

京都市域交通圏のタクシー利用に関する意見交換会 議事録

日 時：令和5年4月7日(金)午後2時～午後3時20分

場 所：「ゆめりあうじ」4階会議室(宇治市宇治里尻5-9)

出席者：別紙出席者名簿のとおり

上田(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利用に関する意見交換会」を開催させていただきます。皆様方におかれましては、年度初め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宇治第一交通株式会社、上田と申します。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。この意見交換会は公開とさせていただいておりますので、意見交換会後、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。

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いたします。本日の意見交換会につきましては、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いたします。

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、よろしくお願いいたします。

筒井(協会)：冒頭司会からありましたように、年度初めの何かとせわしい時に本当にありがとうございます。今日はあいにくの雨、実はわれわれにとってはあいにくではなく恵みの雨ですが、タクシーにとって雨はとても忙しい時間にはなりますが、お足元の悪い中お集まりいただきありがとうございます。

コロナのこの3年間、われわれタクシー事業者は大変苦しい思いをしてみりましたが、多くの自治体の皆さんから感染予防対策や燃料価格高騰対策等のご支援をたくさんいただきました。本当にありがとうございました。皆さんもそうですが、実際われわれ事業の中でも、コロナ禍で経験したことがないような環境に置かれました。残念ながら、われわれタクシー事業者の中でも何社か退出がありました。ぜひ今回、運賃改定を契機に事業の安定化を図り、タクシー乗務員さんを確保し、そして労働環境を改善して、これが重要と考えています。そのため、われわれ事業者として過度な運賃競争を是正していき、事業の安定化を図り、地域に密着した、そしてお客様の需要に応える、これが最大のサービスと考えています。近畿運輸局では運賃改定審査が行われ、公示をされました。これからわれわれが実行していく流れになりますが、非常に分かりやすい運賃体系を実現ができるということです。今日は忌憚(きたん)のないご意見をいただきながら、われわれの事業の安定化を図るとともに、サー

ビスの充実を図っていきたいと思いますので、本日の議論をどうぞよろしく願いいたします。冒頭簡単ですが、会長の挨拶とさせていただきます。ありがとうございます。

上田(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ご紹介させていただきます。順不同になりますがご了承願います。

宇治市都市整備部交通政策課 西岡 係長です。

城陽市都市整備部 立木 次長兼都市政策課長です。

八幡市建設産業部管理・交通課 田岡 課長です。

京田辺市建設部計画交通課交通対策係 小西 係長です。

久御山町都市整備部新市街地整備課 武田 課長です。

同じく、南光 主事です。

精華町事業部都市整備課まちづくり計画係長 谷川 主事です。

井手町企画財政課 寺井 課長です。

同じく、高齢福祉課 坂井 課長です。

宇治田原町 垣内 建設事業担当理事兼まちづくり推進課長です。

和束町総務課 宮嶋 庶務係長です。

南山城村総務財政課 関口 主任です

城陽市身体障害者協会 芳川 会長です。

一般社団法人京都府身体障害者団体連合会 山口 事務局長です。

公益社団法人京都市身体障害者団体連合会 大泉 事務局長です。

公益社団法人京都府視覚障害者協会 今里 理事です。

宇治商工会議所振興課 佐々江 課長です。

城陽商工会議所 奥田 総務課長です。

久御山町商工会 小川 事務局長です。

一般社団法人京田辺市観光協会 西川 事務局次長です。

続きまして、オブザーバーとして出席いただいている皆様です。

近畿運輸局京都運輸支局輸送・監査部門 木原 首席運輸企画専門官です。

続きまして、本日出席している一般社団法人京都府タクシー協会を紹介させていただきます。

京都府タクシー協会筒井会長です。

同じく、桑田副会長です。

同じく、多田副会長です。

同じく、谷口副会長です。

同じく、仲辻副会長です。

同じく、北川経営委員会委員長です。

同じく、濱田経営委員会副委員長です。

同じく、協会事務局 白根 業務課長です。

木津川市が来られましたので、木津川市の方を紹介させていただきます。

木津川市学研企画課 楠見 主任です。

次に資料の確認です。1 次第、2 出席者名簿、3 配置図、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」。以上ですが過不足はございませんか。

それでは、ただ今からお手元にお配りしている資料について、協会事務局の白根業務課長より説明させていただきます。

白根(事務局)：白根でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは早速資料の説明に入ります。

まず、資料 1「コロナ禍 3 年間のタクシー業界の現状」、2 ページをご覧ください。

5. 営業区域及び最低車両数ですが、地図の緑色の旧京北町を除く京都市を含む南部一体が京都市域交通圏で、京都市域地区の運賃ブロックと同じとなっています。この京都市域交通圏はタクシー適正化活性化措置法に基づき、平成 26 年 1 月に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を設置し、運賃は国が公示した範囲内の届け出が必要となり、これを公定幅運賃といいますが、新規許可、増車が認められず、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います。

左側の 1 ページをご覧ください。2 の新型コロナウイルス感染症に対する業界の取組ですが、3 月 13 日にマスクの着用等政府方針の個人の判断に委ねることを基本として改定された業種別ガイドラインを徹底しているところですが、運転中のマスク着用を現在も継続しています。

3 の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ことですが、いまだかつて経験したことのない環境の中、雇用調整助成金等の支援策を活用し、何とかしのいでいる状況ですが、残念ながら感染による重篤化を避ける意味もあって高齢乗務員の離職が相次ぎ、また 4 社が事業廃止、6 社が株式譲渡を余儀なくされたという現状です。

3 ページの会員事業者、原計事業者の京都市域地区の輸送実績として、営業収入のコロナ禍前との比較グラフを載せています。

4 ページをご覧ください。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ですが、全国平均と京都府の比較としては 2020 年 4 月から 8 月は全国ワースト 1 という状況でした。

5 ページをご覧ください。京都駅及び市内主要タクシー乗り場の状況ですが、令和 2 年 4 月、5 月は第 1 波の緊急事態宣言中の写真です。

6 ページをご覧ください。京都駅八条口タクシー乗り場、ショットガンの実績です。ショットガンというのは離れた場所に待機所を設け、乗り場への流入調整システムです。リアルに実績が確認でき、稼働の指標となっています。2022 年 4 月が対 2019 年比として 89.2%の減少で、最も影響を受けた年月となっています。

8 ページをご覧ください。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です。京都市域の乗務員はコロナ禍 3 年間で 1836 名減少しています。また平均年齢は、先ほどご説明した通り、高齢乗務員の離職の影響により 61.4 歳と現状維持の状況です。

9 ページをご覧ください。令和 3 年度の損益明細表です。平成 30 年の運賃改定に際して選定された原計事業者のうち、経費に大きな変動のない 8 事業者について事務局で集計したところ、33.07%の改定が必要であるとの試算となっています。資料 1 については以上です。続きまして、資料 2「京都市域地区のタクシー運賃の改定審査開始について」をご覧ください。資料 1 でご説明した通り、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しました。この運賃改定の要請を受け、近畿運輸局より令和 4 年 12 月 16 日に運賃の改定審査開始についてプレスリリースがありました。1 運賃変更申請状況、2 運賃変更申請の概要につきましては記載の通りです。ページをめくっていただきますと、左側のページに詳細が記載されています。右側のページは現在の公定幅運賃で、3 月 31 日には最後のページに記載されている新たな公定幅運賃が公示されました。5 月 1 日からは個社の判断によりこの新公定幅運賃のいずれかを選択し、届け出た上で営業することとなっています。資料 2 については以上です。

続きまして、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」をご覧ください。ページをめくっていただき、もう一度ページをめくっていただくと 1 ページとなっています。京都市域における現行運賃と申請運賃の比較です。京都市域地区を 100 として、5 キロ走行時における比較表となっています。

4 ページをご覧ください。供給力の動向（事業者数・車両数の推移）です。車両数は平成 21 年度より右肩下がりで減少しています。

5 ページをご覧ください。需要の動向等（走行キロの推移）としては、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となっています。総実車キロとはお客様を乗せて走った距離のことです。

6 ページをご覧ください。需要の動向等（実働率・実車率の推移）としては、稼働状況を表す実働率は平成 23 年度以降大きく減少しており、走行距離のうちお客様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います。実働率とは、例えば A 社は 10 台保有しており、そのうち 6 台が今日営業している場合、実働率は 60%となるという率を表しているものです。

7 ページをご覧ください。需要の動向等としては、1 日 1 台当たり実車キロ、輸送回数ともにコロナ禍により顕著に減少しています。

8 ページをご覧ください。収支の推移としては、営業収入、1 日 1 台当たり営業収入ともに

コロナ禍により顕著に減少しています。

9 ページをご覧ください。運転者の労働環境（運転者の賃金等の推移）としては、全男子労働者との格差があり、直近は顕著に拡大しています。なお、この厚生労働省の賃金構造基本統計調査は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。

10 ページをご覧ください。京都市域の法人運転者数と平均年齢の変化としては、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います。

11 ページをご覧ください。京都市域の新規登録運転者数と年齢構成の変化としては、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 歳以上となっています。

12 ページ目からは京都のタクシー事業者の取組を記載しています。ユニバーサルドライバー研修の実施やユニバーサルデザインタクシーを積極的に導入しています。このユニバーサルデザインタクシーの導入につきましては、京都は全国で 9 位となっており、関東圏の導入率が高く、東京、愛知、神奈川が全国上位となっています。これは東京オリンピック・パラリンピックの開催の際に国の補助に上乗せ措置が講じられたためで、大阪も 2025 年の万博を見据え、国の支援措置のほか自治体の上乗せ支援もあり、導入の加速化を想定しているところです。京都は 11.2 台に 1 台と車両数比率が高いですが、近い将来大阪が上回るようになるのではと感じています。多くの自治体の支援措置をぜひともお願いしたいと思っています。

13 ページをご覧ください。こちらは子育てタクシー等について記載しています。

14 ページをご覧ください。京都府タクシー協会が推奨している GO や DiDi という配車アプリを記載しています。

15 ページをご覧ください。大きな荷物をお持ちの外国からの観光客や妊産婦様、乗降困難なお客様のための優先タクシーとして、フォーリンフレンドリータクシーを運行しています。

16 ページをご覧ください。地方自治体と協力、共同して地域の足の確保に努めていることを記載しています。

17 ページをご覧ください。京都駅乗降場の環境整備と路上客待ち行為の解消について記載しています。

18 ページをご覧ください。違法客待ち乗務員の指導教育の徹底と対策の強化について記載しています。

19 ページをご覧ください。駐停車マナー向上の取組について記載しています。

20 ページをご覧ください。災害等緊急時における輸送力の確保ということで、平成 30 年 7 月 11 日付けで京都府と「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、また、各地域の自治体と災害協定を締結していることについて記載しています。

21 ページをご覧ください。タクシーの特性を活用した安心社会への貢献活動としまして、認知症高齢者等の発見、保護を目的とした警察とタクシーとの連携に係る協定等について記載しています。

22 ページをご覧ください。コンビニ駐車を活用した防犯協力としまして、京都府内の犯罪抑止を目的としたコンビニエンスストアとタクシーとの連携に係る協定を締結し、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行っていることについて記載しています。

23 ページをご覧ください。各種支援タクシーの運行について記載しています。

24 ページをご覧ください。貨客混載やタクシーデリバリーについて記載しており、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3万人未満の市町村において認められ、京都府南部で実施しています。また、食料、飲料に限定した上でレストラン等のメニューをデリバリーするサービスを提供しています。

最後のページになりますが、25 ページをご覧ください。府内全域でタクシーの禁煙化について記載しています。改正健康増進法が2022年4月1日全面施行されましたが、京都のタクシー車両は全国に先駆け、平成21年より全面禁煙化に移行しています。

私からは以上です。

上田(司会)：ありがとうございました。ただいま説明させていただいた資料に関して、ご質問なりご意見をお伺いします。ご質問等ございましたらご発言いただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、今回の運賃改定の件に関することやタクシー全般のことでも結構ですので、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、ご要望があり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。どうぞよろしくお願いいたします。

今里：京都府視覚障害者協会の今里と申します。運賃改定については、これも致し方ないというふうに私たちの周辺では申しています。ただ、こういう公聴会、催しがある時に必ずお伝えしたいのは、視覚障害者がタクシーを利用して降りる時に、当事者が指定した場所に必ず降ろしていただきたいということです。当事者は降りた場所をイメージして降りますので、タクシーが去った後、車にはねられて死んでしまったというケースが2、3あります。必ず当事者が言った場所に止めていただくよう、分からなかったら当事者とやり取りして確認した上でドアを開けて降ろしていただくよう、重ねてお願いします。これはぜひお伝えしたいことです。よろしくお願いいたします。

宮嶋：和束町役場の宮嶋でございます。昔は二種免許というのは21歳で取れたのですが、今20歳で取れるのですね。

谷口(協会)：一種免許を取って1年以上たったら取れます。19歳です。

宮嶋：それを知っている人というのはどれだけいるのでしょうか。私も二種免許を持っていますが、もっとPRして若い人にとっていただきたいと思います。車内に、19歳からでも乗れますよというPRをもっとしていただきたいと思います。私も22歳で二種免許を持って、憧れて運転したのです。それで公務員になったのですが、やはり私小さい時から駅前タクシをピカピカにしているのが格好よかったです。そのような人をもっと採ってあげてほしいと思います。車に憧れる子が今は少ないから、もっと採ってあげてほしいです。黒いタクシーは、いまだにかっこいいです。

芳川：城陽市身体障害者協会の芳川です。貴重な時間をいただきましてありがとうございます。私自身57歳で人工肛門になり、それからしばらく元気でしたが、最近73歳になって持続性心房細動による心不全で死の直前までいってました。今休養していて、あと1週間後に診断があるので、どうするか困っているのですが。私の周りを見ても、大きな変化が起こっています。失礼な言い方かもしれませんが、一般の高齢者の方も障害者のような状態にいろいろな人がなりつつあります。障害者はもちろん日常的、社会的な生活がなかなか難しい、相当困難になるという状況です。非常にストレスの激しい大変な世の中で必死になって働いておられる方で、そういう危険性が非常にあるということです。私自身の近所にも足を切断して、私も知らないうちにタクシーの運転手に家まで来ていただいていたいました。私は妻の介護、母親の介護を10年ほどやり、心臓もおかしくなって車いすに乗せてもらったり、コロナ禍で妻の施設に行く時に遠いので、乗せてもらったりします。今度、テレビを運んで持って行くのですが、そういうので。私は買い物にも、普段は公共のバスを使いますが、重たい時、雨の時など大変な時、私のピンチの時にはタクシーの運転手に助けてもらい、心から感謝しています。降りてからタクシーの運転手と話をすることもよくあるのですが、本音でいろいろな話、なかなかお互いに大変だという話をします。細い道を家の駐車場まで来ていただき、また送ってもらったりして、非常にうれしく思っています。

今、いろいろなタクシーの取組をされているということで、私も勉強不足でした。いろいろな取組を、障害者だけでなく一般の人びとにも有用なこと、UDという障害者に関するようなことでも。私の友達でも、身体障害者協会ですから目の不自由な方や耳の聞こえにくい人もたくさんいますが、そういう人から今里さんが言われたような意見もよく聞きます。夜、緊急で近くの所に行ってもらうのになかなか苦労したとか、当事者になってみないと分からないことが本当に起こるということです。体験しないと分からないが、誰でもそういう状態に落ち込むということです。私の妻も今まで元気に散歩していましたが、急に歩けなくなりました。耳もなかなか聞こえなくなり、特に高い音がなかなか聞きづらく、音の判別がほとんど不可能になってきています。面接して、文字を書いたりしてやっています。ポイントを二つだけお願いします。非常に物価が高騰する中、テレビを見ていたらタクシー

運賃が5月1日から改定されるといっていました。もちろん障害者だけではなく、非常に厳しい状況です。特に障害者の場合は平均的に非常に大変な状況がますます進行しており、心理的には容認できるものではございません。障害者手帳を持っているということで、ありがたいことに運賃の1割を割り引く制度を設けていただき、非常に感謝しています。非常に厚かましい勝手なお願いですが、1点目の意見としてはその1割を可能ならば割引2割という日が来ることを待ち望んでいます。障害者に配慮していただいた上での料金改定をお願いしたいと思います。私たちもバスやいろいろなものを使って、どこか連れていってくれという障害者が多いのですが、そういう時に各種の公的施設では利用料や入場料を半額に設定するといったことが非常に増えています。県によって違うところもありますが、こういうこともありますので、運賃の1割を可能な限り50%に近づけていただければ幸いです。厚かましいことですがお願いします。

今日は行政機関等いろいろな方が来られているということで、普段、障害者は交通機関の利用に関してガソリン代やタクシー利用券をいただいています。それぞれの市等により違いますが、私は心臓の方は含まれておりませんが4級ということで、ガソリン代やタクシー利用券をいただいております。非常に助かります。普通は1級、2級、3級ぐらいまでだと思います。タクシー利用に係る支援としては障害者の生活を圧迫しないよう、できれば引き上げに連動して支援額を、厚かましいですが、4級の方も申請はしていなくてもいろいろな障害を合併して持っている方がたくさんいますので、4級あたりまで引き上げていただけると非常にうれしいです。柔軟な対応をぜひともよろしく願いいたします。貴重な時間をいただきましてありがとうございます。勉強になりました。

山口：府身連事務局の山口でございます。今、芳川会長が発言された通りですが、身体障害者の方は基本的に必要な時にしかタクシーに乗らない、自分でできるだけやっていきたいという中で、やむを得ず利用させていただいているのが実態です。なおかつ低所得者が多く、今回の値上げにつきましては非常に生活を圧迫するというので、何とかならへんかと危惧をされています。とはいうものの障害者にとっては、身体障害者の一定レベルになりますと1割のタクシー運賃の引き下げをやっていただいています。今、芳川会長がおっしゃったように、5割というのが世間にあるので、せめて2割、3割になるようお願いいたします。極めて少人数だと思いますので、運賃改定される時にはそういう配慮があってもいいじゃないですかとお願いしたいです。

それからもう一つ、5月に値上げされるということは市町村の予算は全て通っているわけで、今更移動支援の補助金、予算を組んでくださいといっても、そうすぐ取り組まれるかどうかは分かりませんが、行政の方からガソリン代やタクシー券の補助など移動支援をいただいています。それに連動するよう、今日来られている行政の方も福祉と連携をいただき、できるだけ障害者の生活を圧迫しないようご配慮いただければうれしいです。できれば今の水準を維持するよう支援をお願いしたいという意見です。

普段からタクシーの利用については感謝されています。耳の聞こえない方、目の見えない方、しっかりと個々に対応していただいていると感謝しています。タクシー業界さんとも意見交換会をさせていただき、意見をしっかりと届けてちゃんと対応されているので、改めてこの場で御礼をさせていただきます。以上です。

西岡：宇治市の西岡と申します。行政の立場から、今の宇治市の状況をお伝えさせていただきます。宇治市は交通に便利な土地といわれております。ただ現状、鉄道、バス、タクシーについても、やはり公共交通離れになっていきます。それは、これまで移動ニーズが多様に変化してきているので、バスに乗らない、家から駅じゃない違う所に行きたい、そういう足を欲しいと住民の方から要望をたくさんいただいています。行政の立場からしますと、バス停まで歩けない、バス停、駅じゃない方向に行くにはタクシーがあるでしょうと。タクシーであればワンメーター500円ぐらいのところ、2人で乗り合わせたらバス賃と一緒にぐらいで行けますよと。なので、宇治市ではバスが不便な所についてはタクシーの効果的な活用をしましょうと、今タクシー業界さんの取組に対して、多様なニーズに対応する足としては、身体障害者の方も含めて非常に重要なことだと感じています。

それで、今回の値上げが住民にネガティブに伝わらないように、値上げをしてしまうということ、やれタクシーは高い、安くできないのといわれます。でも、安くできない現状は今ご説明された状況ですので、これはやはり住民の方に現状を理解していただいて、積極的に使っていただくことが大事かと思えます。先ほどおっしゃったように雨の日の需要が多いということですが、住民の方の声を聞くと、雨の日にタクシーが来てもらえないというふうに、ついついまだとらわれてしまいます。でもそれはドライバーが不足しているという現状を踏まえ、業界が働き方の改革をしていくということで、その辺をポジティブに伝えていけたらいいというのが宇治市の意見です。以上です。

関口：南山城村総務財政課の関口と申します。今回、私は初めて出席させていただきます。われわれの地域は宇治市近辺からかなり離れていまして、三重県との境になります。この間、地域の中でボラタクというようなデマンド交通のサービスも始めさせていただきましたが、やはり地域懇談会を回っていると、われわれの村の方も公共交通の利便性が非常に難しい地域になっています。例えば一番近いタクシー会社さんがどこにあるのかというと、京田辺市さんとか木津川市の方にあるような状況です。この3月も、奈良市の方になるのですが月ヶ瀬梅林の梅シーズンでJRを利用されてたくさん来られています。駅を降りられて、よく役場にもかかってくるのですが、タクシーはないのかというようなご意見をたくさん頂戴します。連絡先も貼ってありますので連絡させていただくのですが、やはりドライバーさんの問題や、距離の問題であって、非常に時間もかかって到着するというので、かえってご迷惑をおかけするというので、お断りされることも多く聞いています。また、地域の方々にも、どういう移動手段があるかというお問い合わせをいただいた時に、われわれはボ

ラタクというのはあくまでも村内の鉄道駅までをつなげるためのサービスと認識していますので、タクシー会社さんのご利用をお勧めしますが、厳しい意見で申し訳ないですが、電話しても来てもらえないと言われます。特に山間部になりますと、われわれからしても当然かと思いますが、全然分からない地域に入っていくのはドライバーさんにとって非常に難しいことだと思います。20年前ぐらいは村内に個人タクシーを運営されている方がおられ、その時は非常に重宝されていたとお聞きしています。高齢者が多くなっている時代の中で、やはり通院一つでもわれわれの地域では何か移動手段がないと行けない地域ですので、われわれ行政側としてもタクシーのご利用も公共交通の取組として、しっかりと進めていきたいと思っています。そういう地域の実情をご存じだと思いますが、今後ますます高齢化になって、今までは車社会が進展してきた中で皆さん車をたくさんお持ちで、自分で動かされていたのですが、だんだんと高齢化率も50%を超えてきていますので免許を持たない、車を運転しないという方が増えてきています。そういう中で需要としては高まってきているかと思っています。われわれの地域はかなり端っこになりますので難しいところもありますが、何かできることがあれば、われわれとしてもご協力させていただきたいと思っています。もう一方、生活圏域が三重県側にもなってくるということで、これはタクシー会社さんにとって非常に難しい発着地の問題等も出てくると思います。そういうところは今後、国の方ともしっかり話をしながら、地域にとらわれない公共交通のあり方を考えていく必要も出てくるのではないかと考えています。引き続きよろしく願いいたします。

垣内：宇治田原町の垣内でございます。われわれ宇治田原町では、資料3の16ページの左下の「うじたわLIKE（らいく）は一とタクシー」ということで、現在宇治第一交通さんにお世話になりながら運行を開始しています。以前は山城ヤサカさんにもお世話になっていました。これ何かと申しますと、ご存じのようにうちは鉄道がないのです。ですから宇治田原町民にとりましては、バスしか町外を結ぶ路線がございません。私の父は80を超えていますがまだ運転させてもらったり、やはり高齢の方でもドライバー、車を持っている方がたくさんいます。ただ、免許を返納されたり、高齢の方でどうしても近所の移動がしにくい方を「うじたわLIKE（らいく）は一とタクシー」、それともう一つは「は一とバス」という、バス停から家の近所のタクシー乗り場、バス停、郵便局、スーパー、役場という所へ結ぶ町内循環するバスと相まって、デマンドのタクシーも昨年度から実施させてもらっています。これもやはりタクシー協会さん、タクシー会社さんのご協力なくしては全くできないものです。われわれとしてもレスポンスよくやっていたらいいこの「は一とタクシー」に、まだまだ利用者は少ないですが、これから多分多くの方々が利用されてくると思います。おそらくこの需要がこれから増えてくるのではないかと、行政としてはこれが交通空白地をなくす最後の手段ではないかと考えています。まだ始まったばかりで、これから2年、3年となれば、かたちも変えていくことになると思います。先ほど南山城村さんがおっしゃったように、やはり遠隔地になればなるほど地元の間人は近所に行くのにも歩いていけない、割と遠い地

域の場所にスーパーや買い物の場所がありますので、どうしてもタクシーを利用したいのですが、そうすると金額も高くなると。ただ、われわれのこうした活動の中でタクシーご利用のハードルを下げながら、実際こうやって第一タクシーさんに入っていただくことで、宇治田原町内にタクシーの常駐することが増えてきます。そうなりますと、このは一とタクシー以外でも、手軽にタクシーを呼んでもすぐ来てもらえると。私も飲みに行き帰りは必ずタクシーを利用させていただきますが、やはり年々料金が上がっていますので、タクシーに対する抵抗感はあるかと思えます。ただ、今こうやって活動の内容を聞かせていただくと、いろいろな福祉支援や、当然マナー向上や、社会貢献で活動を広げておられるのも事実ですので、宇治市さんがおっしゃったようなことをもう少しPRしながら、われわれもポジティブに捉えていこうと思っています。共同しながら、われわれ行政と一緒にやりながらしていただくことで、私たちの方もメリットがありますので、ますますタクシーの利用が増えていくようにお互いに協力したいと思います。宇治田原町としましても、そこに頼ることだけではないですが、今後皆さんの需要が増えていくように、そして町外に出ていく、おうちから出ていくことが外出支援になり、それがひいては高齢者福祉につながっていくのではないかと考えていますので、今後ともご協力をよろしくお願い致します。

今里：質問させていただいてよろしいでしょうか。今、司会していらっしゃる宇治第一タクシーが宇治では最初であったと思いますが、利用者が指定場所までタクシーを配車していただく場合、1回につき200円の料金を加算されることになっています。最近ではワールドタクシーもそういう制度をお取りになっているのですが、これについての説明を利用者として聞いておりませんので、よろしくお願い致します。

上田(司会)：筒井会長よろしくお願い致します。

筒井(協会)：ただいまのご質問については迎車料金、お迎え車という設定になります。通常流しやタクシー乗り場で乗られる時は、それはかからないのですが、私の所に迎えに来てくださいということについては迎車料金という、国に届け出をして、タクシー会社がいただくというかたちになります。多分30年前は全部それが付いていたのですが、25年ぐらい前に全部やめたという経緯があります。迎車料金を廃止して、もっとたくさん呼んでもらおうというふうに変えたと思います。ここ6年ぐらい前からタクシー会社が各社独自に設定をして、お迎え料金、迎車料金という名前で、今お客様からいただいているという状況です。お迎えに行くまでの間も他のお客様を乗せられませんので、そこまで行くという意味合いとして料金をいただくということです。迎車の説明については以上です。

今里：今後の見通しで、迎車料金が各社に波及するということが十分考えられるのでしょうか。それともワールドタクシーあるいは第一タクシー独自の取組なのでしょうか。

筒井(協会)：これは各社個々の取組で、協会としてうんぬんということではないので、タクシー業界として迎車料金を設定していきますということではありません。各社がその地域で各社の経営方針の下に考えられることです。

小西：京田辺市の小西と申します。日頃はさまざまな取組で公共交通の移動手段の確保にご尽力いただき、感謝申し上げます。今回の値上げにつきましても、いろいろな物が価格高騰していく中、公共交通、鉄道も値上げがある中で、経営の安定を考えればやむを得ない話であると認識しています。ただ1点、公共交通の部門ですので市民からお電話などをいただくのですが、タクシーの運転手さんに関して、お客様が乗車されている時は問題ないと思うのですが、駅などで待機されている時に、降りて一服されているというお叱りの電話をいただくいたりする時もございます。そういう時のマナーについて、もう一度言っていただくというか、ご確認いただくことをお願いしたいと思います。以上です。

上田(司会)：ありがとうございます。他の方、せっかくご出席いただいていますので、何か一言ご意見をお願いします。

大泉：京都市の身体障害者団体連合会です。大変お世話になっています。せっかくなので発言させていただきます。先ほど城陽市の会長様、それから府身連山口局長様がおっしゃったことと基本的には同意見です。身障の方ですが、非常に厳しい生活を送られている方がやむを得ず使うという状況になりますので、非常に厳しいです。一方でご説明いただいたタクシー業界が置かれている状況があり、やはりタクシーが減り運転手さんが減っていけば私も結果的に困りますので、そのバランスが大切だと思っています。そういう中で割引もそうですが、先ほど山口局長もおっしゃっていたように、タクシー業界様とは府身連さん、市身連とともに毎年意見交換会をさせていただいています。障害のいろいろな特性、肢体も聴覚も視覚もそうですし、その中でもさまざまな特性がございます。まさに視覚障害者協会の今里理事がおっしゃったような、その方にとって何が大切なのかということを経験者さんにご理解いただくこと、運賃値上げは厳しいですが、そちらの方が非常に大切かと思いません。乗車してこの料金でこういうサービスをいただけるのであれば、こういうご配慮をいただけるのであれば、これはいいよね、仕方ないよねということになると思います。今後とも私も市身連、府身連とともに、協会様とも十分お互いの理解を深めながら進めていきたいと思っていますので、どうぞよろしくお願いします。

上田(司会)：ありがとうございます。他にご意見いただける方はいらっしゃいませんか。

筒井(協会)：今、ずっと身障者の団体の方からお話をいただいたので、一言だけ申し上げます。まさしく視覚障害者の人がここでなければ駄目だというお話は、多分聞いているドライ

パーはたくさんいると思いますが、私は初めてだったのです。今おっしゃったように、さまざまな人や状況によって対処の仕方がもっと特殊で、でもそれほど難しい話ではなく、あと一歩、あと10センチの話だと思います。そういうことがしっかり徹底できれば、より障害者の方にも高齢者の方にも便利なものになるはずだと思います。ただ、あと10センチ、15センチ足りないところがすごくあって、結局運賃安くとか、安くしているじゃないとか、そのような議論だけになってしまうのが非常にもったいないと思っています。タクシーが果たす大きな役割の一つはバリアフリー、交通のバリアフリーだと私は考えています。ぜひこれからも、年に1回といわず意見交換を重ねながら、そういう細かいノウハウも積み重ね、そしてわれわれ協会員のドライバーにしっかり伝え、サービスレベルを向上していきたいと思っています。運賃の値上げについてはご理解いただきたいですが、利用される皆さんがとても便利だな、良くなったねと、2年、3年たつてずいぶん変わったと、5年前はこのようなことはできなかったけど、そういう交通機関を目指してまいります。約束してまいりますので、どうぞよろしくお願いいたします。本当に今日いろいろなお話をお伺いして、まだまだ私の知らないことが多すぎると思って反省しているところです。これからもいろいろとご意見を聞かせていただきたいと思っています。私からは以上です。

上田(司会)：ありがとうございました。それでは、本日は京都運輸支局の担当者の方もお越しいただいておりますので、何かお話しただけのことがありましたら、木原首席専門官お願いいたします。

木原：京都運輸支局の木原でございます。着座にて少しお話をさせていただきます。身体障害者協会の皆様から身体障害者割引の料率についてご意見を頂戴いたしました。現在の運賃制度におきましては、大変申し訳ありませんが全国一律で一割とされているところです。しかしながら、障害をお持ちの全ての方が公共交通機関をスムーズにご利用いただくようにすることが非常に大事な課題と認識しています。京都だけで何とかなるという話ではありませんが、国土交通本省等にも今日いただいたご意見はお伝えさせていただきたいと思っています。それから冒頭にございました通り3月31日付けで公定幅運賃の改定ということで公示を行い、同時に報道機関等にも発表させていただきました。4月いっぱいが会社様の準備期間となり、5月1日から実施をするという段取りになっています。この間、コロナ禍も3年続いたわけですが、タクシー会社も、あるいは皆様ご承知の通りバス会社も鉄道会社もトラック会社も、ありとあらゆる事業が非常に大きな痛手を負ったと思っています。タクシー業界に関していうならば、コロナ禍で外出をやめましょうということで、まともに影響を食った業界であると思っています。先ほど資料にも京都駅前の状況ということで示されていましたが、対前年比80%減というような、事業が本来成り立たないところまで追い込まれました。残念ながらという表現をさせていただきますが、4社が事業をやめたということで、もう持たないということで会社を身売りしたということも多々あります。また、

乗務員さんも自らの感染が怖いということもあり、そもそも営業に出ても使っていただけないことから、多くの方が離れていってしまいました。ようやくウイズコロナと表現していますが、表に出ることができるようになりました。去年の秋ぐらいから京都の駅前にあつという間に観光客が戻り、タクシーが足りないという声が出るようになってきました。しかし、離れていった乗務員の皆様、多くの方はまだ残念ながら戻ってきていません。魅力のある職場というのをいま一度ここで立て直さなければなりません、そのためには残念ながら会社の方が相当傷んでしまっています。利用者の皆様に大変ご負担をお願いすることになります、今回の運賃改定で運転手の待遇をまずは事業者の皆様には改善をしていただきたいと思っています。新たに魅力ある職業としてタクシーをさらに広めていき、新しい運転手さんを迎え入れていただき、さらに利用者の皆様に便利に安全安心なタクシーサービスを提供していただくことをぜひお願いしたいと思っています。私どもの方からも、今回の運賃改定につきましてはタクシー事業者の皆様をお願いすることが多々ありますが、事業者の皆様にはぜひ前向きに取り組んでいただきたいと思います。私からは以上です。

上田(司会)：ありがとうございました。皆様よりいろいろご意見を頂戴し、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早いですが、何か質問等をまだ受け付けますので。

宮嶋：労働者が少ないとおっしゃっていましたが、どうして働いてくれないのかといえば、車のヘッドライトが暗いんです。あれはむちゃくちゃ暗いんです。タクシーというのは雨の日はめっちゃくちゃ疲れるんです。車庫に帰ってきたら目が充血して、運転なんか疲れるんです。だからメーカーさんにタクシーキャブの車に最初から白いヘッドライトを着けてもらうように要望していただけますか。これから若い運転手さんを雇おうと思ったら、あんなヘッドライトの車では誰も来ないですよ。私はタクシーに乗っていたから言うのですが、私も今から呼ばれてもう一度タクシー乗れと言われたら、あんな暗いヘッドライトの車は誰も乗らないです。そういう意見を聞いて、タクシーに乗りたいという人を雇ってあげてください。それが大事ですよ。

関口：南山城村の関口です。少し離れることになるかもしれませんが、われわれの村タクでジャパントクシーの車両、トヨタの新しいタクシー専用の車両を使っているのですが、高齢者の方などが利用しやすいと、村内でも結構ご好評をいただいています。かえって軽自動車の方が車高が高くて乗りにくいという声を聞きますし、以前に比べて真ん中の部分がフラットになっているので非常に乗り降りがしやすいということで、府内でもたくさん増えてきている状況なのかと思います。一方、恥ずかしいことにわれわれも買う時に全然知らなかったのですが、タクシー車両はほとんどガスで運行されているということで、その車両もガスを充填(じゅうてん)して運行するものです。われわれは今、木津の山城の方にガスを充填しに行っているのですが、そのガス屋さんがこの夏で閉められると伺っています。そうな

ると、おそらく相楽地域内ではタクシーの運転手さんがガスを充填する場所がなくなってきます。今調べている限り、一番近い所で城陽市辺りかと思いますが、そうになると運転手さんの労働環境がネックになり、ますます相楽地域で、本来タクシーが欲しい、乗りたいと思っても車両がうまく回せないという状況が出てくるのではないかと危惧しています。われわれもそうですが、今まで木津川市に入れに行っていたのが、城陽の方では断られてしまいましたので、こうなると伊賀市の方に入れに行かなければ仕方ないという状況です。国道163号も1本道路で非常に交通量、トラック等も多い中で、なかなかそういう事業者さんもないと思いますが、今後タクシー業界におかれましてもガスの供給、車両の問題が課題になると思います。その点について、相楽の方ではどういう影響が出てくるのか、ご存じであればお聞かせ願います。

谷口(協会)：第一交通の谷口です。参考にはならないと思いますが、うちのグループは全国で展開していきまして、市町村でガススタンドがなくなったというケースがいくつかありました。特異な例だと思えますが、ある場所では2階建て方式を採っていただき、市町村がガソリン車を全部用意してくれて、補助はしませんが運営は会社の責任で全部やるということで、全台替えをさせていただいたというのが一例あります。この辺でいいますと福井県の敦賀市が来年の3月でガススタンドが閉鎖になる予定で、あと1年しか猶予がなく、どうしようかというので、いくつか選択肢があるのですが、車の量が多いのであれば自社でガスを注入する機械を仕入れてやるという手段がまず一つです。ただ台数がある程度ないと、1台2台では採算が取れないと思います。もう一つは、車を計画的に替えていくしかないのかと思っています。敦賀にあるうちの会社は、1年間あるので、グループの中でまだガスが差せる所のガソリン車と物々交換をして対応しようと思っています。市町村同士でそういうことが可能か分かりませんが、車を他の部門と替えてもらって、ガソリン車ないしは電気自動車を導入していくことを考えないと難しいと思っています。ガススタンドがつぶれる原因の一つが、車両の燃費も良くなり売り上げが下がっているということも実はあります。今からの世の中、化石燃料をどうせやめないといけないと考えると、先陣を切って電気自動車などをお薦めしたいと思います。回答になっていないかもしれませんが。

上田(司会)：よろしいでしょうか。他にご意見をいただける方はいらっしゃいませんか。

宮嶋：今おっしゃったお話はよく分かります。私もプロパンに乗っていましたが、京都であればプロパンの値段で50~80円ぐらいの差があるのです。今、多分それぐらいだと思います。郊外に行けば行くほどプロパンの値段が高いのです。私も自家用車はプロパンをやめてハイブリッドにしたのですが、おっしゃる通りプロパンの魅力がないです。はっきり言って、20年前は42~43円に入れていましたから、それだったらガソリンの3分の1で、10年乗ったら元が取れたのです。今は元が取れないです。ハイブリッドの車の方が安いから。だか

らタクシーも今後プロパンではなくなっていくと思います。

上田(司会) : ありがとうございます。他にご発言なさってない方でご意見いただける方はいらっしゃるいませんか。よろしいでしょうか。

いろいろご意見を頂戴しありがとうございました。予定していた時間にもなりましたので、このあたりで意見交換会を終了させていただきます。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元に、地域公共交通の一輸送機関として役割をしっかりと担う所存です。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、一般社団法人京都府タクシー協会副会長谷口よりご挨拶申し上げます。

谷口(協会) : 谷口でございます。今日はお忙しい中、ご参加いただきありがとうございます。天気が悪くて足元が悪く、本当に申し訳なかったと思っています。今日はたくさん貴重な意見をお聞かせいただき、ありがとうございます。先ほど当協会の筒井会長が言いましたが、われわれが気付かなかったことを大変たくさん知らせていただきましたので、一つでも二つでも実行に移せるよう業界を挙げて努力していきたいと思えます。皆様も応援のほどよろしくお願いいたします。また、いろいろ意見がございましたら、こういう場でなくてもタクシー協会でも構いませんし、最寄りのタクシー会社でも構いませんし、今日お渡しした名刺があれば、そこにお声かけいただければ速やかに対応できるのではないかと思います。先ほどの京田辺市さんの意見とか、うちの会社じゃないよなと思いついて聞きましたが、そういう時は間髪入れずに言っていただけると、しっかり指導したいと思っています。先ほどのライトの件も、暗いというのは事故防止の観点から換えたいと思えました。立場が変わると、というか見方を変えるとそういうのもあるのかと大変勉強になりました。ハロゲンライトは LED にさっさと換えようかと思った次第です。できることは本当に速やかに実施していきたいと思えますので、皆様もわれわれの業界をしっかりと応援していただけるとさらに力が出てきますので、今後ともよろしくお願いいたします。今日はありがとうございました。

上田(司会) : ありがとうございます。これを持ちまして意見交換会を終了とさせていただきます。本日は長時間、お忙しい中ご出席賜り誠にありがとうございました。お帰りの際は足元に気を付けてお帰りくださいませ。本日はどうもありがとうございました。