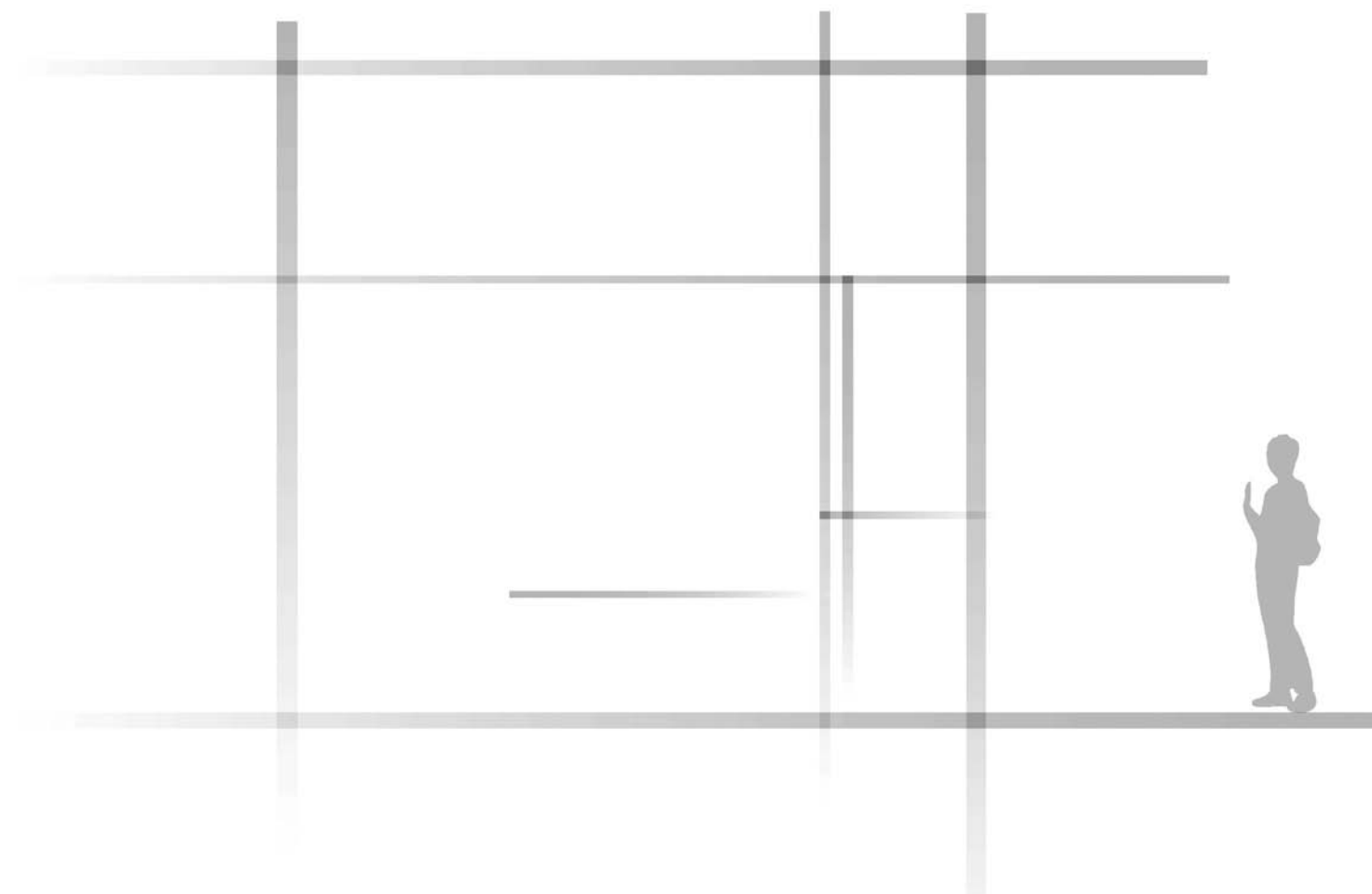


# タクシー駐停車の現況について



# 目 次

## 1 タクシー業界を取り巻く現況

## 2 四条通の駐停車状況

## 3 四条通の渋滞損失(試算)

## 1 タクシー業界を取り巻く現況

## 京都府におけるタクシーの営業区域



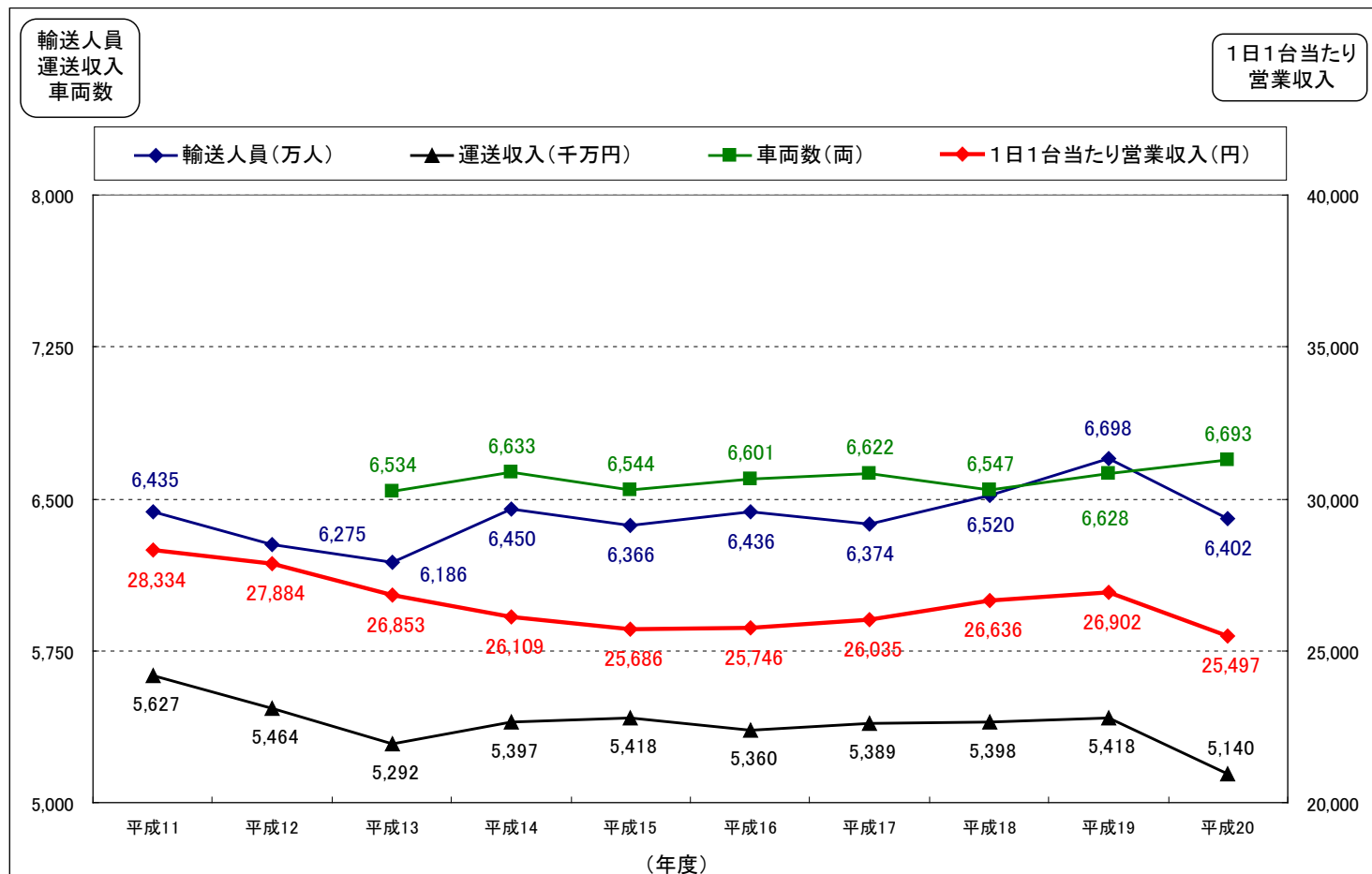
- 営業区域は、タクシーの事業許可の単位
- 京都府下は、丹後交通圏、中丹交通圏、中部交通圏、**京都市域交通圏**の4区域
- タクシー運賃の適用地域(運賃ブロック)は、京都市域地区と京都北部地区の2つの運賃ブロック

※京都市域交通圏タクシー特定地域協議会資料より抜粋

# 1 タクシー業界を取り巻く現況

## 京都市域交通圏(京都市以南地域)における日車營收等の推移

- 1日1台あたりの営業収入は減少傾向にある(法人タクシーの状況)

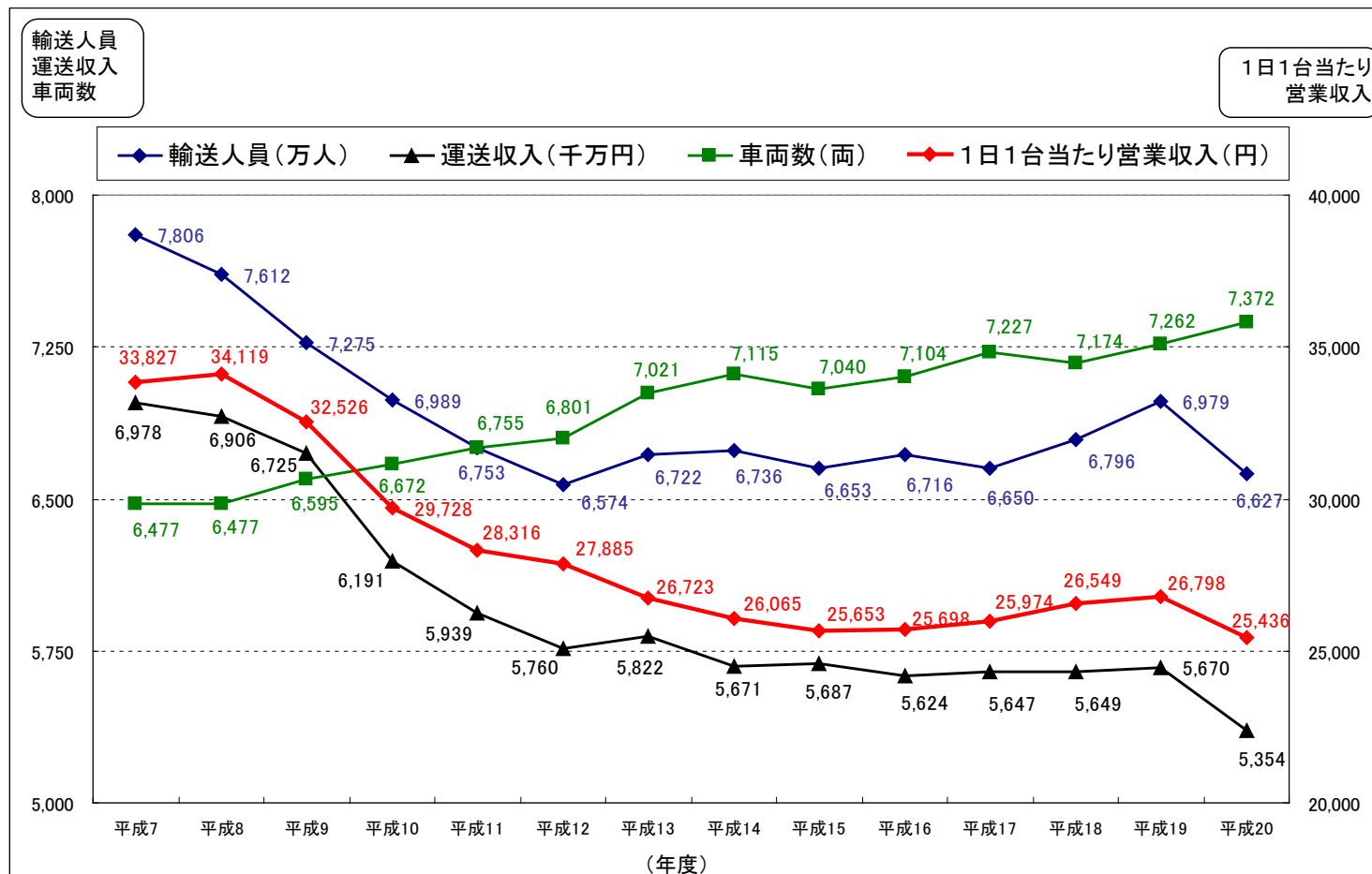


※近畿運輸局資料より作成

# 1 タクシー業界を取り巻く現況

## 〔参考〕京都府における日車營收等の推移

- 1日1台あたりの営業収入は減少傾向にある

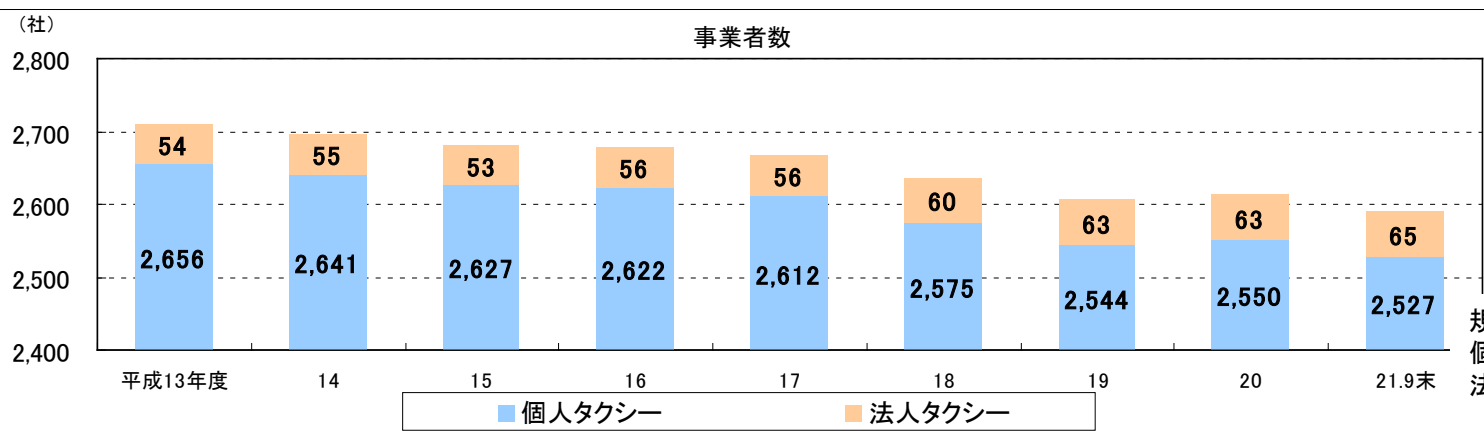


※京都市域交通圏タクシー特定地域協議会資料より抜粋

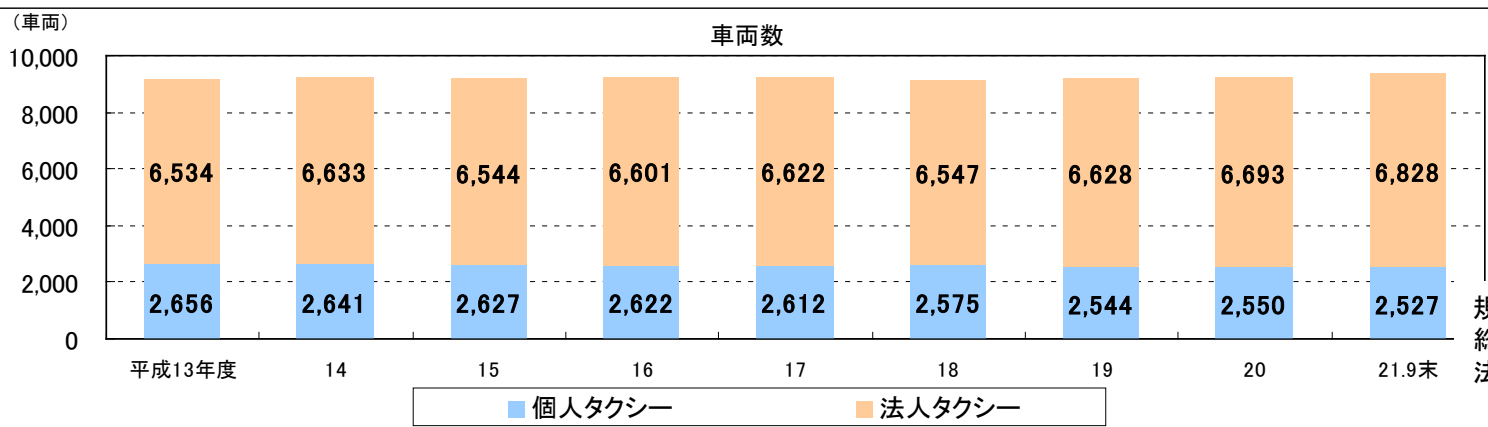
# 1 タクシー業界を取り巻く現況

## 京都市域交通圏(京都市以南地域)のタクシー事業者数・車両数の推移

- 車両数は増加傾向にあり、運輸局が提示した適正車両数(約5,900両～6,640両)よりも多く、供給過剰の状況である



規制緩和後(平成14年度以降)  
個人タクシー約4.9%(129人)減少  
法人タクシー約20%(11社)増加



規制緩和後(平成14年度以降)  
総計は約1.8%(165両)の増加  
法人タクシー約4.5%(294両)増加

※京都市域交通圏タクシー特定地域協議会資料より抜粋

# 1 タクシー業界を取り巻く現況

## 『京都市域交通圏におけるタクシー適正化・活性化地域計画』の作成 (平成22年4月28日)

- タクシーを地域公共交通機関として位置づけ
- 法人タクシーの輸送人員(需要)は低迷状態が続いている
- 平成14年2月の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
- 需要は低迷しているが、供給が増加したため、供給過剰状態が発生
- 結果として、日車営収は減少傾向にある

### <地域計画の目標>

- 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
- 事業経営の活性化, 効率化
- 運転者の労働条件の悪化の防止, 改善・向上
- 安全性の確保
- **交通問題, 環境問題, 都市問題の改善**
- 供給過剰の是正
- 過度な運賃競争への対策

## 2 四条通の駐停車状況

### 四条通等まちなか周辺の客待ちタクシーの状況

(京都市サービス事業課調べ)

#### <調査概要>

- ・ 調査期間: 平成22年2月1日～28日 午前9時～午後5時
- ・ 調査方法: 違法駐車等防止指導員活動を実施している地域において、活動時に客待ちタクシーの駐車場所、会社名等を調査(指導員16名で実施)

#### <客待ちタクシー台数>

2,666台

#### <客待ちタクシーが常態化している場所>

四条木屋町～河原町(北側) 四条河原町交差点

四条寺町(南側) 四条東洞院～烏丸(北側)

※参考: 平成21年度 違法駐車等防止指導員活動実績 <実働日数222.1日, 指導員(按分人数)12.6人>

|         | 実績合計     | 1日あたり件数   | 1人あたり件数  |
|---------|----------|-----------|----------|
| 違法駐停車指導 | 85,086 件 | 383.1 件/日 | 30.4 件/人 |

※指導件数には、荷捌き車両なども含まれている



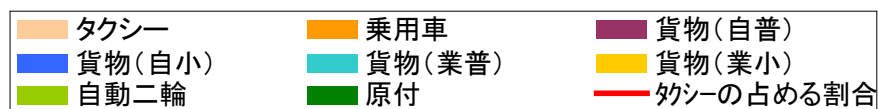
## 2 四条通の駐停車状況

### 四条通の時間帯別・車種別の路上駐停車台数（平成20年度調査）

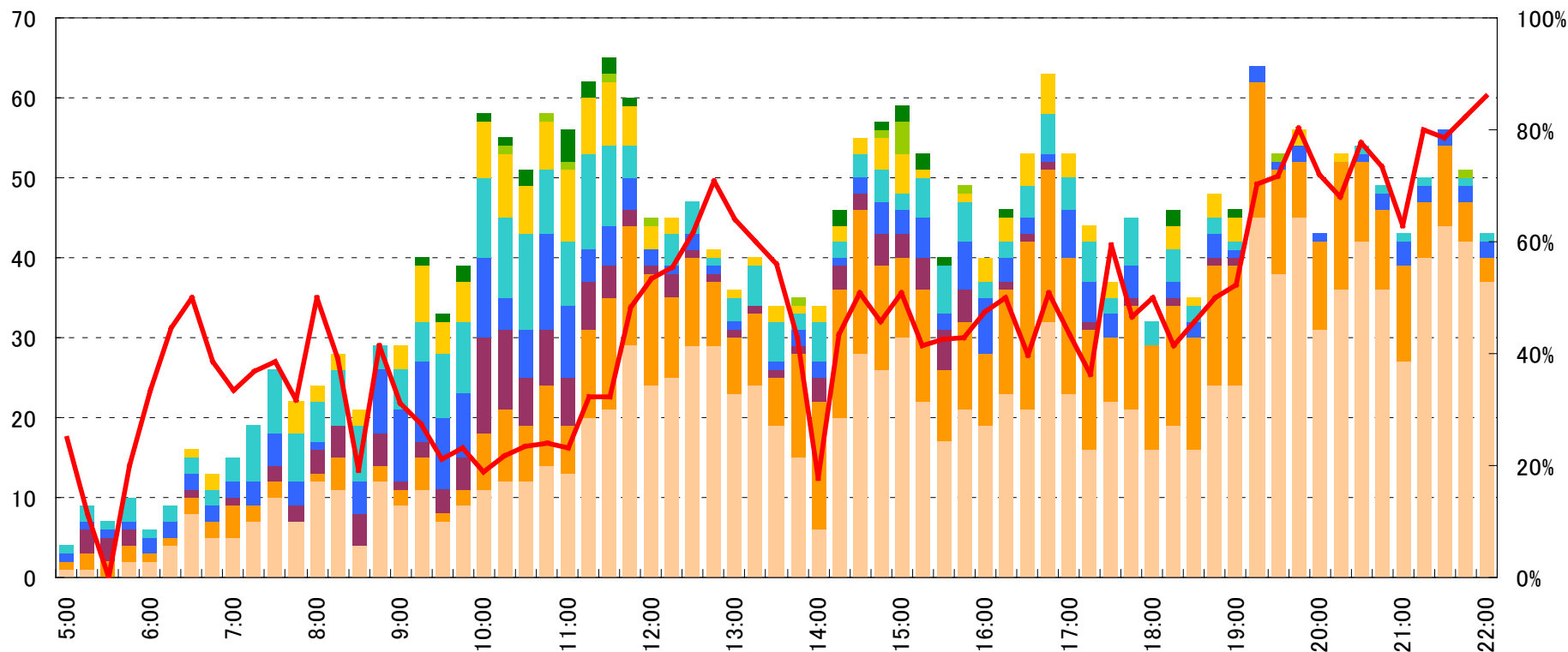
- 路上で駐停車する車両のうち、タクシーが占める割合は終日高くなっており、貨物車の駐停車は、朝の時間帯に集中する。

※平成20年11月18日（火）5:00～22:00の状況をグラフ化

※タクシーベイ内の客待ち車両は含まない



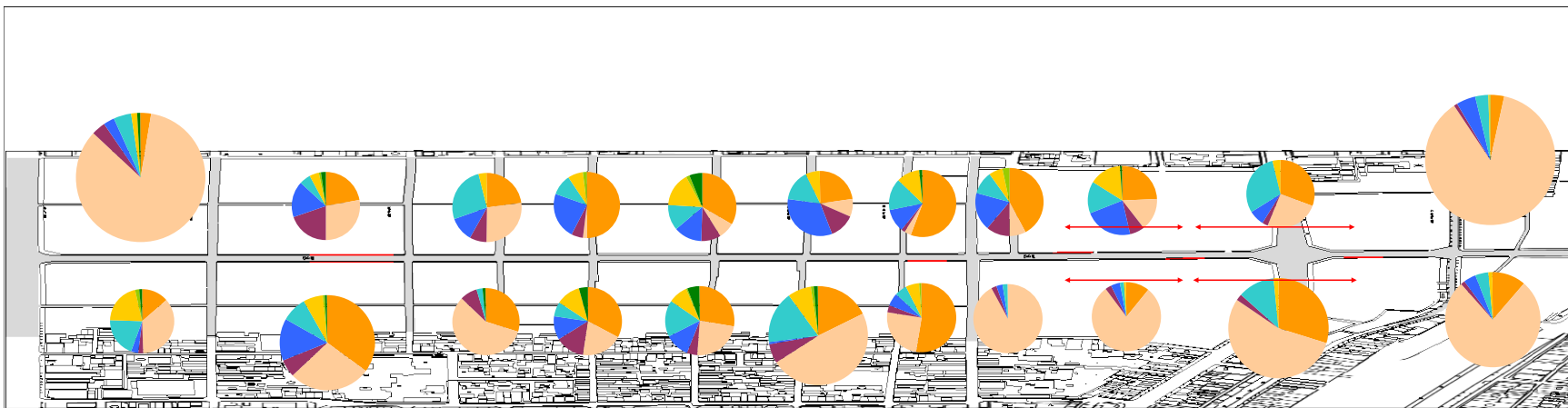
（台）



## 2 四条通の駐停車状況

### 四条通の区間別・車種別の路上駐停車台数（平成20年度調査）

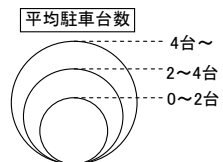
- ・ 烏丸通，河原町通の幹線道路の近くでは，路上駐停車数が多く，特にタクシーが占める割合が高い。
- ・ 高倉通から寺町通の間では，乗用車，貨物車類が占める割合が他のブロックに比べ，高い。



※平均の路上駐停車数と車種別分担率を图示

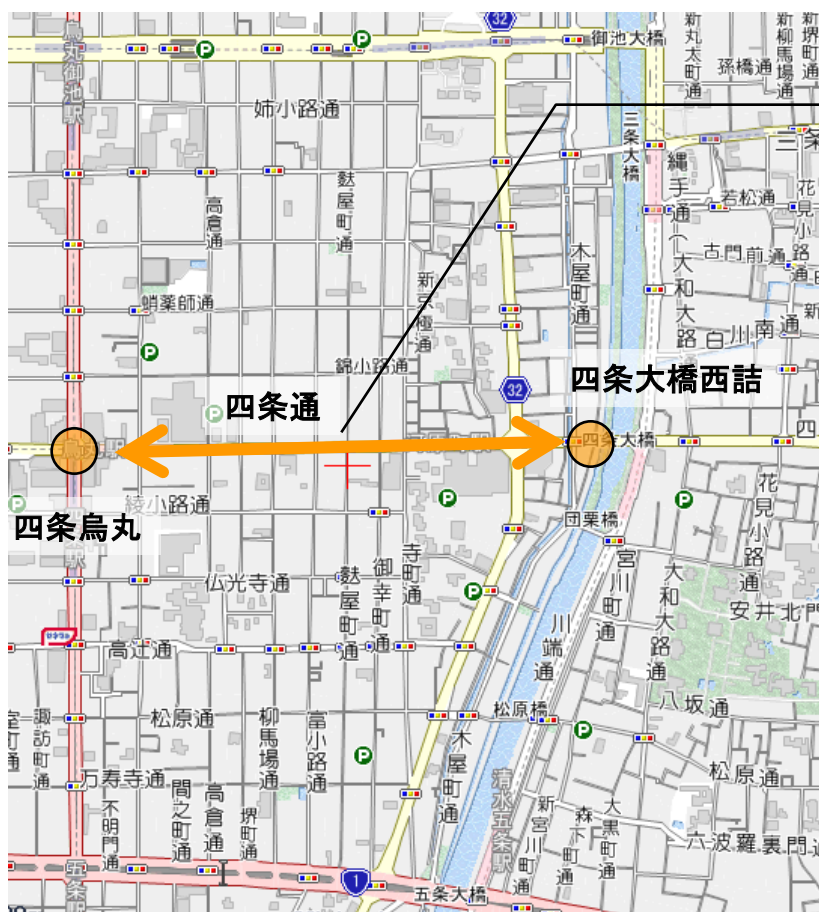
※平成20年11月18日（火）5:00～22:00の状況を图示

※タクシーベイ内の客待ち車両は含まない

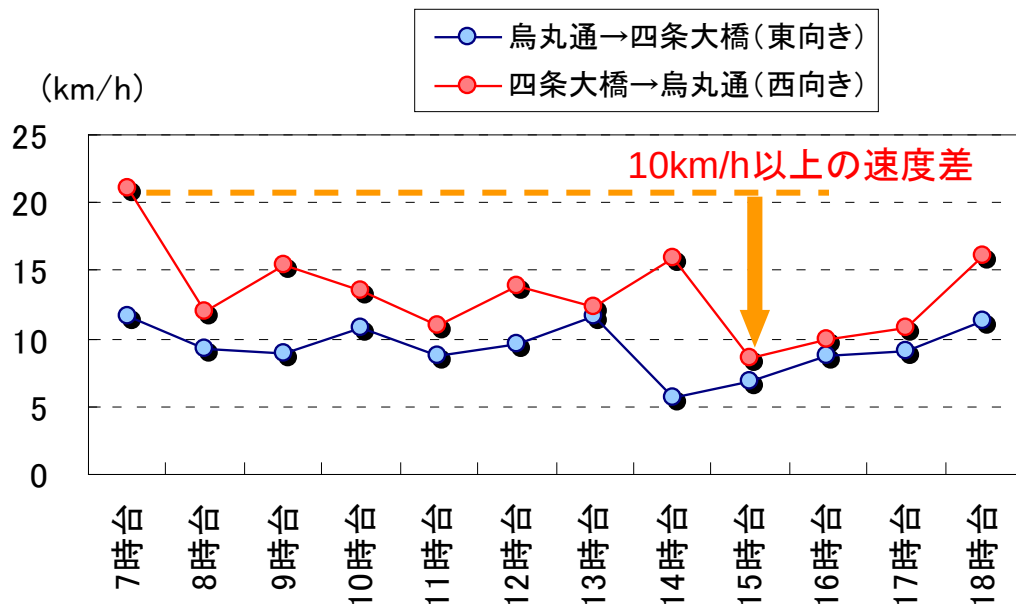


### 3 四条通の渋滞損失（試算）

- 四条通では、夕方の交通集中や駐停車車両により、旅行速度の低下が引き起こされている。



平日の四条通の旅行速度



※平成20年度旅行速度調査

### 3 四条通の渋滞損失（試算）

- 四条通の速度低下により，本来は2～3分で通過できるところが10分以上かかってしまう，といった“**時間のロス**”が生じている。⇒渋滞による時間的損失（渋滞損失）



（昼12時間での渋滞損失を試算）

四条通の  
渋滞損失

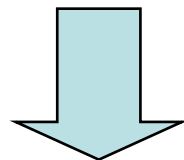
年間約11.1億円

※平成20年度の交通量調査及び旅行速度調査より試算

### 3 四条通の渋滞損失（試算）

四条通の駐停車状況は、タクシーの割合が高い

四条通での渋滞損失が大きい



タクシーの客待ちのみが、四条通の渋滞要因ではないが  
タクシーの駐停車マナー向上により、  
現状の経済損失が少なくなる可能性は非常に高い