平成２７年　２月１６日

茨城県鹿行交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画

※鹿行交通圏の区域：鉾田市・行方市・潮来市・鹿嶋市・神栖市

1. タクシー事業の適正化・活性化に関する基本的な方針

適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針
（「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基本方針」（平成２１年９月２９日付国土交通省告示第 1036 号改正）の抜粋

準特定地域計画の作成は、多様な主体が参画する準特定地域協議会が行うものであるから、各関係者間で地域のタクシー事業の活性化を推進していくにあたっての共通認識の形成に資する基本的な方針として、当該地域のおけるタクシーの位置づけやタクシーの果たすべき役割、タクシー事業を巡る現状分析及びこれを踏まえた取組みの方向性等について、可能な限り具体的に記載するものとする。

この際、タクシーの位置づけを定めるにあたっては、鉄道、バス等の他の公共交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能の向上や、まちづくり・都市政策等と一体となった機能向上についても明確化することが望ましい。

また、タクシー事業を巡る現状分析及び取組みの方向性を定めるにあたっては、当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要である。

① 茨城県鹿行交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

・タクシーは、他の公共交通機関が始発から終電・終バスまで決められた路線での輸送を担っているのに対して、個々の利用客のニーズに合わせたドア・ツー・ドアの輸送を担っており、特に終電・終バスが終わった後の足や高齢者の重要な移動手段となっている。生活に欠かせない公共交通機関として、県内では平成 24 年度の全交通機関の約 8.75%にあたる 17,700 千人をタクシーで輸送し、バス（41,018 千人、20.3%）に次ぐ規模の輸送を担っている（国土交通省統計資料「旅客地域流動調査」（平成 24 年版））。
・さらに、近年、相次ぐ地方鉄道及びバス路線の廃止による交通不便地域が拡大するなか、タクシーは生活に欠かすことのできない公共交通機関であり、今後も重要な役割を担うものである。

② タクシー事業の現況

◇タクシー需要の減少

・鹿行交通圏におけるタクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和以前の平成 13 年度と比べて平成 24 年度では年間 2,941,160 人（実働 1 日当り 30,530 人）から年間 1,030,521 人（実働 1 日当り 14,053 人）へと約 65.0%（実働 1 日当たり 54.0%）減少している（茨ハ協調べ）。特に平成 20 年秋以降の世界的経済危機も相まって、大変厳しい状況

になっており、運賃改定算定対象事業者 4 社の平成 26 年 9 月 1 ヶ月間の輸送人員は 21,484 人と平成 25 年 9 月 1 ヶ月の 22,175 人に比べて 3.1%も減少しており、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状況とみられる。

◇規制緩和後における需要と供給の不均衡

・茨城県においては、輸送人員の長期的な減少傾向に加えて、近年、自家用自動車の普及、運転代行事業者の増加、福祉有償運送制度の発足、デマンド交通等による乗合運送の実施等により、規制緩和後において車両数が減少傾向にあり、鹿行交通圏における規制緩和以前の平成 14 年 1 月末現在と平成 26 年 9 月末現在では 58 両と約 15.6%減少している。

◇輸送実績の悪化

・このように、交通圏では、供給されるタクシー車両数は減少しているものの、著しくタクシー事業の需要が減少している結果、タクシー1 両当たりの走行キロは平成 13 年度と比べ平成 24 年度では 31,088 ㎞から 27,067 ㎞へ、実車率は 50.8%から 43.8%へ、実働率は 70.1%から 63.6%へ、いずれも低下しており、タクシー1 日 1 車当たりの運送収入(税込み、以下同じ)も 19,702 円から 18,673 円へと、これも約 5.2%減少するという実態となっている（茨ハ協調べ)。

・さらに、平成 26 年 9 月の実績では、実車率 43.8%、実働率 61.6%、1 日 1 車当たりの運送収入は 17,558 円と輸送実績は一層悪化している。特に、実働 1 日 1 車当たりの運送収入は、平成 20 年 11 月以降、前年同月比割れの厳しい状況となっている（茨ハ協調べ)。

・一方で、燃料（LPG）価格の高騰(平成 13 年 11 月、58.2 円/ﾘｯﾄﾙから平成 26 年 11 月、98.1 円/ﾘｯﾄﾙ)（石油情報センター調べ）や安全対策等への経費の増大等により事業経営は非常に厳しく、こうした状況が改善されなければ、タクシーの公共交通機関としての機能が一層低下することが懸念される。

◇運転者の労働条件の悪化

・タクシー 1 両当たりの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下をまねいている。平成 25 年の茨城県のタクシー運転者の平均年収は 261 万円となっており、茨城県の全産業労働者の平均年収 513 万円との格差が 252 万円となっている（賃金構造基本統計調査)。平成 19 年 12 月以降、一部の事業者（121 社、49.8%）において、運転者の労働条件の向上等のために運賃改定を行ったものの、その後も効果として表れておらず、最低賃金法に抵触するような賃金水準となっており、日常生活の維持もままならない状況となっている。

◇運転者の高齢化

・このような状況であることから、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、平成 7 年には 50.5 歳であった運転者の平均年齢が平成 25 年には 60.4 歳となるなど、運転者の高齢化が進み、65 歳以上の高齢運転者割合は約 37.4%となっており（茨ハ協調べ)、こうした高齢化の進展が事故多発の要因となるといった指摘もある。

・低賃金であるがために若年層の新規労働者の入職は減少している一方、すでにタクシー運転

者の多くは高齢者で成り立っているために、他産業への転職も難しい職種となっている。

◇タクシーサービスの低下

・タクシー利用者からの苦情の件数は、平成 25 年度 61 件で、その中でも接客態度不良による苦情件数は、平成 25 年度 18 件と運転者のサービスレベルの低下が指摘されている。

◇茨城のタクシー業界の取組み

・タクシー業界では、これまでにも、利用者の増加や利便性の向上を目指した各種の取組みや、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取組みを推進してきた。

・タクシー事業者各社においては、社会・福祉への貢献（タクシーこども 110 番の導入、茨城県警察への協力、茨城県湾岸警戒への協力（密入国者等を目撃した場合における情報提供）、産業廃棄物不法投棄に係る情報提供等）、環境問題への貢献（ハイブリッドタクシーの導入、グリーン経営認証取得の推進、アイドリングストップの徹底等）、利用者利便の向上（ハイグレード車の導入、禁煙タクシーの導入、観光ルート別運賃の設定、新型インフルエンザ対策）など、幅広い分野で様々な取組みを実施してきた。

・また、茨城県ハイヤー・タクシー協会としても、タクシー運転者の表彰、忘れ物や苦情処理対策、禁煙タクシー導入の推進、タクシーの日のキャンペーン等広報活動にも取り組んできた。

◇まとめ

・上述のように、茨城のタクシー事業が直面する需要の低迷、供給の過剰、労働環境の悪化、サービスレベルの低下等の様々な問題があるなかで、公共交通機関としての役割を果たすために、タクシー業界としてもこれまでさまざまな努力をしてきたところであり、さらに創意工夫の余地があるものと考えられるが、現状のような需給がアンバランスな状態では、状況の抜本的な改善は難しいと思われる。

③ 取組みの方向性

①②において分析した、タクシーの役割、現況、課題を踏まえ、以下の項目ごとに具体的な目標を設定する。

各目標の実現を図るため、各タクシー事業者は、不特定多数の需要者に対して安全・安心で良質なサービスを提供する社会的責務を果たすべく、積極的な取組みを進めていくものとする。

また、タクシー事業者以外の関係者についても、各目標の実現に向け、タクシーが公共交通として機能しうる環境づくりを行う等、必要な協力を行うものとする。

協議会は、目標の達成状況について検証・評価を行うとともに、タクシー事業者等関係者に対し、目標達成のための事業の進捗を促す。また、協議会に参加していない関係者（構成員以外のタクシー事業者、鉄道事業者、道路管理者等）に対しても、地域計画に定める目標の実現に協力するよう要請することとする。

さらに協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

２．準特定地域計画の目標

準特定地域計画の目標（基本方針の抜粋）

　準特定地域計画の目標には、目標を達成するために行う活性化事業その他の事業の前提となる目標を記載するものとする。
　地域公共交通としてのタクシーとしての位置づけ、期待される役割は地域によって多種多様であるが、準特定地域において生じている問題に対し、適切に対応を図っていく観点からは、適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針を踏まえつつ、次の事項を参考にしながら地域の実情に即した目標を設定することが望ましい。
イ　タクシーサービスの活性化
ロ　事業経営の活性化、効率化
ハ　タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
ニ　タクシー事業の構造的要因への対応
ホ　交通問題、環境問題、都市問題の改善
ヘ　供給抑制
　なお、具体的な目標の設定に際しては、定性的な目標又は定量的な目標のいずれを設定しても差し支えない。

① タクシーサービスの活性化

・タクシーに求められるサービスは、公共交通機関としての社会的責務を果たすため「安全・安心で良質なサービスの提供」を遂行することである。そこで、サービスレベルの向上を目指し、利用者の満足度を高めることを目標とする。
・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携を図る一方で、タクシー事業者間でのサービス競争などの競争原理も働かせ、その結果としてタクシー業界のサービスレベルの向上を目指した活性化方策を実施するものとする。
・特に新たな需要の喚起については、高齢化社会における個人需要の掘り起こしに向けた取組み等を行いサービスの活性化を実施するものとする。
・具体策として、ユニバーサルデザイン車両の導入促進、バリアフリー対応の教育制度の導入など、バリアフリー法の趣旨を尊重し、その実現に向けて取り組むものとする。

② 安全性の維持・向上

・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービス提供」を行うためには、安全性の維持・向上について不断の努力を行うことで社会的な信頼をますます向上していく必要がある。
・具体的には、主要駅等のタクシー乗り場における街頭指導の実施、交通事故防止のための講習会の実施、運輸安全マネジメント制度の導入等により、運転者のレベルアップを図り、安全性の向上に努めていく必要がある。
・さらに、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン 2009」における事故削減のための対策に着実に取り組みつつ、今後 10 年間で死者数、人身事故件数をともに半減する目標を上回る改善率を目標とする。

③ 総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

・JR・私鉄やバスなどその他の公共交通機関と連携した茨城における総合交通ネットワーク

としての機能の向上や、茨城県の「茨城県公共交通活性化指針」など、各都市政策、交通計画等との一体となった機能の向上を目指す。

・都市計画や新たな開発などから生まれる新たな需要に対しても、公共交通機関として適切な役割を果たしていく。

・鉄道等での交通障害発生時の代替輸送機関として適切な役割を果たしていく。

④ 観光への取組み

・タクシーは個別輸送機関であり、主要駅等から地理不案内な旅客を目的地まで適確に案内することができ、旅行者の荷物の負担を軽減でき、必要に応じて観光スポット、飲食スポットに関する情報提供や乗客のエスコートもすることができる。このような特性を活かして、特に高齢者や外国人の旅行者には大きな利便を提供することが可能である。

・政府においては、訪日外国人旅行者数を 2020 年始めまでに 2,500 万人とすることを念頭に、2016 年に 1,800 万人にすることを目標とする「観光立国」実現を目指す施策が展開されていることから、来日客に対するタクシーサービスとして国籍を問わず快適なサービスの提供を目指す等機能の向上が必要である。

・また、国内外の旅客に対して、その特性に応じた十分なサービスを提供するためには、タクシー運転者のサービスレベルの向上、観光タクシーの取組み等サービスの充実を図ることが必要である。

・さらに、茨城県では、観光を重要な産業として位置づけ、「茨城県観光振興基本計画」を策定している。タクシーにおいても、茨城県をはじめ各関係自治体の観光振興政策との協力を推進する。

⑤ 環境問題への貢献

・政府においては、温室効果ガスの削減目標について、1990 年比で 2020 年までに CO2 排出量を 25%削減することを目指すことを表明している。

・茨城県では平成 23 年度の総 CO2 排出量のうち 10.3%を運輸部門が占めており、そのうち約 97.3%が自動車に起因するものである(茨城県生活環境部から)。今後タクシー事業においても、温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべく対策を講じるものとし、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、効率的配車による無駄な走行の削減、環境対応車の積極的な導入等により、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。

⑥ 防災・防犯対策への貢献

・広範に走行しているタクシーの特性を活かし、地震等災害対策及び防犯等治安維持への協力により、社会貢献を促進する。

・具体的には、タクシー車内に緊急電話等を搭載し、被害の状況などマスメディアを通じて提供する「防災レポート車」の活動や、避難場所への傷病者搬送など自治体や消防等との協定の締結等にさらに取り組み、防災対策を推進する。

・また、子供達の安全確保に資する「タクシーこども 110 番」制度や、タクシーに搭載のドライブレコーダーで撮影した映像を提供し、事件等の犯罪捜査に役立て、未然に犯罪の抑制に協力する取組みなどにより、防犯対策を推進する。

⑦ 事業経営の活性化、効率化

・タクシー事業者が健全な経営環境の中で適正な競争を行った結果、安全・安心の確保を前提に、タクシー運転者に適正な労働条件を提供でき、公共交通機関として社会的な責任を果たし、且つ新たなサービス等への投資も可能とするための適正利潤も確保できる体制を目指すものとする。

・タクシー事業者はコンプライアンスに基づいた事業経営を遂行しつつ、さらに車両や運転者の適切な管理・運営を図るために各社での自助努力を求めるとともに、業界としてもそれを支援する取組みを実施するものとする。

⑧ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

・タクシー運転者の労働条件の一層の悪化を防止し、法定労働条件の遵守はもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し、茨城県全産業男性労働者平均に引き上げることを目標とする。

・具体的には、賃金面では、平成 25 年現在、茨城県のタクシー運転者で 252 万円ある他産業平均賃金との格差を可能な限り縮めることを目標とする。

・これらの目標に向けて努力していく過程において、若年労働者にとっても魅力のある職場が実現され、高齢化問題への対応も可能となるとともに、有能な人材の確保が可能となることで、安全・安心で良質なサービスの提供につながっていくこととなる。

・さらに、労働環境の整備の一環として、防犯板の積極的な導入を検討し、その導入率を 100%にすることを目標とする。

◇ 以上の目標の達成に必要とされる供給過剰状態の解消

・現在の諸問題の根幹として、タクシーが供給過剰であることは否めない。茨城県鹿行交通圏では、平成 27 年 1 月 27 日付で関東運輸局から公表された適正と考えられる車両数は、上限及び下限の実働率により、上限、248 両（実働率 70%）、下限、193 両（実働率 90%）であり、平成 25 年度末車両数 328 両とは大きな差が認められるところである。したがって、関係者は諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰な状態の解消に努めるべきである。

・その結果として、車両数の減少や運行の効率化による CO2 排出量の削減が地球温暖化対策に寄与するほか、日車営収の増加による経営環境の改善により労働条件の改善が図られ、労働者の質の向上や新たなサービスの質の改善が図られること、また、投資余力の発生による新たな顧客サービス改善や新たな需要開拓等につながるなど、タクシーが公共交通機関としての機能を向上させる効果が期待される。

・ただしその際には、タクシー運転手が職を失うことにつながらないことにも留意する必要がある。

以上

３．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

（基本方針の抜粋）

準特定地域計画に定められた具体的な目標に即し、五に定める事項を参照しながら、事業の概要、実施時期及び実施主体を簡潔に記載することとする。

五　活性化事業その他の準特定地域計画に定める事業に関する基本的な事項

タクシー事業の適正化及び活性化を推進するにあたっては、地域の実情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要であることから、準特定地域計画には、法令に違反せず、法及び本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化及び活性化に資するあらゆる事業について定めることができることとする。この際には、次の１から４までの観点を参考にしつつ、準特定地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい。

１　輸送需要に対応した合理的な運営

タクシー事業の活性化を図る上では、タクシー事業者が地域の輸送需要を的確に把握するとともに、輸送需要に対応した適切な運送サービスを提供するなど輸送需要に対応した合理的な運営を行うことが必要である。

２　法令の遵守の確保

タクシー事業の活性化を図る上では、タクシー事業者及びタクシー運転者が道路運送法関係法令に加え、労働関係法令や道路交通法関係法令の遵守を徹底するとともに、タクシー事業者においてこれらの法令の目的や趣旨に適合した適正な事業の運営やタクシー車両の運行がなされることが重要である。

３　運送サービスの質の向上

タクシー事業の活性化を図る上では、タクシー事業者が自らの創意工夫や的確な輸送需要の把握に基づき一層の運送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、実際に直接利用者と接するタクシー運転者による質の高いサービスの提供を実現するためには、タクシー事業者が常にタクシー運転者の良好な労働環境の整備に心がけることが重要である。

４　輸送需要の開拓

タクシー事業の活性化を図る上では、介護が必要な者の運送の実施や観光地を巡る運送の実施等タクシーに求められる多様なニーズに対応した運送を行い、新たな輸送需要を開拓することが重要である。

２．に揚げた計画の目標を達成、実現するために、タクシー事業者が主体となって取り組むべき活性化事業及びその他関係者が取り組むその他の事業に関する各項目を、以下に列記する。

準特定事業計画に関しては、当該地域計画の作成に係る合意をした協議会の構成員であるタクシー事業者が、単独又は共同して行おうとする活性化事業を以下の各項目から積極的になるべく多く選択し、記載された実施期間内に取り組むものとする。

その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行うものとする。

また、活性化事業がより多くの事業者によって取り組まれ、目標の早期達成を図るため、積極的に取り組むタクシー事業者を支援する方策を関係者で検討することが必要である。

実施時期としては短期・中期としているが、短期については１年以内、中期については指定期間内を目安として取り組むこととする。

①タクシーサービスの活性化

【活性化事業】

○ 顧客満足度調査の実施と改善状況の把握

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

○ サービス向上のための教育・研修の充実

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期、中期

○ 地理教育の徹底

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○ 短距離、ワンメーターを歓迎する運転者教育及び利用者への PR

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

○ 電子マネー、クレジットカード、ＩＣ カード決済器の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○ ポスター、パンフレット、リーフレット等の作成・配布

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

○ チャイルドシートの導入

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期・中期

○ ユニバーサルデザイン車両の導入促進

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期・中期

○ 福祉車両の導入促進

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期・中期

○ 子育て支援タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○ ケア輸送サービス従事者研修の受講の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○ 事業者における自社 WEB サイトの開設

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

○ 優良運転者表彰制度の活用・推薦の促進

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

○　高齢者を対象とした新たな輸送需要の開拓

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○　タクシー乗り場及び周辺における美化の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

○　タクシー利用者懇談会の開催

実施主体等：協会、自治体

実施時期：短期・中期

○　医療機関との連携の検討

実施主体等：協会、タクシー事業者

実施時期：短期・中期

②安全性の維持・向上

【活性化事業】

○　運輸安全マネジメント講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○　映像記録型ドライブレコーダーの導入

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期・中期

○　ドライブレコーダー等を活用した事故防止教育の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○　アルコールチェッカーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○　安全運転講習会の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○　緊急地震速報受信時の的確な対応による旅客の安全確保に向けた乗務員教育

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期・中期

○　街頭指導の推進

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

【その他の事業】

○　他団体(自動車関連団体、二輪車関連団体、自転車関連団体等)と連携した事故防止活動の実施

実施主体等：協会

実施時期：短期

③総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

【活性化事業】

○　地方自治体主体の運行による他の交通機関との連携による新たなサービスの創出

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○　輸送障害時における代替輸送の連携強化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

○　駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示の充実

実施主体等：協会、自治体、鉄道事業者

実施時期：短期

○　都市計画・交通計画における公共交通機関としてのタクシーの役割の位置づけに関する自治体との協議の推進

実施主体等：協会、運輸支局

実施時期：中期

④観光への取組み

【活性化事業】

○　観光タクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○　観光ドライバーの育成

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期・中期

○　観光タクシー乗務員講習会の実施

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

○　接客サービス講習会の実施

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

○　外国語指差しシートの作成、携行と車体表示

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期

【その他の事業】

○　観光施設等における観光タクシー待機場所等に係る検討

実施主体等：協会、自治体

実施時期：短期・中期

⑤環境問題への貢献

【活性化事業】

○　ハイブリット車、ＥＶ車等低公害車の導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○　アイドリングストップ運動の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○　ノーマイカーデイの推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

⑥防災・防犯対策への貢献

【活性化事業】

○　都市における治安維持への協力

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期・中期

○　都市における防災への協力

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期・中期

○　都市における防犯への協力

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期・中期

○　こども１１０番への協力

実施主体：タクシー事業者、協会

実施時期：短期・中期

⑦事業経営の活性化、効率化

【活性化事業】

○　チケットの規格統一化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

【その他の事業】

○　二種免許取得に関する関係機関等への要望

実施主体等：協会

実施時期：短期・中期

○　タクシー類似行為防止に関する関係機関等への協力を要望

実施主体等：協会

実施時期：短期・中期

⑧タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

【活性化事業】

○ 勤務体系及び勤務待遇・乗務員負担制度の見直し

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○　若年労働者の積極的な雇用の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○ 健康診断の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○　防犯訓練の実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○　防犯カメラの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○　防犯仕切版の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

(注) その他の事業における「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。

◇ 準特定事業計画を進めるに当たって留意すべき事項

これまでの分析から明らかなように、タクシーが公共交通として健全に機能し、２．に掲げた各目標を着実に実現させるためには、諸問題の根幹にある需給のアンバランスの解消、つまり供給過剰状態を解消することが必要である。

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では、準特定事業計画には、活性化事業と相まって事業再構築（事業の譲渡又は譲受け、法人の合併又は分割、事業の供給輸送力の減少、事業用自動車の使用の停止）について定めることができることが規定されている。また、同法に基づく基本方針には「事業再構築は、準特定地域計画に位置付けられた活性化事業の実施と相まってタクシー事業の適正化及び活性化の推進に資するものであり、活性化事業の効果を高めるのに有効であると判断される場合には、タクシー事業者は積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。特に、地域におけるタクシーの需給バランスを改善するためには、需要の減少に歯止めをかけ、あるいは新たな需要を開拓するのみならず、供給輸送力を減少させることも必要である。このため、適正な競争が確保されること及び利用者の利益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。」と示されているところである。

以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は積極的に準特定事業計画と相まった減車等の事業再構築についても検討し、活性化事業を進めることが必要不可欠である。

以上