

## 京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画

### 1. タクシー事業の活性化の推進に関する基本的な方針

#### (1) 京都市域交通圏におけるタクシーの位置付け・役割

##### ① タクシーの地域公共交通機関としての位置付け

- ・ タクシーは、「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」（平成 21 年法律第 64 号、以下「タクシー特措法」という。）<sup>1</sup>において、地域公共交通機関として位置付けられている。
- ・ 京都市域交通圏（以下「交通圏」という。）においても同様で、何ら変わるものではなく、タクシーは、鉄道・路線バスとともに地域公共交通体系を形成する重要な地域公共交通機関である。

##### ② 地域公共交通機関であるタクシーの絶対的使命

- ・ タクシーは、人を目的地まで快適に運ぶサービスであることから、そのサービスについては、何よりも、まず安全・安心の確保が最優先されるべきである。安全・安心の確保は地域公共交通機関としての絶対的使命であり、前提である。

##### ③ 地域公共交通機関であるタクシーの果たすべき役割、責務

- ・ 交通圏は、京都市を含む京都府南部地域一帯であり、桂川、宇治川、木津川の合流を要に山城盆地が広がる地形で一大経済圏が形成され、また、交通網の発達により、京阪神大都市圏のベッドタウンとして、交通圏内隅々に人々が居住し日々の生活が営まれている。
- ・ 特に、世界遺産を含め歴史的建造物や様々な歴史的文化等が国内外の観光客を引き寄せる世界有数の観光都市である。また、現在も伝統工芸として残るのみならず、最先端技術を持つ企業を始め、業界トップクラスの本社・研究拠点が集まるなど、現代産業を支えている商工業地域の一つでもある。さらに、多数の大学が集積し、最先端医療技術の研究も行われ、国内外から学生や研究者が集まる学園都市ともなっている。
- ・ こうしたことから、都心部への移動ニーズはもとより、圏内で通勤や通学、通院といった日常生活に密着した移動、さらに観光需要等、様々な人々の幅広い移動ニーズへの対応が求められる地域である。

---

<sup>1</sup> タクシー特措法は、平成 21 年 10 月施行の「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」（以下「改正前タクシー特措法」という。）が、平成 25 年 11 月に「改正前タクシー特措法等の一部を改正する法律」（平成 25 年法律第 83 号）により改正され、平成 26 年 1 月施行された。

- ・ 交通圏内をみると、その対象地域が広範囲で、鉄道、バスといった大量公共交通機関の輸送網が発達した地域とそうでない地域が存在している。
- ・ いうまでもなく、鉄道・バスは、運行する路線、乗降場所及び時刻が特定、限定され、サービスの提供条件はその限りにおいて制約される。
- ・ 一方、ドア・ツー・ドア輸送のタクシーは、これらの制約を受けることなく、少人数個別に利用者、地域のニーズに応じた深夜・早朝を問わない24時間の対応が可能で、いつでも、どこでも、誰もが利用できるという特徴がある。すなわち、機動性や迅速性に優れていることに加え、移動の自由度も高い交通手段である。
- ・ こうした特長を有するタクシーは、鉄道、バスでは満たすことのできない利用者、地域のニーズに対応するため、時間・場所の制約なく、誰もが目的地を告げるだけで利用できる、安全・安心で快適・便利なサービスを提供することが期待され、一方で、供給責任を果たすことも求められる。この場合の供給責任とは、法律上の義務ではなく、企業の社会的責任に含まれる概念である。換言すれば、道路運送法などに明示されていないものの、公共交通機関として、昼夜といった時間的な、また、都心や郊外といった地域的な偏在が生じないように輸送サービスを供給することが期待されていることを意味している。
- ・ また、少子高齢化、女性の社会進出に対応したサービス、地域の観光振興に対応したサービス等について、積極的に提供していくことが期待され、地域社会への貢献、環境への取り組み、安全の確保、福祉、雇用責任等の社会的責任を推進することによって公共交通機関としての役割を発揮できるものである。
- ・ このように、交通圏において、タクシーは、地域公共交通機関として、様々な役割が求められるのであり、それを果たすためには、個々の利益を追求するだけでなく、地域及び業界としての活性化を求める姿勢が必要である。
- ・ そして、タクシーが地域公共交通機関であるためには、国、地方公共団体といった行政に携わる者、タクシー事業者、その運転者といったサービスの提供主体の側にある者は当然のこと、利用者、さらには地域全体が、タクシーが地域公共交通機関であることについて認識し、また、その事業の特性について理解を深める努力を行っていくことも必要である。

## (2) タクシー事業の現況

### ① 規制緩和以降、改正前タクシー特措法施行前のタクシー輸送実績

- ・ 交通圏における法人タクシーの総実車走行キロは、バブル経済崩壊後急激に減少した後、低迷状態が続いていた。平成13年度から平成19年度にかけて3.8%程度緩やかに回復をみせたものの、その後経済情勢の悪化とともに

に再び減少に転じた。

こうした需要の低迷に加え、利用者の1回当たりの利用距離がバブル経済崩壊以降短くなり、平成7年度には1回当たり平均4.8km利用されていたのに対し、平成20年度は4.2kmとなった。

- ・ タクシー事業は、平成14年2月の改正道路運送法の施行による需給調整規制の撤廃を契機に、新規事業者の参入や既存事業者の増車が行われてきた。平成13年度末から平成20年度末の間に、事業者数は54から63と16.7%増加し、車両数は6,534両から6,693両と2.4%増加した。
- ・ こうした状況を踏まえ、平成21年7月には特定特別監視地域の指定による増車抑制措置が講じられると、事業者の中には自主的に減車に取り組む動きも見られた。一方、地域指定から1ヶ月間の経過措置期間中に、所謂駆け込み増車や新規参入があり、平成21年9月末の車両数は、6,828両（平成13年度比4.5%増）となった。
- ・ 輸送需要の減少に反する車両数の増加は、輸送実績の悪化につながっている。1台のタクシーが旅客を乗せて1日に走行する距離（実車走行キロ）は、平成7年度の120.8km、平成13年度87.7km、平成20年度85.0kmと減少し、タクシーの走行距離のうち旅客を乗せている距離の割合を示す実車率においては51.1%から落ち込み、41.1%、41.9%となった。
- ・ この結果、1台のタクシーが1日に得る収入（日車営収）は減少しており、平成7年度の33,634円に対し、平成13年度26,853円、平成20年度25,497円となった。
- ・ こうした状況に加え、タクシーが稼働している割合を示す実働率も平成7年度の88.3%に対し、平成13年度85.7%、20年度84.1%となっている。これは、供給過剰により余剰車両が増加している結果の表れと言える。

## ② 改正前タクシー特措法施行以降のタクシー輸送実績

- ・ 平成21年10月以降の改正前タクシー特措法に基づく事業再構築等による減休車の実施の効果もあったが、令和2年以降、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)により、度重なる緊急事態宣言等の発出、人流抑制が実施され、タクシー業界も営業収入の激減や感染症での高齢者の重症化を背景に高齢乗務員の離職が加速するなど、極めて厳しい経営環境に置かれた（以下、これらの影響を総じて「コロナ禍」という。）。
- ・ 1日1台あたりの実車走行キロは、平成21年度79.2km、平成22年度78.8kmが、平成29年度82.8km、平成30年度76.3km、日車営収は、平成21年度23,565円、平成22年度23,578円が、平成29年度26,816円、平成30年度28,559円であったが、コロナ禍で大きく落ち込み、令和4年度はそれぞれ、73.2km、28,613円である。
- ・ 年間実車率は、平成21年度40.0%、平成22年度41.0%が、平成29年度

45.5%、平成 30 年度 44.3%、年間実働率は、平成 21 年度 82.4%、平成 22 年度 82.5%が、平成 29 年度 71.6%、平成 30 年度 70.3%で推移し、令和 4 年度はそれぞれ、45.7%、63.0%である。

- ・ 総実車走行キロは、平成 19 年度は 1 億 7,139 万 k mであったのが、平成 20 年度 1 億 6,248 万 k mと落ち込み、以降減少が続き、平成 30 年度は 1 億 1,444 万 k m、令和 4 年度は 7,815 万 k mとなっている。景気の動向に影響されているところもあるが、コロナ禍以前より、タクシー需要の減少に歯止めがかからない状況である。
- ・ 上記輸送実績から、準特定地域の指定が継続され、また、近畿運輸局が提示した適正と考えられる車両数（以下「適正車両数」という。）は、上限 3,666 両、下限 3,259 両で、令和 4 年度末車両数はハイヤーを含み 5,778 両で、相当の乖離（2,112 両（36.6%）～2,519 両（43.6%））が生じている。
- ・ コロナ禍により、3 年間の実績は厳しいものが見られるが、令和 5 年度においては、回復の傾向が見られる。

### ③ 運賃の多様化

- ・ 交通圏は、従来から運賃問題に対する議論がある。こうした背景から、長年運賃改定が行われていなかったが、平成 25 年 12 月 24 日に改定した新たな自動認可運賃が公示され、消費税率改定を含めて、平成 26 年 4 月 1 日に実施され、同時に公定幅運賃<sup>2</sup>が導入された。その後、平成 28 年 10 月 21 日に公定幅が見直され、下限運賃が 590 円から 550 円に引き下げられ、平成 30 年 3 月 1 日に車種区分の見直し、及び初乗り距離短縮に伴う新たな公定幅運賃が導入され、下限運賃が 550 円（小型車、初乗り 1.7 k m）から 410 円（普通車、初乗り 1.2 k m）となり、同年 4 月 1 日より実施された。しかし、コロナ禍の 3 年間で、大きく利用が減少するなど非常に厳しい経営状況となったことから、多くの乗務員が離職したため、乗務員の待遇改善や新規採用を図るとともに、必要な設備投資を行うため、令和 5 年 5 月 1 日から運賃改定が実施された。現在は、下限運賃が 450 円（普通車、初乗り 1.0 k m）となり、1.0 k m 450 円から 500 円の幅の中で基本運賃が設定され、迎車料金については、車両数割合で約 78%が設定している。
- ・ 交通圏内のタクシー車両の運賃種別は小型が主流であったが、平成 30 年 3 月 1 日より、従来の中型車と小型車を同一区分とするとともに、普通車の乗車定員について 6 名から 8 名に拡大した。
- ・ また、割引運賃も様々な制度が実施されている。特に、遠距離利用者に対し運賃の割引を行う遠距離割引制度については、多数の事業者が導入してい

---

<sup>2</sup> 特定地域及び準特定地域における基本運賃（距離制運賃・時間制運賃）については、協議会の意見を聴いて運賃の範囲が定められ、タクシー事業者はその範囲内で運賃を定め、届け出なければならない制度。（ただし、割引運賃等については道路運送法による国の認可が必要なものとして制度変更されていない。）

たが、令和5年5月に実施された運賃改定を契機に、遠距離割引の割引率の変更や深夜早朝割増廃止を取りやめる事業者も見られる。現在は割引率の大きい5,000円超5割引の制度は車両数割合で約1%が導入している。また、深夜早朝割増の廃止を3事業者（車両数割合で約6%）が行っている状況にある。

- ・ 遠距離割引に関しては、平成26年1月のタクシー特措法の改正に係る法律案に対する附帯決議の中で、タクシー事業者は過度な遠距離割引運賃の是正に努めるよう決議されている。
- ・ いまだこうした割引運賃に関しては、利用者にとっては低廉なサービスを楽しむという面があるものの、改正前タクシー特措法の国会審議等においても議論されたように、供給過剰の進行と相まって、事業者の経営環境の悪化や歩合制賃金で勤務する運転者の労働環境の悪化を招く要因にもなり、さらに違法・不適切な事業運営や運転を誘発することになれば、結果として安全や良好なサービスといった利用者利便を損なうことにもなる。運賃制度については、改正前タクシー特措法が施行された平成21年10月以降、過度な運賃競争対策として、制度そのものが改められた<sup>5</sup>ほか、行政による審査の厳格化等の措置<sup>6</sup>が講じられている。

#### ④ 事業者の経営状況の悪化

- ・ ①と②でみたように、交通圏全体で見ると、タクシーの輸送実績の悪化に伴い、事業者の営業収入は落ち込んでいる。法人事業者の総営業収入は、平成7年度の657億円に対し、平成13年度529億円に落ち込み、平成13年度から平成19年度までは上がり気味の横ばいで、平成19年度は541億円であったのが、平成20年度514億円と落ち込み、以降減少が続き、平成26年度及び平成30年度は運賃値上げがあったにもかかわらず、それぞれ459億円、429億円と減少し、令和4年度は305億円である。規制緩和後、事業者数や車両数が増加し運賃競争の中で、タクシーの市場規模は、バブル経済崩壊後急落した以後、それまでの水準にもどらず、またコロナ禍もあ

---

<sup>5</sup> 平成14年2月の規制緩和以降、道路運送法では、運賃について、「適正な原価に適正な利潤を加えた額を超えないこと」とされていたが、平成21年10月の改正前タクシー特措法の施行により、「適正な原価に適正な利潤を加えた額とする」こととされ、平成26年1月のタクシー特措法施行により公定幅運賃制度が導入された。

<sup>6</sup> 個別事業者の運賃審査を省略したとしても、道路運送法上の運賃認可基準に適合すると合理的に推認しうる範囲の運賃を「自動認可運賃」として全国一律10%とされていたが、見直しにより交通圏では、2キロ570円～640円（小型初乗り）の範囲が620円～640円（同）の範囲に変更され、平成30年3月より現在の範囲となっており、その範囲外の運賃額の設定については、認められないこととなっている。

また、割引運賃申請等を審査するにあたっては、人件費の査定については、申請者の運転者1人当たり平均給与月額の前平均の額が標準人件費（原価計算対象事業者のその平均の額）を下回っている時は標準人件費で査定、人件費以外の原価については、各原価ごとに申請者の実績値又は原価計算対象事業者の走行キロ当たりの原価に基づき査定するなど、査定方法の厳格化を図っている。

り、縮小に歯止めがかからない状況にある。

- ・ 売上げの減少を車両数増加で補うといったタクシー事業の特性からか、総輸送需要が長く減少している状況にも係わらず、また、燃料費高騰等の経営を圧迫する状況であっても、事業規模の縮小に消極的で、経営の合理化が進まず、結果、改正前タクシー特措法施行以降、法人事業者 15 社が経営破綻等で事業撤退した（ただし、事業譲渡が行われ、車両数に大きな変動はない。）。

## ⑤ 運転者の労働環境の悪化

- ・ タクシーの運転者は、タクシー車両を運転し、利用者と直接接する唯一の主体と言っても過言でない。換言すれば、運転者は、利用者の安全・安心を実現する上で極めて重要な役割を担っている。また、快適性や利便性の実現についても、事業者とともに大きな役割を果たしている。
- ・ このように、タクシー運転者は、タクシーサービスの維持・改善に重要な役割を果たすべき主体であるものの、市場規模の減少に合わせ、歩合制賃金制度が主流となっているタクシー運転者の労働環境は賃金面を中心に悪化している状況にある。
- ・ 具体的にいうと、京都府の全男性労働者の給与水準が平成 20 年の 544 万円から令和 4 年の 536 万円と平成 20 年比で約 99%なのに対し、タクシー運転者の平均賃金は、平成 20 年の 297 万円から、令和 4 年には 341 万円と平成 20 年比で約 115%となっている<sup>7</sup>。また、京都府の全男性労働者の年間労働時間は平成 20 年の 2,220 時間から令和 4 年が 2,136 時間と平成 20 年比で約 96%なのに対し、タクシー運転者の年間労働時間は平成 20 年の 3,144 時間から令和 4 年が 2,280 時間と平成 20 年比で約 72%となっている<sup>7</sup>。労働時間についてはコロナ禍もあり改善が見受けられるが、平均賃金については格差が拡大しており、厳しい環境にある。こうした状況では、運転者の生活はままならず安心して仕事に取り組めず、結果として利用者の安全・安心の確保にも支障がでかねないとの指摘もある。

## ⑥ 運転者の高齢化と労働力不足

- ・ 運転者の平均年齢は、平成 23 年 3 月末では 58.4 歳だったが、令和 5 年 3 月末現在では 61.5 歳となっており、高齢化の進展が著しい状況にある。こうした高齢化の進展が事故多発の要因になるとともに、IT 技術などを用いた先進的なサービスへの対応が難しいといった指摘や、タクシーサービスが将来にわたって持続的に提供されなくなるおそれがあるとの意見もある。
- ・ 登録運転者数は、平成 23 年 3 月末 11,032 人が令和 5 年 3 月末には 6,147

<sup>7</sup> 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」に基づく推計。

人に大幅に減少している。低賃金や長時間労働であるために若年層の新規労働者の就職は減少し、退職者の補充が出来ず、一部の事業者においては、保有車両数に見合った運転者が確保されていない状況にある。

- ・ 一方、新型コロナウイルス感染症の感染症法上の分類が2類相当から5類に移行したことに伴い人流も活発化し、令和5年5月からの運賃改定の効果もあって、乗務員の賃金改善や新規採用など乗務員が増加傾向にある。速報値ながら令和6年2月末現在で、平均年齢は60.7歳、登録運転者数は6,265人と増加傾向にある。

### ⑦ 違法・不適切な事業運営の横行

- ・ タクシー事業については、法令上様々な遵守事項が定められており、その多くは安全確保に関するものである。しかしながら、違法・不適切な事業運営は跡を絶たず、近畿運輸局監査結果によれば近畿管内で監査を行ったタクシー事業者の約43%に何らかの法令違反が認められる状況となっており、事業者の法令遵守状況には問題があると言わざるを得ない。また、依然として運転者の過労運転という安全問題に直結し得る労働時間を超過するケース、労働時間を含む運転者の管理の基礎となる点呼の実施や記録に関する違反が認められている。

### ⑧ 交通事故の発生状況

- ・ 京都府内におけるタクシーの交通事故の発生状況を見ると、平成19年の811件から平成28年は433件と約46.6%減少し、令和4年は159件である<sup>8</sup>。
- ・ 加齢に伴う心身機能低下による健康起因事故が多発しており、高齢化が進むタクシー運転者に対する安全性を危惧する意見がある。

### ⑨ 都市交通等への影響

- ・ タクシーによる都市交通への影響も発生している。例えば、京都市内の各鉄道駅周辺や、四条河原町交差点及び夜間の祇園地区周辺などの繁華街にタクシー車両が集中する結果、乗場・待機スペース以外の横断歩道直近や交差点内などの駐停車禁止場所での違法な客待ち状態となり、一般車両の通行を阻害するなどの影響を与えている。

### ⑩ 利用者サービスの状況

- ・ 利用者サービスについては、近年一定の改善はみられるものの、地理不案内、近距離利用がしにくいこと、乗車拒否、不当料金請求、接客態度など利用者からは依然として問題視する声がある。こうした問題は、利用者の多くが乗場や流しのタクシーを利用する傾向にある中で、利用者にとってタクシーに関する情報が不足していることと相まって、利用者がタクシーを

<sup>8</sup> 交通事故総合分析センター「交通事故統計表データ」

選択しにくい状況があることも一因と考えられる。また、運転者の質の確保が必要であるとの指摘もなされている。

### (3) タクシー業界の取り組み

- ・タクシー業界では、利用者の増加や利便性の向上を目指した様々な取組や経営効率化・合理化、安全性の維持・向上への取り組みを推進してきた。
- ・増加する訪日外国人への対応として、関係機関と連携してタクシー業界がオール京都として取り組んでいる「フォーリンフレンドリータクシー」を平成 29 年 4 月から本格運行に移行し、京都駅（烏丸口、八条口）での訪日外国人や、車椅子の方、ベビーカー利用者、妊婦さん向けタクシー専用乗りの充実を図るとともに、専用配車アプリ、キャッシュレス決済機を導入し、サービス向上を実施している。また、平成 30 年 4 月に京都市内の路線バスの混雑緩和に寄与する、初乗り距離を短縮する運賃改定を実施した。
- ・また、障害者の方にとってより身近で便利な乗り物となるべく、「身体障害者団体との意見交換会」等を平成 31 年度から毎年度開催し、相互の情報・意見の交換を行うとともに、利用環境の整備等に向け関係機関との連携の取り組みを実施している。
- ・個々の事業者においては、地域社会への貢献（こども 110 番タクシーの導入、妊産婦・子育て支援タクシーの運行、路線バスに接続した乗合タクシーの運行等）、福祉への貢献（福祉タクシーの共同配車センターの開設、福祉タクシーやUDタクシーの導入、禁煙タクシーの運行、身体障害者及び知的障害者割引運賃の実施等）、環境問題への貢献（EVタクシー、プラグインハイブリッドタクシー・低燃費タクシーの導入、GPSを活用した効率的な配車等）、利用者利便の向上（ハイグレード車の導入、観光タクシーの運行等）、労働環境の向上（防犯カメラの導入等）、タクシー車両を活用した手ぶら観光、その他では、無線のデジタル化や多機能携帯電話による配車システムなどのITを活用した輸送システムの導入など輸送システムの高度化を推進し、また、ドライブレコーダーの導入など幅広い分野で様々な取り組みを実施している。
- ・個人タクシー業界においても、法人タクシーと同様な取り組みを行っており、独自の取り組みとして、マスターズ制度や観光地における清掃活動などの取り組みを実施している。
- ・業界全体の取り組みとして、京都タクシー業務センターの設置運営による運転者登録制度の実施、忘れ物情報管理や苦情処理対策、街頭指導、京都駅北口降り場上屋設置と乗り場乗り入れ規制、指差し外国語シートの導入等を実施している。また、運転者や事業者に対する教育・研修の充実を図ることとし、初心者向け観光研修や、ユニバーサルドライバー研修を実施している。また、犯罪抑止に協力する活動、行方不明者の情報提供等、地域社会

に貢献するとともに、業界のイメージ向上に努めている。

#### **(4) 取り組みの方向性**

- ・こうした状況において、事業者や事業者団体は、様々な取り組みを進めているが、現段階では上記のようなタクシーの諸問題の抜本的な解決には至っておらず、タクシーの活性化のために、関係者が協力して更なる取り組みを進めることが必要不可欠となっている。
- ・供給過剰の状況について解消していくとともに、過度な運賃競争について対策を講じていくこと、違法・不適切な事業運営を是正していくことにより、事業者の経営環境及び運転者の労働環境の改善を図るとともに、都市交通問題の解消を図っていくことが必要である。
- ・併せて、利用者に対するサービスの質の向上を図るとともに、サービス水準によりタクシーを選択しやすい環境を構築していくべきである。
- ・これらの措置を着実かつ迅速に進めることにより、サービスの提供主体である事業者及び運転者にとっても、また、利用者及び地域にとっても地域公共交通機関としてのタクシーの役割・機能の改善・向上によるメリットを主観的・客観的に実感できるものとしていく必要がある。
- ・その際、取り組みの方向性及び具体の取り組み方策とその効果について、タクシーの現状と問題点と併せ、わかりやすく透明性を確保しつつ利用者・地域に情報を提供し、理解を求めていくことが重要である。

## **2. 地域計画の目標**

### **(1) タクシーサービスの活性化と良質なサービスの選択性の向上**

- ・まず、地域公共交通機関であるタクシーには、利用者にとって安全・安心、快適・便利なサービスを提供することが責務として求められる。その第一は供給責任を果たすことであり、サービスの時間的、地域的空白をなくすことを目指すべきである。そのためには、配車の高質化、共同化等の取組が必要である。
- ・事業者は、タクシーが地域の重要な公共交通としての機能を発揮するよう積極的に地方自治体の交通施策や観光施策等と連携し、また、タクシーの面的な移動や機能性といった特性を活かし、地域住民の様々なニーズにきめ細かく対応することにより、地域社会に貢献する「地域に愛されるタクシー」を目指すべきである。
- ・また、タクシー需要の拡大として、今後ますます増加する訪日外国人への対応が重要である。交通圏は、世界遺産を含め歴史的建造物や様々な歴史的文化的文化等が国内外の観光客を引き寄せる世界有数の観光都市であり、また、様々な最先端技術を持つ企業・大学等の研究機関があり、国内外を問わず

多くの来訪者がいることから輸送サービスの満足度の向上が求められている。経済波及効果の大きい観光は、急速に成長するアジアをはじめとする世界の観光需要を取り込むことにより、地域活性化、雇用機会の増大などの効果を期待できる。世界的に個別手配型旅行が増えてきている中、タクシーが担う役割は多く存在することから、「フォーリンフレンドリータクシー」について、車両数や認定乗務員の増加等による更なる利便性の向上を目指すべきである。

- 併せて、国内外からの来訪者への対応として、多人数乗車や、かさばる旅行荷物の積載が可能な車両とその専用乗り場の導入や、IoTを活用した利便性の向上を促進する。
- その上で、タクシーサービスについては、利用者のニーズを踏まえつつ、サービスの多様化、質の向上に向け、利用者意識調査の実施などの様々な取組を進めていくべきである。
- また、利用者が良質なサービスを選択しやすくなるよう、優良運転者の認定など諸施策を推進し、タクシーサービスに対する利用者の満足度の向上を目指すべきである。

## **(2) 事業経営の活性化、効率化**

- タクシーサービスが将来にわたって利用者や地域のニーズに応えることができる状況となることを目指すべきである。
- 具体的には、事業者が事業継続に必要な適正な利潤を確保しうるような環境整備を図るほか、事業者は、事業再構築、実働率の向上等による経営効率化、コンプライアンスの徹底等を推進することが必要である。

## **(3) 運転者の労働条件の改善及び向上、人材の確保**

- 過労運転の防止の徹底を図りつつ、タクシー事業の適正化・活性化を通じ、京都府の全男性労働者との給与水準の格差是正に努め、賃金水準を向上させること等により、運転者が誇りをもって働ける、また、若年層にとっても魅力ある労働環境の構築を目指すべきである。
- 特に、運転者の高齢化や、登録運転者数の大幅な減少があるなか、労働環境の改善とともに、関係機関と連携し、業界のさらなるイメージ向上を図る等、人材確保に取り組むべきである。

## **(4) 安全性の確保**

- タクシーは人命を預かる輸送機関であり、事故の発生自体を未然に防ぐことは最優先の課題である。(2)及び(3)の取組と併せ、運転者の運転状況、労働状況を適切に把握した上で必要な指導を行うほか、経営トップから現場

まで、輸送の安全が最も重要であることを自覚し、運輸安全マネジメントの実施により絶えず輸送の安全性の向上に努め、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2025」における事故削減のための対策に着実な取組を進めること等により、令和7年までに全国のタクシーによる乗客の死者数ゼロ、交通事故死亡者数25人以下、人身事故件数6,600件以下、飲酒運転ゼロ、出会い頭衝突事故件数950件以下を目指すべきである。

- ・衝突被害軽減ブレーキに代表される先進安全技術を導入した車両（ASV）は、追突事故等への抑止効果が高く、旅客の安全に繋がるとともに、運転支援技術が乗務員の負担軽減となることから、一層導入促進を図るべきである。

## **(5) 交通・環境・都市問題の改善**

- ・タクシー車両による交通問題については、交差点内での無秩序な待機等違法・不適切な行為を排除し、また、取り締まり対策を進めるとともに、乗場、駐車場及び待機場の整備等タクシーが違法・不適切な行為を行うことなく営業できる環境作りを進めることにより、タクシー車両を原因とする交通渋滞、通行障害の解消を目指すこととする。
- ・環境の観点からみると、タクシーは、LPG車が多く、一般車両と比べると地球環境にやさしいと言われているが、京都議定書誕生の地として地球温暖化対策の観点から一層の取組を進めていく必要がある。具体的には、ハード面では、ハイブリッド車や低燃費LPG車のほか、EVタクシーなど環境にやさしい車両の導入を促進する。また、ソフト面では、エコドライブなど環境に配慮した運転を促す。
- ・人口減少、少子高齢化が進み、公共交通事業を取り巻く環境が年々厳しさを増し、公共交通空白地域の深刻化が懸念される中、地方自治体においては、地域住民等の移動のための重要な交通手段として、乗り場整備などのハード面を含めタクシーの特性を活かした「まちづくりと一体となった地域公共交通」施策の必要性が高まっている。そのため、タクシー事業者は積極的に地方自治体との協議並びに連携を強化し、乗合タクシー等の施策の提言等可能な限り地域住民の交通手段の確保を目指すこととする。

## **(6) 供給過剰の是正**

- ・令和4年度末の車両数5,778両（ハイヤーを含む）を近畿運輸局が提示した適正車両数（3,666両～3,259両）と比較すると相当の乖離（2,112両～2,519両）が生じ、現状において供給過剰の状況である。こうした状況を踏まえ、関係者は、3.の活性化事業その他の事業等を踏まえた取組を進めることにより、供給過剰の状況の解消を図るべきである。

### **(7) 過度な運賃競争への対策**

- ・ タクシー運賃に限らず公共交通機関を利用する側からすると「低運賃・高サービス」を求める声もあるが、タクシー特措法に関する国会議論や附帯決議、これに先立つ交通政策審議会の場合等において、過度な運賃競争が運転者の労働環境の悪化を招く要因にもなり、ひいては輸送の安全を損なうおそれがある等、過度な運賃競争対策の必要性について議論がなされたことを踏まえ、安全・安心の確保が最優先されるべきとの考えに立ちつつ、運賃問題については、引き続き適切な対応がとられることを協議会として注視する。

## **3. 地域計画の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項**

### **(1) 活性化事業その他の事業及びその実施主体**

- ・ 2.に掲げた地域計画の目標を達成するため、必要と考えられる活性化事業は別表のとおりである。
- ・ 活性化事業に関して、本地域計画の作成に係る合意をしたタクシー事業者等関係者は、単独又は共同して行おうとする活性化事業を別表の各項目から積極的に多く選択し、原則として記載された実施期間内に取り組むものとする。
- ・ その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行うものとする。
- ・ また、活性化事業がより多くの事業者により取り組まれ、本地域計画の目標の早期達成を図るための環境整備について、関係者は積極的に取り組むことが必要である。
- ・ 実施時期については、短期・中期としているものがあるが、短期については1年以内、中期については準特定地域としての指定期間内を目途とする。

### **(2) 活性化事業その他の事業の実施に関し留意すべき事項**

#### **① 供給過剰の是正（供給抑制の観点から留意すべき事項）**

- ・ 前述のとおり、近畿運輸局が提示した適正車両数にかんがみれば、現状において供給過剰の状況にあることは明らかである。そして、タクシー特措法の制定経緯からしても、供給過剰がタクシーの諸問題の原因の一つであり、その解消が必要であることは論を待たず、特にこれまでの議論から需要が劇的に回復することが期待できない状況では、供給サイドの取組が必要である。
- ・ こうした状況において、タクシー特措法では、活性化事業の実施主体とされたタクシー事業者は、活性化事業計画を作成することとされており、そ

の際、活性化事業の実施と併せ、事業再構築（事業の譲渡又は譲受け、法人の合併又は分割、事業の供給輸送力の減少等）について定めることができることとされている。

- ・ この点に関し、タクシー特措法に基づく基本方針では、「事業再構築は、地域計画に位置付けられた活性化事業の実施と相まってタクシー事業の活性化の推進に資するものであり、活性化事業の効果を高めるのに有効であると判断される場合には、タクシー事業者は積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。特に、地域における需給バランスを改善するためには、需要の減少に歯止めをかけ、あるいは新たな需要を開拓するのみならず、供給輸送力を減少させることも必要である。このため、適正な競争が確保されること及び利用者の利益が損なわれないことを前提として、本法の枠組みも最大限に活用しつつ、単独又は複数のタクシー事業者による自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される」と示されている。
- ・ 以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は、経営改善策を図るといった観点も含め、積極的に事業再構築についても検討し、タクシーの活性化の実現に向け具体的な行動を取ることが強く期待される。
- ・ その際には、タクシー運転者が職を失うことに繋がらないことにも留意する必要がある。

## ② 過度な運賃競争への対策

- ・ 行き過ぎた運賃競争については、改正前タクシー特措法に関する国会審議や附帯決議、これに先立つ交通政策審議会の場等において、運転者の労働環境の悪化を招く要因にもなり、ひいては輸送の安全を損なうおそれがあることから、対策の必要性について議論がなされたところである。
- ・ こうした経緯を受け、改正前タクシー特措法の施行に合わせ、自動認可運賃の幅を縮小し、個別審査について「適正な原価」及び「適正な利潤」の審査や割引運賃の設定に対する審査が厳格化されるなど運賃制度の見直しが行われ、さらに改正によって公定幅運賃制度が導入されたことで、基本運賃については事業者がその経営判断により設定し、届出を行った上で実施することとされた。今般、公定幅運賃の変更要請があり運賃改定が実施されたことから、協議会としては、引き続きタクシーの抱える諸問題を解消する観点から、運賃問題について行政において適切な対応がとられることを注視するものである。
- ・ あわせて、過度な割引運賃についても、運賃改定を契機に是正の動きがあることから、協議会としては、引き続き注視するものである。

## ③ 協議会構成員の協力及びその他関係者の協力の必要性

- ・ (1)に盛り込まれた活性化事業その他の事業が適切に実施されることは、地域計画の目標の達成にとって、また、タクシーの活性化にとって不可欠で

あり、ひいては、事業者及び運転者のみならず利用者や地域にとって利益となるものである。

- したがって、これら事業について、実施主体とされた者が主体的に取り組むべきであることは言うまでもないが、実施主体とされた者以外の協議会の構成員についても、その実施のため、必要な支援を行う等積極的に協力することが望まれる。
- さらに言えば、地域計画の目標の達成は、交通圏全体のタクシーの活性化をもたらすものであり、その利益は利用者、さらには地域全体に及ぶものである。こうした趣旨にかんがみ、活性化事業及びその他事業の実施主体を含む協議会の構成員はもとより、その他の関係者に対しても、地域計画への賛同を呼びかけるとともに、地域計画の趣旨を十分に踏まえ必要な取組又は支援を行うことについて、協議会として協力を要請するものである。

#### **4. 地域計画の実施状況のフォローアップ及び見直し**

- 地域計画の目標の達成のためには、活性化事業その他の事業については、できる限り速やかに、かつ、的確に実施に移されることが必要不可欠である。
- したがって、協議会は、これら事業の実施状況を定期的に監視し、これら事業の実施に関し必要と認められる場合には、実施主体に対する勧告その他の措置を講じていくことが必要である。
- また、地域計画は、その作成及び実施自体が目的ではなく、あくまでも交通圏におけるタクシーの適正化及び活性化が目標である。したがって、協議会は、地域計画の実施、そしてそれによるタクシー諸問題の解消の状況について、適切にフォローアップしていく必要があることは言うまでもなく、その状況に踏まえ、必要に応じ地域計画の見直しを行うものとする。

令和 年 月 日 承認