

第6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25年9月12日(木) 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24年度の実施内容について

(事務局より資料説明)

(藤井議長)

事務局の説明に私から補足させていただく。当会議で進めてきた効果として、最もわかりやすいのは資料3の7,8ページである。事務局からは「タクシー乗り場以外で客待ちをしていない人」の割合が、平成24年度(53.5%)は平成22年度(51.0%)と比べれば2.5ポイント増えているという話であった。ただ、平成24年度(53.5%)が平成23年度(58.2%)と比べて減った理由がデータだけで解釈できるため、申し上げる。

当会議の取組として、アンケート調査と同時に、参考資料3の、「客待ちマナーが悪いとみなす『損』をします」という動機付け冊子を配布しているため、動機付け冊子の効果は、行動に関しては全然反映されていないということである。ただ、意識の方は効果があり、これを見ただけで停めてはいけないと思われる人もいるという数値は出ている。しかし、最も重要な行動が変わっているかどうかは、平成23年度と平成24年度を比較しても、実はあまり意味がない。

では何が大事かと言うと、資料3の8ページの下を見ることである。平成24年度の母数で、前年度アンケートに回答した方が2,116人で、回答していない方が878人である。ということは、1年前にも、前者は冊子を見た人で、後者は見ていない人である。常習違反者の割合が、前者は11.0%、後者は17.2%である。つまり、1年前に冊子を見たか見ないかによってこの差があるということは、この冊子を見ることで6.2ポイントも減らせたと解釈できるわけである。

今年、再度アンケート調査をすると、後者の割合を見れば、冊子を見た効果が初めて測定できることになる。17.2%が11.0%に減ったのは、かなりの成果である。ちなみに、平成23年度に関しては、平成22年度のアンケートに答えた方は、客待ちをまったくしていない割合が多いという結果である。要するに冊子を見たら減ることが、1年越しで明らかにされたわけである。

平成23年度と平成24年度で、トータルで上下しているように見えるのは、アンケートに初め

で答えている人の中に、たまたま常習違反者の割合が多かったということである。因果関係としては、見た人において確実に減っていて、しかも1年後にということで、2年連続実証されたのは、なかなか立派な結果である。

ドライバー数は、法人と個人で、合計1万2,500人であり、そのうち、一昨年の冊子を見るだけで2,000人の方が駐停車違反行動を減らされたため、動機付け冊子も配っておいてよかったということである。1万2,000人のうちたった2,000人だけでも言えるが、昨年に答えた人が4分の1の3,000人近くということで、半分くらいということか。あとは、残りの半分の方々にしてもらえたら、まだ改善する余地はあるだろう。ゼロにはなっていないが、マナー向上マネジメントが目的なので、改善はしていつていることがわかる。データを見ているとかなり意識が変化してきていると思う。

(委員)

昨年と比べて、駐停車をしている車は少なく感じられる。夕方に四条河原町の高島屋の前に行くと、あまり以前と変わっていないようだが、四条通は割と空いているように思う。毎年、アンケート調査をして、注意喚起をしていくにつれて、駐停車車両が減っていくのではないかな。

(委員)

私はタクシー乗務もしているため、その実感を申し上げたい。四条通の件に関しては先ほど申したが、京都駅の八条口については、八条通に面して並んでいる駐停車台数は、全然変わっていない。四条通で行っているような動機付けの冊子を八条口でも配れば、意識が変わっていくのではないかな。八条通でも今後実施していけたらと思う。

(委員)

駐停車マナー向上マネジメントによりだいぶ改善されているというデータが出ているので、今後とも継続していくことが有意義だろう。また、京都タクシー業務センター並びに、京都府タクシー協会としても、違法駐停車については街頭指導等で啓発している効果も少しは出ているため、どんどん続けていただきたい。

(委員)

アンケートの効果により乗り場の使い方も適切になっていると思うが、お客さまはタクシー乗り場へ足を運んでいただける傾向になっているのか。乗務員自身の問題もあるが、エチケット・ルールを一緒につくっていければ、生き残っていけると考えている。その点は、見えているのか。

(事務局・京都市)

昨年度、ここに示しているように、利用客に対する街頭での啓発等もさせていただいた。ただ、

統計をこのようなかたちで、きちんとは取っていないため、数字として挙げられるものではない。

逆にお聞きするが、昨年度、横断幕等も実施したが、タクシー乗務をしている、みなさまの実感としては、少し変わったというような印象をお持ちか。

(委員)

今のご質問から外れるが、四条河原町で街頭指導をしていると、確かに違法駐停車による客待ちはない。ところが、タクシーがお客さまを交差点の角で降ろすところを頻繁に見る。違法停車してはいけないとわかっているのかと、少し疑問を持つくらいの台数が行っている。再度、啓発をしないといけないのではないか。

(事務局・京都市)

その点は、後ほど今年度の取組でもご紹介させていただく。駐停車禁止の件も、一度ですぐに解決できるものではないため、少しずつ改善できるように、市としても、また、業界のみなさまとともに取り組んでいきたい。

(藤井座長)

最近、東京に行く用事があり、銀座にもよく行く。銀座は、タクシー乗り場以外では乗ってはいけないと皆が言う。京都だったら、お客さまに怒られるのではないかと思うが、東京の人はすごく行儀よく、マナーが成立している。タクシーも、手を挙げても停まらない。同じ日本なのにそういうマナーが成立している地域もある。一応、資料3を見ると、「乗降」と書いてあるが、やはり乗降という意識がまだないのかもしれない。

(委員)

四条河原町交差点の西側でよく交差点内で降車されるケースを目にする。この場合、正式に降車させようと思えば、四条河原町西側のタクシー乗り場の20mほど前まで行かないといけない。そこまで行く間に、お客さまがここで降ろしてくれと言われるわけである。そうすると、四条河原町のタクシー乗り場の横に並列して停まらなければならず、四条通の西向車線をふさぐかたちになる。それを防ぐために交差点内で停まるわけである。街頭指導をされていて最も多いケースである。それを解決するために、タクシー乗り場の前に、タクシー降り場をつくっておけば、お客さまも納得するのではないかと常々思っているが、なかなかできていないのが現状である。

(委員)

四条通歩道拡幅の問題に関連して、沿道協議会でタクシー業界の立場から、タクシーの乗降場所をなるべくつくっていただきたいとお願いをしてきた。参考資料4の「歩いて楽しいまちなか戦略」の中で、非常に厳しい状況ではあるものの、タクシースペースと、車種を限定しない沿道

アクセススペースを設置する方向で進んでいる。業界的にはまだ不満だが、そういった方向で進んでいる。

(委員)

四条通の詳細設計はいつ出るか。

(事務局・京都市)

四条通については、まだ詳細設計に取り掛かったばかりである。ある程度の具体的なイメージが出てくるのは、秋の終わりから冬の初めを目途にしたいと考えている。

(委員)

時間的に考えると詳細設計が決まった時点では、我々の意見はまったく反映されないということか。

(委員)

詳細設計については、業務センターが業界を代表して、商店街、警察、役所等の関係団体が委員となっている沿道協議会の中で、取りまとめを行っている。一応、業界としては、その場で十分に主張をしてきたつもりだが、非常に厳しい状況もある。沿道協議会で決まれば、それが結論になるとご理解いただきたい。

(藤井座長)

平成 25 年度の取組にも関係してくるので、その辺りの議論を進めていただく意味でも、次の議題について、事務局からご説明いただきたい。現時点では、平成 24 年度の取組は、皆様方のご協力のおかげで、マナーが少しずつ改善している。先ほど、アンケートと啓発活動を続けたほうが良いというご発言もあったように、当会議の成果が確認できたのではないか。

平成 25 年度は、事務局としてどのように進めていこうと考えているのか。

■ タクシー駐停車マナー向上に向けた平成 25 年度の取組について

(事務局より資料説明)

(行財政局サービス事業推進室より資料説明)

(京都市タクシー業務センターより資料説明)

(委員)

私は、河原町通をよく流しているが途中ではあまり手が挙がらない。座長から、東京・銀座では、皆タクシー乗り場まで行って、間では手が上がらないということであったが、四条通だけでも、走行中に手が挙がっても乗せないと、業界としてきちんと決めればいだけである。タクシ

ーが停まるから手を挙げる、お客さまが手を挙げるから停まるわけである。

今度、四条通が2車線になれば、次第にお客様が手を上げて車道では止められなくなる。それが定着すると、ドライバーのマナー向上が一般市民にも理解されることになる。但し、京都では、交差点でもどこであろうが、手を挙げたら停まってくれるというのが浸透しているため、四条通限定ということにしないといけない。四条通だけに限定しないと、混乱が起こる。混乱を避けるためにも、四条通の烏丸通と河原町通の間だけは、タクシー乗り場以外では乗降させないと、業界が決めればできることである。全面的に禁止にするのではなく、四条通限定ルールというのを徹底的にPRして、他の場所では交通障害にならない程度であれば停まるということにするわけである。

四条通では、大丸前、高島屋前の距離があるため、今回ルールを決めてしまうと、車椅子や体の具合が悪い方も、タクシー乗り場まで行かなければならなくなる。いくら手を挙げてタクシーが知らん顔をするというのでは、やはり問題も出てくるため、その点は、今後業界でしっかりと決めていけばいいと思う。

(委員)

違った観点から、タクシーのよさについて、宣伝させていただく。先日のオリンピック招致の、東京の最終プレゼンで、滝川クリステルさんが「日本は公共交通機関、まちなかの清潔さ、そして、タクシー運転手の親切さにおいても、おもてなしの心があって、一番である」と評価されていた。現状でも、日本のタクシーは親切であり、世界では最高水準であるというご認識も持ってもらえればと思う。

現在、京都府内の防犯防止を目的とした、コンビニエンスストアとタクシーの連携による協定書を結ぼうとしている。この点について、事務局から説明させていただく。

(事務局・京都運輸支局)

現在、府警を仲介として、コンビニ業界とタクシー業界の間で結ばれるものであり、具体的には、深夜の時間帯に、コンビニエンスストアの駐車場等を、タクシー乗務員の休憩・休息のために使わせていただくと同時に、トイレ等の立ち寄り先とすることで、防犯に役立てる、つまり、コンビニ強盗等を未然に防止するための助け役として、タクシーを活用していただくというものである。もともとは、西京区内で実施されていたものを、京都市内全域に広げる。計画が締結されたら、また具体的な御説明をさせていただく。

もう1つ、京都府タクシー協会よりご指摘のあった、乗り場への誘導の問題である。タクシー協会長のご尽力や京都府の御協力もあり、現在、京都駅北口には、乗り場の上屋を設置している。乗り場のバリアフリー工事が完成し、今朝から供用開始されている。待ち空間の向上により、乗り場をご利用いただけるように、京都市と一緒に頑張っていきたいと考えている。

(藤井座長)

四条通の問題とも今の話とも関係するが、先ほどの議論で、八条通の問題が、京都駅周辺のもう1つの大きなテーマではないかというご発言もあった。当会議が目指しているのは、乗降が許されている所で乗降するというものである。とりわけ、四条通は、容量の関係もあるため、重点的にマナーの向上をするための取組を数年続けてきて、徐々に改善してきていることを確認できている。例えば、銀座の例に倣って、ドライバーが乗せないルールづくりをする方法もあるのではないかということであった。

(委員)

前回、支局の方に観光シーズンになると手を挙げても停まらないルールをつくっても、地方の方はわからないのではという意見を述べた。1車線の四条通で降車をされたら一時的に空車になるため、その場で乗りたいという方がおられた場合、どうしたらよいのかという整理の仕方を、ある程度スタート時点からきちんと決めておく必要がある。以前、この点についてお伺いした時には、最終的な結論は出ていなかったと思うが、いかがか。

(事務局・京都運輸支局)

運転手が利用客を交差点内で降ろすことを防止していただければ、交差点内から乗られることは発生しないはずなので、利用客の理解を得ていただくことが最も大事である。

交差点手前で信号待ちをしてお客さまが乗車されてきたときに、乗せなくても法令を守っているため、乗車拒否には該当しない。ただ、法令違反を犯していて、なおかつ、目的地で判断をして断るとするのは、乗車拒否に該当する。その点は、各社で指導教育をしていただきたい。

真夏の暑い中、管理職は汗だくになりながら街頭指導をしていただいているが、駐車違反を犯し下車勤務をしている運転手にも、実際に汗をかいて街頭指導をしていただくと、違反してはいけないとわかる部分もあるのではないか。

(藤井座長)

まずは、降ろさないということが大事で、交差点内で降ろすと違反になるということである。

(委員)

交差点の問題についてである。四条室町交差点の北側の東で、お客さまに手を挙げられた乗務員がおり、そこでは停まれないため、そのまま四条通を南向左折して、交差点の先でお客さまを乗せようと思ったが、それを理由に、運輸支局に苦情の申し入れがあった。乗務員の気持ちも非常にわかるし、お客さまの気持ちもよくわかるが、やはり、その乗務員は、法令違反をしたくないということで、そういう行動をしたわけである。したがって、お客さまに、乗ってはいけない場所を、大々的に知らせていただきたいというのが、個人タクシーの立場からの意見である。

(藤井座長)

それも重要な点である。平成 25 年度の取組の骨子を拝見すると、平成 24 年度の取組の延長で進めることになっているため、今の話は全部含まれてくる。究極的には、先ほどのご提案のような方向に持っていく、手を挙げて乗せなくても、利用者も、銀座のように怒らないようにしていくべきである。

(委員)

私は今まで、四条河原町、京都駅八条口、西大路通で街頭指導を行っているが、京都駅出口の信号の所で左折をする空車のタクシーに、結構、お客さまが手を挙げて乗ってくる。左折車線なのに、そのまま直進して出て行くため、非常に危険である。今後、街頭指導をしてほしいというお願いが1つである。

次に、京都市へのお願いである。八条口の問題であるが、今後、整備されていく中で、タクシー乗り場が限定されるため、並ぶことができる台数が少なくなる。八条口でタクシーを利用されるお客さまが多いので、どうしてもタクシーが並びに来るため、現在でも堀川通辺りまで並んでいる。いけないから来るなどとは言えないので、ショットガン方式を導入したらいい。過去にいろいろと見てきたところ、駅周辺では、ショットガン方式を採用している所が多く見受けられる。八条口の堀川通辺りで、100～200 台のタクシーが停まれるような広い土地があれば、見つけていただきたい。

業界としても、駐車場を借りてショットガン方式を採用することも検討してきている。今後、ショットガン方式について、当会議でも検討していただければと思っている。

(藤井座長)

冒頭で申し上げたが、マナーの問題は、仕組みの問題と不可分である。八条口のショットガン方式については、かなり昔から議論としてはあるのに、ずっと実現していない。そうなれば、ルールに従わないドライバーに対しての啓発等も必要にはなってくるだろう。いずれにしても、そういう仕組みについては、京都市での対応になるかと思うので、引き続きご検討願う。

京都市からのご説明では、四条通が1つの重要ポイントなので、業務センターともご相談しながら将来像を考えているところだが、四条通歩道拡幅とのタイミングと、このマナーマネジメントの取組のタイミングによって、また変わってくるかと思う。この点について、少しご説明をお願いする。

(事務局・京都市)

四条通については、今年度内に何とか整備に着手したい。また、タクシー駐停車マナーマネジメントの取組は、できれば今年中にしていきたいと考えている。実際に四条通が変わっていくの

は、今年度の着手と言いつつも、本格的には来年度から変わっていくことになる。したがって、タクシーマナーの取組は、今年度から来年度にかけて、1つの大きな転機になると考えている。他の道路もそうだが、特に四条通については、今年度の取組が非常に重要になるため、それに併せて来年度の取組を大きく変えていきたい。

(藤井座長)

資料4の4ページ、乗務員個人への取組では、その上位に業界の取組があり、先ほど街頭指導を引き続き行ってほしいというご意見があった。また、タクシー利用者への取組では、利用者にも情報提供をしていかなければならないという話が出た。

乗務員個人への取組の2つ目に、「四条通の整備及び歩いて楽しいまちなかゾーンの取組を踏まえたマナー向上促進」とあるが、踏まえ方にもいろいろとあるだろう。ご説明にあったように、色を塗り分ける等、「踏まえた」と書いてあるが、どのように踏まえたらいいいのかについて、事務局のお考えがあれば、お聞かせ願いたい。

(事務局・京都市)

四条通については、原則として、4車線が2車線になり、タクシー乗り場の数は減るものの、乗り場の設置と沿道アクセススペースを設けていきたいと考えている。こういう状況の中で、車道で長い時間停まられると、交通に大きな支障が出てくる。整備後に連動していかないように、全体で取り組んでいきたい。

歩いて楽しいまちなかゾーンについて現在取り組んでいるのは、四条通、河原町通、烏丸通、御池通で囲まれた、歴史的都心地区と呼んでいる場所である。そのエリアの中で、できるだけゆっくりと走っていただき、安心・安全に歩けるような空間にしていくための取組を行っている。

そのエリア内で、車が道の端に寄せて停まっていることがあると、本来、歩行者・自転車が通る空間がふさがれて、車の走行路を通らなければならなくなる。そういった意味で、走行箇所・速度に配慮していただき、違法駐停車をできるだけなくしていくための取組も、一方で進めていこうと考えている。まちなかゾーンについては参考までに紹介をして、ご協力いただける部分についてはできるだけお願いしたい。

(藤井座長)

まちなかゾーンも、できるだけ歩行者に配慮して運転していくという趣旨かと思う。最も大きいのは四条通の話だが、整備の方向がまだ大雑把にしか決まっていない。ただ、今日、みなさまの意見をお聞きしていると、今年度中にタクシー乗務員に対してコミュニケーションをしておいたほうがいだろう。四条通がかなり変わるのに、相変わらず、停められる所に停めてと言うだけでは、今までと同じである。四条通は営業面でも大きな部分を占めており、どんな方法で、どうしてほしいというお願いができれば、20~30%のドライバーに届けることができるわけである。

今、決まっていることを書くという意味で、乗務員個人への取組として、「踏まえた」と書いてあるわけなので、きちんと踏まえなければしっかりとしたものにはならないだろう。

(事務局・京都市)

当然、京都市としても、アンケート調査を実施してきて、取組内容については明記したいと感じているが、タイミング的には入れられないものもあるかもしれない。ただ、基本的な方向性は決まっているので、表示の仕方等を少し工夫して、またご相談させていただきたいと考えている。

(藤井座長)

四条通がかなり変わるので、タクシー乗務員の方と一緒に秩序をつくっていかねばならないだろう。そのためには、ドライバーの実情を踏まえ整備を進めていき、京都市としての取組の趣旨もドライバーの方にご理解いただく、双方向のコミュニケーションが必要である。タクシーの取組はドライバーと直接コミュニケーションが取れるせつかくの機会であるので、この機会を使わないのは、相当もったいないことである。ほかの地区では、こういう取組はあまりない。

うまい具合に、来年度を迎えられるよう整備を進めて、京都市・四条通のタクシー社会の秩序のレベルが1段階上がるようにしないといけないので、しっかりと進めていきたい。

アンケートを実施するのは、今年中、11月くらいか。

(事務局・京都市)

10月～12月を考えていたが、その時期も含めてまた考えさせていただきたい。

(藤井座長)

つくり込みにあたっては、どんなアンケートにしたらいいというイメージはないが、委員のみなさまと一緒に検討しながらにはなるだろう。

(委員)

個人的には、四条通の完成イメージは少しある。タクシー乗り場が、西向・東向車線のどちらも2つで、合計4つほどしかない。駐停車禁止でないと、お客さまはタクシー乗り場まで歩いて行かず、ほとんど手を挙げてタクシーに乗るだろう。東向・西向1車線の上下2車線で、切り込み部分がなければ、後ろの車を妨害するように、お客さまを乗せる状況が頻繁に見受けられるだろう。そうならないよう、四条通のタクシー乗り場の整備、あるいは乗せられるくらいの道路幅の拡張を、まだ検討の余地があれば考えていただきたい。

(藤井座長)

先ほどのご指摘のように、京都に初めて来られる方も多く、手を挙げられてしまうので、どう

対応したらいいのかという面もある。本当に全員が停めないようにしないと、誰かが停めると雪崩をうったようにみんなが停めるようになるため、いかに抑えるかというのはなかなか難しい問題である。ただ、四条通に関しては、できるだけ秩序をつくりたいというのが当会議の共通の願いである。最低限として、乗り場はかなりわかりやすくしないといけないだろう。

(委員)

弱者の方の介護をしやすく、遠くまで歩かなくてもいいように、なるべくタクシーの乗降ができるように整備していただきたい。タクシー業界としては、タクシーマナーを守って違法のないようにして、商店街にお客さまが足を運べるように貢献していきたい。その一方で、健康のために歩くほうがいいのかもしれませんが、老人・身障者等の弱者の方に思いやりのあるまちづくりをしていただきたい。

(委員)

マナーについては既にルールが決められているので、まちづくりを推進するにあたって工夫をしていくために、今検討しているわけである。啓発活動をより広げて、旅館・ホテルや飲食店等にご協力いただき、旅行者の方が来られたときに広告的な案内でも配布するといいたいだろう。

ある程度、方向が決められたら、早めに対処するなど、浸透しやすくなるための工夫が必要である。乗務員に啓発させるのはもちろんだが、観光コンベンション協会等、地域の方々にも、手立てをしていただければと思う。

まちづくりのこととして、心からのおもてなしは既に実施しているので、タクシー業界として、法人も個人もなく協力していけると思う。交通弱者の方は、車椅子に乗っている場合もあるので、公共交通機関としてのタクシー産業の誇りでもって対応することで、仕事をしながら社会貢献をしていける。こういう工夫も、ぜひ改善の中に入れていただければと思うので、よろしく願います。

(委員)

モラルの前に制度ありということであり、四条通等では、制度づくりが必要である。例えば、タクシー乗り場以外で、身障者の方や高齢者の方が手を挙げて乗ってもらえるスペースがつけられたらいいのではないか。

(藤井座長)

私から、2点、追加で申し上げたい。まずは、制度とマナーの問題である。制度というのは、杓子定規なものなので、それだけでは、人間社会はグチャグチャになってしまう。マナーは、緩衝材みたいな柔らかいもので、それがあることによって、人間社会が出来上がっているわけである。

マナーで何とかなる範囲と、それだけでは無理だろうという範囲があり、方向性を示す整備の仕方にかかってくる。無理なことを決めても、その後で実態が着いてこないのが、結局、マナー違反をしたほうが世の中がうまく回るような話もあるわけである。そういう意味から、きちんと設計をしてほしいというのが、当会議での交通に関する合意である。

タクシー業界としては、最大限、マナーを守って秩序をつくっていくと言っているわけなので、設計をする方も、マナーの範囲にきちんと落とし込めるようなものをつくってもらわないと困るので、座長としても改めて、申し上げておきたいと思う。当会議で決定できるわけではないが、申し入れだけはしておく。もう1点は、後ほど申し上げる。

(委員)

今、座長が言われることもわかる。私は東京で10年間運転業務をしていたのだが、確かに、東京の方はモラルがよく、関東と京都の差は大きく違うだろう。ただ、モラルだけですべてうまくいくとは思っていない。東京は、急ぐときには不便で、急がないときは理想的なまちである。というのは、関西は道路が混んできてでも適当にうまくすり抜けるが、東京の人は規則正しく、1列にずっと並ぶわけである。地域差がすごくあるため、すべてがマナーどおりであればいいとは限らないということである。京都では、京都の人だけがタクシーを利用しているのではない。特に四条通の場合は、京都の人はあまりタクシーを利用しないだろう。下に地下鉄が走っているため、そちらのほうが遥かに早いからである。土地勘のない人は四条通からタクシーに乗るだろう。

座長が言われたように、制度の問題が重要なので、すべてマナーが悪いわけではないことだけは、述べておきたい。その上で、制度のことをしっかりと考えてほしいという提言である。よろしく願います。

(藤井座長)

誤解があったのかもしれないが、私もまったく同じことを申し上げたつもりである。

先ほどのもう一点についてだが、ものすごく大事なことは、「最初が肝心」ということである。状況が変わったときに、ルールが社会的に出来上がると継続するが、最初を適当にしてしまうと適当なままずっと続いていってしまう。これは社会心理学や社会学で、明確に知られている事実であるため、私はこだわっているわけである。「踏まえて」というのは、どのように踏まえるつもりですかということである。踏まえなくてもできるかもしれない。最初に変なことにならないようにするためにも今回の取組は大事なことで、これはすごく気合を入れて、事務局には頑張っていたきたい。杓子定規にしないほうが、世の中は何でもうまくいく。この点も理解しながら、最後のご意見も含め、今日のご意見を踏まえて考えていただきたい。特に京都は臨機応変な対応が日本で最も上手な所である。ややこしい要望ですが、上手に進めていただきたい。

およその方向は、大体共有できた。基本的な流れではあるものの、新しい環境を踏まえて進められないと、四条通の秩序づくりはできないということである。ただ、八条通も含めた四条通

以外の問題が少し残っている。それを踏まえながら、つくり込んでいただきたい。それに、利用者にもお願いすることが大切である。

(3) 閉会

(司会)

本日のご意見を踏まえて、取組内容の検討を進めてまいる。アンケートの内容も含めて、事務局で案をつくり、藤井議長にもお伺いした上で、方向性を定めて、実施させていただく。また、ご報告させていただく。

以上で、第6回京都市タクシー駐停車マナー向上マネジメント会議を終了いたします。本日は、誠にありがとうございました。