

## 京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画（新旧対照表）

旧	新
<p>1. タクシー事業の活性化の推進に関する基本的な方針</p> <p>(1) 京都市域交通圏におけるタクシーの位置付け・役割</p> <p>(2) タクシー事業の現況</p> <p>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</p> <p>② 改正前タクシー特措法施行以降のタクシー輸送実績</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。）。</li> <li>・ 1 日 1 台あたりの実車走行キロは、平成 21 年度 79.2 k m、平成 22 年度 78.8 k m が、平成 29 年度 82.8 k m、平成 30 年度 76.3 k m、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、令和 3 年度はそれぞれ、56.9 k m、21,287 円である。</li> <li>・ 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 3 年度はそれぞれ、37.4%、58.6% である。</li> </ul>	<p>(1) 変更なし</p> <p>(2) タクシー事業の現況</p> <p>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</p> <p>② 改正前タクシー特措法施行以降のタクシー輸送実績</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 変更なし</li> </ul> <p>(時点修正)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1 日 1 台あたりの実車走行キロは、平成 21 年度 79.2 k m、平成 22 年度 78.8 k m が、平成 29 年度 82.8 k m、平成 30 年度 76.3 k m、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、73.2 k m、28,613 円である。</li> </ul> <p>(時点修正)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>

## 京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画（新旧対照表）

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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 3 年度は 5, 695 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。</li> <li>・ 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 2, 412 両、下限 2, 144 両で、令和 3 年度末車両数はハイヤーを含み 5, 792 両で、相当の乖離（3, 380 両（58.3%）～3, 648 両（63.0%））が生じている。</li> </ul> <p style="color: red;">(追加 コロナ禍の影響)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コロナ禍により、令和 3 年度の実績は厳しいものが見られるが、令和 4 年度においては、回復の傾向が見られる。</li> </ul> <p>③ 運賃の多様化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	<p style="color: blue;">(時点修正)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p style="color: blue;">(時点修正)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p style="color: blue;">(時点修正)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>③ 運賃の多様化</p> <p style="color: blue;">(時点修正)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>
--	--

## 京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画（新旧対照表）

<p>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。現在は、1.2 k m 410 円から 460 円の幅の中で基本運賃を設定している。迎車料金については、車両数割合で約 65% が設定している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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おり、中でも割引率の大きい 5,000 円超 5 割引の制度は車両数割合で約 39% が導入している。さらに、深夜早朝割増の廃止を 3 事業者（車両数割合で約 6 %、5,000 円超 5 割引と重複して割引している車両数割合は約 1.3%）が行っている状況にある。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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享受するという面があるものの、改正前タクシー特措法の国会</li> </ul>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 変更なし</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 変更なし</li> <li>・ 変更なし</li> </ul>
--	---

## 京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画（新旧対照表）

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ほか、行政による審査の厳格化等の措置が講じられている。

### 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3年度は213億円である。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

### ④ 事業者の経営状況の悪化

(時点修正)

- ・ 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、またコロナ禍もあり、縮小に歯止めがかからない状況にある。
- ・ 変更なし

## 京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画（新旧対照表）

<p>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、<b>法人事業者 15 社が経営破綻等</b>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。）。</p> <p>⑤ 運転者の労働環境の悪化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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<b>令和 3 年の 544 万円と平成 20 年比で約 100%なのに対し</b>、タクシー運転者の平均賃金は、平成 20 年の 297 万円から、<b>令和 3 年には 189 万円と平成 20 年比で約 64%となっている</b><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<b>令和 3 年が 2, 112 時間と平成 20 年比で約 95%なのに対し</b>、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<b>令和 3 年が 1, 920 時間と平成 20 年比で約 61%となっている</b>。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た</li> </ul>	<p>⑤ 運転者の労働環境の悪化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 変更なし</li> <li>・ 変更なし</li> </ul> <p>(時点修正)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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<b>令和 4 年の 536 万円と平成 20 年比で約 99%なのに対し</b>、タクシー運転者の平均賃金は、平成 20 年の 297 万円から、<b>令和 4 年には 341 万円と平成 20 年比で約 115%となっている</b><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<b>令和 4 年が 2, 136 時間と平成 20 年比で約 96%なのに対し</b>、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<b>令和 4 年が 2, 280 時間と平成 20 年比で約 72%となっている</b>。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た</li> </ul>
--	---



## 京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画（新旧対照表）

<p>らず安心して仕事に取り組みず、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。</p> <p>⑥ 運転者の高齢化と労働力不足</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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 4 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。</li> <li>・ 登録運転者数は、平成 23 年 3 月末 11,032 人が令和 4 年 3 月末には 6,440 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。</li> </ul> <p>⑦ 違法・不適切な事業運営の横行</p>	<p>らず安心して仕事に取り組みず、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。</p> <p>⑥ 運転者の高齢化と労働力不足 (時点修正)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>(時点修正)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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 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。</li> </ul> <p>(追加 運賃改定)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>⑦ 違法・不適切な事業運営の横行 (時点修正)</p>
--	--

## 京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画（新旧対照表）

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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 51%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。</li> </ul> <p>⑧ 交通事故の発生状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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 3 年は 154 件である。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p>⑨ 都市交通等への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>⑩ 利用者サービスの状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>⑧ 交通事故の発生状況 (時点修正)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 変更なし</li> </ul> <p>⑨ 都市交通等への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 変更なし</li> </ul> <p>⑩ 利用者サービスの状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 変更なし</li> </ul>
--	---

## 京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画（新旧対照表）

<p>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。</p> <p>(3) タクシー業界の取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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場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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>	<p>(3) タクシー業界の取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 変更なし</li>   <li>・ 変更なし</li>   <li>・ 変更なし</li> </ul>
--	---



## 京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画（新旧対照表）

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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）、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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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、</li> </ul>	<p style="color: blue;">（時点修正）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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）、<span style="color: blue;">タクシー車両を活用した手ぶら観光</span>、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。</li> <li>・ 変更なし</li> <li>・ 変更なし</li> </ul>
--	---

## 京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画（新旧対照表）

<p>業界のイメージ向上に努めている。</p> <p>(4) 取り組みの方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>	<p>(4) 取り組みの方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 変更なし</li>   <li>・ 変更なし</li>   <li>・ 変更なし</li>   <li>・ 変更なし</li> </ul>
---	--

## 京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画（新旧対照表）

<p>2. 地域計画の目標</p> <p>(1) 変更なし</p> <p>(2) 変更なし</p> <p>(3) <b>運転者の労働条件の改善及び向上、人材の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ <b>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。</b></li> </ul> <p>(4) 安全性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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「<b>事業用自動車総合安全プラン2025</b>」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、<b>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。</b></li> <li>・ 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</li> </ul>	<p>2. 地域計画の目標</p> <p>(1) 変更なし</p> <p>(2) 変更なし</p> <p>(3) 運転者の労働条件の改善及び向上、人材の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 変更なし</li> <li>・ 変更なし</li> </ul> <p>(4) 安全性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 変更なし</li> <li>・ 変更なし</li> </ul>
--	--

## 京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画（新旧対照表）

<p>(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。</p> <p>(5) 交通・環境・都市問題の改善</p> <p>(6) 供給過剰の是正</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和3年度末の車両数 5,792 両（ハイヤーを含む）を近畿運輸局が提示した適正車両数（2,412 両～2,144 両）と比較すると相当の乖離（3,380 両～3,648 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。</li> </ul> <p>(7) 過度な運賃競争への対策</p> <p>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</p> <p>(1) 活性化事業その他の事業及びその実施主体</p> <p>(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</p> <p>① 供給過剰の是正（供給抑制の観点から留意すべき事項）</p> <p>② 過度な運賃競争への対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	<p>(5) 変更なし</p> <p>(6) 供給過剰の是正 (時点修正)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>(7) 変更なし</p> <p>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</p> <p>(1) 変更なし</p> <p>(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</p> <p>① 変更なし</p> <p>② 過度な運賃競争への対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 変更なし</li> </ul>
---	---

## 京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画（新旧対照表）

<p>れたところである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。<b>今般、公定幅運賃の変更要請があることから</b>、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。</li> <li>あわせて、<b>過度な割引運賃についても是正の動きがあることから</b>、協議会としては、<b>引き続き注視</b>するものである。</li> </ul> <p>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</p> <p>4. 地域計画の実施状況のフォローアップ及び見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<p>(時点修正)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。<b>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</b>、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。</li> </ul> <p>(時点修正)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>あわせて、<b>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</b>、協議会としては、引き続き注視するものである。</li> </ul> <p>③ 変更なし</p> <p>4. 変更なし</p>
---	---

## 京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画（新旧対照表）

- 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4年3月7日 承認

令和 年 月 日 承認