

地域計画

〔佐世保市地域〕

佐世保市地域タクシー適正化・活性化協議会

平成22年3月23日

佐世保市地域タクシー適正化・活性化協議会地域計画

1 タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

佐世保市におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・佐世保市におけるタクシーは、個々の利用客のニーズに合わせて、ドア・ツー・ドアの輸送を担い、他の公共交通機関における決められた路線での輸送と違った公共交通機関として定着している。
- ・特に県北の主要都市である佐世保市をその主な営業範囲としているため、佐世保市では平成20年度の1日あたり約1.6万人をタクシーで輸送し、公共交通機関としての役割を担っている。
- ・佐世保市の場合は、流し営業の形態が主体であり、交替制勤務の年中無休の営業体制をしている。タクシーは県北佐世保市の都市機能を支えているとともに、JR・私鉄やバスの最終便の後の足としての重要な役割を担っているほか、路線バスの運行できない地域に乗合タクシーを運行する等、生活やビジネスに欠かせない公共交通機関として今後も重要な役割を担うものである。

タクシー事業の現況

タクシー需要の減少

- ・佐世保市内における法人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年度と比べ平成20年度では、年間約744万人（1日あたり約2万人）から、年間約588万人（1日あたり約1.6万人）へと約21%減少している。（佐世保市タクシー協会調べ）
- ・特に平成20年秋以降の世界経済危機も相まって、一般利用客のみならず、経費圧縮等を進める企業等のビジネス利用も減少しており、このままの経済状況が継続すれば、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい状態と見られる。

規制緩和によるタクシー車両数の変遷

- ・佐世保市のタクシー事業は、規制緩和前の平成13年には法人タクシー619両、個人タクシー134両の合計753両であった。平成14年の「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」施行により需給調整規制撤廃がなされたが佐世保市地域においてはタクシー車両の増加はなく、平成20年には法人タクシー615両、個人タクシー124両の合計739両でむしろ減少している現状である。
- ・それでも、平成20年から業界内で減車に向けた取組みがなされ、平成20年7月から平成21年9月30日までに法人各社が5%から10%の減車を実施した。
- ・平成21年12月24日の第1回佐世保市地域タクシー適正化・活性化協議会において九州運輸局から適正と考えられる車両数として2つのケース（実働率をそれぞれ90%、85%とした時の車両数約440両、約470両）について示されているところであるが、平成21年9月30日現在の車両数とは大幅な差が認められると

ころである。

輸送実績の悪化

- ・佐世保市では、供給されるタクシー車両数は減少したものの、タクシー利用者が減少している結果、法人タクシー1台あたりの走行キロは平成13年度と比べ平成20年度では、224.3kmから193.9kmへ、実車率は33.9%から31.0%へ、実働率は91.3%から83.5%へいずれも低下しており、タクシー1日1車あたりの運送収入（税込み、以下同じ）26,156円から22,654円へとこれも約15%減少している実態となっている。（長崎県タクシー協会調べ）
- ・平成21年10月の実績では、実車率29.9%、実働率86.7%、1日1車あたりの運送収入は20,814円と輸送実績は一層悪化している。特に実働1日1車あたりの運送収入は平成4年度ごろから連続して前年比割れの厳しい状況となっている。（佐世保市タクシー協会調べ）
- ・一方燃料（LPG）価格の高騰（平成13年53.51円/リットルから平成20年82.96円/リットル（資源エネルギー庁調べ）や安全対策等への経費の増大等により標準的タクシー事業者の収支差比率は低下しており、今後も経済状態が好転しない限り低下する可能性を含んでいると予想される等、減益幅は拡大傾向にある。
- ・このように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、タクシーの地域公共交通としての機能が一層低下すると危惧される。

運転者の労働条件の低下

- ・タクシー1両あ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、運転者の賃金低下を招き、長崎県のタクシー運転者の平均年収が、バブル崩壊後の平成5年では、362万円であったものが、その後低下傾向を示し、平成14年には267万円、平成20年には248万円となっている。
- ・これを長崎県の全産業男性労働者の年収と比較すると平成5年では、全産業男性労働者の年収が461万円で、その格差は99万円、平成20年では全産業男性労働者の年収は464万円で、その格差は216万円となっており、年ごとに格差が拡大している。

運転者の高齢化

- ・長崎県下におけるタクシー運転者の月間労働時間は、バブル崩壊後の平成5年では、219時間、平成14年では198時間、平成20年では204時間となっており、これを長崎県の全産業男性労働者の労働時間と比較すると平成5年では全産業男性労働者の労働時間は194時間で、その格差は25時間、平成14年では全産業男性労働者の労働時間は183時間で、その格差は15時間、平成20年では全産業男性労働者の労働時間は182時間で、その格差は22時間となっている。
- ・このようにタクシー運転者は全産業男性労働者よりも常に長時間労働であり、景気低迷の今日にあっても、格差が拡大しているものと考えられる。
又、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、平成5年では45.7歳であった運転者の平均年齢が平成20年には55.3歳となる等、運転者の高齢化が進んでいる。

- ・こうした傾向は佐世保市においても同様で平成21年2月末における61歳以上の運転者の割合は約38%となっている。こうした高齢化の進展が交通事故の要因となるとともに、サービスの向上を阻害する一因であるとの指摘もある。又、低賃金や長時間労働であるが故に若年層の新規労働者の入職が減少している一方、タクシー運転者の多くは高齢者で成り立っているため、他産業への転職も難しい職種となっている。

需給バランスが崩れたことによる社会的影響・公共交通としての機能低下

- ・佐世保市の中心部では、客待ちのための路上駐車が多くなり交通問題を惹起し、他の交通に影響を及ぼしている。

佐世保市のタクシー業界の取組み

- ・佐世保市のタクシー業界では、これまで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の効率化・合理化、さらには安全性の維持・向上への取組みを積極的に推進してきた。
- ・タクシー事業者においては、
 - 社会・福祉への貢献
 - ・ 警察との連携によるホットラインの運用
 - ・ SOS防犯タクシーの運用
 - ・ 安心ネットワークの運用
 - ・ こども&シルバー110番通報協力制度の導入
 - ・ 子育てタクシー
 - ・ 身体障害者手帳を持っておられる方に対する割引制度の導入
 - ・ バス空白地帯解消のための乗合タクシーの運用
 - ・ 指定居宅介護支援事業、指定移送支援サービス、指定訪問介護事業の福祉タクシー等の運用
 - ・ タクシーの日の各種事業（タクシー乗り場の清掃活動、献血運動、）
 - ・ 長崎空港ジャンボタクシーの運用
 - 環境問題への貢献
 - ハイブリッドタクシーの導入
 - 利用者サービスと利便の向上
 - ・ 新型インフルエンザ対策
 - ・ ETC導入による高速道路料金の利用者負担の軽減
 - ・ 禁煙タクシーの導入
 - ・ 協会ホームページの導入
 - 交通事故防止対策
 - ・ 四季の交通安全運動に積極的に参加
 - ・ アルコール検知器の導入
 - ・ 乗務員を対象とした安全運転講習会の開催
 - 違法駐車対策
 - ・ タクシー乗り場の設置

- ・ タクシーベイの設置
観光タクシーの推進
- ・ 観光ルート別の運賃認可を受け九十九島満喫コースほか4コースを運行中
労働条件の改善
- ・ 防犯仕切り板の設置
など、幅広い分野で様々な取組をしている。

まとめ

- ・ 上述のとおり、佐世保市のタクシー事業の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、タクシー類似行為等の様々な問題がある中で、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多様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のままでは、状況の抜本的な改善は難しいものと考えられる。

取組みの方向性

- ・ タクシーの役割、現況等を分析したが、これを踏まえて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との自覚を持ち、社会的責務を果たすべく、積極的な取組を進める必要がある。
- ・ 又、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作りを行う等の協力が必要である。
- ・ 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に対し、目標達成のための事業の進捗を促す。又、協議会に参加しない関係者（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。

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境作り
 事業経営の活性化、効率化
 タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
 安全性の維持・向上
 交通問題、都市問題の改善
 観光都市に向けた取組み
 環境問題への貢献
 防災・防犯対策への貢献

2 地域計画の目標

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境作り

- ・佐世保市のタクシーに求められるサービスは県北主要都市佐世保市において求められる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。又、時代の変化に対応し、佐世保市内一円でいつでも、どこでも短時間でタクシーが利用できるような都市型のサービスの提供に向けカーナビ等、先端的なIT技術等を模索し、より積極的に導入・活用して、このようなスムーズかつ高度なサービスに取り組むべく更なる投資が必要である。
- ・そのためには、タクシー事業者間での適切な連携、共同事業等を実施する一方で、タクシー事業者でのサービス競争等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。
- ・タクシーサービスの一層の向上を図るため、事業者や運転者のサービス水準等に関する運転者教育の充実を図り評価制度（マスタース制度）の積極的な活用等、可能な限り利用者の立場から見て良質なタクシーが選択されるような環境を整備する。
- ・さらに、佐世保市内の人口で高齢者の占める割合が平成21年10月1日現在63,695人で約25%を占めており、高齢社会における個人需要の掘り起こしに向けた取り組み等を行いサービスの活性化を図るものとする。
- ・具体的には、高齢者、障害者等のため福祉重視の事業実現に向けて取り組むものとする。

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、かつ、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正な管理・運用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、それを支援する取り組みを実施するものとする。
- ・具体的には、日勤勤務から隔日勤務への転換等による効率性の向上とこれに伴う1両あたりの生産性の向上を推進する。又、車両費用の削減、あるいは部品や燃料等の共同購入を推進することで経費の圧縮に努める。

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、長崎県全産業男性労働者の平均ぐらいに引き上げることが目標とする。
- ・具体的には、賃金面では平成20年現在、長崎県のタクシー運転者で216万円あるほかの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、有能な人材の確保が可能となるので、安全・安心で良質なサービスの提供に繋がっていくこととなる。

安全性の維持・向上

- ・公共交通機関として「安全・安心で良好なサービスの提供」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することで、社会的信用をますます増すことが必要である。
- ・具体的には国土交通省が示した「事業用自動車総合安全プラン2009」における交通事故削減のための対策を着実に実行し、今後交通事故による死者数を毎年ゼロに、人傷事故件数を10年間で半減することを目標とする。

交通問題、都市問題の改善

- ・佐世保市内の中心部では、客待ちのためのタクシー等による駐車違反の問題を改善し、スムーズな交通環境を確保する。

観光都市に向けた取組み

- ・タクシーは個別輸送機関であり、佐世保駅、駅前バスターミナル等から地理不案内な旅客を目的地までの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等に関する情報提供や旅客のエスコートもできる。このような特性を活かして、旅行者が満足できる大きな利便を提供することを目標とする。
- ・佐世保市内の観光振興については、現在、九十九島満喫コース他4コースを設定し、これに伴う観光の達人としてドライバーを認定しパンフレットを配布するなど観光を推進している。

環境問題への貢献

- ・政府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旨表明している。
- ・平成18年度の長崎県内における温室効果ガスの排出量は943万トンでこの内二酸化炭素(CO₂)の排出量は879万トンとなっている。この二酸化炭素(CO₂)の排出量のうち、運輸部門の排出量は268,7万トンで全体の30.6%を占め、他の部門に比べ最も多い割合となっている。
- ・今後タクシー業界においては温暖化対策等環境問題に対しても寄与すべき対策を講じていく。
- ・具体的には、供給過剰状態の解消による実車率の向上や効果的な配車による無駄な走行の削除、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。

(8) 防災・防犯対策への貢献

- ・佐世保市内を広範に走行しているタクシーの特性を活かし、地震・台風等の災害

対策及び防犯等治安維持への協力により、社会的貢献を促進する。

- ・具体的には、警察とのホットラインを活用して、被害状況の報告を行う他、傷病者等の搬送を自治体や消防等と連携して取り組み、防災対策を推進する
- ・また、警察とのホットライン協定の運用はもとより、こどもや老人の安全確保に資するための「こども&シルバー110番通報制度」や環境保全のための「廃棄物不法投棄事案発見通報制度」へのさらなる取り組みを行い、防犯対策を推進する

以上の目標の達成に必要となる供給過剰状態の解消

- ・現在、タクシーが抱えている諸問題の根幹は、供給過剰であることは否めない事実である。佐世保市では平成21年12月24日開催の第1回佐世保市地域タクシー適正化・活性化協議会において九州運輸局が適正車両台数を公表したが、これによると2つのケースの実働率により約440両（実働率90%）、約470両（実働率85%）となっている。これに基づく平成20年7月11日通達における基準車両数603両と比べたとき、2つのケースの実働率（90%、85%）により算定した適正車両台数に対してそれぞれ27%、22.1%の乖離があり、21年9月30日現在の車両数555両と比べても大幅な差が認められる。したがって、タクシー問題改善に向け、供給過剰な状態の解消に努めるべきである。
- ・その結果として過剰な車両による佐世保市中心部等で発生している駐車違反等の都市問題の改善に繋がるとともに、タクシーに起因する事故の抑制にもなる。さらに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、日車營收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、運転者の質向上や新たなサービスの質の改善が図られること、又、投資余力の発生による新たな顧客サービスの改善や新たな需要開拓等に繋がる等、タクシーが佐世保市において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者が職を失うことに繋がらないことにも留意する必要がある。

3 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

- ・タクシー事業者が主体となって取り組むべき特定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。
- ・特定事業計画に関しては、地域計画に賛同したタクシー事業者が単独又は共同して行なおうとする特定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、事業を行なうものとする。
- ・また、特定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(平成24年9月30日まで)を目安として取組むこととする。

タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境作り

タクシー事業の適正化に関する事項

特定事業

- ・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、タクシー協会、個人タクシー組合
実施時期：短期
- ・各社における地理教育の徹底
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- ・短距離、ワンメーターでも気軽な利用を呼びかける利用者へのPR
実施主体：タクシー事業者、タクシー協会、個人タクシー組合
実施時期：短期
- ・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、タクシー協会、個人タクシー組合
実施時期：短期
- ・マスターズ制度の充実及び参加の促進
実施主体：個人タクシー組合
実施時期：短期

タクシー事業の活性化に関する事項

特定事業

- ・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、タクシー協会、個人タクシー組合
実施時期：短期
- ・電子マネー、クレジットカード等、決済器の導入
実施主体：タクシー事業者

- 実施時期：短期、中期
- ・チャイルドシートの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - ・ジャンボタクシーの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
 - ・E T Cの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
 - ・カーナビの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
 - ・福祉タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
 - ・介護タクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
 - ・子育てタクシーの運行
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
 - ・妊婦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
 - ・高齢者対策として高齢者割引制度の検討
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- その他の事業**
- ・タクシー類似行為の違法性・タクシー利用の促進についてのP R
実施主体：タクシー協会、運輸局
実施時期：短期

事業経営の活性化、効率化

特定事業

- ・車両費用等の削減
実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- ・ 部品や燃料などの共同購入推進による経費の圧縮

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善、向上

特定事業

- ・ 防犯訓練の実施
実施主体等：タクシー事業者、警察
実施時期：短期
- ・ 勤務体系の精査
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- ・ デジタルタコグラフの活用など運行管理の徹底による労働時間の短縮
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、中期
- ・ 健康診断の充実
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期
- ・ 仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- ・ 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
- ・ 防犯仕切り板の導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期

安全性の維持、向上

特定事業

- ・ 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
実施時期：短期、中期
- ・ デジタルタコグラフの導入
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期、中期
- ・ ドライブレコーダー、デジタルタコメータ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
- ・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
- ・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顧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、タクシー協会
 - 実施時期：短期、中期

交通問題、都市問題の改善

タクシー事業の適正化に関する事項

特定事業

- ・タクシー乗り場等の街頭指導の推進
 - 実施主体：タクシー事業者、タクシー協会、個人タクシー組合
 - 実施時期：短期
- ・タクシー事業者による混雑地域における迷惑行為の防止策の構築と徹底
 - 実施主体：タクシー事業者
 - 実施時期：短期
- ・マナー向上の為の教育研修の充実
 - 実施主体：タクシー事業者、タクシー協会、個人タクシー組合
 - 実施時期：短期

タクシー事業の活性化に関する事項

特定事業

- ・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、タクシー協会、個人タクシー組合
 - 実施時期：短期

その他の事業

- ・自治体等が実施する交通渋滞対策等関係施策と実施主体への積極的協力
 - 実施主体等：タクシー事業者、タクシー協会、個人タクシー組合、自治体
 - 実施時期：短期、中期
- ・市内中心部における実車中タクシーの走行環境改善のための課題の検討
 - 実施主体等：タクシー協会、自治体、警察、運輸局
 - 実施時期：中期

観光都市に向けた取組み

特定事業

- ・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

- ・観光タクシー乗務員教育の推進

実施主体：タクシー事業者

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

実施時期：短期

その他の事業

- ・小グループ化した修学旅行生の確保推進

実施主体等：タクシー事業者、タクシー協会、個人タクシー組合、観光コンベンション協会

実施時期：中期

- ・「タクシー観光マイスター」の育成

実施主体等：タクシー事業者、タクシー協会、佐世保市

実施時期：短期

環境問題への貢献

特定事業

- ・ハイブリッド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車の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・後付アイドリングストップ装置の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

- ・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

(8) 防災・防犯対策への貢献

特定事業

- ・佐世保市における治安維持への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・佐世保市における防災への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・佐世保市における防犯への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

- ・こども&シルバー110番への協力

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期、中期

(注) 特定事業における「実施主体等」とは、実施主体並びに協力者を意味し、協力者とは事業の実施を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、個別の事案毎に協議するものとする。

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、地域計画の目標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。
- ・指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、特定事業計画には、特定事業と相まってタクシー事業者の供給輸送力の減少等の事業再構築等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、地域計画に位置づけられた特定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、特定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、単独また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」とな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、特定事業を進めることが必要不可欠である。
- ・なお、特定事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、佐世保市のタクシー市場が適正化されるためには、タクシー事業者の経営行動に影響を与え得る主体（関係行政機関、自治体、公共施設管理者等）の協力が不可欠である。これらの主体が本地域計画の主旨を十分に理解し必要な行動を行うよう、本協議会は協力を要請するものである。

以上