

## 第2回諫早市地域タクシー適正化・活性化協議会議事録

1. 日時：平成22年1月26日 13:30～15:30
2. 場所：長崎運輸支局 2階会議室
3. 議事：（設置要綱第5条第2項により会長が議事進行した）

- 事務局による地域計画案説明 - （省略）

（会長）

「この地域計画（案）については、①基本方針、②地域計画の目標、③特定事業とその他の事業の3行程となっている。

基本方針（1頁～4頁）については、第1回協議会で説明があった現状や問題点を踏まえてまとめたもので、そこに示された現状認識や取り組みの方向とかが地域における取り組みの基本ということになる。

そういうことで、修正または追加、ご意見等があればお伺いしたい。」

と述べて、出席委員に対して意見等を求めたところ、各委員から次のとおり意見陳述、要望及び質疑応答等があった。

（A委員）

項目1基本的な方針の(3)取組みの方向性の冒頭部分で、「(1)・(2)において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえて…」と書いてあるが、これで行くと(1)の項目に役割、(2)に現況・課題というものがないといけないのだが…。多分、タクシーの役割という部分は、冒頭に書かれた公共性があるということだろうと思うし、また、現況についてはタクシーが多すぎる、労働条件が悪いというようなことを唱っていることまでは分かるが、課題という部分が余り見えてこない。見えてこない課題を踏まえて目標を設定するというところにちょっと違和感があるのは、私の考え違いだろうか。課題という部分に触れられている感じがしないのだが…。」

（事務局）

おっしゃるように、(2)の現状の中に、労働条件の悪化とか運転手の高齢化、産業としての維持が難しいとか、また、輸送実績の悪化についても需要が長期的に低迷しその改善が必要であるとか、適正車両数の問題では車両が多いとか、そういったものが現状と同時に課題であるということで合わせて書き込まれており、課題ということで分けては書いていないが、現状を踏まえる中でこういう課題があるという書き方をしているという風にとらえていただきたい。

（L委員）

それは、タクシー協会側から見た現状だろうと思う。一般消費者、利用者側の立場からするとそういうことではなく、逆に、基本料金が毎年どんどん上がってくるばかりだという問題がある。

欠席した第1回会議の時に東京に行っていたが、やはり50円ほど上がって750円になっていた。

利用者が何故利用しないのか、やはり金額が高いからである。

そこを抜きにしてこうした案を作っても、利用者は結局は利用しないだけだと思う。

その部分をいろいろな業界、例えば、正月は鉄道でも安い運賃を出してみたり、高速道路を無料化したためフェリーの方も料金を安くしたりとか、そうした努力をしている。

でも、ここは（タクシー業界）、一定から、全然話し合いとか全くない訳ですよ。

公共性とか、車が多いだとか、あくまでもそれはそちら側の考え方であって、利用する側に見ればそういうことではないのではないかと思う。

説明を聞きながら、もっとサービスを…、そういうところが欠けているのではないかと感じた。

消費者の立場をもう少し入れた取り組みを入れていかないと、案を作っても（方向性が）違うのではないかと非常に感じたんですが…。

（D委員）

今言われた利用者側からの立場ということは自分もそう考える。

ただ、働く側からすれば、タクシー運転手の賃金は歩合制であり、お客さんの運賃で給料をもらって生活しているんです。運転手の年収は、そこ（資料）に書いてあるように200万円ちょっとであり、他の産業との賃金格差がものすごくあり、書かれている通りなんです。

私たちはボランティアではないんです。

今、初乗り500円でいただいておりますが、それをもっと安くして、その分お客が増えればいいが、（一昨年）運賃改定で初乗りを500円にしたけどお客は増えていなく、運転手の給料は益々下がっているんですよ。

利用される方は言われる通りで、自分もタクシーに乗る立場だったらそう考えます。

だけど、働く立場からすれば運転手仲間は生活できません。

（L委員）

皆様が悪いと言っている訳ではなくて、費用対効果、安くしたから増えるかどうかというのも疑問だし、今のままでこういうことをやって増えるかどうかというのも疑問で、正直言って私も分からない。安くなったからさあ自

分も乗るかといえ、そこもまたクエスチョンがつくから、自分でも分かっているつもりなんです…。でも、何かしないと変わっていかないし、タクシー協会もこんなに努力しているというのが見えてくれば、また違って来るだろうし…。

例えば、一々、財布を出してお金を支払うのも面倒くさいから、5千円券、1万円券などに1割位プラスしてカードを作ってみたり、観光をするならば、JR、バス、旅行会社、タクシー協会等と一緒に一つメニューを作っていく。

お客さんが後からお金を払うと高く感じるけど、その中から組みにしてみれば以外と安い。

皆様の労働条件は逆に悪くなるのかなとは思いますが、動かないでじっとしているよりは、動いて収入があった方がまだ良いのかなと思ったりしている。

例えば、深夜料金を取られる。労働者にしてみたら夜働くから非常にきつい分、料金が上がってくるのは分かる。

しかし、逆の発想で、例えば、映画の深夜料金は安くなるが、タクシーの深夜料金は高くなるから、飲みに行っても夜10時前には帰ってしまう。

そうではなくて、逆に安くすれば以外と長く居て、お店との連携で（タクシーの利用を増やす）そういうやり方が出来たりするんじゃないかとか考える。

皆様方の労働条件は悪くなるかも知れないが、何もしないで車を動かさないでいるよりは、少しでもいろんな努力をすることによって変わってくるんじゃないかと思ったんですけど…。

その辺のことは私にもまだよく分からないんですが、私たちも、それぞれの企業も皆そういう努力をし、新しい発想でやっている。

これから高齢化時代で、本当にタクシー料金がもっと安くなれば、高齢者もタクシーを利用し、自家用車を止めるんじゃないかと考える。

お店で買った物をタクシーに乗せて帰る高齢者も多いし、例えば、高齢者に限ってタクシーの基本料金を少し下げたり…。

病気で通院する人は、自分で車を運転していくのはきつく、体が疲れる。しかし、人工透析をする方たちが、タクシー料金が高く、また、病院代にお金が掛かるため、透析を受けたばかりの病人同士で協力し合い、交互に自家用車でそれぞれの自宅まで送り届けているという協力体制のことが本にちょっと書いてあった。

全てを対象にではなくて、一部に限って少しサービスを行うことによって、また市民の見方も変わってくるだろうし、それによって皆さんの労働

条件が悪くなるということも私自身も思いはしているが、しかし、何もしなくて人も乗らないでこのままの状態の中でのよりは、皆さんに使っていただいて、薄利多売、ほんの少しの利益かも知れないけれども、少しずつ改善されていく方が良いのかな…とたゞそう思っただけで、皆さんの気持ちは非常によく分かるんですが…。

そういう風に変えていくことによって人の目がまた変わってきて、利用されてくるんじゃないかと思ったんです。

だから、皆様の労働条件が変わることはもちろんですが、そういう消費者側の立場、要望というのを入れていかないと、タクシー業界は変わっていかないのかなとは思う。

だから、一つだけではなく、いろんな手口、いろんな消費者側の目線、観光の目線、労働者側の目線とか、そういうところで空気を作っていく方がずっと効果的ではないのかなと非常に感じている。

(D委員)

今のご意見に反論する訳じゃないが、透析患者の問題についての声を聞いて、自分達は、昨年、諫早市老人クラブ連合会会長達と一緒に署名を取って諫早市に対してそういう人たちへの助成金の支給について運動をし、それは、市の厚生委員会、市議会を通った。そういう運動をしている。

また、観光問題とかは、事前に綿密に調査をしないと、やってダメだったでは運転手に負担が来る。

明らかにプラスになる保障があればどんどんしてもらって構わないが、やったは良いがダメだったと…。

それと、代行問題とかもあったが、代行もタクシー協会でされていたが、結局、今は単独でやっている状態である。だから非常に難しいんですよ。

これをやればプラスになるというのは目に見えないんです。

それで、全部負担するのは、事業者にももちろん来るが、現場で働いている運転手に来るんです。

だから、そこはまあ、事業者と運転手、働く物が一緒になって、専門家等も入れて綿密にしないと、逆にマイナスになる可能性が大きいと思う。

確かに、タクシーを利用される側の立場になれば、先ほど言われた通りだと思う。

しかし、私はタクシーで働く者の立場だから、今言った意見になる。

(G委員)

D委員同様、反論する訳じゃないが、実際、今もう、最低のラインでやっているところである。

自分は労働組合としてやっているが、会社は倒産してしまう状況にある。

そうすると、もうこの会はなくなる状況、お客さんがなくなる、タクシー会社がなくなる状況でギリギリやっている状況である。

JALじゃないが、あのようになって国の税金から補填され保護されるんであったらよいが、うちの社長も「もうギリギリばい。」とっている状況にある。

最低ギリギリでやって、やることをやって、最終的にこういう協議会が持たれたと自分は理解している。

(L 委員)

良く分かります。

各家庭に1台ずつ車を持っている時代になって、なかなかタクシーを使っていただけないという状況にある…。

(事務局)

この協議会というのは、今まで事業者だけではなかなか取り組めなかったものを、新たな発想で利用促進につなげていこうというものであり、今のご意見について、必ずしも、現状だけに止まらず、長期的なものの兼ね合いもあるし、今すぐ出来るものもあるし、いろいろご提案された中でも、あつと思うものもあるし、これは協議会の中で少し具体化していこうかというもの、今の制度の中ではなかなか難しい、もう少し長期的なスパンで考えるようなものもあると思って聞いていた。

ただ、やはり、別の視点から意見を言っていたくというのは、この協議会の目的に非常に合致しているので、そこを、その現状では即ダメということではなく、少し積極的なところで利用促進をという考えで協議していただけたらと考えている。

(L 委員)

私も自分で事業を行って分かるが、PRが下手なんですね。だから、皆さん一生懸命やっていることを、もっとPRや連携の仕方、単独でやるととてもきついで、自分たち異業種と一緒にやることによって収益を得るというのもあるだろうし、そういうことを一緒に考えていくということも大事なのではないかと、自分で仕事をしていて感じるころではある。

皆さんの気持ちは非常によく分かるし、また、経営者側の立場もよく分かる。

私の言ったことがそのまま収益に繋がるとは思わないが、でも何かやらないと今の現状のまま変わっていかない訳だし、それを脱出するには、少しずつやっていくより仕様がなにかと…。

だから、申し訳ないが、今までは労働者の側の立場からの改革ではなかったのかなと…、消費者が段々離れていくのは、やはり、本気で消費者開

拓をやっていない…、そう思うんです。

(G委員)

一つ例を言っていますか。

今、一律に値段を下げる感じで言われていたが、10%の範囲内で料金を設定して良いという状況の中で、一番最低限の値段で運行している四国のタクシー会社がある。

ということは、今言われたように、そこに需要が一杯行ってしまう。

その会社の運転手が、お客が多いので逆に過労死をしてしまったという例もある。

(L委員)

例えば、協会で設立する、地域で設立する、個々の会社で単独でやるのではなく協会で…。

(D委員)

単独で、うちはいくらでやりますという設定は私たちには出来ない問題ですから…。

長崎の場合は県でしていますよね、だから、例えば、よそは500円だけうちが450円でやりますといえ、値段の競争になってしまうので…。

(B委員)

有り難うございます。

L委員や労働組合代表の方の話を聞きながら、いろいろ考えていたが、これから先、利用者目線というのは将来に向けて、多分、一つの大きなキーワードになってくるんだらうということは、事業者或いはタクシー協会の中でもそう考えている。

こういう風に、このタイミングで地域協議会を持っていただき、この場で、タクシーの活性化をどういう風にしていこうかと話し合えることが、本当に将来に向けた大きな実りとなるような感じがしている。

第1回目の会議で適正台数も出され、諫早市が供給過剰地域であるということは皆様ご存じですが、この前いろんな委員からも出されたように、じゃあ供給過剰の状態を台数を減らしていだけで根本的な解決が出来るのかといえば、多分そうではないだらう。これだけ需要が右肩下がりで落ちている中で、需要の掘り起こしというのやはり根本的に考えていかなければならないので、L委員のような利用者の目線でいろいろなご意見をいただいて、規制するだけではなく出来るところをかいつまんでいくということが、これから労使共に必要なことになってくるのかなと思っている。

だから、労働者の方の立場も事業者としてよく分かっているし、このままではいけないと言うことでこの協議会が成り立っている訳だから、その辺は皆さんのご意見を聞きながらいろんなことを考えていける実り多い協議会になったら良いなと思っている。

(会長)

まず、この基本方針というのは、現状、取り組みの方向性ということで、一応、これでいいということで良いですか？ 何かこの他にご意見がありますか？ 次の2番、3番の地域計画の目標、特定事業、その他の事業についての方針、取り組み状況ですので、これについてご意見がありましたらお願いしたい。

資料8頁以降に出ております特定事業、その他の事業についての具体的な取り組みについて、追加や修正があればしていきたいと思いますが…。

(D委員)

一つ例を。11頁の(④交通問題、都市問題の改善に関する)その他の事業に「混雑地域におけるナンバープレート等による乗り入れ制限の検討」と「混雑時間帯の乗り入れ自粛の検討」とあるが、これは、運転の運収に即繋がってくる問題である。

7頁の上段部分には「労働時間の格差を可能な限り縮める」「賃金格差も可能な限り縮める」とあり、(これと対比すると)ちょっとおかしいのではないか。

労働時間を短くして賃金格差も縮める、短い時間で賃金も上げるということでしょうか？ そういうことは出来ないんじゃないかと…。

単純に考えれば、労働時間を減らせば当然、運収は下がる。

これはもう間違いない。

なのに、こうした乗り入れ自粛の検討なんかされたら、私たち運転手からの反論がかなり出てくると思う。

昔の諫早のようにA型運賃だったらこれなんかも良いだろうが、諫早の場合、今はB型に近い運賃体系だと思う。

その運収が下がった部分をどうやって賃金格差を縮める方向に持っていくのか、私には疑問に思われる。

労働時間も格差を縮める、賃金も格差を縮めるとしながらこういうことをして本当に縮まるのかな…と私は疑う。

(事務局)

確かに労働時間が短くなれば運転手個人としての収入は減るところではあり、おっしゃるとおり、労働時間、賃金の格差を縮めるということとは矛盾があるとは思う。

(D 委員)

矛盾があると言われるのであれば、私たちは分かるが外部の委員の方には誤ったことを発信することになる。

(事務局)

これは誤ったことというのではなく、例えば、観光ルートの設定を図るとか、島原方面の名所を巡るとか、何らかの方法で需要の拡大等を促進して行くことを検討していただき、それによって、多少労働時間が短縮されても利用を促進することによって運転手の運収、賃金を上げていくような計画を考えていくということである。

矛盾するという言葉は適切ではなかったかも知れないが、基本的に考えれば、労働時間が短くなれば収入が少なくなることは今までの傾向ではそうでしょうが、利用を促進することによって全産業労働者との時間的格差、賃金格差を縮めていこうという方向で考えていることである。

(I 委員)

問題は生産性の問題であり、時間の問題ではないと思う。例えば、1時間に100個作業が出来る人と時間が短くなるから50個しかできないので賃金が云々という考え方は間違っていると思う。いかに生産性、一人の能力を上げていくかの問題であると思う。

現在はマンパワーの時代といわれており、1人で2人分の仕事をするというくらいの力を出し、1時間でも1.5人分位出来れば、それだけの収入はあるのではないか。

環境づくりをしていくことが大事なのではないか。

そのために、観光ルートを作ったり、高齢者に対する需要促進を図ったりするということではないだろうか。

その一つが今ご意見があったことではないか。

もっと利用者の立場に立ってはどうかというのも、そこに繋がってくると思う。

そういうご理解をしていただかないとタクシーの未来はないと思う。

時間でこれだけ、8時間労働だから自分は5千円もらうということであれば、山に行き8時間でも5千円である。

そういう考え方は絶対違うと思う。

(D 委員)

うちの組合は、時間に関してはそんなに組合の方から(クレームは)出ないんですよ。

(I 委員)

(労働) 時間 (の格差) を縮めますよといいながら、一方では給料 (の



格差)も縮めますよという二つの相反することが出来るかと言うから、それは出来るんじゃないかと私は言っている。

それが出来ないという前提に立って物事を考えてはいけませんよと…、出来るようにするためにいろんなことを考えるんじゃないですかと言っているのである。

そのために、この協議会があるのではないか。

私はそう思う。

そのための意見だったのじゃないのか。

(B委員)

このその他の事業の混雑時間の乗り入れ自粛の検討なんかは、現在、駅前の夜間の一方通行なんかをやっているが、そういったことの事例も含んでいるし、もちろん、混雑地域におけるナンバープレートによる制限を行うと断言している訳ではなく、そういったことも踏まえて考えていかなければ、今、本当に市民から苦情も来ているし、交通問題に関して警察にもご迷惑を掛けている。

やはり、タクシーのイメージというものを悪くしないために、労使がどういう風に協定を結んで、協会として、また業界としてどういう風にしていこうかという問題であり、労働組合側の方だから労働時間、賃金等の問題も含んでくるかと思うが、そういうことではなく、もっと広いところで考えていただけたらと思っている。

(G委員)

今、混雑時間帯とあったが、こういうことを決めても運転手は絶対に守らない。

いずれ時が経ってしまえば、パーになってしまう。

一つ事例を挙げると、諫早駅前の西友の裏通りにAタクシーとBタクシーが10台位並んでいるが、近くに住む父親が、「あそこは何か。」と言う。

西友の搬入口のある通りで、交番はあるが、向かい側から初心者の車が来た場合などは離合が出来ない混雑状態が発生している。そういうのを決めても、運転手はすぐにパーにしてしまう。

これは重大な問題だと思う。

(ルール違反をする)運転手に対するペナルティー、罰則を決めて確実にしないと、決めても一緒だと思う。

(I委員)

それは確かにそういうことはあると思う。

しかし、そこにやはりタクシーの社会的責任というものを運転者達はもっと自覚する必要があると思う。

そういったことがいろんな弊害となって交通行政の上でいろんな問題を提起していることかも知れない。

何故ならば、「貴方達は自分の言い分ばかりを言いなさんなよ…。

自分の言い分を言うのであったら、ちゃんとルールは守りなさいよ…」ということかも知れない。

自分の言い分だけでは世の中は通っていかない。

だから、ルール、マナー等を決められたら、それを守るという環境作り、皆で守ろうということが大事なんじゃないか。

例えば、バス停を使わせてくれという話しは確かにいい話かも知れないが、使わせたところ、後はもうたばこを吸って吸い殻が散らかっていたり、後の始末がされていない。

或いは、実車タクシーはバスレーンを走らせて下さいとお願いし、それは良いですよとなったら、今度は、空車にも関わらず走ってみたりとか、そういうことではタクシーはダメだと思う。

この協議会の委員さん達には何のために出てきていただいているか。

タクシーの活性化を図るため、ひいては（タクシー業界の）皆さんのためにお忙しい中に出席していただいている訳である。

だから、やはり、その委員さん達に対する気持ちというものに報いるという意味でも、「それはダメですよ。

誰も守りません。1週間でパーですよ。」ということではなく、「今までとは違うぞ。

今までは1週間でパーであったが、こういう協議会が出来たのだから委員の皆さんから協力をしていただき、知恵を出していただいて、これからは皆で守ろうや。

少しでもタクシーを良くしようや」ということに繋げていっていただきたいという風に思っているので一つご理解をお願いしたい。

(G委員)

分かります。

実際、諫早の協会でも各社そういう決め事をしたことがあったが、いつの間にか全然守られなくなりそこで止まってしまった。

各営業所が踏み込んで連携し、決まり事を作った場合、それに違反した運転手に対する罰則を強化すれば自然と違反はなくなっていくんじゃないか。

今までは、苦情などがあった場合でも（ペナルティーなどは）何もありませんでしたから。

(L委員)

利用者としては、例えば、Bタクシーに乗った際に運転手が良かったから、次は、またそこに乗ろうと思う。

いつも思うことは、皆さんがそれぞれの会社の顔だということを忘れてはいけないということである。

(利用者は) そこから会社を評価していくということを忘れてはいけないと思う。

自分の会社の顔である運転手として利用者にまた繋がっていくということとを皆さん考えていただいた方が良いのではないかと思います。

(事務局)

先程のルールをなかなか守れないという現実があるが、今回の資料11頁の(乗り入れ制限・自粛の検討に関する)提案については、各個の事業者が取り組む特定事業として、マナー向上のための教育研修の充実と書き込んであり、これは、接客マナーということで前の方に別の項目でも出している。このマナーというのは、交通問題・都市問題としての交通マナー全般についての教育研修であり、こういったものをセットでこの協議会の中で検討事項として取り組んでいければと考えている。

(D委員)

これは、タクシー協会、事業者側が主体となっているが、諫早市タクシー協会はタクシー運転手も加わったエチケット委員会というものを作っていた。運転手の代表も入ったそういうものを活用させてもらえば、私たちも運転手に対してエチケット委員会で決まったからと強く言い易い。事業者側とかタクシー協会だけで決められても私たちに伝わりにくい。エチケット委員会が最後に開かれたのは一昨年で、最近では開かれていない。

こうしたものを開いて運転手に理解してもらった上で取り組んでもらえば、もっと生きてくると思う。

(M委員)

今、ルールの関係で、マナーの向上というのをここに載せていただいた。タクシーのイメージという話があったが、特に、警察としては、バスもそうであるが、プロのドライバーであるタクシーの運転手にそういうルールを守っていただくということが、どれだけ一般のドライバー、歩行者に影響を与えるかということとを十分認識していただきたいと思っている。

当たり前の話しであるが、それぞれのドライバーがそういう立場に立って、コツコツとマナーに則って運転等をしていただけることが、いろんな意味での交通安全、交通事故ゼロにも繋がるということとは間違いのない事実だと思う。その点で、特定事業としてこういう項目があるということは、

警察としては非常に心強いことだと思っている。

もう一つ、常に言われることであるが、警察は何かある毎に、反対、これをしたらダメだという立場で言われがちであるが、そうではなく、例えば、バスベイという一つの空間をタクシーが待機場所ということにして利用するということについて、皆さんが一般の方からそういう認知をされるのであれば、私は何ら問題はないと考えている。

諫早（市民）の方々にそういう気持ちがあるのであれば、そういうところでタクシーが乗れるという規制の検討をすることも可能である。

一番大事なのは、タクシーに対する一般の方々の印象がもう少し上がるようになればなあというのが正直な感想である。

私たちが、よく交通事故の現場等で経験することだが、こういう言い方をしたら大変失礼だとは思いますが、悪いタクシードライバーが沢山おられ、良いタクシードライバーとの格差がある。

その辺のところを底上げしていただいて、「タクシーの運転手は全然違反もしなくて、信号が黄色になったらすぐに止まれる。

ああいうのを見習えよ」と一般の人に言えるような交通環境を作っていただければ、私たちとしては、この協議会に参加した甲斐があるんじゃないかと考えている。

（B委員）

決して乗務員だけが悪いのではなく、もちろん、乗務員を雇用している事業者の問題も今まであったかと思う。乗務員研修をきちんと行っていなかったり、マナーの悪い乗務員に対する指導を徹底してこなかったという今までの体質があったかと思う。

その辺を、この協議会を機に、特定事業計画もそれぞれの事業者が出すし、諫早市の地域計画もこうして出来上がってくる訳ですから、この計画案の中には、事業の実施主体としてタクシー事業者と諫早市タクシー協会の2つの名称しか載っていないが、タクシー協会ということになれば、先程、D委員が言われたように、当然、エチケット委員会と協議して、お互いの話し合いの下に乗務員に徹底させていただくという過程を必ず踏んで参りたいと思っているので、タクシー協会としても、ここで皆さんにご報告しておきたいと思う。

（D委員）

私も勉強不足のため、ちょっとお聞きしたい。

全国の都市部では運転手の登録制度が始まっているが、長崎の方に来る可能性があるのか。来るとすれば、いつ頃になるのか。

分かる範囲で教えていただきたい。

(事務局)

今のところは長崎県特に諫早の方に設定されるという動きはない。ただ、今、全国で142の地域協議会が出来ているが、こうした協議会の中でそういう気運が高まってくればまた違うと思うが、今のところ具体的な話は出ていない。

(D委員)

私は、プラスになるのであれば、県の協会にでも動いてもらって長崎だけ単独でも、大規模ではなくともそういう制度を作ってもらえれば運転手の向上には繋がってくるのではないかと思う。

(I委員)

確かに、そこはあると思う。ただ、経費の問題とか、いろんな問題がネックとしてあると思う。

(D委員)

東京都か大阪など都市部だけとなっているんで…。

(I委員)

九州は福岡まで来ている。

だから、もう少し来ないかなと思っており、早く来て欲しいという気持ちはある。

(D委員)

その制度は運転手のマナー向上に即、繋がっていくことだと思う。

(I委員)

そういう意見があったことを協会として伝えておきます。

(A委員)

(地域計画案には、) タクシー協会としての取り組みについてこれだけ書かれてあるが、いろんな殆どの事業で費用が掛かってくる問題ばかりだと思うが、そこら辺は協会としてある程度見越した上でのこうした内容となっているのか。

ただでさえ、今厳しい状況なのに、これだけ投資をするということは、投資以上の効果があればいいが、どう考えたってそう簡単な問題ばかりではない。

あっさり、この中でこんなことをやりますと言われていたから、ちょっと、そのところが気になるが…。

(B委員)

いろんなことを書かせていただいた中で、例えば、乗務員研修なんかについては、既にやるような段取り、準備を進めている。

ただ、ここで経費がかかるといえば、ウェブサイトの開設などもなかなか

か単独にはすぐ出来ない部分もあり、現在、商工会議所のホームページ上で間借りさせていただいているような状況であり、単独で進めていける事業ばかりではなくそれなりの経費もかかってくるので、出来ればそういうところとの連携も視野に入れながら、手つなぎ出来るところは手つなぎをさせていただいて、いろんなことに挑戦していこうかと思っている。

(A 委員)

そこら辺はよく分かるが、いろんな設備の導入やハイブリッドの購入等もっと根本的な問題については…。

(I 委員)

ちょっと補足させていただきます。

実はこの特定事業の取り組みの関係ですが、ここに沢山書いてある事業を全て事業者がやるという訳ではなく、例えば、子育て事業というのはここに載ってないんですが、それは、既に全事業者が実施している事業だからです。

例えば、8頁の電子マネー、クレジットカード、ICカード等の決済機器の導入の実施主体はタクシー事業者となっているが、この中で、自分の会社ではこの決済機器を入れようとか、資金に余力のある会社はこれを取り入れ特定事業計画として申請するなどという形になる訳です。

事業者が零細でなかなかそういう投資が出来ないという方もいるので、その方達は、お金が掛かる特定事業計画は作らないという形になり、この地域計画の中から事業者の体力に見合ったことでタクシーの効率化、活性化を図っていくための特定事業計画を作っていくということになる。

この中から、事業者さんが出来るものはどういったものがあるか、1つでも2つでも選択してそれを実施することによって諫早市の地域におけるタクシーの活性化を図っていきましょうという方針なのである。

そうした事業者が沢山集まって、いろんな取り組みをやることによって今よりも良くなるというものの考え方である。

(A 委員)

それはよく分かる。

ただ、新聞などに長崎市か佐世保市の地域協議会のことが載っていたが、こういったことが表に出しまえばその縛りが出てきて、後で困らないかなと思ったんです。

みんなで作るんだぞ、全タクシー会社が例えばハイブリッド、ジャンボタクシーを入れるんだぞということになってしまえば負担が大きいから、

そのくらいのお金があるなら、組合の方は少しでも回してくれというはずだと思って、それが一番気になったもので…。

その辺は上手に言わないと…、その中から出来るものからやっていくんですよというようにしないと、後が困るような気がする。

(会長)

8頁の(1)の中に取り組みがあるが、あの文章の中に、事業者が全てをやるのではなく、項目の中から選んでやるというようなことを入れたらどうか。

(I 委員)

その関係については、(1)の3行目に「特定事業計画に関しては、地域計画に賛同したタクシー事業者が、単独または共同して行おうとする特定事業を以下の各項目から積極的になるべく多く選択し～」として、事業者がなるべく多く選択して取り組みなさいという表現にさせていただいているが、もう少しわかりやすい文章に換えるようにしたい。

(G 委員)

8頁の①の特定事業のジャンボタクシーの導入の意味合いが、チャーターのジャンボタクシーか乗合タクシーのどちらなのか教えていただきたい。

(事務局)

今のところ、この中に具体的にどこでジャンボタクシーを導入するということまでは、はっきり書き込まれていないが、基本的には通常のジャンボタクシー、借り上げのジャンボタクシーということで想定されていると思う。

それを、先々、乗合タクシーの導入等があればそういうことになる。

(G 委員)

諫早市には、長崎市とか佐世保市みたいに地場の企業がないので、日中の客といえば、病院に行くお年寄りとか、ちょっと山に家族を送って行くとか、そういう客が今の自分達の1日の運収を支えており、乗合タクシーが出来たらまた影響が出てくるのではないかと思いお尋ねした。

(A 委員)

もう一つ、根本的な問題として、タクシーの適正化と活性化という2つの柱があると認識している。

適正化というのは、台数の問題が中心になると思うが、もう一方の活性化という分野も、当然国土交通省としては、この機会にちゃんとやりなさいよということだと思うが、その目標を設定するという①から⑩までの項目があるが、適正化の問題と活性化の問題が混在していて、最初にこれを

見たときは何じゃこりゃという気がし、もう少し整理が出来ないのかなと思った。

元々、どう見ても始めに後の3の文章が出来上がっていて、それに1、2の文章をくっつけたような部分があるかと思うので、先にこの①から⑩までの項目があるんだろうと分かるが、もう少し、表に出る部分で行くとどうしても台数という問題の適正化が一番上に来て、それをクリアし、いかに問題なく移行できるかということで活性化が出てくるはずなのですが。

一番始めに、「タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり」という項目があり、これは活性化の分野ですよな。

そして、最後に「供給過剰状態の解消」という項目が来ているが、その辺がちよっと違和感があったんですが…。

だからといって、どう考えればいいか、私も途中から投げ出してしまって、それから先は考えなかったんですが…。

(会長)

適正化、活性化ということで、项目的に「供給過剰の解消」が最初に来た方が良いということなんではないでしょうか。

(A委員)

単純に行けばそうなんですよな。

だから適正化と活性化に分けて2本立てにし、活性化の中にはこういったものがズラッとあって、例えば、環境問題への貢献や防災・防犯対策というのは活性化でもないですよな…。

だから、元々、国土交通省の中にこうした10項目の並びがあるのかなと思ったんですが…。

(事務局)

この目標設定というのは、下の方のタクシー事業者が中心となって行う特定事業或いは地域の取り組みとしてタクシー事業者だけでなく関係者の方々が参加してやるというその他の事業になるが、後の方の特定事業及びその他の事業とその目標がリンクしている。

目標があるから後の方に特定事業がくっついてくるということなのですが…。

協議会では大きな問題として認識しているが、特定事業の中には関係法令いわゆる独禁法の問題があって特定事業としては書き込めない部分があるので、最初の方で供給過剰問題についてどういう事業を持って来るのかということが難しい。書けないという事情があるんですが…。

それで、大きい問題だったら、当然、前段の現状のところ書き込んだ上で、地域計画の目標としても改善していきましようとして書き込めるが、そ



れにプラスアルファする特定事業がないので一番下の方に持ってきた。

分かり難い部分は確かにあると思う。①から⑩までの項目の整理について事務局の方で検討させていただきたい。

(L 委員)

適正化と公共性について、要するに、環境問題などは公共性があり、ハイブリッド車を入れていく場合は国から事業者に助成金を出したりする仕組みもあったり、活性化については、3本柱、すなわちタクシー協会や自治体の努力の部分と、公共性としてはタクシー会社の役割というところもあったりということと、あとは、タクシー業界が消費者目線に立った上で活性化のために自分達が出来ることが何かということのを～

(会長)

消費者として特定事業の中で具体的な要望とか、何か項目的なことがありますか。

(L 委員)

とにかく、これは業界側のあれで…。それは当たり前のことであって、どこの企業もいろんな努力をしている訳である。

先ほど言ったように、皆さんが企業の顔だということを皆忘れてしまっているから、給料が安い、労働条件が悪い、悪いというところから全く進んでいかない。利用者の側からしてみたら、本当に、乗ったタクシーが会社の顔であり、そこから評判がどんどん変わっていくし、それはタクシー業界だけでなく、私たち小さな団体ですら会員一人ひとりの顔から評判が入ってくる。

個々の皆さんが認識していくことによって、またタクシー業界も変わってくるし、消費者からあのタクシーは良かったと思われるようになれば、また変わってくるだろうし、そこが一番最初のところである。

その先、もっと利用を促進していくためにはどういうことをしなければいけないのかということ、この場でもっと考えていかなければならないのではないかと思ったんです。

(会長)

抽象的なことを言われても、ちょっと…。

こうやって欲しいという項目ごとに具体的なことが欲しいんですが。

ほかに何かありましたら…。

(N 委員)

資料7頁の上段の(9)の上の方に、長崎県は労働時間が長いということで、労働時間の短縮のことを書いていただいております、それが課題であると同時に短くすべきではないかということが書かれてある。

それを受けて、12頁の⑧の項目の中、具体的にどういうことをやるかということで、「デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮」というストーリーになっており、デジタルタコグラフで日々の労働時間を管理して適正に労働者の管理をやる、そのことによって労働時間を短縮しようという流れになっているが、実は、長崎市の方でもお話があったかも知れないが、もう一つ、要望という形になるが、有給休暇の消化率がなかなか進んでいないという実態もあるので、どこに書き込むかという問題もあるが、また、書いていただけるかどうかは別として、出来たら労働時間の長い人には有給休暇の取得について書いていただければと思う。

要望としては、例えば、「有給休暇制度の見直し」とか、「有給休暇促進の検討」とか、「有給休暇取得促進のための環境整備」等といったものを検討する余地を残すようなことで、「賃金制度の見直し」のところに入れるか、「デジタル～」のところに入れるか、或いは、項を改めていただくか、そういうことで（対応）していただければと思う。

(会長)

それでは、事務局で検討するということで良いですか。

(B委員)

有給休暇制度については、各事業所ごとに制度の持ち方は違うと思うが、一般的な労基法に則った有給休暇制度を設定していると思う。

ただ、タクシーという職種の特殊性があって、事業者側としても一日に一気に5人出されて5台休車してしまう状態だと非常なリスクを負ってしまう。

そこは、多分、各事業者が労使協定の下でいろんな協定を結んでいるかと思う。

ただ、その辺も見直して、各事業者でもう一度、生産性を向上させるための有給休暇制度の見直しを図ることも必要になってくるのかなと思う。

(N委員)

計画年休とかもあるので、それぞれの会社で検討だけでもしていただければと思う。

(事務局)

8頁以降の特定事業或いはその他の事業、その中でも特定事業については、タクシー協会を通じて事業者とある程度打合せをしているので、この中にある程度実現出来るものが入っていると考えているが、その他の事業についてはこちらもある程度検討はしているが、特に自治体や警察におかれて、それぞれの立場で本当にこういう形で触れて良いのかどうか、或い

はもう少しこういうことも出来るとかいうお話があればお聞かせいただきたい。

前回のいろいろな提案等も踏まえて何かありましたらお願いしたい。

(B委員)

タクシー協会からの要望ですが、前回も出たようにタクシーベイの確保が非常に厳しくなっており、現在正式に諫早で認められているのは3カ所だったと思う。それ以外に客待ちをしている箇所が何カ所かあるが、年末年始も市民から警察に非常に苦情があつて、交通課長から協会に対しても要望を受けた。

実は、諫早市内には客待ちを出来るところがなかなか少なくなって、第1回目にも要望させていただいたように、例えば、バス停での客待ちであるとか、もう少し自治体なんかでもタクシーベイとして開放出来る場所があれば検討をお願いしたい。

(M委員)

既存のバスベイの利用については、ケース・バイ・ケースで個々を見ていかないと良い、悪いということは厳しい。と言うのは、法律の関係でバス停の前後10メートルはダメというルールもあり、また、大きさによって、多少スペースがあるのであれば可能だと思う。

その前後に横断歩道がどちら側にあるのかによっても、前に付けるのか、後に付けるのかということも当然あるので、その辺を個々に検討していく必要があるということが一つ。

もう一つ、道路管理者である諫早市や県、国がそういう便を作っていたかないと警察が言うだけでは作って貰えないので、そういうところでタクシーベイを設置していただければ有難いかなと思っている。

そういうところも、100%タクシーが専用するのではなくて、午前中の例えば荷物の搬入があるときは運送関係の荷さばきのベイにして、午後以降はタクシーが利用するとか、現実には長崎市内ではそういう棲み分けをしている場所もあり、そういうところで何とか確保出来れば警察の方も規制の切り替えをすることは可能だと思う。

(O委員)

規制の切り替えにプラスして、地元警察署の交通課長として、駅前交番付近のタクシーの駐車ですれ違いが難しいという話が出て、言っても守らないとおっしゃっていたが、こういう問題ですね…。

こういう規制をするにしても、タクシーを除くという風な規制に変わると思うが、そうした場合に、一般市民が「何故タクシーだけか」というようなことにならないように、皆さん、会社の顔ですから、やはり、駐車し

てはいけないところには駐車しないなど、日頃からきちんとやっていただければそういう規制もすんなりいくんですよね。

その点、日頃からの運行に十分注意していただきたいと思っている。

(会長)

今、こう出ましたが、諫早市の管理者としてはいかがですか。

(J委員)

私は、道路管理者ではなく、どちらかといえば管理者にお願いする側ですが…。

私もバスの仕事をやっているが、バス停を作ってくれというお願いがあったときに、実際、バスベイがないとなかなか道路使用の許可が下りず、なかなか作れない。

実際問題としては、歩道を決めてとればまだ良い方で、例えば、非常にスペースが問題ということもあって、利用者の声もあってバス停を作りたいんだけど作れないところが実際に何カ所がある。

具体的に言えば、例えば、厚生町のAコープの場合、下に地面がなくて上に乗っけているだけで、車が乗り入れられない。

もし、やるのであれば、そこは県の管理であるが擁壁を築いてという話しをやっているが、費用的にスムーズに行かないというケースもあり、なかなか難しいところである。

逆にお尋ねしたいが、諫早市の新庁舎かが出来たが、タクシー乗り場が確保されてないんで、何でだろうと思っている。(タクシー協会から)要望が出ていなかったのかなあと…。

今の市庁舎は出来たばかりで使い勝手が悪く、タクシー乗り場は作りにくい条件にあるが、やってやれないことはないと思っている。

事前に要望があれば計画に入っていたのではないだろうかと思う。

確かに、辻待ちが多いという話しだから、何とか確保すれば交通渋滞解消のためにもなるんだろうということがあり、要はニーズがあるところに取りたくないといけないんだろうから、それぞれ管理者がいるので、そういう要望等があれば管理者の方に問い合わせたりはしたい。

(L委員)

利用者側からすれば、料金が安くなるのが一番効果があると思う。

あとタクシー協会のやることといえば、異業種間との提携、例えば、旅行の際のJRから先の交通機関としてタクシーも一緒に入って旅行代金の中に含めたり、5千円カードに1割プラスして5千5百円分使えるものを作ってみるとか、或いは、もっと安く、頻繁に使ってもらえるように、深夜料金や高齢者料金、病院に行く人たちのために基本料金を少し下げると

か、いろいろあるのではないかと思う。利用者が使うということは、料金が安いということが一番じゃないかと思う。

タクシー業界は、タクシーの運転だけをしていればいいという時代ではなくなっていると思われ、いろんな取り組みをしていくという努力が必要ではないかと強く思う。

個人の人を乗せるだけでなく、いろんな企業との連携ということをしていかないと単独ではなかなか収益として上げることは出来ないし、運転手は運転手で常に自分達が顔だということを忘れないで仕事をしていかないと評判は落ちるだろうし、それぞれの個々の役割というものがあって初めて活性化していくのではないかと思う。

適正化も多分、そういうところで、それぞれの役割でやっていくしかないんじゃないかと思う。

(D委員)

今のいろんなサービスを考えた方が良いという点について、私も個人的にはいくつか考えがある。

初めて話しをするが、それは法的な問題もあって簡単に出来ないからである。

例えば、一人暮らしの老人がいて、そうした人のためにタクシー運転手が代わりに買い物に行くとかのサービスが出来ないかと思う。

実際に自分が電話を受けたことがあるが、しかし、今の段階ではそういうサービスは出来ませんというしかない。

先程いくつか出され、個人的にもいろんな考えがあるが、ただ、法的なものとかいろんな問題があるため、そうしたところから改正していかないとすぐ明日とか来月からしようという訳にはいかない。

確かに山間部や一人暮らしの老人などは、買い物に行くだけでもタクシーでは往復2～3千円かかり、そこを片道料金だけで簡単な買い物だけであつたら運転手でも出来るため、そういうサービスをしたらいいかなという考えがあるが、やはり、法的な問題もあるので…。

(事務局)

今の話しで法的な問題とおっしゃったが、福祉限定のタクシーであれば障害者とかそういう方の運送しか出来ないという制限はかかっているが、一般タクシーの運転手は特段的な制限はかかっていないため、一般タクシーの運転手が介護の人を乗せたらいけないとか、そういうお手伝いをしはいけないとかいうことは特段ありません。

(D委員)

私がちょっと聞いた話では、荷物だけを運ぶのはダメだということだったんですが。お客を運ぶのではなく、例えばお客から電話を受けて、買い物をしてきてくれと頼まれてその品物だけを運ぶんですよ。

もちろん買い物代金はいただきますが。

(事務局)

それは、各タクシー会社が救援事業ということで運輸支局に届出をしておけば出来ることです。

例えば、薬を取りに行くとか、買い物とか、病院の順番取りとか、そういった制度はあり、実際にやっているところもある。

(B委員)

うちでもやっている。やっているけど、確かにPRの下手さというのはタクシー業界の中にはどうしてもある。お手伝い便も薬の受け取りもやっており、ホームページに載せているのだが周知徹底が上手くいかない。

そこはやはり、今後出来ればこういう介助タクシーをするときにもでもタクシー協会で乗務員研修を受けていただいて、諫早のタクシー業界がこういうことをやるんだというPRをすることが底上げになるんじゃないかと思っている。

(D委員)

こういうサービスというのは経費はかからないし、法的にもOKということであれば運転手の運収に即、繋がるし、お客にも喜んで貰えるサービスであり、私は運転手の立場としても賛成である。

PRについては、こういうサービスの対象は高齢者が主体であり、高齢者はまず見ないと思われるホームページとかではなく、チラシを作って殆どの家庭で取っている新聞折込に入れるとかしていけばと思う。

(事務局)

今言われるように、運転手の人でも知らない人がいるように、老人の方もそういうタクシー事業があることを知らない方がいると思うので、PR活動を行って広めていけば需要も増えることが考えられる。

(G委員)

もし、仮に運転手個人の判断で届出なしにそうしたサービスをした場合なんかは、会社に何らかの罰則があるのか。

(事務局)

救援事業に当たる届出をしていなければ、どうしても荷物の運送事業になるので、一般乗用旅客運送事業であるタクシーとしては旅客の方から外れてしまうので、何某かの罰則の項目に当たることになる。

会社としてやるということであれば、長崎運輸支局に届け出てもらわなければならない。

特段審査等もなく、違法性がなければOKとなる。

(会長)

その点は、事務局で検討をお願いしたい。タクシーベイについても検討ということでどうでしょうか。

(G委員)

12頁の「防災・防犯対策への貢献」に関して、タクシーの協力について書かれてあるが、コンビニ強盗やタクシー強盗などの報道があったりしており、コンビニなどの駐車場の空いたスペースにタクシーを待機させておけば、何かおかしな動きや不審人物などの情報を少しでも早く警察に通報することが出来ると思うので、そういうことも案の中にならうかなと思う。

(L委員)

防犯だけでなく、例えば、スーパーなどにでも少しタクシーの客待ちのスペースがあれば、高齢者等がいちいち電話をかけなくてもそこにタクシーがいればすぐに乗って帰れるので、お店側とお話しされて実行するのも一つの手ではないかと思う。

(D委員)

諫早駅前の西友なんかもそうですね。あそこのお客は駅前に待機しているタクシーのところまで歩いていく人は余りなく、10円出して電話でタクシーを呼ぶ。

西友のところは歩道は広く、スペースがあるのでタクシー待機場所としてどうにか出来ないのかなと思う。

(I委員)

大村市ではコンビニ防犯の関係はやっていますよね…。

(D委員)

大村はやるにはやったが、タクシー利用客がいなく、そこにいても運収に繋がらないということでタクシー着ける運転手が減り、場所によっては着けているところもあるが、着けていないところが多いと聞いている。

(G委員)

運転手側の運収面等の利便性だけではなく、コンビニ店側も外から見ていてくれる人がいれば安全という面もあり、良いんじゃないかと思う。

(I委員)

タクシーが止まっていることによって抑止力になるということである。まあ、そこで休憩も出来るし、喫煙場所があればちょっとたばこも吸える。そういう意味でも防犯に若干でも貢献出来るかなと思う。

もう一つ、13頁の中程に「食事休憩が可能な提携施設等の確保」と書いてあるが、この辺のことも今言った中の一つに繋がってくるのかなと考えている。タクシー運転手が休憩する場合に、路上に止めたりいろいろなことをしなければならず、なかなか休憩しにくい場合がある。

こういう施設があれば、そこに行ってちょっとした食事も、休憩も出来るし、一方で防犯に貢献出来るとか、利用者の利便に繋がるとか、そういったことが出来ればいいかなという風に考えている。

いずれにしても、業界、事業者、或いは運転者個々の努力というものがやはり必要だと思う。

今タクシー業界は、皆さん肌身にしみていると思うが、大変失礼な言い方かも知れないが、厳しい状況にあり、労使一体となってここを乗り切っていかないとそれこそ大変なことになるんじゃないかと思うので、そういう目線で経営にもいろいろ注文を付けながら、活性化していく方向を模索していただければと思っている。

(会長)

いろんな多くの意見を有難うございました。

今回はこれを叩き台とということで、いろいろいただいたご意見をもとにもう1回特定事業、その他の事業について作成し、これを第3回の協議会で提案したいと思います。

次の3回目で大体、地域計画書を承認していただくという予定にしているので、ご協力をよろしくお願ひしたいと思います。

(2) その他

会長がその他の議案の有無について事務局に対する確認を行ったところ、事務局側は、特に用意した議題はない旨を報告し、各委員からの提議もなかったことから、事務局が、第3回地域協議会について、

「今会長が申したように、第3回目で地域協議会案を提出し、可能であればその時に承認をいただくという予定にしている。

第3回の開催予定としては、2月の下旬を考えているが、場合によっては3月に食い込むかも知れない。そこはまた日程調整をさせていただき決めたいと考えている。

また、今日はいろいろご意見が出たので、それをまた地域計画或いは特定事業計画の方に極力盛り込むということで、関係機関の方とも協議させていただきたいと思っているので、よろしくお願ひしたい。」

と説明した。



### 3 閉 会

会長が、「これで予定された議題は全て終了したのでこれで終わりたいと思う。ご協力有り難うございました。」と挨拶した後、事務局が閉 会を宣して、第2回諫早市地域タクシー適正化・活性化協議会を終了した。