主な記事

2面:タクシーに軽自動車みとめる
3面:ライドシェア次なる闘いへ市民会議が集会
4面:newmo買収で課題・大阪地連に加入▽岩手さらに4市へ要請▽「基地なき沖縄」求め2千人行進

全自交しんぶん

第1273号
6月20日
（有料制1097号）
2026年/令和８年

THE ZENJIKO
全自交しんぶん
発　行＝全国自動車交通労働組合連合会
〒151-0051 東京都渋谷区千駄ヶ谷3丁目7番9号
電　話＝03東京(3408)0875
ＦＡＸ＝03東京(3497)0107
zenjiko-roren@zenjiko.or.jp
発行責任者＝本田　有
原則毎月15日発行（月１回）
……購読料　1ヵ月 70円……

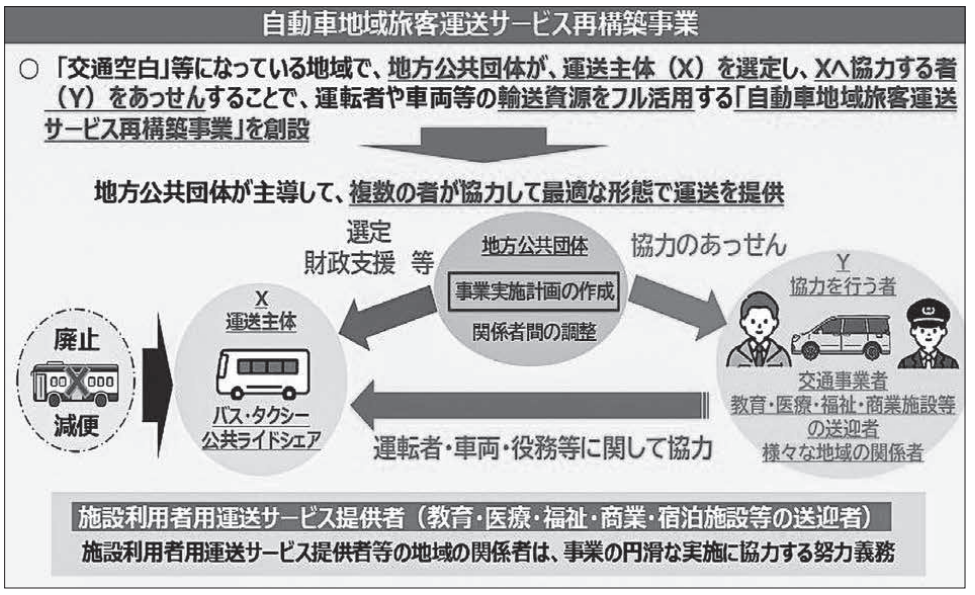
改正地域交通法

交通空白解消へ

タクシー・公共ＲＳ活用

6月3日、国会で「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」（地域交通法）の改正法が成立しました。人口減少やドライバー不足でバス路線の減便や廃止等が相次ぐ中、「地域の輸送資源のフル活用や共同化・協業化等を推進し、交通空白を解消する」ことが法改正の趣旨です。

では、この法改正でタクシー業界や乗務員にどんな影響があるのでしょうか。



具体的には、左図のようにバスの減便や廃止を補うため、自治体が中心になって行う「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」という新たな制度ができます。この担い手にはタクシーや公共ライドシェアが想定されており、我々はプロとしての矜持と責任をもって公共交通の維持に取り組む必要があります。

一方で大切なのは「赤字では続かない」こと。そして「『輸送資源のフル活用』と言っても、磐越道バス事故のごとく無責任な白ナンバー輸送で人命が失われる事態は許されない」ということです。

適切な賃金・労働条件と安全・安心を確保できる費用、そして法規制を、自治体や住民にしっかりと理解してもらい、補助等を最大限に活用しながら、持続可能な体制をつくる努力が労使共に求められます。

現場の声を生かそう！

また同法改正では民間の企業・団体を「連携促進団体」と位置づけ、地域公共交通会議への参加や、計画の作成に関与させることとなっていますが、十分な警戒が必要です

これまでにも、口先や資料作成だけが上手いコンサルタント企業やプラットフォーマーによって自治体が食い物にされ、肝心の予算が現場にまわらない最悪の事態が全国で生じ『コンサル栄えて国滅ぶ』という言葉すら生まれました。そのような事態を防ぐため、現場の我々こそが、積極的に行動し、提案し、住民の移動を支えていきましょう。

用語解説　「公共ライドシェア」

バスやタクシー等の公共交通機関が存在しなかったり、採算が成り立たない場合（交通空白）に限り、自治体等が非営利で運行する白ナンバーの旅客輸送。元々は「自家用有償旅客運送」と呼ばれ、20年前から存在している。タクシー会社が運行管理や車両整備で協力することも可能だ。

全自交労連は、米国のような「完全版ライドシェア」の解禁には断固反対し、タクシー会社の行う「日本版ライドシェア」も早期終了を求めているが、「公共ライドシェア」については、その意義と必要性を認めている。ただし、安全軽視につながる動きや、制度を悪用して営利目的の白ナンバー輸送につなげようとする動きには、最大限の警戒をもって対峙している。

私たちがすべきこと

交通政策研究集会

廣田参事官

交運労協が5月18日、19日に都内で開いた第31回交通政策研究集会では、『地域公共交通』が大きなテーマとなりました。

国土交通省の廣田健久大臣官房参事官が今後5年間の国の方針を定めた『第3次交通政策基本計画』について講演し、名古屋大学の加藤博和教授が公共交通の様々な課題について講演しました。

加藤教授は「現場を支える皆さんの仕事は、めちゃくちゃ尊い」と強調し、「労働組合が何をすべきか」について「地域公共交通会議の場で、『現場で何が起きていて、何が必要か』を皆さんが伝え、色んな人を巻き込んでいければ、世の中は変えていける」とエールを送りました。

また自動運転について「今はまだまだ『仮免許練習中』のレベル。いま『自動運転で運転手不足解消を図る』という人は何も分かっていない」と指摘しました。

加藤教授

2026春闘　妥結第三弾

2026年6月9日現在　本部報告分
16地連本　60単組･支部･分会　12,361人以上が妥結

【北海道地連】
こばとハイヤー労働組合　5月15日　現行賃金制度維持▽夏季一時金協定▽遊休車両7台減車▽新車3台導入

【千葉地連】
北総自動車労働組合　5月15日　現行賃金制度維持▽春闘解決金=30,000円▽正月手当（新設）=2,000円

【東京地連】
東洋交通労働組合　5月17日　現行賃金制度維持▽賞与現行協定通り支給▽解決一時金　5,000円～100,000円+α（期間営収･優良基準･雇用形態による）▽通勤手当上限増額、現行800円⇒1,000円（1乗務）▽福利厚生費増額　組合員一人あたり現行10,000円/年⇒13,000円/年▽全自交物販品支給（うどん･冷や麦･素麺より一品）

【東京地連･三多摩交通労働組合】
大和交通保谷支部　3月30日　規定による定昇実施▽生活助成一時金支給▽表彰制度と無事故･無違反手当の支給検討
八王子支部　3月31日　現行賃金制度維持▽賃上げに向けた賃金制度改定を継続協議
和親交通支部　4月6日　現行賃金制度維持▽特別一時金支給▽無事故無違反者に配分一時金支給▽賞与制度継続協議
ヤマト交通支部　4月8日　現行賃金制度維持▽ガソリン車導入検討
高鉄交通支部　4月9日　現行賃金制度維持▽一時金支給ランク平均0.1%引き上げ▽定期輸送業務の営収補償　現行+500円
八南交通支部　4月10日　現行賃金制度維持▽一時金支給基準改定（上位者の部分を引き上げ）
美善交通支部　4月16日　現行賃金制度維持▽上期一時金現行規定通り支給▽車両更新促進

【神奈川地連】
秦野交通労働組合　4月3日　現行賃金制度維持▽定年延長協議
日本交通横浜労働組合　4月8日　現行賃金制度維持▽勤怠改善協力金3,000円～15,000円（雇用形態による）▽バックカメラ装備
国際自動車横浜労働組合　4月27日▽タクシー=現行賃金制度維持▽ハイヤー=ベア5,000円▽タクシー生産協力金40,000円～60,000円▽ハイヤー賞与年間600,000円（前年+60,000円）▽駐車場改修実施▽工場前の白線改修
神奈川都市交通労働組合　6月3日　非乗務員ベア1,900円▽タクシー基準額改定▽ハイヤー現行賃金制度維持▽賞与　非乗務員=年間500,000円（昨年+50,000円）、タクシー=基準額改定、ハイヤー=年間400,000円（昨年+50,000円）▽精勤賞制度確立

【大阪地連】
珊瑚自動車労働組合　3月24日　現行賃金制度維持▽制服隔年支給、夏服毎年支給▽慰安旅行実施
大阪トンボ交通労働組合　5月16日　現行賃金制度維持▽春闘解決金=正社員12,000円、内勤･嘱託･アルバイト8,000円支給▽特別支給金=12月に半年間の売上額270万円以上で、正社員10,000円、嘱託者9,000円を支給

青ナンバー

4年に一度、にわかサッカーファンになる。今年ワールドカップを取るのはどの国か？毎回「次こそオランダ！」と言い続け、予想を外してきた身としては、今年も「オランダ！」と言いたいが、今回は日本代表の初戦の相手…。小声で「オランダ…」と呟くだけにしておこう▽それにしても、24年前の日韓開催時の熱狂は凄かった。日本がグループリーグ突破を決めた直後、バイクに乗った半裸のお兄さんが奇声を上げながら、住宅街を走り過ぎて行った光景が忘れられない▽いま当時の熱狂はない。反面、日本代表のレベルは抜群に向上した▽熱狂の後も「日本はまだまだ」という謙虚さで育成を続けてきた成果だろう▽どうも日本の良さは「自分達はまだまだ」と考えられる時こそ発揮されるように思う。タクシーもそうだ。「ロンドンタクシーに学べ」と労使が盛んに視察して努力している内に『世界最高水準』と呼んでもらえるようになった▽逆にこの国は、謙虚さを忘れ、自ら『日本スゴイ』と言い出すと危うい。今はどの時代だろう？虚像のプライドより、実のある謙虚さを生きたい。

K・T

タクシーに軽自動車みとめる
6月1日 国交省が通達

国土交通省は6月1日「タクシー事業における軽自動車の活用について」の通達を発出し、EVのみで認めていた軽自動車のタクシー車両への活用を、条件つきながら、HVやガソリンエンジンの軽自動車にも拡大しました。

内燃機関を有する軽自動車のタクシーへの活用は、タクシー業界が国交省へ要望したものです。全国ハイヤー・タクシー連合会では、車両更新の困難さやLPGスタンドの減少、人口減少・少子高齢化による乗務員不足等の課題に対し、今年1月「タクシー事業における軽自動車の活用小委員会」を設置。3月に国交省へ導入要望を行いました。

国交省はこの要望を受けて制度を改正。「軽自動車を含めた地域の輸送資源をフル活用し『交通空白』の解消を促進する観点から、タクシー事業への軽自動車活用制度の整備を実施する」としています。

運賃は普通車

導入に当たり、国交省では対象地域や導入可能台数、車両の安全基準などに条件を付け、肝心の運賃は「『普通車』の運賃を適用する」と定めました。

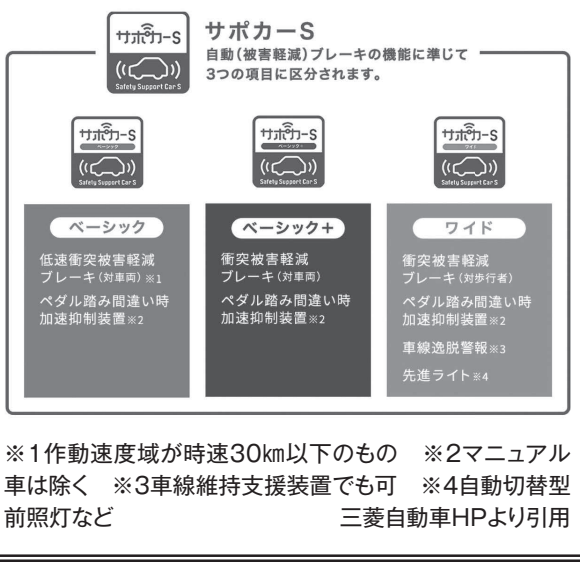
軽自動車の導入を認める地域は、各都道府県タクシー協会の申し出に基づき、運輸局長が定めることとなりました。報道によれば、全国ハイヤー・タクシー連合会のアンケート調査において19県の協会が「管内すべての営業区域で導入を希望」し、7県の協会が「管内の一部の営業区域で導入を希望する」と回答しています。

また導入可能台数は、タクシー最低車両数が10両以上の地域（大都市部）では営業所の配置台数の2割までに制限し、その他の地域は配置台数の5割までの導入を認めます。

車両導入の基準については、「サポカーSベーシック」以上の機能を有し、前方および車内を記録可能なドライブレコーダーを搭載した車両となっています。

「サポカーS」とは

「サポカー」（セーフティサポートカー）とは安全運転をサポートする先進技術を搭載した車のことで、国が推奨。搭載機能に応じ「サポカー」と「サポカーS」に区分され、「サポカーS」にはさらに3つのランクがある。なおトヨタ・ジャパンタクシーは全車が最高ランクの「サポカーSワイド」に該当。



※1作動速度域が時速30㎞以下のもの　※2マニュアル車は除く　※3車線維持支援装置でも可　※4自動切替型前照灯など　三菱自動車HPより引用

労働条件と安全性　悪化の懸念

全自交労連は、全タク連の小委員会における議論の中で、「事故の時に乗客・乗務員を守りきれるのかという安全性への懸念」と「はじめは普通車運賃でも、利用者からの声で小型運賃のような安い運賃区分が復活し、事業者が安易にそれを選択してしまうことで運賃改定の流れに逆走して労働条件の悪化を招く懸念」を強く伝えてきました。

全自交労連の本田有書記長は5月13日の第4回中央執行委員会で加盟組織に対し「各職場で事業者が軽自動車タクシーを導入するとなった場合、特に安全性への懸念については、よく労使で議論をしていただきたい」と周知しています。

政府の成長戦略会議
長時間労働容認の方向性

労働時間規制の見直しなどをテーマとする「日本成長戦略会議（議長・高市早苗首相）」の「労働市場改革分科会」が5月27日に開かれ、経営側の求めてきた裁量労働制の適用対象拡大について「見直しの検討を行う必要がある」と踏み込んだ方針が、取りまとめられました。また変形労働時間制の緩和や、時間外労働に対する労働基準監督署の指導方針の見直しなど、長時間労働の容認へ進む方向性が示されています。夏以降、労働政策審議会に舞台を移し、実態調査を踏まえて議論することになります。

連合は同日、即座に「裁量労働制などの規制緩和を示唆する内容が盛り込まれたことは極めて遺憾」とする事務局長談話を発し、強く抗議。「働く者の健康確保と長時間労働の見直しに逆行する規制緩和など必要ない」と断じました。

労政審では昨年より、働き方改革の総点検を含めた労働基準法の見直しを審議してきましたが、そこに高市政権の横やりが入り、3月に急遽、「労働市場改革分科会」が立ち上げられ、長時間労働を容認する方向へと議論が進んでいます。

これまでも「労働者にもメリットがある」といった美辞麗句をならべ、様々な労働法制の改悪が行われてきました。しかし経営側や自民党が主導した改正では、結局、労働者の長時間労働化・低賃金化を招くだけであることは歴史が証明しています。

マイカー共済には
様々な割引制度があります!!!

契約引受団体：全国労働者共済生活協同組合連合会
カーライフを応援する、頼れる補償
マイカー共済
自動車総合補償共済

さまざまな割引制度

新車割引 最大12%割引
衝突被害軽減ブレーキ(AEB)割引 9%割引
ハイブリッド車割引 3%割引
複数契約割引 3%割引
運転者を限定すると 最大9%割引
団体割引 ※割引率は所属団体により異なります

全自交労連に加盟の労働組合を通じて加入すれば
団体割引※ 17.5% 適用

※記載の団体割引率は、当該団体における割引率です（車種や補償内容により契約個々の割引率は異なります）。また適用される割引率は、毎年11月末時点の実績（契約件数・損害率）で決まるため、変動することがあります。

※制度改定により団体割引適用の仕組みや割引率などが見直される場合があります。

ライドシェア 次なる闘いへ

交通の安全と労働を考える市民会議

「交通の安全と労働を考える市民会議」は、5月19日、書籍「どうなる?ライドシェア」（岩波ブックレット：前号で紹介）の出版記念会を参議院議員会館で開催。ライドシェアとの闘いに取り組んできた多くの方々がスピーチし、出版を祝うと共に、ライドシェアとの闘いの次の段階に向け、展望を語りました。

辻元会長（中央）と広田事務局長（右）

◇RS阻止の知恵袋

タクシー政策議員連盟の辻元清美会長と広田一事務局長が駆けつけ、辻元会長はライドシェア（RS）阻止のための国会論戦を振り返り「浦田さんは本当に頭脳、知恵袋でした。あの闘いは浦田さんなしには乗り越えられなかった」と感謝。今後に向け「利用者の方に理解してもらうことが大事。この本が大きな力になる」と述べました。

戸崎教授

◇普通の人へ理解を広げ

市民会議の代表世話人である戸崎肇・桜美林大学教授は「市民会議を通じた啓発で国民の意識が変わり『きわめて慎重な検討が必要』という国土交通大臣の発言を引き出したことは、浦田さんの大きな功績だ」と称賛。交運労協を代表して「日本にRSは不要だ」と今後も強く発信していくことを誓いました。

池之谷議長

◇ギグ労働そのものが問題

著名なジャーナリストの竹信三恵子さんは「ギグ労働者は、自分がどう評価され、なぜ収入が変わるのか説明されず、会社と争う手段に欠けている」という本書の記載を引用。ギグ労働や非正規雇用という働き方そのものの恐怖を、改めて問いかけました。

竹信さん

田中編集長

◇ギグ労働に法規制を

菅俊治弁護士は「今年は、ILO（国際労働機関）が『プラットフォーム労働に関する条約を作る』と言っている年。条約ができたら、今度は国内での法制化。ぜひ市民会議の皆さんと取り組んでいきたい」と呼びかけました。

菅弁護士

◇こんな本は今までなかった

岩波書店の田中朋子・岩波ブックレット編集長は「今まで、このような（RSに関する）一般書はなかった」と強調し、事実に基づく客観的な内容をアピールしました。

◇海外からもメッセージ

集会には牧山ひろえ参議院議員がビデオメッセージを寄せたほか、米国、英国、台湾の仲間からもメッセージが寄せられ、ニューヨークタクシー労働者連合のバイラビ・デサイ代表は、自動運転タクシーとの闘いに向け、本書の英語版の出版に期待を込めました。

牧山議員（ビデオメッセージ）

◇新たな運動の声を聞け

司会の木下徹郎弁護士が、浦田氏に「AIやアルゴリズムによる労働管理への対応」を質問。浦田氏は「新しいルールを作る時に、新しい運動をしている人たちの声を、どれだけ反映できるかが重要」と提起し、AI等に管理されて働くギグ労働者の声に、組織化された労働団体が向き合うことへの期待を寄せました。

著者の浦田氏 事実で〝反論〟

本の著者で、国際運輸労連（ITF）元政策部長の浦田誠氏＝写真＝は「ライドシェア（RS）を解禁しようとする人たちの主張があまりにもデタラメで、『反論しなくちゃいけない』という思い」から、本を執筆したとあいさつ。

RSをめぐる10年間の変化に関し、現在の米国ではRSドライバーの身元確認が厳重化され「『日本のタクシーに比べて危険』という一点張りの主張は不十分になっている」と指摘。一方、これまで法律を無視して強引に事業を広め、ドライバーに不当な負担を押し付けてきたツケとして、米国ではRSドライバーの性犯罪に対する3300件もの裁判が起き、各国でRSドライバーなどのギグ労働者に労働者性を認める判決が相次いでいる事実を紹介。また自動運転タクシーに関し「現状はまだまだ話題先行」と分析しつつ、ウーバーが世界で25の会社と提携し100億ドルを投じている情勢も伝えました。

その上で、浦田氏は「10年間変わっていないものがある。それは『良かったのは最初だけ』というギグ労働者の労働実態です」と声を強め、「働く者にほとんど恩恵がないサービスが、本当に日本で必要なのか」と問いかけました。また労働規制の強化に反対するギグ企業が「この町から出て行くぞ」と、脅迫めいた言動をとる海外の事例を示し「自分たちが既得権益集団となって、思い通りに物事を運ぼうとしている」と痛烈に批判しました。

最後に浦田氏は「私たちの運動は『ウーバーが嫌い』とか、『商売敵だからRSは認めない』とか、そういう次元の話ではありません」と強調。「日本はタクシーを公共交通としての位置づけ、その発展に政労使が長年努力してきた国。私はITF時代に『タクシーも公共交通、そういう政策が必要だよ』と、口を酸っぱくして言ってたんですけども、最近、担当者が日本に来て日本のタクシーに乗り『あんたの言ってたことがやっとわかった』という話をしてました。それぐらいクオリティが違うということが大事なポイント」と述べ「私たちは『タクシーは公共交通』という政策をしっかりと守りつつ、アプリを使った配車サービスを、どうすれば一番良く組み込んでいけるのか。考えることが必要です」とこれからの運動への展望を示しました。

狭山事件の無罪訴え集会

再審法改正の実現を

石川一雄さんが2014年に詠んだ短歌「縄うたれ　51年前の今日　苦難の道程　夢想だになく」を読み上げる妻の石川早智子さん。逮捕されてから62年間の年月を闘い抜き、昨年亡くなった一雄さんの思いを継いで、無罪判決を勝ち取る決意を述べました

部落解放同盟の西島藤彦委員長は、闘い続ける決意を表明しました

「部落差別によって引き起こされた、えん罪事件」とされる狭山事件の再審開始を求め、5月22日、都内で集会が開催されました。逮捕されてから62年間、無実を訴えながらも昨年亡くなった石川一雄さんの無罪判決を勝ち取るため、全自交労連も加盟する部落解放中央共闘会議などが集い、再審法の適切な改正と一刻も早い狭山事件の再審開始を訴えました。

無実の罪で刑が執行され、人生を奪われた人にとって、権利と名誉を回復する道は再審で無罪を勝ち取るほかありません。しかし、これまで検察は面子を守るために、証拠の開示をしぶったり、再審請求への不服申し立て（検察抗告）を繰り返すなど時間稼ぎをしてきました。

狭山事件でも様々な無罪につながる新証拠が出てきたにも関わらず、この厚い壁に阻まれ再審は未だ始まっていません。今国会での、再審法の適切な改正が望まれます。

newmo買収で課題発生

全自交大阪に加入

堺相互タクシー労組の上中委員長<右>と大阪地連の橋口委員長<左>（5月20日、大阪市城東区の大阪地連事務所前で）

全自交大阪地連（橋口学委員長）は、5月1日の第5回拡大執行委員会で、堺相互タクシー労働組合（上中貴信委員長）の大阪地連加盟を全会一致で承認しました。

堺相互タクシー労働組合は会社とユニオンショップ協定を締結しています。会社は、創業が1950年で堺市内では老舗のタクシー会社で、「相互」の看板で地域で信用が厚い会社です。しかし、2020年に神戸相互タクシーに買収され、さらに2025年4月にnewmo（ニューモ）に買収されて、顧客状況や労働条件が一変しました。最近では労使関係もぎくしゃくしたため、今年4月に森山浩行前衆議院議員を通じて全自交大阪地連に相談し、加盟申請に至った次第です。

堺相互タクシー労働組合は5月20日付けで会社側に対し、全自交大阪地連への加盟と、団体交渉に大阪地連と関西地連の役員が同席することを通知し、さらに同日付けで、堺相互タクシー労組・大阪地連・関西地連の連名で、経営者変更に伴って労働諸条件に様々な問題が生じている状況に関して、協議し改善するための団体交渉申し入れ書を送付しました。第1回目の団交は6月に開催される予定で、堺相互タクシー労組の仲間は労働条件改善に向けて全力で闘う決意を示しています。

「newmo」とは？

メルカリで役員を務めた青柳直樹氏が2024年1月にライドシェア事業とタクシー事業を行う会社として創設。大阪で複数のタクシー会社を買収し、今年3月には神奈川で京急タクシーグループ6社を買収した。

大阪の万博ライドシェアでは1億円キャンペーンで500人を募集するなど話題を呼んだが、近年は自動運転に注力。

右側が米軍嘉手納基地。約2000名が2コースに分かれて行進し、自らの足で米軍基地の広大さを感じながら、12.2kmを歩き抜きました（5月16日）

「基地のない沖縄」を

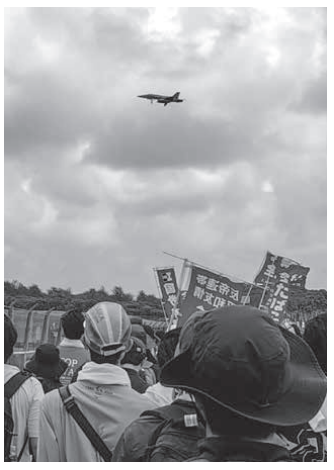
全自交からは、東京地連･日交労の黒木守さん、潮来充さん、東京地連･帝都自交労組の鈴木剛生さん、森田行則さん、木村貴弘さん、労連本部の津田光太郎書記次長の6名が参加しました

しかし、54年経った今も「基地のない沖縄」という悲願は果たされぬままです。日本の面積の0・6％しかない沖縄県に、在日米軍基地の7割が集中する不平等は放置され、米兵による犯罪や米軍機の事故・騒音、環境破壊や経済成長の阻害といった弊害が続いています。

今年も沖縄では「5・15平和行進」が開催され、平和フォーラムに加盟する労働組合の仲間ら約2000人が全国より集結。米軍基地の返還や日米地位協定の見直しを訴え、基地の周辺を行進しました。

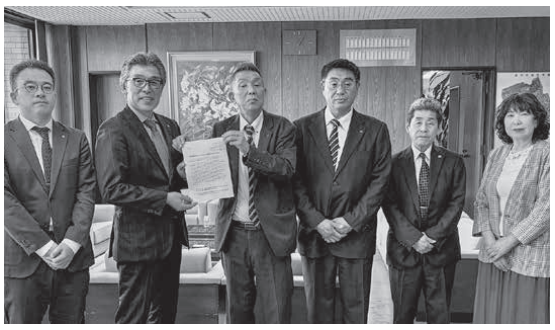
なお、沖縄では様々な団体が連携し、反基地運動、平和運動に取り組んできましたが、その一つの団体において、今年3月15日に修学旅行生を載せたボートが転覆。高校生と船長が亡くなる悲痛な事故が起きてしまいました。

平和フォーラムの山木正博共同代表は、5月15日の結団式でこの事故に触れ「お亡くなりになられた方々に心より御冥福をお祈りします」、「安全管理全体に問題があったことが明らかとなっており、その責任に正面から向き合った上での謝罪と補償が不可欠」と発言。真摯な対応の必要性を強調しました。


嘉手納基地に着陸する米軍の戦闘機が、轟音を響かせながらデモ隊の頭上を通過。米軍機の事故や騒音も深刻な問題です

「燃料対策を」岩手地本さらに4市へ要請

5月13日　遠野市への要請


5月26日　滝沢市への要請

6月1日　奥州市への要請

6月5日、花巻市への要請を行う今野委員長（右）

全自交岩手地方本部（今野徹委員長）は、燃料高騰によって苦しむタクシー産業への支援を求め、新たに遠野市、滝沢市、奥州市、花巻市への要請を実施しました。これで東北地連の要請行動は、合計で4県14市に拡大。中でも岩手地本は県内14市中、11市への要請を行っています。

アメリカ・イランの和平交渉は難航し、国内ではガソリン補助の減額が検討されるなど情勢は厳しさを増しており、自治体独自の支援が、さらに重要となっています。

東北交運ハイタク部会

全自交東北の仲間も加盟している東北交運労協のハイタク部会は、5月14日、東北運輸局との行政懇談会を実施しました。全自交東北地連の高橋学委員長（ハイタク部会事務局長）らは、運賃改定や、冬期割増・迎車料金導入への支援、適正分配への指導、ライドシェア合法化反対や、配車アプリへの規制などを訴えました。

東北運輸局では運賃改定後の労働条件改善について注視するとともに、乗務員負担の見直しを「タクシー業界に周知徹底」すると回答。ライドシェア全面解禁について「『安全の確保、利用者の保護等の観点から問題がある』という見解に変わりはない」と答え、配車アプリの手数料の問題に関し「仮に高額となっていくようであれば公共交通機関のサービスとして適正化を図る必要がある」との考えを示しました。

地域交通支援へ人員を増強

ハイタク部会が地域公共交通支援のため、運輸局の体制強化を求めたところ、今年4月から各運輸支局で専門知識をもつ職員を増強した旨の回答があり、交通空白解消への強い意気込みが示されました。