

「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

新発田市 A 地区 準特定地域計画

平成 22 年 5 月 7 日

一部改訂 平成 25 年 2 月 19 日

一部改訂 平成 29 年 3 月 29 日

一部改訂 平成 30 年 10 月 25 日

新発田市 A 地区準特定地域協議会

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条件の悪化の防止、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も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。

新発田市においては、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。新発田市は、多くの観光地を抱えており、観光客と観光地を直接結ぶ交通モードとしてのタクシーの重要性は極めて高い。そういった意味では、タクシーを利用する旅客にとって、タクシー運転者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おり、今後とも重要な公共交通機関としての責務を果たすものである。

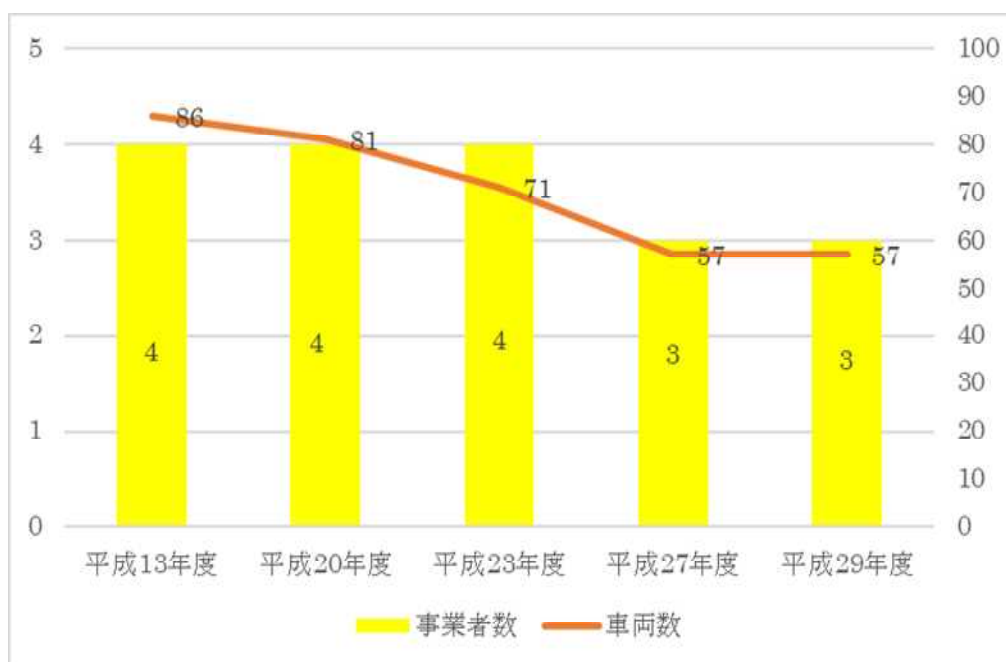
(2) タクシー事業を巡る現状の分析・取組の方向性

1) 新発田市A地区を取り巻く状況

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。新発田市A地区においては、車両数は規制緩和後から減少傾向にあり、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3台の減車・休車を実施している。

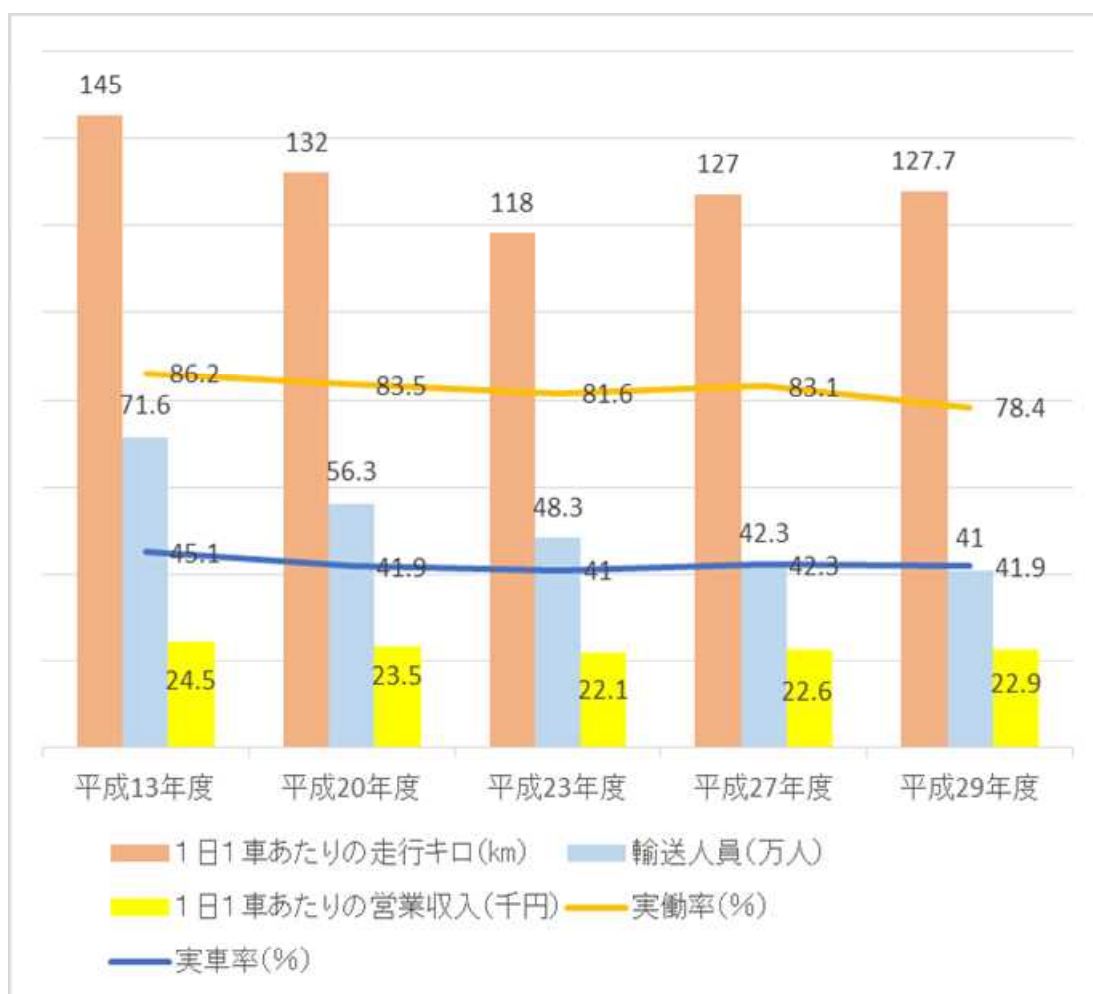
事業者数については、平成26年3月より1社（14台）が事業の休止中であり、現在に至っている。



規制緩和後の輸送実績の推移

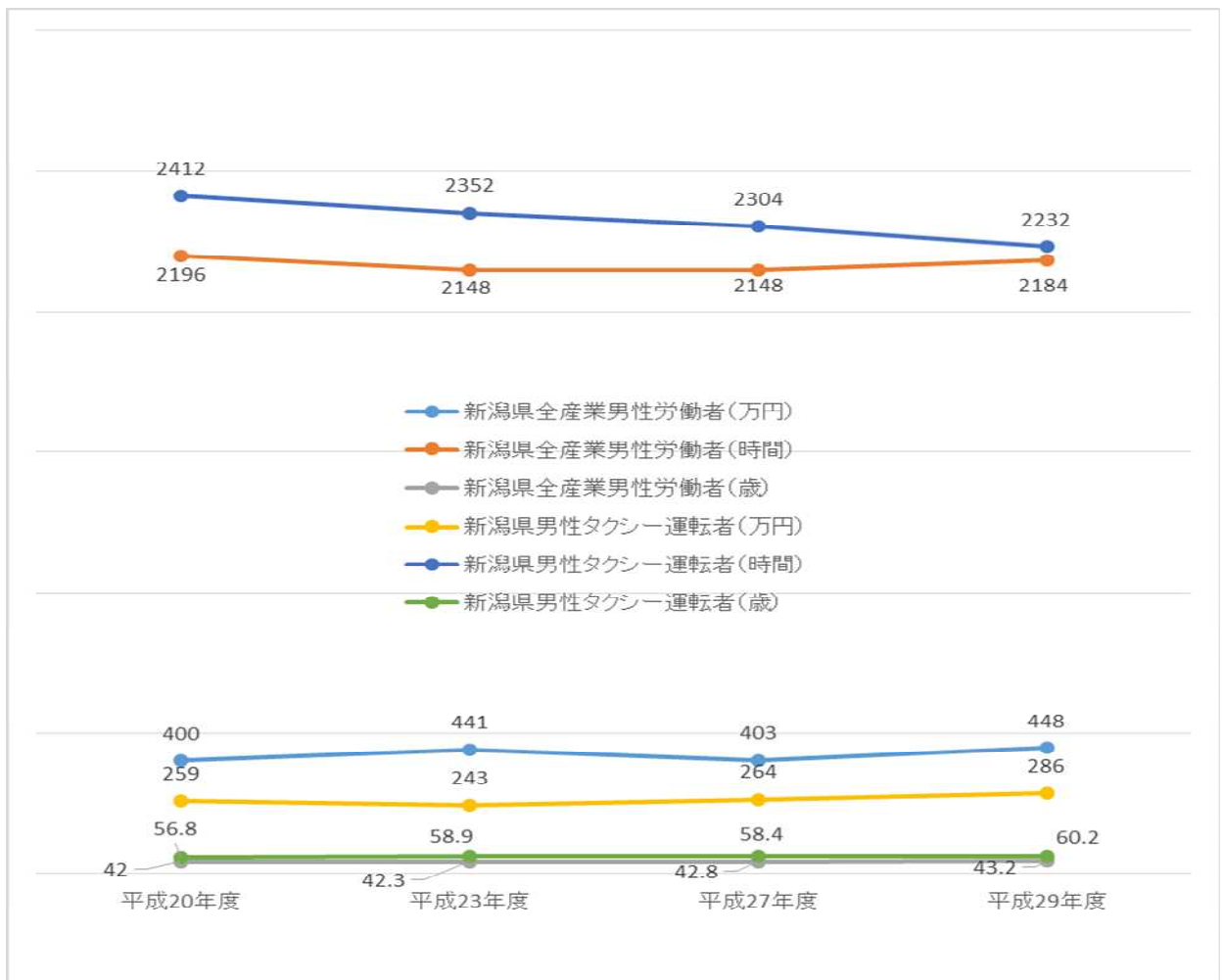
平成13年度以降、輸送人員、営業収入等の各項目について減少の一途をたどっていたところ、平成26年3月に1社(14台)が事業を休止した影響が平成27年度の営業収入増加に表れている。

しかしながら、その後も大幅な改善がみられることなく輸送人員は減り続けており、需要の低迷に歯止めがかかっていないことがわかる。



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。



資料出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

新発田市 A 地区における運賃の認可・届出状況

新発田市 A 地区においては、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

55台～49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

新発田市 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、新発田市 A 地区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(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、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。

新発田市A地区においては、新発田駅を中心として広範囲のタクシーエリアとなっており、駅、公共施設、商業施設、月岡温泉をはじめとする温泉保養施設などを結ぶ二次交通モードとして、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、当該地区周辺には、新発田城址や清水園、足軽長屋、五十公野公園等の多くの観光施設のほか、あやめまつりや城下町しばた全国雑煮合戦などのイベントも数多く開催され、観光客と観光地、宿泊施設を直接結ぶ交通機関として、タクシーの役割は極めて高くなっている。

そのため、これまで以上の運転者の待遇、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に伝える技術の習得等を図ることが求められ、具体的には、運転者講習や観光ドライバー制度等を創設することにより、より質の高いタクシー運転手が持続的に新発田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、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ので、特に短距離でも気楽に乗りやすいタクシーを目指すため、運転者教育のさらなる徹底と苦情等に対して適切な対応を図ることとする。

また、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。

以前からの検討事項であった乗合タクシーについては、路線バスの廃止に伴い運行を引き続かかたちで、新発田市松浦地区と新発田市駅を結ぶ乗合タクシー「まつうら号」が平成30年4月から運行を開始している。今後は利

ユーザーの声を聞きくとともに、新発田市とも協議し利便性の高い乗合タクシーとして定着するよう取り組んでいくものである。

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。

9項目の内、「外国語講習」については、現時点では外国人の利用は目立って多くなく、まずは、UD研修や妊婦・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みため目標設定はしていない。今後、外国人利用者の状況を踏まえて検討していく。

[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 取組実績 事業者数（実数） シェア	平成30年3月末 取組実績 事業者数（実数） シェア	2021年3月末 達成目標 事業者数（実数） シェア
妊婦・子供向けタクシー （研修受講者数）		1社（22名） 27.5%	2社（55名） 68.8%
UD研修の受講		1社（2名） 2.5%	3社（15名） 18.8%
観光タクシー （観光研修受講者数）			3社（36名） 45.0%
外国語講習			
アプリ配車 ネット決済付き	1社（18両） 31.6%	1社（18両） 31.6%	1社（18両） 31.6%
UDタクシー			3社（5両） 8.8%

環境対応車			3社(5両) 8.8%
先進安全自動車(ASV)		2社(2両) 1.8%	3社(7両) 12.3%
クレジットカード・電子マネー		1社(20両) 35.0%	2社(39両) 68.4%

シェア：新発田市A地区3社の合計。車両数57両（福祉専用車両含まず）、乗務員人数はH26年度末及びH30年度末乗務員数の各年度80名をもとにして算出している。

〔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
サービス向上に関する講習・研修	タクシー事業者・乗務員の安全運転講習・研修会の実施 乗務員の教育・育成・指導	タクシー協会 タクシー事業者 新発田警察署 新潟県ハイヤー 交通共済協同組合	平成22年～ (実施中)
乗合型デマンドタクシーの生活交通への活用の導入	地域の実情に応じた乗合型デマンドタクシーの活用の導入 「まつうら号」を運行開始	タクシー協会 タクシー事業者 新発田市	平成30年4月～
禁煙車の完全禁煙化の徹底	完全禁煙化の徹底(継続)	タクシー事業者	平成22年～ (継続)
福祉輸送車両の導入	移動制約者の移動手段の確保のため、福祉タクシーの導入の拡充、推進	タクシー事業者	平成22年～ (継続)
タクシー事業の紹介	ホームページの開設等により、利用者にタクシー事業について広く周知する	タクシー協会 タクシー事業者	平成22年～ (継続)
高齢者運転免許証返納支援制度等の導入	高齢者運転免許証返納支援制度等の導入	タクシー協会 タクシー事業者 新発田警察署 新発田市	平成25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 新発田市 北陸信越運輸局	平成23年～ (継続)

JR東日本「駅から観タクン新発田」バウチャー券発行旅行商品導入	新発田観光名所めぐり定額定期型旅行商品 温泉街の運行二次交通活性化	新発田ハイヤー協会 新発田市 JR新発田駅	平成29年4月～ (継続)
児童送迎定期輸送導入	平成29年12月より学校統合に伴う小規模児童送迎タクシー輸送の導入(冬期のみ)	新発田ハイヤー協会 新発田市	平成29年12月～ (継続)
社会貢献活動への取組	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、側溝の泥上げ等ボランティア活動実施	タクシー協会 タクシー事業者	平成26年8月～ (継続)
	乗務員及び役員、内勤者による認知症サポーター養成講座の受講		平成30年6月実施 (継続)
	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。	県警察本部 新発田警察署 タクシー協会 タクシー事業者	平成17年12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
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、新発田市A地区においても長期にわたる旅客需要の減少が続き、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
燃料効率の向上	待機車両は必要以外のエンジン停止を図る等の措置を徹底し、使用燃料の削減に努める	タクシー事業者 タクシー協会	平成22年～ (継続)
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26年～ (終了)

(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。

運転者の労働条件の悪化防止については、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時間の排除	タクシー事業者	平成22年～ (継続)
定年の延長の検討	現在65才までは延長雇用している現状を踏まえ、健康管理等を勘案しつつ65才以上の雇用を検討	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(継続)	タクシー事業者 タクシー協会	平成26年～ (終了)
福利厚生施設の点検・拡充	仮眠室、休憩室等の乗務員の福利厚生施設を再点検するとともに、必要に応じて拡充を図る	タクシー事業者	平成22年～ (継続)

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)
----------------	--	-------------------	----------------

〔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
社会保険未加入対策、最低賃金法違反の通報制度	・社会保険等未加入事業者に対する処分基準を創設 ・最低賃金法違反に対する処分基準を創設	北陸信越運輸局	平成21年10月～ (実施済み)

(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るようである。

このような状況において、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。

新発田市A地区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
普通二種免許取得養成制度導入	乗務員労働者不足、若年層の採用受け入れのため	タクシー事業者	平成24年7月 ～ (一部実施)

(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、飲酒運転ゼロを目指すべく、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 2 9 年 6 月に策定したところであり、新潟市 A 地区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、行政機関等においても取締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	運行管理者及び乗務員を対象とした事故防止研修会の開催	タクシー協会 新発田警察署	毎年定期 (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費の活用	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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を加重 	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

新発田市A地区においては、駅待ちや無線配車が主体となるタクシーの営業形態であるが、駅周辺や繁華街においては、待機タクシー車両も見受けられ、一部では違法駐停車による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る。また、違法な駐停車は地域の景観イメージの悪化につながるなど、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都市政策への影響を考慮していくこととし、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必要がある。とりわけ、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。

また、環境問題に関しては、政府が温暖化対策として、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、供給過剰状態の解消による実車率の向上や、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、政府目標の達成に貢献するよう取り組むこととする。

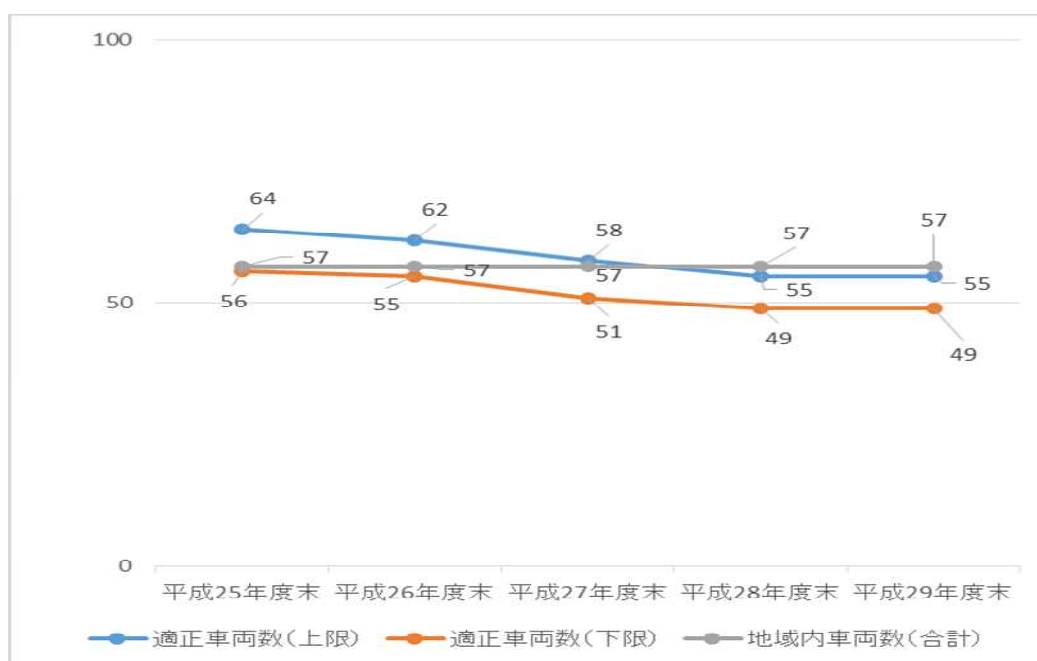
さらに、福祉輸送の健全なあり方や、自家用自動車(運転代行業を含む)によるタクシー類似行為(白タク行為)については、タクシー事業に影響を与えるだけでなく、利用者に対する安全確保の上でも大きな問題であり、引き続き関係機関による違法行為の排除に取り組むこととする。

〔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
エコドライブの徹底	待機車両は必要以外エンジンの停止を徹底する等環境対策の徹底	タクシー事業者 タクシー協会	平成22年～ (継続)

(7) 供給抑制

新発田市A地区においては、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、55台～49台(平成30年8月24日現在)と提示されている。



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、平成28年度以降、北陸信越運輸局が公表した適正と考

えられる車両数の上限を超える状況となっている。これは地域の需要に対して現在の車両数が多いということであり、引き続き下限を目指す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、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、活性化事業を進めることとする。

ただし、供給力を抑制しようとする場合に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	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）