

「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

新潟交通圏 特定地域計画

平成29年 6月13日

新潟交通圏特定地域協議会

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) 新潟交通圏における一般乗用旅客自動車運送事業(以下「タクシー」という)の公共交通機関としての役割
 - (2) タクシー事業の現状
 - (3) 取り組みの方向性
 - (4) 目標達成に必要なとなる供給過剰の解消
2. 当該特定地域において削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力
3. 当該特定地域において行うべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減の方法
 - (1) 法人タクシー
 - (2) 個人タクシー
 - (3) 供給輸送力の削減の時期
4. 当該特定地域内に営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力
5. 当該特定地域内に営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が行うべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減の方法
6. その他当該特定地域における供給輸送力に関し必要な事項
 - (1) 法人タクシー
 - (2) 個人タクシー
7. 特定地域計画に定める活性化措置
 - (1) 新潟交通圏におけるタクシー事業の活性化措置

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) 新潟交通圏における一般乗用旅客自動車運送事業(以下「タクシー」という)の公共交通機関としての役割

タクシーは鉄道、バス等とともに新潟交通圏における地域公共交通を形成してい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、一人一人の利用者ニーズにきめ細かく、かつ、柔軟に対応することができることから、地域住民の生活を支え、その利便の向上や活力の維持にも資する重要な地域の公共交通機関である。

- ①地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数の個別輸送ができる。
- ②面的に移動できるため機動性や移動性の自由度が高い。
- ③深夜、早朝など時間を選ばずいつでも、また、誰もが利用できる。
- ④身体に障害を持つ者等の移動制約者の個別の事情に応じた需要に応えられる。

また、高齢化や地域によっては過疎化の進展等、我が国の今後の地域社会の変化に対応する役割が大きいと期待される公共交通機関であるとともに、新潟県が観光立県を推進する中であって新潟交通圏の観光交流を支える基盤としての役割も期待されるなど、地域にとっても欠かすことのできない公共交通機関である。

しかしながら、同圏においてはここ20年以上の間一貫して需要は減少して来ており、地域のタクシー車両の減少以上に輸送需要が低迷する中であって、収益基盤の脆弱性から複数のタクシー事業者の倒産や運転者の高齢化、労働条件の悪化等が生じており、タクシーの本来の公共交通機関としての役割が果たせるようその取り組みが求められている。

このような中、地域社会におけるタクシーの役割の重要性に鑑みれば、タクシー事業者をはじめとする関係者が相互に連携・協力を図りつつ、タクシーの地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするための取り組みを推進していくことは極めて大きな意義がある。

(2) タクシー事業の現状

新潟交通圏においては次の①から⑥の問題が生じている。

①タクシー需要の低迷とタクシー事業者の経営の悪化

平成22年3月末に開催された新潟交通圏特定地域協議会においてタクシー事業の活性化策、適正策を策定してこれまで着実に実施してきた。その内容的としては①タクシーサービスの活性化(サービス向上に関する講習・研修、運転免許証返納割引、乗合タクシーの生活交通への活用、完全禁煙化の徹底等)②事業経営の活性化、効率化(デジタル式GPS—AVMによる効率的配車)③タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上(運行管理の徹底による労働時間の短縮、運転者登録制度の検討、運転者の安全の確保)④安心・安全の確保(運輸安全マネジメントの実施、模範運転推進運動の強化)⑤交通問題、環境問題、都市問題の改善(古町中心商店街違法駐(停)車の排除、渋滞・苦情に係る違

法駐（停）車車両の排除、駅前広場整備時におけるタクシープールの整備検討、タクシーベイ等の整備・拡充）⑥供給抑制、平成20年10月1日～平成27年8月1日間減車140両。

これらの多くの項目について既に実施済みか実施中であるが、新潟交通圏におけるタクシー需要は低下するとともにタクシー事業者の経営は悪化し、この対策を実施している間にも6社が廃業又は事業譲渡している。

②タクシー運転者の労働条件の悪化

平成5年の平均運転者1人当たりの運送収入は488,810円であったものが、平成27年には362,916円（74.2%）であり大きく低下した。しかし、各種施策を実施した結果、平成21年には346,162円であったものが362,916円（104.8%）と改善を示している。

運転者給与を比較したとき新潟交通圏の運転者給与は平成27年平均で261.2万円（運送収入の6割が運転者収入として試算）、営業用小型貨物運転者で388万円、営業用大型貨物運転者で437万円、営業バス運転者で425.5万円であり、タクシー運転者と同様に他業種でドライバーを営んでいる人にも大きく差を付けられているのが現状である。

③交通問題、環境問題の発生

新潟市中心部では平成27年9月のBRT開業の前後から人や自動車等の交通の流れが大きく変化している。この状況に対応するため、平成21年10月頃には古町を中心として万代地区についても指導員が所定の場所に立って適正化の指導を行っていたが、現在では、古町地区、万代地区、駅前地区、駅南地区等の広いエリアを対象として指導員が乗車する巡回車により巡回指導を行っている。

これに対して新潟駅構内タクシー組合による平成27年4月以来のショットガンシステムの稼働、指導員の常時巡回、新潟市等によるタクシー待機場所の設置（イトーヨーカドー横、ラブラ万代横等）により、タクシーによる交通問題は大きく改善している。しかし、榎谷小路等における交通法規を無視した営業行為、特定の駐車場前等での駐車待機に対する苦情が絶えない状況も発生しており適宜対策を行っている。

④新潟市における都市交通施策推進等への対応

新潟市においては平成27年9月にBRTを導入し、その推進を軸としつつ公共交通の維持活性化や利用促進を図っており、新潟交通圏のタクシー事業者としてもこれへの対応を行っている。その一つが先述したショットガンシステムの導入である。また、道路整備等を行う際には設置場所について要望を出すなどの対応も行った。また、各種会議においてはタクシーの役割について発言しタクシーへの理解を求めてきており、今後も、タクシーの地域の公共交通機関としての重要性を発信し施策へ反映されるよう努めていく必要がある。

また、新潟市民より日常の交通手段としてタクシーが重要なものと考えられ、市民からもその利用について要望が強く寄せられている状況にある。このような中であって、地域

の公共交通機関としてタクシーの役割を再度認識し、より利用が必要な方々の利用が可能となるよう関係者の理解を得ながら諸事業を進めていく必要がある。

⑤タクシーの対応を求める利用者の声への対応

新潟市中心部においては、街の活性化への取り組みを積極的に行っている。このような中、商店街関係者から来店者の増加を図るためタクシーの活用を軸とした街の振興の相談が寄せられている。また、運転免許証の返納者から利用しやすいタクシー運賃を求める声や通院者から定額のタクシー運賃を求める声等も寄せられている。これらの声はこれからのタクシー活性化にも繋がる重要な要望であり、タクシー事業者としても、対応できるよう早急に取り組んでいく必要がある。

⑥大規模イベント時等のタクシーの対応

ここ数年、従来のプロ野球試合やサッカー試合しか開催されなかった大規模イベントが、通年的に行われている。特に、大規模音楽イベント、食を提供するイベント等が開催されるようになっており、これらのイベントは学会等と重なることも多いため、十分なタクシー配車ができずお客様の苦情の基となっていたり逸走を招いている状況も発生している。

(3) 取り組みの方向性

(2)における問題の発生は、タクシーが地域公共交通として担うべき役割を適切に果たしていく上での障害となっているだけでなく、その声に適切に対応していないことは地域で暮らす利用者に不利益をもたらすことにも繋がっている。

このため、これらの諸問題に対し、タクシー事業者をはじめとする関係者が相互に連携・協力を図りつつタクシー事業の適正化を図る必要がある。また、タクシー利用者の声に耳を傾け対応することにより、新規需要の開拓に取り組む等のタクシー事業の活性化を図る必要がある。こうした状況に対処し、これらの諸問題の解決を図り、新潟交通圏において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るよう以下の具体的な目標を設定する。

ただし、供給削減にあたっては、雇用の維持確保に努めタクシー運転者が職を失うことが無いよう努めるとともに、地域のタクシー利用者の利便性の確保についても留意することとする。

なお、新潟交通圏特定地域協議会（以下「協議会」という）は以下の事業者が取り組む目標の達成状況について検証し、必要に応じて本特定地域計画を見直すものとする。

- ①事業経営の健全化
- ②労働環境の改善・整備
- ③コンプライアンスの確保
- ④交通問題、環境問題への対応
- ⑤新潟市における都市交通施策推進への対応
- ⑥タクシー利用者の声への対応

- ⑦観光立国推進への対応
- ⑧大規模イベント時への対応
- ⑨良質なサービスの提供

①事業経営の健全化

- ・ 新潟交通圏においては長期間需要が低迷し平成24年以来6社が倒産し保有するタクシー車両を譲渡するなどタクシー事業者の経営は大変厳しい環境下に置かれている。このような中、タクシー事業者が適法、適正な事業運営を行った結果、安心・安全の確保を前提として、タクシー乗務員には適正な労働環境の確保が図られ、公共交通機関として社会的責任を果たせ、かつ、先進的安全・利用者サービス設備投資も可能とする適正利潤の確保を可能とする体制の構築を目指すものとする。

そのためには、輸送サービスの効率性の向上、経営基盤の強化が重要である。効率的な輸送力の供給においては、適正台数に向けた輸送供給力の削減と、需要の多い場所・イベント等の際の乗合運送の導入、IT機器の導入による効率的な配車等が有効である。

また、今後、地域の急激な人口減少及び高齢化の進展に適切に対応するためには、交通政策基本法に基づき自治体を中心として、タクシー事業を含む公共交通事業者が地域全体を見渡した持続可能で効率的な交通網の整備が重要となる。新潟交通圏の市内中心部や過疎地その他の交通不便地域において地域住民の生活維持や観光客の移動に必要な運送手段を確保するため、デマンドタクシーや乗合タクシー等の導入や、自家用有償旅客運送の受託を含め積極的な連携・協同による収益の拡大も重要である。

- ・ 具体的には、大規模イベント時の定額運賃・乗合運送の導入、営業制限の時限解除を図りお客様の利便に応えるとともに「需要の取りこぼし」を無くすよう努める。

また、新潟市中心市街地における地域的な需要への対応、新潟市周辺地区における交通空白地帯への対応等に努める。

②労働環境の改善

- ・ 毎年上昇する最低賃金、タクシー運転者の他事業との生産性の格差がある現状に対し、稼働車両数の削減等による乗務員1人当たりの効率性の向上と1両当たりの生産性の向上により適正な労働条件の確保が図れるよう努めるとともに、稼働車両の営業制限による運転者の雇用が失われないよう配慮する。
- ・ 正規雇用の若年労働者の流入を促すため労働環境の改善に努め、良質な乗務員確保と乗務員の高齢化対策を進める。
- ・ 女性運転者の雇用の増大を図るため、職場環境の整備や子供や家庭の事情に合わせた労働時間の設定等を進めるとともに、国土交通省の「女性ドライバー応援企業認定制度」を活用する。
- ・ 車内カメラ付きドライブレコーダー設置の推進により、苦情対策や犯罪防止等の運転者の労働環境改善に努める。

③コンプライアンスの確保

- ・ タクシー事業においては利用者に対する公共交通の安全・安心の確保の観点から関係

法令遵守は必須のものである。タクシー乗務員においては「運転者登録制度」、各種研修を通じて、運行管理者においては定期的な講習の義務づけ、経営者においては安全運転マネジメント等を通じて総合的なコンプライアンスの確保に努める。

- ・ 今後のタクシー事業においては、従来のタクシー経営・運行手法から事業を革新するため「交通政策基本法」「道路運送法」「道路交通法」「タクシー事業適正化・活性化特別措置法」「タクシー特措法」「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等を理解し遵守するとともに有効活用を図る。

④交通問題、環境問題への対応

- ・ 新潟市中心部においては引き続き指導員制度を活用し道路交通法等を遵守した辻待ち流し営業の推進、禁煙タクシーの徹底、常識ある社会人としてのタクシー行為等を指導していく。
- ・ 新潟駅万代口におけるショットガンシステムは秩序ある駅前広場の利用とお客様の利用に対応した効率的な配車システムとして機能している。今後はより利用に対応するシステムとなるよう新潟駅南口とともにカウントシステムの導入を検討をする。
- ・ 新潟大学病院、新潟がんセンターにおいては駐停車問題等の社会的問題を引き起こしたことから交番制による担当会社制を実施している。その他の地域、施設等においても問題となる営業行為が発生しないよう注視するとともに、発生した場合は新たな制度構築に向けて法人タクシー、個人タクシーを問わず連携して解決に当たる。

⑤新潟市における都市交通施策推進への対応

- ・ 新潟市においては BRT の推進を軸としつつ公共交通の維持活性化や利用促進を図っており、新潟交通圏のタクシー事業者としてもこれへの対応を行っている。タクシー事業としても様々な交通モードがその特性を發揮、役割を分担できる施策展開なるよう新潟市等と連携していく。
- ・ 具体的には、連続立体交差化した線路のガード下の通行、都市再開発に伴うタクシー乗り場の適正な位置への配置、交通結節点に設けられる大規模施設へのタクシー乗り場の設置、ホテル等が設置される際のタクシー待機スペースの設置の指導、大規模イベントの際の適切な位置へのタクシー乗り場設置、ショットガン施設が円滑に運用できる道路環境の整備への取り組みを進める。
- ・ 新潟市中心部においては、街の活性化への取り組みを積極的に行っている。このような中、商店街関係者から来店者の増加を図るためタクシーの活用を軸とした街の振興の相談が寄せられている。新潟市周辺部では高齢化が進む中であって交通手段の確保の一つとしてタクシー事業者へもその対応についての希望が寄せられている。このような方々からの意見はタクシー事業者単独では対応が困難であるものが多く、新潟市等と連携して対策等を推進していくことが必要である。

⑥タクシー利用者の声への対応

- ・ 当協会にはタクシー利用者からの苦情、要望、提案等が多く寄せられている。こうしたお客様の声で当協会として改善に資するものには真摯に対応していく必要がある。

- ・ 具体的には禁煙タクシーの完全な実施の確保、タクシー事業者等による運転免許証返納割引の高割引化、タクシー定期券の発行、定額タクシーの実現、バスの不便な地域での乗合タクシーの実現等である。これらは運賃制度等も関係して実現が難しいものがあるが、タクシー業界のサービス改善の方向性として重要なものであり、十分な対応を図っていく必要がある。

⑦観光立国推進への対応

- ・ 日本全体では、昨年度は、当面の目標としていた2,000万人の外国人招致を達成した。この来訪する外国人の多くは中国、台湾等の団体外国人でありまだまだ東京～大阪間を中心としたゴールデンルートに集中している状況である。また、オリンピックの開催等もありここ数年先には3,000万人、4,000万人の外国人訪日観光客が期待されている。これにつれ、新潟市に来訪するFITも増加を見せるものと推測され新潟市全体としてその対策を推進している状況である。
- ・ 当協会では、新潟市コンベンション協会や新潟商工会議所と連携し観光に関する施策を推進する。具体的には、指さし確認シートを活用した簡易な意思交換の実現を新規運転者の講習中で行い、後には一般の運転者についても利用について研修を行っていくことを計画する。
また、英語の素養のある運転者に対しては定期的に会話研修を実施し、複雑な会話は無理であるとしても、ある程度顧客の需要に応えられる運転者を養成する。なお、タクシー乗り場の表示についても更新の機会に英中韓の多言語対応の表示を実施する。
- ・ 新潟交通圏は非常に観光的な魅力に溢れた都市であるがタクシー運転者としてその魅力が十分に理解されていない状況にある。これを改善するため新潟市コンベンション協会に依頼しタクシードライバーとして理解しておくべき知識についてのコンテンツを作成中である。これが完成しだい新規講習や一般の運転者の研修に活用し一般運転者の観光センスの磨き上げを行う。

⑧大規模イベント時への対応

- ・ 近年、プロ野球試合、サッカー試合、大規模音楽イベントが野球場、サッカー場近辺で開催されている。このような機会には誘導担当者を配置し、不足するタクシーの呼び込み、乗車時の混乱の防止等を図っているが、配車される車両数の不足、道路混雑による所要時間の長時間化等により多くのお客様が乗車を希望される場合には対応できずお客様の逸走を招く状況が生じている。
- ・ このような状況を回避しお客様の利便性の向上を図るため一番乗車希望の多い会場～新潟駅南口間に定額運賃の乗合タクシーを走らせることを計画する。
- ・ 大規模なイベントや他のイベントが重なりタクシーが不足するときはステッカー制限を解除し、一時的に走行するタクシーの数を増やしお客様の需要の増加に対応する。

⑨良質なサービスの提供

- ・ 新たな取り組みとしてユニバーサルデザインタクシーの導入を促進するとともに、地域的に講習体制を整備しユニバーサルドライバー研修の開催を推進する。

- ・ 具体的には、乗務員の「宣言登録」の制度を設け「ふるまい」「よそおい」「しつらい」の改善により、必要に応じたドアサービス・トランクサービスの実施、無言運転の排除、多様化する利用者サービス機器の拡充を図る。
- ・ プレママ・キッズタクシーの運行により妊婦、乳幼児等が安心してタクシーを利用できる環境を整えるとともに、高齢者見守りタクシー、ミッドナイトディフェンダー作戦等警察と連携した取り組みを行うことによりタクシーとしての地域の安全・安心の向上に貢献する。

(4) 目標達成に必要なとなる供給過剰の解消

- ・ 新潟交通圏では平成5年と比較したときタクシー需要（実車[※]）は平成27年ではその38.2%に低下している。その後も低下する傾向は止まっておらず需要に見合った車両台数とする適正化は避けてはとおれない課題となっている。
- ・ この解消のため平成28年6月3日に新潟交通圏特定地域協議会第1回分科会を皮切りとして平成28年11月25日の第7回分科会まで計7回の分科会を開催し適正化対策を検討してきた。この結果、タクシー特措法が施行された平成21年10月1日を基本としつつ新潟交通圏が特定特別監視地域に指定された平成20年7月11日をも基準日とし、いち早く減車に取り組んだタクシー事業者の実績を勘案のうえ、また小規模事業者の経営にも配慮し、全体としての供給輸送力の削減に取り組むこととなった。これにより両基準日の総台数の1,204台から902台への削減の方向性が出された。
- ・ この結果(4)に記載された取り組みを行うことにより、タクシー1台当たりの生産性及び運転者1人当たりの生産性が向上し、交通渋滞の解消等の社会的問題の解消や労働環境の改善が期待される。

2. 当該特定地域において削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力

削減すべき供給輸送力は、北陸信越運輸局長により平成27年8月10日付け公示第31号「特定地域における適正と考えられる車両数について」により、法人タクシーは上限887両、下限786両、個人タクシーは上限312両、下限277両と示されている。

この上限車両数を達成するための法人事業者の基準車両数については、第一基準日である平成20年7月11日（特定特別監視地域指定時）を最多車両数とする5社262両、第二基準日である平成21年10月1日（タクシー特措法改正前特定地域指定時）を最多車両数とする22社942両の合計27社1,204両とした。各事業者の基準車両数については、そのいずれかの日において最多である時点の各社の車両数とした。この結果、削減すべき車両数は1,204両と上限車両数との差となる286両、その総車両数に占める割合23.8%を乖離率（削減率）として削減に取り組むこととした。

平成21年10月1日～平成27年7月末日の間には各事業者の減車への取り組み等により140両が削減され1,052両となり、286両からこの140両を控除した残り分である146両について、これを実質的な目標台数として残りの車両削減に取り組むこととなった。

最終的な削減目標台数は、この146両から34両を控除した112両を所要制限車両数とした。しかし、分科会での検討結果この112両から小規模事業者への配慮を行うこととなり、その配慮分である2両を控除した110両を地域計画上の削減すべき車両数として削減に取り組むこととなった。これは基準車両数からして9.1%、平成28年8月1日現在の車両数からして10.5%の削減に当たる。

また、個人タクシー事業者は平成27年8月1日現在車両数369両、平成28年9月1日現在の車両数は358両である。この車両数から上限車両数との乖離数である46両を目標車両数として供給輸送力の削減に取り組むこととなった。

なお、個人タクシーは減車によることができないため営業制限によることとし、乖離車両数46両の日数換算は16,790日車、年間周2日の休日は8,892日車分となりこれを差し引いた残りの8,198日車を現在車両数で除して得られる日数は22日（端数切り捨て）であることから、年間の休日と併せ46日を休日として、営業制限（休車）に取り組むこととした。

〈供給輸送力削減の整理表〉

① 法人タクシー

別紙1

② 個人タクシー

別紙2

3. 当該特定地域において行うべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減の方法

(1) 法人タクシー

削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力は、各社の判断により、事業者計画の認可前の道路運送法に基づく減車、事業者計画の認可後に行う減車、公示第76号「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に基づく営業制限に関する取扱い」第1、2.に基づく全日制限、曜日による営業制限（曜日による収入率ではなく、週間の休車台数に7を乗じそれにより得られた日車数を特定の曜日に割り当てたものとする。）、また、第2、1.2.による抹消登録（いわゆる「預かり休車」）を選択できるものとする。営業制限の実施方法として運行可能なタクシー車両に「稼働認定車証」（仮称）を表示することにより行う。

なお、プロ野球試合、大規模音楽イベント等の際には、協会の決定に基づき、各社が保有する全車両について運行可能とすることができ、「稼働認定車証」（仮称）は他社貸与はできないものとする。

(2) 個人タクシー

営業制限の方法については、ステッカー等の方式により、道路運送車両法による保安基準を考慮しつつ車外から容易に目視できる方法により行う。

(3) 供給輸送力の削減の時期

北陸信越運輸局長が特定地域計画の内容等の公表後、事業者計画申請及びその処理期間等は各事業者により異なるため、タクシー特措法の趣旨による供給輸送力の削減は可能となった者から順次行うものとし、「稼働認定車証」(仮称)による営業制限はその他のものについては遅くとも平成30年4月1日から実施する。

4. 当該特定地域内に営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力

別紙3

5. 当該特定地域内に営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が行うべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減の方法

別紙4

6. その他当該特定地域における供給輸送力に関し必要な事項

(1) 法人タクシー

削減後の供給輸送力の確認は新潟交通圏特定地域協議会が発行する「稼働認定車証」(仮称)の車両表示により、事業者相互により確認する。

- ① 「稼働認定車証」(仮称)には通し番号を付し管理する。
- ② 「稼働認定車証」(仮称)の管理は、別添「稼働認定車証管理規定」による。

(2) 個人タクシー

個人タクシーについても「移動認定車証」(仮称)の表示を行う。

7. 特定地域計画に定める活性化措置

タクシー事業の活性化策は今後のタクシーの切り開く非常に重要なものである。切れ目無く実施してタクシー事業の変革を図るとともに、その都度外部にアピールしタクシー事業者の努力が外部に伝わるよう努める。

(1) 新潟交通圏におけるタクシー事業の活性化措置

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

- 利用者モニターを実施し利用者の意見の事業へ反映・活用

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会

実施時期：短期

- 運転者のマナー向上、地理教育を充実して行うため教育・研修の体制の整備、利

利用者へのPR強化

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会

実施時期：短期

○ ケア輸送サービス充実のための介護資格等の取得及びケア輸送従事者研修会受講の推進

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会

実施時期：短期・中期

○ 各種便利タクシー、救援・救急タクシーの拡大

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期～中期

○ スマートフォンアプリを活用した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

○ 外国語（当面：英語）会話可能運転者研修の実施・養成

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会

実施時期：短期～中期

○ 目的地登録サービス（マイ・タクシー）の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○ ホームページ作成、携帯端末等を活用した乗り場情報に関する情報提供

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会

実施時期：中期

○ 電子マネー、クレジットカード、ICカード決済器の導入

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○ SNSによるタクシー業界PRのための動画配信

実施主体：タクシー事業者、新潟地域個人タクシー連合会

実施時期：短期

○ ユニバーサルデザイン車の導入推進

実施主体：タクシー事業者、行政機関

実施時期：短期・中期

○ ユニバーサルドライバー研修体制の整備と受講の推進

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会

実施時期：短期

○ 外国人利用者向けの指さし翻訳シートの充実及び活用

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会

実施時期：短期

○ 福祉タクシー、介護タクシーに係る体制の整備及び運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○ プレママ・キッズタクシーの運行

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○ 事業者等におけるホームページの開設・拡充

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会

実施時期：短期

○ 自治体等との連携による市内主要箇所におけるタクシー乗り場の整備

実施主体：新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会、鉄道事業者、自治体

実施時期：短期・中期

② 安全性の維持・向上

○ デジタルタコグラフ及びドライブレコーダー等を活用した事故防止等安全教育の実施

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の拡大

実施主体：タクシー事業者、新潟県ハイヤー交通共済協同組合

実施時期：短期

○ 模範運転推進運動等の実施・推進

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会、一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会

実施時期：短期

○ 社内無事故コンクールの実施

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○ 事故防止コンクールの実施

実施主体：新潟地域個人タクシー連合会

実施時期：短期

○ 走行環境情報等の提供と活用による安全運行の推進

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の実施

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシ

一連合会

実施時期：短期・中期

○ **ＡＳＶ（先進安全自動車）の実用化に向けての情報収集**

実施主体：新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会

実施時期：短期

③ **環境問題への貢献**

○ **ハイブリッド車、EV車等の低公害車の導入推進**

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期・中期

○ **グリーン経営認証の取得の推進**

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会

実施時期：短期・中期

④ **交通問題、都市問題**

○ **繁華街及び駅周辺路上の違法付け待ち車両排除の街頭指導の強化推進**

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会

実施時期：短期

○ **待機時における路上喫煙を撲滅するための指導強化**

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会

実施時期：短期

○ **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、新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会

実施時期：短期

○ **自治体等が実施する交通渋滞対策等関係施策への積極的協力**

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会

実施時期：短期

⑤ **総合交通ネットワークの一員としての機能の向上**

○ **スイカ、パスモ等のICカードと連動できるシステムの構築**

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○ **他の公共交通機関の輸送障害発生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、新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会

実施時期：短期

○ **公共交通会議等自治体主体の交通施策への積極的な関与**

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会

実施時期：短期・中期

○ **高齢化社会に対応したデマンド型集合タクシー等の幹線輸送を補完する支線的輸送の体制の構築**

実施主体：タクシー事業者、自治体、他の公共交通機関事業者

実施時期：短期～中期～長期

○ **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の充実**

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会

実施時期：短期・中期

○ **都市計画・交通計画との調和が保たれた公共交通機関としてのタクシーの役割に関する自治体との協議の推進**

実施主体：新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会、運輸局

実施時期：中期

⑥ **観光立国実現に向けた取組**

○ **観光タクシーの運行及び観光ルートの検討**

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期

○ **外国人旅客接遇（会話）研修の受講の推進**

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会

実施時期：短期・中期

○ **外国人利用者対応のための対策（研修）の拡充**

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会

実施時期：短期

○ **観光タクシー等について観光協会等とのタイアップ強化**

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会

実施時期：短期・中期

○ **接客サービス講習会の実施**

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会

実施時期：短期

○ **観光タクシードライバー制度制度の整備**

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会

実施時期：短期

○ **新潟空港乗り場の適正管理**

実施主体：新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会

実施時期：短期

- 観光施設における観光タクシー待機場所の設置に係る検討
実施主体：新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会、自治体
実施時期：中期～長期

⑦ 防災・防犯対策への貢献

- 地域社会における治安維持への協力
実施主体：タクシー事業者、タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 地域社会における防災（防災タクシー等）への協力
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 地域社会における防災、防犯（110番協力タクシー、ミッドナイトディフェンダー作戦、高齢者見守りタクシー、子供110番、ドライブレコーダーの記録データの提供等）への協力
実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会
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

- 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管理の徹底
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 健康診断の項目の拡充、健康起因事故防止対策、ストレスチェックの定期的実施の推進
実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会
実施時期：短期
- 仮眠施設・休憩施設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
- 防犯訓練等タクシーに対する犯罪防止対策の推進
実施主体：タクシー事業者、県警
実施時期：短期
- 定若年労働者及び女性労働者の積極的な雇用の促進
実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会
実施時期：短期～中期
- 女性が勤務しやすい職場環境の構築及び施設の充実
実施主体：タクシー事業者
実施時期：短期・中期
- 労務研修講習会（労務管理・健康管理）の充実、拡充
実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会、一般社団法人新潟県ハイヤー・タクシー協会

実施時期：短期

⑨ 事業経営の活性化、効率化

○ 共同配車センターの設置及び充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：長期

○ グリーン経営認証による継続的な事業の充実

実施主体：タクシー事業者

実施時期：中期

○ 子育て支援等新たな需要開拓に向けた取組の強化

実施主体：タクシー事業者

実施時期：短期～中期

○ 福祉運送の強化充実のための連携した事業運営の構築（ユニバーサルドライバー研修等の実施）

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会

実施時期：中期

○ イベント情報の活用による効率運行の推進

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会

実施時期：中期

○ 市場調査、マーケティング等による需要構造分析

実施主体：新潟市ハイヤータクシー協会、新潟地域個人タクシー連合会

実施時期：中期

○ タクシー類似行為対策の推進

実施主体：タクシー事業者、新潟市ハイヤータクシー協会、一般社団法人新潟
県ハイヤー・タクシー協会

実施時期：短期～中期

供給輸送力削減整理表

第一基準日	平成20年7月11日現在最多車両数	5社	262 両	所要削減車両数	66 両	削減率26.3%
第二基準日	平成21年10月1日現在車両数	22社	942 両(東新56両含む)		220 両	削減率24.8%
	計	27社	1,204 両(東新56両含む)		286 両	

平均の削減率の算出	上限車両数	887 両			
	所要供給制限車両数	286 両		286 両	所要削減車両数
	削減率	23.8 %		23.8 %	所要削減率

基準年よりの減車済車両数	計	140 両(A)
--------------	---	----------

端数処理後の全所要制限数	計	286 両(B)
--------------	---	----------

平成27年8月1日までの所要供給制限車両数 146 両(C=B-A)
(得られた数字136両にオーバー減車分9両四捨五入減1両計10両を付加)

平成27年8月1日～平成28年8月1日までの間の減車済車両数 34 両 D (太陽交通のオーバー減車以降の減車9両を控除)

所要供給制限車両数 112 両(E=C-D)

小規模事業者配慮 2 両 F
小規模事業者配慮後所要削減数 110 両(G=E-F)

平成28年7月末保有車両数 1,012 両 H
供給削減後車両数 902 両(I=H-G)

小規模事業者配慮後 現在車両数からの削減率 10.9 % 基準車両数からの削減率 9.1 %
--

個人タクシー供給輸送力削減計算表

		上限車両数	車両数差	乖離率
平成27年8月1日車両数	369 台	312	57	15.4 %
平成28年9月1日現在車両数	358 台			
車両数差	11 台		46	12.5 %
日数換算		16,790		日車
年間月2日の休日(358台 × 2日 × 12ヶ月)		8,592		日車
乖離数		8,198		日車
年間所要増加休日数(端数切り捨て) (8,198日 ÷ 358台(端数切り捨て))		22		日
年間休日日数(所定休日数 + 営業制限日数)		46		日

当該地域内において営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力

確定：平成28年10月21日特定地域協議会(第7回分科会後調整数値)

	基準年車両数		所要削減 車両数	譲渡前減少 (増加)車両数	供給輸送力削減数の計算										
	平成20年7月 現在車両数 ①	平成21年10月 現在車両数 ②			基準年/合併年 月	車両数計算上 基準車両数	現在等車両数	基準年より27年7 月末までの減車数	削減率	基準車両数 ×削減率	所要制限数	27年7月末 以降の減車数	29年5月末の 所要制限数	29年5月末 現在車両数	目標車両数
日の出交通株式会社		95 両	23 両		②	95 両	* 90 両	5 両	24.8%	* 23 両	* 18 両	0 両	* 18 両	* 90 両	* 72 両
都タクシー株式会社		132 両	32 両		②	132 両	* 118 両	14 両	24.8%	32 両	18 両	0 両	0 両	0 両	0 両
県都タクシー株式会社		40 両	9 両		②	40 両	* 36 両	4 両	24.8%	9 両	5 両	0 両	0 両	0 両	0 両
合併					平成28年10月	172 両	154 両	18 両		* 41 両	* 23 両	21 両	* 2 両	* 133 両	* 131 両
富士タクシー株式会社	71 両	64 両	18 両		①	71 両	* 63 両	8 両	26.3%	* 18 両	* 10 両	0 両	* 10 両	* 63 両	* 53 両
万代タクシー株式会社		57 両	14 両		②	57 両	* 46 両	11 両	24.8%	14 両	3 両	0 両	0 両	0 両	0 両
東新タクシー株式会社		56 両	13 両		②	56 両	* 48 両	8 両	24.8%	13 両	5 両	0 両	0 両	0 両	0 両
合併					平成25年1月	113 両	94 両	19 両		* 27 両	* 8 両	0 両	* 8 両	* 94 両	* 86 両
第一タクシー株式会社	60 両	57 両	15 両		①	60 両	* 49 両	11 両	26.3%	* 15 両	* 4 両	0 両	* 4 両	* 49 両	* 45 両
はとタクシー株式会社		52 両	12 両	-4 両	②	48 両	* 48 両	0 両	24.8%	11 両	7 両	0 両	7 両	48 両	0 両
(有)コハト交通へ分割譲渡				-8 両	平成28年3月	40 両	40 両	0 両		-1 両	-1 両	0 両	-1 両	40 両	0 両
						40 両	40 両	0 両		* 10 両	* 6 両	0 両	* 6 両	* 40 両	* 34 両
さくら交通株式会社	69 両	63 両	18 両		①	69 両	* 55 両	14 両	26.3%	* 18 両	* 4 両	0 両	* 4 両	* 55 両	* 51 両
港タクシー株式会社	29 両	22 両	7 両		①	29 両	* 22 両	7 両	26.3%	* 7 両	0 両	0 両	0 両	* 22 両	* 22 両
新潟あさひタクシー株式会社	33 両	31 両	8 両		①	33 両	* 30 両	3 両	26.3%	* 8 両	* 5 両	0 両	* 5 両	* 30 両	* 25 両
ハマタクシー株式会社		25 両	6 両		②	25 両	* 23 両	2 両	24.8%	* 6 両	* 4 両	0 両	* 4 両	* 23 両	* 19 両
東港タクシー株式会社		32 両	7 両		②	32 両	* 29 両	3 両	24.8%	* 7 両	* 4 両	0 両	* 4 両	* 29 両	* 25 両
株式会社三洋タクシー		60 両	14 両		②	60 両	* 55 両	5 両	24.8%	14 両	9 両	0 両	9 両	55 両	46 両
星山工業株式会社栄タクシー		34 両	8 両		②	34 両	* 29 両	5 両	24.8%	8 両	3 両	3 両	0 両	0 両	0 両
譲渡譲受完了					平成29年3月	94 両	84 両	10 両		* 22 両	* 12 両	3 両	* 9 両	* 81 両	* 72 両
三和第一交通株式会社		36 両	8 両		②	36 両	* 32 両	4 両	24.8%	8 両	4 両	0 両	0 両	0 両	0 両
昭和交通観光株式会社		60 両	14 両	-8 両		52 両	52 両	0 両	24.8%			0 両	0 両	0 両	0 両
				-6 両		46 両	* 46 両	0 両							
四葉タクシーへ分割譲渡(計8両)				-2 両	平成28年5月	44 両	44 両	0 両	24.8%	14 両	10 両	0 両	0 両	0 両	0 両
譲渡譲受完了				-16 両		80 両	76 両	4 両		* 22 両	* 14 両	5 両	* 9 両	* 76 両	* 67 両
有限会社コハト交通		15 両	3 両	8 両	②	23 両	* 15 両	0 両	24.8%	5 両	5 両	0 両	0 両	15 両	0 両
はとタクシー(株)より分割譲受					平成28年3月		8 両	0 両				0 両	0 両	8 両	0 両
譲渡譲受完了						23 両	23 両	0 両		* 5 両	* 5 両	0 両	* 5 両	* 23 両	* 18 両
太陽交通株式会社		52 両	12 両		②	52 両	52 両	0 両	24.8%		0 両	0 両	0 両	0 両	0 両
太陽交通新潟へ4両譲渡				-4 両		* 48 両	28 両	20 両	24.8%	11 両	-9 両	0 両	-9 両	0 両	0 両
譲渡譲受完了				-4 両		48 両	* 28 両	20 両		* 11 両	-9 両	5 両	-14 両	* 23 両	* 23 両
光タクシー		22 両	5 両		②	22 両	* 21 両	1 両	24.8%	* 5 両	* 4 両	0 両	* 4 両	* 21 両	* 17 両
都タクシー(豊栄)		10 両	2 両		②	10 両	* 10 両	0 両	24.8%	* 2 両	* 2 両	0 両	* 2 両	* 10 両	* 8 両
四葉タクシー有限会社		33 両	8 両		②	33 両	30 両	3 両	24.8%	8 両	5 両	0 両	5 両	0 両	0 両
昭和交通観光から8両譲受				8 両		8 両	8 両	0 両	24.8%	1 両	1 両	0 両	1 両	0 両	0 両
譲渡譲受完了				8 両		41 両	* 38 両	3 両		* 9 両	* 6 両	0 両	* 6 両	* 38 両	* 32 両
株式会社NK交通		30 両	7 両		②	30 両	* 29 両	1 両	24.8%	* 7 両	* 6 両	0 両	* 6 両	* 29 両	* 23 両
株式会社聖籠タクシー		31 両	7 両		②	31 両	* 28 両	3 両	24.8%	* 7 両	* 4 両	0 両	* 4 両	* 28 両	* 24 両
太陽交通新潟有限会社		29 両	7 両		②	29 両	* 26 両	3 両	24.8%	7 両	0 両	0 両	0 両	0 両	0 両
太陽交通から4両譲受				4 両		4 両	0 両	4 両	24.8%	0 両	0 両	0 両	0 両	0 両	0 両
小針タクシー		31 両	7 両		②	31 両	* 28 両	3 両	24.8%	7 両	4 両	0 両	0 両	0 両	0 両
譲渡譲受完了					平成28年11月	64 両	54 両	10 両		* 14 両	* 4 両	9 両	-5 両	* 45 両	* 45 両
有限会社東重機運輸		10 両	2 両		②	10 両	* 10 両	0 両	24.8%	* 2 両	* 2 両	0 両	* 2 両	* 10 両	8 両
合計	262 両	942 両	286 両	-12 両		1,192 両	1,052 両	140 両		286 両	146 両	34 両	112 両	1,012 両	900 両

当該特定地域内に営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が行うべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減の方法

事業者名	平成27年8月1日現在車両数	所要制限数	削減すべき供給輸送力及び実施時期(特定地域計画に基づく)																	削減後の供給輸送力
			地域計画外減車による削減		恒久減車による削減		全日制限による削減(預かり休車)		特定地域計画による供給輸送力及び実施時期										合計	
									全日休車		営業制限による削減(曜日による稼働数)							曜日休車数		
			車両数	時期	車両数	時期	車両数	時期	車両数	日	月	火	水	木	金	土	日車数	換算両	両	
1 都タクシー(株)(下所島)	133	2					2	認可後		131	131	131	131	131	131	131			2	131
2 万代タクシー(株)	94	8					8	認可後		86	86	86	86	86	86	86			8	86
3 日の出交通(株)	90	18	脱会																	
4 (株)三洋タクシー	81	9	脱会																	
5 三和第一交通(株)	76	9							5	51	63	71	71	71	71	71	28	4	9	67
6 富士タクシー(株)	63	10								48	51	52	52	56	56	56	70	10	10	53
7 さくら交通(株)	55	4							1	37	53	53	53	53	54	54	21	3	4	51
8 第一タクシー(株)	49	4								35	35	49	49	49	49	49	28	4	4	45
9 太陽交通新潟(有)	45	0								45	45	45	45	45	45	45			0	45
10 はとタクシー(株)	40	6	未提出																	
11 四葉タクシー(有)	38	6							2	28	31	31	31	31	36	36	28	4	6	32
12 新潟あさひタクシー(株)	30	5	脱会																	
13 東港タクシー(株)	29	4			1	未定			3	25	25	25	25	25	25	25			4	25
14 (株)NK交通	29	6							2	17	17	19	27	27	27	27	28	4	6	23
15 太陽交通(株)	23	0								23	23	23	23	23	23	23			0	23
16 (株)聖籠タクシー	28	4							4	24	24	24	24	24	24	24			4	24
17 ハマタクシー(株)	23	4						2	認可後	2	19	19	19	19	19	19			4	19
18 (有)コバト交通	23	5	未提出																	
19 港タクシー(株)	22	0								22	22	22	22	22	22	22			0	22
20 光タクシー(有)	21	4	未提出																	
21 都タクシー(株)(豊栄)	10	1						1	認可後	9	9	9	9	9	9	9			1	9
22 (有)東重機運輸	10	1								3	10	10	10	10	10	10	7	1	1	9
23 脱会・未提出	285	47																		
24 割合	28.2	42.7																		
合計	1,012	110			1		13		19	603	644	669	677	681	687	687	210	30	63	664

新潟交通圏稼働車両票管理規定

(目的)

第1条 本規定は「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等の一部改正に関する法律」の施行に伴う、新潟交通圏特定地域計画（以下「地域計画」という）に定める適正台数の目標達成のために行う営業制限に係る稼働認定車票（以下「稼働票」という）を適正に管理するため必要な事項を定める。

(費用負担)

第2条 稼働票の作成及び交付費用は地域計画に定める「当該特定地域内に営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が行うべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減の方法」（以下「削減の方法」という）に従い営業制限の方法により供給輸送力の削減を行う構成員の負担とする。

(稼働票の種類等)

- 第3条 稼働票は「全日稼働車両票」及び「曜日制限による稼働車両票」の2種類とする。そのサイズ、色、記載事項については別紙1に定める。
- 2 削減の方法に従い営業制限を行う構成員のタクシーはこの稼働票の表示無くしては営業行為を行うことはできない。
 - 3 営業行為を行うことのできる曜日、時間の記載してある稼働票を表示したタクシーはその記載してある曜日、時間に限り営業行為を行うことができる。

(営業制限の例外)

- 第4条 第2項に定めるイベント等が開催され新潟交通圏特定地域協議会事務局（以下「事務局」という）から連絡があったときは第3条に定める営業制限を行わないことができる。この場合の営業行為にあたっては連絡のあった解除される日にち、時間を遵守するとともに稼働票は表示しない。
- 2 多数のお客様のタクシー利用が期待されるスポーツ、音楽、花火等のイベントの開催
 - 3 多数のお客様のタクシー利用が期待される祭日の前日
 - 4 その他大規模会議の開催等に伴うものであり市協会が認めるとき

(営業制限の例外の決定)

第5条 前条の決定にあたっては、事務局はこれが例外であることを念頭に新潟市ハイヤータクシー協会の総会又は例会に諮り慎重に行わなければならない。また、この例外の期間はイベント等の開催期間のみとし、長期間の例外期間を設けることはできない。

(稼働票の管理)

第6条 構成員は交付された稼働票を民法第400条に規定する「善良なる管理者の注意義務」をもって責任をもって管理しなければならない。

2 事務局は管理簿を作成し構成員別に第3条の記載内容も併せ管理する。

(表示場所)

第7条 稼働票の表示場所は運転席の助手席側運転者証とフロントガラスの間とする。

(紛失)

第8条 構成員は稼働票を紛失したときは事務局に速やかに第1号様式により報告するとともに警察へ遺失物届を提出しなければならない。なお、発見された場合は事務局に速やかに返納しなければならない。

2 稼働票を紛失した構成員は第2条の費用負担のもとに再交付を受けることができる。

3 事務局は他の構成員にその旨を通知する。

(毀損・汚損等)

第9条 構成員は稼働票を毀損又は汚損等したときは第2号様式により速やかに事務局あて通知するとともに毀損等した稼働票を事務局に返納しなければならない。

2 稼働票を毀損等した構成員は第2条の費用負担のもとに再交付を受けることができる。

(貸渡の禁止)

第10条 構成員はその交付された稼働票を他の構成員に貸し渡すことはできない。

(その他)

第11条 本管理規定に反する重大な事実が発見されたときは、新潟交通圏特定地域協議会分科会(以下「分科会」という)はその構成員に対し一定の日数を定めての稼働票の使用禁止等の処分を行うことができる。

2 その他本規定にない事項については分科会において定める。

3 この規定は平成30年4月1日から施行し、新潟交通圏の特定地域指定の終了をもって廃止する。

稼働車両票の様式

別紙1

全日
稼働
車両
票様
式

〇〇タクシー株式会社 殿	新協第〇〇号
全日稼働車両票	
新潟交通圏特定地域協議会	印

- ①地色は青灰色、文字色は黒色、サイズは14cm×7cmとする。
- ②一連番号を附し、会社名、票の名称、発行主体を記し押印する。

曜日
制限
稼働
車両
票様
式

〇〇タクシー株式会社 殿	新協第〇〇号
水木金土日稼働車両票	
稼働時間 本日8時30分～翌日8時30分	新潟交通圏特定地域協議会
	印

- ①地は赤黄色、文字色は稼働曜日は赤色・他の文字は黒色、サイズは14cm×7cmとする。
- ②一連番号を附し、会社名、稼働曜日、票の名称、稼働時間、発行主体を記し押印する。

新潟交通圏特定地域協議会長 殿

会社名.....代表者名.....印

住 所.....

稼働車両票紛失届

この度、当社乗務員が下記稼働車両票を紛失しましたのでお届けします。

今後、このようなことが無いよう十分注意しますので再交付のほどお願いします。

なお、発見した場合は直ちに返納することをお約束します。

記

- 1 紛失年月日 平成 年 月 日
- 2 警察への届出の有無 (有 ・ 無)
- 3 稼働車両票番号

新潟交通圏特定地域協議会長 殿

会社名.....代表者名.....印
住 所.....

稼働車両票返納届

この度、当社乗務員が下記稼働車両票を（汚損・毀損）しましたのでお届けします。
今後、このようなことが無いよう十分注意しますので再交付のほどお願いします。

記

- 1 汚損等年月日 平成 年 月 日
- 2 稼働車両票番号

新潟地域個人タクシー連合会

新潟交通圏個人タクシー営業制限管理規程

(目的)

第1条 この規程は、新潟地域個人タクシー連合会（以下「連合会」という。）に所属する会員が「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等の一部改正に関する法律」施行に伴う、新潟交通圏特定地域計画（以下「地域計画」という。）に定める適正台数に基づき一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーに限る）（以下「個人タクシー」という。）に係る営業制限を適正に運用・管理するため、必要な事項を定める。

(定義)

第2条 この規程による連合会の会員（以下「会員」という。）とは下記に定める団体に所属する組合員をいう。

1. 新潟市個人タクシー事業協同組合
2. 新潟地区個人タクシー協同組合
3. 新潟中央個人タクシー協同組合
4. 日個連新潟個人タクシー協同組合
5. 一般社団法人個人タクシー新潟会

(実施方法)

第3条 会員は、地域計画に基づく個人タクシーの供給輸送力の営業制限日数を個々に設定し、各その所属団体を經由のうえ国土交通省に認可申請を行い、認可を受けた後に確実に実施する。

2. 会員は、国土交通省に認可を受けた営業制限日を変更しようとするときは、予め営業制限日の変更認可申請を行い、認可を受けた後でなければこれを実施することができない。
3. 会員は、営業制限日を設定するときは会員同士に偏りが無いよう配慮する。
4. 各会員の所属団体は、会員の営業制限日の申請に関し設定に偏りがあり道路運送の利用者の利便を害する恐れがあると認めるときは変更を要請することができる。

(営業制限日報告書)

第4条 会員は、連合会様式の営業制限日報告書に営業制限日、定期休日等を取り纏め毎月所定の期日までにその所属団体に提出しなければならない

(車外表示)

第5条 会員は、連合会が発行する自己の営業制限日をフロントの（空車ランプ付近）に車内から車外に向け表示しなければならない。

(振替営業の表示)

第6条 会員は、自己の都合（顧客から申し出がある場合も含む。）により営業制限日に業務をするとき、その所属団体に申し出を行い振替営業表示の交付を受け車内か

ら車外に向け表示しなければならない。

(情報の保護)

第7条 各会員の所属団体は、会員より提出された営業制限日報報告書を適切に管理するとともに他に漏洩してはならない。

(書類の保存)

第8条 各所属団体は、会員の営業制限日の一切に係る認可申請書及び営業制限報告書を新潟交通圏の特定地域指定が終了するまでの間保存しなければならない。

(改善指導等)

第9条 各所属団体は、各会員が個人タクシー事業の許認可条件に反し営業制限日報報告書の未定出又は不実記載等を確認した場合は改善を指導することができる。

2. 会員が所属団体の行う改善指導に応じない時は、各所属団体の定款、規約等に対応することができる。

付則

1. この規程の改廃は正副会長会議にて行う。
2. この規程は平成29年6月19日正副会長会議で承認可決施行し、新潟交通圏の特定地域指定の終了をもって廃止する。