

第2回長崎交通圏タクシー適正化・活性化協議会議事録（抜粋・要約）

- 1.日時：平成22年1月22日（金） 13：30～15：46
- 2.場所：長崎市出島町12番20号 タクシー会館4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）

事務局による資料説明（省略）

（会長）

基本方針については、第1回協議会で説明があった現状の問題点を踏まえてまとめたものです。ここに記載された現状認識や取組みの方向性が地域における取組みの基本になります。修正や追加等、ご意見をお願いします。

（A委員）

5頁、(3)取組みの方向性の中で、7項目が挙げられているが可能な限り具体的となっているが、目標設定と計画（ガイドライン）について説明して貰いたい。

（事務局）

7項目の具体的な取組みとしては、次の「2地域計画の目標」で触れていますが、具体的な数字が出ていない部分もあることから、5頁以降の項目について書き込みが出来ればやっていきたいと思っています。

（B委員）

2頁の労働条件の中での運転手1人当たりの平均給与月額が長崎交通圏ではないのではないか、長崎交通圏の場合はここまで到達していないのではないか。

（事務局）

平成19年に運賃改訂をした後、6ヶ月間を検証して報道発表した数字です。ご指摘のとおりで、「長崎県」に訂正をお願いします。

（C委員）

賃金については全産業の平均並に上げていただきたい、適正台数については、13年を基にしてあるが、平成2年が一番よかったのでここを基準にするのがいいのではないか。休車車両が多いので改善していくべきであり、賃金平均から考えた場合、平成3年にすべきではなかったのでしょうか。

（D委員）

平成2年がピークでそれからあまり変わらなかったが、規制緩和されてから落ち込んできた。2～3年ごとにある程度の値上げができればよかったが、自由競争のため値上げができなかった。14年の規制緩和後、事業改善は各事業者の自助努力に任されてきた。それにも限界があり、特措法の制定によりこの協議会を立ち上げていただいた。一

般産業との賃金格差を是正するため減車を実施し、1台あたりの營收を上げ、乗務員の賃金を引き上げなければいけないと思っているが、減車については難しい問題もある。平成2年の水準は難しいとしても、課題解決のために努力していかなければならないというのか事業者の思いです。

(E 委員)

運賃値上げについては、逆に客を減らす事になる。現在は、実車率が29%で、いいときは40%であった。ということは需要に対して車両が多いということです。法人は減らしているのに増えているのは個人であり、規制緩和で個人が増えたのは、長崎と札幌だけ。長崎は法人と個人と共存共栄しており、法人と個人も同じチケットを使えるようにしてやってきている。規制緩和で個人が100台以上増えたので、法人と個人も一緒に減らせたらいいのだが、個人にやめろとは言えない。法人が減らして値上げしても個人が減らなければ難しいという問題もある。これが我々の苦しいところである。長崎のように法人と個人が一緒になってやっているところは全国でも他にない。その中で、賃金を上げる事は難しい。車の整理に年間4千万円使ってやっているのだから、法人も個人も一緒になってやっていかないと出来ない。それでも賃金をこれだけしか払えないということに頭を痛めていることから、皆様に知恵を貸していただきたいと思います。これが長崎の一番の問題ですのでどうか宜しくお願いします。

(F 委員)

2頁の輸送実績での実車率ですが、適正車両台数はこれでいけばもっと多いのではないのでしょうか。

(事務局)

適正車両台数は、実働率で出しており、実車率では出していません。

(C 委員)

2頁の「運転者の労働条件の低下」のところですが、最低賃金が1時間629円となっており、今の年収では1時間当りの賃金でいくと長崎市内では最低賃金に抵触する。本来の姿で最低賃金をはじき出すためには、3万円は稼がないといけないという実質的なことがあるので、適正台数までもっていきあくまでも最低賃金を守れるようなシステムを作っていただければということをお願いしているわけです。ここに書かれている、運賃改訂後1人平均給与月額193,983円を貰っている人は、今は殆どいません、12~13万円です。それから引かれて手取り9万円程度というのが今の賃金です。それを175時間でいくと15~16万円なければいけないが、本来貰っているのが11万円位であり、それから引かれて10万円位で生活しているのが現状でありますので、その点を考えていただいて、是非19万円になるようなシステムを作っていただければと思っています。そのことを自治体の方、運輸省の方にもご理解して頂いて、今回、数値を決めていただきたい。そこまで踏み込んで議論して頂きたいと思っています。

(事務局)

九州運輸局としましては、実働率に基づく計算方式しか取っていません。適正台数は、

実際の車両数と差があるという現状把握のための資料ということでご理解頂きたい。

適正車両にするための取り組みとしては、各社の事業者が自らの判断で実施する部分もあるでしょうし、この協議会で参加されている方々がそれぞれの立場で協力して、例えば利用促進していくとか、そういった取り組みもあります。車両数が実感と違うという意見もあるでしょうが、ここでの適正車両というのはそういう性質のものと考えています。

(B委員)

私も全くC委員と同じ考えですが、先程、D委員、E委員が話された事については少し異論があります。D委員が言われるのは、規制緩和以降どうにもならないような状況になって、運賃改訂が出来なかったと言われましたが、元々運賃改訂は十数年前までは2年サイクル位で行なわれていた、規制緩和が行なわれたのは2002年2月(平成14年2月)であり、今回運賃改訂をやったのは2007年9月で5年半でやっている、2007年9月まで運賃改訂をしなかった期間というのは、10年から12年の間さかのぼったらやっていない、だから規制緩和前でも運賃改訂はやれていたということです。それとE委員が言われるように個人タクシーが長崎では北海道につづいて増えたと言われますが、法人で働いていても生活が出来ない状況だから、個人タクシーにみんな行ってしまおうということも私達のアンケートで出ています。それと、E委員が言われるように今回この適正・活性化協議会において減車が実施されれば、法人だけが痛みを受けるということになりますから、例えば、法人が20%なり減車した分だけ個人さんも休むなりしてその稼働台数を減らすような策を取れば見合うのではないかなと思っています。個人さんを「減らせ」とか「減車しろ」とかはなかなか難しいですから、法人が減車した分だけのその割合を日々動かすこととし、後は休む、交代制でも当番制でもいいですから、それに見合う形を取って頂いたらどうかなと考えています。

(G委員)

減車の問題ですので、ここで私が発言するのもどうかと思っていましたのですが、今B委員から休車と言うような話もありましたけれども、実を申しますと個人タクシーは、法人が例えば10%減車したとします、そうすると10年後に法人はそのまま10%、例えば100台のところ10%減車して10年後に90台残っている。ところが我々の場合は既に廃業、若しくは75歳定年制というのを設けています。それに該当する人がここ1~2年で15~18名という形でやめていく方達が既にすでにいます。譲渡譲受についても、受ける人がいなくなったということもあり実際のところ廃業している実態があるわけです。10年後にはおそらく10%は自然に少なくなる。先程、E委員がおっしゃいましたように、北海道と長崎だけがどういうわけか増えたということもございました。法人タクシーが増車に関して自粛して頂いているということは私達もありがたく本当に申し訳ないと思います。この2年前から新免を受けさせないということで、勉強の資料なんかでも一切やらないで会員が1台も増えていないし、逆に減ってきている。そういう状況にございますので、確かに増えてはまいりましたが、法人タクシーが共同集金会

社のチケット事業など、いろいろな点で我々を一様にさせていただいているということは十分に分かっております。我々はそれなりの努力はしておりますので、これを強制的な休車とか時間制とかについては、本当に申し訳ないですけれども私の力ではどうにもなりません。ただ、今後はいずれ廃業という形で10年以上過ぎますとかなりの数が減ってくるということは正直申しまして目に見えている。そういうこともご理解頂いて、休車とか時間を限ってとかいうことは、今の個人タクシーにするということは誠に申し訳ないがご理解いただきたいと思います。ご存知のとおり日曜、祭日には既に3分の1は出ていないと言う状況ですので、その点をご理解いただきたいと思います。

(会長)

この基本方針というのは、取組み事項をまとめたものでございますので、一応これで終わります、次の地域計画の方の質疑に入りたいと思います。

(会長)

それでは、5頁から9頁の「地域計画の目標」について何かご意見がございましたらお願いします。

(A 委員)

具体的な目標として、沢山の項目が並べられています。例えば「ICカード」とか「ユニバーサルデザイン車両の導入」などが書いてありますが、具体的に可能性があるのかどうか。例えば「ICカード」についてそれがタクシーに車載できるような見通しが立っているものなのかどうか、実現可能性はどうかということをお聞きしたい。また、「ユニバーサルデザイン車」といのはどんなものなのか、7頁の観光の取り組みとして「タクさるく」というのがありますが、どういうものなのかについても教えてもらいたい。

(事務局)

「ICカード」については、スマートカードの運用ということで話があり、とりあえずやろうということでまだ具体的なところまで行っていません、業者に導入にどのくらいの金額が掛かるのかということから詰めて行き、後は関係機関と詰めて行くという状況であり、直ぐに導入ということは難しいと思います。しかし折角の計画ですから皆さん方のご協力があれば進めていけるのではないかと考えているところです。

「ユニバーサルデザイン車」については、身障者に限らず足腰の弱い高齢者とか、妊娠中の女性とか、ベビーカー使用者などを含めて皆さんが使いやすい新しいタクシーを導入したらどうかということですが、気軽にタクシーを利用できるものを想定したのですが、これも直ぐに導入できるのかということについては予算的なものもあり、事業者とよく話しながら導入を進めていったらどうかというものです。

「タクさるく」につきましては、昨年6月ころから長崎市のさるく観光課と打ち合わせで、龍馬ゆかりの地を巡るコースとして2時間コース3時間コースなどの3コース作り、予約を受けて配車をするということにしております。そこでお客様によく分かるようにまず乗務員に教育をするために小冊子を8,500部作るとして印刷にかけているところで

す。出来ましたならば各社に配付し教育をして頂くようにしていますし、必要によりお客様にも配布するようにして龍馬のコースをタクシーで「さるく」というような企画です。

(事務局)

ICカード、ユニバーサルデザイン車の関係ですが、目標に掲げても誰も出来ないようなハードルの高いものは入れられませんが、全社が取り組むものもだけでなく、地域で、何社かが取り組む事ができるものについては目標として設定できます。ICカードについては他地域での導入事例もありますので、取り組みの可能性があると記載をしています。スマートカード導入については、具体化には調整が必要な部分もあるので、ここではICカード全般という捉え方をして頂いてその中でスマートカードも使えるようにと考えています。

(H委員)

6頁(2)事業経営の活性化、効率化の中で「日勤勤務から隔日勤務への転換等による効率性の向上」ということで掲げられています。具体的な対策として8頁からずっとありますが10頁の(2)事業経営の活性化、効率化ということで具体的な内容があがっていますが、ここにあげられている三つの項目の中に、先程の「日勤勤務から隔日勤務」という方向性を示唆するようなものが出てきていないので、この点についてどうなのかということ少し疑問に思ったところです。ここで整合性のあるような内容を取るといふことであれば、例えば「勤務制度の見直し」といった項目があがってもおかしくないのかなと思ってご意見を出させていただきました。

(事務局)

今日、日勤勤務になっている方がおられます、結局、集中的に夜間お客様が多い時に勤務するという事で、乗務員の給与の関係で言えば隔日勤務でしていった方がいいのではないかと考えていますが、基本的には隔日勤務がされておりますので、目標としてこのようにあげましたが、具体的にと言ったときにどうなのかなという疑問もありましたので、そのところは外したということです。するならば「勤務制度の見直し」というのも入れるべきではないのかなと思います。

(事務局)

今のことについては、関係機関、団体と調整させて頂きたいと思います。

(会長)

8頁の「3 地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他事業及びその実施に関する事項」に関して何か意見がありましたらお願いします。

(I委員)

11頁の(5)交通問題、都市問題の改善の中の「その他の事業」で、「交通渋滞対策等関係施策と実施主体への積極的協力」とありますが、想定される事や、あるいは渋滞対策として考えているなどがあればお聞かせください。

(事務局)

長崎市内タクシーの渋滞等につきましては、例えば、市役所で協議会等を持っていただいてその中で、渋滞対策をどうするのか、こうすべきではないかなど、協会にいろいろ話がありますので、そういったところを踏まえて積極的に協力していくということを考えています。

(I委員)

例えば、道路管理者の方でタクシーベイ等を作るという話もあろうかと思います。それに対して警察では、もう少し具体的なことが分かれば検討していけるのではないかと考えています。

(事務局)

一昨年、春雨通りのS東美側でタクシーベイの社会実験をすることで協議を持ったのですが、なかなかうまくいわずに、少し様子見をさせていただきたいということの経緯があります。そういった協議会もありますのでその中での話し合いでの積極的な協力を考えています。

(B委員)

10 頁の(3)タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善、向上の中で「賃金制度、乗務員負担制度の見直し」ということは、「見直し」と書いてありますが、負担が今でもあっているということでしょうか。利益者負担ならば分かりますが、あるからこそ見直しがされるわけであって、本来はあってはならないということではないでしょうか。

(B委員)

今、言えなければ結構ですが、頭の中に入れておいてください。

(事務局)

この点についてはどういったものか確認したうえで、回答させていただきたいと思います。

(J委員)

10 頁の上から3行目の「優良運転者推進制度の促進」とありますが、優良運転者の推進制度についてどういったものでしょうか。

(事務局)

良い運転者を各社から推薦して頂いて、登録して最終的にはタクシーに優良運転者の表示をする方向で検討したいということで挙げています。

(K委員)

子育て支援タクシーとはどういったものでしょうか。

(事務局)

すでに長崎市内の事業者もしているところで、小さな子供さんがおられるところで、乗務員でも子育て支援の教育を受けた乗務員を登録指定して、例えば、夜更けにこどもを迎えにいけない場合に、代わりにタクシー乗務員が迎えにいったタクシーで自宅まで送り届けるとか、そういった支援をするタクシーです。

(E 委員)

諫早の内田さんという方が、全国の子供支援タクシーの会長をされていて、チャイルドシートがないときは、子供さんをタクシーに乗せていくとか、働いている母さんの代わりに迎えに行くとか、そういったことをやっている。

ご承知のとおり、タクシーは不景気でお客が減っていますが、タクシーが非常に影響を受けているものが、これは絶対に必要なんだけど代行運転とかNPOケア輸送にタクシーがしていたであろうというような分野が、かなり侵食されているところがあります。特に諫早は代行運転が多いわけですが、タクシーは長時間働いているのに、会社も儲からないし乗務員も安い給料であるのに、代行運転が二種免許を持ってどうして成り立っているのか不思議。本当に代行だけで成り立っているのか疑問に思っている。ひょっとしたらタクシー類似行為的なことをして、タクシーの売上が結構食われているのではないかと感じています。ケア輸送も必要なんだけど、タクシーが食われていることから、子育てとか我々も違う分野を開拓していくしかないという、こういう悩みが一つあるということも皆様には是非知って頂きたいと思っています。

(A 委員)

全般的に8頁以降の内容ですが、中段のところ「実施時期としては、短期については1年以内、中期については指定期間を目安として取り組む」ありますが、この「中期の指定期間内」の期間について教えて頂きたい。また、全般的に短期が多いが、現実的に実施出来るものであるのかどうか、見解をお尋ねしたい。

(事務局)

実施期間の「中期」については24年9月30日までです。事業として着手しても関係機関との調整などで全部が実施できない場合もあるかと思えます。その場合は、「期間内に着手」することでよいというのが運輸局の見解です。

(事務局)

その件に関して少し補足をさせて頂きたいと思えます。

各タクシー事業者がこの特措法を基に特定事業計画書を作って国交省に提出するわけですが、その時にこの特定事業を基に例えば介護タクシーをやろうとか、或いはICカードを導入しようとか、ETCがまだ3台ついていないから、この3台に付けようとか、個々の事業者がこの計画を基に自分達の能力、経営力、そういったことに見合った計画を立てて行くということです。ですから、全部が出来るのかといえば当然出来ないものもあるわけです。1週間で出来る会社もあれば、出来ない会社もあるわけで、そういう人達は例えば、私の会社は10台の車両を持っていて2台しかETCが付いていませんが、1年以内に5台を付けましょうと言う計画ができるわけです。そういう意味合いでの特定事業計画になっていますので、期間につきましてはそういうことでご理解をしていただければいいのではないかと思います。

(C 委員)

特定事業は個別に出すわけですが、出したかどうかについてはこの委員会では分かるわけでしょうか。全く出さなくてもいいわけですね、事業の中には休憩室を作るとか、仮眠室を作るとか、いろいろ項目があるわけですが、お金を掛けることと、掛けないことと、多種多様あるわけですが、各事業所によっては企業体力があるところは、お金を投じていろいろするとか、全く出さない所とか、私達が一番、危惧するのは増車なり減車もそうですが、ここに参加しない場合は監査体制が取られるのでしょうか。

この地域計画で、減車がある程度済んだ時に、ある会社 30 台、ある会社は何台ということで、全く企業によっては参加しないよという会社が出てこないとも限らないわけですので、その会社の監督管理・業務について運輸局の方ですが監査体制がどう取られるのかは、発表して貰わないと私達も全く分からないわけです。事業計画は個別に出すわけですが、何処が出したのか出さなかったのか分からなければ何も調べ様が無ければ、言い様もないわけでありますので。

(事務局)

特定事業というのは、各会社が経営の能力とか体力とかに基づいて自分の会社で出来る、今回定めようとしている特定事業の項目に沿って、この項目をうちの会社はこういうふうにやりたいということで、運輸局に申請しそれに基づき認定を行ないます。事業者さん全部が賛同して頂いた項目を特定事業計画として申請していただければベストですが、やはり小さな事業者ではできないところもあります。その参加していない事業所に対して運輸局の立場として、監査を行なうとか、処分を行なうとか、そういったことはありません。申請は支局に提出されるので数の把握は勿論できますが、公表するについては方針が運輸局から出ていません。公表してもいいと言う事であれば、今後第3回目、半年後、1年後とかに定期的に協議会を行なうとなっていますので、その時に報告が出来るかもしれませんが、事業者の氏名までは多分出来ないのではないかと思います。事業者の数の報告位かなと考えています。

(事務局)

この協議会については実施状況について定期的に会合を持って点検をするようになっていますので、ここに書かれている特定事業については、実施状況をこの協議会の中で報告していく事になります。先程の台数の話ですが、地域計画の中に供給過剰にあると記載されていますので、車両数もこの協議会に報告することになりますが、報告の方法は、全国的な話でありますので、局の方と協議をして他の支局と同じ対応をしたいと思っています。

(E 委員)

私が言うべきことかどうか分かりませんが、タクシーというのは今、非常に苦勞している、働いている人も、経営者も皆、苦勞しているということです。国交省の方で、市役所をはじめとして関係あるお役所の皆さんに、こうやって集って頂いてタクシーの問題についていろんな議論をして頂いて場所がはじめて出来たわけですので、いっぺんに右向け右といかなければいけないのですけれども、一步前進して、国交省の方でこう

言う事をしていただいた。そしてまた、ご出席の皆さんがこうやって議論を頂いたということですから、いっぺんにいかないけれど、とにかく粘り強く、我々は労使一体になってお願いをしてご理解を賜って、良い方向に行くように努力を我々はしなければいけないと思いますので、これから先もまたお願いして頑張りましょうということだと思えますので宜しくお願いします。

(事務局)

「その他の事業」について何か提案がないでしょうか。何でも結構ですので、こういうものをやれたらという提案があればお聞かせ願いたい。

(A 委員)

8 頁 3 「地域計画の目標を達成するために行なう特定事業その他事業」の中で、項目ごとに、「特定事業」と「その他の事業」というような分け方になっています。確かに関連のある部分では「その他の事業」ということになっていくかと思えます。特定事業計画を定める事項の中では、「特定事業」と「その他の事業」とは仕分けて頂いて、それ以外は、例えば「その他の事業」というのは一つにまとめて、最後に書き出すというのもあるのではないか思ったのですが、どうでしょうか。

(事務局)

そういうような書き方もあると思いますが、ここは目標ごとに分かりやすく整理をするという意味で、このような記載をしています。その他の事業は地域の取り組みとして様々な取り組みをしてよいということですので、事業によっては、特定事業のこの中に納まり切れない部分もあろうかと思えます。そのようなことも含めて提案していただければと思います。

(F 委員)

「タクさるく」については、長崎市内のタクシー業者は分かっていると思うのですが、他所からの観光客はよく分かっていないのではないかと。NHKのラジオ放送で、坂本龍馬の出身地高知や山口でも「タクさるく」と同様のことをしているのを聞いたが、長崎の案内はないのでタクシー協会から「いつ、こうします。」というのを言った方がいいのではないかと。ラジオを聞いている人も結構多いと思えます。具体的にどうするのかをお尋ねしたい。

(事務局)

「タクさるく」については、長崎市が発行している「長崎さるく新春号」にタクさるくを入れて貰って長崎市内に配付しています。また、まだ作成中ではありますがパンフレットを印刷中です。これが出来たら商工会議所内の記者室に「長崎ではこういうことをしています。」ということの広報をお願いしていただくようにしています。

(F 委員)

するからには、もう少し早くしてもらえれば良かったのではないかと。県外から来る人に対しての「タクさるく」の広報でしょうから、もっとマスコミを使った方が良かったのではと思えますので宜しくお願いします。

(事務局)

分かりました、ご意見有難うございました。

(L委員)

住民からのお願いですが、8頁の一番下の項に「気軽な利用を呼びかける利用者へのPR」とありますが、実は一般家庭の中で利用する際に、何処のタクシーを呼ぼうか」という時に、一般的に電話番号を控えている所はないと思います。タクシーは走るのがメインなんですけれども、朝5~6時ころは走っていない時間帯もあるし、例えば、子供が急に病気した時にタクシーを呼ぼうとするときに慌てることもあり、そういった時に各家庭にタクシー連絡先をPRしておく必要があると思っています。また、配車センターの設置というのがありますが、各家庭が何処に電話すればタクシーが呼べるのかというのは、住民にお知らせする方策をしていただければと思います。

(事務局)

そのようにやる方向で検討させていただきます。

(D委員)

広報不足で大変申し訳ございません。タクシー協会としては、各社でお得意様などに日めくりカレンダーなどを配ってはいるのですが、全部が全部配っているわけではございませんが、地域の人にも配るような方向で努力して話しあって参りたいと思います。

(M委員)

I委員から話がありましたように、第一に交通問題ではないか、それと第1回でのE委員から、客待ちの整理のために協会でお金を使ってもらっているということは、十分に理解はしているつもりではありますが、タクシー運転手さんのモラルについて一つ提案といえますかお願いをしたいと思います。今日は事業者のみなさん、運転手さんの代表の方も来ておられますから、話をさせていただきたいと思います。特に長崎警察署に対しては駐車違反に対する苦情、取締要望が多いのですが、中でもタクシーが多い。内容として一番多いのが交差点の中の停車で、その他に2~3台が停まって話しているとか、道路改良で歩道が広がった歩道に停まっているなどです。通報により警察官を派遣したり、関係会社に連絡して会社からの注意をしているところですが、駐停車違反ではありますから、即取締をすればいいのか、ということでもないのかなと思います。タクシーというのは、それぞれ会社の名前を一日中広報しているということで、運転手自身がマナーを守ろうということでもして頂きたいと思います。それから、浜町の問題ですが、夜間は指導員が出ていますが、昼間もおられるとは思いますが、昼間、特に思案橋方向に向ってあの電車通りがもう少しスムーズに流れないかなと思います。特に県外の方からの苦情、要望がなされています。市内の方はなれているかも知れませんが、県外の方はなんで昼間からタクシーが待つのかというような要望があります。いや、あそこは降ろす為に行っているといいますが、なかなかはじめての方には理解して貰えないし、2車線のうち1車線は潰れてしまっているということで、電車軌道もあるところですのでそのところを見直しをして頂いて、スムーズに流れるようにしていただ

ればそういった苦情はないのではと思います。難しい問題かも知れませんが、優良運転者の問題とか、タクシーでの混雑防止とかもうたわれておりますので、是非その点も検討して頂きたいと思いますので宜しくお願いします。

(事務局)

駐車の苦情につきましては、お話のとおり協会としては年間4千万の経費を使って指導させておりますし、協会にきた苦情については、関係各社に連絡し指導依頼をしております。これは息の長いはなしではありますので、その都度一回一回指導していかないとなかなか守られていない状況ですから、その都度その都度に指導をさせていただければと思います。夜間の関係ですが、先ほども話しましたようにS東美側に3箇所程乗り場を作ることで、市役所とも相談し試験的な実施をしようということで計画しておりましたが、道路に切り込みをいれるとなると費用も係ることもありますし、社会実験を考えていましたが、それを実施したためにまた渋滞を起こすということが考えられましたので、もう少し様子を見てもらえないかということでお願いをした状況です。これにつきまして一つ一つ各社に対して指導していくということでご理解していただきたいと思ひます。

(事務局)

サービス向上のための教育研修というのがございますが、マナー向上のための教育研修という取り組みをやっていく必要があるのではないかと思います。市協会もそうですが県下的にもそういった取り組みで研修をやっていくといことで考えています。貴重な意見をありがとうございました。思案橋の渋滞については、乗務員の中にも「ここにとめるなといっても聞かない者がいる。」という話を聞いたことから、乗務員の中にはそういった意識を持った方もいますことから、事務局からも話がありましたとおり、そういった研修をしていけば浸透していくのではないかと思いますので宜しくお願いします。

(A委員)

春雨通りのタクシー乗り場の件については、私もかわり計画についてはタクシー協会といろいろ協議をして実施に向けての段取りの中で、警察とも協議したのですがその中で実施に向けての課題といいますが、ハードルが高かったということがございました。再度、仕切りなおしということで考えていますので、また、その際は関係者のご協力をお願いに回りたいと思いますので宜しくお願い致します。

(H委員)

労基局の方からのお願いとご検討願えればと思ひていますが、今までにもお話をいただきましたように、タクシーの労働時間が非常に長いわけですが、その中での勤務時間と年次有給休暇が取得しにくいというのが、実はあるわけがございます。今日は労働組合の方もおられるわけですが、長崎県の労働時間がここ2年程、全国1長い状況であり労働局としては、年次有給休暇取得の促進を労働月間の重点としているところでございます。

もし、可能であれば労働条件の改善の項目に「有給休暇制度の見直し」という項目をご検討いただければと思います。

(事務局)

それについては、検討させていただきます。

(会長)

沢山の意見有難うございました。今回の意見を基に事務局で関係者、関係機関と協議しまして、可能な事項についてはもう一回地域計画書に反映させていきたいと思っておりますので、また、次の第3回の協議会でご提案させていただきますので、出来ましたらこれで地域計画の決定をしたいと思っておりますので宜しくお願いしたいと思います。

(F委員)

資料については、遅くとも1週間前には出してもらいたいと思います。

(事務局)

もう少し早く出したかったのですが、他の機関との協議等もあり、時間がかかったということもありました。ご指摘も、ごもっともでございますので出来るだけ早く発送したいと思います。

(会長)

そういうことで、事務局は宜しくお願いします。

それでは、議題2のその他につきまして事務局からお願いします。

(事務局)

特に、議題としては用意してございませんが、第3回目の日程ということで説明します。

本日、いろいろなご意見を頂きましたので、どのように反映させるか関係者等でご協議し、とりまとめたいと思います。

計画書につきましては、最終案が出来た段階で局を通じて法的に問題点はないのかということ照会するようになっておりますので、最終案は若干、表現が変わる可能性がございますので、その辺もご了承をお願いします。

第3回会議の日程ですが、2月下旬を予定しています。早めに連絡をさせていただきますのでご出席をよろしくをお願いします。特に次回には地域計画の最終案を出しましてその議決がありますので、どうしても出席できない方は代理の方とか、それでもだめな場合は、議決権行使票をお送りしますので、議決権の行使をお願いします。

(会長)

その他、全般的でも結構ですがご意見はございましたらどうぞ。

(D委員)

先程、2頁の運転者1人当たりの賃金とかがありましたが、実はC委員からも「こんな数字ではないぞ。」との話もありましたが、これは長崎県ということで、長崎市交通圏、諫早、島原、大村という形でデータを取りましてその平均を取っているわけです。それで、長崎交通圏は30数万円の売り上げではなかったかと思いますが、それを

押し上げたのは大村交通圏が非常によかったわけで、1人頭の売り上げが40数万位ありその中でマイナスを押し上げたということでそういう数字になっています。

〔委員がおっしゃるように、長崎はおかしいのではないかという話でしたがそういうことでご理解をしていただきたいと思います。もう一つタクシー利用については、運転代行とか、自家用有償運送事業とかがどうしても、今、競合状態といえますか、そこまでいっているかどうか分かりませんが、今後の何かのその他の事項の議題にでも取り上げていただければありがたいと思っていますので宜しくお願いします。

(会長)

それでは、本日予定をしていました議題は全て終了しました。これをもちまして長崎交通圏のタクシー適正化・活性化協議会を終わらせて頂きます。ありがとうございました。それでは事務局にお返ししたいと思います。

(事務局)

それでは、これをもちまして「第2回長崎交通圏タクシー適正化・活性化協議会」を終わらせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

以上