

第 11 回 京都市域交通圏タクシー準特定地域協議会 議事録

日 時：令和 5 年 3 月 7 日（火）午後 2 時～午後 3 時 30 分

場 所：京都自動車会館 5 階会議室（京都市伏見区竹田向代町 5 1—5）

出席者：別紙出席者名簿のとおり

足立：皆さまこんにちは。定刻より少し早いですが、委員の皆さまおそろいですので、ただ今から第 11 回京都市域交通圏タクシー準特定地域協議会を開催いたします。年度末の大変お忙しい中、ご出席を賜り誠にありがとうございます。私は議事に入りますまでの間、進行を務めさせていただきます、本協議会事務局長の足立でございます。タクシー協会に所属しています。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、着座で進めさせていただきます。

まず、最初にお断りをさせていただきます。この協議会は設置要綱第 5 条第 13 項に基づき公開とさせていただきます。この会議後、議事録の公開を予定し、そのため議事の内容を録音いたしますので、ご了承願います。なお、プレスの皆さまにおかれましては、カメラ撮りは会長挨拶までとして、それ以降のカメラ撮りはご遠慮いただきますようお願いいたします。また、皆さまへのお願いですが、携帯電話等は電源をお切りいただくか、マナーモードにさせていただきますようよろしくお願いいたします。

それでは、お手元にお配りしています資料の確認をまずさせていただきます。まず、本日の会議次第でございます。続いて構成員名簿、出席者名簿と続き、本日の配席図でございます。次に京都市域交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱でございます。次に区分別議決権一覧です。そして資料 1 といたしまして、京都市域交通圏のタクシーの現況、資料 2 といたしまして活性化事業取組状況一覧、A4 の 1 枚ものでございます。資料 3 として、小冊子を 3 冊配付いたしました。一つ目が京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画改正案でございます。ただ、ここで資料には、「地域計画案」と本来明記すべきところ、「案」を失念していますので、ご了承いただきますようよろしくお願いいたします。二つ目の小冊子が、地域計画の別表でございます。三つ目の小冊子が、地域計画の新旧対照表です。続きまして、資料 4-1 といたしまして、京都市域地区のタクシー運賃の改定審査開始という、近畿運輸局のプレス資料でございます。資料 4-2 といたしまして、公定幅運賃の範囲の変更に関する通知でございます。その他、参考資料 1 から 4 までを付けています。全て近畿運輸局の公示ですが、一つ目が需給状況の判断結果、二つ目が準特定地域における適正と考えられる車両数、三つ目が公定幅運賃の範囲の指定、四つ目が車種区分です。

配付いたしました資料では以上でございますが、資料の不足等がございましたら事務局までお申し出ください。

続きまして、平成 30 年 11 月に第 8 回を対面で開催しました。それ以降、今回まで 2 回、書

面開催をしましたが、対面での開催から4年以上経過していますので、本日の出席者をご紹介します。お手元の配席図に沿ってご紹介します。

まず、当地域協議会の会長で、関西大学の西村教授です。

時計回りでご案内します。続きまして、立命館大学の塚口名誉教授です。

京都商工会議所の荻野事務局長です。

NPO法人コンシューマーズ京都の溝内事務局長です。

公益社団法人京都府視覚障害者協会の北村理事です。

京都ハイタク共闘会議の田中議長です。

全国自動車交通労働組合京都地方連合会の櫻井執行委員長です。

全国自動車交通労働組合総連合会京都地方連合会の松田執行委員長です。ここで訂正ですが、松田執行委員長を出席者名簿及び配席図で、中央執行委員長としていますこと、大変すみません、間違いですので、松田執行委員長と訂正をお願いいたします。

続きまして、京都タクシー業務センターの洲見副代表幹事です。

京都市個人タクシー事業協同組合の田中理事長です。

エムケイ株式会社の前川常務取締役です。

京都地方個人タクシー協会の家段会長です。

京都府タクシー協会会長の筒井です。

京都労働局労働基準部監督課の堀課長です。

京都府警察本部交通部交通指導課の岩本管理係長です。

京都市都市計画局の竹内局長です。

京都府建設交通部交通政策課の亀谷参事です。

亀谷：亀谷です。本日は、委員は濱田建設交通部長ですが、代理で出席いたします。よろしくをお願いいたします。

足立：このほか、利用者代表のお立場で、村井委員にご就任していただいておりますが、本日は所用のため欠席です。ただ、本日の議事内容については、会長への委任状を頂いておりますことをお伝えいたします。

続きまして、西村会長の後方には、構成員ではございませんが、各種データの提供あるいは必要な助言を頂くため、協議会から要請させていただき、近畿運輸局・京都運輸支局・京都府タクシー協会からも出席いただいておりますので紹介いたします。

まず、近畿運輸局自動車交通部旅客第二課の河原課長です。

同じく、旅客第二課の小西主査です。

近畿運輸局京都運輸支局の藤原支局長です。

同じく、輸送・監査部門の木原首席です。

同じく、輸送・監査部門の奥井専門官です。

京都府タクシー協会の多田副会長です。

同じく、経営委員会の北川委員長です。

同じく、経営委員会の濱田副委員長です。

本日は以上の皆さまでございまして、本日の協議会は構成員・委員の方 18 名中 17 名の出席をいただいておりますので、過半数の出席がございまして、設置要綱第 5 条第 15 項の規定により、成立していることを報告いたします。

それでは議事に従いまして、まず西村会長からご挨拶をよろしく申し上げます。

西村：ご紹介いただきました西村です。先ほどもありましたように、対面開催は 4 年以上もたっているということで、久しぶりの対面開催です。この間、書面協議は 2 回ほどやらせていただきましたが、こうやって会って話すことには大きな意味もあると思いますので、ぜひ皆さまから忌憚（きたん）のないご意見を頂きたいと思います。2020 年から起こりました新型コロナウイルスの世界的まん延で、結果この対面ができなかったところがありますが、それによって私たちの日常生活が大いに変わったわけですね。私は、まずそういうことはないだろうと思っていた遠隔授業もやるはめになってしまって、大変なことになりました。皆さま方におかれましても、日々の事業継続だとか、乗務員の確保だとか、非常に大きなご苦労をされたと思います。とりわけ京都は、不要不急と言われ、自粛を余儀なくされた観光で持っているところが大きな業界であって、そこにおけるご苦労は並大抵のものではなかったのではないかと思います。ようやく最近になって入国規制の緩和も行われまして、旅行支援割みたいなものもやって、少し人の流れも変わってきたように思い、その意味では前向きに来ているのかなと思ったりいたします。その中でタクシーをどう考えていったらいいのか、あらためてこの協議会を通じて皆さまからご意見を頂きたいと思います。

本日の協議会は、まず京都市域交通圏のタクシーの現況をご報告いただき、次に活性化の取組の進捗（しんちよく）状況、それについてお話をいただきたいと思います。その上で、今日の議事として二つございまして、一つ目の議題としては、タクシーの準特定地域計画の改正案、それをご審議いただきます。二つ目として、現在タクシー運賃の改定審査が開始されていますので、その公定幅運賃の範囲の変更などについてご意見を賜ればと思っています。ぜひとも皆さま方からの活発なご意見を頂けますよう、よろしく願いいたします。

足立：西村会長、どうもありがとうございました。

それでは、ここからの議事は西村会長に進めていただきます。西村会長、どうぞよろしく願いいたします。

西村：では早速私が進行いたします。限られた時間ですので、スムーズな議事運営にご協力いただきますようお願いいたします。

まず報告事項ですが、関連がございまして、「京都市域交通圏のタクシーの現況」と「活

性化の取組状況」については、事務局から一括してご説明をお願いいたします。

白根：事務局の白根でございます。それでは資料1「京都市域交通圏のタクシーの現況」をご覧ください。当資料は、京都運輸支局よりご提供いただいています。

2 ページです。1. 供給力の動向（事業者数・車両数の推移）としましては、車両数は平成21年度より減少しています。

次のページです。2-1. 需要の動向等（走行キロの推移）です。需要の動向を示す総実車キロは、景気の動向も影響しているが、タクシー離れが止まらない状況です。

4 ページ 2-2. 需要の動向等（実働率・実車率の推移）につきましては、稼働状況を表す実働率は平成23年度以降大きく減少しており、走行距離のうち旅客を乗せて走行した割合を示す実車率は、コロナ禍により減少しています。

次のページです。2-3. 需要の動向等（1日1台当たり実車キロ等）につきましては、1日1台当たりの実車キロ・輸送回数ともにコロナ禍により顕著に減少しています。

3. 収支の推移といたしましては、営業収入、1日1台当たり、営業収入ともにコロナ禍により顕著に減少しています。

4. 運転者の労働環境（運転者の賃金等の推移）につきましては、全男子労働者との格差があり、直近は顕著に拡大しています。なお、この厚生労働省の賃金構造基本統計調査ですが、全数調査ではなくサンプル調査のため、サンプル対象者が年々変わってしまうことから、数値に大きな変動が生まれる場合があることをご承知おきください。

8 ページです。5-1. 京都市域の法人運転者数と平均年齢の変化につきましては、法人タクシーの運転者は年々減少傾向にあり、直近は顕著に減少しています。令和2年からの3年間のコロナ禍で、感染症での高齢者の重篤化を背景に、高齢乗務員の離職が加速するなど、乗務員が1836名減少いたしました。

5-2. 京都市域の新規登録運転者数と年齢構成の変化ですが、法人タクシー運転者の高齢化が進み、現在、平均年齢は60歳を超え、約46%が65歳以上となっています。

以上、京都市域交通圏のタクシーの現況についての説明でした。

続きまして、資料2、活性化事業取組状況一覧をご覧ください。この一覧は京都市域における法人タクシー事業者の主な活性化事業への取組状況をまとめたものでございます。数値については昨年12月1日時点のもので、前回協議会資料と比較するため平成30年4月の数値も示させていただきました。

活性化の内容ですが、観光需要や訪日外国人、妊婦さんや子育て世帯、高齢者や移動制約者など、多様なニーズに応じたサービス提供のための取組としまして、①観光タクシーの運行、②訪日外国人増加への対応、④妊婦応援タクシーの運行、⑤育児支援タクシーの運行、⑥ユニバーサルドライバーの育成、⑦福祉タクシーや、⑧UDタクシーの導入に取り組んでいます。このうち、⑥ユニバーサルドライバーの育成ですが、高齢者や移動に制約がある方に対する接客対応のため、京都府タクシー協会では平成25年より乗務員を対象にユニバーサル

ドライバー研修を実施しています。

次に、利用者利便を向上させる取組として、⑨アプリ配車の導入や、⑩IC カードなどの電子マネーやクレジットなど多様なカード決済に取り組み、目標車両数の 80%、90%に達する状況にあります。

次に、環境や輸送の安全に配慮した取組として、⑪EV・ハイブリッド車等の環境対応車の導入や、⑫自動ブレーキシステム等の先進安全自動車の導入に取り組み、目標車両数の 10%を超える状況にあり、地域計画の目標車両数を変更させていただく予定です。また、⑬防犯・防災への協力としまして、タクシー業界では、京都府警の仲介により、府内コンビニ協会と協定書を締結。深夜の時間帯に店舗駐車場で休憩・休息を行いながら、犯罪抑止に協力する活動に取り組んでいます。

以上、京都市域におけるタクシー事業活性化の主な取組でございます。

西村：どうもありがとうございました。ただいま報告のありました「京都市域交通圏のタクシーの現況」及び「活性化等の取組状況」について、ご意見・ご質問を頂きたいと思っております。いかがでしょうか。引き続きなかなか厳しい状況が続いていることが見て取れたわけですが、成果も活性化の取組についてはあったということだと思います。皆さまから、この点についてもう少し聞きたい、あるいはこれについて私はこう考えるといったようなご意見・ご質問はございませんでしょうか。

コロナがはやって、高齢の運転手さんはやはりそれにかかりたくないから、あまり勤務したくないという人もいて、辞められたとも聞いていますが、それでもやはり平均年齢は下がらないというか、61.5 歳といった辺りで止まっている感じなのでしょうか。その辺り、何かご存じのことがございましたらよろしく願います。

足立：資料 1 でお示ししたとおり、運転者登録が始まりました平成 21 年度から、ゆるやかではございますが、少し減少傾向にあったのは事実です。一方で、減少傾向にある中、平均年齢は若干ですが右肩上がりの状況がございました。ただ、コロナ禍、令和 2 年からこの 3 年間で、先ほど説明でも申し上げましたとおり、この 3 年間で高齢乗務員が罹患（りかん）したら大変な状況になるということもあって、1836 名の乗務員が私どもの業界から退出したということで、一気にカーブが右肩下がりになりました。ただ、高齢乗務員が退職したこともあって、平均年齢は緩やかな、ある意味現状維持と言いますか、61.5 歳、4 歳辺りを維持してきた内容になっています。ただ、今後は若干また上がっていくのかなと想定しているところです。

以上でございます。

西村：ありがとうございました。

ほかに皆さまから何かございませんでしょうか。

では、特段ないようでございますので、それでは本日の議事に進んでまいりたいと思います。協議事項です。タクシー準特定地域計画の改正について、事務局からご説明をお願いいたします。

白根：それでは協議事項の説明に移ります。資料3「京都市域交通圏におけるタクシー準特定地域計画（改正案）」をご覧ください。

今回の改正は、第8回の協議会においてご承認いただいた計画から、データ等の時点修正を中心に見直しを行いました。

では、詳細を説明いたします。同じく資料3の新旧対照表と併せてご覧ください。

まず地域計画の3ページ、新旧対照表は1ページをご覧ください。(2)改正前タクシー特措法施行以降のタクシー輸送実績の冒頭に、コロナ禍により大きな影響を受けていること明記しました。以降、・(ポツ)を四つほど数値の更新をしています。お示ししている数値は国がとりまとめた令和3年度の数値ですが、令和4年度については回復傾向にあることを最後に追記しました。

続けて、計画の4ページ、新旧対照表は2ページ以降です。運賃について、現行の制度に更新、時点修正を行っています。

そのほか、④事業者の経営状況の悪化から⑧交通事故の発生状況まで、時点修正を行っています。

次に、計画8ページ、新旧対照表も8ページです。(3)タクシー業界の取り組みのなか、障害者団体との意見交換について、(4)取組の方向性に記載しておりましたが、平成31年度より取り組んでいますので、(3)に記載しました。

続きまして計画の9ページ、新旧対照表は11ページ以降です。2.地域計画の目標です。

(3)の運転者の労働条件の改善及び向上について、この課題への対応は大変重要です。また昨今の運転者の減少を考えますと、人材の確保も併せて取り組むべき内容と考えるため、地域計画に追加するものです。

ほか、(4)安全性の確保で、「事業用自動車総合安全プラン2025」の目標に更新、(6)供給過剰の是正についても、時点修正しています。

続きまして計画の12ページ、新旧対照表も12ページ以降です。3の地域計画の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項です。

計画の13ページ、新旧対照表も13ページをご覧ください。(2)の②過度な運賃競争への対策について。今日の次の議題にもありますが、昨年、公定幅運賃の改定要請が行われ、現在、近畿運輸局において審査中です。また、一部事業者において遠距離割引の是正申請がなされていますので、その旨を記載しています。

以上、地域計画の改正案の説明でした。

西村：どうもありがとうございました。基本的には時点修正が中心で、若干二つ三つほど新

たに付け加えた部分があるということでした。付け加えた部分については、北村さんがずっとこの協議会で言っておられた、障害者団体とも話し合いをしてほしいということで、こういうご要望を出されていましたが、その点が付け加わったということです。

北村：ありがとうございます。大変皆さん喜んでおられます。

西村：こちらこそありがとうございます。いいご指摘を頂きました。ほかはいかがでしょうか。何かご意見がございましたら頂きたいです。

筒井：筒井でございます。地域協議会構成員のエムケイさんが今日来られています、エムケイさんを除く協会加盟の全ての事業者さんから、地域計画改正案の決議については私筒井に対して一任を頂いていますので、その点を報告しておきます。

西村：ありがとうございます。エムケイさんを除いてという、エムケイさんのご指名がありました、エムケイさん、何かご意見は特段ございますでしょうか。

前川：特にございません。

西村：ありがとうございます。ほかにご意見・ご質問がございましたら。いかがでしょうか。人材確保等、組合等からはありませんか。

櫻井：人材確保の件に関しましては、いろいろありますが、公定幅運賃のところでお話しさせてもらいたいと思います。ただ、今回のこのことにつきまして、過度の遠距離割引、これが是正されてきたということは大変好ましいことだと思っています。あと、まだ京都に残っているのが、深夜割増の廃止などです。利用者にとって運賃と料金は区別が付きません。われわれこういった関係の人間は運賃・料金の区別が付きませんが、全てを含んだ運賃だという考え方になりますので、その辺をまた後でお話しさせていただきます。

西村：では、こちらはこういう形で、本日お示ししました準特定地域計画（改正案）でご承認を頂きたいと思っています。それでは決議を取らせていただいてよろしいでしょうか。では、決議の要件について、事務局からご説明をお願いいたします。

白根：準特定地域計画作成の議決要件についてご説明申し上げます。配布資料の「京都市域交通圏タクシー準特定地域協議会設置要綱」をご覧ください。

第5条第9項の(3)に「準特定地域計画の作成を議決する場合、次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う」こととなっています。こちらの規定に基づき整理したものが、お手

元に配付しています「区分別議決権一覧」ですので、本日出席の皆さまの区分等を整理させていただきます。ご確認ください。

西村：お手元の横長の資料ですね。ありがとうございました。それでは、先ほど筒井委員から、構成員のエムケイさんを除く協会全ての事業者から地域計画の決議に関しては一任いただいている旨のご発言もございました。それでは、これより決議を図らせていただきます。ご承認いただける委員の皆さまは挙手をお願いいたします。

全会一致です。

西村：では、全会一致です。ありがとうございました。新たな準特定地域計画の公表を行います。

それでは続きまして、本日二つ目の議事です。「公定幅運賃の変更要請（タクシー運賃の改定）」につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

白根：それでは、資料 4-1 の近畿運輸局の「京都市域地区のタクシー運賃の改定審査開始」のプレス資料をご覧ください。

昨年 8 月から 11 月にかけて、京都市域地区における法人タクシー事業者の保有する車両数の 70%を超える事業者から運賃変更申請があったことを受け、近畿運輸局において運賃改定の必要性が検討された結果、資料のとおり 12 月 16 日に運賃改定審査の開始が公表されました。内容は、1. 運賃変更申請状況につきましては、(1) 申請の期間といたしまして、令和 4 年 8 月 22 日から令和 4 年 11 月 22 日までの 3 カ月間です。(2) 申請時業者数といたしましては 47 社、対象地域の法人事業所数は 64 社で、(3) 申請事業者の車両数といたしましては 4521 両、対象地域の全体車両数は 5582 両です。(4) 申請率は 80.99%です。

2. 運賃変更申請の概要ですが、(1) 普通車の運賃は①で初乗り距離 1 キロから 1.2 キロ、現行は 1.2 キロとなっていて、②初乗り距離といたしましては 500 円から 600 円、現行の上限運賃が 460 円となっています。(2) の改定率ですが、4.0%から 30.7%で、平均改定率は 23.3%となっていますが、あくまで申請内容を記載しており、運賃の内容や改定率は今後の審査により決定します。

ページをめくっていただきましたら、左側に普通車の場合の申請内容が記載され、47 事業者の詳細は下のページに記載されています。また、最終ページには、現在の公定幅運賃の基本運賃を区分毎に記載しています。

次に資料 4-2、近畿運輸局長からの「運賃の範囲の変更に関する通知」をご覧ください。ご承知のとおり、京都市域交通圏は「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（以下、適正化・活性化法）」に基づき、準特定地域に指定され、公定幅運賃の範囲内での運賃の届出が必要となります。今般、法人

事業者からの変更要請を受け、適正化・活性化法に基づき、ページをめくっていただきました左側に示されています「変更理由」及び「運賃制度の変更」、具体的には、初乗距離の短縮、加算運賃額について意見が求められているところです。また、右側には今回の意見聴取に関する適正化・活性化法の条文を記載しましたので、ご確認ください。

今回の意見聴取に関しましては、構成員の皆さまに事前照会をさせていただきまして、まとめた内容は最終ページに記載し、3月6日時点で意見ありは2名、意見なしは15名でございます。主な意見といたしまして、「現行の初乗り距離以内で分かりやすい初乗り運賃額や加算運賃額を希望」、「公定幅の下限はできるだけ引き下げるべき」、「公定幅運賃の下限設定を最低20%アップ」ということでございます。

その他要望といたしましては、「市民の暮らしを支える地域公共交通の担い手としてさらなる安全な輸送の確保や利便性の工場などに取り組み、利用者の期待に応える運送の提供を行っていただきたい」、「給与ばかりではなく、福利厚生面と、安心して働く環境を整備してほしい」、「運賃格差の是正および迎車料金減免を検討していただく等、より利用しやすい環境づくりをしていただきたい」、「交通弱者の負担軽減策を検討すべき」、「賃金の抜本的改善を図ってほしい」、「乗務員負担分をなくしてほしい」、「経営環境が悪化する中、乗務員確保の難しさなど、申請の趣旨は理解できる」ということでございます。

また、本協議会で意見集約をするものではございませんので、頂きました内容を一覧に整理して、近畿運輸局京都運輸支局を経由して提出いたします。

以上、ここまでが公定幅運賃の変更要請に関する説明となります。

西村：どうもありがとうございました。

足立：西村会長、すみません。補足というわけではありませんが、追加の説明をさせていただきたいと思っております。

資料4-2の一番最後に、地域協議会の事前照会の取りまとめを記載しました。本日の議事のスムーズな進行を図るため、委員各位に事前照会をさせていただいた内容を資料に付けさせていただいて、先ほど説明いたしました。その中で、頂きましたご意見について、ご要望的な部分に関する内容は、括弧内以外の下、その他要望に関する意見等というところに記載しました。多くの委員の方から、そういった要望の意見を書いた場合「意見あり」とされていまして、事務局で精査し、単純に要望の部分については「意見なし」と整理させていただいたものでございます。そういった形で、意見なし15名、意見あり2名といった内容です。また、近畿運輸局からは、意見聴取通知にありましたように、初乗り距離について及び加算運賃額について聞かれているものであり、運賃の額そのものについての議論をお願いするものではないと伺っています。

以上、補足的に説明いたしました。

西村：補足についての確認ですが、要するに聞かれたことが初乗り距離についてと、加算運賃額についてなので、その意見は意見としてまとめておくと。しかしそれ以外にもいろいろ言っていたので、要望等はその下に記させてもらったということですね。

足立：そうでございます。

西村：分かりました。以上のご説明につきまして、皆さま方からご意見を頂きたいと思いますが、いかがでしょうか。

筒井：今回の申請は、協会加盟のほぼ全ての事業者さんから変更要請がありました。要請理由は今説明、記載のあったとおりであって、このコロナの間3年間、本当にわれわれ業界が経験したことのないような環境に置かれて、事業者の退出も残念ながらありました。また、この運賃改定を景気に、事業の安定化を図り、乗務員の確保、労働環境の改善、これが重要だと思えます。そのために、先ほどもお話がありましたように、過度な運賃競争、これを是正することも必要であり、事業の安定化、これが一番地域に密着した最大の利用者サービスであると、このように考えています。現在、近畿運輸局で運賃改定審査が行われて、結果はこれからとなりますが、現行の初乗り距離以内で分かりやすい初乗り運賃額や加算運賃額、そういうものをわれわれとしては希望をしています。
以上です。

西村：ありがとうございました。運賃改定の審査結果はまだまだこれからということですが、事業者として変更申請に至った理由で、分かりやすい初乗り運賃額や加算運賃額に努めていきたいというお話だったと思えます。
ほかにご意見やご要望等はございませんでしょうか。

田中民郎：個人タクシーの状況もさることながら、事業者数、法人においては乗務員の数も減ってきているのは、コロナで加速したとはいえ、従前から徐々に減ってきています。これは運送収入の占める全会社の収入自体は、車両数の減少だったりして、コロナ以前の収入に会社の営業収入がまだ、運賃が仮に値上げして一人一人の運送収入が上がったとしても、全体の収入金額は増えないという状況がほぼ確実ではないかと思えます。そうした中で、それをどういうふうに進めていくかという、もっと大きな大局的な展望が必要ではないかと思えます。給与の改正はもちろんのこと、働きやすい環境をつくっていくことが大事ではないかと思えます。法人も個人もですが、家を出たり、あるいは会社を出たら、売り上げを持って家に帰る、会社に帰ってきます。最近アプリだとか無線配車もあつたりしますが、かなりの部分、運転手が自由裁量で運送収入を上げていると。この中にあって、一日の管理は誰がどうしているかと。そういう中でもっと働きやすい状況、つまり言うならば、例えば今公

衆トイレの数が非常に減ってきています。ではどうしているのかというと、何人かにも聞いて、私も含めてですが、コンビニに入ります。コンビニに入って、女性ドライバーもいますし男性ドライバーもいますが、何も買わずに出るのかと。やはり 100 円 200 円のものを買って出ると。それが 1 日 3 回あると、1000 円はそこに使うのだというようなことが行われているようでは、乗務員の職場環境としてはよくないと私は思っています。やはりトイレがしたくなった時には、トイレがあって、車も余裕を持って置けるような場所が、京都市域に少し離れた場所に 4、5 カ所あってもいいのではないかと思います。これはあくまでも一例に過ぎませんが、休憩したり、あるいは情報交換したりするような場所があってもいいのではと思います。今はそういうものがほとんどなくて、むしろ公衆トイレの近くに止まるともう迷惑がられる、たばこの一服も難しいという状況ですので、その辺の改善から進めていかないと、運送収入にこだわってはいなかなか業界の改善は望めないのではないかと思います。

以上です。

西村：ありがとうございます。大変大事なご指摘だと思います。働きやすい環境というのをつくっていかないと、タクシーが持続的な地域公共交通になっていかないのではないだろうか、働きやすい環境とは何かという時に、トイレの問題もその一例として挙げられたと思いますが、由々しい問題だと思います。これは街のあり方なども含めて考えていかなければいけない問題かなと思いますので、その辺りは行政でまたお考えいただければと思いますが、タクシー業界としても何をどのように要望して、将来的にこうなってほしいというビジョンを描いていくのか、そういう点でもっと知恵を使っていく必要があるのかなと。そういう点をもう少し頑張ってもらいたいというご指摘だったと思います。ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。

櫻井：意見書にも、上昇率 20%を下限でお願いしたいという旨を書かせてもらいました。今回、運賃改定に当たりまして、先ほども申し上げたように、遠距離割引の是正とかそういったもの、業界紙が山が動いたなんていうことを書いてありましたが、そういったことに踏み切っていただいたことは大変感謝しています。やはり基本的には地域同一料金・運賃が基本だと思います。これが利用者にとっても分かりやすい、一番選択しやすい運賃の方法だと思いますので、全ての事業者さんに遠距離割引であるとか過度な割引を是正していただきたい。まずここです。最低限 20%と申し上げたのは、やはり今われわれ法人に勤めている者にとっては、賃金は総括原価方式で行っています。例えばわれわれが賃金を上げろ、パーセンテージを上げろといった場合、予想の原価から引っ張ってこなければならぬ状態になっているわけです。こういったことは、結局、安全走行であるとか、安心であるとか、お客さまにとっての不便を与えてしまうことにもなりかねない。こういった意味もありまし

て、やはり運賃改定は必ず必要なものだと考えていますし、20%なければ、やはり今、他産業との賃金格差が埋まりそうな金額かなと。まだ埋まるとか超えるとかいう金額ではありません。この業界自体がこれから発展していこう、人を入れていこうという考えをお持ちでしたら、やはりある程度他産業との肩を並べた賃金体系は必要だと思います。正直、この業界自体まだまだ、私の口から言うのも何ですが、職業差別はあると思います。学卒の人間が入ってきて、そこを親が止める、おじいちゃんおばあちゃんが何でやねんと言う、そういう産業ではこれからは駄目だと思います。ですから、われわれの地位向上のためにやはりそういうきっちりした給与体系、賃金体系で、生活のできる産業にしていてもらいたいというのが私の意見です。

以上です。

西村：ありがとうございました。引き続き給与の面も大事だという辺り、確かに先ほどの現況の数字を見てもそう思います。

まだご意見は。

田中三雄：一番は、やはり労働者がライフワークをきれいに、帰ったら家庭にもライフワークがきっちりできているという状況に。今度の運賃値上げによって、大体最低 20%ぐらいですか。ということは、乗務員に反映される%というのは 10%以内ですよ。その中で世間の物価高というものを考えながら、大体物価高はいろいろ、4%から 6%の値上げをされる状況ですから、それを超えるような状況になれば、それは運転手もやはり気持ちの中で豊かさを取り戻せるのではないかなと思うのと、先ほどの地域同一運賃というのは私も基本はそこにあると思います。利用者の方々がどの車に乗っても同じ運賃だというのは希望ですよ。公定幅運賃も今後また、今回も考えていられるような状況なので、公定幅運賃でもあまり差のないような状況で、やはり労働者が気持ちよくライフワークをいろいろ考えながら生活できる、安定した収入になるような状態を。それとやはり運賃が値上げになると、賃金条件を変える会社もあるのではないかなと。当社においてはノースライドで全て過ごしてやっていますので、その辺も考えながら、やはり労働者に反映できるような状況、それが 10%上へ行くと一番ありがたいですが、なかなかそれも難しいかと思いますが、あくまでも希望です。そういうことで一つ考えていただければなと思っています。

以上です。

西村：ありがとうございました。

もう一方、手が挙がっています。

松田：過去、運賃改定の度に必ずスライド賃下げを行う会社があります。協議会参加の皆さんには分かりにくいかもしれませんが、スライド賃下げをすると、労働者の労働条件改善に

はつながらず、値上げ分が労働者に回ってこないことになります。その上、今回改定率がどうなるか分かりませんが、これまで同様8%程度、運賃が5段階であり、下限運賃を選択するとほぼ値上げにはなりません。従って、労働条件向上のためには、上限運賃を選ぶ必要があると思います。そして値上げと同時に、事故弁済費用、クレジット決済費用、配車アプリ利用料、それに障害者割引の割引分などの乗務員負担は撤廃していただきたいです。現在、若い人が入らない、乗務員不足だと言いますが、賃金・労働条件が上がれば人材は自然と集まると思います。今、タクシーを利用する総額が20年前から激減しています。そこで働く人や車の数が減らなかったら、營收が減り、給料が半減するのは当たり前です。それが資料の他産業の平均賃金からの差となって表れていると思います。年収が300万に届かないようでは若い人も入りません。他産業からの転入もないのは当然だと思います。今のタクシー乗務員数が20年前から半減しているからで、減っていなかったとしたら、今の賃金はもっと低い水準になっていると思います。タクシー利用者を増やし、タクシー産業全体の総營收を上げることが必要で、単純に便利になれば思った時に乗れるということで、利用者が増えるなど、総營收が倍になるということはありません。そういったことは会社も乗務員もやってきましたし、今もやっています。そんな中で、タクシー乗務員が増えることは、一人一人の給料がもっと減るということです。タクシーを便利に、あれもして、これもして、でも營收がもたない、それでも乗務員を増やしたら給料が減る。なぜ乗務員だけが負担と我慢を引き受けなければならないのか。そのところを軽視して、人材不足を強調するのはおかしいと思います。

そして最後に、京都府タクシー協会が率先して、深夜・早朝割増廃止や遠距離割引「55」撤廃に動かれていることに敬意を表します。次回、運賃改定を機に、過度な運賃競争が終わるよう、引き続きご尽力いただけるようお願いして、発言を終わります。

西村：どうもありがとうございました。傾向的に続いている人材不足といいますが、タクシー運転手のなり手不足、それはやはり基本的にはこんなに低い給料ではなかなか入ってこないよねというお話が基本にあると思います。それに加えて働きやすい環境など、乗務員のありようといいますが、働きたいという、そういうタクシーの未来をどう築いていくのか、そのところをさらに今後も考えていく必要があるかなと。今回の公定幅運賃の改定がそういうことにつながっていけばいいというご希望からのご発言だったと思います。

ほかにはいかがでしょうか。

櫻井：一昨日でしたか、神戸でタクシー乗務員が全治2カ月の重傷を負わされるといったことがありました。こういった報道がよくされるわけです。やはりいろいろなお客さんが乗ってこられます。いろいろな状況に遭遇します。ですから、会社側というか、事業者としても、お客さまに対して安全安心だけでなく、乗務員に対しても安全安心な処置を取っていただく、そういった方に力を入れていただくことも一つお願いしたいところです。それと、先

ほどおっしゃられましたように、今回の運賃改定に当たりまして、労働条件の改善を必ず行ってください。これはわれわれ労働者として、本当にこの産業を持ち上げていく力となるものですから、これにやはり一番力を入れていただくということをお願い申し上げます。以上です。

西村：ありがとうございます。まさに私は社会安全学部というところにいますので、乗務員の安全も大変重要で、ぜひお考えいただきたいと思います。ほかにございませんでしょうか。

田中三雄：要望ばかりになりますますが、背中を押してくれる家庭がやはり一番大事だと思います。もちろん今、皆さんが、松田委員長もおっしゃったように、やはり労働環境というか労働条件をそのまま引き続いて考えてもらう。これは労働組合のあるところとないところとの差がありますので、労働組合があるところに関してはある程度安定したそういう労働条件の交渉はできますので、労働組合のないところに関しては会社が一つの提案を労働者に対してやっていくということです。やはり家庭が安定すれば労働者も背中を押されて頑張ろうという気持ちになることもあるので、そういう意味では今度の運賃の値上げに関しましては、一つ物価高にも対応できるし、それ以上に働く乗務員に反映のできるような運賃の値上げが望ましいと私は感じています。以上です。

西村：業界を挙げて底上げが必要ということです。

溝内：個人的な感想をまず言いますが、私は若い頃はタクシーに乗ることはぜいたくだと思っていました。やはり電車やバスが日常的には乗るものなのかなと思っていましたが、最近が高齢化が進んできていて、どうも少し違ってきているなど。やはりタクシーというのはドアからドアにお運びするということと言うと、特に高齢者だったり交通弱者の方にとっては必要な交通手段なのだと思います。ですので、さっきからいろいろお聞かせいただいて、厳しい状況だということ想像はして、やはり相当なものだろうなと思っていましたが、私も非常に不勉強で申し訳ありませんでしたが、資料2の活性化事業の取組一覧というものがあって、これ1枚にばっくと入っていますが、結構大変なものだなと思います。少し紹介の中で、コンビニとの連携で防犯に役立つと。こんなことは私は不勉強で全く知りませんでした。たまにこども110番とか貼っておられる、そういうものとか、介護タクシーを見たりすると、タクシーの役割というのは市民の目から見ても何となくそういうブランド力、付加価値を感じますが、なかなかこれだけいろいろなことをやっておられることが、申し訳ないがわれわれの目には届いていないということが一つです。反対に、ドライバーさんから言うと、これはいろいろなことで社会で役立つ、ただ運転をしてお客さんを運んでいるとい

うことではないよというステータスがあると思います。そのブランド力とステータスがなかなか、せつかくこうやって取り組まれていても、申し訳ありませんが私は本当に今日初めてこれを見たので、少し考え方が変わりましたが、そういう意味ではこういうことをしっかりと地域にお示ししていくというのも一つだろうなと。せつかくやっていることですので。そういうふうにし少し感じましたので、一言添えておきました。

西村：ありがとうございます。やはり需要拡大のためにいろいろしなくてはいけないよねという、そういう考え方で取り組んできたものもありますが、やはり地域公共交通としても、タクシーの役割を發揮するということがいろいろな意味であるのではないかと。こういう取組を位置づけて、業界を挙げて取り組まれてきたわけですが、まだまだ十分に発信されていないと。コマースでバンバンやればいいのかもしれませんが、とてもそういうお金がない中で、どのようにして発信していったら、なるほど、タクシーは頑張っていると思っただけなのか。そこの工夫も、一工夫二工夫、もっと必要かなと、そういう叱咤激励のお言葉だったと思います。ありがとうございました。

ほかはいかがでしょうか。

北村：私の聞き間違いでしたら申し訳ありません。私たちは乗せていただいて、障害者手帳の提示で1割引いただいておりますが、私は会社さんがそれを持ってくださっていると思っていましたが、先ほど松田さまのお話をお伺いしていると、運転手さんの1割の負担になっておられたのでしょうか。勉強のためにお聞かせください。申し訳ありません。

西村：障害者割引は誰の負担でやっているのかというご質問ですが、いかがでしょうか。事業者さんでしょうか、それとも運転手さんでしょうか。

前川：エムケイは会社が持っています。私のところは引かれた分の運賃の負担分は会社が負担しています。

西村：エムケイさんとはということは、ほかはそうでもないかと。

前川：それは僕は知りません。申し訳ありません。

北村：勉強不足で、会社さんが持っておられるのだとばかり。私どもはすっかり会社さんがそれをしてくださっていると思っていたので。私たち障害者も、お見せする方も、近いところだと申し訳ないなとか思いながら、すみません、障害者手帳がありますがいいのでしょうかというような感じで。どうぞどうぞと申してくださる方、少しむすっとされる方もありますが、皆さんが皆さん会社さんではなかった。勉強不足でした。その辺りがほかの会社さまは

どうなのでしょう。教えてください。

筒井：各会社がどうしているかはよく分かりませんが、基本的には会社の売り上げから1割引ですから、会社が全部負担していると解釈していいのではないかと思います。ただ、労働者側から言うと、賃金が減っているのだ何とかという、こういう話があるのかもしれませんが。それは各会社でどうされているか分かりません。ただ、会社が負担しているものだと私は認識しています。

田中三雄：個人タクシーさんは個人ですから、個人的に全部負担されていると思います。けれども会社によっては乗務員負担の会社もあるし、そうでない、会社が全額持っているという、これはうちの例ですが、ありますので。それはほかにありますか。

櫻井：売り上げから1割引くということは、乗務員の營收も1割減っているということです。ということは、全てが会社負担ではないということではありませんか。

西村：総営業収入から例えば50%なら50%が乗務員のものとなれば、その総營收が減っていれば、半分は運転手負担ではないかということですね。

筒井：それは各会社の計算の仕方によるものだと思います。いずれにしても、われわれは売り上げから10%引いたものをお客さまに運賃として請求すると。それだけのことです。それ以上答えはないです。

櫻井：総營收から10%引いたものですよ。

筒井：その賃金の計算の仕方は各社によるものではないですか。そこまではわれわれが言及するところではないと思います。

櫻井：言い方を変えます。筒井社長のところは、100%会社が持つておられるということですね。

筒井：会社が持つてのではありません。売り上げから10%引きます。それしか私は申し上げていませんし、それ以上のことを答える必要はここではありません。

櫻井：各社が乗務員負担になっているということですか。

筒井：違います。今その話をしているのではありません。

北村：すみません。私が勉強不足で。

足立：北村委員の、先ほどの身体障害者の割引については、前回30年の11月の第8回の地域協議会でもご質問があったと私は認識しています。その中で、われわれの立場としては、原則という言葉遣いがいいのか分かりませんが、身体障害者割引は会社が負担するものだという認識をしていますので、その後それぞれのわれわれの会員の事業者さまに周知徹底もさせていただきました。今回、労働組合の方のご指摘もありますので、われわれの認識としては会社が負担すべきものだと思いますが、あらためてそこはわれわれの会員についてはまた徹底をさせていただきたいと思っています。

以上です。

北村：勉強不足でどうもすみませんでした。

西村：社会は障害者が働きやすい、住みやすい、生活しやすい、そういう場に変えていくためにはどのように努力していかなければいけないのか。もちろんタクシー業界も努力していかなければいけないでしょうが、この社会全体で支えていく必要があります。その時にタクシー事業者だけでは、その割引運賃を負担しなければいけないのかというのも、それは原理原則としてはあり得る話だとは思いますが、そういった意味でも、どう考えていけばいいのかは社会が引き受けて考えていくことも今後必要かなと思います。

多様なご意見を頂きましたが、ほかにございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

櫻井：今、障害者の方のお話がありましたのでお話しさせていただきます。UD タクシー、これは車いすのお客さまに乗っていただく時、われわれ乗務員は、お客さまが乗られて、目的地を告げられてから初めてメーターを入れます。その場所に着いて初めてメーターを切る。でも、例えば今のジャパントクシーでも、車いすを載せるとなると、その予備で15分ぐらいかかってしまうわけです。着いてもやはり10分ぐらいかかります。現状でそういったことになっていますよということで、私の意見としては、これは会社から何らかの処置を取る方法はないのでしょうか。そういった予備費、基金を作っただいて、障害者の方にご負担にならないように、もしくは府なり市なり行政に対しての、そういった補助をもらうように。でないと、本当に乗務員は乗せてあげたい。雨の日なんか特にそうですよ。15分ビシビシヤになりながら乗せるわけです。でも結局その運賃しかもらえない。ましてやそこで先ほどおっしゃったように、身障者の割引をさせていただいて、自分の売り上げも減る。やはりこうなってくると、将来的にUDに対しての促進が行われない状況になってしまうと思いますので、基金の創設とか、そういったものを考えていただきたいです。

もう一つ最後に。運賃改定が行われました。そうした後に、現在、修学旅行等で予約を受けている分があります。こういったものに関しても、その運賃改定後の運賃で営業をしていた

だきたいです。慣例ですと、運賃改定前の運賃で運行されることが多いですが、今回は皆さん協会として、統一意見として、そののところをきっちりと運賃改定後の運賃で運行するよ
うにということを取り決めていただきたいです。これが要望です。

西村：ありがとうございます。いろいろな要望が出てまいりました。そういう要望を、資料
の4-2の中にあるものを基に、今日出ました意見も含めて運輸局には示していきたいと思
います。4-2の事前照会の結果、意見ありは2名、私の意見を含め意見なしは16名とい
うことでした。さらに、ここで出たご意見、その中で今、当局から意見書を出されている中
身に関して取りまとめて伝えさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

以上、本日の議事はこれでおしまいとさせていただきます。その他、事務局からございま
すでしょうか。

足立：委員の皆さまには急な提案でございますが、1件ご審議いただきたい事項ございま
す。このたび、学識経験者として当地域協議会委員にご就任していただいております西村委
員でございますが、年度末をもって関西大学を退職されるとお聞きしています。退職と同時
に、3月31日限りで、協議会設置要綱第4条第2項に基づく「任意脱退」の申し出がござ
いました。協議会としては誠に残念ですが、西村委員のお考えを尊重するとともに、設置要
綱第5条第1項では「協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる」と定め
られています。会長の不在を想定しておりませんので、会長の選出についてお諮りしたい
と思いますが、異議等ございませんでしょうか。

ありがとうございます。異議なしのお声を頂きました。急な議案で申し訳ございません。た
だいまから会長の選任についてご審議をお願いしたいと思います。構成員の中から、どなた
か会長の推薦はございませんでしょうか。

筒井委員、お願いいたします。

筒井：京都市の交通会議などたくさんの協議会で会長の要職にご就任され、交通分野に特段
のご理解がある、立命館大学名誉教授の塚口委員を推薦します。

足立：ありがとうございます。ただいま塚口委員の会長への推薦がございました。皆さまに
お諮りしたいと思います。塚口委員を4月1日から次期会長に選出される方は挙手をお願
いします。

ありがとうございます。全会一致ということで、設置要綱の役員選出の場合の議決の部分に
ついて明確にクリアしていることを申し添えます。塚口新会長。お引き受けいただけます
でしょうか。

ありがとうございます。4月1日からとなりますが、塚口新会長が選出されました。そこで、

塚口新会長、一言ご挨拶をお願いできますでしょうか。

塚口：塚口でございます。私の専門分野は交通経済ではなく、都市交通計画全般でございますので、私が会長さんのように的確に議事進行できるか、若干心もとないところが個人的にはございますが、皆さま方のご協力を得まして務めさせていただきたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。

一言付け加えますと、私、交通計画、その中でも公共交通の計画幾つかのお手伝いをいろいろなところでさせていただいていますが、公共交通の構成員はどういうものなのか、誰が担うのか。要するに、鉄道、バス、そしてタクシー。公共交通ネットワークというものがどこかで切れていたら駄目なのですね。鉄道とバスだけで主要なエリアをカバーすることはできません。そこに必ずタクシーというものが入ってくるだろう。そういうことで、タクシーというものは公共交通にとって非常に重要なメンバーであると。そういうことかと思っています。そういうことで、私はタクシーの重要性は、私なりに理解しているつもりです。それで、この京都市域のタクシーの協議会、要望を見ても、目的の最後のところに、準特定地域の地域計画の作成等を行うために設置するものであるということでございまして、私はこの「等」というところを少し気にしております。本日、皆さん方が、意見はございませんと多くの方がお答えになったわけですが、かといって何の意見もないかということではありません。タクシーという非常に重要なものを取り巻く環境は非常に厳しいものがあるわけですから、そういうところもこのタクシーの台数に関するものとか、あるいは運賃、直接関わるものだけではなくて、今後5年先、10年先、20年先にタクシー業界がどうなっているのか。恐らくタクシーというものは重要ですが、このままの状態で行くと皆さんが非常に苦しい思いをされるでしょう。利用者にとってもそれはうれしいことではありません。直接この協議会の検討事項ではございませんが、本日の補足と言うと何ですが、いろいろな大きな視点から議論がなされたかと思っています。そういうようなこともできるだけ念頭に置きながら、台数とか料金とか、そういうものについて利用者にとって便利なものを。要するに利用者がいなくなったら存在できないわけでございますので、利用者を味方にするような、そういうような方策が皆さま方から提案できればと願っている次第です。私の力不足ではございますが、皆さま方のご協力を得られますよう、どうぞよろしく願いいたします。

足立：塚口委員、ありがとうございました。今後ともどうぞよろしく願いいたします。なんせタクシー業界はPRが大変下手でございます。今、私ども委員会で未来創造会議というものを組織してまして、そこでいろいろなPRの方法なども検討しています。そういった効果が今後出てくればなと思っています。

西村会長には、最後に地域協議会のまとめに併せてご挨拶を頂戴いたしたいと思っております。西村会長、引き続きの進行をお願いいたします。

西村：それでは、今日の主要議事二つが終わりましたが、そのほか委員の皆さまから何かございますでしょうか。ご意見がございましたら。

ないようですので、これをもちまして議事を全て終了させていただくことにいたします。

最後に、本日ご議論いただいた内容を私なりにまとめておきたいと思えます。

「準特定地域計画」の見直しにつきましては、委員の皆さまからのご承認をいただきました。この準特定地域計画に基づいて、タクシー事業者、業務センター、行政などの各関係者の連携によって、京都市域交通圏のタクシー活性化推進に積極的に取り組んでいただきたいと思います。特に、活性化事業では、目標値も定めていますので、その達成に向けて頑張っていただきたいと思います。

また、コロナ禍であったとはいえ、京都市域交通圏は従前から近畿運輸局が提示した適正車両数を上回る、供給過剰の状況にもありますので、ここをどう考えるのかということも引き続き考えていっていただきたいと思います。

また、今日の議論で非常に特徴的だったのは、塚口新会長も強調されていましたが、タクシーの未来をどうつくっていくのか、つなげていくのか、それによって社会に貢献することを考えていかなければいけません。そのためには乗務員の確保、給与だけではなく、労働条件を含めて大きく考えていかなければいけませんし、タクシーがより社会に受け入れてもらえるような使われ方、使い方、それを提案していくことも必要になろうかと思えますので、そういった議論をこの協議会で引き続き続けていっていただければと思います。塚口新会長、よろしく願いいたします。

私はこれで退任をさせていただくわけですが、私は京都のタクシーに関わりを持つようになったのは2013年からで、翌年2月にこの協議会の会長ということでご推挙を受けました。ほぼ10年たったわけですが、この協議会はいろいろなご意見があって始まったわけですが、基本的には規制緩和の行き過ぎを見直すという特措法の下で、適正化、活性化ということをや、そういう位置付けでありました。京都の協議会は、準特定協議会として進みましましたので、適正化というよりは活性化に力を入れて、よりタクシーを受け入れてもらえるような、喜んでもらえるような、そういった事業は何だろうかということで議論を主にやってきたと思います。フォーリンフレンドリータクシーも発足しましたし、京都駅のショットガン方式、それも実現いたしました。今日、北村さんもお発言いただいたように、障害者団体等の使われ方みたいなことも、よりよく使われるように議論しましょうとか、妊婦タクシーだとか、育児支援タクシーといったようなアイデアも出て、それらも実現されていきました。諸議論がここであったことは、間違いなく幾つかは実現されていますが、まだ十分ではないということも明らかになってはいます。そういうことを引き続き事業者、乗務員、それから行政、それから学識経験者、利用者の皆さま、これらの人たちが一堂に会してここで議論ができるというのは非常に貴重な場でありますので、この協議会で引き続き京都のタクシーの未来をつないでいくご議論をいただいて、実現に向けて頑張っていただければと思います。簡単でありますので、これで退任の挨拶とさせていただきます。本日は活発なご議論をいた

きまして誠にありがとうございました。

足立：西村会長、どうもありがとうございました。また、当地域協議会の会長として、京都タクシー業界のために大変ご尽力を賜りましたことを厚く御礼申し上げます。あらためてみんなで拍手でお礼をしたいと思います。ありがとうございます。

本日はさまざま貴重なご意見を頂戴いたしました。本当に皆さまありがとうございました。協議会につきましては、活性化の進捗状況、あるいは供給輸送力の削減の進捗状況等を検証するため、今後とも定期的に開催する必要があると考えています。次回の協議会につきましては、活性化の進捗状況や、運賃改定が恐らく実施されると思いますので、そういった実施状況を踏まえ、塚口新会長ともよく相談をして、開催時期を決定いたします。

それでは、以上をもちまして第11回準特定地域協議会を閉会とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。