

第4回 京都市タクシー駐停車マナー向上マネジメント会議

1 日 時 平成23年10月17日（月） 13時00分～15時00分

2 場 所 京都自動車会館 5階 第8会議室

3 出席者 別紙出席者名簿のとおり

4 議事次第及び内容

(1) 開会

(2) 議事

■ タクシー駐停車マナー向上に向けた平成23年度の実施内容について

(事務局より資料説明)

(事務局・京都府警)

事務局としては、事業者向けの取組を、是非とも実現したいと考えている。

サービス業という意識がしっかりすれば、マナーは必然的に上がっていくと思う。京都市のサービス事業推進室の体制が強化され、我々も協力して、中心市街地重点路線等クリア作戦を実施した。その際に、旅行時間を計ると、通常より2、3分、信号のタイミングがよければ、5分程度短縮するという成果が挙げられた。1回だけで終わらせるのは非常にもったいないので、継続していく。四条通だけに特化するのではなく、烏丸通や河原町通、京都駅の周辺など、全体として4箇所程度で実施していく。

これまでから、業界の希望もあって、夜間にタクシーへの街頭啓発をやっている。引き続き、今年の年末も夜間の街頭啓発を実施していきたい。

新聞で非常に大きく取り上げられている京都駅北口の取組は、業界が主導でやっておられるが、非常に成果が挙げられている。この会議の場でも話を聞ければ、ありがたい。

(藤井議長)

クリア作戦の実施により、旅行時間が5分ほど短くなるというのは大きな話である。

(委員)

京都駅北口で、10月1日から入構を実車だけとする社会実験と、11日からは、赤・青・黄の3色の識別によって入構車両を制限するという社会実験を行っている。この中で、タクシーを段取りよく入構させれば、塩小路通などにタクシーの空車が溢れないという一定の目途がついた。利

利用客にも満足してもらえ、違法な駐停車で周辺に迷惑をかけないということで、将来に向かって、良い方向になるという確信を持っている。今回はJR西日本からも、人を出していただいて、詳しいデータを調査したので、これに基づいてやっていく。

任意で対策を行うには、車が多過ぎて限界にきているので、規制は必要である。皆が納得できる根拠を示して、規制をしていきたいと思っている。

四条通で、なぜ交差点でタクシーを降りるのかを利用客に聞くと、そこで降ろすよう指定したとのことであった。特に四条河原町の西南角は、西も南もタクシーが客待ちしていて、乗客は降りる場所がなく、交差点の方が降りやすい。バリアフリーができていないので、体の不自由な方は交差点で降りた方が楽である。横断防止のロープが張ってあると、障がい者や高齢者が降りられない。機能上、降り場をきちんとつくるべきだと思う。

四条通で降り場があるのは、大丸前北側の1カ所であり、ここではロープが外してある。高島屋や藤井大丸、マルイなど、商業施設と業界や警察とが協力して、降りる場所をつくることも大事だと思う。降り場を指定して、路面に表示をすれば、空車のタクシーも止めにくい状態になる。

四条通だけでなくその周辺も含めて繁華街、中心地をモデル地域とし、それにふさわしいマナーをつくりあげることによって、他の場所もマナーを向上させていくというような相互作用ができればよい。

(藤井議長)

マナーだけで全ての問題を解決するのは、難しい。マナーの問題も考えるためにも、マナーを中心とした場合の周辺の仕組みなどを見据えながら、進めていかないといけない。

(委員)

負のスパイラルというが、利用者は交差点付近で乗降するのが多いので、これを「正」に変えていただきたい。そこで、モラルやマナーを構築していけば良いのではないかと。

(藤井議長)

負のスパイラルは、利用客と乗務員のちょっとしたルール違反が、雪ダルマ式にどんどん大きくなっていくという構造である。

逆に、正のスパイラルでは、利用客が違法な場所で乗降しないようにすると、乗務員もそういう経験が減り、そして、乗務員が違法な乗降をやらないと決めていると、利用客が求めたとしても、そこは止められませんと、なるのではないかと。

(委員)

京都駅の入構問題について、塩小路通の西行が赤信号になった時に、右折だけでなく、駅への入構の方向も矢印を出してほしい。それにより、中が空いているときにはスムーズに入れる。

交差点でも横断歩道でも、乗客の求めに応じて降車させるタクシーがあり、マナーが悪い。業務センターから指摘してもらえないか。

(委員)

京都駅前の問題の補足だが、実車タクシーが絶えず入ってくるので、現在は空車タクシーが入れない状態である。

(委員)

京都駅北口で指導しているが、業務センターには、処分する権限がない。

個人タクシーへのクレームは全部タクシー業務センターにくる。

乗務員は登録しないと運転できないので、登録制度を活用して、マナーが悪ければ、業界から退場してもらうのが良いのではないか。1回の違反で、一定期間、免許を預かるなど、そういう規制も必要と思うが、今のところは、手の打ちようがない。

京都駅北口は、ヨドバシカメラができて以来、地上を歩く人が減った。人の流れも塩小路を西側で横断して、東側の横断は少ない。スクランブル信号になったが、今の状況に合わないので、元に戻すべきである。

車道は赤信号の時間が長くなったので、料金や時間の点から、信号待ちの時に降りている人がかなりいる。京都駅は、補助信号や補助掲示盤を使って、塩小路通の西行を左折可とすれば、赤信号の間に15台程度は左折できる。府警とも話しているところだが、これにより流れをよくして、地域住民や路線バス等に迷惑をかけないようにしたい。

同時に、四条通のスクランブル方式が、必要かどうかもある必要がある。ただ、我々としては、人の流れが東から西に移っている現状も踏まえながら、状況に応じた判断をして、タクシーのマナーをよくしていきたい。

(委員)

京都駅北口については、現在のタクシーの入口より東側に実車タクシーのみが入構できる入口を新たにつくり、空車タクシーはその入口より後ろには並ばないことで、業界が一致できるなら、それも良いのではないか。

法人は、乗務員の駐停車違反検挙が重なると、行政処分として車両使用停止がある。経営者として、従業員が法を犯せば、ペナルティーを受けるのは当然だと思う。ただ、乗務員が在籍している限りは、会社の責任で違反点数を請け負うが、乗務員が他の会社に転職するときは、違反点数を次の会社へ持っていくようにすれば良い。そうすれば乗務員も駐停車しないように努力する。

個人タクシーは1人ひとりが事業主であり、1回検挙されれば、1週間ないし2週間の車両使用停止とすれば、個人タクシーも違法な駐停車を控え、もう少し流れがよくなるのではないか。

(藤井議長)

皆がルールを守ることが前提であれば、成り立ちそうな仕組みが幾つかあったと思う。ルールを守らないことによって、より厳しい仕組みになり、結局、自分で自分の首を締めるような構造になっている。

マナーのマネジメントをきちんとやることと、その周辺条件としての仕組み、つまり、処罰の仕組みと、信号・車線等々の物理的な仕組みをきちんと見据えていけたら良いと思う。

(事務局・京都府警)

一度、規制を行うと、それにより車の流れが大きく変わると言われている。また、最も影響を受けるのは、地元住民なので、様々な形で意見を聞きながらやっている。いずれにしても、今は非常に良い方向にいらっていると思っている。今後、公安委員会の規制まで必要なのか、タクシー業界の自主規制でできるのかを、データを集めながら検討していく必要がある。

お互いに思っていることを、コミュニケーションして、多くの意見が出ることは、非常にありがたい話であり、会議で出た話については、府警の担当にも伝えておく。

(事務局・京都運輸支局)

運輸支局としては、努力義務ではあるが、転職組の乗務員を採用するときに、公安委員会の運転経歴証明書を取って、採用時の指導教育にあててくださいという指導をやっている。

乗務員の違反点数を転職先の会社に移すのが一番良いとは思いますが、個人情報の関係もあるので、なかなか難しいと思う。乗務員から自主的に、持ってきてもらう方が良いと思う。

(藤井議長)

ハードや規制、処罰の仕組みがしっかりしていると、マナーでカバーする部分が、小さくなる側面がある。どこまでがマナーの領域かをしっかり議論し、マナーの問題としては解決しようがない部分は、他の仕組みを考える必要がある。

ただ、仕組みがすぐ変わるわけでもないで、当面の間は、マナーの問題として対応していくことが必要な場合もある。ただ、マナーが非常に劣化すると、仕組みがどんどん、おかしな方向に行くこともあるのが問題である。

(委員)

表彰制度を設けてはどうか。これは、マナーが良い、無事故だという表彰のマークを付け、自らが「私はマナーを守ります。無事故で運転しています」という無事故宣伝をするものである。基準はきちんと相談して、法人、個人タクシーの協会などの推薦する人にマークを与えるというものである。

ウインドーガラスにマークを貼ると、優良運転手で、マナーが良いことを社会的に示すことに

なり、また、自分からマークを貼っていると、駐車しにくく、乗務員の質的向上にも良いのではないか。個人タクシーは、三ツ星とか、五ツ星とか、上に付けてやっているのが、東京では相当あり、京都でもやっている。

この会議がふさわしいかは分からないが、実施主体などを一度、検討しても良いのではないか。

(委員)

違法な駐停車を排除できるように、乗り場をつくり、タクシーを運転している乗務員同士が、お互いにチェックすれば良いのではないか。

(事務局・京都市)

四条通の乗り場については、活動している方の9割以上が認識している状況である。ただ、マナーを考える上で、乗務員だけでなく、利用者にも周知していく必要がある。乗り場への案内誘導も昨年度からやっているの、利用者啓発を継続してやっていく。

また、表彰制度についてもソフト面の対策として、関係者とも相談していければ良いと思う。

(藤井議長)

乗り場の話は永遠の課題で、まちづくりの問題そのものである。バス、歩行者、交通の流れ、沿道利用など、全体を含めながら考えていく必要がある。

去年、アンケート調査を行うと、意外にも、乗務員は真面目で、違法行為をしていないという実態があり、違法行為をされている方でも、9割が本当は悪いと思って、やめようと思っていると、非常に良心の呵責を感じているということが、分かった。これを、今年度、フィードバックと新たなアンケートを行うことで、乗務員に知っていただくのが、1つのポイントである。

我々と乗務員との、双方向の議論、情報共有を進めていくのが、一歩ずつ前に進んでいく道ではないかと思う。

(委員)

京都駅北口で社会実験をやっているが、一度、信号機などについても社会実験を実施して、その中で、好ましい方法などについて議論すれば、マナー向上につながると思う。

(委員)

注意すればマナーが良くなる可能性のある乗務員には、忠告をしている。しかし、何度言っても無駄な乗務員もいる。そのような乗務員には、切符を切らざるを得ない状態まで来ていると思う。

(藤井議長)

グレーの乗務員をいかにして良い方に導いていけるかは、やってみないと分からないが、やってみる価値はある。

タクシーに乗ると、何とかマネジメントして、良くしていかないといけないと思っている乗務員が多い。今年のアンケートでも、そんな側面を、意識できたらと思う。

(委員)

実車タクシーで京都駅北口に入れなかった場合があり、乗客に手前で降りてもらったこともある。また、構内から出るときは、烏丸通の直進はほとんど進まないの、やむなく右左折するが、実車の場合はそうもいかない。信号は、行政で何らかの方法が採れると思うので、対策を取ってほしい。

(藤井議長)

今年度の取組として、アンケート、そして、街頭指導の継続的な実施を進めていく、また、利用者向けの取組を、行っていく必要があるの、これも継続的にお願いできると良い。

法人は、いつも指導していると思うので、個人タクシーにも、アンケートなどで、改めて伝えていく。今年、乗車マナーの取組をやるのであれば、どれぐらいの効果があつたのかは、確認しておく必要があると思う。

(委員)

結果的には、個人タクシーへの締め付けがなければ、モラルやマナーは向上しないと思う。

私の会社は、有責事故1件につき2万円のペナルティーを取っており、事故が激減している。ペナルティーがあるから、無事故で努めようとする。

一方で、社長賞があつて、無事故の者には、半年ごとに表彰し、名誉を与えている。

年間に3回違反した乗務員には、乗務員証の発行を停止することもやっていこうという思いである。

業界全体で動いて、個人タクシーが必ずどこかの協会に所属し、乗り場の停車の鑑札をもらうように、巻き込まないといけない。

(藤井議長)

マナーだけで問題が全部、解決できるわけではなく、規制や仕組みなどもかかわってくる。しかし、我々ができることとして、マナー向上に取り組んでいくことは忘れてはいけない。

(事務局・京都府警)

ここで全ての問題解決を一気に図ろうという会議ではないが、業界があるべき姿に立ち返り、みんなに愛されるタクシーにしていくという目的を見失わないように一つ一つ取り組んでいかなければならない。

今年が一番のポイントは、経営者に対するセミナーであり、経営者側もしっかりと意識を持つべきという意見はアンケート結果にもある。

ここにいる方々はみんな、何とか良くしようという気持ちを持っているので、できるだけ、周りの乗務員にアピールしていただきたい。

(藤井議長)

来週の法人経営者向けセミナーでは、私が話をする。その際、タクシーの特別措置法の話から、減車や空車の問題など、全体の流れの中でマナーがどう位置付けられていて、マナーがどう不可欠な役割を担っているのか、という部分も含めて、話をする。

今日は、タクシー業界のみならず、公共交通としてのタクシーを、どう発展させていくかということについて、多くの意見を頂けたので、皆さんと議論を進め、今後につなげていきたい。

(3) 閉会

第4回 京都市タクシー駐停車マナー向上マネジメント会議 出席者名簿

分野	所属・役職		委員氏名	出欠	代理・随行
学識経験者	京都大学大学院工学研究科教授		藤井 聡	出席	
タクシー事業者	京都タクシー業務センター代表幹事		横山 末松	出席	
	社団法人京都乗用自動車協会交通委員会委員長		下川 隆	出席	随行 専務理事 船橋 文人 白根 尚史
	社団法人京都乗用自動車協会交通委員会副委員長		浦嶋 博司	出席	
	全京都個人タクシー共済協同組合理事長		小野 高明	出席	随行 専務理事 平岡 良明
	協同組合京都個人タクシー協会副理事長		諸木 武司	出席	
	京都市個人タクシー事業協同組合副理事長		西村 良太郎	出席	
	協同組合京都個人タクシー昌栄会理事長		田中 博	出席	
	個人タクシー互助協同組合理事長		久世 裕	出席	
	協同組合個人タクシーみらい京都理事長		土橋 辰美	出席	
	楽友個人タクシー協同組合理事		久松 茂	出席	
国土交通省	近畿運輸局京都運輸支局輸送・監査部門		首席運輸企画専門官	西川 孝秀	欠席
			運輸企画専門官	酒井 敏一	出席
			運輸企画専門官	前川 直哉	欠席
警察	京都府警察本部交通部交通指導課駐車管理センター副所長		岩本 和彦	出席	随行 主任 篠藤 一夫
京都市	都市計画局	歩くまち京都推進室企画課長	田中 均	出席	
		歩くまち京都推進室担当係長	弓削 貴義	出席	
	行財政局	サービス事業推進室サービス事業課長	坂井 良太郎	出席	
	交通局	自動車部運輸課長	水本 誠二	出席	