

第13回京都市域交通圏タクシー準特定地域協議会 議事録

日 時 2025年3月11日(火) 14:00~15:20

場 所 京都自動車会館 5階第7・8会議室

出席者 大野義章、平岡雅基、筒井基好、家段康男、前川博司、藤原孝雄、田中三雄、櫻井邦広、松田隆司、永田美穂子、溝内啓介、中村健、塚口博司、芦田知子、高田紘嗣、仲辻正憲(敬称略・順不同)

事務局：皆さまこんにちは。今日は、東日本大震災発生から14年となります。協議会の開催に先立ちまして、哀悼の意を表するため、黙とうを捧げたいと思います。

ご起立ください。黙とう。

ありがとうございました。ご着席ください。

それでは、ただ今から、第13回京都市域交通圏タクシー準特定地域協議会を開催させていただきます。年度末のお忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

私は、議事に入りますまでの間、進行を務めさせていただきます。本協議会事務局の白根でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、最初にお断りさせていただきます。この協議会は設置要綱第5条第13項に基づき公開とさせていただきます。プレスの皆様におかれましては、カメラ撮りは、会長挨拶までとし、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が、議事内容を関係者に報告する必要から録音させていただくとともに、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。

それでは、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。

まず、「会議次第」、続いて、「構成員名簿」「出席者名簿」「配席図」「京都市域交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱」、「区分別議決権一覧」、そして、資料1-1京都市域交通圏のタクシーの現状、資料1-2アフターコロナ社会のタクシー事業の現状、資料2活性化事業取組状況一覧、資料3京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画は、修正地域計画案と別表に加え、新旧対照表の3種類があります。資料4公定幅運賃の変更要請。

配布資料は参考資料の5点を含め、以上となっております。資料に不足等がございましたら事務局までお申し出ください。

続きまして、前回の協議会開催から1年が経過しますので、改めまして出席者をご紹介させていただきます。恐れ入りますが、お手元の配席図に沿って順不同でご紹介いたします。

まず、当地域協議会の会長で立命館大学の塚口名誉教授でございます。

京都商工会議所の永田産業振興部長でございます。

NPO法人コンシューマーズ京都の溝内事務局長でございます。

公益社団法人京都府視覚障害者協会の中村理事でございます。

京都ハイタク共闘会議の田中議長でございます。

全国自動車交通労働組合 京都地方連合会の櫻井執行委員長でございます。

全国自動車交通労働組合総連合会 京都地方連合会の松田中央執行委員長でございます。

京都タクシー業務センターの仲辻副代表幹事でございます。

京都市個人タクシー事業協同組合の藤原理事でございます。

エムケイ株式会社の前川代表取締役でございます。

京都地方個人タクシー協会の家段会長でございます。

京都府タクシー協会の筒井会長でございます。

京都労働局 労働基準部 監督課の多賀谷課長の代理で芦田特別司法監督官でございます。

京都府警察本部 交通部 交通指導課の高田課長補佐でございます。

京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室の平岡企画課長でございます。

京都府 建設交通部 交通政策課の笹井課長の代理で大野参事でございます。

構成員の出席状況は以上の通りです。なお、前回まで委員としてご参画いただいております京都市市政協力委員連絡協議会代表者会議の村井さまは、ご高齢のため脱退の申し出がありましたことを申し添えます。

そして、塚口会長の後方には、オブザーバーとして各種データの提供や必要な助言をいただくために、協議会から要請させていただき、近畿運輸局及び京都運輸支局からも出席いただいておりますので紹介いたします。

近畿運輸局 自動車交通部 旅客第二課の黒坂課長でございます。

近畿運輸局 京都運輸支局の川口支局長でございます。

同じく、輸送・監査部門の中野首席でございます。

同じく、輸送・監査部門の貴嶋専門官でございます。

以上の皆さまでございます。

本日の協議会は、構成員 16 名中 16 名の出席をいただいておりますので、設置要綱第 5 条第 15 項の規定により有効に成立していることを報告させていただきます。

また、本日の協議会はおおむね 90 分間を予定しております。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、開会にあたりまして塚口会長からごあいさつをお願いいたします。

塚口会長：改めまして、塚口でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

コロナ禍、これは非常にわれわれの社会に大きな影響を与えました。タクシー業界の皆さんは特に大きな影響を与えられたと思いますが、ようやくそういうものも回復の兆しを見せてきて、街中は結構にぎわいを見せているところでございます。

タクシー業界の皆さま方におかれましては、人手不足、担い手不足、こういう問題もある中で、非常に努力されてきたということで敬意を表する次第でございます。

アフターコロナということで、目に見えないところまで社会がかなり変化してきております。タクシー業界への要望、求められる役割も少しずつ変わってきている、大きく変わってきているというのが状況であろうかと思えます。

それをこういうふうに見ることもできると思います。と申しますのは、釈迦（しゃか）に説法ですが、交通というものは派生行為です。もっと本質的な「働く」とか「学ぶ」とか「憩う」とか「遊ぶ」とか、そういう行為を支えるための派生行為であるということですが、タクシーについて申しますと、もっと端的に表れてまいります。つまり、鉄道なら趣味で鉄道に乗るといってもおられると思いますが、タクシーに乗るといふことを目的とすることはほとんどないのではないかと思います。ただし、そういう派生行為だけれども、社会を支える、持続的な社会を構築するためにはなくてはならないものである。派生行為だけれども、非常に重要であるというのがタクシー、ということを経験的な認識として多くの皆さんに持っていただけないかと思う次第でございます。

本日、議論する内容はいくつかございますが、まずはタクシー事業の現状や活性化の取り組みについて進捗状況を報告します。そして、「タクシー準特定地域計画」の改正案についてご審議いただきます。そして最後に、公定幅運賃の変更要請がありましたので、これに対して皆さま方からご意見を伺う、こういう流れでございます。

従来通り、皆さまのそれぞれのお立場から活発なご発言をいただきますよう、どうぞよろしくお願い申し上げます。

事務局：塚口会長、ありがとうございました。

ここからは塚口会長に議事を進めていただくことにいたします。塚口会長、よろしくお願い申し上げます。

塚口会長：それでは、私のほうで進行させていただきますので、よろしくお願い申し上げます。限られた時間での協議ですので、スムーズな議事運営にご協力いただきますようお願いいたします。

まず、議事（1）の報告事項です。「準特定地域計画に基づく活性化策の状況について」、タクシー事業の現状や活性化事業の取組状況を、事務局から一括してご説明いただきたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

事務局：事務局の足立でございます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、資料 1-1 について、この資料は京都運輸支局から提供いただいておりますので、京都運輸支局の中野首席から説明をしていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

中野：京都運輸支局の中野でございます。私からこちらの資料 1-1「京都市域交通圏のタクシーの現況」について簡単に説明します。では、着座にて失礼いたします。

では、資料の 2 ページをご覧ください。こちらは「供給力の動向」ということで、事業者数と車両数の推移が出ています。こちらで下の車両数の推移を見ていただきたいと思いますので、こちらに関して

は平成 21 年をピークに減少を続けています。平成 21 年度から令和 5 年度にかけて 21%の減少をしています。

次、3 ページに移ります。こちらは、上の緑の線が総走行キロ、下の青い線が実車キロです。下の青い線の所をご覧ください。こちらは旅客が乗車した実車状態での走行距離を示す総実車キロですが、平成 18 年度から減少を続けています。令和 2 年頃、新型コロナウイルスの影響により大幅に落ち込んだ需要については徐々に回復傾向にはありますが、令和 5 年度時点ではまだコロナ前の水準までの回復は見られていません。

次、4 ページに移ります。こちらは、上の緑のグラフが実働率で稼働状況を示しています。下の青い分は実車率を表しています。車両の稼働状況を示す実働率は、平成 15 年度をピークにずっと減少を続け、コロナ禍による急激な減少からの回復は見られるものの、引き続き減少傾向にあります。下の旅客が乗車した実車状態での走行割合を示す実車率は、コロナ禍による急激な減少から大きく回復し、コロナ前を超えている状況です。こちらについては、タクシー需要が回復したということに加え、GO や Uber といった配車アプリの普及によって配車の効率化が進んでいることも要因として考えられます。

続きまして、5 ページをご覧ください。こちらは、上が 1 日 1 台あたりの実車キロ、下が 1 日 1 台あたりの輸送回数ですが、上の 1 日 1 台あたりの実車キロをご覧ください。こちらの 1 日 1 台あたりの実車キロは、コロナ禍による急激な減少から大きく回復しています。令和 5 年度にはコロナ前の令和元年度実績を上回っています。3 ページの総実車キロがまだコロナ前の水準まで回復しきれていないという状況と、先ほどの 4 ページの実働率の減少をあわせてみると、より少ない稼働車両数で効率的に運送を行っているという状況が読み取れます。

続きまして、6 ページをご覧ください。こちらは、上が総営業収入です。総営業収入は 3 ページで説明した総実車キロと連動するかたちで推移しており、こちらでもコロナ前の水準までの回復は見られていません。一方で、下にある 1 日 1 台あたりの営業収入は、5 ページの 1 日 1 台あたりの実車キロと連動するかたちで、令和 5 年度はコロナ前の水準を上回っています。令和 4 年度から令和 5 年度にかけての増加は、令和 5 年 5 月に実施した運賃改定の効果も含まれていると思われます。

7 ページをご覧ください。こちらは、上の緑が全産業の男子労働者の推定年収で、下がタクシーの運転者です。これは大阪と京都ですが、濃い青が京都府のタクシー乗務員の賃金の推移です。皆さまもご承知の通り、タクシー乗務員の賃金については全産業の男子労働者との格差があり、コロナ禍ではその格差が顕著になっていましたが、令和 4 年度には回復しています。令和 4 年度から令和 5 年度にかけて 46 万円減少しており、これが 6 ページの営業収入の増加と矛盾するような動きと見られます。これについては、このグラフには出てきていないのですが、年間の労働時間が令和 4 年度は 2,280 時間だったのが、令和 5 年度は 2,040 時間ということで 240 時間減少しています。労働時間の減少に伴って年収が減収していると読みます。この背景には短時間勤務などの勤務形態や、雇用形態の多様化があるものと見ています。

8 ページをご覧ください。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が、令和 5 年度には少し増加しています。より直近の状況については、後ほど、事務局から説

明があるかと思います。下の新規登録者数と併せて見ると、令和4年度から令和5年度にかけては登録者数が148人増加しているのに対し、令和5年度の新規登録者は806人と大幅に増えているということから、運転者の入れ替わりが進み、その背景には先ほどの7ページでの説明と同じように短時間勤務などの勤務形態、雇用形態の多様化があるものかと思います。

9ページです。法人タクシーの運転者の高齢化が進み、平均年齢は60歳を超えていますが、令和5年度は令和4年度よりは下がっているという状況です。こちらについてもより直近の状況は、後ほど事務局から説明があるかと思います。

私からは以上です。

事務局：中野首席、大変ありがとうございました。

それでは、お手元の資料1-2「アフターコロナ社会のタクシー事業の現状」について、私から説明します。

1ページ目の上の箱のほう、コロナ禍の3年間で大変な思いもしたということです。特に乗務員は運転者登録が始まって以来、10年間で30%の減少がありましたが、コロナ禍の3年間では24%も大きく減少しました。併せて二つ目のところで、実働率も10%下がっていきました。こういったことからマスメディアで「京都駅の長蛇の列」「タクシーの不足」など、いろいろな報道がなされていきました。

2ページの上をご覧ください。そういった世の中の流れの中で、平成5年12月20日に政府のデジタル行財政改革会議で「現状のタクシー事業では不足している移動の足を、地域の自家用車や一般ドライバーを活かしたライドシェアにより補うこととし、すみやかにタクシー事業者の運行管理の下での新たな仕組みを創設する」という中間取りまとめがなされました。

これを受け、国土交通省では、タクシーが不足する地域、時期、時間帯において、地域の自家用車や一般ドライバーを活用して行う自家用車活用事業、日本版ライドシェア京都版と私どもは呼んでいます。いわゆる「京クルー」が導入されました。タクシーの需要と供給は、例えば1週間の中でも、1日の中でも地域や時期や場所によって異なり、特定のタイミングにおいて供給不足を埋めるために作られた制度だと理解しています。

こうした制度の中で京都市域交通圏では、配車アプリのマッチング率でもって手薄な地域や時期、時間帯、不足車両数が示され、箱の実績の真ん中辺りに書いてありますが、21社が手を挙げて、現在、京クルーを運行しています。

スキームについては一番下の箱の中になります。雇用が大前提という中で、タクシー事業者と一般ドライバーの雇用契約を締結の上、安全・安心を担保しています。

3ページ目です。タクシー不足は乗務員の減少が大きな要因になっています。上の箱では、令和5年5月には運賃改定をしながら乗務員の待遇改善も図り、なおかつ、タクシーの魅力発信などにもいろいろと務めました。こういったわれわれの取り組みに対し、国を始め、本日ご出席の京都府、あるいは京都市から、タクシー業界に対して担い手の確保に関する支援策を講じていただきました。こうした自治体の支援が大きな後押しになっているという状況は、この後でまた説明します。

4 ページ以降については、令和 5 年 5 月からの運賃改定の原価計算対象事業者 15 社の状況を示したものです。上の箱が、赤がコロナ禍前の状況、青が本年度の状況で、緑の 5 月以降で上昇傾向が読み取れます。

5 ページは京都北部の状況ですが、京都市域のような状況にはまだ至っていません。なおかつ、運賃改定も昨年 3 月 18 日に改定しましたが、効果がこれから出ることを期待しています。

7 ページの上に京都市域の運転者証交付数を書いています。下から二つ目に緑の線がありますが、1 月末で 6,664 名、2 月末が 6,675 名と、前月から 11 名増えている状況です。平均年齢が下の箱です。真ん中辺りに右肩下がりで出ていますが、1 月末で 59.3 歳、2 月末では 59.2 歳になっている状況です。

10 ページに京都市域の運賃改定状況の記載をしました。平成 30 年の 4 月、それと令和 5 年 5 月に運賃改定をしました。

11 ページ、中ほどに、法人事業者は法律の定めに基づいて事業決算終了後 100 日以内に運輸局に事業報告書を届け出しております。その会員事業者 52 社を集計した内容です。結果、営業ベースで 52 社のうち 34 社が赤字、率にして 65%です。経常ベースで 52 社のうち 24 社、46%が赤字という状況です。

ページをめくっていただきますと、その損益明細表の中の 52 社の状況を円グラフで示しています。経費 390 億円にかかる人件費、他のさまざまな経費の率を示しています。

続きまして、14 ページです。京都市域の運賃ブロックと他の運賃ブロックの比較というところで、5km を境に比較をしました。一番上が京都市域の運賃です。初乗り 1km500 円、加算 279m ごとに 100 円という内容で、5km 時点で指数で 1,933.69 円、運賃額としては 2,000 円ということを書いています。大阪と神戸以降、緑で塗りつぶした所が若干京都より高くなっている地域だにご理解ください。

15 ページ以降を見ていただく時に、お手元の資料に別紙 2 があると思いますが、こちらと一緒に表に出していただければと思います。

まず、15 ページの上段、ユニバーサル・デザインの車両導入というところでは、資料 2 では真ん中辺りから下のほうに「⑧UD タクシーの導入」と書いてありますが、この部分に該当する内容です。それと、「⑥ユニバーサルドライバーの育成」といった内容に該当する事項です。左のほうに UD タクシーの写真を付けていますが、これで全国の台数を比較すると、やはり、関東、東京、愛知、神奈川辺りが多いです。近畿では大阪、京都は全国導入車両数では 9 位になります。京都では 9,2 台に 1 台は左のような車両が導入されています。

下の「取り組み②」の関係ですが、これが資料 2 の⑤と⑥に該当する事項になります。子育てタクシーとして専門の講習を受けたドライバー、あるいは妊婦のお客様に対しての必要な研修を受けた乗務員が対応をするというところでは、下のほうに書いてあるように、妊婦は 9 社で 1,400 人、育児は 6 社で 983 人が導入をしています。

16 ページの「取り組み③」ですが、配車アプリの関係です。これが資料 2 の「⑨アプリ配車の導入」です。現在、GO、DiDi、Uber といったいろいろなアプリが導入されており、導入事業者 48

社、4,508両、80%弱の車両に導入されています。

「取り組み④」ですが、これは京都ならではのフォーリン・フレンドリー・タクシーということで、大きな荷物を持ったインバウンドの方や、妊婦の方、日本人の方でも当然ご利用いただけますが、お体の不自由な方に対して京都駅で専用に優先乗り場を設けています。

17 ページです。上は乗合タクシーで、17 ページから 18 ページにかけてはタクシー乗り場の改善や違法な客待ちに対しての適正化事業をやっているというところ です。

それと 18 ページの下「取り組み⑧」では、京都市と連携をしながら「京都市のタクシー駐停車マナー向上マネジメント会議」を行い、駐停車のマナー向上に取り組んでいるところ です。

19～20 ページについては、これは先ほどの資料 2 にある「⑬防犯・防災への協力」です。19 ページの下では、ドライブレコーダーを活用して警察との連携を図るなどをやっているといったところ です。

それと 21 ページの上段については、本日も障害者団体の方にお見えていただいておりますが、この委員会からのいろいろなご意見を踏まえ、平成 31 年度から意見交換会を開催し、本年度も 3 月 26 日に書面開催する予定にしています。

最後に 22 ページです。上段には先ほどご説明しました、京クルーの関係について、ここで新たな記述を入れました。その結果、資料 2 にある「⑥ユニバーサルドライバー研修」と「⑪環境対応車の導入」、「⑫先進安全自動車（ASV）の導入」については、設定している目標値を超えたという状況です。

雑ばくな説明になりましたが、事務局からは以上です。

塚口会長：ありがとうございました。ただいま報告のありました「タクシー事業の現状」「活性化の取組状況」について、ご意見・ご質問がありましたら伺いたしたいと思います。いかがでしょうか。特にございませんか。ありがとうございます。これは報告ですから、こういうことを承ったというかたちで次に進めていきます。

次に取り上げるのは協議事項になりますので、皆さんでお話することになるわけですが、「タクシー準特定地域計画の改正」について、事務局から説明をよろしく願います。

事務局：それでは、協議事項になります「準特定地域計画の改正」というところで、資料について説明します。お手元に配布している資料の 3-1、3-2、3-3 をご覧いただきたいと思います。

まず、1 点目。最初です。大変申し訳ございませんが、お断りでございます。資料 3-1「京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画」としてありますが、ここに「案」が抜けていますので、「案」と入れていただきますようよろしく願います。この後、ご審議をいただくために「案」というところ です。

それでは、新旧対照表からご説明を申し上げます。資料 3-3 と、先ほど支局からご説明のあった資料 1-1 を並行して見ていただければと思います。

資料 3-3 の 1 ページに時点修正と書いてありますが、赤字の部分が修正をしようという所です。こ

れに関連する支局のデータは、先ほどの資料の 5 ページの実車走行キロ、それと 6 ページの日車営業収入といったところから示されたデータを 5 年の数値に変更をしたいという修正です。

次に年間実車率、二つ目のポツですが、ここは資料の 4 ページにある動向から実車率について 47.8%、実働率について 57.1%と令和 5 年度数値として修正いたします。特に実働率が、この特措法ができた時から比べても相当下がってきているので、未稼働の車両があるのかなといったところです。

次に 2 ページの一つ目のポツ「総実車走行キロ」については、支局の資料の 3 ページになるかと思えます。3 ページの下の青の実線の部分について、7,631 万キロというふうに令和 5 年度数値として修正します。

続いて、次のポツに「上記輸送から……」という所があると思いますが、これが本日の参考資料として付けている参考資料 1 と 2。参考資料 2 に近畿運輸局の 8 月 30 日付けの公示があります。それによると、京都市域上限 3,713 両、下限 3,301 両、令和 5 年度末車両数 5,635 台から 34.1%の乖離があることが公示されていますので、この部分を明記しました。併せて参考資料 1 では、監督上で必要となる措置の実質というところで乖離した車両数に対して、京都市域交通圏で増車ができるような車両数にはなっていない、マイナス 2,334 両だということです。その結果、公示の 2 ページ目の附則に書いてあるように、さまざまな新規許可あるいは増車ができない仕組みになっています。その辺りから修正をしました。

4 ページには、先ほどの支局資料の 6 ページの下の段「1 台あたりの営業収入」と「総営業収入」がありますが、ここの 342 億円を記載しました。

5 ページの時点修正の下のほうのポツ、京都府の全男性労働者の給与水準とタクシー労働者の平均賃金の比較、あるいは労働時間の比較については、先ほど支局から資料説明があった 7 ページ辺りから引用しています。これを見ると、年間労働時間がタクシーについては、平成 20 年と比較をすれば 65%程度になっており、中野首席の説明があったような要件が該当すると思っています。

6 ページに運転者の平均年齢があります。これは支局資料の 9 ページに該当する所です。こちらから引用しました。

真ん中辺りの「運転登録者数」については、支局資料の 8 ページ、運転者登録が始まった時には 1 万 1,032 名から令和 5 年度末には 6,295 名と大幅に減少をしています。

併せて、一番下の時点修正の最後のポツですが、「速報値ながら令和 7 年 2 月末現在で、平均年齢は 59.3 歳、登録運転者数は 6,664 名」としていますが、ここは 1 点修正をお願いします。2 月末のデータは、登録運転者数は 6,675 名です。平均年齢は 59.3 歳と記載していますが、59.2 歳になりますので、2 月末現在の数値でいくのであれば、こちらで修正をしてご審議いただきたいと思えます。

7 ページの最初のポツについては、運輸局の監査から公表されている資料から記入したものです。交通事故の発生状況については、交通事故総合分析センターのデータに基づくものとして扱っています。

9 ページには、個々の事業者がさまざまな事業をやっているということで、こちらに京クルーの運行の部分について一文を入れました。これは先ほどの京都府タクシー協会の資料 2 ページ目から

の記載になります。

12 ページの上段は、先ほどの適正車両数の関係について、再度、こちらで記入をしました。

13 ページの時点修正の中で、今般、公定幅運賃の変更要請があったので 2 月 6 日付けで運賃改定の審査が開始されたことから、協議会としては、「引き続きタクシーの抱える諸問題を注視していきたい」ということも記載しました。

以上がタクシー準特定地域計画の修正になります。

次に資料 3-2 をご覧ください。先ほどの資料 2 の中で目標値をクリアしている部分があるということを行いましたので、今回、活性化事業を示している別表の中の事業者が実施する主体の中で、1 ページの一番上にある「ユニバーサルデザインタクシーの目標数値」を 20% から 25%、中ほどにある「次世代自動車」を 20% から 40%、「ドライバー研修」を 20% から 30%、4 ページ目に「先進安全自動車」の関係がうたっていますので、こちらも目標を達成していることから 40% に修正をさせていただきます。

以上、雑ぱくな説明ですが、どうぞよろしくご審議をお願いいたします。

塚口会長：ありがとうございました。ただいま説明のありました「京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画改正案」について、皆さまからご意見やご質問がございましたら承りたいと思います。いかがでしょうか。特にご発言はございませんか。先ほど、非常に要領よくご説明いただきましたが、いろいろな資料を見ながらということになると多少は時間もあったほうがいいと思っております。よろしいですか。

それでは、特にご発言がないようですので、これより協議事項の準特定地域計画の改正について決議に移ります。決議の要件について、事務局からご説明をよろしくをお願いいたします。

事務局：それでは、事務局から決議の要件について簡潔に説明します。

お手元に配布している「設置要綱」というのがあったかと思いますが、この「設置要綱」をご覧くださいと思います。併せて、「設置要綱」の次に「区分別議決権一覧」を付けています。この資料をご覧くださいと思います。よろしいでしょうか。

設置要綱では、5 条第 9 項の (3) に「準特定地域計画の作成を議決する場合」というのがあります。ここに書いている要件を満たす必要があります。その要件は何かというと、次のページに「区分別議決権一覧」があります。一番上から、地方公共団体、タクシー事業者、労働組合、地域の方、その他いろいろとあると思いますが、この真ん中右辺りにある議決権の内容について、この要件を満たしているところが要件になりますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

以上です。

塚口会長：ありがとうございました。議決の方法等について、ご理解いただけたかと思います。

それでは、これより決議にまいりたいと思います。恐れ入りますが、ご承認いただける委員の皆さまは挙手をお願いいたします。いかがでしょうか。

塚口会長：ありがとうございます。全会一致でご承認をいただきました。従いまして、新たな準特定地域計画の公表を行いたいと思います。ありがとうございました。

それでは、次に進めます。次に近畿運輸局長から「準特定地域における公定幅運賃の範囲の変更に
関する意見」が協議会に求められていますので、この件について、事務局からご説明をお願いいたします。

事務局：それでは、お手元に配布しています資料4をご覧くださいと思います。

2月6日付けで近畿運輸局長から協議会長宛に「運賃の範囲の変更に
関する通知について」がありました。これは何かといえば、ページをめくっていただき、参考として協会作成の資料を付けています。中ほどに「運賃の範囲の指定について意見聴取に関する協議会への通知」というのがありません。第10条の5に基づくものですが、これが参考資料3の中に「公定幅運賃の範囲を別紙のとおり指定する」とあります。参考資料3です。10月11日付けの近畿運輸局長の公示です。この公示のページをめくっていただきましたら、大阪市交通圏があり、次のページに「京都市域交通圏の運賃の範囲」が公示されています。この中では、公定幅運賃としてタクシーに係る基本運賃、特定大型車、大型車、普通車。普通車の中から見ると距離制運賃の中で初乗運賃1.0km、加算運賃279mごとに100円、それと時間制運賃について30分ごとに上限として2,950円という範囲が指定されていますので、これに対して意見を求められているということです。

これは資料4の最後のページ、近畿運輸局から2月6日に「京都市域交通圏で運賃の改定要請がなされ、その結果、判断したところ運賃改定の審査を開始する」というプレス発表がされたという内容ですが、その一番下に3ポツで運賃変更の申請の概要があります。初乗運賃0.9km～1.0kmまで。初乗運賃額500円～560円。こういった内容ですが、これについて意見の通知がありました。事前に構成員の皆さまには紹介をしていただき、本日は1枚ものでお手元に配布していますが、京都市域交通圏タクシー準特定地域協議会で資料4の次に1枚ものを付けていますが、この部分について「意見あり」が5名、「意見なし」が10名でした。その取りまとめをしたものをお手元に配布しました。そういった意見の通知が来ていますので、さまざまな意見があるかと思いますが、よろしく願いたします。

以上です。

塚口会長：ありがとうございました。ただいま説明のありました「公定幅運賃の変更要請（運賃改定）」について、皆さまからご意見やご質問がございましたら承りたいと思います。いかがですか。

筒井委員、どうぞ。

筒井：京都府タクシー協会の筒井です。ただいま「公定幅運賃の変更要請（運賃改定）」について意見を求められましたので、タクシー協会として意見を申し上げます。

前段にだいたい説明がございましたが、いろいろと環境の変化に伴い、アフターコロナということでコ

コロナ後、われわれタクシーは何とか継続して、しっかりと供給を回していこうということで一生懸命やってまいりました。ただ、先ほど見てもらった通り、京都は肌感でいうとインバウンドやオーバーツーリズムといわれ、たくさんの観光客、外国人の方も見えているように見えますが、実際の数値を見ていただくと、全く回復にはまだ遠いです。回復基調にはあるとはいえ、コロナ前に比べると全くまだまだという状況です。これは実感としては難しいのではないかと思いましたが、データで見るとそういうことでした。

そこで今回、公定幅運賃の範囲の変更を協会として要望をしたいと思います。

一つは、変更に関するところですが、今、500円、加算運賃100円と非常に分かりやすく、利用者にとっては明確な方法で展開をしていますが、その方向で今後も引き続き変更をお願いできればと思っています。

この変更に伴う三つの要件をここで話をしておきたいと思っています。一つは、このタクシー事業にかかわらず、全ての事業において原材料が高騰しています。そういう意味では、なかなか経営の合理化だけでは対応できるところにはありませんので、運賃の変更をお願いしたいです。もう一つは、労働条件の改善です。これも条件として掲げていきたいです。最後は、事業の安定と継続について、意見として申し上げておきたいと思っています。先ほどの資料でもありましたように、コロナ以降、運賃改定をして今は事業を継続していますが、事業者のうちの半数以上が赤字という現状ですので、なんとか供給を絶やさず、これからも安定したサービスを続けるためにも、今回の公定幅運賃の変更ということでご意見をしておきたいと思っています。

どうぞよろしく願いいたします。

塚口会長：ありがとうございました。この件は承認を求めるというものではありませんので、委員の皆さまからそれぞれお気づきの点をご披露いただき、そういった情報を共有するというかたちで進めたいと思います。

他にご発言はありませんか。どうぞ。

松田：自交総連の松田です。

まず、京都府南部の京都市域交通圏では、インバウンド、海外旅行者の利用が多く見られ、資料にもあるように、コロナ前の2019年度時での営業収入はほぼ回復しているのではないのでしょうか。しかし、一人一人の収入が上がっているのはタクシー乗務員が減少したためであり、減っていなければコロナ前よりひどい賃金、労働状況となり、大変なことになっていると思います。いずれにしても、どんなに頑張っても、労働者の年齢などにかかわらず、他産業平均にはるかに及びません。年収300万から400万程度、月に換算すると手取り25万くらいで、一般的なボーナスや一時金がない会社も少なくありません。

おとし5月の運賃改定は、労働者の賃金、労働条件の改善がうたわれていたにもかかわらず、労働者負担を減らした事業者は皆無でした。保有台数が多い会社では、運賃が上がった分、経費もかかるなどと言い、賃金労働条件の改悪を断行し、事実上の乗務員の賃金引き下げを行った所も見ら

れます。他産業からハンドルを握る職場へ就職しても働き盛りと言われる世代では、貯蓄に結婚、子育てに進学まで到底到達できません。

そして、物価高、物価高騰などという理由で、今年1月、運賃改定申請が出ました。今回の運賃改定は公共交通の一員として住民や市民が気軽に乗れる乗り物としての機能を果たす内容なのだろうか。来訪する利用者や富裕層と言われる者でしか利用できない乗り物になってしまわないか。今の運賃でも何とか利用してもらっているのに、このまま値上げとなると利用者がもっと減ってしまう。ちょい乗りどころではなくなってしまう。運賃値上げをするならば、稼働していない車を恒久減車し、社内経費を削減するなどの努力をするべきである。運賃変更命令が下されるまで現行運賃でいたいものだという利用者、従事する仲間、事業者からの色々な声が現在寄せられています。以上です。

塚口会長：ありがとうございました。他はいかがですか。

櫻井：はい。

塚口会長：どうぞ。

櫻井：全自交の櫻井です。

この度の運賃改定につきましては、私どもは賛成と出しています。やはり、労働条件の改善のためには、物価高に対応するには、この運賃改定が必要だとは思っていますが、色々な意見が出ると思いますので、私は1点だけ言わせていただきます。

前日もそうでしたが、運賃改定施行日以降の運賃は、前年契約があろうとも新運賃で対応を願いたい。これは具体的に言いますと、例えば、1~2年前に修学旅行の予約が入っている。そしたら、運賃改定後であっても、その旧料金でやらなければならない。これは少し問題かなと。例えば、同じ会社の中で同じ仕事をしていても、片方では旧運賃、こちらでは新運賃というようなことになってしまっています。これは協会で、ある程度は足並みをそろえていただき、3カ月なら3カ月の余裕を持って新運賃に全部切り替えていくという方向でお話をさせていただきたいというのが希望です。他は田中さん、どうですか。

田中：それでは、一言だけ。

おととの運賃改定時に国交省から、この運賃改定で約15%の運賃が上がったと思いますが、その15%は全て労働者に還元するようなお話を聞いています。それで還元された状況というのは、この自然収入だけではなく、今は非常に物価高も進んでいますが、何かのかたちでそういった記録はないのかを確認したいです。それだけです。

塚口会長：ありがとうございます。

よろしいでしょうか。事務局にお尋ねします。この件についていくつかのご質問が出ましたが、その件について答えられる範囲で事務局としての考え方をご披露いただけますか。

事務局：さまざまなご意見やご要望をいただいたと認識しています。

まず、先ほど、田中構成員から質問があった「どれだけのアップ」という話は、実はこれは昨年 3 月 13 日にこの地域協議会で資料もお示しし、運賃改定後の労働条件の改善状況について公表もさせていただきました。それについて資料として「何%増収になった」なども示しています。また、運輸局で今年になってから京都の運賃改定についての運輸局の調査結果も出ています。そういったところをご覧いただければご理解いただけるものだと思っています。

それ以外の松田さま、櫻井さまからいただきました要望については、しっかりとこの記録にとどめ、運輸局に「協議会で出された意見」ということで報告をさせていただきたいと思います。以上です。

塚口会長：ありがとうございました。他にご発言はございますか。それでは、意見も出尽くしたと考えます。

意見照会ですから、近畿運輸局に「こういう意見がございました」ということでもって報告する必要があるが、事務局にお尋ねします。「事前照会 取りまとめ」という所に、この件について「意見なし」の方が 10 名、「意見あり」の方を 5 名として下に意見の内容が書いてありますが、ここに本日ご発言された方のご意見も、簡潔なかたちになるかと思いますが、追記していただけますか。

事務局：はい。まず、ここの前段で意見として出された分については、ここに明記している通りですが、それ以外でご要望的な部分が出ていますので、そこはご要望を含めて出させていただきたいと思います。

というのは、本日ご出席の視覚障害者協会からは「意見は特にない」ということですが、「社会情勢など、さまざまな状況から考えるとやむを得ないことだ」と思います。今後も引き続き、交通弱者がタクシーを安心して利用できるよう良質なサービス提供と、十分な運転手確保に努めていただきますようお願いいたします」というご要望を頂戴していますし、また、京都市からもご要望を頂戴しています。そういったことも含めて、本日の意見を踏まえて報告する予定です。

塚口会長：ありがとうございました。そういう手順で運輸局に提出するということにさせていただくということによろしいですか。承認事項ではありませんが、一応、そういうかたちで進めていただくということをご了解いただければと思います。ありがとうございました。

それでは、本日の議事、この次第に書いてある議題につきましては終了になりますが、その他として事務局から報告事項があると聞いていますので、お願いします。

事務局：皆さん、すみません。ご審議いただき大変ありがとうございました。

1 点、お断りです。地域計画の変更について承認をしていただきましたというところですが、これ

の(案)を取ったかたちで協会のほうで各法人事業者に公表させていただきたいと思います。

その中で1点だけ修正をしたい事項があります。「障害者団体との意見交換会を平成30年度より開催いたしました」と京都府タクシー協会の資料には書いていますが、地域計画の修正には「平成31年度から」としてありますので、これの整合を合わせるために「平成30年度」と新旧対照を修正したいと思います。

塚口会長：すみません。どの資料の何ページですか。

事務局：資料1-2の21ページにある「取り組み⑬」の内容です。「取り組み⑬」の内容の真ん中辺りに「平成30年度より開催いたしました」としてあります。この部分です。資料3-3の地域計画の新旧対照表をご覧ください。資料3-3の8ページの青字から赤字に変更していませんが、左に『「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」としてあります。これは前回の協議会で修正した内容ですが、この時に本来は「平成30年度」と記載すべきところを誤って「平成31年度」と記載したところです。すみません。本日、この中で大変申し訳ございませんが、「平成30年度から」に修正して公表をさせていただきたいです。どうもすみません。

桜井：ごめんなさい。3-3ですか。

事務局：資料3-3の8ページです。左側の下から2行目に「平成31年度」を書いてありますが、ここを「平成30年度」に修正するということです。よろしいですか。

桜井：はい。

事務局：すみません。申し訳ございません。そのようなかたちで取り扱いをさせていただきます。それと、その他の事務局からの報告ですが、実はこの協議会の準特定地域協議会が指定されている期限が令和7年9月30日までとなっています。これが更新されるのか、されないのかについては、5月31日まで輸送実績の報告が求められていますので、全法人タクシーの輸送実績を近畿運輸局で集計をした結果、今年の夏ごろに準特定地域として継続されるのか、また解除されるのか、あるいは特定地域に移行するのかといったことが判断されます。

それに関連して、協議会の設置要綱をご覧ください。協議会設置要綱の第5条の3で「会長の任期は令和7年9月30日まで」としてあります。事務局長の任期、これは私になりますが、令和7年9月30日ということで、協議会の指定された期限と連動させています。ここで何を言いたいのかといえば、来年の今頃にこの協議会を開催させていただきたい。会長と事務局長の期限が切れていますが、その開催までの間はこの要綱でお願いしたい、次回の協議会の開催時に要綱を改正させていただきたいというところです。来年のこの時期の開催に向けて準備を進めていきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。以上です。

塚口会長：ありがとうございました。事務局からご説明がありましたように「来年のこの時期に協議会を開催する。それまでの期間も協議会開催までと見なす」ということにつきまして、そのように取り扱いたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、ここで本日議論いただいた内容について、少しまとめておきたいと思います。

まず、特定地域の計画の見直しを行い、ご承認をいただきました。これは協議事項ということで真っ先に申し上げたいと思います。さらに、準特定地域計画に基づき、タクシー事業者、業務センター、行政などの関係者の連携によって、京都市域交通圏タクシー活性化に今度も積極的に取り組んでいただきたいと思います。特に活性化事業については、目標値を設定したからには、それが達成できるよう、それぞれの事業者が多様なニーズへの対応、接客サービスや利用者利便の向上に向けて努力をしていただきたいと思います。公定幅運賃の変更についても、いろいろなご意見がありました。こういった内容を近畿運輸局に提出していただきたいと思います。それから、今後この協議会において活性化事業の進捗状況を定期的に検証していただきたいと思います。

ということでもって、これを私なりにまとめると、私たちは京都市域交通圏におけるタクシーに関する種々の問題を議論しているわけですが、ここで近江商人の三方よしの考え方を使わせていただきます。

先ほど申し上げましたように、タクシー事業は派生的な私たちの行為ですが、それが非常に重要であり、これをなくしてうまく社会は回らないだろうと思うわけです。まず、利用者の皆さんが「タクシーなんて嫌や」と言ってしまうたら話になりませんので、「タクシーって便利なもんだね」という意識を持っていただく。利用者にとって便利なものになってほしいです。そして、事業者の皆さんも健全な経営を今後も続けていただかないと利用者に対するサービスもできませんから、タクシー事業者の方々、経営者の方と労働者の方の両方ですが、タクシー事業に関わるの方々にとっても納得のいくような進め方でないといけません。そして、そういう利用者、サービスを提供する側とともに社会にとっても、こういったタクシー事業が健全な社会の発展のために不可欠であるという認識を持ってもらう。長期的に見る場合に、社会の応援というものがなかったらそれぞれの事業はなかなかうまくいきません。利用者よし、事業者よし、社会よし、こういうかたちでもってこのタクシー事業が今後進むよう私も強く願っています。

最初、議事につきましては事務局の皆さんと相談の上、こういうかたちのまとめということです。

それから、最後に私が追加したのは本当に私のアドリブで追加したのですが、利用者、事業者の皆さん、それから社会、それぞれが納得のいくような方向でもって進めていくことが大事だと思いますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、私の拙い司会でしたが、本日の予定が終了したと思いますので、あとは事務局にお返しいたします。

事務局：塚口会長、ありがとうございました。委員の皆さまからいろいろと貴重なご意見を頂戴いたしまして、ありがとうございました。本協議会につきましては、活性化の進捗状況等を検証するため、今後とも定期的開催する必要があると考えています。次年度の協議会については、活性化

の進捗状況等を踏まえ、塚口会長と調整し、開催時期を決定させていただきます。

それでは、以上をもちまして第 13 回京都市域交通圏タクシー準特定地域協議会を閉会とさせていただきます。

本日は誠にありがとうございました。