

平成23年3月14日

柏崎地区特定地域協議会

柏崎地区特定地域協議会の地域計画の作成について

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の施行に基づき、平成22年10月1日告示により特定地域に指定された柏崎地区における柏崎地区特定地域協議会において、今般、別添のとおり「地域計画」が作成されましたのでお知らせします。

【問い合わせ先】

柏崎地区特定地域協議会事務局

北陸信越運輸局新潟運輸支局（輸送・監査部門）

土田、竹村

TEL：（025）285－3124

北陸信越運輸局自動車交通部旅客課

斎藤、森田

TEL：（025）244－7579

平成23年3月14日

柏崎地区における地域計画の作成について

1. 概要

平成21年10月に施行されたタクシー適正化・活性化法に基づき、地域の関係者により柏崎地区特定地域協議会を設立し、これまで2回にわたり、柏崎地区におけるタクシー事業の現状分析や地域計画の作成に向けた検討を行ってきました。

その結果、本年3月7日（月）の第2回協議会において、協議会の参加構成員全員の合意を得て「柏崎地区地域計画」が作成されました。

今後、この地域計画の作成を受け、同地区内のタクシー事業者は、特定事業計画（減車・休車等の事業再構築を含む。）認定申請を国土交通省に対し行うことが可能となり、タクシーの適正化・活性化のための計画を策定し、取り組みを進めることとなります。

また、協議会としては、その進捗状況についてフォローアップしていくこととしています。

2. 協議会について

・ 検討経緯

平成23年 1月18日 第1回協議会（設立等）

平成23年 3月 7日 第2回協議会（地域計画の決定等）

添付資料

- ・ 柏崎地区特定地域協議会構成員名簿
- ・ タクシー適正化・活性化法（概要）
- ・ 柏崎地区地域計画

柏崎地区特定地域協議会構成員名簿

| | |
|--------------------------|---------|
| 北陸信越運輸局新潟運輸支局長 | 渡 辺 敬 二 |
| 新潟県柏崎地域振興局企画振興部地域振興課長 | 新 保 信 明 |
| 柏崎市総合企画部企画政策課長 | 西 巻 康 之 |
| 新潟県ハイヤー・タクシー協会副会長 | 唐 澤 紀 雄 |
| 柏崎タクシー株式会社 代表取締役社長 | 吉 田 一 彦 |
| 大和タクシー株式会社 代表取締役社長 | 元 井 春 夫 |
| 全国自動車交通労働組合連合会新潟地方連合会書記長 | 海 藤 正 彦 |
| 柏崎市消費者協会会長 | 中 村 文 子 |
| 長岡労働基準監督署次長 | 須 貝 澄 夫 |
| 柏崎警察署交通課長(警部) | 大 島 真 一 |

(順不同、敬称略)

● 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(平成21年法律第64号)について (平成21年10月1日施行)

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 (タクシー適正化・活性化法)

① 国土交通大臣による特定地域の指定

特定地域・・・供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域
地方公共団体の長は、国土交通大臣に対して、特定地域の指定を要請することが可能

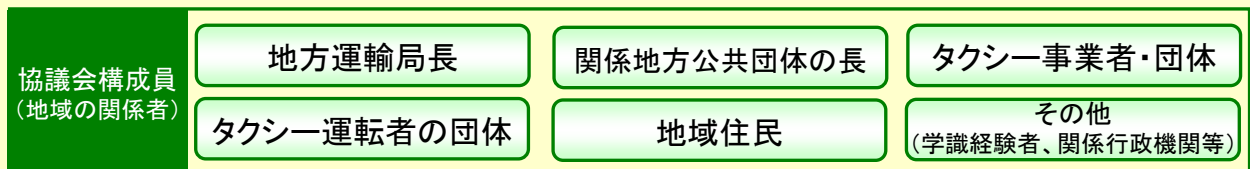
② 国土交通大臣による基本方針の策定

基本方針に基づいて、特定地域において取組み

特定地域

i) 特定地域における取組み

① 地域の協議会による取組み・・・**地域計画の作成**



地域の関係者により組織される協議会が地域計画を作成し、タクシー事業の適正化・活性化の推進に向けて総合的・一体的に取り組む

- タクシーサービスの活性化
- 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
- 交通問題、環境問題、都市問題の改善

具体例



など

〔乗り場の整備等による利用者サービスの充実〕

※国は、地域計画に定められた事業の推進を図るために必要な資金の確保等に努める

② タクシー事業者による取組み・・・**特定事業計画の作成**

タクシー事業者は、地域計画に即してタクシー事業の適正化・活性化に資する取組み(特定事業)を実施するための特定事業計画を作成し、国土交通大臣の認定(※)を受ける

必要に応じて、計画に**減車等(事業再構築)**を記載

(※)国土交通大臣は、認定をする際、①基本方針に照らし適切なものであること ②特定事業を確実に遂行するため適切なものであること ③道路運送法の基準・独占禁止法と適合することを審査し、必要に応じて**公正取引委員会と調整**

認定を受けた計画 → 国土交通大臣は、計画を実施しない事業者には**実施勧告** 道路運送法の手続きの特例

ii) 特定地域における措置

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| ① 新規参入要件を厳格化 | ② 増車を事前届出ではなく、認可制に |
| ③ 減車実施事業者に対する監査の特例 | ④ 行政処分の特例 |

全国で適用される措置

○運賃料金の認可基準の改正

道路運送法の改正により、運賃料金の認可基準を当分の間、

「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」

→ 「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」

「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」に基づく

柏崎地区地域計画

平成23年3月14日

柏崎地区特定地域協議会

目 次

1. 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針
 - (1) 地域におけるタクシーの位置づけ・役割
 - (2) タクシー事業を巡る現状の分析・取組の方向性
2. 地域計画の目標及び目標を達成するために行う事業
 - (1) タクシーサービスの活性化
 - (2) 事業経営の活性化、効率化
 - (3) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
 - (4) 安全・安心の確保
 - (5) 交通問題、環境問題、都市問題の改善
 - (6) 供給抑制
 - (7) 過度な運賃競争への対策

1. 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

(1) 地域におけるタクシーの位置づけ・役割

1) タクシーの位置づけ・役割

タクシーは、鉄道・バス等とともに我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関である。

特に、次のような優れた特性を活かして、ひとりひとりの利用者のニーズにきめ細かく、しかも柔軟に対応することができ、地域住民の生活利便の向上、地域社会の活力の維持にも資する公共交通機関である。

- ① 地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送を担う
- ② 面的に移動するため、機動性や移動の自由度が高い
- ③ 深夜など時間を選ばず、いつでも、誰もが利用できる移動手段 等

柏崎地域の営業形態は駅待ち・車庫待ちが中心であり、駅から目的地、自宅から目的地へと必要な時に必要な場所に移動できる年中無休の営業体制により、タクシーは地域の生活交通に欠かせない公共交通機関としての役割を果たしている。さらに、バス交通空白地域(時間)に居住するものや高齢者などの交通弱者にとっては、その重要性はますます高くなっている。また、当該地域には一つの発電所として出力世界最大規模をほこる柏崎刈羽原子力発電所があり、原子力発電所関係者のタクシー需要が多いことも特色のひとつである。

観光に目を向ければ、柏崎市域の一部が佐渡弥彦米山国定公園に指定されるなど観光資源も豊富である一方、市内の観光スポットは点在しているため、駅から観光施設までの二次交通としてのタクシーの役割は大きいといえる。特に、観光等を目的として当地を訪れ、タクシーを利用する旅客等にとっては、運転者の印象が当地そのものの印象とも密接に関係することから、タクシーが地域のイメージの構築に大きく関わっているものと考えられ、その責任の重さは極めて大きい。

このように、タクシーは地域公共交通を形成する交通機関として利用者に良質のサービスを提供する視点は当然のこと、地域社会への貢献や福祉など社会的責任を求められており、今後とも公共交通機関として重要な役割を担うものである。

(2) タクシー事業を巡る現状の分析・取組の方向性

1) 柏崎市A地区を取り巻く状況〔※柏崎市A地区：柏崎市のうち、平成17年5月1日に合併された旧柏崎市の区域〕

①規制緩和後のタクシー事業者数・車両数の推移

柏崎市A地区においては、規制緩和後からH22年12月末までの車両数、事業者数ともに増加傾向にある。

【平成13年度→平成22年末の推移】

- ・タクシー事業者数 3社→5社
- ・タクシー車両台数 83台→106台 (27.7%) ※福祉タクシー (3台) 含む

②規制緩和後の輸送実績の推移

輸送人員は微増、1日1車あたりの走行キロ、営業収入、実働率、実車率は減少の状況。

【平成13年度→平成21年度の推移】

- ・1日1車あたりの総走行キロ 173km→147km (-15.0%)
- ・輸送人員 79.2万人→83.6万人 (1.1%)
- ・1日1車あたりの営業収入 318百円→282百円 (-11.3%)
- ・実働率 (保有車両の稼働率) 87.6%→84.2% (-3.4%)
- ・実車率 (総走行キロに占める実車扣の割合) 48.5%→47.1% (-1.4%)

③タクシー運転者の労働環境

車両台数の増加や1日1車あたりの営業収入の減少等により、運転者ひとりあたりの賃金は低下する傾向にあり、また、低賃金を背景に若年労働者の雇用が乏しくなるなど運転者の平均年齢は年々上昇する傾向にある。

- ・平成21年度 年間所得差約194万円
(新潟県全産業労働者平均447万円、同県タクシー運転者平均253万円)
- ・平成21年度 年間労働時間差約276時間
(新潟県全産業労働者平均2,160時間、同県タクシー運転者平均2,436時間)
- ・平成21年度 新潟県タクシー運転者平均年齢55.3歳 (平成元年44.7歳)

④柏崎市A地区における運賃の認可状況（小型車のみ）

営業中の4事業者は自動認可運賃を採用している。（1事業者については、現時点で運輸開始していない。）

2) 適正と考えられる車両数

89台～101台

※適正と考えられる車両数

タクシー適正化・活性化法基本方針において、「国は、地域の関係者が行うタクシー事業の適正化・活性化に関する取り組みに必要な情報提供等に努めることとし、特に、地方運輸局長は、特定地域において適正と考えられる車両数を算出し、協議会に提示する。」こととされている。

3) 取組の方向性

柏崎市A地区における上述の状況を踏まえ、当該地域のタクシー事業の適正化、活性化を図るための目標を次章（1）～（7）のとおり定め、目標を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特定事業及びその他関係機関が取り組む施策を記載する。この際、実施主体や実施時期等についても併せ記述することとする。

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. 地域計画の目標及び目標を達成するために行う事業

（1）タクシーサービスの活性化

タクシー需要の確保及び新規需要の創出は、タクシー事業が抱える最も基本的な課題のひとつである。そのため、安全性、快適性、確実性などに係る利用者のタクシーに対するニーズに合致したサービスの提供を図り満足度を高めることを目標とする。

目標の達成には、運転者の接遇、おもてなしの精神（ホスピタリティー）の向上はもとより、観光等に関する幅広い知識やそれを利用者伝える技術

の習得等を図ることが求められ、より質の高いタクシー運転手が持続的に柏崎地区において養成される仕組みを構築するものとする。

また、障害者等の移動制約者を目的地までの確に運ぶことは、ドアツードアの輸送に優れるタクシーにとって真に求められる輸送サービスのひとつである。この視点は、近年全国的に広がりを見せている運転免許証を返納した高齢者などの利用においても同様である。タクシー事業者は地域社会の要請を十分汲み取る努力や、利用者満足度の高いサービスの徹底が必要である。

また、バス路線が存在しない地域においては、相対的にタクシーに求められる公共交通としての役割は高い。地域の総合的な交通体系の構築を念頭に、乗合タクシーの生活交通への活用など従来のタクシーやバス運行では対応できない需要、要請に対する取り組みを展開する。

〔事業者が実施する特定事業〕

| 特定事業名 | 実施主体 | 実施時期 |
|---------------------------------|----------------------|---------|
| サービス向上のための教育研修の充実 | 柏崎市ハイヤー協会 タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| 観光タクシー・コンベンションタクシーの促進 | タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| 高齢者に対する運賃割引・運転免許返納者運賃割引制度の導入の検討 | 柏崎市ハイヤー協会 タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| 気軽な利用を呼びかける利用者へのPR | 柏崎市ハイヤー協会 タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| タクシー車両の完全禁煙化 | タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| 乗合タクシーの生活交通への活用 | 柏崎市ハイヤー協会 タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| デジタルGPS-AVM 機器導入とそれを活用した効率的配車 | タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| 電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入 | タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| カーナビの導入(顧客の安心) | タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| 福祉車両・ユニバーサルデザイン車両の導入促進 | タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| インターネット上でのタクシー事業の紹介(ホームページ作成) | タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| タクシー代行の拡充の検討 | タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| ETCの導入 | タクシー事業者 | 平成23年度～ |

〔その他事業者団体が実施する事業〕

| 特定事業名 | 実施主体 | 実施時期 |
|------------------------------------|-----------|---------|
| 主要施設におけるタクシー乗り場の新設 | 柏崎市ハイヤー協会 | 平成23年度～ |
| タクシー乗り場のバリアフリー化 | 柏崎市ハイヤー協会 | 平成23年度～ |
| 柏崎駅タクシー乗場付近への案内表示板や概算料金を記載した掲示板の設置 | 柏崎市ハイヤー協会 | 平成23年度～ |
| 駅前タクシー乗り場の監視カメラ設置(混雑状況目視・防犯) | 柏崎市ハイヤー協会 | 平成23年度～ |

(2) 事業経営の活性化、効率化

新規需要の創出とともに、各社の事業効率性を向上させることも重要な課題のひとつである。

効率的な事業運営のためには、遊休車両の削減や保有車両の稼働率の向上もさることながら、車両以外の設備（営業所、車庫等）や管理体制そのものの効率化も視野に入れる必要がある。タクシー事業者においては、事業用施設、資材の共用化や共同配車体制の構築、グループ企業間における整備管理の一元化など、複数企業間による協業化や、企業の合併、譲渡譲受の可能性について検討していくこととする。

〔事業者が実施する特定事業〕

| 特定事業名 | 実施主体 | 実施時期 |
|------------------------------------|----------------------|---------|
| デジタル式GPS - AVMの導入とそれを活用した効率的配車（再掲） | タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| 共同配車体制の構築検討 | 柏崎市ハイヤー協会 タクシー事業者 | 平成23年度～ |

(3) タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

運転者の労働条件の悪化防止については、事業者、事業者団体、労働者の代表の当事者のみならず、国や地域の関係者も、それぞれの立場から法定労働条件の遵守のほか、必要な対応を図ることとする。

なお、現在国土交通省では「タクシー賃金システム等懇談会」（座長 山内弘隆・一橋大学院商学研究科教授）において、タクシー運転手の賃金制度等のあり方について議論されているところであり（平成22年9月までに5

回開催)、今後本懇談会の報告を踏まえた対策を取ることとする。

〔事業者が実施する特定事業〕

| 特定事業名 | 実施主体 | 実施時期 |
|-----------------------------|----------------------|---------|
| 防犯カメラ及びドライブレコーダーの普及・促進と有効活用 | 柏崎市ハイヤー協会 タクシー事業者 | 平成23年度～ |

〔その他事業者団体が実施する事業〕

| 特定事業名 | 実施主体 | 実施時期 |
|-----------------------|-----------|---------|
| 駅前タクシー乗り場の監視カメラ設置(再掲) | 柏崎市ハイヤー協会 | 平成23年度～ |

〔その他関係機関が実施する施策〕

| 施策名 | 実施主体 | 実施時期 |
|--|---------|-----------|
| ・ 社会保険等未加入事業者に対する処分基準の創設。 ・ 最低賃金法違反に対する処分基準の創設。 | 北陸信越運輸局 | 平成21年10月～ |

(4) 安心・安全の確保

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向上していく必要がある。

国土交通省では、事業用自動車による死亡事故・人身事故の半減、飲酒運転ゼロを目差すべく、国、事業者個々が実施すべき施策をとりまとめた「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定しているところであり、柏崎市A地区においても当該目標を達成するべく各タクシー事業者が安全対策に取り組むことはもちろんのこと、行政機関等関係者が不断の取り組みを実施する。

【参考】新潟県内の平成21年度タクシー関係事故は121件。(警察庁資料による)

〔事業者が実施する特定事業〕

| 特定事業名 | 実施主体 | 実施時期 |
|---------------|----------------------|---------|
| 運輸安全マネジメントの実施 | 柏崎市ハイヤー協会 タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| 安全運転講習会の受講 | 柏崎市ハイヤー協会 タクシー事業者 | 平成23年度～ |

| | | |
|------------------------------|---------------------------------------|---------|
| 模範運転推進運動の点検・指導 | 新潟県ハイヤータクシー協会 柏崎市ハイヤー協会 タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| ドライブレコーダーを活用した事故防止教育の実施 | 柏崎市ハイヤー協会 タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| デジタルタコグラフを活用した安全評価と事故防止教育の実施 | タクシー事業者 | 平成23年度～ |

〔その他関係機関が実施する施策〕

| 施策名 | 実施主体 | 実施時期 |
|---|---------|-----------|
| ・ 飲酒運転等に対する処分日車数の強化 ・ 特定地域内の違反に対する処分日車数を加重 | 北陸信越運輸局 | 平成21年10月～ |

(5) 交通問題、環境問題、都市問題の改善

柏崎市A地区におけるタクシーは、無線配車が営業形態の主体であり、他都市のように違法駐（停）車が恒常化している状況にはない。タクシー事業者は、行政機関や施設管理者等と連携をしつつ、今後とも快適な地域空間の創出のため積極的に都市、交通問題に対応していくものとする。

また、環境問題に関しては、柏崎市ではまちづくりの柱の一つに「低炭素社会を目指すエネルギーと環境のまち」を掲げていることから、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必要がある。このため、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、CO2排出量を削減するよう取り組むこととする。

さらに、タクシー類似行為（白タク行為）については、タクシー事業者に与える影響も大きく、引き続き関係機関による違法行為の排除に取り組むこととする。

〔事業者が実施する特定事業〕

| 特定事業名 | 実施主体 | 実施時期 |
|-----------------|---------|---------|
| 配車効率向上による空車距離削減 | タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| 無駄なアイドリングストップ | タクシー事業者 | 平成23年度～ |
| 低公害車の導入・促進 | タクシー事業者 | 平成23年度～ |

(6) 供給抑制

柏崎市A地区においては、北陸信越運輸局が公表した適正と考えられる車両数は89台～101台であり、これに基づくと、平成22年10月1日(特定地域指定日)における基準車両数(103台)とは2台～14台の差が認められるところである。

関係者は、都市交通問題や地球環境問題、運転者の労働条件の悪化等、供給過剰状態が招く諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰状態の解消に努めることとする。

タクシー事業者は、目標(1)で掲げた活性化の取組等を通じ需要創出を図ることはもちろんのこと、自主的な自社の車両数の見直し等事業再構築についても検討し、特定事業を進めることとする。

ただし、供給力の抑制はタクシー運転者の雇用面にも影響することから、勤務体系の見直しや合理的な配車管理等を通じ、運転者雇用が可能な限り守られることが求められる。

〔その他関係機関が実施する施策〕

| 施策名 | 実施主体 | 実施時期 |
|--|---------|-----------|
| タクシー適正化・活性化法、及び新規許可、車両の増車に係る関連通達(公示第12号、13号、64号)に基づく厳格な審査等 | 北陸信越運輸局 | 平成21年10月～ |

(7) 過度な運賃競争への対策

健全な運賃競争は、消費者の利益にかなう一方で、過度な低額運賃競争が行われた場合、運転者の労働条件や安全性の確保のための経費の削減が生じやすく、不当な競争を引き起こすとともに、安全性やサービスの質の低下を通じて利用者に不利益をもたらす恐れがある。

柏崎市A地区においては、自動認可運賃の下限額を下回る運賃を採用する事業者は存在しないものの、各事業者は認可運賃料金による適正な営業を行う必要があり、経営者は運転者等従業員に対し運賃・料金の内容について指導・教育を徹底するものとする。

〔その他関係機関が実施する施策〕

| 施策名 | 実施主体 | 実施時期 |
|---|---------|--------------|
| タクシー適正化・活性化法、及び運賃審査基準の関連通達（公示第14、15号）に基づく厳格な審査等 | 北陸信越運輸局 | 平成21年10月 |
| 下限割れ事業者に対し、人件費、一般管理費、走行距離等に関する報告の毎月徴収 | 北陸信越運輸局 | 平成22年3月 ～ |