

第1回 京都市タクシー駐停車マナー向上マネジメント会議摘録

1 日 時 平成22年8月9日（月）14時～16時

2 場 所 右京区役所 大会議室1

3 出席者 別紙出席者名簿

4 議事次第及び内容

（1）開会

（京都市都市計画局 歩くまち京都推進室事業推進担当部長）

- 本日はお忙しい中、お集まり頂きありがとうございます。日頃は京都市政にご協力賜り、御礼申し上げます。
- 藤井先生はじめ運輸支局、京都府警、関係機関等とともに、本年1月に「歩くまち・京都」憲章を制定するとともに、「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定した。これらは京都議定書誕生の地として、持続可能な脱「クルマ中心」社会を目指すものであり、88のプロジェクトについて取り組んでいる。
- タクシーは、誰もが気軽に利用できる公共交通機関である一方、客待ちのマナー等による交通渋滞や環境への影響などの問題が懸念される。こうした中で、議長の藤井先生はじめ、運輸支局、京都府警、事業者の協力を得て本会議が開催されることは、戦略を推進する点で意義があり、大変うれしく思っている。
- この会議は、モビリティ・マネジメントの手法を用いて、アンケート等による市民やタクシードライバーとのコミュニケーションを通じて、自発的にマナー向上を図っていくものである。このような取組は、全国的にも例がなく、皆様とともに京都モデルをつくり全国に発信していきたい。委員の皆様には、忌憚ない活発な議論をお願いしたい。

（藤井議長）

- この度は会議の議長を仰せつかることとなり、宜しくをお願いしたい。この会議は、駐停車マナーのマネジメントに関する会議であるが、駐停車の問題は長らく大きな問題であり、これまでから議論されてきた。
- マナーと一言でいうと軽く聞こえるかもしれないが、駐停車場所の社会的な望ましさの議論がないと、交通渋滞等につながり、年間で経済損失が十数億円に上る試算もでている。少しの不注意により、塵が積もって山となり、十数億円の損失になる構造になっている。
- こうした認識を改善していく時、アメとムチの議論が一般的に持ち出される。規制とともにインセンティブを検討していく制度設計である。ただアメとムチだけでは長らく改善されてきていないことは、皆様も御承知のところである。
- マナー向上については、これまで協議会等の中で補足的に扱われてきたが、この会議では議論の中心としている。この会の趣旨は、タクシー問題の根元に迫るものである。

- この会議は、将来的に十数億円の富を市民に還元する意味で、大変意義のある会議と認識しており、精一杯まとめていきたい。

(2) 自己紹介

(3) 議事

■京都市タクシー駐停車マナー向上マネジメント会議の設立について

(事務局より、資料説明)

(藤井議長)

- タクシー駐停車問題は、ドライバーや事業者の問題だけでなく、利用者の問題でもあるので、京都市民向けにも公開で開催しているものである。我々もこの会議から、メッセージを発信していければと思う。

■タクシー駐停車の現況について

(事務局より、資料説明)

(藤井議長)

- この会議を進めていく上での現況認識について確認していきたい。

(委員)

- タクシーの現況について、資料は正確であり、市民に迷惑をかけていると認識しているが、やりたくてやっているわけではない。
- 原因をもっと深く掘りさげるべきである。タクシーの台数が需要に対して過剰であり、市民 170 人に対し 1 台のタクシーがある状況である。観光客がいるから増やすという理屈を聞くが、観光客は 365 日いるわけではない。最低でもタクシーの台数を 1 割減らそうという取組をしている。
- 京都の土地の構造上の問題もある、東京や大阪は、ターミナルがいくつもあり分散できるが、京都は河原町と京都駅しかない。その他は流しである。停まる場所を探すとまちなかになってしまう。
- 大阪万博の頃はここまでひどくなかった。地下鉄が出来るたびにタクシー利用者は減ったが、タクシー台数は減らなかった。
- 京都市交通局として、地下鉄・バスだけに限らないで、タクシーも含めて、京都の交通の方向性を総合的に示してほしい。
- マナー問題というなら、全体のマナーを考えるべき。交差点や停留所付近の駐停車は禁止されているのに守られず、どこでも乗降している状況である。利用者に交差点付近での乗車をご遠慮頂くことを啓発していく等、運転手と利用者が互いにマナー向上が必要である。

- 私鉄駅周辺のタクシー乗り場について、一定の乗車場所はあるが、降車場所がないのは問題。障害者をどうするのか。行政、警察、市民に納得できる仕組みをつくる必要がある。
- アメとムチは必要だが、アメとムチの使用を最小限にするような仕組みも必要である。
- タクシー乗り場については、バスも含めた検討が必要である。
- 子どもの時から教育をしていくことも必要である。
- タクシー業務センターとしては、マナー向上の為にあらゆる努力をしていくことをお約束したい。

(藤井議長)

- 需要の問題や、乗降場所の問題、交差点等の駐停車禁止の問題は、駐停車マナーの中心的な問題であることを、改めて強く認識しておく必要がある。
- 御決意を、力強く聞かせて頂いた。

(委員)

- タクシーが誰でも乗れる気軽な公共交通機関という趣旨になっているが、この位置付けについて、もう少し詳しく教えて欲しい。気楽に利用できるようなら、運賃を共通化することも必要だと思う。

(事務局・京都市都市計画局)

- 「歩くまち・京都」総合交通戦略という交通政策マスタープランを策定し、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」を進めることとしている。その中で、バス・鉄道とともに、タクシーを公共交通として位置付け、究極的には脱「クルマ中心」社会を目指すために、公共交通への利用転換を目指すものである。こうした戦略を実のあるものにするために、この会議がある。

(藤井議長)

- タクシーの公共性は2種類ある。タクシーはマイカーと違い、みんなが使える点。もうひとつは、脱「クルマ中心」社会という公共的目的の中で、タクシー交通しか担えない部分が存在することである。タクシー交通があることで公共交通サービス全体が向上する。

(委員)

- 同じ公共交通機関のバスは北大路～京都駅まで 220 円であり、タクシーへの利用転換は難しいと思う。

(事務局・京都府警察本部)

- 平成18年の法改正により、抜本的な放置駐車対策が行われ、その結果として、一般の放置駐車は約7割減少した。タクシーに関しても2割弱減少しているが、一般駐車が激減した分、道路利用者からすればタクシーが目につく状況になっている。また、京都の場合、タクシーが客待ちしている場所が、交差点やバス停、横断歩道上など、道路交通上、大きな支障がある場所が目立つ。

- これまで警察、京都市サービス事業課や業界などの取組により成果が上っている点もある。腕章をしている指導員がいると問題箇所の駐停車はなくなる。その成果を踏まえ、もう一步、何かできないかと考えてこの会議の働きかけを行ったし、今までのようなトップダウンの指示ではなく、運転手から自発的に正しい方向に向かってほしいというのが趣旨である。
- 業界全体としては良い方向に向かっているので、個々の運転手が「自分たちだったらこうする。」ということを議論して決めていただけたらと思っている。
- 警察としては、良い方向に向かう部分はしっかりと支援していくし、それに乗らずに違法行為を繰り返す者に対しては厳しく対処していきたい。

(委員)

- 平成 21 年から四条通や河原町通等で、指導員が配置されている。指導すれば素直に移動してもらえるが、指導員が立ち去った後に戻ってくる運転手もいる。警察や事業者等、全員で対処していければと思っている。特に、交差点の中に駐停車することは御遠慮頂きたい。

(委員)

- 四条河原町の乗り場は、位置と仕組みが良くない。交差点付近に乗り場を作ると、交差点で客を拾う温床になる。そこでバック方式で乗り場を作って、交差点付近で客を拾わない癖をつけさせて、交差点に並ばせない等の仕組みが必要。四六時中の指導は無理である。
- 2 種免許を持っても登録しないとタクシーの運転が出来ないよう「運転手登録制度」があり、かつて東京と大阪だけであったが、業務センターになってから京都にも創設された。登録のタイミングで運転手を教育していければと思う。年間 1000 人ぐらいの登録がある。会社でクビを切られたら、業務センターとして他の会社で登録させないことをしていければと思う。
- 駐停車と基本的なマナーは業務センターでやるが、行儀のよさは各社で指導してもらいたい。

(藤井議長)

- 規範を成立させるためには、監視員や監視カメラなど、ムチを持ってやる必要があるが、コストがかかる。あらゆる国・地域は、人間の良心に従う制度を導入してきてうまく回している。監視員制度だけに頼るのは間違っている。この当たり前の事実を、タクシーに向けられればと思う。
- マナーに関して入口での教育は大事。ムチも性能のよいものにしたり、悪いことをしなくても済むような仕組みを考えたりしていくべきである。

■「タクシー駐停車マナー問題」の構造とその改善マネジメントについて

(事務局から、資料説明)

(藤井議長)

- 「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」を策定する際の審議会でタクシー業界にも共有地の悲劇が起こっていると話題になった。利用者・生産者等が自由に競争するとみんなが幸せになるので規制緩和が大事である、というアダムスミスの論があるが、みんなが自由に競争すると地獄が待っていると警鐘を鳴らすのが、共有地の悲劇である。
- これは産業革命時のイギリスで実際にあった話である。共有地の牧草地を利用して何百年も羊の個体数を変えずに牧歌的生活を送ってきた羊飼いが、産業革命以降、羊の頭数を何倍にもして金儲けに走ったことで、牧草が枯れて羊が死んでしまい、羊飼い全体が不幸になったという話である。
- タクシー駐停車マナーの問題も共有地の悲劇になっている。交差点付近で停まること等の行為により、計 11 億円の損失があるので、これが続くと、警察の取締強化や乗り場の排除等に発展し、タクシー業界全体が不幸になる可能性がある。
- 目先の利益だけを追うと、将来不利益が起こるかもしれないが、マナーを守ることでそんな大きな損を防ぐことができる。限られた資源の中で、やり方は幾通りもあると思うので、皆さんと議論していきたい。

(委員)

- 京都ではタクシー・バス専用レーンという素晴らしいものを設定しているが守られていない。皆で共有している道路を活用してもっと便利にすることを考えていくべきである。ドライバーに対して、いいものを守ろうとする気持ちにさせることが大事である。いい制度はいい方向に変えて、活用していくことが大事である。

(藤井議長)

- 意識の問題と仕組みの問題は表裏一体であり、互いに強め合うことができればよい。

(委員)

- 事業者の雇用責任として、運転手の教育を徹底していきたい。違反者には、日当を払いながらも教育している。会社で取り組んでも、違反が重なれば、業務センター側で許可証を発行しないこともある。
- 協会に加盟しない個人タクシーの運転手がマナーを守らない。法人のタクシー運転手は個人タクシーの運転手の真似をしている。京都駅のタクシー乗り場については、烏丸南行で待つ状況を個人タクシーがするので、法人タクシーも京都駅に入らないで信号待ちの延長をしている。
- 七条署の会議で、警察は国家権力ばかり行使してもドライバーの為にならないと優しい言葉をかけてもらった。他社の指導に対しては、個人タクシードライバーが違反覚悟でやっていると言い返して、良い雰囲気ではない。七条署も京都駅の横断歩道付近に停車するタクシーを厳しく検挙している。
- ただし、タクシードライバーは、バスやタクシーには迷惑かけては駄目という心理があり、京都駅周辺で東行右折や西行左折等全部閉め出されたら辛いという思いを持っている。締

め付けになるのは怖いと思っているので、うまくその点をついた教育ができればよい。

- 法人は、支局から通知が来ると困るので指導しているが、乗務員が辞めても会社に違反の点数が残る。乗務員に点数を持っていかせるようにすれば、業務センターの登録拒否につながる。個人の乗務員は一事業主なので検挙されるが、法人の乗務員でも検挙してほしい。

(藤井議長)

- 場所ごとでの仕組みを、検挙も含めて考えていかないといけない。より性能のいいムチを考えておく必要があるという指摘であったと思う。

(委員)

- 前回の会議の中で、法人・個人が協力して、駐停車の多い時間帯に、該当する会社・個人が積極的に指導することを徹底した上で、どうしても守らない運転手に対して積極的にムチを打っていくべきという結論があった。
- タクシー乗り場については、四条河原町では仏光寺付近まで離れているので、バス停留所の南側にタクシー乗り場を設けるのも手である。タクシー乗り場については、バック方式で乗り場に待機するのがよい。

(藤井議長)

- ムチを出すタイミングについて、まずマナー向上の呼びかけやソフト的な指導を行うことで、出すムチも少なくなる。より効果的・集中的にムチが打てるので、両者を組み合わせるのがよいということであった。

(委員)

- 前回の準備会の時に、四条河原町を重点的にやっていく話があり、パンフレット等を配布して徹底してやろうということであった。出来るところからやっていくという話だった。
- 四条河原町の停留所については、河原町通を下がったところに、プリンセスライン、京都交通、京阪バスの停留所があるが、これらを集約する方法を考え、併せてタクシー乗り場の整備も検討すべき。バック方式は事故の面で要検討と思う。今日の会議では、こういう具体的な議論をするものだと思っていた。

(藤井議長)

- 前回は、準備会という非公開の場で、会議の方向性について検討していたが、今回は公開の場として初めての会議なので、改めて現状認識や方向性の議論をさせて頂いた。具体的な議論については、次回に取組メニューを事務局から出してもらえと思うので、しっかりやっていきたい。

(事務局・京都市都市計画局)

- 方策の論点としては、物理的に何をするか、指導のやり方、タクシードライバーを内面から変えること等、3つあると思う。
- 各社でよく頑張っていることを十分承知しているが、利用者の立場からみると、タクシー

運転手のマナーの悪さはまだ目に付く。タクシードライバーが誇りをもって仕事ができるように絵空事にならないように頑張っていく必要があると思う。一般利用者としても事務局としてもお願いしたい。今回はメニューのご提案をしていきたい。

(委員)

- 一事業者なので権限はないが、マナー向上という意味で指導している。一運転手が偉そうに言っていると反論されると何も言えないが、良いことだからやっている。

(委員)

- 交差点や停留所付近の駐停車マナーは悪いことだと、皆が認識しているが、流しをすると利用者を拾えない。この結果、数年前と比べても半分しか収入をあげられない。また、深夜早朝2割増を外す業者がおり、利用者が流れてしまう。料金の一律化をしないと、マナーの話は進まないと思う。背に腹は代えられない状況なので、お考え頂きたい。

(委員)

- アメとムチを明確にしていくべき。ムチをふるう前に、ムチの音だけで何とか聞いて頂けるようにしていきたい。
- 東京では、優良タクシー乗り場への違反車両については、きっちり指導している。アメの部分についてもドライバーに対して見せていきたい。マナー向上については賛成なので、少しでも違反をなくしていきたい。
- 現在は点の議論になっているが、今後、線につながっていければよい。マナーの問題も物理的な乗り場の問題も同時進行的にやっていくことが必要だと思う。

(藤井議長)

- 交差点付近等での駐停車等、法律違反を無くしていくべきということでは、みな一致している。絵に描いた餅ではなくて、そこに達成したい目標があることの認識も共有している。現実には、料金の問題、減車の問題等、構造的な問題もあることの声頂き、認識しているところである。
- 会議の名称が決まっているので、論点が絞られているが、ポイントは一步一步議論して前に進むことであり、たとえ議論の範囲が限られていたとしても、他の範囲にもよい影響がある。様々な立場から議論頂いたことは大変有意義であると認識している。

(3) 閉会

(事務局・京都市都市計画局)

- タクシー問題については、マナーにスポットを当てているが、それだけで解決出来ないことは認識しており、法定協議会で策定された「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」でも検討していく。その状況について、京都運輸支局より御説明申し上げる。

(事務局・近畿運輸局京都運輸支局)

- 法定協議会の構成メンバーは、この会議のメンバーとほぼ重なっている。策定に至るまでの議論はタクシーの減車の問題が中心であったが、「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」の中では減車以外の部分もやっていこうと思っている。
- 減車しても運転手のマナー向上しなければ一緒である。減車については全体で８％程度となっているが、引き続き、業界の方も汗をかいていただきながら、タクシーの適正化を目指したい。

(事務局・京都市都市計画局)

- 冒頭については京都タクシー業務センターからも決意表明をして頂き、タクシーマナーの現状認識の共有化が出来た。次回は具体的な取組メニューを事務局から提示したい。第２回の会議までに何かご意見があれば、ぜひ事務局までお願いしたい。本日は御多忙の中、ありがとうございました。

以上