

「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

上越交通圏 準特定地域計画

平成 22 年 4 月 26 日

一部改訂 平成 25 年 2 月 7 日

一部改訂 平成 29 年 2 月 14 日

一部改訂 平成 30 年 11 月 20 日

上越交通圏準特定地域協議会

## 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 . 準特定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環境の改善・向上
  - ( 4 ) タクシー事業の構造的要因への対応
  - ( 5 ) 安全・安心の確保
  - ( 6 ) 交通問題、環境問題、都市問題の改善
  - ( 7 ) 供給抑制

# 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、かつ、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資する公共交通機関である。

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  
面的に移動するため、機動性や移動の自由度が高い  
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

また、タクシーは、高齢化社会や過疎化の進展により、今後の地域社会の変化に対応する役割が大いに期待されるとともに、我が国が観光立国を推進する中で、各地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、地域にとって欠かすことのできない公共交通機関である。

陸・海の交通ネットワークが整った地方都市として発展する上越市域においては、市民の生活の足や高齢者の交通手段として、また、ビジネス・旅行者の移動手段として、タクシーは重要な役割を果たしている。

上越市域は、高田、直江津などが主要な市街地となっており、その広域エリアの交通モードとして、タクシーの重要性は極めて高い。

そういった中で、タクシーを利用する旅客にとって、タクシーの印象がその地域のイメージやタクシーの利用向上等に密接に関係することが多く、公共交通機関として、その責任は極めて大きい。

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使命を求められている。平成30年2月の大雪の時には他の交通機関が1週間以上に渡り運休した中で、市民の交通手段としてタクシーが大きな役割を發揮できたことは、今後の災害時等の重要な公共交通機関として改めて見直される事案であった。

## (2) タクシー事業を巡る現状の分析・取組の方向性

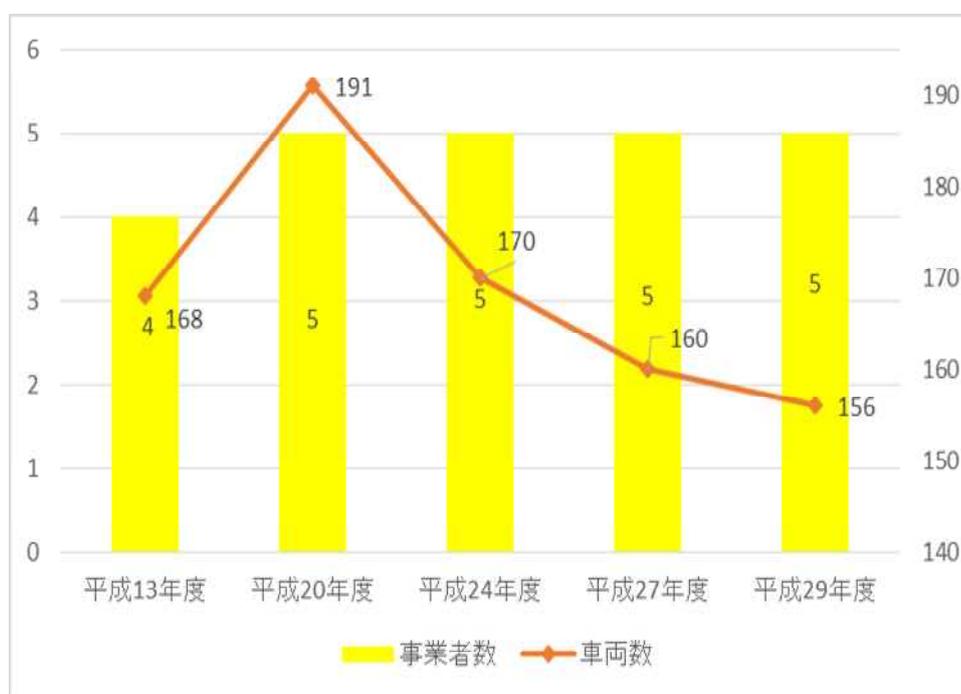
### 1) 上越交通圏を取り巻く状況

#### 規制緩和後のタクシー事業者数・車両数の推移

平成14年2月の改正道路運送法により、新規事業の開始や増車等に係る参入規制が撤廃された。こうした状況を背景として、上越交通圏においては規制緩和後から平成20年度末までの間に、新規事業者が1社増え、車両数は23台の増加となった。

なお、平成22年の本協議会（旧特定地域協議会）設立以降は、地域計画に賛同する事業者各社がこれまでに35台の減車・休車を実施した。

【上越交通圏の事業者数及び車両数の推移】

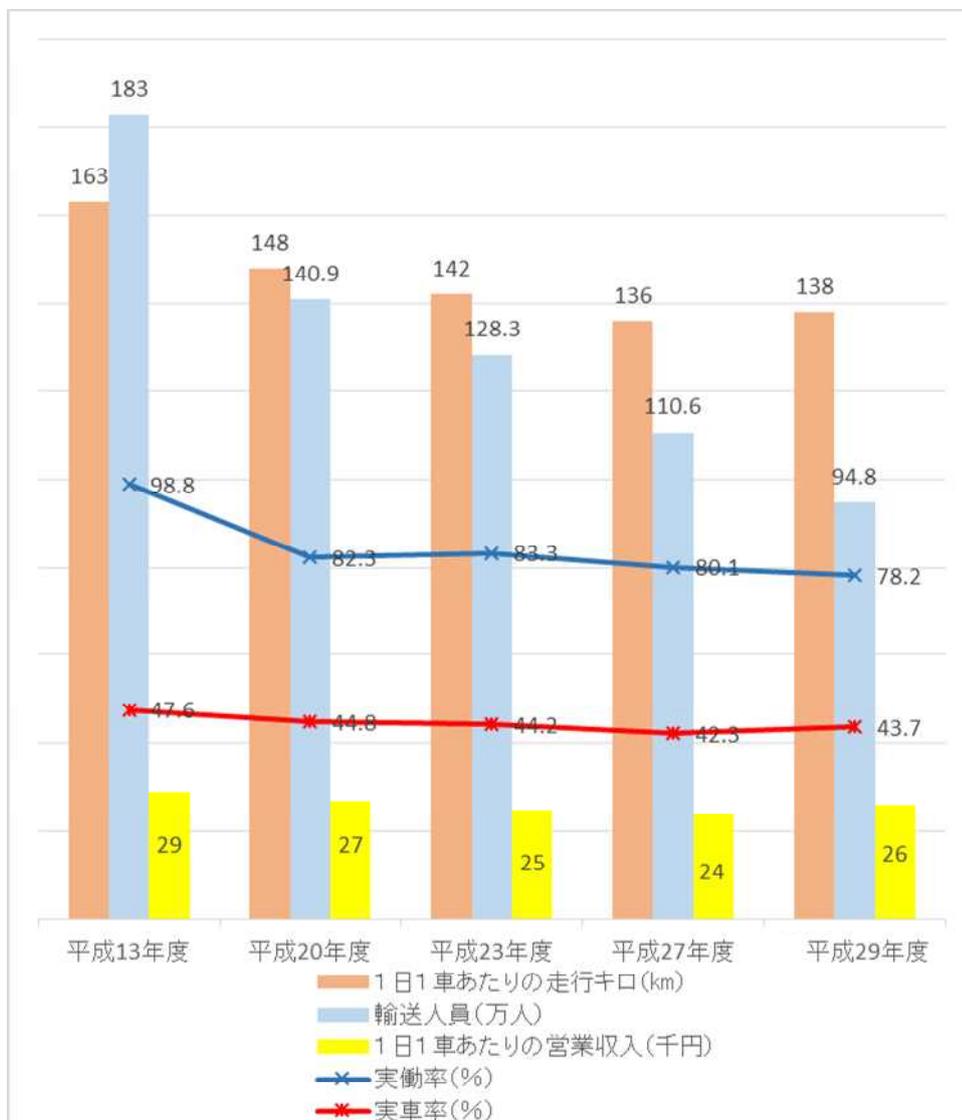


### 規制緩和後の輸送実績の推移

規制緩和後、輸送人員や輸送需要の減少には歯止めがかからない状況となっている。

しかしながら、日車営収（1日1車あたりの営業収入）は低下を続けてきたが、平成23年度は対前年比で増加に転じ、実働率及び実車率も対平成20年度対比でほぼ横ばいないし微減となっており、現在に至っている。地域計画における適正化及び活性化策の効果が現れ始めているものと思われるが、より一層の改善効果を期待するところ。

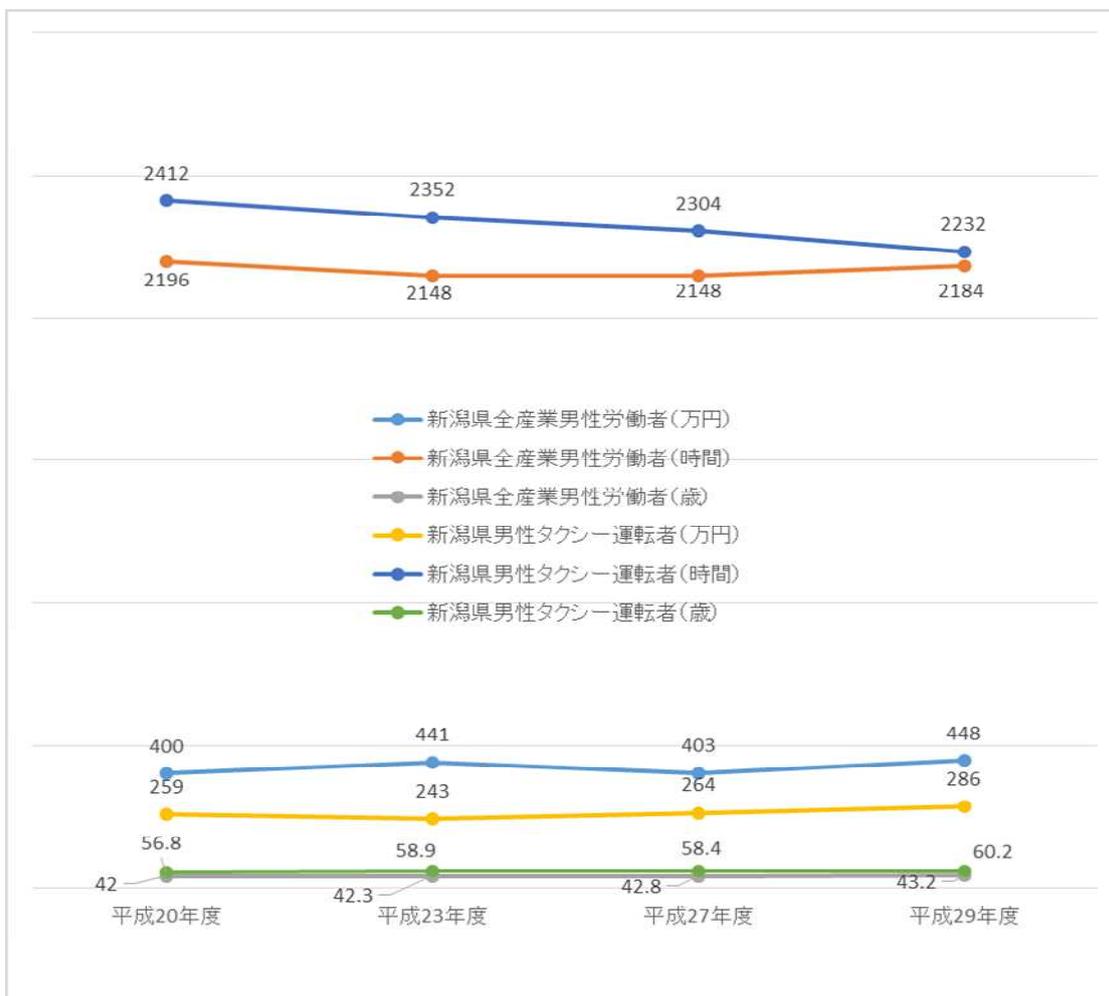
【上越交通圏の輸送実績の推移】



## タクシー運転者の労働環境

労働人口の減少、人手不足は日本全体の大きな社会問題であるが、タクシー運転者の平均年齢の推移をみれば長期に渡り若年層の労働力が入ってきていないことが如実に表れている。賃金が微増しているのも運転者不足が影響もしている一面も否定できず、それでも、全産業賃金との大幅な格差は未だ埋められていない状況が続いている。

【新潟県の全産業労働者とタクシー運転者の労働環境の比較（男性）】



資料出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

## 上越交通圏における運賃の認可・届出状況（中型車、小型車）

- ・上越交通圏においては、全事業者とも北陸信越運輸局長が公示した公定幅運賃での届出を行っており、公定幅運賃以外の運賃を採用する事業者はいない。

## 2) 適正と考えられる車両数

133台～150台（平成30年8月24日現在）

### 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、準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

上越交通圏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取り組むべき活性化事業、施策を記載するとともに、実施主体や実施時期等を併せ記述する。

取組の実施主体とされた協議会の構成員は、各々が地域のタクシー事業の活性化を推進する上で重要な役割を担っていることを十分に自覚し、責任をもってこれを実行することが重要である。

協議会は、上越交通圏におけるタクシー事業の現状について把握、分析を行うとともに、目標の達成状況について検証・評価を行って実施主体に目標達成のための事業の進捗を促すほか、協議会に参加していない関係者（鉄道事業者、道路管理者等）に対しても、準特定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。

また、協議会は、必要に応じて準特定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

タクシーの諸問題の中で、最も基本的な原因であるタクシーの輸送需要の減少に対処するためには、利用者に支持されるタクシーサービスを実現することが最も重要な対策である。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。

上越交通圏においては、高田、直江津地区を中心として広範囲のタクシーエリアとなっており、公共施設、商業施設、駅などを結ぶ交通モードとして、タクシーの重要性は極めて高い。タクシー事業者は地域社会の要請を十分汲み取る努力と、新しい需要、要請に対応する質の高い輸送サービスの向上を目指した活性化策を実施するものとする。

また、当該交通圏は、美しい景観や多様な自然に恵まれており、春日山城跡や高田公園など多くの観光施設のほか、

高田地区ではイベントの中心となって賑わいもあり、新幹線開通後も輸送需要が増加傾向にある。

平成30年6月には観光の要として期待されている、上越市立水族博物館「うみがたり」がグランドオープンし予想以上の賑わいを見せているが、利用者の大半が自家用車で来館するために地域経済の影響は限定的である。中心市街地が活性化するには衰退した原因の一つと言われる駐車場の確保と利用者が求めるサービスが出来なければ折角のチャンスを取り込めないと鑑み、地域経済の発展がタクシーの伸張に不可欠であるので、それぞれの関係機関に活性化への更なる取組を要望していく。

その他、佐渡への玄関口として直江津港があるなど、観光資源に恵まれた上越交通圏において、観光客と観光地を直接結ぶ交通機関として、タクシーの役割は極めて重要なものである。

現在、タクシー事業者は独自のカラーを出した観光ルート等をHPで設定しPRに努めているが、上越観光コンベンション協会と提携し上越妙高駅と直江津港の定額運賃による輸送や、新潟県をあげて利用促進が謳われている新潟空港への直行便の運行など、これら観光資源を活用しタクシー需要に結びつけるべく努力を続けている。

北陸新幹線の開通時に運行し利用者数も順調に伸びていた「ちょこっと観光」は現在伸び悩んでいる。上越市には観光のPR活動をより積極的に行っていただき、また、上越観光コンベンション協会との連携を深めることが必要かと思料するところ。

高齢者や障害者等の移動制約者等においては、目的地までドア・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子育てタクシー（就労中の親の代わりに子供を目的地まで輸送するサービス）や、運転免許証を返納した高齢者などの利用も同様である。

上越交通圏では、新規事業者を除き事業者独自の社会貢献として障害者の方や70歳以上の高齢者、運転免許返納者等の方々に対して1割引を実施していたが、近年高齢者割引の利用が増加し、その負担額が経営を圧迫することとなった。平成30年、当制度の維持を図るため、上越市に支援をお願いしたが、理解を頂けずやむを得ず高齢者割引対象年齢を75歳に引き上げた。制度の継続には行政の支援が必要な時期に来ていると思料される。

なお、各社の変更実施日は以下の通り。

頸城ハイヤー株式会社	平成30年9月1日
直江津タクシー株式会社	平成30年9月10日
アイエムタクシー株式会社	平成30年11月1日
高田合同自動車株式会社	平成30年11月20日（予定）

バス路線の存在しない地域や地域の総合的な交通体系の構築を念頭に、乗合タクシーの拡充を図るなど、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ものとする。

なお、上越市公共交通活性化協議会に対しては、引き続きデマンドタクシーや乗合タクシーの検討を要請していく。

これら、タクシーサービスの活性化に向けては、タクシー事業者の自主的な取組や発案に期待しつつ、関係機関等においてはそれを支援する施策を検討することとする。

なお、表に示した活性化事業の内、「フォローアップ調査項目」としているものは、平成28年度12月27日付け国土交通省自動車局長名発出の「『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』に係るフォローアップについて(調査依頼)」により指定された活性化項目であり、項目毎に目標値を設定し国土交通省に報告することとされているものである。

～ 達成目標の設定について ～

・「 外国語講習」

単発の講習では語学の習得は難しく、まずはUD研修や観光タクシー、妊婦・子供向けタクシーなど日常的に生かせるサービスを優先して取り組むこととする。現在の上越交通圏では外国人観光客は少ないが、今後は状況に合わせて対応を検討したい。また、講習に代わる手段として多言語電話通訳サービスや多言語表記の指差しシートの活用、スマートフォンを持っている乗務員にはアプリの活用なども検討して行きたい。

・「 アプリ配車」

現在のタクシー利用者の中心が高齢者であることと、複数ある配車アプリの選定で情報収集を行う必要があり、県内の普及の状況を鑑みつつ検討していく。

[フォローアップの調査項目]

活性化事業名	平成27年3月末 実績 ・取組事業者数 (人数) ・シェア	平成30年3月末 実績 ・取組事業者数 (人数) ・シェア	2021年3月末 達成目標 ・取組事業者数 (人数) ・シェア
妊婦・子供向けタクシー	1社(5名) 2.3%	1社(5名) 2.3%	2社(46名) 24.5%
UD研修の受講		1社(3名) 1.6%	3社(27名) 14.5%
観光タクシー	2社(50名) 23.5%	2社(50名) 26.6%	4社(98名) 52.1%
外国語講習			検討中
アプリ配車	1社(70台) 43.5%	1社(73台) 49.7%	1社(73台) 49.7%
UDタクシー	1社(2台) 1.2%	2社(4台) 2.7%	3社(5台) 3.4%
環境対応車		1社(1台) 0.7%	2社(2台) 1.4%
先進安全自動車(ASV)		1社(1台) 0.7%	2社(2台) 1.4%
クレジットカード・電子マネー		4社(57台) 38.8%	4社(113台) 76.9%

シェア：上越交通圏4社が保有する車両数及び乗務員数における割合。

〔事業者が実施する活性化事業〕

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
サービス向上に関する講習・研修	タクシー事業者・乗務員の講習・研修会の実施 乗務員の教育・育成	タクシー協会 タクシー事業者	平成22年～ (継続)
乗合タクシーの生活交通への活用	・地域の実情に応じた乗合タクシーの実施 ・モビリティマネジメント推進のための乗合タクシーの活用	タクシー協会 タクシー事業者 上越市	平成24年～ (継続)
福祉車両の導入促進	バリア解消促進等事業(バリアフリー化事業)の活用	タクシー事業者 上越市 北陸信越運輸局	平成23年～ (継続)
地域貢献活動への取組	駅タクシー乗り場・構内タクシー待機場所等敷地内の清掃等ボランティア活動	タクシー協会 タクシー事業者	平成28年8月～ (継続)
	乗務員及び役員、内勤者が認知による認知症サポーター養成講座の受講		
	高齢者の徘徊や振り込め詐欺の防止、ドライブレコーダーを活用した情報提供、飲酒運転撲滅、轢過事故防止など地域の安全に寄与すべく、警察と協定を締結して協力活動を行う	県警、 上越警察署 タクシー事業者	平成17年12月～ (継続)

【既に実施済みの活性化事業】

- ・禁煙車の完全禁煙化の徹底(平成22年～)
- ・運転免許証返納による割引制度等の導入(平成24年～)
- ・高齢者運賃割引の導入(平成24年から導入、平成30年から対象年齢を75歳に引き上げ)
- ・新潟空港直行便の運行(平成25年～)

〔その他関係機関が実施する施策〕

施策名	具体的な内容	実施主体	実施時期
利用者に対する意識調査	国土交通省インターネットモニターに対し、タクシー事業、運賃、サービスに関する意識調査を実施	北陸信越運輸局	平成22年～ (実施済み)

(2) 事業経営の活性化、効率化

他都市と同様に、上越交通圏においても長期にわたる旅客需要の減少が続く、新規需要への展望が見いだせない状況下においては、各社の事業効率性

の向上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。

〔事業者が実施する活性化事業〕

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
デジタル式GPS - AVMによる効率的配車	デジタル式GPS - AVMの導入を図るとともにそれを活用した効率的配車	タクシー事業者 タクシー協会	平成22年～ (実施済)

(3) タクシー運転者の労働環境の改善・向上

タクシー事業においては、運転者の賃金は、多くの場合、歩合制が採られており、そのため、運転者が供給過剰や過度な運賃競争に伴う影響を受けることとなり、労働条件悪化等の大きな要因となっている。

運転者の労働環境の改善については、事業者、事業者団体及び労働者団体の代表等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。

〔事業者が実施する活性化事業〕

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
運行管理の徹底による過労運転の防止	デジタルタコグラフなどの活用による違法な長時間労働の排除	タクシー事業者	平成22年～ (継続)
運転者の安全の確保	防犯仕切板、防犯カメラ及びドライブレコーダー等の普及・促進	タクシー事業者 タクシー協会	平成22年～ (実施済)
法令遵守のための講習会の実施	過密労働、不適切な運行管理、整備不良車両等の法令違反の排除に関する各種講習会の計画・実施	タクシー事業者 タクシー協会	平成22年～ (継続)

#### (4) タクシー事業の構造的要因への対応

タクシー産業は、労働集約型産業であり、安定した輸送の供給を行うためには、従業員とりわけ運転者の定着が重要である。

しかしながら、運転者の高齢化が進む一方で、新規の雇用が進んでいない現状にある。大きな理由としては、

多くのタクシー事業者が歩合制賃金を採用していることから、需要の低迷によって賃金の上昇が実現できない。

一定の賃金を確保するために、長時間労働となる傾向にある。が挙げられ、他の産業と比べて魅力に欠けていると思われることから、求職者が少ない状況である。

また、タクシー運転手として選任されるためには、道路交通法の規定により、第二種免許が必要となる。第二種免許の運転免許受験資格は、21歳以上の者で、大型、中型、準中型、普通免許などの免許を現に受けている者に該当し、かつ、これらの免許のいずれかを受けていた期間が通算して3年以上を必要としていることから、若年層の採用が進まない要因となっている。現在、業界団体を通じて国に対し要件の緩和（年齢引き下げ等）を働きかけているが、安全面への影響を二の次にすることもできず、実現にはまだ時間がかかっているようである。

このような現状において、人材確保が厳しい状況の中、運転者不足によって廃業を余儀なくされる事業者も出ている。

上越交通圏においてタクシー産業が定着し、安定輸送を行うためには、人材確保が急務であり、世代交代が上手く行われることが必要である。

人材の確保・育成では、新卒者、女性など多様な人材の採用を行っていくほか、勤務・給与形態など労働条件の改善、分かりやすい職場情報の提供、観光・介護・外国語など運転者のスキル向上などによって、タクシー産業の魅力向上を進めていく。

タクシーを含む運輸業界の人手不足の解消は喫緊の課題であるとして行政等も対策を進めており、新潟県は平成26年度より運輸業界向けの人材確保助成制度を創設している。その助成金を活用して平成30年度内にはタクシー、バス、トラックの3業態で求人専用サイトを立ち上げることとしており、インターネット世代の若年層へのアピールを強める。また、新潟労働局も平成30年度からの取り組みとして運輸3業態の県協会と新潟運輸支局、新潟県、公共職業安定所を構成員とした人材確保を目的とし、具体的な連携事項を協議する場（運輸分野人材確保対策推進連絡協議会）を立ち上げた。

〔事業者が実施する活性化事業〕

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
新潟県人材確保支援事業	タクシー乗務員就職支援セミナー 兼求人説明会	上越市ハイヤー協会	平成27年3月 ～（継続）

（５）安全・安心の確保

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醸成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2020」を平成29年6月に策定したところであり、上越交通圏においても当該目標を達成す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、関係行政機関等においても取締まり等を実施するものとする。

また、車両の定期点検の実施はもちろんのこと、各車両の走行距離や車齢を勘案の上、自主的な車両管理を実施することにより、運行中の車両故障等による事故防止等、安全運行の徹底を図るものとする。

最近では運転者の高齢化が顕著となっており、全国的に運転者の健康に起因する交通事故が増加傾向にある。平成30年6月からは乗務員の睡眠が十分に取れているか確認することが義務化されるなど、乗務前後の点呼等日々の運行管理はもとより、運転者の健康状態を的確に把握することが強く求められており、今後一層の安全運行の徹底を図るものとする。

【参 考】新潟県内のタクシー関係事故件数等



資料出典

人身事故件数は、（財）交通事故総合分析センター（ITARDA）調べ

飲酒・酒気帯び運転等件数は、新潟県公安委員会からの「道路交通法第108条の34」通報及び自動車事故報告書による

〔事業者が実施する活性化事業〕

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
安全マネジメントの実施	安全マネジメントによる経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を図る	タクシー事業者	平成21年10月～ （継続）
模範運転推進運動の点検・指導	事業者訪問による運行管理、事故防止等の点検指導	タクシー協会	毎年定期 （継続）
車両管理の徹底	・車両故障等による事故の根絶 ・走行距離、車齢に応じた自主的な定期点検の実施	タクシー事業者	平成22年～ （継続）
経営管理者に対する事故防止研修会	事故事例による事業所としての再発防止策	タクシー協会 新潟県交通共済組合	毎年10月頃 実施（継続）
事故防止に有効な機器の導入	運行管理の高度化、過労運転防止のための機器導入を推進する事故防止対策推進事業の活用	タクシー事業者	平成30年10月～（継続）

〔その他関係機関が実施する施策〕

施策名	具体的な内容	実施主体	実施時期
飲酒運転等への処分強化、特定地域の行政処分の特例	・飲酒運転等に対する処分日車数の強化 ・準特定地域内の違反に対する処分日車数の加重	北陸信越運輸局	平成21年10月～ （継続）

（6）交通問題、環境問題、都市問題の改善

上越交通圏においては、平成27年3月の北陸新幹線開業を受けて、鉄道、バス等と連携した総合交通ネットワークとしての機能のさらなる向上を図ってきたが、新駅周辺整備や市街地の活性化、まちづくり・都市政策等と相まって、さらなるタクシーの機能の向上を図っていくこととする。

一方、上越交通圏のタクシーの営業形態は、無線配車や駅や病院などでの客

待ちが主体であるが、タクシー事業は、公共道路を事業活動の場としており、違法駐停車の排除に努めなければならない。違法駐停車は周辺の道路混雑につながり、円滑な交通の確保に支障が生じる場所であり、また、地域の景観イメージの悪化や都市政策、観光政策にも悪影響を及ぼすこととなる。

そのため、利用者にとって利用しやすい中心市街地の乗場等の整備や違法駐停車を排除し、良好なまちづくりなどを行政側に申し入れているが、適当な場所の確保などで検討課題となっている。また、タクシー車両の不要な空車走行などによる環境問題にも配慮していく必要がある。

これらの改善については、地域関係者と協働して検討をすすめていくものとし、引き続き、事業者団体等においては、行政機関や施設管理者等と連携を密にしつつ、快適な地域空間の創出等のため、積極的に交通・都市・環境問題に対応していくものとする。

さらに、福祉輸送の健全なあり方や、自家用自動車（運転代行業を含む）によるタクシー類似行為（白タク行為）については、タクシー事業に影響を与えるだけでなく、利用者に対する安全確保の上でも大きな問題であり、タクシー事業者は情報提供等への協力を努めるとともに、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。

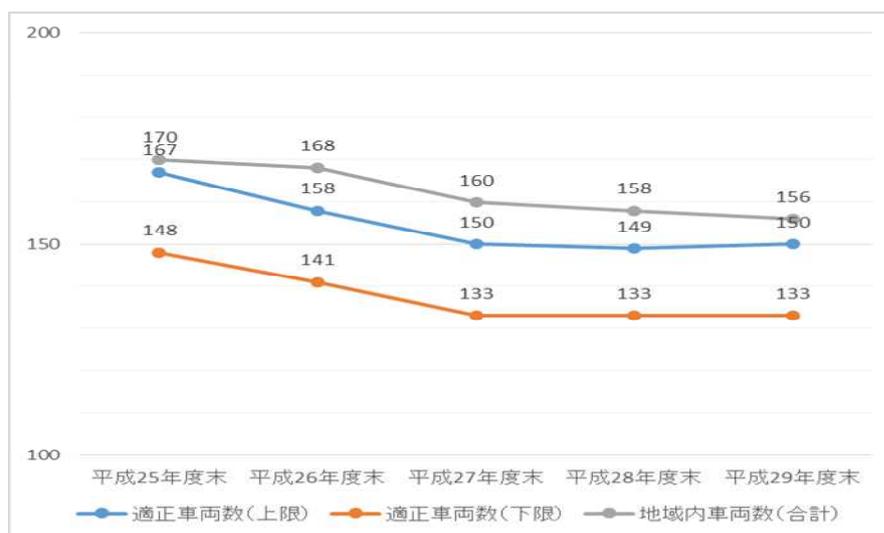
〔事業者が実施する活性化事業〕

活性化事業名	具体的な内容	実施主体	実施時期
駅前他繁華街のタクシー乗場の整備・促進	駅周辺及び繁華街等の客待ちタクシーの乗場の検討・整備（高田本町・旧大和前のバス乗り場との共同使用）	タクシー事業者 タクシー協会 施設管理者 上越警察署	平成22年～ （検討中）
違法駐停車車両の排除	円滑な交通確保、苦情に係る違法駐停車車両の排除	タクシー事業者 タクシー協会 新潟運輸支局 上越警察署	平成22年～ （継続）
タクシー類似行為に対する対応	タクシー類似行為（違法な運転代行業）に係る関係各所への情報提供	タクシー事業者 タクシー協会 新潟県 新潟運輸支局 上越警察署	平成30年10月～（継続）

## (7) 供給抑制

上越交通圏においては、北陸信越運輸局が参考として公表した適正と考えられる車両数は、133台～150台(平成30年8月24日)と提示されている。

【上越交通圏の適正車両数と地域内車両数の推移】



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は、活性化事業と相まってタクシー事業の供給輸送力の減少等の事業再構築を定めることができるとされており、また、基本方針には、タクシー事業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るだけでなく供給輸送力を減少させる事も必要であり、適正な競争や利用者利益が確保されることを前提として自主的かつ協調的な供給過剰の解消を推進することが期待されるとされている。

なお、当地域は、北陸信越運輸局が公表した適正と考えられる車両数の範囲内となっておらず、さらなる供給過剰の解消に向けた取り組みを進めるとともに、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、諸般のタクシー問題の改善に努めることとする。

タクシー事業者は、2.(1)で掲げた活性化の取組等を通じて需要創出を図ることはもちろんのこと、構成事業者は自主的に自社の車両の稼働率等を考慮し事業再構築についても検討し、活性化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。

また、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、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和22

年法律第54号)に抵触することなく、減車や休車を推進することが必要である。

〔その他関係機関が実施する施策〕

施策名	具体的な内容	実施主体	実施時期
新規参入・増車に対する適正化の推進	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～ （継続）