.2 全自無連調査検討会実証試験支援(愛知県日進市)
- 12.15 名古屋無線集中基地協会第55期定時総会
- 12.21 全自無連第2回調査検討会支援
- 12.28 会報「とうかい自無協だより」新年号発送

◇ 近畿自動車無線協会

- R4. 9.26 大阪集中基地局受信分配増幅器の設備更改（大阪府咲洲庁舎）
- 10. 6 タクシー無線担当者会議（賛助会員対象）開催（大阪市・エルおおさか）
- 10. 7 会報「近自無協だより No.246 R4 年秋号」発行
- 10.26 令和 5 年 6 月期再免許対象会員あて案内通知発送
- 11.30-12.1 全自無連調査検討実証試験支援（愛知県名古屋市、日進市）
- 12. 7 定例正副会長会・理事会（大阪市・ホテルグランヴィア大阪）
- 12.15 近畿総合通信局無線通信部長と無線関係団体との意見交換会（近畿総合通信局）

◇ 中国自動車無線協会

- R4. 10.24 広島移動無線センターの運営に関する相談（法律事務所）
- 10.26 広島集中基地局の無線設備の点検
- 10.28 税理士による会計処理の確認
- 11.16 広島移動無線センター会長・副会長会議
- 11.17 局長年頭あいさつ原稿の要請
中国総合通信局無線通信部陸上課へ訪問、中国運輸局自動車交通部旅客第 2 課へ訪問
- 11.29-12.2 全自無連調査検討実証試験支援（愛知県名古屋市、日進市）
- 12.17 当協会会報誌の新年号の作成、印刷発注

◇ 四国自動車無線協会

- R4. 9.30 中間決算
- 9.30 渡部会長打合せ（電話）
- 10.31 渡部会長打合せ（電話）
- 11.11 渡部会長打合せ（電話）
- 11.30 2022 年度第 3 回理事会（書面）
- 12. 1 再免許電子申請の開始

◇ 九州タクシー無線協会

- R4. 10. 6 九州総合通信局へ令和 5 年再免許対象局一覧表提供依頼
- 10.13 会長との打合せ（理事会議案）
- 10.21 令和 4 年度第 2 回理事会（熊本市）
- 10.27 IT 業者によるシステム点検
- 11. 1 九州総合通信局へ会報原稿依頼
- 11. 3 秋の叙勲で稲葉会長が旭日双光章を受章（自動車無線功労）
- 11.11 令和 5 年再免許通知（対象の会員宛）
- 11.11 令和 5 年再免許に関する要請（賛助会員・支部宛）
- 11.24 九州受信環境クリーン協議会幹事会（福岡市）
- 11.29-12.1 全自無連調査検討実証試験支援（愛知県日進市）
- 12. 2 九州電気通信法人会例会
- 12.22 会報「九州タクシー無線」（正月号）発送（支部宛）
- 12.26 IT 業者によるシステム点検

◆ 全国自動車無線連合会

- R4. 9. 1 会報「タクシー無線」第 61 号発行
9.8-9 調査研究 議事録案調整・技術試験計画説明（名古屋市・日進市）
9.12 調査研究 議事録案調整・技術試験計画説明（浜松市・名古屋市）
9.15 調査研究 阪田主査議事録案説明
9.22 移動通信課長業務説明（総務省）
9.29-30 調査研究 実験局検査点検立会（小金井）
10.13 調査研究 計画説明・連携協定締結、工事落成届等提出・免許交付（日進市・名古屋市）
10.24-25 調査研究 デバッグ試験実施計画事前打合せ（名古屋市等）
11.8-11 調査研究 デバッグ試験（日進市）
11.22-23 調査研究 第 2 回技術試験実施計画説明（日進市・名古屋市）
11.28-12.2 調査研究 第 2 回技術試験（名古屋市・日進市）
12. 5 年末挨拶回り（総務省）
12.16 年末挨拶回り（国土交通省）
12.21 調査研究 第 2 回調査検討会（名古屋市 ウィンクあいち）
12.22 調査研究 計画説明等日進市打合せ（日進市役所）

☞その他 電波法人会「定例会」（9/13 Zoom、10/11 当番回対面、11/8 対面、12/20 対面）
外部セミナー・展示会等（10/17）

謹賀新年

編集後記

明けましておめでとうございます。行動規制が緩和され、第 8 波の感染拡大が心配される中で、新年を迎えました。タクシー事業は、引き続き厳しい経営環境の中で、地域の移動支援を確保する経営努力を重ねています。より効果的な無線配車サービスで、応えなければなりません。

コロナ感染拡大を克服し、地域社会の期待に浴える経済的なタクシー事業を進めるため、ともに考え、希望を創る一年にしましょう。

（事務局 岡崎、古山）

