

第4回中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会及び
第4回東毛交通圏タクシー特定地域協議会（合同開催）
議事概要

平成22年3月17日（水）
14：30 ～ 16：30
群馬県トラック総合会館

1. 開会

2. 議事

- (1) 中・西毛交通圏及び東毛交通圏におけるタクシー特定地域協議会地域計画について
- (2) その他

3. 議事概要

- (1) 中・西毛交通圏及び東毛交通圏におけるタクシー特定地域協議会地域計画について
飯塚運輸企画専門官による中・西毛交通圏及び東毛交通圏におけるタクシー特定地域協議会地域計画に関する説明

（資料1－1）

（資料1－2）

（参考1）

（参考2）

（議事(1)について）

大島座長：

- ・地域計画等についてご意見を頂きたい。

高山委員：

- ・バス、鉄道、行政、住民代表の方々がタクシーのために協議会に参加いただいていることに、緊張感と期待を持って出席している。
- ・個人タクシーが生まれる母体は、法人タクシーが元気でなければならない。法人タクシーに10年間お世話になり、その中で条件を満たした方が試験を受けて個人タクシーになれる。
- ・減車、休車という言葉があるが、穴のあいたバケツに水を入れていた状況が、現在は蛇口を閉めた状態である。数は増やせない、辞めていく人がいる中で少なくなっている。県内の個人タクシーの事業者は7者である。
- ・協会としては7者しかいないので、どの程度意見を言っているのか考えたが、この業界に30年近くおり、何か良いことはできないかという想いである。
- ・法人タクシー在籍時に、会社との交渉などを行ったことがある。個人タクシー

は経営者であり、労働者でもあるという相反する条件にあり、その中でどうやって生活していくか、社会にどれだけ貢献できるかを考えている。

- ・この協議会の中で特定事業が示されているが、参加できることは参加したい、できないことはできないという事業者の立場で覚悟してやるつもりである。
- ・タクシー業界に入って感じることは、社長の気持ちで運転者が仕事をすれば非常に良くなる。そして運転者の気持ちになって考える社長であれば、労働問題もかなり改善するところがある。
- ・特定事業の中で、「傘さし」や「近距離でも声かけ」とかあるが、これは基本の中の基本である。
- ・不景気でお金を使わないで行えるのは、車の清掃と運転者の教育である。
- ・県の観光ガイドタクシー説明会の時でも述べさせていただいたが、車両を増やすのではなく、群馬にリピーターを増やすためには、一人一人の運転者を教育する場を作ることが大事である。運転者が良くなれば、お客は来てくれるはずであり、そこに期待している。
- ・個人タクシーとしては、特定事業を行うことで法人タクシーが活性化することを望んでいる。
- ・前の協議会において消費者代表の方から、迎車回送料金や前もっての予約の場合は割引をしてはどうか、といった意見があったが実例では次のようなことがある。
- ・一つの予約を受けた場合、その他の予約を断る。途中キャンセルがあり、仕事ができないことがあった。お客様に対しては、あなたがキャンセルするということは、私は他の仕事を失う。それを理解してほしいと言ったことがある。
- ・お客様のところへ迎車料金を入れて迎えに行った場合、運転者は仕事があると期待を持っていく。燃料を使い、他の予約を断って行くのである。
- ・15,000円の予約を断って行き、お客様のところでいらないと言われたこともある。無理ではあるが、予約料金をいただきたい気持ちである。
- ・お客様の状況で断る状況はたくさんあるので強制はできないが、このような実態があることを理解してほしいところである。

大島座長：

- ・今の問題は、他の業界ではキャンセル料というものがあるが、タクシー業界では曖昧になっているのか。

高山委員：

- ・会社が負担するから、請求しないという実態である。

大島座長：

- ・このような問題もタクシー業界にあり、一般のお客様には目に見えない問題であると認識ができる。
- ・前回の協議会でご意見を伺えなかったもので、住民代表の新井委員様から意見を頂きたい。

新井委員（住民代表）：

- ・消費者と事業者との意見の違いを感じている。
- ・「スーパー等に乗り場を設置」とあるが、これから大事になってくると思う。
- ・高齢者に向けてスーパーで買い物をするお客等の送迎も必要であり、タクシーを利用するのも大事である。
- ・事業者と個人の消費者だけの問題ではなく、行政にも発信していくことで行政にも入ってもらうような議論にはならないのか。
- ・他の地域では、行政が積極的に関わっているという話も聞いているので、群馬県ではどうなのか。

大島座長：

- ・この協議会は、自治体も出席しているので、議論を深めたい。

柏木委員：

- ・現在、群馬県ハイヤー協会は警察と防犯協定を結んでいる。
- ・スーパーとの協議だけではなく、運輸行政、地方行政、警察もその中に入れば話もスムーズに行くはずである。
- ・会社で待機場所を作って待機しても仕事量が少ないと仕事にならないというのが運転者の実状である。
- ・社内で運転者に対して、防犯や高齢者のニーズなどを含めた教育行っていただきたい。このような取り組みはスーパーや事業者だけでなく、交通行政等が一体となって行うべきである。
- ・事業者としては、やはり社員教育である。
- ・ある地域では、スーパーにタクシーを確実に待機させているところがある。そこでは運転者に対して教育をしっかりと行い、運転者をシフトして待機するシステムを作っている。順番に回ってくるので仕事のあるなしはやむを得ないところである。

大島座長：

- ・適材適所の配置を行うことについて、行政の手を借りないとできないところもある。
- ・以前、前橋市民文化会館で昼間の催し物があり、終わった後にタクシーを利用したかったが1台もなかったことがあった。車で来る人が多く、タクシーが待機していても仕事にならないということだと思う。催し物の開催日及び時間の周知を行政の方から行うなど情報交換があれば、このような不便は解消してタクシーの利用促進に繋がると思う。

高山委員：

- ・高崎市役所に行くと月間の催し物が分かるようになっており、情報を得るのは、運転者が努力するところである。

大島座長：

- ・ 運転者、事業者が努力することが大事であり、行政や各種施設との協調も必要ということである。
- ・ 参考1に関連して、意見を頂きたい。

吉本委員：

- ・ 「利用者に主要な乗り場を示す立て看板の設置」については、例として高崎市役所前のタクシー乗り場のことであるが、近くの音楽センター並びに文化センター、シンフォニーホールに案内板を設置することで高崎市役所前のタクシー乗り場を活性化させるものである。タクシーが常時待機をしても、市役所前へ自然的に来ていただける。従来の各社の電話番号案内ではなく、この場所にタクシーがあることを示す立て看板を作りたいというのが、この特定事業の意味である。
- ・ 高崎地区では14社の連立した電話番号を新たに作り、国立病院等に貼っているが、これからは公共施設に電話番号を貼るのではなく、統一した案内板を表示していきたい。そのことで市役所やスーパー・コンビニエンスストア等に対してお役に立てればと考えている。
- ・ 「日勤勤務者（一車一人）から勤務シフト制への転換等による労働時間の改善」については、群馬県は一車一人制で勤務を行っている。これを隔勤にすることは東京と同じになり、夜間の仕事が増えることになる。群馬県の運転者の労働問題が根底から変えなくてはならない。東京と違い、群馬県では夜間の仕事があるのかという問題がある。東京と同じように変更して、意味があるのか疑問に思うところである。

大島座長：

- ・ 特定事業の個々について、議論の余地があるということである。
- ・ 中・西毛交通圏からの意見について、東毛交通圏の方から意見を頂きたい。

石川委員：

- ・ 太田市は工業都市であり、夜の歓楽街は南口側にある。夜の仕事も会社によっては一部、一車二人制ないし二車三人制をとっているところもある。全社で行っているわけではない。最近そんなに仕事があるとは聞いてはいない。

柏木委員：

- ・ 「日勤勤務者（一車一人）から勤務シフト制への転換等による労働時間の改善」については、隔日勤務にする方向を含んでいるのか。それとも特措法にも載っているように車両を少なくするために、今の勤務の中で一車二人で使うような意味なのか。
- ・ 隔日勤務にするということは、群馬では絶対に無理だと思う。燃料をばらまくようなものである。50万都市、60万都市で流しのできるところであれば良いが、前橋、高崎、伊勢崎では5分も流せば市を突き抜けてしまう。田んぼから田んぼに行ってしまう。それを繰り返していたら燃料費倒れをしてしまう。

どちらを意味しているのか。

- ・今の勤務の中で車両を少なくして、一車二人制に似たシフトを組めば雇用問題も発生しない。運転者の營收、会社に対する營收も賃金も簡単には落ちない。
- ・現行の勤務の公休日に止まっている車を無くすということであり、経費削減にもなる。

大島座長：

- ・具体的な目標として無理なものについては、本日の資料では横線を引いているが、その他については努力するという前向きの姿勢があるものである。
- ・群馬の状況に合わないという意見については、ここで整理する必要がある。

吉本委員：

- ・日勤勤務者（一車一人）から勤務シフト制への転換等による労働時間の改善について地域計画に取り込むと、指定期間内に実施しなければいけないという条件において、勤務シフトを変えるということは、非常に難しい問題である。
- ・決してこれを否定するものではない。ただ参考に、柏木委員がいるため意見を伺いたかったところである。

大島座長：

- ・日勤勤務者（一車一人）から勤務シフト制への転換等による労働時間の改善については、碓氷安中・多野藤岡の方からあがっている。

吉本委員：

- ・西毛支部代表として、碓氷安中・多野藤岡は田舎なので日中の仕事をたくさん取って夜はゆっくりしたいような軽い気持ちで言った話である。
- ・このことが労働時間の改善という特定事業となると、困るのではないかと思い、質問をした。この協議会で議論したことを西毛支部に持ち帰れば、事業者は納得するはずである。

柏木委員：

- ・内容については、読み方で変わってしまう。今のままだでも一車二人制にできるはずである。
- ・20年くらい前までは、各社交代で車両を使っていたはずである。今回の認可の中にも、運転者の1.5とか1.7とか謳っているはずである。隔日勤務を謳っているものではない。隔日勤務は地方には絶対合わない。群馬で行えば、運転者もつぶれるし、会社もおかしくなる。燃料をばらまくようなものである。

大島座長：

- ・この部分については、日勤を基本にして行うものであり、隔日勤務を行うものではないということか。

吉本委員：

- ・ 隔日勤務を考えていないということであれば、西毛支部に説明できる。
- ・ 勤務シフトを変えるということは、現行のシフトの中から少しでも労働時間を短くするものであり、隔日勤務を実施するものではないということを協議会で確認したかったのが伺ったものである。

大島座長：

- ・ 線の引いていない項目については、前向きに取り組むという整理になる。

新井委員（ハイヤー協会）：

- ・ 地域計画については、過度な運賃競争については前回からは削除されているが、6 ページの部分は削除しなくてもよいのか。

事務局：

- ・ 6 ページは、基本方針を抜粋したものである。
- ・ 現在、中・西毛交通圏及び東毛交通圏について下限割れ運賃の事業者はいないので外させていただいた。

柏木委員：

- ・ 外すということは、今後下限割れ運賃を認可しないということか。
- ・ 大阪ではワンコインが認可されている状況であり、基本方針にもあるので残すべきである。

事務局：

- ・ 今回の新法の改正に伴って運賃の問題は、地域によっては過当な競争を引き起こすということで、国は全国一律で上限から10%低い額に設定したものを自動認可という枠を設けていたものを地域の実状に則した額として、今回自動認可の枠が狭まっている。
- ・ 自動認可の枠が狭まることにより、個々の事業者から様々な費用がどのように出ているのかという審査を簡素化する枠が狭まったことでもある。
- ・ タクシーを経営していくと、いろいろな経費がかかる。高率的な差異が認められるのは燃料代、車両償却費等がある。認められない経費としては、運転者の人件費、車両修繕費等に区分される。
- ・ 認められる経費については、地域の標準的・能率的な経営を行っているタクシー事業者が採用している額のうち一番低い額、認められない経費については、地域の標準的・能率的な経営を行っているタクシー事業者の平均値を用いて算出されるものである。
- ・ このような枠内で申請があるものについては、雑ばくな書類を提出する必要はないということだけであり、枠から外れたものであっても認可を受けられる可能性は制度上ある。

柏木委員：

- ・適正な原価、適正な利潤という文言で変わってきたということ。
- ・下限割れ運賃を採用している事業者にしても固定給というところは群馬県にはない。売上げだけで経営者はやっつけていけるにしても運転者は歩合なので、運転者の収入は実質50%ぐらいだと思う。
- ・このような状況で運転者は生活できない。適正な原価、適正な利潤という文言だけでなく、運転者の立場として強く主張してきたところである。
- ・物価審でも発言したが、歩合ありきのハイタク賃金体系が問題である。大きな問題として指摘されており、今回の新法に繋がっていると思う。
- ・今、710円で運行しているが、経営者の経営努力で500円でも構わないと言ってきた。労働者に対して710円ベースの賃金が払えるのならよいということである。落とした分がそっくりそのまま労働者の賃金に転嫁されるのであれば、生活は成り立たない。
- ・経営者の方をお願いしたいこととして、酒気帯びでクビになった運転者が3日後に他社で乗務していることがあった。そこで再度酒気帯びをしても、また他社へ行って運転手として乗務している状態である。このような状況でタクシーサービスは成り立たない。労働者が1人増えれば会社にとっての営収は上がる。このような運転者の移動は利用者にも分かるはずである。運転者の登録制度とまでは言わないが、それに準じるような気持ちを経営者に持っていただきたい。

大島座長：

- ・運転者の個別の事情については地域計画の中にもある。運転者の安全及び健康の確保といった目標というものがあり、今後見直していくと思う。

柿沼委員：

- ・運転者の労働条件の改善・向上の中に運転者の定年制の延長を実施とあるが、定年制の延長については65歳の定年制を廃止するということなのか。高齢者継続の促進に則ってというものがあり、当社は組合と協議し、定年の延長を行っている。上限を65歳と一応は謳っているが、65歳ではまだまだ若いので65歳を過ぎても健康であれば、継続雇用を会社をお願いしている。
- ・また、同じ目標の中に嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入とあるが、この部分について具体的に説明をお願いしたい。
- ・どこの会社でも3、4年経ってしまうと高齢者に頼らないと機能していかなくなってしまふ。ここの定年制についてしっかりしたかたちを持っていかないと企業の存続にも厳しいものになる。

吉本委員：

- ・各社の就業規則があり、65歳や70歳などとしている。健康であれば延長したいという気持ちで入れた目標である。健康であれば70歳でも足切りはしないという意味の活性化策である。

大島座長：

- ・この内容について、労働局の委員から意見を頂きたい。

福永委員：

- ・定年制については、高年齢者等の雇用の安定等に関する法律に65歳という記述はある。定年については元気であって年齢にこだわらず可能な限り働きたいという考え方は、少子高齢化の中で高齢者の力を借りなくてはならないという状況の中では、当然の考え方である。

大島座長：

- ・定期検査、健康診断等の規定はあるのか。

福永委員：

- ・健康に関して法律上で決まっているのは、年齢に関係なく年1回の定期健康診断を労働安全衛生法で決められている。
- ・会社独自として、法律上決められている検査項目もあれば、法律以外の部分ではあるが人間ドックという細かい検査を行っているところもある。健康確保の面で、どこまで取り入れるかは各会社の判断である。

柏木委員：

- ・利用者の方々がどういうハイタクを望んでいるのか、意見を聞いていただきたい。
- ・先程の健康診断については、夜間勤務をする方は年2回の実施である。

大島座長：

- ・利用者代表の方から意見を頂きたい。

坂本委員：

- ・利用する側とタクシーを経営をする側、そしてそこで働く労働者側の3者の意見が一致するというのがハイタク事業の活性化に視するという立場で意見を述べてきた。
- ・定年制及び一車一人制をどうするかということは、労使間の大変な問題と思っている。この問題をきちんと整理されることが、利用者の立場からは、たいへん大事なことである。気持ちよく働いてもらわないと、利用者として乗車した際に乗った時に印象が悪いとか、もうタクシーは懲りたとかということにつながっていく。
- ・協議会で具体的に問題が提起されておりますが、労使間で協議していただきことも大事である。
- ・本日もいろいろなご意見があった。先日も高崎の方からのご意見、あるいは羽田への定額タクシーに対する考え方の相違点等を伺った。それらは利用者の立場、経営者の立場、そこで働く者の立場というものをきちんと捉えた上での意

見であると思料する。

- ・利用者の立場からすれば、気持ちよく車に乗り、また次は妻や子供を乗せようという気持ちになるようお願いしたい。
- ・利用者は安ければいいということだけには、留まっていない。そこで働く運転者の皆さんも経営者の皆さんもハイタク業が社会に貢献していくことで、充実した経営ができるし、利用者も気持ちよく利用できる。そのように成ってもらいたい。
- ・群馬県ハイヤー協会とは、毎年消費者団体懇談会を開催しており、この協議会での意見を基礎にしながら、消費者の立場としての意見を申ししていきたいと思う。

笠原委員：

- ・PRの関係については、ホームページで情報を発信して知ってもらうことは、大事である。ただし、パソコンを持っていない方もいるので、その対応として市町村やスーパーにビラを置いたりするような取り組みを行ってほしい。
- ・運転者のマナーの関係については、必ず研修を行っていただきたい。利用者には常連の方もいるが、ほとんどの利用者は初めて運転手さんと接するため、第一印象が非常に大事である。マナーの研修は是非行ってほしい。

大島座長：

- ・参考1及び参考2に記載されていること以外にも意見を頂きたい。

高山委員：

- ・病院に行く機会が多いが、車いすの対応ができない運転手の方を多く見かける。
- ・接遇にもつながることだが、私はヘルパーの勉強をさせてもらい、すごく参考になった。自分たちが年をとって人の手を借りなければ移動できない状況において、感動する場面があった。そのことを現在も実践している。
- ・二種免許を取得する際も介護の勉強は行うようである。ヘルパーの資格を取得するには時間もかかるが、法人タクシーの場合は国の方から補助もあり、無償で取得することができる。
- ・ヘルパーを取得することで、違った目線で事業を行うことができる。足の悪い方、腰の悪い方への対応について、勉強したことで対応できるようになった。これは、接遇のマナー向上にも繋がるし、各社でヘルパーの研修を行えば必ず何人かの運転手は受けると思う。
- ・接遇という研修も必要だが、自分たちより弱いお年寄り等に対して接することをタクシー業界で取り組むことが必要である。人と接する職業であるので、一番必要である。

大島座長：

- ・東毛交通圏では明記されているので、東毛交通圏の方から意見を頂きたい。

石川委員：

- ・東毛交通圏では、ホームヘルパー等の資格保有者の育成を図って運転者に研修を受けさせている会社もある。

大島座長：

- ・この目標を中・西毛交通圏に入れるのはどうか。

新井委員（住民代表）：

- ・利用者の立場から今の意見は大賛成である。このことはタクシーの事業者に考えてほしいことである。
- ・ヘルパー２級の取得も大事だが、運転者全員に対して簡単に体験できるものとして高齢者疑似体験セットというものがある。身につけて体験することで、高齢者の動作が分かる。
- ・行政機関で保有していると思うので協力していただき、運転者の方に高齢者の行動のことを教育の中に入れて、理解を深めてほしい。
- ・利用する側も運転者さんの感じの良さがプラスされれば、利用しやすくなると思う。
- ・お金を払う時や乗る時などに急かされたりすると高齢者の方には、ものすごくショックを与えてしまうこともあり、そのような教育を行っていただきたい。

大島座長：

- ・中・西毛交通圏のタクシー事業者の意見を頂きたい。

吉本委員：

- ・高崎地区においては専門的に行っている事業者もいるので、西毛支部としては、追記することに差し支えない。

新井委員（ハイヤー協会）：

- ・委員の方のご意見は理解できるし、私たち事業者にとって必要なことは重々承知している。
- ・介護２級の資格を取らせたこともあるが、そのような利用者は自家用有償運送事業者にながれているのが現状である。
- ・高齢者疑似体験セットのような簡易的なものを使った体験であればいいが、ヘルパー２級となるとハードルが高い。そのハードルを越えてまで取得して尚かつ仕事があるのかというところに考えがいつてしまう。
- ・主旨は理解できるが、１年以内に実施ということになると地区に持ち帰って相談しないとしないので、この場ではお答えできない。

高山委員：

- ・運転者の勤務を考慮して民間の研修を受けると時間がかかることもある。
- ・タクシーの運転者のためのヘルパー研修を運転者に合わせた時間帯で行ってほしいと思う。

- ・仕事につながらないにしても、人間としての意識は変わる。時間をかけて取得することにタクシー業界としてのプラスがあるはずである。実際に認知症の方、体の不自由な方と接することで、人として意識が変わるはずである。
- ・タクシー業界は入りやすく辞めやすい。今日がダメなら違う会社に行くという状況がこの業界にはある。その状況がある程度クリアする条件として、ヘルパーの取得は良いと思う。
- ・観光事業に対しても数ではなくて、やる気のある人間が行えばリピーターとして群馬に来てくれるはずである。

大島座長：

- ・追記までは難しいということである。この件については努力目標になると思う。
- ・バス事業者から意見を頂きたい。

落合委員代理：

- ・運賃が安いこと及び良質のサービスということが取り分け必要になる。
- ・バスでも割引サービスはあるが、なかなか周知されていない。タクシーにも割引サービスがあれば、周知が必要である。
- ・タクシーにおいて、良質なサービスを提供するのはほとんどが運転者なので運転者に対する質の向上がメインであり、先程から意見がある教育というのが重要である。

大島座長：

- ・タクシーには回数券的なものはあるか。

今井事務局長：

- ・回数券的なものはないが、ポイントサービスというものを行っている事業者がある。1,000円以内1ポイント、2,000円以内2ポイントというように30ポイントで500円の券を利用者に還元している。

大島座長：

- ・これは同じ会社のみか。

今井事務局長：

- ・自社のみである。

大島座長：

- ・鉄道事業者の方から意見を頂きたい。

堀越委員：

- ・鉄道側の営業窓口に対してどのような意見があるのかというと、1点目はその駅にタクシーがあるのか、2点目はタクシー運賃について表示してほしい、3点目は5人乗りで5人乗るとイヤな顔をされるという意見が非常に多い状況で

ある。

- ・鉄道会社も選ばれる時代であり、自分の好きな沿線に行きたいという要望がある。鉄道事業者もこのような要望に応えなくてはいけない。
- ・接遇、接客、少子高齢者対応に尽きると思う。騙されたと思って接遇については、是非やった方がよいと思う。時間外、人が回らない、運用が利かないという問題があるが、接遇とかを強化すれば必ず増収に繋がる。実際に行うと数字で見えてくる。
- ・接遇の教育を行う場合は、事業者には講師の負担などの費用的な問題があるが、他県では行政が主体となって交通事業者の乗務員の接遇を向上させるという講習を開催した市町村がある。

木内委員代理：

- ・タクシーの運賃が分からないという意見が多い。東京方面の方は不安を感じる。ホームページ上で目安程度の案内を行っている。
- ・定額運賃もあるが、通常の運賃をご案内するという必要もある。
- ・グループ内で保有台数の少ない営業所があり、点呼の問題で収支を圧迫している。今、IC点呼というものがあるようだが、どのようなものなのか。

事務局：

- ・一定の要件を満たした場合に、ICによる電話点呼やアルコールチェッカーを備えつけたかたちで導入できるような制度になっている。それは車両数が少ないから導入するものではない。

大島座長：

- ・警察関係の方からも意見を頂きたい。

鈴木委員代理：

- ・主要な乗り場を示す看板の設置は有効だと思うが、看板を設置する際は交通の妨害にならないようお願いしたい。例えば信号や道路標識が見えなくなるということは避けていただきたい。安全性を考えて設置していただきたい。
- ・タクシー運転者の方で乱暴な運転をされる方が見受けられた。タクシードライバーはプロなので、一般ドライバーの模範となる運転をしていただきたい。タクシーには会社名が入っており、安全運転をしているタクシー事業者と比較すると、利用者は安全運転をしている事業者を選ぶことになる。模範運転を心がけてほしい。

大島座長：

- ・地域計画の承認の議決について事務局より説明する。

今井事務局長：

- ・群馬県中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱及び東毛交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱第5条13項(3)について説明。

大島座長：

- ・本日欠席の方々からは合意を得ているところである。
- ・なお、前橋市からは、特定事業を実施するにあたっては、無理のない形で進めていただきたい。市の行うマスタープランに則して、タクシーの果たす役割もあるという意見をいただいている。

延命委員代理：

- ・この地域計画は、努力目標でよいのか。

事務局：

- ・資料1-1地域計画の16ページの(注)にあるとおり、その他事業における「実施主体等」とは実施主体ならびに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を多面的に支援する立場の者を指す。これらの具体的な分担に関しては個別の事案ごとに協議するものとする。と整理させており、調整が必要なものについては、今後この事業を推進するにあたって調整を図っていくものである。実施主体等については、実施主体ならびに協力者も含まれている。

大島座長：

- ・個別の議案ごとに協議するものである。
- ・承認について挙手をお願いしたい。

大島座長：

- ・全委員からの挙手を得られたので、全会一致で承認されたものである。

(2)その他

今井事務局長：

- ・本日の議決を踏まえ、法第9条第5項の規定に基づき近日中に協議会として、会長名で公表し、群馬運輸支局及び群馬県ハイヤー協会のホームページ上で公表したい。
- ・また、法第10条第2項の規定に基づきまして、実施主体とされた者以外の者に対して、当該地域計画に定められた事業の実施のために必要な協力を要請することとする。
- ・今後は、タクシー事業の現状について把握、分析を行うとともに地域計画に定められた目標の達成状況について検証・評価を行うこととなるが、要綱の第5条14項において「協議会は、地域計画作成後も定期的に開催することとする」となっており、次回開催については、今後の特定事業計画の進捗状況等を踏まえて、開催の通知を差し上げたい。

3. 閉会

栗本会長：

- ・本地域計画は本日の議決を経て成立の運びとなったが、この地域計画に基づいて、今後は、特にタクシー事業者は、特定事業計画を作成、認定を受け、実施

に移していくこととなるが、本法律及び本地域計画の主旨を十分にご理解の上、地域計画に定められた事業の推進に努めていただき、中・西毛交通圏及び東毛交通圏におけるタクシーの適正化、活性化に取り組んでいただきたい。

- ・また、今後の本協議会の役割は、これらの特定事業計画について進捗の度合いを確認していくという作業になろうかと思うので、次回以降の日程については、各事業計画の進展などを鑑みながら決めていきたい。

【配布資料】

議事次第

出席者名簿

配席図

資料 1 - 1 中・西毛交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（案）

資料 1 - 2 東毛交通圏タクシー特定地域協議会地域計画（案）

参考 1 地域計画の目標と特定事業等について（案）

（中・西毛交通圏）

（東毛交通圏）

参考 2 地域計画の目標を達成するために行う事業について（案）

（中・西毛交通圏）

（東毛交通圏）