

京都市域交通圏のタクシー運賃改定に関する利用者懇談会 議事録

日 時：令和5年3月24日(金)午後2時～午後3時15分

場 所：京都自動車会館5階会議室(京都市伏見区竹田向代町51-5)

出席者：別紙出席者名簿のとおり

伊藤(司会)：定刻となりましたので、只今より「京都市域交通圏のタクシー運賃改定に関する利用者懇談会」を開催させていただきます。皆様方におかれましては、年度末の大変お忙しい中ご出席を賜り、誠にありがとうございます。

私は、本日の司会進行を務めさせていただきます都タクシー株式会社、伊藤と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、最初にお断りをさせていただきます。この懇談会は公開とさせていただいておりますので、懇談会后、議事録の公開を予定しており、そのため議事の内容を録音させていただきますので、ご了承願います。なお、プレスの皆さまにおかれましては、カメラ撮りは、冒頭の主催者挨拶までとし、それ以降のカメラ撮りはご遠慮いただきますようお願いいたします。また、皆様へのお願いです。携帯電話等につきましては、電源をお切りいただくか、マナーモードにさせていただきますようよろしくお願い申し上げます。本日の懇談会につきましては、おおむね90分間を予定しています。どうぞご協力のほどよろしくお願い申し上げます。それでは、開会に当たりまして、主催者を代表いたしまして、一般社団法人京都府タクシー協会会長の筒井よりご挨拶申し上げます。筒井会長、よろしくお願い申し上げます。

筒井(協会)：本日は京都市域交通圏のタクシー運賃改定に関する利用者懇談会ということで、皆様ご出席いただきまして誠にありがとうございます。私は一般社団法人京都府タクシー協会会長の筒井でございます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

本当にこのコロナの3年間、多くの自治体から感染予防対策や燃料価格高騰対策等のご支援をいただきました。誠にありがとうございました。厚く御礼を申し上げたいと思います。コロナ禍で、今まで本当に経験したことがない、そういう環境に置かれました。もちろん、ご出席の皆様、生活においても、社会においても、もちろん仕事においても、いろいろな面で大変な影響を受けられたというふうに思います。

われわれタクシー協会も、残念ながら、事業者の退出もありました。このたびの運賃改定を契機に、事業の安定化を図り、乗務員の確保、労働環境の改善、これが重要だと考えています。そのために、過度な運賃競争を是正することも必要であり、事業の安定化、供給の安定こそが、地域に密着した最大の利用者サービスと、そのように考えています。近畿運輸局では、ただいま運賃改定審査が行われ、結果はこれからとなりますが、現行の初乗り距離以内で、分かりやすい初乗り運賃額や加算運賃額を希望しています。ぜひともスムーズな改定を

行ってきたいと、そのように考えています。

今日、資料を見ていたら、3月22日の衆議院国土交通委員会で、地域公共交通活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案の付帯決議が検討されているということで、大事な文章がありますので、少し皆さんにご披露しておきたいと思います。その中の12項目目です。「地域を支える最後の公共交通機関であるタクシーの維持存続のため、地方公共団体と連携し、協働し、経営を支援するための措置を講じること」ということで、新しくいろいろと法律を変えていく中で、かなりタクシーがピンチであるということの認識の下に、何とか地域の皆さんのために維持をしていこうと、こういうことで、官民一体となってこれからしっかりやっていくということの表れではないかなと、そのように感じています。

本当にこのコロナの3年間、何とかしのいでまいりましたが、大変なピンチに陥ったことも事実でございます。今から社会が戻っていくにつれて、とは言いますものの、かなり維持が厳しい状態であることを理解していただきながら、今日の利用者懇談会でいろいろと皆さんの忌憚（きたん）のない意見を頂きたいと、そのように思っておりますので、どうぞよろしくお願いしたいと思います。そろそろ桜も咲く頃になりましたので、世の中が明るい方向に向かえるように祈念をいたしまして、冒頭の会長の挨拶としたいと思います。どうもありがとうございます。よろしくお願いいたします。

伊藤(司会)：ありがとうございました。

それでは、本日ご出席の皆様を紹介いたします。順不同でございますのでお許しください。

私から向かって右、京都府建設交通部交通政策課、亀谷参事でございます。

京都市都市計画局歩くまち京都推進室、河添担当課長補佐でございます。

向日市建設部公園交通課、小川課長でございます。

同じく山口主席係長でございます。

長岡京市建設交通部交通政策課、柳沢課長でございます。

大山崎町総務部企画財政課企画観光係、廣山主任でございます。

私から向かって左、向日市身体障害者協会、山本会長でございます。

公益社団法人京都府視覚障害者協会、中村理事でございます。

公益社団法人京都市観光協会、土居事務局長でございます。

特定非営利活動法人コンシューマーズ京都（京都消団連）、溝内事務局長でございます。

京都ハイタク共闘会議、田中議長でございます。

続きましてオブザーバーとしてご出席いただいております皆様でございます。

近畿運輸局自動車交通部旅客第二課、小西主査でございます。

同じく、北本調査運賃係長でございます。

近畿運輸局京都運輸支局、藤原支局長でございます。

同じく、輸送・監査部門、木原首席運輸企画専門官でございます。

続きまして、本日出席しております一般社団法人京都市タクシー協会を紹介いたします。

京都府タクシー協会、筒井会長でございます。

同じく、桑田副会長でございます。

同じく、多田副会長でございます。

同じく、谷口副会長でございます。

同じく、仲辻副会長でございます。

同じく、北川経営委員会委員長でございます。

同じく、濱田経営委員会副委員長でございます。

同じく、協会事務局、白根業務課長でございます。

次に、資料の確認でございます。まず1枚目、次第となっております。2枚目、出席者名簿となっております。3枚目、配席図となります。資料1「コロナ禍3年間のタクシー業界の現状」。資料2「公定幅運賃の変更要請」。資料3「京都府下の市・町に、村に息づくタクシーを目指して」。資料4、全国ハイヤー・タクシー連合会の「TAXI TODAY」の冊子となります。以上ですが、過不足はございませんでしょうか。

それでは、ただ今からお手元にお配りをいたしております資料について、協会事務局の白根業務課長より説明いたします。白根課長、よろしく申し上げます。

白根(事務局)：白根でございます。座ってご説明をさせていただきたいと思っております。

それでは、お手元の資料1「コロナ禍3年間のタクシー業界の現状」をご覧ください。ページをめくっていただきまして2ページ目、右側のページになります。営業区域及び最低車両数、コロナ禍の現状ということでございますが、下の段、中段ぐらいに、5. 営業区域及び最低車両数という所がございます。その右側に地図が載っております。旧京北町を除く京都市を含む南部一帯が京都市域交通圏で、京都市域地区の運賃ブロックと同一となっております。なお、井手町、宇治田原町、和東町、笠置町、南山城村に営業所はございません。タクシー適正化・活性化特措法に基づき、平成26年1月にこの京都市域地区は準特定地域に指定されました。準特定地域に指定されますと、地域協議会というものを設置しまして、運賃につきましては国が公示した範囲内の届け出が必要となります。この国が公示した範囲内の運賃と言いますが、公定幅運賃というものでございます。新規許可、増車は認められません。地域協議会が作成した地域計画の活性化事業を推進するとともに、供給過剰にある車両の削減が努力義務として求められております。

次に、1ページ戻っていただきまして、左側の所になります。タクシー事業への影響と乗務員等に対する支援要望ということでございます。コロナ禍、タクシー事業への影響につきましては、コロナ禍3年間の売上げの状況ですが、この後3ページ目の所でご説明をさせていただきますので、この場では省略をさせていただきます。

次に2.の新型コロナウイルス感染症に対する業界の取り組みという所でございます。業種別ガイドラインの徹底と、3月13日以降マスク着用は政府方針の個人の判断に委ねることを基本とすることに基づきまして、ガイドラインを改正。また、ガイドラインでは、感染防

止等の観点からマスク着用も許容されていることから、運転中のマスク着用を継続しております。

次に 3. タクシー事業の現状とあらゆる支援策を活用し、事業の継続と雇用の維持を確保という所でございます。無担保融資でキャッシュを確保し、雇調金などあらゆる支援策を活用し、事業の継続と雇用の維持を確保してきております。いまだかつて経験したことのない環境でございます。

そうした中、感染での高齢者の重篤化を背景に、高齢乗務員など、京都府下で 1903 名が離職、また残念ながら 4 社が事業廃止と、6 社が株式譲渡を余儀なくされました。

次に 4 の①. 関係行政機関に対する支援要望という所でございます。厳しい環境の中、地方創生臨時交付金の活用をお願いするため、繰り返し自治体に要望し、その結果多くの自治体から感染防止対策や燃料価格高騰対策の支援をいただきまして、あらためてこの場をお借りしまして御礼を申し上げたいと思います。

続きまして、ページをめくっていただきまして 3 ページになります。会員事業者（原計事業者）の輸送実績です。原価計算対象事業者を略しております。これの京都市域地区のグラフと図が載っております。

まず、コロナ禍前と営業収入の比較です。対 2019 年比ということでございまして、2019 年の営業収入は 106 億 4859 万 1000 円ということでございました。この 2019 年は、青い棒のグラフになっております。それと対比いたしまして、まず 2020 年はオレンジ色の棒、51.3%の減少となっております。次に緑色の棒、2021 年は 53.2%の減少となっております。最後に 2022 年、黄色の棒につきましては、33.9%の減少となっております。

続きまして、ページをめくっていただきまして、4 ページです。全国ハイヤー・タクシー連合会が緊急に実施した全国サンプル調査というのがございます。これは京都では 6 社、サンプルの事業者として数値を取っております。この下の折れ線グラフですが、全国平均と京都府の比較ということでございまして、2020 年 4 月から 8 月は全国ワースト 1。コロナの波で大きく変動しております。2022 年の 6 月までは、この全国平均をずっと下回っておりましたが、2022 年 6 月にはやっとこの全国平均を上回る数値が出ております。6 月、7 月、10 月、11 月、12 月、これが京都が全国平均を上回った月でございます。

ページをめくっていただきまして、5 ページです。写真がずらっと載っております。一番上の令和 2 年 4 月 4 日土曜日午後という所の欄の写真です。これは第 1 波の緊急事態宣言下の状況の写真です。人や自家用車の動きも見られない状況であり、一番下の第 3 波の時も同じ状況でございます。

続きまして 6 ページです。京都駅八条口タクシー乗り場ショットガンの実績となります。このショットガンといいますのは、タクシー乗り場から離れた場所に待機所を設け、乗り場への流入を調整するシステムでございます。このコロナ禍におきまして、最も影響を受けた年月につきましては、2020 年 4 月分で、2019 年比で 89.2%の減少を出しております。これもコロナの波で大きく変動している状況でございます。それから、この八条口のタクシーショ

ットガンにつきましては、リアルに実績が確認でき、稼働の指標となっております。
続きまして7ページです。このショットガンの実績が最も影響があった令和2年4月、5月
の実績は以下の通りとなっております。

それではページをめくっていただきまして、右側の8ページです。京都市域の乗務員に関する
運転者証交付数及び平均年齢となります。京都市域の乗務員は、コロナ禍3年で1836名
減少ということでございます。これは、先ほど1903名乗務員が離職と申し上げましたが、
その1903名には北部地域の運転者も数えております。純粋に京都市域交通圏の乗務員の減
少は、ここにも載っておりますように、1836名ということになります。平均年齢は61.4歳
と、現状維持しております。

ページをめくっていただきまして、9ページです。令和3年度損益明細表（原計事業者）と
書いております。これは、原価計算対象事業者の中から、経費に大きな変動がない事業者を
抽出いたしまして、8社で試算をしております。その結果、8社中7社が赤字ということで、
事務局試算では33.07%の改定が必要であるという数字になっております。これでこの資料
1は終了となります。

次に資料2をご覧ください。これは近畿運輸局の運賃改定審査開始プレスとなっております
。先ほどの資料で説明いたしましたとおり、厳しい経営環境や、乗務員の働き方改革に対
応するため、個社の経営判断で運賃改定を申請されました。昨年8月から11月にかけて、
法人車両数の70%を超える80.99%から申請があったことを受けまして、近畿運輸局で運
賃改定の必要性が検討されました。その結果、12月16日に運賃改定審査の開始が公表され
たものでございます。

内容につきましては、その中段からやや下、1. 運賃変更申請状況と 2. の運賃変更申請の概
要ということになっております。

ページをめくっていただきまして、左側、向きを回転させていただきまして、普通車の場合
の申請内容が記載されております。下のページには、申請事業者のうち47事業者の詳細
が記載されております。ページをめくっていただきまして、最後のページに現在の京都市
域交通圏の公定幅運賃の範囲の表が載っております。資料2につきましては以上でござい
ます。

続きまして、資料3をご覧ください。「京都府下の市・町に、村に息づくタクシーを目指し
て」という資料でございます。ページをめくっていただきまして、目次として、1から3
まで載っております。ページをもう一度めくっていただきまして、1ページになります。京
都市域における現行運賃と申請運賃の比較の表と折れ線グラフとなっております。現行の
京都市域の普通車の初乗り運賃は1.2キロ460円の上限となっており、加算運賃は252メ
ーターごとに80円の加算という形となっております。下の赤字の申請運賃普通車の所につ
きましては、申請運賃の中で最も多く申請されているパターンを採用して載せておりま
す。初乗り運賃は1.1キロ500円、加算運賃は263メートルごとに100円という形のグラ
フになります。

次の2ページをご覧ください。これは近隣府県・他都市（運賃ブロック）との運賃比較の表になっております。これは各地区の5キロ走行時の現在の運賃を載せております。一番上の赤い文字の京都市域地区につきましては、5キロ走行時1666.35円となります。これは実際に5キロ走行時の運賃は1740円となりますが、指数を出す上で分かりやすくするために1666.35円という形で表記しております。

下の段、大阪地区は、同じく5キロ走行時1775.44円、神戸・阪神間地区は1877.39円、下の方に載っております大津市地区は1949.15円となっております。

ページをめくっていただきまして、3ページです。これが先ほどの全ページの数値をグラフ化したものでございます。赤い線が京都市域地区の運賃の折れ線グラフになります。

次の4ページです。供給力の動向ということでございます。事業者数・車両数の推移ということで、車両数は平成21年度より減少をしております。平成21年度から令和3年度まで約18%減少しております。

ページをめくっていただきまして、5ページです。2-1. 需要の動向等（走行キロの推移）ということでございます。需要の動向を示す総実車キロは、景気の動向も影響していますが、タクシー離れが止まらない状況であります。

次の6ページになります。需要の動向と実働率、実車率の推移ということでございます。この実働率と言いますのは、10両の車両をお持ちの事業者さんがあるとします。そのうちの6両が一日で実際に営業に出ました。ということで、この実働率は10台中の6台ということで60%という考え方になります。実車率につきましては、実際に営業に出た6台の車が100キロ走ったと考えます。この100キロ走った中で、実際にお客様を乗せて走った距離が60キロだったとしましたら、これは実車率は60%ということになります。

下のグラフの説明ですが、稼働状況を表す実働率は平成23年度以降大きく減少、走行距離のうち旅客を乗せて走行した割合を示す実車率はコロナ禍により減少しております。

ページをめくっていただきまして、7ページになります。需要の動向等（1日1台当たり実車キロ等）ということでございます。1日1台当たりの実車キロ・輸送回数共にコロナ禍により顕著に減少しております。

次の8ページです。収支の推移です。営業収入・1日1台当たり営業収入共にコロナ禍により顕著に減少をしております。

9ページです。運転者の労働環境（運転者の賃金等の推移）です。全男子労働者との格差があり、直近は顕著にその格差が拡大をしております。なお、この厚生労働省の賃金構造基本統計調査ですが、全数調査ではなくサンプル調査のため、サンプル対象者が年々変わってしまうことから、数値に大きな変動が生まれる場合があることをご承知おきください。

次の10ページです。5-1. 京都市域の法人運転者数と平均年齢の変化ということでございます。法人タクシーの運転者は年々減少傾向にあり、直近は顕著に減少しております。資料1の時に説明をさせていただきましたとおり、令和2年から3年間のコロナ禍で、感染症での高齢者の重篤化を背景に、高齢乗務員の離職が加速するなど、乗務員が1836名減少して

おります。

11 ページです。京都市域の新規登録運転者数と年齢構成の変化でございます。法人タクシー運転者の高齢化が進み、現在、平均年齢は 60 歳を超え、約 46%が 65 歳以上となっております。

次の 12 ページです。京都のタクシー事業者の取り組みといたしまして、①、これはユニバーサルデザインタクシーの車両の導入を進めております。京都府タクシー協会では、平成 24 年より乗務員対象のユニバーサルドライバー研修を実施し、車いすや足元の不自由な方の接遇を学んでおります。現在までに研修開催等を通じて、認定資格を取得した 834 名の乗務員に認定証を交付いたしました。先ほどのユニバーサルデザインタクシーの導入ですが、全国の導入数の上位 3 位は、東京都が 2.1 台に 1 台、愛知県が 4.6 台に 1 台、神奈川県が 8.8 台に 1 台という形になっております。京都はと言いますと、全国で 9 位のレベルにあります。5907 両中 527 両がユニバーサルデザインタクシーの車両になっております。11.2 台に 1 台という換算になります。大阪府につきましては、1 万 4839 両のうち、697 両ということで、21.3 台に 1 台、兵庫県は 6510 両中 371 両で 17.5 台に 1 台となっております。京都の導入率が良いということがこれでお分かりいただけると思います。なお、東京都につきましては、オリンピック・パラリンピックの関係で、国からの補助と併せて自治体からの補助もありましたので、導入が進んで、この 2.1 台に 1 台という数字になっております。大阪府の場合は、この先万博が開催されることを見込みまして、導入が増えていくことが予想されます。大阪府の導入に負けないように、京都でも導入が進むように、また自治体様のご協力を得られればと考えております。

ページをめくっていただきまして、13 ページになります。京都のタクシー事業者の取り組み②といたしまして、子育てタクシーや陣痛応援タクシー等が現在運行されております。次のページです。取り組み③といたしまして、スマートフォンのアプリによる配車サービスが広がっております。スマートフォンの GPS 機能等を活用し、効率的にお客様をお迎えに上がります。現在この配車アプリの導入事業者は 47 社 4431 両ということで、会員事業者の 77.3%を占めております。タクシー業界における IoT の現状とタクシー事業への影響と対策に関わる調査、研究及び京都府タクシー協会が推奨する配車アプリ・決済機について、答申を京都府タクシー協会の IoT 対応特別委員会という所で調査・発表したものを、今現在「GO」と「DiDi」という所を推奨しておる状況でございます。

次の 15 ページです。取り組みの④といたしまして、大きな荷物をお持ちの外国からの観光客や妊産婦、乗降困難なお客様のための優先タクシーといたしまして、フォーリン・フ렌ドリー・タクシーというものを運行し、お手軽にご利用いただいております。

次のページです。取り組みの⑤といたしまして、京都のタクシー事業者の取り組みは地方自治体と協力協働して、地域の足の確保に努めております。下に写真が載っております。これは一例といたしまして、向日市の事例で、コミュニティバス「ぐるっとむこうバス」の写真です。その下には、「うじたわ LIKE は一とタクシー」というものを運行しております。

17 ページです。取り組みの⑥といたしまして、京都駅乗降場の環境整備と路上客待ち行為の解消ということです。お客様が多数利用される京都駅北口の利用環境向上のため、京都市・JR 西日本との共同事業により、おりば上屋設置とのりばのバリアフリー化等の環境整備を行いました。京都駅南口におきましては、タクシー車両の待機場を別途確保し、ショットガン方式で乗り場へタクシー車両を誘導することにより、八条通りの違法な路上客待ち駐車状態を解消いたしました。

次の 18 ページです。取り組みの⑦といたしまして、違法客待ち乗務員の指導教育の徹底と対策の強化ということで、毎週 1 回、街頭指導活動を実施しております。

次の 19 ページです。取り組みの⑧といたしまして、駐停車マナー向上の取り組みということでございますが、京都市都市計画局歩くまち推進室と共同で、原則、毎年度「京都市タクシー駐停車マナー向上マネジメント会議」を、藤井聡京大教授を座長にして開催しております。

次の 20 ページです。取り組みの⑨といたしまして、災害等緊急時における輸送力の確保ということでございまして、京都府タクシー協会といたしましては、平成 30 年 7 月 11 日付で、京都府と災害等緊急時におけるタクシーによる要配慮者等の輸送に関する協定書を取り交わしました。緊急時における交通弱者のための輸送要請に関して適切かつ円滑な運営を期するため、府下のタクシー事業者が体制の整備に努めています。その他、各地域の自治体と災害協定を締結しております。

21 ページです。取り組みの⑩といたしまして、タクシーの特性を活用した安心社会への貢献活動ということで、車両に搭載されている無線とドライブレコーダーは緊急時等での関係機関との情報交換において極めて有意義な役割を果たしております。京都府タクシー協会では、警察との連携を図るための協定を結び、タクシーの特性を生かして、認知症、高齢者等の発見保護や犯罪捜査への情報提供等、安全で安心できる社会の構築へ向けて努力をしております。

次の 22 ページです。取り組みの⑪といたしまして、コンビニ駐車を活用した防犯協力ということでございますが、タクシー業界では、京都府警察の仲介により、府内コンビニ協会と協定書を締結しました。深夜の時間帯に店舗駐車で休憩・休息を行いながら、犯罪抑止に協力する活動を開始しております。

23 ページです。取り組みの⑫ということで、各種支援タクシーの運行です。社会生活を送る上でさまざまな支援を必要としております、独居老人や世帯の高齢化が増加する中、タクシー会社では買い物代行や病院受付代行、薬受け取り代行など、さまざまな工夫を凝らしての支援タクシーの運行を行っております。

次に 24 ページです。取り組みの⑬といたしまして、貨客混載、タクシーデリバリーの運行ということでございます。貨客混載は、タクシー事業者及びトラック事業者が連携し、過疎地域または過疎地域と見なされた区域であって、人口 3 万人に満たない市町村において認められ、京都府南部で実施しております。その他、貨物自動車運送事業法に基づき、運送す

る品目を食料・飲料に限定した上で、レストラン等のメニューをタクシーでお届けするサービスを提供しております。

最後に取り組みの⑭ということでございます。25 ページです。府内全域でタクシーを禁煙化ということでございます。2020 年 4 月 1 日に改正健康増進法が全面施行されまして、バスやタクシーなど旅客運送用車両での喫煙は禁止となりました。京都のタクシー車両は全国に先駆ける形で、平成 21 年より全面禁煙化に移行しております。

資料の説明は以上でございます。

伊藤(司会)：ありがとうございます。

まず最初に、ただいま説明いたしました資料に関して、ご質問なりご意見をお伺いしたいと思います。ご質問がございましたらご発言いただきたいと思います。どうぞよろしく願います。

よろしいでしょうか。質問等がなければ次に進みます。

それでは、今回の運賃改定の件に関する事、タクシー全般の事でも結構ですので、皆様のご意見ならびにご要望をお聞かせいただきたいと思います。ご意見・ご要望がございましたら挙手していただき、お名前を言っていただいた上でご発言いただきたいと思います。どうぞよろしく願います。

柳沢：長岡京市の柳沢です。まず、この 3 年間、コロナ禍で非常に大きな影響を受けた業種の一つがタクシー業界だと思います。そういった中で、地域のために何とかタクシーを維持してきていただいたということに感謝を申し上げたいと思います。

私は 2 点意見と要望をさせていただきたいと思います。まず一つ目ですが、最近、市民の方から、タクシーを呼んでも全然捕まらないから乗らないのだというような声を、たくさん頂戴をしております。半ばタクシーを使うということに対しての諦めムードみたいなものが漂っているのではないかなというふうに非常に危機感を覚えております。これは当然、乗務員不足に尽きるということだと思います。資料の中にもありましたが、平均年収が他産業に比べて低いということが、なかなか乗務員の確保につながりにくいということだと思います。保育士も全産業に比べると平均年収は非常に低いですが、学生の人気というのは非常に高いです。これはやはり保育士というイメージが良いから学生の人気が高いということだと思いますので、ぜひ若者がタクシーの乗務員に対して良いイメージを持って、ぜひ乗務員になりたいというようなことで、そういう希望を持てるような、乗務員のイメージアップ戦略といいますか、そういった取り組みを積極的に発信していく必要があるのではないかなと思っております。そういう意味で、今回もタクシーの運賃改定、冒頭に筒井会長からもありましたが、事業者の収益の改善と乗務員の待遇改善ということに資するということになると思いますので、この点についてはおおいに賛成をするものであります。

あと1点、長岡京市では、昨年6月からタクシーの利用促進策の一環として、バスからタクシーへの乗り継ぎ事業というものもやっております、バスを利用された高齢者の方は初乗り460円分のチケットを事前にお配りをして、初乗り運賃が無料になると。そういうことでより積極的にタクシーを使っていただくということで取り組みを始めております。幾らになるか分かりませんが、運賃改定がなされた場合、今お配りをしているチケットが460円という数字が入っております、内部的にはこの460円を改訂後の運賃に読み替えるような形で運用していきたいというふうには思っていますが、庁内協議ですとか、あと利用者への周知等も必要になりますので、運賃改定が決定をされましたら、速やかに情報提供をいただきたいということでお願いをいたします。

私からは以上です。

伊藤(司会)：非常に忌憚のないご意見を頂きました。ありがとうございます。何かありますでしょうか。

田中：実は、先ほどのご意見とよく似たようなお話をさせてもらうような気がしますが、全体的に事業者のことが非常に多く載っていますよね。利用者懇談会の京都市のということですが、タクシー業界の社長さんや代表の方もいらっしゃるの皆さんご存じでしょうが、タクシーの運転手というのはやはり自分の体力を提供して仕事をし、お客様の利用によって収入があるというような形がタクシー業界では多いです。今、テレビ等にぎわせているのは、他業種の春闘状況というのがよく例に出ております。4%から10%、それから多い所では20%の賃上げをしたと。今はちょうど春闘の時期ですが、ほぼ満額回答ということをして、非常に私らタクシー業界ではうらやましいなというふうに思っています。タクシーの乗務員というのは、自分の体力を提供して、車を貸していただき、その車の能率を上げて収入になっているというのが実情です。だから、一般事業というのは、4%上がれば、仕事は変わらずに4%の収入が得られるというのが他業種の賃金ですが、タクシー業界はそうではありません。休んでしまうと収入がなくなります。要するに、車をお借りして、乗って、運輸収入を上げた上での収入があるということです。だから、今年の春闘も、今までの賃金の支給条件を下げずに、ノースライドで、運賃が上がっても下げずに、体力を提供した労働力に対するの反映を会社をお願いしている状態です。皆さん、タクシー業界の賃金の仕組みというのはご存じですか。それだけ僕はお聞きしたいです。今私が述べたように、要するに自分の体力の提供の反映というふうに、お客様に利用してもらって、運輸収入が上がって、その上に賃金が成り立っているという形が、タクシー業界の賃金条件です。そういう点を加味しながら、世の中の物価も上がり、早く運賃を上げることを決定してほしいというのが私の要望です。以上です。

伊藤(司会)：ありがとうございます。

その他、何か一言頂戴できる方はおられますでしょうか。

私からであれば、向日市身体障害者協会の山本会長、何かございますでしょうか。

山本：向日市の山本でございます。私たちの障害者協会からの勝手な要望ですが、申し上げたいと思います。タクシー利用に当たりましては、運転手さんには障害者特性をご理解いただいた上で、親切丁寧な対応をいただいております、気持ちよく利用しております。あらためて感謝申し上げます。ありがとうございます。

私からは、障害のあるタクシー利用者の当事者意見として2点を申し上げます。まずは、最初に障害者のタクシー利用についてですが、障害者の多くは低所得の中、他人の支援を受けずに、自分のことは自分で解決したいと思って、日々の生活を送っております。移動に際しても、交通機関が利用できる場合には、まずは公共交通機関を利用し、他に利用できる交通機関がない場合に限り、やむを得ずタクシー利用をさせていただいている実情です。生活物資をはじめ、いろいろな物価が高騰する中、タクシー運賃の引き上げがされることは、私たち障害者の厳しい生活状況がさらに厳しくなることとなりますので、なかなか容認できるものではございません。一方、障害者のタクシー運賃につきましては、身体障害者手帳を提示することだけで、運賃の1割を割り引く制度を設けていただいております、感謝しているところでございます。1点目の意見としては、その割引率を2割に引き上げていただくなど、障害者に配慮いただいた上での料金改正をご検討いただけないかと思っております。各種の公的施設の利用料、入場料などは半額に設定いただいておりますので、可能な限り50%に近づけていただければ幸いです。

2点目は、本日ご出席いただいている行政機関、府市町への要望になりますが、私たち障害者の交通機関利用に対し、ガソリン代やタクシー利用などの支援をいただいております、本当に感謝しております。本日の議題の元となった、タクシー料金の引き上げがいつから実施されるかは不明ですが、来年度のタクシー利用に関わる支援について、障害者の生活を圧迫しないようご配慮いただきたいと思います。仮に料金引き上げになった場合には、連動して支援額も引き上げていただくなど、柔軟な対応をぜひともお願いしたいと思っております。よろしく願いいたします。

伊藤(司会)：ありがとうございます。今の山本会長のご意見に対して、ありますでしょうか。

北川(協会)：ご意見ありがとうございます。経営委員長の北川でございます。今、障害をお持ちの方に対するタクシー運賃上の支援につきましては、先ほど長岡京市の方からもご説明がありましたとおり、行政が発行しておりますタクシー利用券と、それからわれわれタクシー事業者が行っている割引と二本立てのようなことになってございまして、利用券につきましては、限度額と言いますか、金額が印刷されておりますし、われわれタクシー事業者では割引率が設定されておるということで、運賃制度上、今は全国的に1割という定めにな

ってございます。これが適正な割引率かどうかということについては議論のあるところだと思っておりますが、一応、頂いたご意見につきましては、この場でこうしますということをお願い申し上げます。これが適正な割引率かどうかということについては議論のあるところだと思っておりますが、一応、頂いたご意見につきましては、この場でこうしますということをお願い申し上げます。これが適正な割引率かどうかということについては議論のあるところだと思っておりますが、一応、頂いたご意見につきましては、この場でこうしますということをお願い申し上げます。

伊藤(司会)：北川委員長、ありがとうございます。

せっかくですので、視覚障害者協会の中村理事、何かありますでしょうか。

中村：いつも親切に対応いただきありがとうございます。そして、現状などを聞かせていただいて、値上げに対しては、本当にコロナ禍大変な中で営業されていることなどを踏まえると、値上げに対しては致し方ないのかなという思いもしていますが、先ほどもありましたが、やはり値上げ幅となると最低レベルにさせていただけたらありがたいなということ、そして私たち障害を持っているものとしましては、なかなか外を走っているタクシーを捕まえるというのは、タクシーを確保するということがなかなか難しいことになりまして、電話等で迎車をお願いするというような形での利用が結構多いかと思っております。そんな中で、迎車料金というのはまた事業者で違うということがありまして、迎車料金がかからないようにしているところ、あるいは迎車料金が結構かかるところ、いろいろ業者からの声を聞いておりますけれども、そのあたりも適正なところでそれを決めていただければありがたいなというふうに思います。以上です。

伊藤(司会)：ありがとうございます。

田中：ハイタク共闘会議の田中と申しますが、先ほどの障害者の方々の意見をお聞きしながら、それは確かに 20%にしてあげてもいいなと思うような内容ですが、今現在これは全額会社が負担していますよね。乗務員の負担ではなくて、会社が全額負担している中で 20%になると、経営上の線が、大体 70%の経費を超えると会社が危ないと言われるぐらいのタクシー業界だと思っております。それで、京都市とかそういう方面での国の支援とかいうのであれば、僕も大いに訴えます。私も実は 1 級障害者です。手帳を持っています。そういう状況の中で、タクシーを利用したり、あるいはバスはめったに乗ることはありません。バス停がないので利用せず、やはりタクシーを利用します。そうするとやはり高くなるし、障害者手帳を見せて 10%割引してもらって、1 級だとタクシー利用券が京都市から配布されていますので、それを今手に持っていますが、非常に助かっているのは事実です。タクシー利用券が 500 円単位での、1000 円を超えたら 2 枚渡せばいいということになっているので、1000 円を超えるちょうど半端な数字は全部現金で払っていますが、非常に助かっています。それはもう、個人的に言えば本当に助かるのは事実です。だけど、それが運転手さん、労働者負担

になると、やはりそれは賃金がそうになってしまうという面もあります。今、一般企業とタクシー業界の労働者賃金の違いは年間100万を超えています。もっと多いかも知れません。それだけタクシーは非常に賃金が安いと。人の集まりも良くないということで、実は先ほど答えていただいた方を応援しながら、国の方に引っ張られるような状態になれば、私もハイタク共闘会議の代表として大いに力を入れていきたいとは思っております。以上です。

伊藤(司会)：ありがとうございます。先ほど北川経営委員長からもありましたように、要望を出して行って、引き続き心地よく利用していただくということに努めていきたいということです。よろしくお願いします。また、今、中村理事からご要望・ご意見がありましたことに関して、多田副会長、如何でしょうか。

多田(協会)：ご意見ありがとうございます。迎車料金の部分についてのご質問だったと思います。これは京都市域の中で迎車料金を頂いている会社、頂いていない会社というのがありますが、頂戴している所は以前から迎車料金を設定されているというふうに認識しております。それは迎車に係るコストであるとか、それから人件費、そういう部分に費やされているのかなというふうに認識をしております。事業者の立場といたしましては、それ以外の部分で、例えばUDタクシーのさらなる増加であるとか、それから先ほど配車が呼びづらいということで、今、配車アプリがありますが、例えばこれを音声で呼べるようなシステムができないかなというような部分も検討していきたいというふうに思っております。また、その他にもよりよいサービスをできるだけ提供していけるように努力してまいりたいと考えておりますので、何とぞその辺をご理解賜りますようお願いを申し上げます。

伊藤(司会)：多田副会長、ありがとうございます。

せっかく出席いただいておりますので、ここまでで京都市都市計画局歩くまち京都推進室の河添担当課長補佐、何かご意見がございますでしょうか。

河添：京都市の河添でございます。日々タクシー事業者の皆様方には、コロナ禍、物価高騰が厳しい中、地域公共交通を守っていただきまして大変ありがとうございます。感謝しております。今回の運賃の値上げに関して、さまざまな経営努力をされていく中で、安定的でかつ安全な供給をしていくということを検討されているという中での一環かというふうに理解しておりますので、一定の範囲での運賃幅の値上げということに関しては理解をする必要があるのかなと考えております。京都市としまして、今現在、地域の公共交通を守っていくということを一番の目的というふうに考えておりました、筒井会長にもご参画いただきながら、地域公共交通計画を作成していくということで、今、議論を進めていっているところでございます。その中で、ぜひタクシーの事業者の皆様方にもさまざまな形で地域の足をを守るためのご協力を今後も賜りたいというふうに考えておりますので、どうぞ引き続きよ

ろしくお願いいたします。以上でございます。

伊藤(司会)：ありがとうございます。さまざまなご意見、ご要望を頂きました。しっかり受け止めて、課題を進めていきたいというふうに思っております。

それでは、本日、近畿運輸局、京都運輸支局の担当者の方々もお越しいただいておりますので、何かお話しただけることがございましたらよろしくお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

小西：近畿運輸局自動車交通部の小西でございます。本日、京都府タクシー協会さん主催のタクシー利用者の方への懇談会ということで、今の京都府タクシー協会さんの取り組みであるとか、現状もお聞かせ願いましたし、利用者代表の方、労働者代表の方のご意見、ご要望もさまざまあるというところもお聞かせいただいたところでございます。運輸局としましては、タクシーの運賃改定をするということは、京都の中でもう決まっていることでありまして、今できるだけ皆様ご希望いただいているこの状況も踏まえて、早く新しい運賃を公表できるように、鋭意作業を進めているという中で、先ほどの割引率の話もありますし、使いやすい状況と、できるだけ皆様に寄り添うような状況がつかれるように、そのためには、多田副会長からもありましたが、新しい運賃の中で原資を確保していただきまして、利用者の皆様にさまざまなサービスを提供できるような形で、京都のタクシーがよりよくなっていただけるように、行政としてもそのあたりのことを考えながら運賃改定の作業を進めているというところでございますので、ご理解いただければと思います。私も、普段なかなかタクシーを使うことが少ない中で、利用者の方々の貴重なご意見でありますとか、市町の方々のご意見を聞かせていただきまして、本日大変貴重なご意見を頂いたというところで、そういったご意見も反映できるように鋭意作業を進めてまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

伊藤(司会)：ありがとうございます。

よろしければ、京都運輸支局の藤原支局長、何かコメントをよろしければお願いいたします。

藤原：京都運輸支局の藤原でございます。日頃からお世話になります。ありがとうございます。先ほどからお話ありますように、やはり今この長引くコロナ禍の中で、これまでから業界の皆様には非常に厳しい環境の中で、ただその中でも公共交通を守っていただくと、皆様の足を保っていただくということでご理解いただいて、現在、事業をしていただいているというところでございます。そういった中での運賃改定、この状況になっていると思います。ただ、一方で、やはり今はウィズコロナということで、徐々に観光客等も増えてきてまして、これから人手不足というのは、われわれは十分承知していますが、やはり今、世の中が動き出していますので、先ほどもちらっと話がありましたが、やはり今現状何ができるのか、そ

ういったことを業界といいますか事業者の皆様、そして事業者だけでなくドライバーも含めて、皆様が知恵を出し合って、工夫をして、生産性向上等々含めていろいろな活性化策、そういったものをしていただければなというふうに、このように思っています。やはり運賃改定をするその目的でありますとか、またその業界で皆様から利用者の皆様、また自治体の皆様から頂いているさまざまなご意見、ご要望、そういうところを含めて対策をしていただければと、このように思っていますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

伊藤(司会)：支局長、ありがとうございました。

皆様からいろいろなご意見を頂戴し、ありがとうございました。予定しておりました時間よりも少し早いのですが、このあたりで懇談会を終了させていただきたいと思えます。本日頂戴したご意見やご要望につきましては、私どもタクシー業界としてしっかりと受け止めさせていただき、タクシー業界の質の向上と活性化を図るとともに、地域の皆様の信頼を基に、まさに地域公共交通の一輸送機関としての役割をしっかりと果たしていく努力をしてまいり所存でございます。どうぞ今後ともよろしくお願いいたします。

それでは、閉会にあたりまして、一般社団法人京都府タクシー協会副会長、多田よりご挨拶申し上げます。多田副会長、よろしくお願いいたします。

多田(協会)：皆さん、本日は本当にお忙しいところお時間を頂戴しまして、タクシーに対するご意見を賜りまして誠にありがとうございました。本日頂戴しましたご意見、それからご要望に対しては、できる限り前向きに取り組んでいきたいというふうに考えております。私どもといたしましても、利用者の方に利用しやすいタクシーになるように、常に考えているつもりではございますが、まだまだ気が付いていない部分、それから見落とししている所などございます。そのような意味では、本日たくさん、貴重なご意見を頂戴しまして、あらためて気が付いたこともございましたので、今後の利用者利便の向上に結び付けていきたいなというふうに考えております。本日は何かと限られた時間でありましたので、他にもタクシー業界についてお気付きの点などがございましたら、いつでも結構ですので、協会の事務局でありますとか、それから私ども執行部にお聞かせいただくようお願いを申し上げまして、閉会のご挨拶というふうにさせていただきます。本日は長時間にわたりどうもありがとうございました。

伊藤(司会)：多田副会長、ありがとうございました。

皆様、本日はありがとうございました。これで懇談会を終了いたします。皆様お気を付けてお帰りください。ありがとうございます。