

## 第4回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22年3月16日 13:30～14:30

場 所:北海道ハイヤー協会3階大会議室

出席者:委員・随行者・事務局 25名、オブザーバー(タクシー事業者等) 53名

マスコミ: テレビ関係 5社、新聞社 3社、業界紙等 3社

### 【尾澤会長】

定刻となりましたので、ただいまから第4回札幌交通圏タクシー適正化・活性化協議会を開催いたします。

委員の皆様方には、たいへんお忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。

本日は、前回お示した「地域計画素案」をもとに、委員各位のご意見、ご指摘を踏まえ「地域計画案」として修正の上、ご提示します。本日の協議会をもちまして「地域計画」を取りまとめたく、委員の皆様の忌憚のないご議論をお願いいたします。

### 【千葉座長】

議事に入る前に、次年度以降導入を検討しています、観光タクシー乗務員認定制度につきまして説明いたします。

－ 資料2に基づき、桑山課長補佐より説明 －

### 【千葉座長】

それでは、議事次第に沿って進めてまいります。

本日の議題である「地域計画案」について、前回の素案からの加筆、修正点を中心に事務局より説明してください。

－ 地域計画案について、事務局より説明 －

### 【千葉座長】

前回長い時間をかけて議論させて頂きました。その後意見を求めましたところ、特段意見等はなかったようでございますが、さらにより理解しやすい形で、今事務局からご説明がございましたように若干の修正をさせて頂いたということでございます。

多少時間がございますので、ざっとお目通しを頂きまして、その後ご意見ご質問を頂きたいと存じます。全体的に、Ⅰ・Ⅱ・Ⅲと分かれておりまして、まずⅠでございますが、1ページのところには基本的な方針が記載されているということで、5ページまでが基本方針でございます。そしてⅡでございますが、地域計画の目標というところが取りまとめられております。これが6～7ページでございます。さらにこれに立脚致しましてⅢで、地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項で、これが8～14ページです。特に14ページについては先程ご説明がございましたけれども、少し書き加えてございます。第3回目から第4回目の間に意見を出してくださいということでしたが、ここで改めて、お目通しを頂きまして、ご意見・ご発言があれば頂戴したいと思いますがいかがでしょうか。

### 【松任委員】

第1回目から今日は第4回目で大分大詰めだと思います。この間いろいろと議論させて頂きま

したが、今日は私たち労働者が2000年の道路運送法改正から10年間どれだけ苦しんできたかという思いを募らせてここに出席させて頂いております。ここに議題があり、様々な方策が載っていますけれども、それよりも、この規制緩和が始まってからタクシー事業者も労働者も、塗炭の苦しみを乗り越えているわけです。それで第1回目に示された減車の計画案ですが、これが主体ではないかと思えます。というのは、構造改革・規制緩和をもう一度皆さんがしっかりと認識すべきことから原点に戻って欲しいと思うわけです。構造改革・規制緩和で良くなったものは1つもないんですね。特にタクシーの現場はとんでもないような状況になってしまっています。2000年の道路運送法改正と同時に、構造改革と規制緩和はこれから日本が推進していくという入口だったと思えますが、その時に、日本に警鐘を鳴らしたアメリカ人がいます。デンバー大学の教授でポール・デンプシーという方ですが、この方はかつてアメリカの航空産業の規制緩和論者だった方です。それを推進してしまって、どういうことになってしまったかということをも日本に警鐘を鳴らした著書が2000年に発売されました。その一節に、構造改革と規制緩和はどのようなものかということも認識してもらいたい、規制緩和とはこういうものだとも認識して欲しいということで、ほんの一握りの貪欲な人間がより豊かになり、圧倒的多数の国民、労働者は窓の外に投げられることである、とあります。まさにこれに尽きるんです。しかし今、タクシー業界がその流れを変えるべき論戦を交わしてきました。そこで働く労働者は窓の外に投げられてしまったという状況です。そして悲惨な交通事故が増える、乗務員の健康破壊が進行する、職場では若い人が働くことも出来ない。子供を産み育て、家庭を支えられる業界に戻さなければならないわけです。そこでこういった設備投資の問題ももちろん大事でしょうけれども、今この問題よりも、事業者の方々も、不法行為をやらなければ経営が成り立たない状況というのが現実です。まじめにやっているものが市場から撤退するような競争の激化にさらされてきたのは、諸悪の根源である規制緩和なんです。利便向上も、台数があればいいということではないと思えます。乗客が現に重大事故に巻き込まれているということを見過ごすわけにはいかないわけですから。そこでもういよいよ、我々は良心を取り戻さなければならないと思えます。減車にあたっては東京できちっとした策定計画が出ました。およそ95%の事業者がそれに従って減車案を策定して、一定の成果を生み出しました。いよいよこの4回目の協議会でも、そこに来る段階だと思えます。さてそこで何%だとか何台だとか言うと、また独禁法の問題が出る、しかしこれは違うと思うんですね。もはや諸悪に陥ったところから労使共々脱出するには、台数を何%削減するかという試案を協議会の場で出すべきだと思うんです。それが談合だとかいう問題にはつながらないと思えます。生命・財産を守るための仕事だと思えます。ですから、是非この場でそういう議論というか結論を出して欲しいと思えます。

**【千葉座長】**

ただいま、状況認識についてこうあるべきではないかというご発言がございましたけれども、その他に何かご発言がある方はいらっしゃいますか。

**【平山委員】**

今事務局から、訂正がございましたけれども、それについてご確認をさせて頂きたいと思えますが、最後におっしゃった、14ページの「検査」が「厳格な監査」に変わったということによろしいですか。

**【事務局長(自動車交通部長)】**

検査というのは基本方針の中に入っていた言葉ですが、具体的に検査とは何なのかという質問を受けまして、やはりこれは監査だろうということで、監査という言葉に書き直しております。

**【平山委員】**

厳格な監査というのは具体的内容としてはどういうことなのかということと、その内容がタクシー

事業の適正化を推進することとどういう具合に結びつくかということ、事務局からご説明頂きたいと思います。

**【事務局長(自動車交通部長)】**

適正化というのは当然、コンプライアンスを守って法に従って事業を運営して頂くということ、これを適正化を推進することと考えておりますので、そういった法令を遵守していない事業者さんについては、端緒があれば監査をして、違反事項があれば処分を行うということでございます。

**【平山委員】**

漠然としていて分からないんですけれども、それは事業の適正化推進という意味で、言うことを聞かない人にはやるという性格のものなんですか。それはタクシー事業全般において、通常行われる内容ではないんですか。

**【事務局長(自動車交通部長)】**

そういうことです。法令遵守をしていない事業者について、監査の端緒があれば監査に入ることです。

**【平山委員】**

特にそれをここで強調されているというのは何か意味があるんですか。

**【事務局長(自動車交通部長)】**

タクシーの適正化について、タクシー業界自らがやっていきましょうということになったわけですから、法令遵守をしっかりと行っていない事業者がもしいるとすれば、そこは重点的な監査を行っていくという趣旨で書いたものです。

**【尾澤会長】**

この地域計画案でも引用しているんですが、13ページに国土交通省の方で決められました基本方針があるわけですが、この中でも「適正な競争が確保されること及び利用者の利便が損なわれないことを前提として」云々とありまして、コンプライアンスの問題といいますか、例えば社会保険に入っていないですとか、点呼をきちんとしないとか、そういうことで処分をしているというところがございます。ご存じかと思いますが、10月1日に法律が成立するのに併せまして、自動車運送事業の監査方針、それから行政処分基準等の改正がなされておりまして、それに新しく、今までは旅客自動車運送事業は対象になかった例えば社会保険の未加入ですとか、最賃法違反ですとかの処分、さらに特定地域については違反点数が倍になるとかですね、そういったことを進めているわけです。運輸局としてこの問題については2つあって、1つはなんとか需要喚起が出来ないかということで、先程観光タクシーの説明をさせて頂いたのは、せっかく観光の街札幌ですので、その中でうまくタクシーを活用して頂いて、需要を増やせないかということがまずあって、それは我々も僅かですが調査費を使って、利用者のアンケートを採って、ああいう制度を作り、需要を喚起しようというのが1つ、それからもう1つはこの後地域計画をきちんとしていくためには、正直者が損をするようなことがないように厳格な監査をやって、場合によっては処分すること、公共交通としてのタクシーが適正化活性化していくのに必要だろうということで書いております。

**【松任委員】**

この監査体制の問題ではですね、私どもも運輸局や労働局の方々に再三申し入れて、告発や改善をお願いしてきました。その中で合同監査体制というものも出来ていますから、それは力を入

れて今後一層やっていって頂きたいと思います。もう一つは、タクシー労働者という位置付けが、地味的にはどうなのかということです。もし私たちが人間として扱われるのであれば、最低賃金さえ払っていれば良いんだという考えは浮かばないはずで、これはコンプライアンスの問題です。なぜならば人間社会だからです。それからもう一つは、確かに競争は必要でしょう、より良いものを生むためには。ただ、タクシー業界はそうはならなかったんですね。これは今までの教訓です。一つには賃金体系の制度というものも大きくあります。歩合制賃金ですね。ここを改善しない限り問題は未来永劫続くといっても良いと思います。それとこの議案の中の8ページにもありますが、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び「お気軽にどうぞ」を呼びかける利用者へのPRと書いてありますが、前回も言いましたように、乗ってこられるほとんどのお客様が、頭を下げて乗ってこられるんですね。「申し訳ございません、近くてよろしいでしょうか」と、これはどうしてでしょうか。近いから嫌がるというのは、賃金に跳ね返ってこないからなんですね。この制度を事業者の方々が今しっかりと受け止めて近い距離こそ儲かるシステムを考えなければならぬと思います。その努力も欠けてます。もう一つは、タクシー事業者の方々の中には、運転手が最大の顧客となるような賃金体系を持っておられる事業者がおります。腹は痛めませんどんなことがあっても、という事業者を排除する仕組みが必要ではないでしょうか。せっかくこの協議会を設けて、これから未来に向かってよりよいものを打ち出そうとしているわけですから、賃金体系そのものの中に、乗務員から搾取するような体質を排除していかなければ、一番不幸な目に遭うのはそこを利用するお客様です。その根底を無視して前に進むことは出来ないと思うんです。それから、交通形態そのもののあり方、今会長さんの方から需要を喚起したいということでしたが、しかし今需要を喚起することは不可能だと思います。これほどに社会保障制度が壊されて、毎年2,200億円もさらに削減され続ける、年金の問題、労働法制の問題、前回も言いましたが、年収300万円以下が日本の総労働人口の6割に迫る勢い、200万円以下は1,000万人を突破しています。タクシーにどうして乗れるでしょうか。若い人達は結婚も出来ない、デートも出来ない。トヨタで働いている派遣労働者はトヨタの車も買えない。外国にさえ車を売って儲ければ良いんだと、そういうことが招いた歪みも出ています。大変な状況に向かっていく我が国です。こここのところを踏まえて需要の喚起となるのであれば、公共交通そのものの長年の形態を変える必要があると思います。それは労使ともにより一層奮起して、諸外国が公共交通をどう守っているかということをしっかり検討する必要があります。自家用車を野放しにして、中心部を渋滞の渦に巻き込んで、そこでタクシーが不法行為を続けている、これはここで協議会をやるたびに一層酷くなっています、深夜のすすきの交差点にしても。やはり市も含めて中心部の車の乗り入れ規制ですとか、公共交通を守る、道路交通体制そのものを改善していかなければ、これから公共交通が発展する見込みがないと思うんです。これは今後の課題となりますけれども、是非そういったことも含めて大きな視野に立って、タクシーという公共交通を守っていかなければならない、なぜなら無くてはならない交通産業として位置づけられているわけですから、どうかひとつその辺りも考えて頂きたいと思います。

#### 【千葉座長】

ただ今の松任委員さんの意見を要約的に申し上げますと、利用者保護の観点から多面的なチェックをせよという趣旨と理解してよろしいですか。

先程厳格な監査とは何かということについてご質問がございました。それについて事務局長さん、会長さんからもお話しがございましたけれども、今の松任さんのご発言を頂戴して、監査、これは従来行っている監査でございますが、コンプライアンス・法令遵守ということも含めて、厳格なということは丁寧なというか、ヒアリングも含めていろんなところでの監査ということで、松任委員の考えに準じて考えれば、利用者保護の観点から厳格な監査を行うということで、そういう趣旨として理解頂くのがよろしいかと思いますが。

**【平山委員】**

私は厳格という言葉にこだわっているわけではなくて、平たく言えば厳格という言葉の中で監査をやっていくという、それがどういうことで活性化に繋がるんですかという話なんです。問題は、全体を厳格に監査するというのであれば、それはどうぞ積極的にやってくださいという話です。この業界をよくするというのであれば、一面的なことをやられて果たして良くなるんですかということをお私は申し上げたいわけなんです。

**【千葉座長】**

そうしますと、この実施方についてより突っ込んだ合意が必要ではないかという、そういうご発言でしょうか。

さて、議論については少し伺ったのではないかと思います。改めてですけれども、特段の修正要求というのはございますか。

**【松任委員】**

地域計画については8ページから14ページまでありますが、これは将来に向けて必要なことですが、これをやっていると、やはり設備投資、お金がかかってくるわけですね。私たちの賃金が増えない理由の1つは、設備投資という問題もあります。ましてや厳しいこの状況、過去10年間を振り返って、収益が上がらない中で、事業者の方々も相当努力してドライブレコーダーやいろんな防犯設備をやってきております。やはり費用対効果といったこともありますけれども、収益が上がらない中でそれをやらざるを得ない状況に追い込まれてきたということが1つあります。何といたってもこれをするからには、1つ1つ解決していくには、収益を上げなければいけないわけです。今の段階ではこれは無理と言っていいです、無視するわけではないですけれども。その前に考えるべきことがあるでしょう。需要喚起するのもそうですが、今現在需要が見込めない中で労働者の労働条件を改善しなければならないというのも法の趣旨のひとつだと思います。それには減車が先なんです。これがなくては全ては前に進まないんです。市場にいるお客さんの数は変わらないんですから、であれば絵に描いた餅であるし、先に出すべきことを決めない限り、こういった問題には繋がっていかないと思うんです。今回この法の本当の目的の、輸送の秩序を取り戻すという、そこに行き着かざるを得ない減車ありきなんです。労働側から言わせると、年収が生活保護世帯の賃金で良いのかと、そうではないはずですが。第1回で示された平成13年の少なくとも年収300万円以上を確保するんだという意気込みでこれはスタートしていると今でも私は信じています。

**【千葉座長】**

具体的にどのページのどの辺りをどういう具合に変えたらいいかということをご発言願います。

**【松任委員】**

カーナビの問題もそうですし、ユニバーサルデザイン車両の問題もそうですし、子育て支援タクシーの問題もそうですし、妊婦さんの移送の問題もそうですが、いろいろ創意工夫して、出来るところは努力してやっていきますが、しかし今、そういう状況ではないということで、まず前段で、これをやるからには収益を上げないことには出来ないとお私は思うんです。なぜならば、はっきり言って、まともな賃金を払わないで経営は生き延びているわけですから、全部とは言いませんが大半と言っていいです。そういうところを改善しないで、この協議会そのものが、観光タクシーの問題にしてもそうです、タクシーセンターの以前にやられた問題もそうですが、何か役に立っているんですか。労働条件向上、事故激減、乗客の利便向上、そうじゃないですね、苦情も事故も違法客待ちも、とんでもない状況に今なっているわけですから、それを再生するためにはまず、減車の問題で、どれだけしてくれるんですか、ここで出せるんじゃないんですかというふうをお願いしているんです。

**【千葉座長】**

ご発言の趣旨はですね、6ページの地域計画の目標の所の2. 事業経営の活性化、効率化とそれから3. タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上とございます。発言のご趣旨を包括的にこの辺りで事項立てされているかと理解できると思いますが、例えばこの中のどこを、これぐらいの修正、ということであれば検討させて頂きませんが、この中に包括されているかなという気が致しますので、その辺りはいかがでございますか。

**【鈴木委員】**

前回素案の出たときにも、この案の部分などについても、全自交代表として、労働者の代表として賛成を基本的に表していたところですが、先程松任委員から供給過剰の数値目標を出せというご意見が出されておりましたけれども、私どもとしては、減車の割合ではなくて、我々労働者の賃金がどう改善されるのかということが一番の課題であろうと思います。労働者の賃金労働条件に関わった部分の中で、供給過剰ですだから解消してください、という協議会であろうと思います。全国の各協議会の地域計画・案を見ていきますと、タクシー運転手の労働条件の悪化の防止、改善・向上というところでは、大体が(賃金を)各都道府県の全産業男子労働者平均に可能な限り近付けることを目標とするという雲をつかむような話で、また北海道においては、北海道の平均480万円から見たときに、札幌でも200万円ちょっとという状況で、それを480万円に可能な限り近付けるというところで終わったのでは絵に描いた餅になる、ということの中で、当面適正な供給体制の見直しということで、ここのところ(地域計画案Ⅱの3)に平成13年度実績である300万円程度という入れ方をしたのだと思います。平成13年度実績である300万円程度にするためには(第2回協議会の資料2で)運輸局が出した①～③案の③案でも280万円程度にしなければならないということを踏まえたときに、自ずと減車・休車の台数は出てくるであろうという考え方でいます。ですから是非この地域計画が合意できるのであればこの文言をきちっと事業者の方は理解をして頂きたいと思っています。また、今回この地域計画案が求めていることについては、各事業者がこの計画を共通認識として、タクシーが地域公共交通として健全に発展し、持続可能な産業構築を前提として、特定事業計画を作成し申請して頂くということ、それから前回個人タクシーを代表して林委員がおっしゃられましたけれども、減車又は休車、供給過剰の解消ということについては賛成ですというご発言もありました。ただ、札幌交通圏ということについては、規制緩和以降は個人タクシーが45%強の400台以上が増加しています。法人タクシーの増加率は13%程度です。こういった異常な高率増加となっている個人タクシー業界で、この法律が求めている部分について、ぜひ個人タクシーでの何らかの工夫、例えば勤務日数だとか、曜日、総走行時間などを調整して、適正化について検討して頂きたいと思っておりますし、また、利用者に安心安全の確保と、快適に利用してもらえるものを目指していかなければ、適正化も活性化も実現しないと考えています。法人・個人の協会などでご努力を併せてお願いしたいと思っております。地域計画の案につきましては基本的に賛成をしていきたいと思っております。

**【千葉座長】**

松任委員・鈴木委員の発言のご趣旨は、先程私が申し上げたよう6ページとその次の7ページに、6. 供給抑制ということで明確に事項立てされておりますし、一応の数字のメルクマールも書かれております。このあたりで今のご発言のご趣旨を解釈するというところでいかがかと思っておりますが、よろしいでしょうか…ありがとうございます。

**【事務局長(自動車交通部長)】**

さきほど平山委員から、事業適正化イコール減車というニュアンスで取れましたが、私どもは必ずしもそうとはとらえておりません。これは組合さんには後ろ向きな発言ととらえられるかもしれま

せんが、適正化というのは法令に従って事業を運営して頂くということでございますので、適正化イコール減車であるということではございませんのでその辺はご理解頂きたいと思ます。

**【松任委員】**

私もそうは思っておりません。思っておりませんが、この議論の柱が減車ですから減車というふうに言っているだけで、何も減車しなくて良いです。このままの台数の方がお客さんを拾いやすいんじゃないですか。ただ、タクシー労働者の賃金はこれ以下で使ってはいけないということを決めれば良いことです。そうすれば自然とやれる会社やれない会社の淘汰が進むし、より質の良い会社が残るシステムが作られるんです。それが柱であれば何も減車しなくても良いという考えは一緒です。

**【千葉座長】**

ありがとうございます。なお理解が深まったのではないかと思います。

さて、今日が一応最終回ということでございますので、中身について解釈の仕方、その他ご意見が出ました。具体的にここをこうしたらいいということがなかったように思いますので、まず地域計画の承認手続きが必要ということで、今ご提案させて頂いております地域計画の素案について、これでいいと鈴木委員さんの方からご発言がありましたけれども、改めてご確認をさせて頂きたいと思ます。反対という方は挙手をお願いいたしますし、また賛成の方は拍手で賛意を示して頂ければと思ます。それではよろしくお願い致します。賛成の方は拍手をお願い致します。

(拍手)

ありがとうございます。地域計画は承認されたということにさせて頂きたいと思ます。併せて事務局の方から何かございますか。

**【事務局長(自動車交通部長)】**

それでは詳細をご報告させて頂きます。まず札幌ハイヤー協会さん、傘下の事業者については全員賛成と言うことで100%というご連絡を頂いております。一応台数ベースで計算すると5060台ということでございます。それから個人タクシー協会さんの方は林委員よりご説明をお願いしますでしょうか。

**【林委員】**

札幌の個人タクシーにつきましては両団体、札幌個人と札幌個人タクシー協会2つあるんですが、両方におきまして機関決定しておりますので、是非ともタクシーサービスの活性化に向けて積極的に努力していきたいと思っております。

**【事務局長(自動車交通部長)】**

それから冒頭にもお話しさせて頂きましたけれども、札幌北交ハイヤーさん、206台でございまして、小黒社長からは異存ない旨、それから商工会議所池内委員からは基本的な合意と、微調整があれば会長に一任しますという委任状を頂いておりますので、基本的には全会一致で賛成されたと理解しております。

**【千葉委員】**

ありがとうございます。それでは先程拍手の様子を見ておりましたが、ほとんどの方が拍手をして頂きました。ご異議はなかったということで本協議会で承認されたという取扱いとさせて頂きたいと思ます。

**【事務局(札幌ハイヤー協会専務)】**

全会一致で承認されましたので、我々協会としても一生懸命努力していきたいと思っております。特に、利用者の方々の不利益にならないように頑張っていきたいと思っておりますが、最後に先程尾澤会長から、9月30日付けの基本方針15ページについて簡単に触れて頂きました、再度確認ということで質問させていただきますが、「適正な競争が確保されること及び利用者の利便が損なわれないことを前提として、本法の枠組みも最大限に活用しつつ、単独又は複数のタクシー事業者による自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される。」、これが基本方針に基づいて書かれていて、先程局長の方からもお話しがあったように、適正な競争が確保されることが前提とするということ、悪質な事業者と悪質なドライバーをきちんと排除して頂けるといふことの確認でよろしいでしょうか。

**【尾澤会長】**

そういうことで結構だと思います。業界全体としてそういう悪質なというか、コンプライアンスを遵守した事業運用を行っていない事業者の方に対して厳正な監査・処分によって、タクシー業界が公正な競争を出来るような格好にしていきたいと思っております。東京の大手事業者で、いろんな違反があって結局事業退出したという例もございますけれども、そういうことの無いよう我々としても、タクシーが地域の皆様に愛されるものになるように、労働者の方々がきちっと働ける環境になるようにしっかりとやっていきたいと思っております。

**【千葉座長】**

地域計画については承認をさせて頂いたということでございますので、先に進めさせて頂きたいと思っております。(3)の平成22年度フォローアップ作業についてということでございますが、事務局からご説明をお願いいたします。

**【事務局長(自動車交通部長)】**

今後は、地域計画に定められた適正化、活性化のための特定事業等の実施に移っていくわけでございますが、要綱第5条第10項において、地域計画作成後も協議会を定期的開催するとされていることから、フォローアップの協議会開催を予定しております。

フォローアップのための協議会開催につきましては、資料にもありますように、本年9月から10月ごろの開催を計画しております。22年度におきましては、来年3月頃にもう一度、開催したいと考えております。

近くになりましたら、改めて事務局よりご案内をさせていただきますので、宜しくお願いいたします。

**【千葉座長】**

ただ今の件について何かご質問等ございますか。

**【渋谷委員】**

今の議論を聞かせて頂いて、私自身消費者として、使うものの立場として、この文章を読ませて頂いて、文章の上からは何の問題もないんです、文章としては目的とされているものは分かりますし、その方向でやって頂きたいと思っておりますけれども、この文章そのものの読み方というか、具体的な運営の仕方については、範囲なんだと思うわけです。その範囲の中で、例えば厳格な監査等とおっしゃられましたけれども、その厳格な監査そのものについても、コンプライアンスをただ守るというだけではなくて、というのはコンプライアンスを守るといふのは当たり前のことなんです、



そうではなくて、より快適なタクシー行政ということで、消費者が利用しやすいような形に持って行って頂かないといけないと思います。その中で、先程賃金の問題も出ましたが、休車とか減車とかすることによって、それに対応できるということもありましたが、どの方法が良いのかは分かりませんが、具体的には経営の内容がよく分かりませんのでそこまでは言えませんが、しかし何らかの形で、適正な配置と運営とがなされるようにということを期待して読ませて頂きますし、これの運営をして頂きたいとお願いをさせていただきます。

#### 【千葉座長】

まさにそういうことで、フォローアップ作業が大事だということだと思います。

さて、残っているのは(4)その他ということですが、事務局からありますか。

なければこれで会議を閉じさせて頂きたいと思います。今日の概要その他は後ほどまた運輸局さんのHPその他で見ることが出来ますのでご確認頂きたいと思います。それでは私の方ではこれで閉じさせて頂くこととして、最後に会長さんに戻したいと思います。

#### 【尾澤会長】

千葉座長におかれましては、議事の進行、誠にありがとうございました。また、委員の皆様におかれましては、大変貴重なご意見、ご指摘を頂き、地域計画を取りまとめることができました。大変ありがとうございました。またご意見も踏まえましてフォローアップに努めたいと考えております。

今後は、地域計画に定められた「特定事業」及び「その他の事業」の実施に移っていくわけですが、引き続き、委員の皆様のご支援、ご協力を宜しくお願いいたします。

以上をもちまして、第4回協議会を閉会いたします。本日はお疲れ様でした。

#### 【石狩支庁からの要望】

特定事業及びその他の事業を検討・実施する際に、自治体の実施主体となる場合には、事前に北海道(石狩支庁)に連絡をいただきたい。

#### 【配布資料】

資料1 第3回札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会議事録概要

資料2 (仮称)北海道おもてなし観光タクシー乗務員認定制度

資料3 札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会 地域計画(案)

資料4 平成22年度のフォローアップについて