

令和３年６月２５日

第７回東毛交通圏タクシー準特定地域協議会の書面協議の結果について

標記、書面協議の結果を下記のとおり公表いたします。

記

- １．書面協議開始日
令和３年６月７日（月）
- ２．書面協議表決日
令和３年６月２１日（月）
- ３．協議事項
（１）第７回東毛交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（案）について
- ４．協議結果
（１）第７回東毛交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（案）について

構成員１６人中「承認する」１６人。「承認しない」０人。
- ５．東毛交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画（別添参照）

- 問い合わせ先（事務局）
一般社団法人群馬県タクシー協会（担当：小島、山口）
〒３７９－２１６６ 群馬県前橋市野中町５８８
TEL ０２７（２６１）２０７１

群馬県東毛交通圏タクシー準特定地域協議会地域計画

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

平成21年10月、「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法律」の施行に伴い、特定地域の指定を受け、地域計画の作成、当地域計画の実施に係る連絡調整その他タクシー事業の適正化及び活性化に関する必要な協議を行うために当協議会が設置され、地域計画の作成にあたっての「タクシーの公共交通機関としての役割」、「タクシー事業の現況」、「取り組みの方向性」について、当時の現状認識のもとに下記の基本方針が作成された。

当該交通圏における事業者は、この「地域計画」に基づき、事業の適正化、活性化を推進し一定の成果を上げたため、平成30年10月1日に指定を解除された。

しかしながら、令和2年10月1日、国土交通省において令和元年度の輸送実績に基づき、当該交通圏の内容を見直した結果、指定基準に該当したことから、当交通圏は再度、準特定地域に指定（令和2年10月1日から令和5年9月30日）されることとなった。

①群馬県東毛交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

- ・群馬県東毛交通圏におけるタクシーは、他の公共交通機関が始発から終電までに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いる。また、生活に欠かせない公共交通機関としての輸送を担っている。
- ・特に、終電・終バスが終わった後の足や高齢者等の重要な移動手段となっている。このように、タクシーは生活やビジネス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

- ・群馬県東毛交通圏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312万人（1日当たり0.9万人）から245万人（1日当たり0.7万人）

へと約21%減少している（群馬県タクシー協会調べ）。特に平成20年秋以降の世界的経済危機も相まって、一般の利用客のみならず、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、平成21年9月1ヶ月間の輸送人員は16.8万人と平成20年9月1ヶ月の19.5万人に比べて約14%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。

◇規制緩和における需要と供給の不均衡

- ・群馬県においては、全国の状況と異なり、規制緩和後において、車両数が減少傾向にあり、平成14年3月末現在と平成21年3月末現在では246両（約11.3%）減少している。
- ・さらに、前述の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等により、タクシー事業の需要が減少している状況である。
- ・平成21年11月9日の第1回協議会において、関東運輸局から適正と考えられる車両数として3つのケース（実働率をそれぞれ90%、80%、76%としたときの車両数約300両、約350両、約350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

- ・このように、群馬県東毛交通圏では、供給されるタクシー車両数及びタクシー利用者が減少しており、法人タクシー1両当たりの走行キロは平成13年度と比べ平成20年度では140.4kmから135.8kmへ、実車率は52.9%から50.4%へ、実働率は76.1%から70.8%へ、いずれも低下している。タクシー1日1車当たりの運送収入（税込み、以下同じ）については、25,553円から22,018円へと減少している状況にある。（群馬県タクシー協会調べ）
- ・さらに、平成21年9月の実績では、実車率49.3%、実働率74.3%、1日1車当たりの運送収入は18,242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、18ヶ月連続で前年比割れの厳しい状況となっている（群馬県タクシー協会調べ）。
- ・一方で、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、標準的なタクシー事業者の収支差比率は、平成20年度はマイナス2.3%、さらに平成21年度はマイナス3.0%となることが予想されるなど（群馬県タクシー協会調べ）、減益幅は拡大する

ことが想定される。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ことが懸念される。

◇運転者の労働条件の低下

- ・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にあっては、運転者の賃金の低下をまねき、群馬県のタクシー運転者の平均年収は、バブル末期の平成3年には389.9万円であったのが、その後低下し、平成12年以降は常に200万円台を推移して、平成20年には253.6万円（税・社会保険料等控除前の金額）となっている。この間に群馬県の実業平均との格差は年々拡がり、平成20年には248万円にまで拡大している（賃金構造基本統計調査）。平成19年12月には運転者の労働条件の向上を主目的に運賃改定を行ったものの効果として表れておらず、現状の賃金水準では、日常生活の維持もままならない状況にもなっている。
- ・労働時間については、群馬県のタクシー運転者は群馬県の実業平均よりも長時間労働の傾向にある。

◇運転者の高齢化

- ・労働条件の低下により、若年層の就職先としての魅力の低下等も相まって、平成6年には51.3歳であった運転者の平均年齢が平成20年には59.4歳となるなど、運転者の高齢化も進み、65歳以上の高齢運転者割合も増加している（群馬県タクシー協会調べ）。こうした高齢化の進展が事故多発の要因となるとともに、IT技術などを用いた先進的なサービスへの対応が難しいといった指摘もある。
- 低賃金や長時間労働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。

◇タクシー事業の交通事故状況

- ・平成20年中の群馬県内の人身事故件数20,315件（前年比-1,334件）、負傷者数25,614人（前年比-1,659人）であり、ともに減少傾向（4年連続）であるが、全国的に見ると人口10万人当たりの事故件数・負傷者数は、ワースト3位と高率にある（群馬県調べ）。中・西毛交通圏における事故件数については、平成20年度では144件（前年比-10件）であったが、今後においても減少に向けた取り組みが期待されている。

◇群馬県のタクシー業界の取り組み

- ・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り組みや、経営効率化・合理化や安全性の維持・向上への取り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（運転免許証返納者割引きの導入、タクシーこども110番の導入、障害者割引制度の導入等）、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等）、経営効率の改善（GPS+AVMの導入等）、利用者利便の向上（ハイグレード車の導入、新型インフルエンザ対策、労働条件の向上、その他の取り組み（定額タクシーの実施、ドライブレコーダーの導入等）など、幅広い分野で様々な取り組みを実施してきた。さらに、平成21年4月よりJR東日本とタイアップした企画商品「駅から観タクン」を高崎駅で行っている。
- ・また、群馬県タクシー協会として、運転者の指導・表彰、忘れ物や苦情処理対策、禁煙タクシーの導入や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、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多様な取り組み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ものと思われる。

③取り組みの方向性

◇安全・安心で良質なサービスの提供

- ・交通不便地域が拡大する群馬の公共交通機関として、また観光等に関しても大きな役割を担うタクシーには、今後も「安全・安心で良質なサービスの提供」が強く求められる。
- ・公共交通機関として「安全・安心で良質なサービスの提供」を持続的に担っていくためには、事業者自らの需要喚起やサービス向上等に向けたさらなる取り組みが望まれる一方で、人材の確保・育成を可能とし、よりよいサービスを確保できる環境を整備することが必要である。

◇社会貢献への積極的な取り組み

- ・地球温暖化対策等環境問題への寄与や交通事故の削減等、防犯・防災対策

への貢献、安全問題への寄与も一層求められる。

- ・また、高齢化社会への対応ニーズも高まり、福祉輸送等への対応も求められる。

◇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向上や、各自治体における都市政策、交通計画等と一体となった機能の向上を目指すことが望ましい。

◇観光への取り組み

- ・「観光立国」を担う公共交通の一員としてのタクシーの役割の強化など、各地域の実情にあった対応を着実にやっていくことが必要である。

◇魅力ある労働環境の整備

- ・労働者に対する適正な労働条件は当然のこと、魅力ある労働環境の整備が必要である。

◇健全な事業環境の推進

- ・各地域の需要量に見合った適正な供給量となるよう様々な取り組みを行うことが必要である。

2. 地域計画の目標

①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づくり

- ・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に「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、共同事業等を実施する一方で、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、高齢化社会において今後も急速な高齢化の進展が予想される中、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。
- ・具体策として、ユニバーサルデザイン車両の導入促進、ユニバーサルドライバー研修の実施など、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。

③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、賃金に関し、群馬県全産業男性労働者平均に近づけることを目標とする。
- ・具体的には、賃金面は、令和元年現在、群馬県のタクシー運転者で325万円ある他産業平均賃金（523万円）との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・「運転者職場環境良好度認証制度(働きやすい職場認証制度)」の登録推進を図る。
- ・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。

④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、県内の主な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開催、運転者適性診断の受診の促進及びこれを活用した運転者の教育の推進を行う。
- ・さらに、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン2025」を確実に実施するため、関東運輸局が主宰し、法人・個人事業者団体が参画する関東地域事業用自動車安全対策会議による「関東地域事業用自動車安全施策実施目標」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（個人タク

シーは、死亡者数については年間ゼロを目指す。)を上回る改善率を目標とする。

- また、法令による義務付け対象事業者となっていないタクシー車両数200両未達の事業者にあっても、「運輸安全マネジメント評価」の積極的な導入により安全管理体制の強化に努めるものとする。

⑤観光への取り組み

- タクシーは個別輸送機関であり、主要ターミナル、空港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。
- 「観光立国」を担う公共交通機関の一員としてタクシーサービスの高度化を目指す。

⑥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年度比で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。こうしたことから、実車率の向上対策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、エコドライブの実践等により、政府目標の達成に貢献するよう引き続き取り組むこととする。

⑦防災・防犯対策への貢献

- 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、社会的貢献を推進する。
- 具体的には、災害発生時に災害場所の通報を行う協定や「防災レポートタクシー」の取り組みなど自治体や消防等と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」や、まちの防犯等に資する「110番協力タクシー」へのさらなる取り組みなどにより、防犯対策を推進する。

⑧総合交通ネットワークの一員としての機能の向上

- 各自治体では、通常、都市計画のなかに市民の交通手段としてバス、鉄道等公共交通に関し位置づけているところであるが、タクシーに関しては、その対象となっているケースは極めて少ないのが現状である。
- しかしながら、高齢化を支え子育て世代を支援しうる機能を有し、MaaS（統合型移動サービス）による、鉄道等他の地域公共交通とのネットワー

クの一部であるタクシーに関して、各自治体における認識を高め、都市計画等に位置づけられるようタクシーに関わる業界、行政などの関係者は、関係自治体に対し、協議、働きかけを進めることとする。

⑨供給過剰状態の解消

- 現在の諸問題として、タクシーが供給過剰であることは否めない。平成21年11月9日に第1回協議会において関東運輸局が公表した適正と考えられる車両数は、3つのケースの実働率により、約300両（実働率90%）、約350両（実働率80%）、約350両（実働率76%）であり、これに基づく平成20年7月11日の通達及び平成21年7月17日の通達（特定特別監視地域における増車抑制措置を実施）における基準車両数428両と比べたとき、3つのケースの実働率（90%、80%、76%）により算定した適正と考えられる車両数に対して、約18～30%の乖離がある。
- 供給過剰状態の解消に取り組んだものの、令和2年3月31日現在、車両数は、280両であり、適正と考えられる車両数の上限値と比べても69両余りの差が認められ、本地域計画に示す適正と考えられる車両数との乖離を解消するまでには至っていない現状にある。
- また、1. で述べたとおり、タクシーを取り巻く状況は大きく変わるものではなく、本地域計画で示す約18～30%の乖離の解消に向けて各事業者が取り組んでいくことが肝要であることから、本地域計画における適正と考えられる車両数の見直しは行わず、引き続き当初の適正と考えられる車両数及び諸般のタクシー問題の改善に向け供給過剰状態の解消に努めるべきである。
- その結果として、タクシー1日1車当たりの運送収入の増加による経営環境の改善により労働条件の改善、労働者の質の向上が図られるとともに、タクシーに起因する事故の削減にも寄与する。また投資余力の発生による新たな顧客サービス改善及び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、タクシー運転者が職を失うことにつながらないように留意する必要がある。

⑩新型コロナウイルス感染予防への対策

- タクシーは、国民生活や経済活動を支える重要なインフラであるため、社会の安定の維持の観点から、最低限の業務の継続が求められている。同時に、事業者として感染防止のための取組を進め、新型コロナウイルス感染症のまん延を防止していくことも求められている。

- ・全国ハイヤー・タクシー連合会が策定した「タクシーにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」を踏まえ、乗務員に対し、咳エチケットや手洗いの励行、マスクの着用、体温測定による健康状態の把握等の徹底、車内換気の励行等のほか、乗務員や利用者が触れる箇所の消毒の徹底等の指導、運転席と後部座席の間にアクリル板や透明ビニールカーテンを設置するなどの防護措置の導入等感染予防に最大限取り組む。また、利用者に対し、マスク着用等の感染拡大防止に理解と協力を求める。

⑪その他

- ・県内は、自家用自動車の保有率が高く、自家用自動車による輸送分担率が90パーセントを超えている。
- ・一方、県内の地域によっては65歳人口が50パーセントを超えるなど高齢化が進展し、生活交通の確保が大きな課題となっており、車いす移動者等によるSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）の需要が急増している。
- ・このような地域特性を背景に、酔客に代わり自動車を運転する役務を提供する運転代行サービスや地域の関係者が合意した場合にタクシーを補完するものとして自家用自動車有償運送（ボランティア移送サービス等）が提供されているが、利用者にとって安全・安心なものとして提供されるよう、違法行為の排除など適切な普及が求められている。
- ・タクシーは面的な輸送を行う公共交通機関であり、輸送の安全や利用者利便において自家用自動車に対して優位性を有することから、これらサービスからの転換を図ることを推進する。

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

2. に掲げた目標を達成、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。

活性化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期間を勘案し、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。

実施期間としては短期・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と良質なサービスが選ばれる環境づくり

【活性化事業】

○運転者等に対し、マナーアップや安全運転の講習会を開催

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

○ハイグレード車による完全手動ドアサービスの実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○タクシーの救援事業の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○県内から羽田空港等への定額タクシーの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○運転者に対する救命講習の受講

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○電子マネー、クレジットカード、ＩＣカード、ＱＲコード等の決済器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○福祉タクシーの普及

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○学校等に対して生徒送迎に向けたＰＲ（営業）

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○アプリ配車サービスの導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○ユニバーサルデザインタクシーの導入促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○ユニバーサルドライバー研修の受講の促進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○新型コロナ等感染症対策として、全タク連のガイドラインに則り、
車両消毒、換気等の車内環境の整備の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

【その他の事業】

○自治体に対して催事やイベント情報の発信を要請し、配車を円滑化

実施主体等：自治体、タクシー事業者

実施時期：短期

○主要ターミナル駅等におけるタクシー乗り場への誘導案内表示への明
確化

実施主体等：鉄道事業者、法人協会、タクシー事業者

実施時期：中期

②事業経営の活性化、効率化

【活性化事業】

○苦情記録簿や遺失物台帳の整備

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○電車、バスのダイヤに合わせタクシーを分散化し、配車効率を向上

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

③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】

○再雇用制度の導入、定年の延長

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○運転者の勤務シフトの見直し

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○嘱託・定時制運転者の上限年齢制の導入

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

○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

○女性が働きやすいように職場環境を整備

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○賃金制度の見直し

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○日勤勤務者（一車一人）から勤務シフト制への転換等による労働時間の改善

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○「運転者職場環境良好制度認証制度（働きやすい職場認証制度）」の推進

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

④安全性の維持・向上

【活性化事業】

○運転者等に対し、マナーアップや安全運転の講習会を開催（再掲）

実施主体：タクシー事業者、法人協会

実施時期：短期

⑤観光への取り組み

【活性化事業】

○観光ルート別運賃及び観光コースの設定

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○観光タクシーの拡充

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

【その他の事業】

○二次交通として主要駅からの交通インフラを整備

実施主体等：自治体、タクシー事業者、バス事業者、鉄道事業者

実施時期：短期

⑥環境問題への貢献

【活性化事業】

○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

実施時期：短期

○グリーン経営認証の取得

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

○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：中期

⑦防災・防犯対策への貢献

【その他の事業】

○防犯訓練の実施

実施主体等：群馬県警察、タクシー事業者

実施時期：短期

○警察と連携し、振り込め詐欺防止のため、防犯カメラ及びドライブレコーダーを活用した防犯対策を強化

実施主体等：群馬県警察、タクシー事業者

実施時期：短期

○警察や学校との連携による通学児童の安全見届け

実施主体等：群馬県警察、教育委員会、タクシー事業者

実施時期：中期

○「こども110番」、「110番協力タクシー」の普及・促進

実施主体等：タクシー事業者、法人協会、群馬県警察

実施時期：短期

⑧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】

○MaaS(統合型移動サービス)の推進

実施主体：タクシー事業者、自治体、鉄道事業者、バス事業者

実施時期：中期

○電子マネー、クレジットカード、ＩＣカード、ＱＲコード等の決済器の導入とＥＴＣやカーナビの導入(再掲)

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

【その他の事業】

○自治体の都市計画、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に関する協議の推進

実施主体等：自治体、法人協会、タクシー事業者

実施時期：中期

(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。

◇活性化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、３．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、活性化事業計画には、活性化事業と相まってタクシー事業者の供給輸送力の削減等の事業再構築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活性化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。

なお、活性化事業計画がタクシー事業者によって取り組まれ、群馬県東毛交通圏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（行政、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趣旨を十分理解し必要な行動を実施することについて、本協議会は協力を要請するものである。

以上