

第1回佐世保市地域タクシー適正化・活性化協議会議事録(抜粋・要約)

1. 日時：平成21年12月24日 13時30分～15:30
2. 場所：佐世保自動車検査登録事務所 二階会議室
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)

ただいま、事務局より議事①議事②について説明がありましたがご意見等がございましたらお伺いします。

(A委員)

資料の佐世保市内タクシーの乗り場について駅前等は入っておりませんが？

(事務局)

資料には公安委員会から認められているタクシーベイのみ載せております。

(B委員)

タクシーベイは佐世保市内で公安委員会の規制10箇所です。県下で34箇所300台です。これは警察だけの問題でなく、道路管理者も関連します。公安委員会としても、地域の安全を守るため何が出来るかを考えたい。通行止めの区間内にお客さんがいる場合の許可等について協議会の中で検討していきたい。

来年のNHKドラマ、西彼地区のプロゴルフ等についてバス業界は動いています。積極的に需要を掘り起こし、最高速度の緩和等で運転者が運転しやすい交通規制でバックアップできるものは行っていきたい。

(C委員)

運転者の賃金については、ボーナス込みで200万そこそこです。労働時間を長くして働けば収入は増えるが、おしかりを受ける。「働かせて」との要望もあるが労働時間については時間を守るよう指導しています。

需要喚起についてですが、観光コンベンション関係で沖縄に観光誘致に行ったが、高校生が修学旅行でタクシーを何十台も連ねて利用しています。これは佐世保市でも取り入れたらいいと思います。観光誘致にもつながるので料金を安くしているのかと聞いたところ料金はそのままのことでした。これは「観光の達人」につながるのだから運転者教育を徹底してやらなくてはならないと思います。市の方で講習を復活していただきたい、そうすることで中学、高校生の佐世保観光誘致が

できると思います。

ハイタクで100円券を発行してはどうかとの企画がでております。商店街と一緒に商店街が100円を負担してもらうとの企画です。

接客サービスの件ですが、いかに徹底させるかが一番大事なことで、毎年実施しております「運転者講習会」でもそのことを重点にしております。

次に適正車両の問題については、算定基準でだしていただきました。これにつきましては各社が自発的に算定基準に従って出してよろしいのでしょうか。

(事務局)

みんなで決めて出すのは問題がありますが、各社の経営上の判断で減車を出して頂くのは可能です。

(C委員)

わかりました。

(D委員)

C委員の話にあったように沖縄では中・高生が修学旅行でタクシーを利用しております。そのためには、案内するドライバーに観光施設に対する知識が必要です。観光客は小グループ旅行が約8割を占めています。修学旅行は110%伸びています。これを捕まえるのはタクシーでありタクシードライバーが知識をつけていけば1つの需要となります。

また、外国人に対して、無料の通訳センターシステムができてどこに行きたいか運転者が電話を利用して案内する方法などはどうでしょうか。

(A委員)

佐世保駅前から大野間は車が多く渋滞していますが、バスレーンの中を実車中のタクシーが走行することはできないのでしょうか。

(C委員)

実車タクシーだけでも走らせて貰えないでしょうか。

(A委員)

夏にパールシーがオープンしたため渋滞が発生しましたが、何人かでタクシーに乗っていった方が環境問題にもエコで良いのではないのでしょうか。また、西九州道路が完成すると流れも変わってきます。

地域の問題として高齢化が進んでいるところで、通院や買い物に困っています。交通空白地域対策として乗合バスがあってもバス停まで距離があり回数も少ないため生活の足として不満がある。市として何らかの対策をしていくため模索中で

す。

(B委員)

バスレーンに対して実車のタクシーは乗り入れできないかとの件ですが、長崎市は朝は除いていませんが郊外に向かう車線について、17時から19時の間夕方、大波止から松山まで実車中のタクシーを除いています。

佐世保市、長崎市から朝についても要望をいただいておりますがなかなか簡単ではありません。バスレーンはバスが近づくと信号が青に変わる優先システムを設置していますが、結果的に優先システムが意味をなさなくなる、タクシーを入れた場合の事故、バス運行時刻への影響など、いろいろ問題があります。

長崎では昭和56年からバスレーン乗り入れを実施していますが、まず、実車のタクシーの実態調査をやり、朝は通勤時間帯に交通が集中するが、夕方はある程度分散するため大きな影響はないと判断して緩和しました。併せて集中取り締まりも実施しました。

交通の流れをかえることで影響がないとは言えないが、佐世保の場合は都市部について整理されてきており、左折帯も増えてバスレーンの確保については取扱の可能性もあると考えております。

(E委員)

タクシー特措法で「タクシーは鉄道、バスとともに我が国の地域公共交通の中で重要な公共交通機関である」と位置づけられました。今回タクシーが公共交通機関と位置づけられたことからもう1歩踏み込んで検討して頂き、県だけで解決できる問題ではないかもしれませんが、地方から声を上げて頂き前向きに検討して頂けないでしょうか。

(会長)

交通空白地域の対応についてはいかがでしょうか。

(事務局)

平成18年10月の法改正により10人以下の車両で乗合事業が認められるようになりました。佐世保市内でも、地域での協議を経てタクシー事業者による乗合事業をされています。

(F委員)

減車の件ですが平均年収が17頁にでていますが、長崎県の一般労働者が464万円、タクシー者が248万円となっております。減車台数が90%で440両85%で470両となっており、この数字は運転者の年収としてはどれくらい

か設定してありますか。減車することにより、年収がどれくらい増えるのですか。

(事務局)

減車による年収の設定及び試算はしておりません。試算はしておりませんが、佐世保では車両数の増加ではなく、需要が減少したことで運転者一人当たりの賃金が下がったと見られますので、適正台数に近づけることで一人当たりの日車營收が上がるかと想定しています。

(G委員)

白タク問題を強化して貰いたい。私たちは代行の車はだいたい知っているが代行の車にお客さんを乗せて走っています。代行運転に対し厳しい方法でやって貰いたい。代行でタクシーの需要が減っていることを他の運転者から言ってくれと言われています。

(会長)

この件に関してタクシー協会はどうですか。

(C委員)

タクシー協会はこの件に関しまして例年視察をやっております。本年はやっておりませんが計画をしており、実施します。現認した場合は、その状況を交通課長の所へ持って行き相談したいと思います。

(G委員)

代行は車を替えられ別の車をもってくるのでナンバープレートを覚えていても意味がありません。二種免許制になったけれども、それ以前にもっと厳しくやってもらいたいと思います。

(E委員)

この件に関してですが、随伴車両の後ろに乗ると白タクになることを知らない人が多いので、事業者側も白タク行為が違法であることを知らせる必要があるのではないのでしょうか。取締をやって頂くのも必要なことですが、その前に代行利用者に対しても違法であることを広報で知らしめることが大切ではないのでしょうか。

(H委員)

頭から減車との話になりますが、遊んでいる車を減車しても意味がない。実働率100%のところでは減車は難しい。遊んでいる車を減車してほしい。京町の交差点の横断歩道真ん中に止めて客待ちをしているため、車椅子の身体

障害者の人を乗せるのに歩道の段差が20cm位あるところでやむなく乗せたのです。あそこにタクシーベイをつくってもらえないでしょうか。

(C委員)

駐停車違反の場所ですね。「タクシーベイをつくって下さい」と今まで何回かお願いしたところです。難しいでしょうか。

(I委員)

バスベイがあり地理的に難しいですね。

(H委員)

それと島瀬の美術館のカーブに車を止めています。山県から出てくるところで駐車しているため2車線まで頭を出さないと見えません。交通事故防止のためどうかして欲しい。

(C委員)

それについてはタクシー協会でもとめますから意見をください。

(J委員)

不況でタクシーを利用しないということですが、私は毎日のように利用させて貰っております。タクシーの運転手さんに聞くとその土地のことがよくわかるんですね。先に観光タクシーの話がでていましたが、観光地のタクシーの運転手さんの話で土地が解るんですね。観光地のタクシーは詳しいですね。運転手の話だけで土地が解る。運転者教育が充実すれば佐世保の観光のレベルアップにつながるのではないかと感じております。

需要の方からいくと高齢化社会に突入し、お年寄りや交通弱者の方がタクシーを利用しやすい状況にあればいいのですが、地理的に斜面地にあっては家まで車が入れない。矢岳、保立、中通り、大宮、東浜など市の方で「斜面地の街づくり協議会」というのがありますがその意見として必ず車が通れるように消防車、救急車、タクシーが通れるように整備してほしいと、これは行政の方をお願いしなければならないことですがそのような人たちにタクシーを利用して頂くように私たちもしていかなければならないと感じております。

先ほど佐世保市からありました交通空白についても私たちがこれに対応していくこと、これは住民パワーで実現して運行可能になっております。

(K委員)

質問になりますが資料の15頁の輸送実績の推移の中で「実車率」についてよくわかりませんので説明して下さい。

それから協議会で地域計画を作成することと、国との関わりについて教えて下さい。例えば、28頁の特定事業の8の事業用自動車の集中により発生する駅前、繁華街等における渋滞を解消する為の措置の実施というのがありますが、このようなことに取り組んだときの国の恩典、補助等があるのかどうかといったことです。

(会長)

まず実車率について説明して下さい

(事務局)

タクシーが1日に走った総走行距離の中で、お客様を乗せて走った走行キロの割合が実車率です。

(会長)

それでは次をお願いします

(事務局)

特措法の中でも国は資金の確保をすると記載されており、当初は特定事業として認定したのに対しある程度支援するという想定もあったと思いますが、現時点では来年度予算でどの程度認められるか不透明です。補助を期待するよりも、むしろ地域の関係者の方が協議会の中で協議していただいて、地域の取り組みとして改善策を決めて取り組むことがメリットというか意義があると思っています。

(会長)

労働行政の面で発言をお願いします

(L委員)

10年位前には、私は、タクシー運転手で最低賃金以下の賃金しか支払われていないという事例を見たことはありませんでした。

しかし現在では、最低賃金の違反は時々見るようになった。

加えて、タクシー運転者は長時間労働に従事していることが多い。

長時間労働が健康に悪影響を与えることは定説となっています。健康診断の結果報告(50人以上の事業場に報告義務)で見ても、運輸業、タクシー業での有所見者(医師からなんらかの異常の指摘あった人)率が高い。

また、22年4月から労働基準法が改正され、月60時間以上の時間外労働については割増率が50%となります。(中小企業には適用猶予措置あり)

これは長時間労働の健康への悪影響を防ぐための改正です。

タクシー業においても長時間労働の防止をお願いします。

(会長)

ご意見がございませんようですので、今後の検討の進め方について事務局お願いいたします

(事務局)

本日の第1回協議会での皆様の意見を踏まえ、第2回協議会で地域計画案の骨子案を示します。そして、地域計画案に対する皆様方の意見を頂き、第3回協議会で承認いただき、地域計画として確定させることを考えております。

時期的には第2回協議会を1月末か2月頭、第3回を2月末までには開催したいと考えておりますので、皆様の出席をお願いします。

(会長)

本日予定された議題については全て終了致しましたがその他、何かありませんか。

(I 委員)

先ほども出ておりましたタクシーの客待ち駐車問題ですが、一般の方から苦情が多く寄せられておりますので、対応についてよろしくお願いします

(会長)

それでは、本日予定されておりました議題は全て終了しました、これをもちまして座長のつとめを降ろさせて貰います。ご協力有り難うございました。それでは、この後の議事進行を事務局にお返しします。

(事務局)

これをもちまして、第1回佐世保市地域タクシー適正化・活性化協議会を終わらせて頂きます。