

第2回佐世保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2月1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）

- 事務局による地域計画案説明 - （省略）

（会長）

この地域計画は素案ということで特定事業は3部構成になっております。

1～4頁についてなにか意見がありましたらお願いします。

（A委員）

労働条件の改善のところで防犯仕切り板についてですが、長崎では100%設置しているのですか。国土交通省から設置することとする通達を出しているのではありませんか。

（B委員）

そこまではいっていない。設置しなさいというような文書は来ていません。全乗連から各協会で採択してやっていきなさいとの方向性を示されています。

（事務局）

防犯仕切り板は推進しますが、100%設置しなさいとまでは言えません。

（A委員）

してない場合はどこが責任をとれるのかとの話になりますね。運転手は言わなくても会社の方が言うのが普通ではないでしょうか。

（B委員）

会社の方は経営対応があり認識はしていると思います。事件がある前は長崎は設置率が8%であったのが事件後40%となっている。付けてもらうことに越したことはありませんので、今後、もっと付けていくことになると思います。

助手席まで付けていても殺された、会社の責任かとなるが、防犯意識が大切ではないでしょうか、会社の責任でというのは飛躍しすぎでは。

（C委員）

この問題につきましてはタクシー協会の中でも何度か話がでております。ただ金額の問題があり、やろうというところまではいっていない。

先ほどの委員の話のそのとおりに付けてやらねばならないと思っております。協会の中で議題に出して話し合っただけでやっていきます。

（A委員）

それでは強制ではないということですね。

（事務局）

強制と言うことではなく推進していくということです。去年、一昨年タクシ
ー強盗発生を受け防犯仕切り版をつけて運転手さんの安全確保を推進していきま
しょうと言うことです。

(A委員)

最終的には取り組むと言うことですね。

(C委員)

できるだけ前向きに考えていかなければならないと思っています。

(A委員)

そうしたら防犯仕切り板について8ページにのっていないのでお願いします。

(A委員)

観光タクシーの推進についてパンフレットがここにあります。パンフレット
のこのコースは5～6年変わっていません、例えばカキコースやバーガーや史跡
コース等を導入するするに当たって商工会議所の佐世保検定の受検の推進をタク
シー協会を通じて各タクシー会社に受けなさいと言う指導していただきたい。

(C委員)

今質問があった件につきまして市の観光課から「長崎県緊急雇用創出事業」
について説明があり、佐世保市が相当の額を出すので新しい運転手を雇用し、接
客や観光の認証などを受けた達人を養成していくということです。条件は20歳
以下の今まで雇っていない20代の新人であることで、この事業で免許の取得と
か交通費とかを負担し、有名人などを連れてきて勉強させます。ただ、2社6名
なので、もうすこし金額を少なくしてでも各社が取り組めるものにしてもらいた
いと返しているところです。

(A委員)

検定を受けても講習会等テキスト代や交通費を補助しましょうとかがない。
自分で出しているが交通費は出してやるということを会社が推進してほしい。

研修会をやって貰いたい、受検について補助をして貰いたいとのこと。

(B委員)

今、言われていることの関係では11頁の(6)の中に「乗務員の教育」が入
っています。

(A委員)

私は4頁のことを言っていたのですが、この中に入ってしまうですね。

それと今言った観光タクシーのことを加えたらどうですか。

(B委員)

イメージとしては観光タクシーの教養の推進と適正な補助というようなこと
ですかね。

(A委員)

イメージとしてはそのような感じにですね

(C委員)

運転者講習会に見えていると思いますがその中で接客サービスが一番の目標で
・・・。

(A委員)

もちろん私も参加しておりますが今回は講習が何らかの都合でなかったですね。

(事務局)

今回は海きららができたと言うことで運転者の皆さんに「海きらら」のことを
知っていただくのと展示物を見てもらい観光に役立てて貰うためやりました。

(C委員)

沖縄に行ったときに観光地でタクシーが修学旅行生を乗せています。できるな
らあのような体制ができないもののでしょうか。先ほどの話のように達人の勉強を
させて修学旅行の誘致に全力を尽くしたい。私も観光コンベンション協会に入っ
ておりますので補佐してつくっていきたいと思っております。

(D委員)

前回もお話ししましたが、一番活発化しているのが沖縄。近辺では長崎でも取
り組んでいます。ベースとなるのはドライバーさんがどれだけ案内に対応できる
かということ。基礎となるものを研修を含めて意識的にやっていかなければ突然
これをやりましょうということにはならない。

それと平行してどのような事がやれるか、どこがやるのか方法を含めて検
討中です。

それからコースの話ですが、色々なコースを作りたいし、やろうと思えばすぐ
できる話ですしタクシーを使っていかに効率的に街中を車を使ってこういう値段
で包括的にワンパックでいくらでまわるか、ガイドさんの負荷が大きすぎて車で
移動することがほとんどなくなるとなりかねませんので、今のはタクシーに乗っ
て観光ができるシステムですが、それに固執する考えはありません有効なコース
があればやりたいと思っています。

(A委員)

私たちが接する機会が多いので受講して勉強して受検していく。講習について
会社が受けなさいとも何も無い、会社で推進して貰えばPRにもなるのでやって
貰いたい。

(会長)

地域計画の目標と特定事業その他の事業について意見があればお願いします。

(E委員)

長崎の方では11月か12月に3割減車の話がでているがどうでしょうか。

(B委員)

それはどこからの話ですか。

(E委員)

新聞での話です。

(E委員)

協議会の中で出ていたのではないですか。3年以内に3割もは多い。佐世保の場合は600台でどうなるのか、それだけ減車するのか。うちの場合も20台減車しなければならない。台数が少ないところはどうするのか。減車する方向性は高いのではないか、減車すれば組合員さんを辞めさせなければならないわけです。全員が組合員ですから会社とのトラブルもでてくるのではないのでしょうか。これ以上の減車を考えているのですか。

(C委員)

減車の目標については協会ではなく個々の会社でしてもらわなければならない。

(E委員)

減車する線をどこにもってくるか。売上を上げて給料を貰ってやっているわけですが後2～3年の人、10年以上の人とかの話がでてくるものですから、ここではっきりさせたい。

(B委員)

計画とかによると適正台数として示されており、それを考えてみますと、ここにも書いておりますように環境問題、運転者の労働条件全てが供給過剰の問題ではないですか。供給過剰を削減していかなければ労働条件問題も解決しない、そこを自分たちで判断して決断して勇気を持って前に進むことでしょうか。

(E委員)

長崎では30%の減車と言っていますが。

(B委員)

30%の数字は報道されていましたが、協会が出した数字ではないです。

(事務局)

九州運輸局では、適正台数を発表しており実際の台数との差が30%あったということであって協議会で何パーセント減車しなさいと言うわけではありません。長崎交通圏としては30%多いが、これを踏まえて諸問題や交通問題にどのような対応をしていきたいと思いますか、ということを経営で話し合いました。

(E委員)

このまま行けば50代過ぎで運転者の30代40代の人が入ってこない。うちみたいに多いところは10台位減車しても、痛くもないが20台、30台のところは10人、20人解雇となるのでバランスを考えて貰いたい。年金を貰っている人はいいが売上が悪い人が切られるのがたまらない。

(B委員)

減車問題につきましては協議会でなんパーセント減車とは言えません。

長崎の第1回協議会の記事は、適正台数との差が30%あったという話で、それと30%減車しなければならないとの話は別問題です。パーセントの話は原則としてできないのではないのでしょうか。事務局いかがですか。

(事務局)

全体として何パーセント供給過剰と発表しております。供給過剰が労働条件や

日車營收など諸問題に影響していますので、減車そのものは話し合えませんが、それを前提として労働条件とか需要喚起について話し合っていたきたいと思います。

(F委員)

ユニバーサルデザイン車両とはどのようなものか具体的に説明して下さい。

(事務局)

- ユニバーサルデザイン車両について説明 -

(R委員)

6頁の環境問題についてハイブリット車の導入と記載してありますが佐世保はどうなっていますか。

(C委員)

佐世保は城山が2台導入しており、他は導入しているところはないと思います。

LPガスは環境に適しておりハイブリット車はタクシー仕様が全然ないので私としてはこれから開発されてくれば考えることとしたいと思います。

(会長)

他には何かありませんか。

(C委員)

運賃改定ができないかと考えています。今の1キロ500円を550円にして1.2キロか1.5キロにするか解りませんが、基本料金をあげます。そして定額運賃を導入したい。例えばハウステンボスまで4000円かかっているのを2500円か3000円にして定額運賃を取り入れたい。また、10時以降の割引きを考えた方がよいのではないかなど色んな施策を考えておましてタクシー協会の経営委員会で研究させております。

お伺いしますが、もし長崎が駄目でも佐世保だけ運賃改定ができるんでしょうか。

(事務局)

運賃の取り扱いは原価割れの審査がかなりシビアになっています。できるとかの話でなく色々提案があれば、それを受けて可否を本局に問い合わせたいと思います。ただ、現行制度の中では長崎県内本土は同じ運賃ブロックなので佐世保だけを変えらることはできません。割引きとか定額運賃で対応できる事案があるのか、その辺は協議会で検討した結果を局の方と協議をしていきたいと考えています。佐世保だけで運賃を変えらるというのは長期的な課題として検討して頂き、定額運賃として実現できるものがあれば個別に協議させて頂きたいと思ます。

(C委員)

解りました。需要喚起につきましては何かをやらなければならない、色んな事を考えなければならないと思っており、例えばチケットの問題につきましても4ヶ町商店街がお客さんに店が100円のチケットをやってこれを使えば安くなり

ますよとか色々な事を考え需要を増やさなければ。一番重要なことは接客サービスですよ、接客サービスをやらなければお客さんは帰ってこない。うちなんか毎日言っているけど、まだ解って貰えない。各社ともやって貰いたいと代表者会議でもいっておりますが、まだ徹底されていませんね。

(F委員)

前日も申しましたがバスレーンの実車中の乗り入れについて具体的に如何にすれば乗り入れすることができるのでしょうか。

(G委員)

その件については答えられません。

(事務局)

これは「その他の事業」になると思われませんが、地域の取り組みとして関係機関と協議しましてまとまったものだけを載せておりますので前回バスレーンの乗り入れの意見がありましたけれども十分な打ち合わせができていませんでしたので案には載せておりません。可能かどうか県警さんバス事業者も含め協議し検討したい。

(H委員)

タクシーに高齢者が乗りづらいと思います。確実に高齢化が進展しており佐世保市でも4分の1位は高齢者で高齢者の目線で考えれば、高齢者が利用しやすいシートが高くなくドアが後ろに開くとか膝が悪いのでそこら辺に視点を置いたタクシーが必要ではないでしょうか。それと東京あたりでは見かけるのですがタクシーが並んでいてドアを開けて旅行鞆を「いらっしやいませ」と入れてくれる。

佐世保でも時々見かけるのですがそういう運転手さんが欲しいですね。

タクシーに乗ったときよく話しかける人がおり「今度の連休どうでした」というと「駄目でした」と答えるので「どうしてですか」と聞くと「佐世保は何にもないですもんね」と。そんなことはないと思うので、佐世保のことをもっと幅広く知って貰いたい。

リピーターについて「感じがいいよね」「又使いたいね」と言うことを含めてポイント制はできないもののでしょうか。6頁の観光の達人は佐世保には何人ぐらいいるのですか。

(事務局)

詳しい数は把握しておりませんが各社に認定された人がおります。

(H委員)

私もスマイリーパッケージでよく利用するのですが、最近は顔なじみであそこまでですねと気楽に乗せて貰っているのですが、4、5年前のことですがどうですかと聞いたら「おかげさまで私は何とかやっているんですよ」とのことです。どうしてですかと聞いたところ、地区の中であその人は何日病院に行く、何処かに出かけると高齢者を掴んでいらっしやる。自分で行って荷物を運んでやるそういう高齢者の視線にたった需要展開が必要ではないかと思えます。

(I 委員)

タクシーの日が8月5日ありますがあれをチケット制で割引券を発行する、有効期限を8月いっぱいにするという話ですがどうですか。

(参考人：市タクシー協会)

個人としては需要喚起となることなのですが運賃の値引きとなるので検討しなければなりません。チケットでなく金券がありますが1万円を1万円で売っていますがバスのようにこれを1万500円にするとかしなければとっていますがなかなか進みません。運賃の認可でこれを変えるということは今のところ難しいです。

(B 委員)

運転者の問題について1つのことの教育も大事ですが、運転者の自覚がもっと大事ではないか。教育を取り上げて会社でやって頂いていることですがいくらやっても100%にならないのは自覚の問題があると思うのです。如何にして浸透させて本当に運転手さんは会社の顔だと言われることだと思います。あのタクシーはどこの誰さんと言われるように私たちももちろん運転者も厳しく取り組まなければ問題ではないでしょうか

デパートを見て下さい。頭の下げ方一つにしても一生懸命やっています。そういう気持ちをもたなければいけないんです。皆さんも会社の方に帰られたらこういう意見を伝えて下さい。私の方もこの機会を捉えて浸透させたいと思います。

(E 委員)

今の件について、代表者を決めて会社の中で協議して運転者の指導方法を改善することを今話しているところです。

(E 委員)

バスレーンにタクシーが乗り入れできる条件についての質問ですが、例えばどうしたら入れるのか教えて下さい。

(J 委員)

バスレーンにつきましては長崎と佐世保で朝夕認められています。朝は就業の時間の関係で1分1秒を争うこととなりバスの定時運行が厳しく求められているので朝のバスレーン内の実車のタクシー乗り入れは厳しいです。長崎市でも朝には認めておらず、3車線道路の夕方に実車タクシーを認めています。佐世保についても駅から瀬戸越しに向かう3車線については検討は可能ですが、今までのことからバスの定時運行が第一になってきます。

こういう条件とかはありません。マナーを守って貰う事が大切です。長崎も佐世保も他の都市と比べてバスレーンを守って頂いている。バスレーンにタクシーが入ることで呼び水となり一般ドライバーが入ることになると逆効果になり、空車のタクシーまでも入ると言うことになると根こそぎ元に戻るという話になる。

基本的には、ドライバーの模範となって信号無視や駐車違反をしないマナーを守る、マナーがいいから「実車のタクシーは入れるべき」と他のドライバーさん

に後押ししてもらおう、こういったことをやってもらえたらと思います。

(E委員)

タクシーを利用する方は夕方よりも朝方バスに乗り遅れた、時間がないとか朝急ぐ人が多いのでできれば朝の時間帯を考えていただきたいのです。

(J委員)

県警では朝の時間帯は検討対象になっていません。バスレーンについてはタクシーも公共の乗り物かもしれませんがバスという大型の大量輸送とのバランスが必要で朝については厳しいと思います。

(I委員)

タクシーベイの設置についての要望・・・・

(C委員)

タクシーベイについて警察の方にも交通課長に以前からお願いしているのですが。

(I委員)

福祉センターにもないです。新庁舎にこそタクシーベイを作ってもらいたいです。

(C委員)

タクシーで対策会議をして要望を出したらどうだろうか。

(事務局)

保健センターの所については真ん中の通りに計画されています。3台分で現在工事中ですが計画の中には入っております。

(J委員)

佐世保の場合はアルカス佐世保とか都市計画が進んでおり、公共施設にアプローチしてタクシーベイやターミナルを道路外に作ってもらうのが一番いいです。道路以外にできるとき信号機でできるメリットがあります。

声を上げるのは難しいでしょうが、協議会等に声が届くような手法があったらと思います。

(C委員)

解りました

(事務局)

先ほどのH委員から高齢者に対するサービス問題について提案がありましたが、これについて特定事業として(1)の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作りについて8頁から9頁にかけて入っていないので、8頁の(1)中にどのようにして入れたらよいかお尋ねします。

(B委員)

事務局で決めて貰っていいのではないのでしょうか。

(事務局)

意見がありましたので、事務局としては目標として8項目に入れて実施項目と

してもう1つ高齢者に対応する事項を書き込んでいくということによいでしょうか。事務局に任せることでいいですか。

(H委員)

福祉タクシーとか介護タクシーとかそれらしい言葉はでていますが、それを意味するものがでていないので、項目として上げるのであればそうして頂いた方がいいです。

(事務局)

わかりました

(H委員)

計画書に目を通してみましたが「タクシーの供給過剰」が数多く出てくるので、「そのためにこの事業を実施するのですよ」と読める。確かに過剰供給というのはデータもありわからないわけではないですが、どうも供給過剰が先にあってそれに伴って事業をするのはそうなんだろうけど、活性化協議会の目的として適正化と活性化の柱がある。そういう意味では適正化も必要だし活性化も必要でそういう意味では「活性化を進めながら適正化を図っていく」という表現にされたほうがいいのではないのでしょうか。

そして供給過剰のために事業をやるのではなく、活性化を図るため人間を増やすため事業を取り組みますよ、とした方が私は受け入れやすい。

あえて言うなら13頁に両方取り組むことを書いてはいますが、ちょっと弱いかな。

(会長)

意見としてお聞きします。

(F委員)

8頁から9頁については意味がわかりにくいところがあります。ポヤッと解りますが解説を入れた方がいいのかなと思います。11頁のタクシー観光のマイスター育成についてはどれくらい進んでいるのかのでしょうか。マイスター問題については市の方も再生計画をやっており市内部でもお知らせしておきます。

13頁の主体について行政、自治体とあるのは行政にかかるものではないのかなと思いますが

(事務局)

介護タクシーとか支援タクシー等については最終案のときには何か解りやすいものを付けてイメージとして解りやすくしておきます。

11頁の雇用促進事業につきましては確定しているわけではなく要請している段階です。市の関係部局には確認していますが、県の事業であり決定している訳ではありません。

この件については、観光コンベンション協会の方が詳しいのではないかと思います。

(D委員)

市の観光の方の一つで今話があったとおり申請中とのこと。

(K村岡委員)

定時制運転者への若年者労働者の積極的な雇用の促進で定時制について説明して下さい。

(事務局)

- 説明の結果、定時制では逆になるので意見があれば変える -

(F委員)

運転者の中には腰が痛いという人がいると思いますが、健康対策としてなにかしていますか。

(C委員)

今のところ腰が痛いという人にはどうしろこうしろとはありません。

(K委員)

腰痛体操をやってください。

(C委員)

わかりました。

検討させて下さい。いい意見をありがとうございました。

(I委員)

白タク行為について協会で招集をかけて取締をやっていたのが最近はやっていませんね。

(事務局)

また、始める予定にしております。

(I委員)

その白タク行為ですが、代行業者がお客を運んでいる。警察の方で視察をして貰えませんか。代行が流しをやっていて手を挙げたら乗せています。

(B委員)

白タク問題で九州では二つ福岡と大分がその問題に取り組んでいます。代行として5台しか登録していないのに10台いたのでナンバーを控えて提出して取締をして貰うということをやっている。現認して取締要望をすることを長崎でもやっていきたいと思っております。

(I委員)

代行運転のナンバーは把握しているのですか。

(C委員)

把握はしていない。捕まるとナンバーを変えています。警察の方で二回か三回あげてもらいました。警察がやると抑止力になる。

(E委員)

始末書かなんかで終わりですか。

(C委員)

罰金がありますね。

(G委員)

あります。過去に何回かやっております

(事務局)

その他の事業で「タクシー類似行為の違法性・タクシー利用の促進」について利用している方も白タク行為について知らずに利用しているケースもあるのではないかとということで、違法性とタクシー利用をアピールしようと言うことです。

(事務局)

白タクの件は情報をタクシー協会に上げて頂きたい。情報があると警察に要望しやすいのでお願いします。

(B委員)

代行運転がステッカーを貼っていなければどれがその車か解らないし、貼っていないければ警察は止めようがない難しい問題です。

(会長)

いろいろな意見をいただきましてありがとうございました。

その他で事務局からありませんか。

(事務局)

次の協議会は3月末ごろ第3回目を実施します。

その時、最終案として提出します。

(会長)

本日予定されておりました議題は全て終了しました。

皆様ご協力有り難うございました

(事務局)

これをもちまして、第2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。本日は、誠に有り難うございました。