

第12回 京都市タクシー駐停車マナー向上マネジメント会議

日時：令和元年11月19日（火）午後2時00分～午後3時00分

場所：タクシー業務センター2F 講習室

議事次第及び内容

1 開会

(議長)

年に一度の会議ではあるが、今回で12回を数える。本会議では駐停車マナーの改善を中心に議論しているが、一方で、タクシーの問題は、マナーだけではどうしても解決できない点もあることを理解しながら進めていく必要がある。制度やハード面の指摘もあろうと思うが、最後にはマナーの視点から、少しでも改善できるよう、何ができるかを本会議の中で議論していただければと思う。

2 議事

（1）平成30年度の実施内容について

(事務局)

資料3（平成30年度の実施内容について）、参考資料1（平成30年度アンケート結果）の説明

(議長)

駐停車マナー意識の改善を感じる根拠として、参考資料1（平成30年度アンケート結果）p.8, p.10, p.12などを見ていただくと、昨年回答した人としていない人の回答結果から、数パーセントではあるが、取組を実施したことの効果が見てとれる。100人いれば数人改善していることを考えると、10年間、取組を続けている京都だけ、少しずつマナーが良くなっているのだと思う。このようなアンケートについては、啓発を目指した心理学に基づいたものである。地道ではあるが、取組の意義があると思う。

(委員)

平成22年の新聞記事を見ると、京都駅北側での悪質なタクシー行動で、警察に検挙を訴えるものがある。これに危機感を持ち、タクシー業界が協働してマナー向上を呼び掛けた。社会実験もしたが、あまり上手くいかなかった。糸余曲折を経て、2年を要して、平成24年に秩序立ったものとなった。京都駅八条口の問題もショットガン方式を採用することで解決してきた。今後は、定期的だった啓発活動について、曜日を問わず、不規則に取り組むことにした。今後も引き続き取組を続けていただきたい。

(議長)

マナー向上のアンケートなど、行政の取組だけでなく、タクシー業界の取組も合わさって課題を解決したことを改めて実感する話であった。

(委員)

最近、京都駅八条口の当日の入構権利にかかわらず、利用者を降車させるために京都駅乗り場内に入った車両がそのまま空車として待機していることが多い。最近は、配車アプリの情報で京都駅八条口に待機している車両の台数を把握し、権利がないのに空車で入構している車両があるようである。

(委員)

JRのシールを貼った車両は入構可能である。入構の権利があるのであれば、客の利便を考えて、適切に運用されればいいと思う。

(委員)

ルールで決まっているものではないか？

(委員)

駐停車委員会でルールを決めている。車列が1列しかない場合は、空車で入ってよいというルールである。1年以上前に決めている。

(委員)

身障者の視点でみると、身障者を（違法ではあるが）バス停付近で乗せざるを得ない場合、後ろからバスが来てしまうと煽られて、対応が難しくなる。

(議長)

杓子定規でいうと、バス停から退いてもらうしかない。例外規定もないか。

(委員)

例外規定はない。

(委員)

四条通の乗り場は限られているが、その場所でも、バリアフリーに対応できていない。京都市にも要望を出しているが、予算の都合で対応をしてもらえていない。

(議長)

マナーは慣習法に該当する。成文法は例外なく適用されるルールである。バス停の話も成文法に該当する。ただ、感覚的に、1日数本しか来ないバス停であれば、このルールが適用されることはないだろう。

(委員)

平成30年度アンケート結果（参考資料1）のp.37について、月1回未満の利用が増えている。その結果が、マナー遵守の割合が低い結果につながっていると思う。利用頻度が少ない方へのマナーへのアプローチを考えているか。

（事務局）

配車アプリが普及している影響で、学生など比較的若い世代の利用が増えているとの声もある。reaf mini というフリーペーパーにタクシー乗降マナーに関する情報を掲載するなど、幅広い層への啓発を検討している。

（2）令和元年度の取組について

（事務局）

資料4（令和元年度の取組について）の説明

（委員）

タクシー利用者が、配車アプリを使うケースが増えている。利用者マナーの向上について、アプリ上でできるのではないかと考えている。また、利用者が乗務員を評価するだけでなく、乗務員が利用者を評価する仕組みがあってもいいのではないか。事務局の説明にあったデジタルサイネージについては、市が掲載料の負担を考えているのかを教えてほしい。

（事務局）

配車アプリについては、ここ数年、複数事業者が参入し、利用者が急増していると認識しており、その際、ルール上駐停車できない場所を、アプリで乗降場所に指定するケースがあるのではないかと考えている。デジタルサイネージについては、その掲載料や広告料の予算を確保しているわけではない。協力いただける事業者があれば是非お願ひしたい。

（委員）

アプリによっては、駐停車できない場所への配車リクエストには（乗降できない旨の）メッセージができるものもある。

（議長）

アプリの利用率はどれくらいなのか？

（委員）

会社によると思うが、売上の15%ぐらいと認識している。

（委員）

最初の無料クーポンだけ利用されて、次につながっていないという声も聞く。

（委員）

個人タクシーでは、高齢ドライバーなど二の足を踏んでいるが、今後は考えていく必要が

あるかもしれない。年明けには 50～100 台程度の導入を考えたい。その際には、乗務員が利用者を評価する仕組みも考えられる。客待ちで時間を費やすこともなくなるだろう。

(議長)

次年度には、配車アプリを使ってどういった啓発ができるよう今から検討を進めてほしい。

(事務局)

現在、複数の配車アプリ事業者があり、それぞれの配車アプリ事業者と提携しているタクシー事業者の整理も必要。また、配車アプリごとにサービスも多岐にわたるため、どのような取組ができるのか、研究を進めていきたい。

(議長)

資料 6（運行管理者向けアンケート調査）の取組は昨年からの継続か。

(事務局)

今年初めての新規の取組である。

(議長)

素晴らしい取組だと思う。会社としてのドライバーへのマナー啓発指導の視点など、今後参考になるであろう。

(委員)

個人タクシーの団体は 7 団体あるが、どの団体にも属していない個人タクシーが 200 台以上（234 台）ある。その中には、ルールなどに制約されないものとして、好き放題になっている可能性もある。運輸行政を司るうえで、どこかの協会に入るよう行政から即してほしい。西院地区で警察と市民と業務センターで、3か月間毎週金曜日に交通ルールの啓発活動を行った際、警察から指導したにもかかわらず、ある個人タクシーはマナーを守らず、大きな態度を取っていたという事例がある。

(委員)

行政として、団体に属することを強制することはできない。ただ、ルールを遵守できていないことがあれば、個別に指導はしていく。

(議長)

問題点として、認識をお願いしたい。

(委員)

白タクについて、東京では警視庁によって、4人が逮捕された。50人のドライバーで1億以上を稼いだといわれている。我々も関空の団体と白タクの対応をしている。京都の場合、100億以上と推察される。問題視すべきである。

(委員)

中国系の組織と理解している。時間がかかるが組織の壊滅に向け、対応したいと考えている。

(委員)

ナンバープレートの見分けがつきにくく、それが白タクを助長しているのではないかと考えている。また、国家戦略特区の絡みもあると思う。

(議長)

毎年の取組の効果を確認いただいたうえで、これからも協力を賜りたい。

(3) その他

(事務局)

参考資料2の説明

3. 閉会

以上