

インフォメーション



タクシ

全自無連 Information of Taxi Radio

2024
(令和6年)
1. 1

第74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6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



全国の無線協会会員の皆様、そしてタクシー無線の発展にご尽力いただいております賛助会員の皆様、2024年、明けましておめでとうございます。

タクシー業界は昨年、運転手不足とライドシェア問題が大きく取りざたされる中で、公共交通としての経営の維持継続と安全安心確保が大きく議論されました。

都市部を中心に全国各地でアプリ配車による空車争奪戦、いわゆる顧客確保の競争が激しくなり、逆に駅や病院等の公共施設のタクシー乗場への供給が不足する状況などが見られました。従来の無線配車センターによる伝統的な配車供給が不安定となり、タクシー経営だけの問題ではなく、利用者側である高齢者など自らの移動手段を持たない交通弱者にとって社会問題にもなっています。

供給と安全の確保は、公共交通の使命です。昨年は、我が国にタクシー無線が誕生してから70年。また、“デジタルで豊かな社会を創る”として始められた2003年の無線のデジタル化から20年が経ちました。

タクシー配車は無線による配車供給からアプリによる顧客一空車マッチングへ変化しました。デジタル社会が醸し出した問題として、配車供給、安全管理、安心確保など、新たな問題が再提起されました。ライドシェアや無人運転車の議論にも共通しているともいえます。

3年余の長きに続いたコロナ禍は、生活とビジネススタイルを大きく変えました。タクシー事業もデジタルプラットフォーム手法による配車経営でビジネススタイルを変貌させてきました。そうした社会変化の下で、懸命な経営努力と配車供給維持に努められてきた、各地の会員の皆様に、あらためて感謝と敬意を表します。

一方、こうした配車手法の変化は、全自無連の組織と活動にも大きな変化を及ぼしてきています。自営のデジタル無線に代わるスマホによるアプリ配車・空車マッチングの台頭です。

タクシー需要の減少や運転手不足による廃業や事業の縮小化により、自営無線の会員が大きく減少しています。このままでは全自無連の活動が立ちゆかなくなってしまう。全自無連は昨年10月に臨時正副会長会を開き、今後の方向性について、解散も含め検討して行くことが確認されました。

厳しい状況の中、新年もタクシーの地域への供給、安心確保、安全対策とサービス向上が一層求められています。地域公共交通としてのタクシー事業の維持継続と無線組織の活動が求められる一年を迎えました。全国の会員皆様のご理解とご支援をお願いし、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 年頭のご挨拶

総務省 総合通信基盤局 電波部

移動通信課長 小川 裕之 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。タクシー事業者の皆様におかれましては、日常生活に必要不可欠な移動手段の確保に取り組まれており、これまでの関係者の皆様の御尽力に改めて深い敬意と感謝を申し上げます。

タクシー無線は、昭和28年に我が国で導入されて以来、歴史ある無線通信システムです。皆様の御努力やデジタル技術など無線技術の向上もあって、現在では、全国で高品質のタクシー無線を御利用いただけるようになり、地域交通の効率化や利用者の方にとって便利で快適なサービスの向上が実現されており、今後は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さらなる利便性の向上が期待されております。

タクシー無線をはじめとする無線通信は、社会経済活動に不可欠なインフラであるとともに、我が国の経済成長の原動力の一つです。総務省では、有限希少な国民共有の資源である電波を有効に利用することで、その便益が広く国民に及び、我が国の社会経済を活性化できるよう、各種の取組を推進してまいります。

今後は、ネットワークとつなが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楽しむようになると期待されております。

総務省では、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）など、自動車と様々なモノとの間の通信形態の総称）について検討するため、令和5年2月より「自動運転時代の“次世代のITS通信”研究会」を開催し、同年8月、「5,895～5,925MHzの最大30MHz幅を目処にV2X通信向けの割当てを検討する」ことなどを取りまとめました。今後、隣接周波数を使用する既存無線システムとの周波数共用検討や周波数移行促進策の検討などを通じて、V2X通信の実現に向けて取組を進めてまいります。これらの取組等により、交通分野の更なるサービス向上や新たなサービスの実現につながっていくことを期待しております。

最後になりましたが、関係者の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。





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。

一昨年2月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や10月7日イスラム組織ハマスによるイスラエルへの奇襲攻撃を機に始まったイスラエル・ガザ戦争はなかなか終息の様子がうかがえない中、世界全体が様々な面で不安定化していっているように感じます。

三年間猛威を振るった新型コロナウイルスが昨年5月5日から「5類感染症」に位置づけられ行動制限が緩和され、社会経済の活性化、内外の観光需要の増加が見込めるようになるなど一定の明るさが見えてきましたが、円安とも相まって、様々な物価が高騰し、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、人材不足等大変厳しい状況が続いております。

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少しずつ広める事により、新たなビジネスモデルを考えていく必要もあろうかと思われます。

さらに、今後は、自動運転技術やAI技術などの進化により、ハイヤー業界も大きな変革期を迎えることになると思われます。

より質の高いサービスを提供し続けていく必要があると考えているところです。

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。

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取り組んで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3カ年に亘るコロナ禍という苦難を乗り越え、昨春からようやく以前の経営環境に戻りつつあります。しかし昨夏から巻き起こったライドシェア解禁を主張する動きは、コロナ禍を越える課題として大いに警戒すべきものです。現在、政府規制改革推進会議の中で関係者ヒアリング等を経て論議が進められていますが、このままでは私たちが維持してきた、お客様の安心安全や利便を最優先としている現行法制度は危ういこととなります。同会議では本年内に一定の制度改変をという提言も一部でなされており、私たちはこのような動きに対抗する全タク連による取り組みに結集して、これまでのお客様第一とした体制を守らなければなりません。

近年の業界における事業運営・技術面での特徴的な動向としては、やはり配車アプリの普及があげられます。東北地域でも都市部から先行して導入されており、配車比率が電話受注に拮抗する傾向もあります。これはスマホアプリに馴染んでいる年齢層に利用が浸透しているのに加え、高齢者層でのスマホへの切り替えが波及しているものでしょう。とは言え、当然ながら配車システムの更新という投資を要するうえ、アプリ利用料や通信費がランニングコストとして経営に影響しますので、その導入は慎重に検討すべきものです。具体化となれば当協会としてもこのようなICTの導入・高度化による事業の効率化・迅速化な

どで、会員が求めるニーズに的確に応えてまいります。

一方、特に地方部の会員の多くはお客様のニーズは変わらず電話受注であり、無線機による音声配車で十分という経営判断もありますので、今後の配車業務はこの二つに2極化すると考えられます。その点から今後の大きな課題となるのが現行無線機の老朽化であり、当協会は自営無線の継続を希望する会員には関係メーカーとの調整など、ご迷惑を掛けないよう対応してまいります。

また、通信システム移行による組織維持は引き続き大きな課題ですが、タクシー事業／通信が一体となった体制堅持を会員に広くアピールする所存です。

最後に、極めて困難であったコロナ禍という経営課題を乗り越えた会員皆様のご奮闘に改めて敬意を表するとともに、早々に以前のように事業復活され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 松葉 和彦



新年明けましておめでとうございます。
令和6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。

長年にわたり信越自動車無線協会長をお務めいただいた金井正志会長の勇退を受けて、昨年、第64回通常総会にて新会長に選出されました。微力ではありますが新役員と力を合わせ、少しでも会員の皆様方のお役に立てるように頑張ってお参りたいと思います。

4年にわたる長いコロナ感染拡大も終息へと向かい、分類が5類に引き下げられました。

国は社会・経済活動との両立を図り、水際対策となっていた入国制限が大幅に緩和され、リアル行動や観光を含めた移動に伴うタクシー需要もコロナ前の状況に戻って来ており、今後に期待がかかります。

一方、燃料高騰をはじめとするいろいろな物価高騰、そして乗務員不足への対応、配車アプリやキャッシュレス決済などDX化による利用者利便の向上、効率化を図るシステム導入経費の負担も大きくなっています。一方、世界的なデジタル変革(DX)の流れがあり、急速に普及した配車アプリも、自動配車や料金決済、AIを活用した相乗りサービスや定額サービス、需給に合わせて料金を変動させるダイナミックプライシングなど多機能なものへと進化し、その機能を活用した新たな事

業者による多様なサービスが展開されようとしています。

無線配車自体についても、アプリ配車の急速な拡大とともにクラウドを利用して、配車業務や配車センターを集約した共同配車など業務委託が進んでいます。他にもオンデマンド型の相乗りタクシーや特定エリア内定額サービス等の実証実験も取り組まれています。

MaaS 関連の開発取り組みも更に進んでおり、配車システムやアプリ等のDXをより有効に活用し、それぞれの地域ニーズに合った効果的な配車サービスが必須になって来ていることは申し上げるまでもありません。

特にタクシー事業との関わりでは、こうした新たなサービス展開を積極的に採り入れ取り組んでいく事が大きなタクシー活性化策の一つと捉え、一緒に踏み出して行きましょう。

結びに、会員の皆様のご健勝とご繁栄を心よりご祈念し、合わせて協会への引き続きのご理解とご協力をいただきますようお願い申し上げます。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6年の新春を迎え、謹んで年頭の御挨拶を申し上げます。

昨年はコロナ感染症が5類へ移行し、人流が戻りつつある中、北陸3県でも運賃改定がなされました。コロナ禍の間に乗務員が減少したため、タクシー収入の総額はコロナ禍前までには至っておりませんが、運収は着実に回復し、乗務員の賃金水準も確実に上昇してきております。

そのような中、各地、各季節、各時間帯で、ピンポイント的に発生している需給のミスマッチの隙をつかれ、ライドシェア導入推進派が攻勢を強めている事は、ご存じの通りです。彼らは言葉巧みにデータを駆使し、交通空白地帯や、需要が集中する季節変動観光需要（冬のニセコや夏の軽井沢等）、時間帯（早朝、週末の飲食後や天候不順の時間帯等）の供給不足を際立たせ、「移動困難者の解消は喫緊の課題である！」とライドシェア解禁を迫ってきています。限定された場面の供給不足を摘まんだだけで議論を進めては、全体を見据えた正しい判断が出来ないとの反論には、「だからこそ、基盤移動機関であるタクシー事業を大切に守りつつ、そのベースの上に不足する部分をライドシェアが補完し、ウィンウィンの関係を築く」と嘯っています。

もはや時間の猶予は無いと、本来慎重な判断が必要な自家用有償運送制度の緩和要件の早急な提案を、総理の見解をかたに国土交通省に迫り、判断がつかないのであれば、新法へ進むと勢いを増しております。ワーキングプアの問題もそもそもシェアリングエコノミーのワーカーは高い賃金でなくても満足度は高いと説明し、タクシー乗務員の処遇低下への危惧は、タクシーとは競合しないので問題ないとの見解を譲りません。河野大臣に至っては、「利用者目線」を盾に、移動で何よりも

大切な安全安心の要である「運行管理」「整備管理」の問題は、世界でのプラットフォームの過去の経験による改善が進み、今後論議する必要はないと、公然と発言する始末です。

ここに至っては、業界としても過去にこだわることなく「利用者目線」でスムーズな乗降確保のための乗り場拡充やポーター配置、業者間や営業エリアを超えた協業、交通空白地帯の解消へ向けた自治体との協議を積極的に進め、地域によっては特措法の特定・準特定の返上や、乗務員確保に向け二種免許取得要件の緩和を要求しつつ、限定条件を設けての自家用有償運送の「公共の福祉」運用を業界から積極的に提案し、早急な人材確保をアピールせざるを得ないと考えます。

この10年余りを振り返ってみると、結果論かもしれないませんが、世界に冠たるタクシー無線網を全国にめぐらし、国土のほぼ全域にタクシーを供給できる体制に胡坐をかき、GPS情報を伴い圧倒的情報処理能力を持つスマホの普及を見誤っていたことは間違いありません。米国でライドシェアが出現した時、日本でスマホ配車が始まった時、当協会が中心に全国の事業者が一枚岩となり、黒船が来ても対応できる柔軟な足腰を鍛えていれば、現在の風景はもっと違ったものになっていたのではと、悔やまれてなりません。正直、協会自身が役割や機能を発揮できなくなっており、その責任の一端は間違いなく自分にもあり、申し訳ない気持ちでいっぱいです。

今年は正念場の年、ガラパゴスと言われたドコモのiモードの二の舞とならないためにも、協会員であるなしに関わらず、「何が社会の利益になるのか」をど真ん中に持って、良い年となる様、みんなで踏ん張れたらと思いますので、よろしくお願いたします。



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6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、世界情勢では、ロシアのウクライナ侵攻に加えて中近東でも戦争が勃発し多くの命が奪われ悲惨な状況が続きました。国内では、温暖化により台風や線状降水帯による大雨浸水被害が続出し東海地方でも被害が発生しています。世界的にも、昨年は気象の変動が激しい年であり、ハリケーンの大型化や猛暑による森林火災などの異常気象が顕著に現れた年となりました。

国内経済ではコロナ禍が収束して社会経済活動の回復とともに国内景気にも明るさが戻ってきました。愛知県では、一昨年に開業したジブリパークも開業して1年が過ぎ、予定した来園者数を上回って人気を博しており、今春にはパーク内の全エリアの開業が予定されています。2026年には愛知・名古屋アジア競技大会の開催が決定されており、国際的な知名度のアップとインバウンドも含めた観光客の集客が見込まれ、その経済効果に期待が寄せられているところです。東海4県下においても、地方自治体を主体にイベントの計画やSNSを通じた地域の情報発信が展開されており地域経済も活発になってきています。

今年は、昨年までの低迷した経済から先行きの明るさも戻り、人流の動きの回復とともにタクシー事業も今年の干支と同じく昇竜のごとく上昇

する年になるように期待しています。

昨年、再燃したライドシェア問題は、今年は、規制改革推進会議の中で最終報告に向けて審議が進み正念場を迎えます。安心・安全を担保としないライドシェア導入ありきの論議は、タクシー事業者との公平性を大きく欠くもので慎重な審議が求められています。

私たちを取り巻く状況は、今年も厳しく2024年問題、乗務員不足、燃料の高騰、そしてライドシェア等々の重要課題が山積しています。

DX化や情報技術の進展とともにタクシー無線でもアプリ配車などの今までに予想もしていなかった手法が出現してきています。今後もこうした高度化、多様化したタクシー無線を駆使し、安心・安全な公共交通機関として利便性の向上と業務の効率性を高めていくことが必要となります。

今年も当協会では皆さま方と共に業務を遂行していく所存でありますので、引き続き、ご理解とご支援を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

結びになりますが、皆さま方にとって良き一年でありますよう心より祈念申し上げます、年頭の挨拶といたします。





一般社団法人近畿自動車無線協会
会長 坂本 榮二



新年明けましておめでとうございます。

令和6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。

さて、昨年はコロナ禍もようやく落ち着きを見せ、第5類引下げなど規制も緩和される中、社会活動は経済回復とともにコロナ前に戻り、タクシー需要も、関西国際空港をはじめ国内外の観光復活などもあり大きく戻りつつあります。加えて各地で運賃改定の取り組みも進み、今後の展開に大きな期待が寄せられているところです。しかし、そうした中、一部地域のタクシー不足を口実にした「ライドシェア」の導入に向けた論議も再燃しており、その対応に皆様方も乗務員の更なる増員など腐心されているところかと思えます。

無線につきましては、ご存じのとおり、コロナ禍の中で配車アプリの利用が更に進み、特に都市部においては大きな伸びとなり、それに伴い無線配車が減少してきています。また、乗務員不足とともにオペレーター不足ということから、クラウド型の配車システム等の導入により、配車業務の集約や外部委託などを進められたり、中にはアプリ配車だけで、無線配車自体を止められたりするところも出てきています。

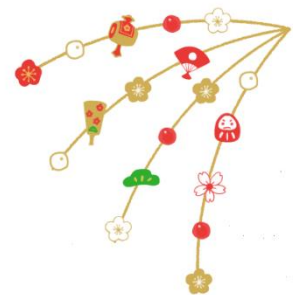
タクシーもデジタル変革の時代とされていますが、こうしたタクシーサービスの効率化や多様化の取り組みは、今後一層進むと思われ、そのためには、一層のアプリや高度な配車システムなどのICTの活用が欠かせません。

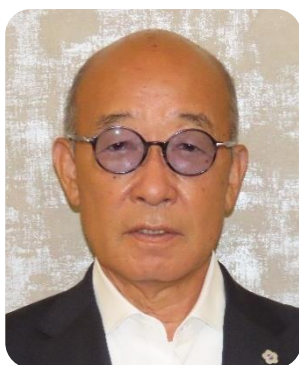
防犯・防災の一翼を担うタクシー無線をベース

に、アプリ等の効率・効果的な活用により、それぞれの地域に合った多様なサービスを提供して行くことが重要と考えます。公共交通機関の一員として、地域の足としての存在感を示し、「タクシーがあって良かった」と住民から愛されることが大事で、そのことが「ライドシェア」につけ入る隙を与えないことになると思います。

当協会自体も、会員や移動局の減少の中で、大変厳しい財政状況にありますが、皆様方のご意見をいただきながら、引き続き会員支援事業の展開と組織強化に努めてまいりたいと考えておりますので、ご理解をいただき、なお一層のご支援、ご協力をお願い申し上げます。

最後になりましたが、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6年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

全国的傾向と思いますが、広島市においても外国人旅行客が多く見受けられるようになりました。また、コロナ感染症防止の行動制限も無くなり、タクシー利用客が増加しましたが、乗務員不足という問題も生じています。

最近、住民、特に高齢者の日常生活と安全を確保するため、タクシーチケットの配布や乗合タクシーの活用、さらに、タクシー呼出し電話の24時間体制を自治体の助成の下で行っている地域も見受けられます。

事務所と車両との連絡手段として、IP無線を利用されている事業者もありますが、台風や通信設備の故障による通信障害が発生することもあります。

デジタル無線は、各事務所に設置されていますので災害に強く、スマホを使いづらい高齢者にも対応できますので、タクシー配車や安全走行に活用してもらえればと思います。

昨年からの問題になっています自家用車ライドシェア解禁は、安全確保等、様々な問題が指摘されていますが、タクシー事業者は、安心・安全の崩壊に向かうのではと危惧されているところと思います。

国や自治体、幅広い分野の専門家により、国民的な論議が必要と思われます。

最後に、乗務員不足の課題はありますが、タクシー事業がますます発展し、皆様が健康で良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。



**全自無連・関自無協・全タク連 3団体共催
令和6年 新年賀詞交歓会**

日時：令和6年1月22日(月) 16時00分より
場所：経団連会館2階（経団連ホール）

皆様お誘いあわせの上、奮ってご参加ください。



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。

2024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、一時期猛威を振るったコロナ感染症も下火となり、タクシーの需用も回復して経営の改善が見られました。

また、タクシー運賃の値上げは、2023年末までには四国4県において認可が出揃う見込みであり、更に明るい要素となっています。

しかし今年は、いわゆる「2024年問題」といわれる乗務員の労働時間改善の実施が控えており、コロナ禍に伴う乗務員不足と相まって、当面の経営課題の一つは車両の稼働率の向上であります。

更に再燃しているライドシェア問題からも目が離せない状況であり、当面は気が抜けない状況が続くと見られます。

一方、タクシー無線はデジタル化とともに、従来の音声配車から、タッチパネル式液晶表示器やカーナビ端末などを用い、無線機器とGPSアンテナ・料金メーターなどと連動させた、非音声のデータ配車に移行しつつあります。

また、タクシー無線の基盤を、従来の『自営無線』から携帯キャリアが提供する『IP無線』に変更する大中規模事業者が増加しています。

しかし、他方で従来の自営無線による音声配車を有効活用している事業者が少なからず存在することも事実です。

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。

当協会は、現在の事務局を維持した上、合理化をすすめ、当面運営を継続することとします。

特に、今後も自営無線を使い続ける意向の事業者の方にとって、その道が閉ざされることが無いよう、努力をしていきます。

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。





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すよう衷心よりお祈り申し上げます。

今年は、いわゆる「2024年問題」を迎えることとなります。これは、働き方改革関連法の施行に伴って起きると想定される問題と言われていきます。タクシーの場合、「改善基準告示」が見直されて、1カ月の拘束時間の短縮や1日の休息期間の延長などが4月から施行されることとなります。働き過ぎは健康を損ない、交通事故につながるから改善するという趣旨のようです。ただ、歩合制賃金のタクシーで、労働時間の短縮は賃金の低下へつながり、引いては運転手不足に拍車がかかるのではないかと危惧しているところです。

今日の運転手不足によるタクシーの供給不足は社会問題化しており、ライドシェアの論争が熱を帯びています。政府の規制改革推進会議WGの模様をYouTubeで視聴しましたが、日本版ライドシェア解禁を求める意見が多く見受けられ、解禁派が圧倒的多数を占める会議メンバー構成そのものに大きな疑問を感じました。岸田首相は2023年内には方向性を出すとの意向を示していましたので、この会報が出ている頃には、既に危うい状態に陥っているのではないかと心配している次第です。

一方、無線通信を巡っては、総務省の令和5年度版情報通信白書を見る限りでは、5Gの普及促

進（2025年度末までに人口カバー率97%）や次世代情報通信インフラ Beyond 5G（6G）の実現に向けた研究開発などの電気通信事業に関するものが多く、自営無線通信の記述はあまり見当たりません。

全自無連においては、自営無線からIP無線への移行などで会員の退会がとどまらず会費収入の減少を招いていることや、総務省からの受託収益（従来の自営無線の調査研究など）が見込めなくなったことから、財政面で限界が見えてきています。この状況を受け、昨年は3回に及ぶ正副会長会議の末に「全自無連組織の解散方向での検討」が確認されたところですが、解散の具体的な時期などを含め正式には今年春の理事会を経て6月の通常総会で議決される予定ですが、これまでの総務省、無線機メーカー・ディーラー、通信キャリア等への要請活動や将来のタクシー無線のシンクタンク機能が失われることが予想されますので丁寧・慎重な議論が求められます。

当無線協会については全自無連とは別法人ですので、全自無連が解散するからといって同じようにはなりません。が、事業、財政ともに大きな影響を受けます。全自無連の今後の在り方が正式に決まれば、当無線協会についても今後の方向性を論議していく必要があります。

課題山積の1年となりますが、課題をひとつひとつ一緒に解決し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して、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

年男の2名の方から、年頭所感等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。本年もよろしくお願い申し上げます。



令和6年 還暦を迎えるにあたって

(一社)関東自動車無線協会 理事
(一社)全国自動車無線連合会 理事
東京無線協同組合 理事

坂本 篤史



新年あけましておめでとうございます。

東京無線協同組合に所属しています実用興業(株)の坂本と申します。

昭和39年12月生まれ。ついに“還暦”を迎える年に。そして、“本厄”であり、環境や体調の変化に気を付けなければいけない年。まさにタクシー業界に多大な影響を及ぼすであろうライドシェア解禁の動きに気を付けなければなりません。

営業区域である東京都特別区・武三地区では、総営業回数に占める迎車回数の割合が平成30年に8%だったものが令和5年には25%と急激な伸びを示しています。言うまでもなくアプリ配車の普及が背景にあります。東京無線では予めより無線配車取得に力を入れてきましたが、平成30年に月30万回だったものが、今では70万回を超えるようになりました。孫と「昔、タクシーは手を上げたら止まってくれたんだよ」「えっ、タクシーってスマホで呼ぶんでしょ?」と会話している時代が近々来るのではないかと考えています。

もともとはアナログの無線からデジタルに変遷し、さらにはIPへ。通信手段は変われど電話で呼べばGPS配車でタクシーがすぐに来てくれる、そんなしくみを作りあげてきた無線協会の役割はとても大きかったと思います。もしこの動きがなければ、とっくにライドシェアに支配されていたに違いありません。

ライドシェアはまさにアプリ配車の世界。タクシーで配車が賄えればライドシェアは不要です。より一層無線取得に力を入れるとともに、より一層安全安心なタクシーの提供に努めて参ります。

2024年。還暦。残念ながら悠長に穏やかに過ごせる年にはなりそうにありません。



5万人規模の都市で世界一雪が積もる豪雪地から



新年のご挨拶を！

(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
十日町タクシー株式会社 代表取締役

馬場 大和



新年あけましておめでとうございます。本年が皆様にとって幸多き、恵み多き年となりますことを祈念申し上げます。

令和6年は、甲辰（きのえたつ）です。「甲」は、ものごとの始まりを象徴し、「辰」は万物が成長し動きが盛んになる様子の象徴とされ、「甲辰」は上昇し、勢いを増しながらぐんぐんと成長していく年の様です。昨年は、新型コロナウイルス感染症が5類へと移行し、行動制限が緩和されて、国内外の方が日本各地に観光へ行くため、公共交通機関の利用が活発になりました。本年も益々活発になることが予想されており、まさしく甲辰の年となりそうです。

弊社が営業している新潟県十日町市、津南町は越後妻有地域とも呼ばれており、冬には市街地でも1M~2M積雪する、人口5万人規模の都市で世界一雪が積もると言われた豪雪地帯です。こちらの会報が皆様へ届く時には、私は毎日雪かきをしているでしょう。また、日本全体の問題ですが、当地域も超少子高齢化社会で、諸々の課題が山積しております。

そのような状況の中でも、越後妻有地域では2000年から大地の芸術祭というイベントが始まり、760km²（東京23区の1.2倍）にわたる地域に約200の芸術作品が点在しており、近年では四季折々の風景が水鏡に反射して美しい写真が写せることで有名になった「清津峡渓谷トンネル」が国内外からの観光客で賑わっています。芸術というと敷居が高いようですが、地元の人々が温かくお出迎えいたしますの

で、是非足をお運びください。

しかしながら、観光客の足となるべきタクシーの乗務員不足は否めず、それに起因してライドシェアについての検討が進んでいる状況です。自動運転も進化していますが、豪雪地帯での自動運転はまだ先のことと考えており、団塊の世代が後期高齢者となりつつあるいわゆる「2025年問題」を迎えるにあたり、タクシーの需要は益々必要とされると考えます。

IT技術の進歩と共に必要なものと不必要なものが仕分けされる時流ではありますが、タクシーサービスの必要性や魅力がまた新たに伝播して、捲土重来だと言い過ぎかもしれませんが、お客様からも従業員からも「タクシーっていいね。」という盛り返しが必ず来ることを信じております。弊社も地域から必要とされ愛される会社を目指して日々邁進します。

本年も皆様にとって良い年になりますようにご祈念申し上げまして、年頭のご挨拶とさせていただきます。



特集 2024 年

デジタル社会と無線配車

2024 年、あらゆる産業とビジネス分野のデジタル改革に拍車がかかり、本格的デジタル社会の構築が実行される年になるであろう。これまでデータ駆動社会といわれた高度な情報通信技術が生み出す大量データの利活用を図る今後のデジタル社会は、利便性や市場確保を狙ったデジタル改革の中で、公正な利用者利便や地域サービスの確保に努めなければ、必ずしも成功とは言えない。本号は、タクシーの無線配車供給を焦点に、その課題検討をめぐる特集とした。

(文責:専務理事 岡崎邦春)

アプリ配車浸透と配車経営の影

2024 年、本格的デジタル社会の到来を迎え、新ビジネスや市場を生み出す改革が進んでいます。

総務省発行の「通信白書 2023」は、移动通信分野におけるデータ流通量の増加やデータ利活用の進展に伴い、デジタルプラットフォーム（以下 DPF と記す）へのデータの集中化が生じていると分析。情報通信技術が高度化し大量のデータ活用が可能になり、そのデータ通信量は、DPF3 社だけで世界全体の通信量の 6 割を占め、その寡占化の勢いが止められないとしています。

ほとんどの DPF は、広告収入と電子取引(EC)で運営し、その財を拡大させ、米国 GAF A のうち 1 社でも欠けたら、私たちの生活・経済は成り立ちません。これまで無形資産であったデータの流通、活用が新たな市場・資産価値を生み出し、DPF によるデータの寡占は公正な競争環境の阻害にもなり、また、DPF が提供するサービスは、あるネットワークへの参加者が多ければ多いほど、そのネットワークの価値が高まり、さらに参加者を呼び込む“ネットワーク効果”が働き、その結果、多くのユーザーを抱える DPF は、更に利用者を獲得し、その規模を拡大していくと指摘しています。

そして、その DPF の市場支配力やデータ寡占には国境がないとしています。

昨年のライドシェア議論の中でも、事業者責任として、組織的配車運行管理と安全安心対策が重要と議論されました。地域の足を確保し、あらゆる利用者に移動支援を提供する地域公共交通に、競争的需要確保からくる供給の縮小や差別的提供があってはなりません。

タクシー無線のデジタル化から 20 年

昨年 10 月末、タクシー無線が誕生して 70 年を迎えました。また 12 月には、世界で初めて我が国にデジタルタクシー無線が導入されてから 20 年が過ぎました。70 年前のタクシー無線誕生も、20 年前のデジタル無線導入も配車運行管理には責任をもって改革してきました。

タクシー事業は、公共交通の使命に立ち、無線技術を活用し、事業者による効率的な配車供給管理にあたった時代が、利用者との車両の直接マッチングによるアプリ配車やクラウド配車代行によって、都市部だけでなく地方においても事業者の運行管理から離れ、競争的顧客確保合戦が繰り広げられています。

そして、その戦場には多くの戦力が集まり、田園・山地には守りがいなくなるような乱世にも似たタクシー配車に変わったようにも感じます。

地域公共交通の運転手不足

運転手不足が一層深刻になる中、アプリ配車の採用で法人顧客対応や駅・乗場への供給が確保できず、高齢者や移動弱者に不便を重ねてはいないでしょうか。

我が国のタクシーの伝統ある組織的な配車供給管理や思いやりのあるタクシーサービスが崩れ、現場任せに変貌しているようにも感じられます。

そもそもアプリ配車は、組織的に運行管理を行う法人タクシー業が無い欧米で採用された、顧客と車両との直接マッチングサービスです。

また、組織的配車運行管理に不安を感じる顧客確保策の一つとして、昨秋から盛んに行われているライドシェアと運転手・運行管理の議論も、実行面の不安を抱えたまま進んでいます。

地域の足を確保するといった公共交通の本来使命をないがしろにはしていないでしょうか。

組織結集で創りあげたデジタル社会

2003年（H15年）から始められたタクシー無線のデジタル化は、その後のデジタルMCA無線やIP無線を加えて、デジタル移行期限である2016年（H28年）には、ほぼ完全移行を成し遂げました。これは、事業者会員（地方無線協会会員）の努

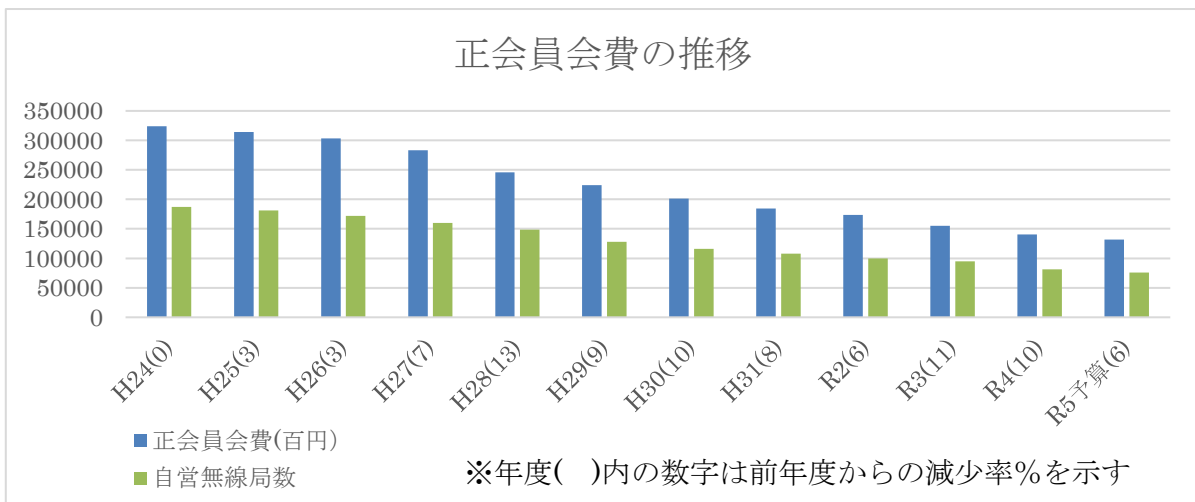
力と賛助会員（メーカー・ディーラー）の協力支援のおかげです。

特にデジタル移行の末期には、運転手の高齢化が進む中、組織を結集して財政支援要望行動を展開しました。その結果、無線のデジタル化は、高齢者の継続安定雇用には効果ある改善措置として認められ、高齢者雇用安定助成金延べ32億円の支援とタクシー無線デジタル化のための低利子融資延べ19億円の投資融資の社会支援をいただきました。

同じくデジタル移行の末期には、特に車両数の少ない小規模事業者にも携帯通信網を使ったIP無線によりデジタル完全移行を成し遂げるため、全国の通信回線を全自無連として包括契約して、利用会員には、安く使える無線共済制度を導入、全国130会員、1,921局（車両）を超えるユーザーに利用されました。こうしてデジタル無線による配車運行管理体制が引かれ、タクシー無線はいち早く、デジタル社会の構築に貢献しました。

アプリ配車の浸透と影

その後、需要と供給（運転手と稼働車両数）の減少により、顧客利便性の高いアプリ配車が都市部に導入され、インバウンドや観光などの顧客需要にも対応でき、少ない供給力で利便性のある顧客による直接空車マッチング配車として拡大されてきました。



こうして、アプリ配車は、コロナ禍による需要激減を受け、タクシー事業の経営手法を変えるデジタル改革として浸透していき、労働集約型産業と言われるタクシー事業が、アプリ配車や無人自動運転の進展で、配車運行管理や雇用確保に頼らないサービス産業に変貌しています。

特に配車アプリごとの DFP による利用者を競争的に確保する配車マッチングサービスは、交通弱者を含めた地域の公平なサービスの提供に影を落としています。

20 年前に、「デジタルで豊かな社会を築く」として、デジタル無線による配車供給を組織的に行ってきましたが、タクシー需要の減少や運転手不足により配車供給が十分に確保できなくなる中で、競争的な顧客収奪戦が繰り広げられるようになりました。

また、アプリ配車の導入は、デジタル自営無線だけでなく、IP 無線や MCA 無線を使っているタクシー無線の利用減少に歯止めがかかりません。

そのため MCA 無線サービスを提供している共同無線事業者は、現在のデジタル MCA 無線の使用期限を 2029 年までとすることを決定しました。

全自無連の組織維持にも影響

一方、こうした無線配車手法の変化と自営無線の廃止縮小は、全自無連の組織運営にも大きく影響しています。自営無線利用の減少に伴い、無線協会の会員も減少し、全自無連の活動維持が困難な状況に陥っており、今後の連合会組織の運営についての検討と議論を進めています。昨年 10 月に開かれた臨時正副会長会では、解散を含めた議論が行われ、その事務的手続きと今後の取扱いについて検討しています。従って、2024 年は、活動の縮小化と今後の全自無連組織の検討が予定されています。

全自無連は組織の苦しい転機を迎えています。無線によるタクシー事業の維持発展を図る取組みが今後も必要な中で全自無連組織の判断が求められています。

全自無連第 64 回通常総会に向けて

本年、6 月 13 日に予定する第 64 回通常総会に向けて、以下の具体的な課題を挙げ、検討を進めます。

1. 解散を含む今後の組織方針の確認
正副会長会（2 月、4 月）を開催し、組織方針案を確認します。
4 月に理事会を開き、組織方針を決定し、通常総会に諮ります。
2. 通常総会後の事業計画、実施体制等の確認
第 64 回通常総会の決議を受け、総会後に必要な事業計画について、正副会長会及び理事会での承認を受けます。
3. 今後の情報連絡体制等の検討
上記の組織方針等の決定を受け、タクシー無線にかかる今後の情報連絡体制等を検討し、通常総会に提案します。

全自無連第 64 回通常総会

開催期日

令和 6 年 6 月 13 日 (木)
(開始時間は追って決定)

開催場所

東京グリーンパレス
東京都千代田区二番町 2 番地
TEL 03-5210-4600

※昨年度通常総会と同一です。

令和 5 年 9 月～12 月
各自動車無線協会および
全自無連の動き

各協会の皆様には、9 月 13～14 日に開催した「全国専務理事会議」（東京・市ヶ谷）、10 月 10 日の「10 月期正副会長会議」（東京・市ヶ谷）にも、ご出席頂きました。どうもありがとうございました。

◇ 北海道ハイヤー無線協会

- R5. 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. 6 R6.6.1 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. 6 R6.6.1 付け再免許申請に関する点検受付開始
12. 1 R6.6.1 付け再免許申請開始
12. 8 (一社)札幌ハイヤー協会 無線委員会

◇ 東北自動車無線協会

- R5. 9. 25 仙台移動無線センター理事会 (仙台市)
9. 28 東北電気通信法人会総会 (仙台市)
10. 20 協会第 2 回理事会 (仙台市)
10. 31 協会会報 No.231 (令和 5 年 10 月号) 発行
11. 6 「テレワークセミナー in 東北 (東北総合通信局等)」参加 (仙台市)
11. 17 東北受信環境クリーン協議会「放送セミナー」等参加 (仙台市)
11. 24 令和 6 年再免許対象会員 (9 社) に意向確認
11. 29 協会宮城県支部・宮城県警察本部 合同通信訓練開催
12. 15 令和 6 年再免許申請 (9 社)

◇ 関東自動車無線協会

- R5. 10. 5 R5 年度第 1 回通信技術委員会開催 (自動車会館)
10. 11 R5 年度第 1 回総務委員会開催 (自動車会館)
10. 19 R6 年 6 月期再免許対象無線局会員へ通知書発送
10. 20 R5 年度上期業務・会計監査を実施
10. 25 R5 年度第 2 回正副会長・支部長等会議を開催 (自動車会館)
10. 25 R5 年度第 2 回理事会を開催 (自動車会館)
12. 6 関東総合通信局主催 ICT コラボセミナー 2023 に Web 参加
12. 18 関東総合通信局長、関東運輸局長を表敬訪問
12. 20 関東電波協力会主催情報通信講演会に参加 (アルカディア)
12. 26 関自無協会報第 99 号を発行

◇ 信越自動車無線協会

- R5. 10. 5 正会員等への下期会費請求書発送
10. 25 令和 5 年度第 2 回理事会開催 (長野市内)
10. 27 令和 5 年度分登録点検実施予定局の総通局報告完了
10. 30 令和 6 年再免許対象会員あて申請代行の照会
11. 20 次年度第 1 回理事会及び通常総会会場施設予約確認
- 12 月上旬 会報誌第 140 号(新年号)の発刊準備

◇ 北陸自動車無線協会

- R5. 10. 3 協会会報誌（タクムほくりく令和5年度 No.3）及び全自無連会報誌（タクシー無線 2023 年第 62 号）発送
- 10.25 令和5年度第3回理事会（金沢市）
- 10.25 北陸総合通信局長表敬訪問（会長 随行:専務理事）
- 10.27 北陸総合通信局打合せ（令和6年度再免許関係）
- 11.14 令和6年度再免許申請関係書類発送（対象会員）
- 11.16 金沢移動無線センター事業協同組合 令和5年度第3回理事会
12. 1 無線局再免許の電子申請開始
- 12.28 北陸総合通信局年末挨拶（専務理事）
- 12.28 協会会報誌（タクムほくりく令和5年度 No.4）及び全自無連会報誌（インフォメーションタクム No.74）発送
- 12.28 令和6年度表彰候補者推薦依頼

◇ 東海自動車無線協会

- R5. 9. 8 名古屋無線集中基地協会一般会員会議
- 9.25-26 全自無連調査研究事務打合せ（日進市他）
10. 1 会報「とうかい自無協だより」秋号発送
10. 2 名古屋無線集中基地協会一般会員会議
10. 3 会長打合せ
- 10.13 会長打合せ（業務報告等）
- 10.18 東海自無協第2回正副会長会及び第2回役員会（名鉄グランドホテル）
- 10.25 東海情報通信懇談会定期総会（メルパルク）
11. 6 令和6年再免許申請に係る案内文書発送
11. 6 名古屋無線集中基地協会一般会員会議
11. 6 名古屋無線集中基地協会会計監査
- 11.10 年金制度等事務講習会（事務職員）
- 11.16 東海自無協令和5年度賛助会員会議
- 11.30 会長打合せ（業務報告等）
12. 6 名古屋無線集中基地協会会長打合せ
- 12.14 名古屋無線集中基地協会役員会
- 12.14 名古屋無線集中基地協会第56期定時総会
- 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

- R5. 9. 8 無線従事者免許講習会（大阪市・天満研修センター）
10. 4 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. 5 会報「近自無協だより No.250 R5 年秋号」発行
10. 6 全自無連最高顧問訪問（全自無連専務理事と同行）
- 10.18 デジタル関連施策の各省庁合同説明会参加（大阪市・国民会館）
- 10.24 来年度通常総会会場候補打合せ（大阪市・ホテルモントレ）
11. 1 令和6年6月期再免許対象会員あて案内通知発送
12. 5 定例正副会長会・理事会（大阪市・ホテルグランヴィア大阪）

◇ 中国自動車無線協会

- R5. 10.16 税理士による会計処理の確認
- 11. 2 広島県タクシー協会会館へ事務所移転
- 11.13 専務理事が法務局に移転に伴う(一社)変更登記申請書提出
- 11.20 専務理事が法務局に更正登記の申請書提出
- 12. 4 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・中国運輸局自動車交通部旅客第2課へ訪問)
- 12. 9 登記簿抄本交付申請書を法務局に提出
- 12.25 税理士による会計処理の確認
- 12.26 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

- R5. 9.11 渡部会長打合せ (電話)
- 9.30 中間決算
- 10. 4 渡部会長打合せ (電話)
- 10.12 渡部会長打合せ (電話)
- 11.14 渡部会長打合せ (電話)
- 11.22 2023年度第3回理事会 (書面開催)
- 12. 1 再免許電子申請の開始
- 12月中旬 渡部会長打合せ (事務所)


◇ 九州タクシー無線協会

- R5. 10. 6 会長打合せ (全国専務理事会議の報告等)
- 10.11 九州総合通信局へ令和6年再免許対象局情報提供依頼
- 10.12 会長打合せ (第2回理事会議案等)
- 10.23 IT業者によるシステム点検
- 10.24 令和5年度第2回理事会 (熊本市)
- 11. 7 九州総合通信局へ会報原稿依頼
- 11. 7 令和6年再免許に関する通知 (対象の会員宛)
- 11.14 令和6年再免許に関する支援要請 (賛助会員及び支部宛)
- 11.30 九州受信環境クリーン協議会幹事会 (福岡市、専務理事出席)
- 12. 1 九州電気通信法人会例会
- 12.22 会報「九州タクシー無線」(新年号) 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

- R5. 9. 1 会報「タクシー無線」第62号発行
- 9. 1 総務省打合せ、ARIB 打合せ
- 9. 4 総務省移動通信課打合せ
- 9.13-14 令和5年9月期全国専務理事会議 (自動車会館)
- 9.19 会長打合せ (グリーンキャブ)
- 9.19 5年度調査研究計画打合せ (新宿)
- 9.25-26 調査研究打合せ (日進市・名古屋市)

- 10. 3 正副会長会 会長事前打合せ（グリーンキャブ）
- 10. 4 正副会長会 常任顧問事前説明、総務省移動通信課説明
- 10.6-10.7 正副会長会 最高顧問打合せ（日本タクシー）
- 10.10 令和 5 年 10 月期正副会長会（自動車会館）
- 10.12 関東総合通信局情報通信部挨拶（関東総合通信局）
- 10.12 ミライトワン打合せ（汐留）
- 10.23 移動無線センター打合せ
- 10.24 関東総合通信局情報通信部提案書下見依頼
- 10.27 TAXI サーチ相談（自動車会館）
- 10.27 提案書打合せ（新宿）
- 10.31 ANT 機材受取（田無タワー）
- 11. 1 東京都個人タクシー協同組合 創立 60 周年記念式典・祝賀会（京王プラザホテル）
- 11.20 総務省移動通信課ほか打合せ（総務省）
- 12. 6 会長年末挨拶（総務省）
- 12. 6 関東総合通信局 ICT コラボセミナー（Webex）
- 12. 7 地域情報化合同説明会（Zoom）
- 12. 8 6 年度地方技術試験要望打合せ（新宿）
- 12.11 6 年度地方技術試験説明（関東総合通信局）
- 12.14 JARL アイボールミーティング（ルポール麹町）
- 12.18 狭山市提案会（狭山市役所）
- 12.18 会長年末挨拶（国土交通省）
- 12.20 電波協力会 令和 5 年度情報通信講演会（アルカディア市ヶ谷）
- 12.22 6 年度地方技術試験打合せ（新宿）
- ☎その他 電波法人会「定例会」（9/12、10/10、11/14、12/12）、外部セミナー（12/8）



編集後記

明けましておめでとうございます。立ち止まって慎重に構える辰年でありながらも、タクシー業界のデジタル改革が前進する年になりそうな予感がしています。タクシー無線のデジタル化から 20 年がたち、その利用社会は、アプリ配車での寡占的利活用が進んでいます。

その流れの中には、交通弱者や地域全体への配車供給に影が見られます。自営無線を含めたデジタル改革を社会全体にする活動が求められています。（事務局 岡崎、古山）

