

タクシー不足課題解消に向けた取組と 公共交通の担い手確保対策

～「移動の足」を確保する取組を推進中～

令和7年6月5日（木）

京都市地域公共交通計画協議会

※一般社団法人京都府タクシー協会（資料）



※京都府タクシー協会では乗務員の仕事を動画でわかりやすく説明しています



※日本版ライドシェア（京クルージャー編）



※日本版ライドシェア（白馬の王子様編）

観光地である京都ならではのタクシー不足問題解消に向けて(京クルー)

京クルーの背景

【京都市域交通圏 乗務員の減少】

- 把握する平成21年度以降、毎年度3%程度の乗務員が減少。
(平成21年度11,217名⇒平成31年度7,953名、**10年間で約30%の▲3,264名減少**)
- 令和2年1月末、京都で新型コロナウイルス感染症の罹患を確認、乗務員の離職が加速。
(令和2年1月の8,080名⇒令和4年度末6,147名と**3年間で約24%の▲1,933名減少**)

【コロナ禍以降、タクシーの供給不足との指摘】

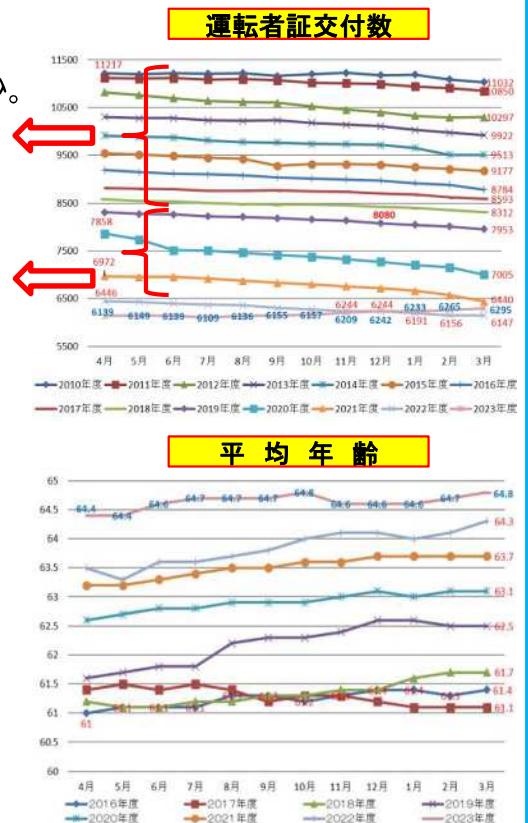
- 乗務員不足もあって、コロナ禍前の実働率70%前後からコロナ禍後の実働率60%前後と、10%程度減少。

【京都駅を中心にタクシーのりばに徒列が形成】

- 令和4年11月の秋の観光シーズンを皮切りに、利用者利便の確保を図る通達が運輸支局から繰り返し発出された。
- タクシー不足に関する報道が目につくとともに、京都駅のオーバーツーリズムの切り取り報道が繰り返された。

【デジタル行財政改革中間とりまとめ(令和5年12月20日)】

- 国土交通省において、タクシー不足問題解消に向けた新たな仕組みが創設(自家用車活用事業)。



京都駅タクシーのりばの現状と対策、マスメディアによるオーバーツーリズム報道

【京都駅烏丸口タクシーのりば】

- 待機車両数：54台(9列×6台)、フォーリンフレンドリータクシー(FF車)：8台
- JR2交付車両数：約4,900台(法人)、1,530台(個人) 合計 6,430台
- 対策の変遷
2色規制の時期：平成11年1月21日 ⇒ 3色規制の時期：平成23年12月～
⇒ 4色規制の時期：平成24年4月～現在



【京都駅八条口タクシーのりば】

- ショットガン施行日：平成29年11月15日(指定管理者：京都タクシー業務センター)
- 課金額：課金時間帯AM 6:00～PM 11:00の入構1回につき20円(H 2841～)
- 八条口のりばの待機車両数：大型車：3バース2台、FF車：2台+待機2台、貸切車：2～4台(それぞれ、時期時間によって変化)、一般タクシー：概ね40台程度
- 第2プール待機車両数：最大74台

○令和5年秋の観光シーズン以降の対策

- 金閣寺シャトルの運行、ポーター及びおもてなしコンシェルジュの配置、指導員の優先配置
- のりばのライブ中継、烏丸口4色規制の緩和(3列まではJR2があればフリー)
- シーズン中、関係機関による一体的な対策を実施(手荷物臨時預かり所、総合案内所)

※総合的な対策により、タクシーの徒列も緩和され、乗車までの時間も緩和



○観光地京都ならではのマスメディアによるオーバーツーリズム報道

- 京都駅バス・タクシーのりばについて、切り取った報道
- 観光地でのマナー違反報道や対策報道

R5年8月
菅 義偉 元総理の
RS解禁を検討 発言

新たな仕組みを活用した自家用車活用事業の取組み

デジタル行財政改革中間とりまとめ

- 政府のデジタル行財政改革会議（議長：岸田総理）において「デジタル行財政改革中間とりまとめ」が決議された。この中で「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。」とされた。

京タ協の取組み（観光地である京都ならではのタクシー不足問題解消に向けて）

【執行部で方向性の共有】

- デジタル行財政改革中間とりまとめ及び12月27日に開催された、全タク連全国会長会議を踏まえ、12月28日に京タ協正副会長会議を開催し、タクシー不足解消に向けた取組み推進の方向性を確認・共有。

【取組み推進の発信・運行開始セレモニー】

- 1月10日に経営委員会を開催し、取組み推進の方向性を共有、ガイドラインは執行部での作成を確認。
- 1月16日に会員に対し、規制改革推進に関する中間答申対応説明会を開催するとともに、取組み推進を要請。
- 1月19日に京都府及び京都市の交通政策担当部署と中間答申の説明と情報共有。
- 1月23日の京タ協主催「新春の集い」で、タクシー不足問題解消に向けた新たな仕組みへの取組み推進を要請。
- 2月1日に社会保険労務士と、新たな仕組みに対応する就業規則等の作成を共有・開始。
- 2月15日に京都市の交通政策担当部署と意見交換
- 2月15日の交通委員会、27日の経営委員会、29日の地域公共交通推進委員会南部分科会、3月1日の総務委員会、8日の労務委員会、26日の理事会で取組み推進を要請。
- 3月15日に会員に対し、京クルー・ガイドラインと関係規定集の説明会を開催。
- 3月22日に国交省のタクシーが不足する地域等の公表を受け、執行部の記者会見。
- 3月29日に国交省の許可基準通達に基づき許可を受け、4月20日に運行開始セレモニー（京都市役所前広場）。



実績

○京都市域：許可 21 事業者、ドライバー 427 人、稼働台数 6,862 台、運行回数 44,662 回、
(R7.5.11 時点 国交省HP: https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr3_000051.html)

※A事業者：使用車両(最大)38両、ドライバー29名、1時間あたり(17回、3,500円)、車両貸出し、R6.7.19から持ち込み車両開始(自家用車) ※R7.2.26 時点

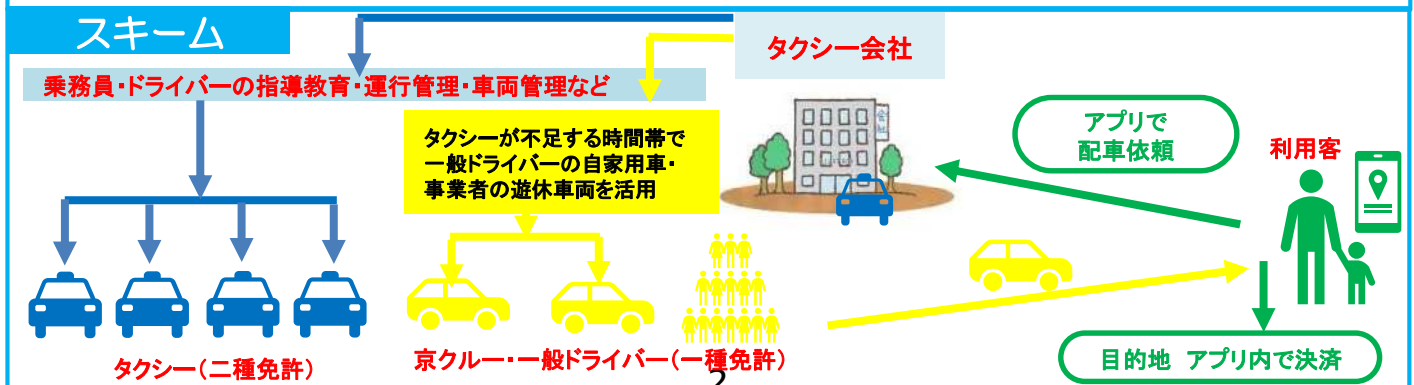
京クルー：日本型ライドシェア（京都版）

【許可事業者】：1.エムケイ(株)、2.宇治第一交通(株)、3.京都第一交通(株)、4.八光第一交通(株)、5.都タクシー(株)、6.(株)鐘
7.(株)キャビック、8.アオイ自動車(株)、9.ギオン自動車(株)、10.京都アサヒタクシー(株)、11.彌栄自動車(株)
12.(株)プラス、13.(株)モビリティネクスト、14.大バス関西タクシー(株)、15.洛東タクシー(株)、16.ホテルハイヤー(株)
17.近畿自動車(株)、18.ケイティ(株)、19.帝産京都自動車(株)、20.ユニオン(株)、21.Nuve(株) R7.5.11 時点：21社

※主に、以下の内容がタクシーと異なる

- ① ドライバーは普通免許(一種)でも運転が可能、車両は自家用車両(白ナンバー)でも可能
- ② 運行する時間帯 * 月・水・木の 16 時台～19 時台 * 火～金の 0 時台～4 時台 * 金・土・日の 16 時台～翌 5 時台
- ③ 事業者指定の配車アプリからの配車のみ ④ 支払いは配車アプリ内のみで実施 ⑤ 運賃はタクシーと同等（事前確定運賃と同様の計算方法により算出し、迎車料金も含めて運行事業者の認可運賃と合わせる）

スキーム



公共交通の担い手確保対策（乗務員の減少とタクシー不足の指摘）

乗務員の維持・確保に向けて

○運賃改定（公定幅運賃変更要請）

- ・最終的な要請率：80.99%
- ・運賃改定の実施日：令和5年5月1日（感染法上の新型コロナウイルスが5類に移行、5月8日付け）
- ・改定率：14.95% ※普通車 初乗 1.0km 500円(1.2km 460円)、加算 279m 100円(252m 80円)
()内は改定前
- ・運賃改定後の6ヶ月間における平均増収率：19.38%

○タクシー業界(産業)の魅力発信

- ・8/5 タクシーフェアの開催、就職・転職相談ブースを設置

○バス・タクシードライバー 就職相談会

- ・3/9 京タ協も就職・転職相談ブースを設置

○「京都のタクシーならではの働きがい」動画の作成

- ・京タ協のホームページで公開

○タクシーが足りないとの指摘に対する対策

- ・京クルー、乗合タクシー運行、京都駅でのコンシェルジュ、ポーター配置等



担い手確保に関する支援策（令和5年度～）

自治体等の支援が大きな後押し

○国土交通省 ※物流・自動車局 旅客課(令和6年度) ※令和7年度も支援が継続

- ・補助事業の名称：交通DX・GXによる経営改善支援事業（人材確保・育成）
- ・活用した事業者数及び支援額：28事業者、京タ協 606千円
- ・補助事業：二種免許取得、人材確保に関する広報及び研修経費（補助金1/2）

○京都府 ※建設交通部 交通政策課(令和6年度) ※令和7年度も支援が継続

- ・補助事業の名称：京都府道路旅客運送業人材確保対策事業
- ・活用した事業者数及び支援額：国の補助事業対象者で1/2を補助、京タ協 1,050千円
- ・補助事業：二種免許取得、人材確保に関する広報及び研修経費（国の裏負担1/2）

○京都市 ※都市計画局 歩くまち京都推進室(令和6年度)

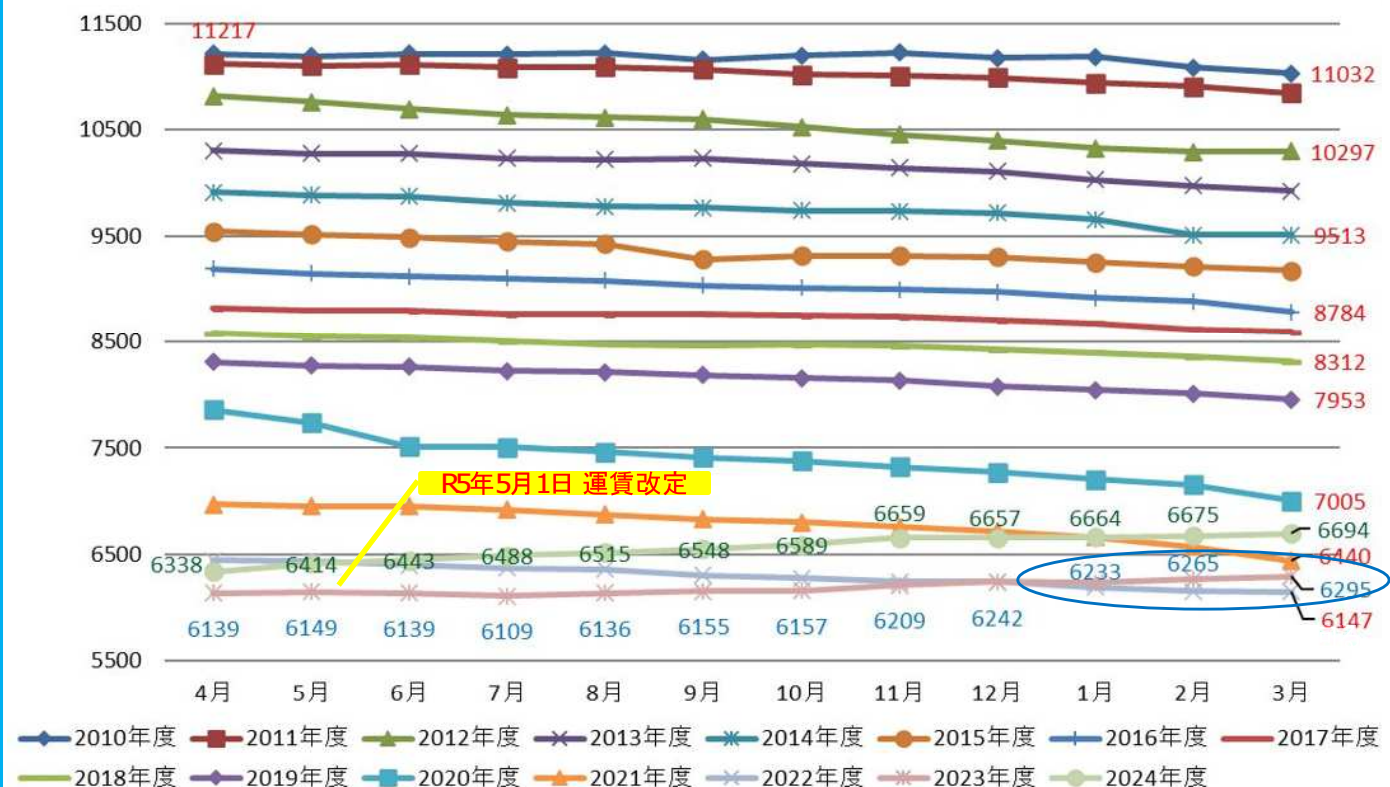
- ・補助事業の名称：京都市公共交通担い手確保支援事業
- ・活用した事業者数及び支援額：19事業者、京タ協 2,413千円 総額 15,513千円
- ・補助事業：二種免許取得、人材確保募集・広報等、乗合タクシー備品類（上限100万円）

○京タ協も支援メニューを最大限活用し、普段では出来ないような事業を実施

- ・業界の魅力発信と人材確保、イラスト動画、web広告、乗合タクシー等 補助金4,070千円

京都市域交通圏 運賃改定後の乗務員確保状況

運転者証交付数



増減内訳

	①新規登録	②事業者変更	③返納/選任解除	①+②-③=増減
2023年04月	60	20	88	-8
2023年05月	59	24	73	10
2023年06月	36	28	74	-10
2023年07月	45	23	98	-30
2023年08月	53	35	61	27
2023年09月	61	28	70	19
2023年10月	73	28	99	2
2023年11月	97	18	63	52
2023年12月	76	41	84	33
2024年01月	54	26	89	-9
2024年02月	93	20	81	32
2024年03月	101	26	97	30
2024年04月	101	28	86	43
2024年05月	124	30	78	76
2024年06月	104	23	98	29
2024年07月	105	31	91	45
2024年08月	86	24	83	27
2024年09月	103	27	97	33
2024年10月	108	34	101	41
2024年11月	130	25	85	70
2024年12月	96	32	130	-2
2025年01月	83	18	94	7
2025年02月	91	35	115	11
2025年03月	82	29	92	19
総計	1,961	633	2,039	555

○タクシー業務適正化特別措置法に基づく運転者証交付数の月別増減数

- ・ 運賃改定後の月別増減数（2023年5月～2025年3月）
- ・ 事業者変更：京都市域交通圏のA事業所からB事業所に転籍した場合
※他の交通圏(他府県含む)からA事業所に転籍した場合は新規登録
- ・ データ提供：京都タクシー業務センターの提供データに基づき京都府タクシー協会で整理

最近の運賃改定と運賃改定後の損益明細書

京都市域地区【令和5年5月1日から現行運賃】

①平成26年4月1日 改定率：9.9%（消費税転嫁を含む）

②平成30年4月1日 改定率：8.17%

○中型車・小型車の普通車統合（車種区分の変更）

○ちょい乗りタクシー（初乗り距離1.7km→1.2km）

※普通車上限運賃 初乗運賃 1.2km—450円

加算運賃 255m—80円

③令和元年10月1日 消費税率転嫁

※普通車上限運賃 初乗運賃 1.2km—460円

加算運賃 252m—80円

④令和5年5月1日 改定率：14.95%

※普通車上限運賃 初乗運賃 1.0km—500円

加算運賃 279m—100円

⑤令和7年1月に運賃改定申請、2月6日に近畿運輸局で「運賃改定が必要と判断」

原価計算対象事業者を含む会員事業者（52社）

○会員事業者(52社) 営業損益：65.4%赤字(34社)、経常損益：46.2%赤字(24社)

【原計事業者(15社)】

		(単位：千円)	
営業収益	運送収入	旅客運賃	19,122,311
		その他	60,256
		計	19,182,567
	運送雑収	運送雑収	744,612
		合計	19,927,179
	人件費	人件費	13,525,669
		燃料油脂費	594,216
	ガソリン	ガソリン	31,048
		軽油	351,257
	LPガス	LPガス	81,043
		その他	1,057,564
	修繕費	事業用自動車	304,424
		その他	18,430
	減価償却費	事業用自動車	322,854
		その他	126,094
	保険料	事業用自動車	119,173
		その他	245,267
	施設使用料	保険料	359,455
		施設使用料	315,371
	自動車リース料	自動車リース料	476,193
		施設賦課税	107,781
	事故賠償費	事故賠償費	38,741
		道路使用料	82,278
	その他	その他	1,520,461
		計	18,051,634
	一般管理費	人件費	819,741
		その他	1,474,149
		計	2,293,890
	合計		20,345,524
営業外収益	金	営業損益	▲ 418,345
		融収益	91,392
	その他	その他	672,943
		合計	764,335
営業外費用	金	金	65,271
		融費用	152,512
	その他	その他	217,783
		合計	546,552
	営業外損益		546,552
	経常損益		128,207

【会員(52社)】

		(単位：千円)	
営業収益	運送収入	旅客運賃	36,844,409
		その他	67,378
		計	36,911,787
	運送雑収	運送雑収	1,206,284
		合計	38,118,071
	人件費	人件費	26,157,577
		燃料油脂費	765,157
	ガソリン	ガソリン	67,120
		軽油	1,205,922
	LPガス	LPガス	105,856
		その他	2,144,055
	修繕費	事業用自動車	702,279
		その他	59,888
	減価償却費	事業用自動車	762,167
		その他	362,732
	保険料	事業用自動車	219,925
		その他	582,657
	施設使用料	保険料	819,374
		施設使用料	440,441
	自動車リース料	自動車リース料	536,057
		施設賦課税	223,409
	事故賠償費	事故賠償費	149,359
		道路使用料	104,164
	その他	その他	2,993,329
		計	34,912,589
	一般管理費	人件費	1,904,574
		その他	2,233,530
		計	4,138,104
	合計		39,050,693
営業外収益	金	営業損益	▲ 932,622
		融収益	219,195
	その他	その他	1,277,584
		合計	1,496,779
営業外費用	金	金	154,914
		融費用	388,726
	その他	その他	543,640
		合計	953,139
	営業外損益		953,139
	経常損益		20,517

準特定地域協議会及び利用者懇談会での 筒井 会長 発言

○令和7年3月11日開催の京都市域交通圏タクシー準特定地域協議会での意見

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。

前段で資料説明がありましたが、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、しっかりと供給を図っていこうということで一生懸命やってきました。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すでしたが、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。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お話をしておきたいと思います。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所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。どうぞよろしくお願いいたします。

○令和7年4月16日開催の京都市域交通圏タクシー運賃改定に関する利用者懇談会 挨拶

皆さんこんにちは。桜もずいぶん葉桜の季節になり、でも今年は割と長く桜を楽しめたのではないかと思います。花がちょっとピンク色になるだけで、こんなにも幸せで温かい気分になるのだなと、つくづく世の中の平穏、平和、幸せだなと思います。これは思い出しますと、コロナの時期も春は桜が咲いていたわけです。しかし、その頃われわれにそれほど愛でる余裕はあったかなと思うと、そのようなことはなかったなと思っています。桜を愛でる、花を愛でるというのは、目で愛でるわけではなくて、心で愛でるのだなと。そして、そのようなことを実感できる季節はとてもありがたいことだなと。その中で仕事をさせてもらうわれわれは本当に幸せだなと思っています。春も過ぎ、これから初夏を迎え、また観光シーズン、そして修学旅行生がたくさん京都に訪れることだろうと思います。われわれとしては、しっかりこれからも役割を果たしていこうと思っています。

本当に、今少しコロナの話をしましたが、皆さんの記憶が薄れているかもしれませんが、ずいぶん時間がたちました。ただ、われわれこのタクシー業界は本当にとても大きなダメージを受けました。それこそ本当にアフターコロナ、コロナが明けて、たくさんの外国人観光客の人たちが見えて、オーバーツーリズムと言われるこの京都で何とかタクシーを継続していこうと頑張っていました。特に、本当にコロナが明けてもタクシーというものがこの世からなくならずに、産業として持続し続けられたのは、何と言ってもその期間ずっと頑張ってくれた現場の乗務員の人たち、そしてわれわれタクシー会社、そういういろいろな人たちが本当に頑張って努力して、継続してくれたその結果だろうなと。しっかり供給体制を維持していこうと、そのような努力を続けてまいりました。まだまだ回復途上にあるという現状ではありますが、何とかしてお客さまに不便をかけないよう、利便を高められるよう努力をしてまいった途上です。

この間、本当に多くの自治体から、人材確保に対する支援を大変いただきまして、本当にどうもありがとうございました。おかげさまで、何とか落ち着きを取り戻し、徐々に供給体制をしっかりと確保できるようになってきているのではないかなと思っています。ところが、昨今皆さんも生活の中で実感されているように、いろいろな物価高など、われわれ業界においても、さまざまな原材料費が高騰しています。実にわれわれタクシー事業者の半数以上が、これだけお客さんが来ているにもかかわらず赤字です。経営の合理化だけではなかなか対応が不可能な状況に入っています。今後はぜひ労働条件を改善して、そして安定した、継続した、そしてタクシーサービスを続けるために、今回の運賃改定をぜひご理解いただきたいなと思っています。分かりやすい運賃体系を希望しています。

いずれにしても、ご利用者の皆さま、そして京都にいらっしゃる皆さま、そして地域に住んでいて日々から利用していただいている、ご利用される皆さま方のために、安定した供給サービスを続けるためには今回この運賃改定がどうしても必要だということをご理解いただき、そしてわれわれはこれからも努力・研さんを続けてまいりますので、どうぞ今日はご忌憚のない意見を頂戴しながら、今日の会議を進めてまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。簡単ではありますが、冒頭の挨拶とします。ありがとうございます。



京都のタクシー業界を支える協会の思想を象徴的に表現しました。
車の中の四角の集合体は、多くの企業が集まる協会の団結・結集した様を表現しています。

ロゴマークは京都府タクシー協会を象徴する重要な視覚要素です。