

第1回 特定地域札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会  
議事概要

日時：平成28年3月14日（月）10：00～11：10分  
場所：北海道ハイヤー会館 3階大会議室  
出席者：構成員14名 アドバイザー2名  
随行者及び事務局7名  
傍聴者（タクシー事業者・労働組合等）36名  
新聞社1社 テレビ関係者2社

【照井事務局長】

定刻となりましたので、只今より第1回特定地域札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会を開催いたします。

私は事務局長を仰せつかっております札幌ハイヤー協会の照井と申します。よろしくお願い申し上げます。

本日の会議は設置要綱第5条15項に基づきまして、議事概要を公開することになっております。

定刻となりましたが、今現在、構成員の札幌エムケイ様と自交総連の書記長がお見えになっておりませんが、構成員の過半数を超えておりますので、初めさせていただきます。（開始後5分から10分後に両者出席）

（資料の確認）

それでは、はじめに配布資料の確認をさせていただきます。

資料の最初に「議事次第」続きまして本日の「構成員出席名簿」「配席図」でございます。

続きまして

資料1 特定地域札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱（案）

資料2 特定地域札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会設置要綱

（新旧対照表）

資料3 特定地域指定後における供給輸送力削減までの流れ

資料4 国土交通省プレス 一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）に係る特定地域の指定について

資料5 北海道運輸局公示 特定地域における適正と考えられる車両数について

資料6 改正タクシー特措法における特定地域の指定状況について（国交省）

資料7 全タク連 改正タクシー特措法における課題・要望

ということでお手元に配布しておりますのでご確認ください。

資料に不足がございましたらお申し出願います。よろしいでしょうか。

(構成員の確認)

本日の協議会の開催案内については、要綱第5条14項「45日前に公表」に基づきまして1月29日に北海道ハイヤー協会のホームページ等で公開しておりました。また、前回の協議会で構成員として申出された機関・団体等には郵送してご案内していたところであります。

結果として、石狩市・北広島市様につきましては、構成員としての申し出はございましたが、本日は議会開催の都合によりご欠席ということでございます。

労働組合のMKグループ労働組合連合会様からは、今回は構成員としての申し出がございませんでした。

なお、北海道警察様及び北海道労働局様におかれましては、要綱第4条の協議会の構成員に入っておりますが、議決権の行使によっては、立場上、行政処分等の問題も発生する場合もあることから、発言できるアドバイザーとしての位置づけのお申し出がありましたので、本協議会では、そのような立場でのご参加としてご指導をお願いしたいと思います。

始めに、本協議会の成立についてご報告いたします。今回、構成員としてお申し出のあったのは、18名で、遅れている2人を含めて本日の出席16名と要綱第5条第16項の規定によりまして、過半数のご出席がございまして、協議会は成立していることをご報告いたします。

(構成員出席者の紹介)

それでは本日の協議会にご出席された構成員のご紹介ですが、恐縮ですが、お手元の出席者名簿、配席図をもってご紹介に代えさせていただきますのでよろしくお願い致します。

本日も前回同様に法令解釈及び資料説明の助言をいただくということで、北海道運輸局様にご臨席いただいております。

それでは議事次第に従いまして、千葉会長にご挨拶をお願い致します。

【千葉会長】

ただいまご紹介をいただきました本協議会の会長を仰せつかっている千葉でございます。

皆様もご存じのとおり、5月25日に特定地域の指定を受けるかどうかの話題がございました。

この件について協議会を開催いたしまして、満場一致をもって指定を受けるということになりました。

その後、9月14日に運輸審議会の公聴会が開かれまして、慎重審議の結果、特定地域の指定を受けたということでございます。

これは向こう3年間ということで、特定地域として様々な検討をしながら進めていく

ということでございます。

11月1日に特定地域に指定され、北海道運輸局より札幌交通圏の適正と考えられる車両数が公示されました。

これからタクシーが社会的に担う様々な施策を皆様と進めていくこととなりますが、トラック業界も同様ですが、ドライバー不足と高齢化の問題などが挙げられます。

当札幌交通圏は、北海道に8ブロックあった準特定地域から唯一特定地域に指定されており、モデルケースとして難題に対処していかなければなりません。

本日は第1回目の協議会ということで、設置要綱の変更などについてご審議をいただき活発なご意見をいただきたいと存じます。

本日は、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【照井事務局長】

ありがとうございました。

それでは早速、議事に入らせていただきます。議事進行は川村座長にお願いしたいと思っております。よろしくお願い申し上げます。

【川村座長】

それでは議事次第の議事の1番「協議会の設置要綱の改正」について資料1・資料2を事務局からご報告願います。

【照井事務局長】

本日の審議議決案件の一番大きな議題となります。

資料1は設置要綱の案ということで、ご審議を受けた上、後程、修正等があれば生かしていきたいと思っております。

平成21年10月30日に初めて制定をいたしました、その間、特措法が改正されて、準特定地域・特定地域と流れを分からなくしない様にするため、今回の要綱については継続して一部改正で行っております。今回も準特定地域から11月1日特定地域ということで、新たに作成をしなければいけないのですが、一部改正ということでお諮りしたいと思っております。

資料1については後程、ご覧いただくということで、資料2の改正新旧対照表でご説明をさせていただきます。

まずは、改正・現行の現行のところで「準特定地域」と表していた部分の「準」をすべて消して「特定地域」としております。

基本的には国交省の要綱モデル案を参考に改正しております。

設置要綱の（目的）の部分では、協議会は協議会の合意に基づくということを原則に進められます。

第2条の（定義）では、5で「地域住民の代表」について定義づけを行っております。

特定地域の指定見直しがあった時に、内閣の規制改革委員会で協議会の構成員は、基本的に出入りを自由にしなさいということもありました。

一部の本州の地域で勘違いをして、「私は地域の住民です」ということで弁護士の方が10名程構成員として申出をしたということがあったようです。

要綱の議決権でいうと、学識経験者や弁護士、地域住民などはそれぞれ1議決権を持つということで、議決内容で偏った意見をもつ弁護士が10票の議決権ということになりかねません。

基本的には、住民の代表とは身近な地域住民の団体組織に加盟している方ということですので、個人については地域住民の代表にはしないということを定義づけたものです。

第5条の（協議会の運営）で会長の任期・事務局長の任期が平成30年10月31日となったこと、座長の職務と任期について追加して明文化したものです。

3ページ目の議決権について11（3）②で、特定地域計画の作成の合意については、当該特定地域（札幌・江別・石狩・北広島市）の営業所に配置する車両の総台数が過半数から3分の2以上の合意に改正されております。

11（4）①で会長が合意していること。に事務局長が加えられております。

以下12番目以降は現行の11から繰り下げという形になっております。

それと最後に4ページ目の17で公定幅運賃の意見聴取に関わる意見書の提出についてですが、モデル要綱に基づいて改正したものとなっております。

以上が要綱の改正した箇所の説明となりますが、本日の審議において修正などがあれば資料1の設置要綱案について直してまいりたいと思いますので、ご審議の程よろしくお願い申し上げます。

#### 【川村座長】

ただいまご報告いただきましたが、現行の要綱から大きく変わったということはなく、第2条の「定義」に地域住民の代表を追加した事と第5条の協議会の運営に関して「座長」職務・任期について追加したということです。

また、特定地域計画書の合意に事務局長を加えた事、この協議会で公定幅運賃に係る意見書が提出できるということが加えられた点などです。

ただいまの「協議会の設置要綱の改正」について全体を通じて何かご意見・ご質問はございますでしょうか。

それでは、協議会の設置要綱の変更については要綱の第5条11の（2）に基づき議決を諮らなければなりません。

ここで議決を諮りたいと存じます。

道警本部様、北海道労働基準局様は、オブザーバーということで議決権の行使は行いませんので、そのほかの構成員の皆様にお諮りいたします。

提案のありました本協議会の設置要綱につきまして、反対の方挙手願います。保留の方挙手願います。賛成の方挙手を願います。

只今の結果、議決権を有する出席構成員すべてが賛成ということでございました。また、本日欠席の石狩市、北広島市については事前に賛成の旨、議決権行使書の

提出がございましたので、《協議会の運営》第5条第11項(2)によりまして、区分ごとの議決権の総数もクリア致しまして、満場一致でこの設置要綱の変更について可決されました。

ありがとうございました。

つづきまして、「今後のスケジュール」について資料3を事務局からご報告願います。

**【照井事務局長】**

資料3の「特定地域指定後における供給輸送力削減までの流れ」でございます。

特定地域の指定については、11月1日に道内8地域のなかで札幌交通圏だけが指定を受けたということでございます。

この後、2回目以降の協議会で地域の活性化・適正化を提案、この間、タクシー事業者間でタクシー利用者のサービスの向上の問題、減車問題について協議して、特定地域計画を協議会で数ヶ月を掛けて審議し認可を受けるということになっております。

地域計画書を申請して認可を受けた後、6ヶ月以内に合意したタクシー事業者個々で事業計画書を作成して認可申請することになります。

法人タクシーについては減車を何両します、個人タクシーについては減車ができないので、公休週1回だったものを週2回にするなどの方法で、1日のタクシー走行する台数の制限をしていくことの話になります。

これについては、特措法上独禁法に引っかかることはないのですが、押し付けではなく皆様が納得できる計画を作成していきたいと思っております。

あとは社会貢献事業ということで、防災関係・こども110番など協会として出来ること、事業者個々ではクレジットカードICカード決済器の導入・訪日外国人のためのWIFIの導入などを盛り込んで個々の事業者計画を作成していくことになります。

現在、先行して指定を受けた仙台市なども動いてはおりますが、全国で19地域しか指定を受けていないということもあり注目されていることなど、モデルケースとして模範になるように、特定地域計画の目標・供給輸送力の削減数・削減方法、合意形成として事業者の3分の2以上の合意、地方公共団体全ての合意が必要ということで、業界としての考え方についてもお諮りしますが、意見を出し合い協議会の皆様の合意を得たなかで進めていきたいと思っておりますので、よろしくご報告申し上げます。

資料3の右下の枠では大手・中小企業で減車は、強制力はあるものの財産権の問題でもあり、すべて一律とは難しい面もあるので営業方法の制限などの削減方法も含めて、業界の中で検討してお諮り申し上げたいと思っております。

冒頭にも申し上げた通り、全国で行われていることで余り先走ると動きがとれなくなるということもあるので、全国の動きを参考にして行っていきたいと考えておりますので多少時間がかかるかもしれませんが、ご協力の程、よろしくお願い申し上げます。

【川村座長】

ただいまの報告について何かご質問等はありませんか。

【全自交 鈴木委員】

全自交の鈴木です。

いまの説明で、全国的にも余り先走らないようにと事務局長からのお話がありました  
が、現実には公聴会の開催ということもあり札幌交通圏の指定が遅れ 11 月 1 日に指定さ  
れ、今日の協議会開催まで既に 4 ヶ月程度が経過している状況です。

時間がどんどん後ろにずれ込んでいます。札幌交通圏の稼働率は各事業者とも車が余  
って人が足りないという状況ですので、できるだけ早くに特定地域計画を作って、全国  
で一番遅くに指定はされたが、全国で一番早く特定地域計画を先進的に作成したと評価  
される位に協議会を進めていただきたい。

開催通知 45 日前ルールもあるので、第 2 回、第 3 回の協議会で地域計画が作成でき  
るよう、内容の濃い議論をしていただきたいと思います。

自治体・消費者団体の皆様などは、タクシー事業者の実態・運転手の労働条件が見え  
ないと思いますが、平成 3 年・13 年・21 年のタクシー 1 日当り売上を開示して、協議  
会構成員の皆様の総意のもとで進めてほしいと思っております。

【川村座長】

実態を共有して、速やかに計画をとというご意見ですが、ほかに如何でしょうか。

【今井委員】

ハイヤー協会の今井です。

確認をしておきたいのですが、今、鈴木委員が言われたように特定地域計画を早く作  
成してほしいということですが、事業者側としては 3 分の 2 以上の合意に基づき作成して  
いくこととなりますが、地域計画を立てた後に 3 分の 2 ですから、反対する事業者もあ  
ると思いますが、事業者計画に関しましては、地域計画書に基づき全事業者が出さな  
なくてはならないという理解でよろしいのでしょうか。

【照井事務局長】

基本的には、法律に基づき進むので協議会で合意された地域計画で全事業者が行うこ  
とになります。

もし、仮に出来ないといことであれば、特定地域は強制的なので行政のほうで勧告や  
状況によっては行政処分が科せられる厳しい仕組みになっております。

それと先ほど鈴木委員がお話されておりましたが、資料 7 について、これは全タク連  
で作成した「改正タクシー特措法施行における課題・要望」で H28. 1. 15 日付となっ  
ていますが、内容は 2 年程前から国交省に投げかけている事ですが、解決していない事  
です。

この辺についても今詰めているところですが、いずれにしろ早く進めないといけない  
ので、労働条件・訪日外国人対応を含めた議論をしていきたいので、よろしく願い申

し上げます。

【川村座長】

法律の枠組みの確認ということで、まさにスケジュール通り進められていくと思いません。

ほかにご質問が無ければ、議事次第「その他」について資料4～資料6までを北海道運輸局から報告を願います。

【北海道運輸局 篠崎旅客二課長】

北海道運輸局 旅客第二課 篠崎と申します。

資料4～6までを簡単に説明させていただきます。

まず、資料4ですが10月20日に運輸審議会からの答申を受けて、国交省が11月1日に指定したという内容のものです。

指定期間は平成30年10月31日までの3年間ということです。

続きまして資料5ですが、11月1日の指定後、当局で11月11日公示通達した「特定地域における適正と考えられる車両数について」です。

別添で法人タクシーの適正車両数の上限値4,728両となっており、2番目のほうが個人タクシーで上限値が1,207両となっております。

特定地域指定の11月1日現在の車両数との乖離率は、法人タクシーで2.9%、個人タクシーで3.0%となっております。

次のページがその算定方法となりますが、細かい数字が出ていますがこちらは省略させていただきます。

続きまして資料6になりますが、資料めくってタクシー「サービス向上」「安心利用」推進法による制度変更ということで新と旧となっております。

スキームはこういうことになっていきますということです。

めくって、全国の特定地域の指定地域ですが、11月1日現在、全国で19地域、北海道は札幌交通圏のみとなっており、各地域でこのような協議会が開かれていて設置要綱の変更など協議して進めているという状況です。

次が、特定地域の指定基準に基づく試算結果ということで、全国の車両数と準特定地域・特定地域のそれぞれの車両数と事業者数と割合を表したものです。

最後のページは特定地域の指定基準についての指標で、これに合致した地域ということで札幌交通圏が指定されたという内容の基準です。

【川村座長】

ありがとうございました。

特定地域の指定を受けたこと、適正と考えられる車両数の算出、特措法の制度・枠組みについてご説明がありましたけど、何かご質問等はございませんか。

【鈴木委員】

運輸局さんに質問ですが、特定地域における適正と考えられる車両数についてですが、

8月11日準特定地域に指定された適正と考えられる車両数が公示されていますが、平成26年度実績に基づいて他の7地区が公示されていますが、札幌交通圏は基準となる輸送実績は平成25年度実績に基づいて算定されています。昨年1月に公示された数字と変わらないと思いますが、26年度ではなく25年度の古い数字を使うのか教えていただきたい。

【北海道運輸局 篠崎旅客二課長】

元になった数字ですが、おっしゃったとおり、適正車両数は、特定地域の指定基準に用いられている平成25年度の実績値を基に算出しています。

指定の期間中はこの25年度の実績に基づいた適正車両数の上限値を目標に適正化を進めていく仕組みになっております。

【鈴木委員】

この3年間の景気の変動とともに大きく需要が減少するという時も同じ数字で動かないということで国は考えているのでしょうか。

【北海道運輸局 篠崎旅客二課長】

特定地域に指定されている期間は、適正車両数の見直しは行わないこととなります。それぞれ事業者が地域計画の中で目標を立てるわけですが、毎年、実績によって適正車両数を見直していきますと、目標となる数字が変わってしまい、問題が生ずると考えられるためです。

【鈴木委員】

それでは注文を言わせていただきます。

準特定地域の所で平成13年の実績から10%の部分で準特定地域が解除になった。

3年を待たずに途中で解除になります。

解除するときだけ一方的に、輸送実績が伸びたから解除するといいつつ、重要な問題、減車に係る車両数だけは動かないという部分、特定地域計画はこの3年間で何度も作るわけではないことを考えると実態に少しでも近い数字で適正車両数というのが公示されて然るべきだと思いますので、是非、そういうことを考慮していただければと思います。

【川村座長】

制度設計のときに時に使った数値に基づいて指定を受けているわけですが、実態に基づいて様々な議論をというご意見かと思います。

【吉根委員】

私も適正車両数については鈴木さんと同じ意見です。

25年にこういった形で認められたからといってその後景気が回復して車両数を増や

して良いと全然なっていないわけで、さらに需給関係が悪化してる状況の中で現実に照らした議論をしていかなければ現実問題から乖離していく計画になってしまうと危惧しますので、現実に照らして規定数を決めていくべきだと思います。

【山崎委員】

同じ労働組合として同じ意見なのですが、この資料の平成 25 年に算出した法人タクシーの上限・下限の率なのですが、この上限が 2.9%、下限の方で 19.9%の乖離率です。

今、札幌の事業者は乗務員不足等あるでしょうが、80%少々、85%の実働率という状態で我々、組合といたしましては最低でも 20%の減車をしていただきたいといたいのですが、資料を見ると、最低 20%の減車となると下限を下回ってしまうのです。

こういう問題を含めまして、先ほど全自交、自交総連がおっしゃったように新しく算定を行っていただきたいのが本音であります。

【桑原委員】

札幌消費者協会、利用者側として質問します。

今、運輸局さんから 25 年度の数値でもって、特定地域として申請をされて、それに基づいて許可をしたということではありますが、利用者側としては、車両数が 25 年度と 26 年度違うだけでどうなるのかな、利用しにくくなるのではと懸念されるのですが如何でしょうか。

【川村座長】

減車に係る影響について如何でしょうか。

【鈴木委員】

札幌交通圏の稼働率、要するに 100 台ある車が一日であっても、一カ月であってもそのなかでどれだけ稼働したか、街に出たかということですが、札幌交通圏、90%を切って、1月では 85%くらい、12月で 87%くらい、要するに 100 台ある内の 10 数台は車庫に眠っているという実態があります。

そのところで先ほど、最大に減車をしたときに、19.9%以上やると、もう車が足りなくなるよということですから、現実には 100 台あるところの 19 台まで減車するというのが適正車両数の考え方です。

19 台まで減車していくと、利用者の方が今より乗りにくいということが起こるかもしれませんが、この稼働率からいうと、車はたくさんあるけど運転手がないから車庫に眠っているという形ですので、事業者の所で何%というのが合意できるかわかりませんが、利用者の皆様方に不便になったねと言われたい形のなかで計画すると思いますし、私たち労働組合、タクシーを運転している者にしてみれば、乗る車がなくて仕事が出来

ませんということは一切求めません、自分たちの雇用を確保するということが大前提になりますので、減車をして私たちが働く職場がなくならないで、なおかつ、不要な車を減らすということで利用者の利便を損なわない計画を作っていくことを私たち労働組合も目指していきたいと思えます。

#### 【川村座長】

利用者の皆さんの懸念を計画の中に汲み上げて、間違えても不便にならないような計画が求められていると思えます。

最後の資料7について事務局からご報告をお願いします。

#### 【照井事務局長】

今、労働団体、消費者団体からご質問頂きましたが、改正特措法が出来てから1年から1年半動きが止まっている状況の中で、25年度の実績に基づいて進めてきているわけですが、我々、業界としては基準車両数をどこにおいているのかということが重要なものですからあまりコロコロ変わってしまうと、利用者にとってみればタクシーがいつでもあるという状態が望ましいのでしょうけど、業界が健全な産業として構築していくためにはそこに働く運転手の方々の労働条件というのが重要です。

良いときは一台一日あたりの売り上げが4万円を超えている時期がありました。今は2万6000～8000円、年収は札幌で行くと220万あるかないかという状況でございます。

今回、特措法が出来た背景のなかには、この部分の年収を300万円以上にして若い労働力が入ってくるような環境づくりをしようというのが一つの大きな柱です。

それを踏まえて全タク連としまして国交省に出している課題と要望です。

具体的には後程ご覧いただきたいと思えますが、特に指定基準につきましては私も申し述べた通り、全国で153地域あったのが29まで落ちたということで、この部分でいくと必ずしも他の地域は良くなっているのかというと全く良くなっていないという状況のなかで、本来規制がきつすぎるのはどうなんだという規制緩和推進論者の方も結構いらっしゃるなかで、一律出来ないということで、一定の基準を設けて出されたわけです。

30万人以上の人口でなければ特定地域になりませんよということだと、札幌、函館、旭川がどうなるかとなってきますが29万とか、30万を下回ったとしても非常に厳しいですので、東名阪を含めた大都市圏に限らないで地方の状況をみていただいた指定の基準見直しをお願いしたいとなっております。

特に労働団体から言われておりますが、適正車両数の乖離率といった部分を考慮していただきたいというのは業界側としても言っております。

当然、これから特定地域における事業計画を作るわけですが、指定期間中の解除といった部分についてはきちっと事業計画を遂行出来るような形をみて頂きたいということも申し入れております。

それから、協議会についてはこれまで運輸局さん非常に協力していただきまして、本来、法律上はこういう協議会に入らなくて良いのですが、これまでの流れから言いますと、非会員の事業者も入っているなかの全体での実績の話など含めると、運輸局の方には事務局の準メンバーとして入って頂きたいと全国的にそういう状況になっております。

最終的には国交省が地域の事業計画、事業者の事業計画を認可するから入らないようになっておりますが、地方運輸局長が採決に参加しないといった道を残したなかで参画をいただきたいという話が全国であります。

それから、準特定地域の協議会のメンバー、出入り自由となっておりますが、原則しつかり固定化して頂きたい。

やる度に構成員が変わると流れに沿った協議が出来ないということもっております。

次のページですが、地域住民の個人参加が基本的には認められておりますが、協議会の運営に混乱が生じているところがございますので、個人参加は認めない、組織、団体から代表して出て頂くということ、それから組織そのものについてもはたして本当に地域の住民を代表する組織なのかというのを会長、事務局長で検討してからご案内する格好にしたいと思っております。

協議会の開催の公表については 45 日前、一カ月半と非常に長いということがございます。

そういった部分で協議会の議決で 30 日前ということが出来ないかということで、これについては国交省からも適宜地方の協議会でやりましょうというお話をしていただければ、その協議会の合意に基づいて進めるということについては特に問題ございませんと伺っておりますので、前回も 45 日の後はそれ以下でもってご案内しておりますので、適宜状況に応じてやっていきたい。

運輸審議会の諮問でございますが、特定地域の指定を受けるかどうかの合意のための協議会を開いて札幌交通圏としては満票で議決をされましたが、国の審議会というのは誰かが公聴会やれという申請をすると必ず開かなければならない規定があるらしいのですが、今回は協議会に相当大きな権限を頂いておりますので、協議会の方で進められて合意になったものについてはそれを優先してほしいことです。

本来もう少し早く指定される部分が公聴会が入ったということで全国で遅れている一つの原因でもあります。

4 番目の最低車両数というのは現在札幌交通圏で 40 両が最低になっておりますが、小さな事業者については 40 両下回っているところもございます。

それに無理やり合わせるといふことになるとなかなか大変ですので、免許許可当時の最低車両数の基準に合わせて頂きたいということですが、これについても国交省は前向きに検討すると聞いております。

問題は5番目の営業制限の方法についてですが、先ほども言った通り減車というのは事業者の財産でありますので、それを国があなたの所は減らせといふのはなかなか言えないということで、営業方法の制限が出来ました。

今、減車をどうするかといったときに、預かり休車、預かり減車という問題、その時の復活をするときに利用者の要望をどう受け入れるかということを考えますと、営業制限については全国一律でやられてしまうと、大都会と地方の協議会では相当開きがあるので、地方の協議会の実情をしっかりと理解して、その中で決めた部分に関しては尊重して頂きたいということをお願いしている所です。

これについては要望してから1年、あるいは2年近く経っていますが、解決していないなかで、鈴木委員からご指摘のあったもう少し早くできないのかということについては、一部、引っかかっている部分がありますので、本省から早急に見解を求めて進めたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

これは全タク連からの要望ということですが、参考までにご説明させて頂きました。

#### 【川村座長】

業界団体としての要望ということで、中身をご説明頂きました。

全ての資料の説明頂きましたが、全体を通して何かご質問はございませんでしょうか。

そうしましたら本日の議事次第は全て終了ということで、タクシー事業の特殊性を考えると規制緩和で全てが上手くいくと言われてきたのですが、実態はそうではなかった、その間の議論の末に、あるいはタクシー事業の現状などを踏まえて、これからさまざまな議論が活性化していけば良いのかなと思います。

この後は事務局へ議事進行をお返しいたします。

スムーズな議事進行へのご協力ありがとうございました

#### 【照井事務局長】

川村座長につきましては非常にスムーズな進行ありがとうございます。

今日は年度末ということで、構成員の方々異動等でおかわりになることもあろうかと思いますが、基本的にはその地域でこの協議会を通じて、一緒にお話を続けてますので、継続性をもってやっていきたいと思っております。

全タク連からの要望も受けながら、地方の協議会をどうするのかという問題を国交省、あるいは地方運輸局と詰めながら出来る限り早い段階で開けるように話を進めてまいりたいと思っておりますので、今後とも絶大なるご支援とご協力をお願い申し上げまして本日の協議会を終了させていただきたいと思っております。

ありがとうございました。