

「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

柏崎市 A 地区 準特定地域計画

平成 23 年 3 月 14 日

一部改訂 平成 25 年 11 月 21 日

一部改訂 平成 29 年 2 月 23 日

一部改訂 平成 30 年 11 月 30 日

柏崎市 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。

柏崎市A地区の営業形態は、駅待ち・車庫待ちが中心である。

駅から目的地、迎車地から目的地へと利用者が必要な時に求める場所に移動でき、年中無休の営業体制により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)に居住する者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、当地域には一つの発電所としては世界最大規模の出力を誇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一つである。

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が点在しているため、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。

観光やビジネスで訪れる利用客にとっては、タクシー運転者の印象が当地そのものの印象として関わってくることから、タクシー運転者の接遇が地域のイメージの形成に影響していると言っても過言ではなく、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

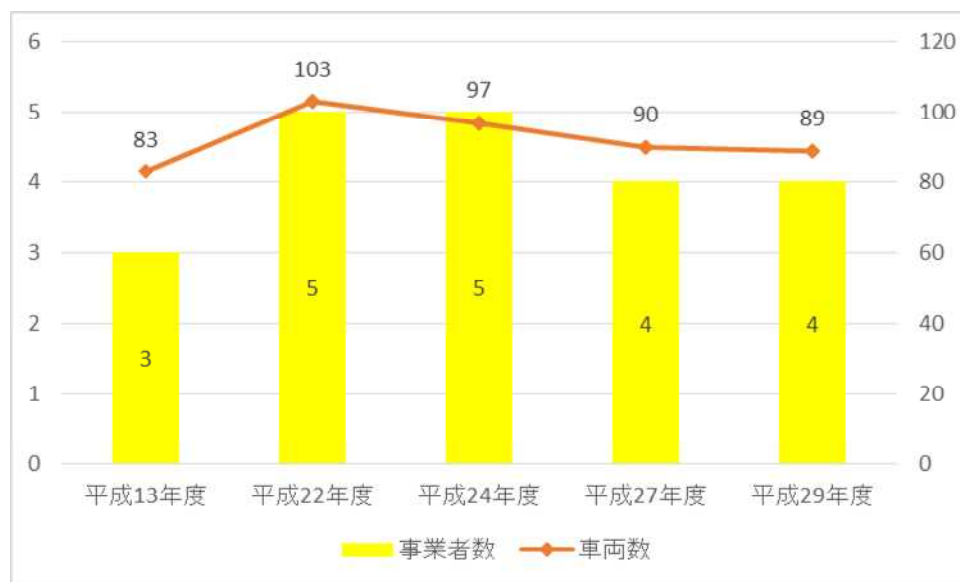
1) 柏崎市A地区を取り巻く状況〔 柏崎市A地区：柏崎市のうち、平成17年5月1日に合併された旧柏崎市の区域〕

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柏崎市A地区においては、規制緩和後2事業者が新規許可となったが、平成28年2月に1社が廃業している。

車両数は、既存事業者の増車と相まって増加したものの、平成23年6月をピークに減少している。

【柏崎市A地区の事業者数及び車両数の推移】

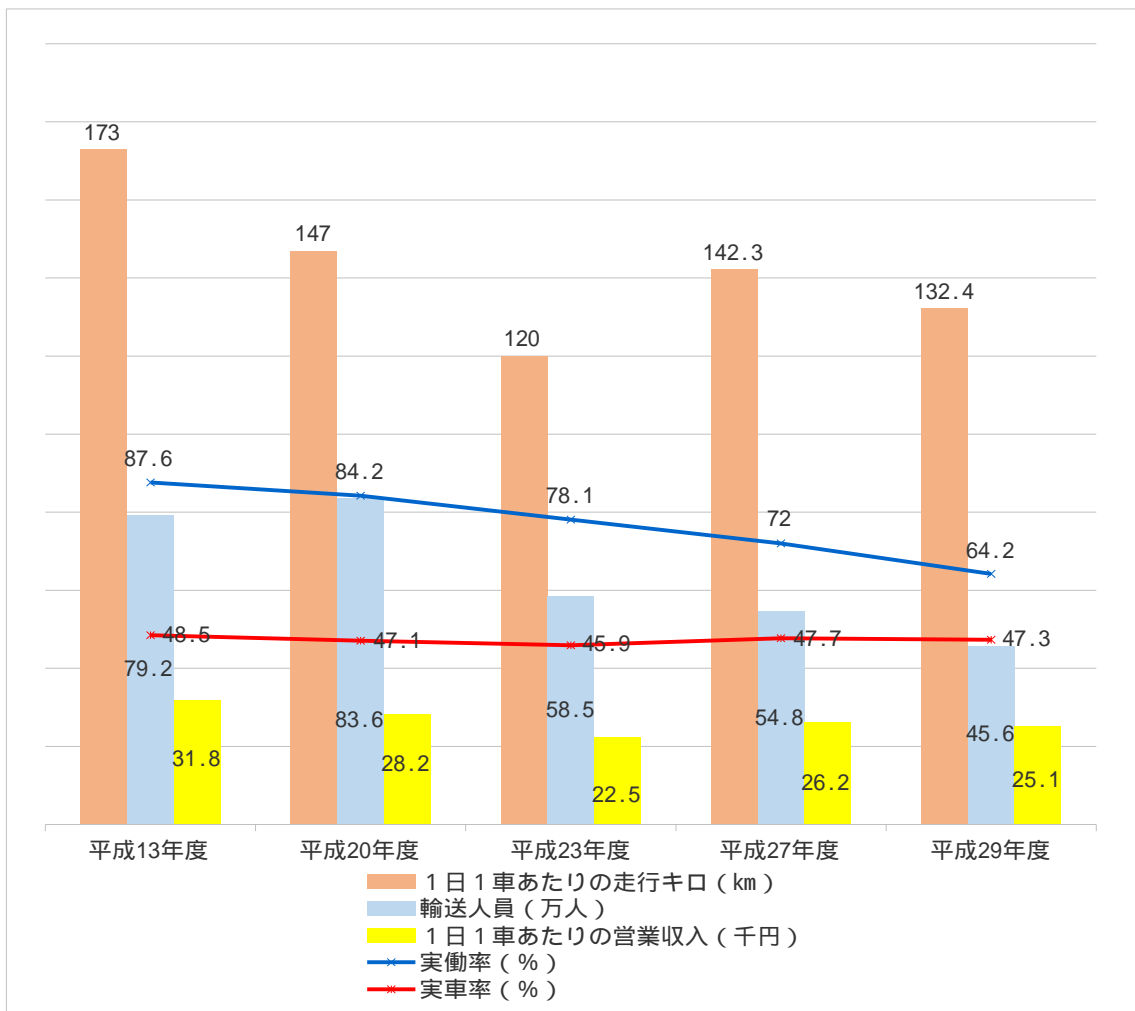


規制緩和後の輸送実績の推移

輸送人員は減少傾向にある。その他の輸送実績も総じて減少に歯止めがかからない状況にある。

平成27年度においては、柏崎刈羽原子力発電所に対する国の審査が実施された関係で輸送が活発化し1日1車当たりの営業収入、走行キロ、実働率が増加したものの、審査後は再び稼働が低下している。また、低下する一方の実働率については需要の減少とともに、乗務員不足による保有車両の稼働低下の影響も出始めており、乗務員確保に繋がる活性化対策への更なる取組が必要である。

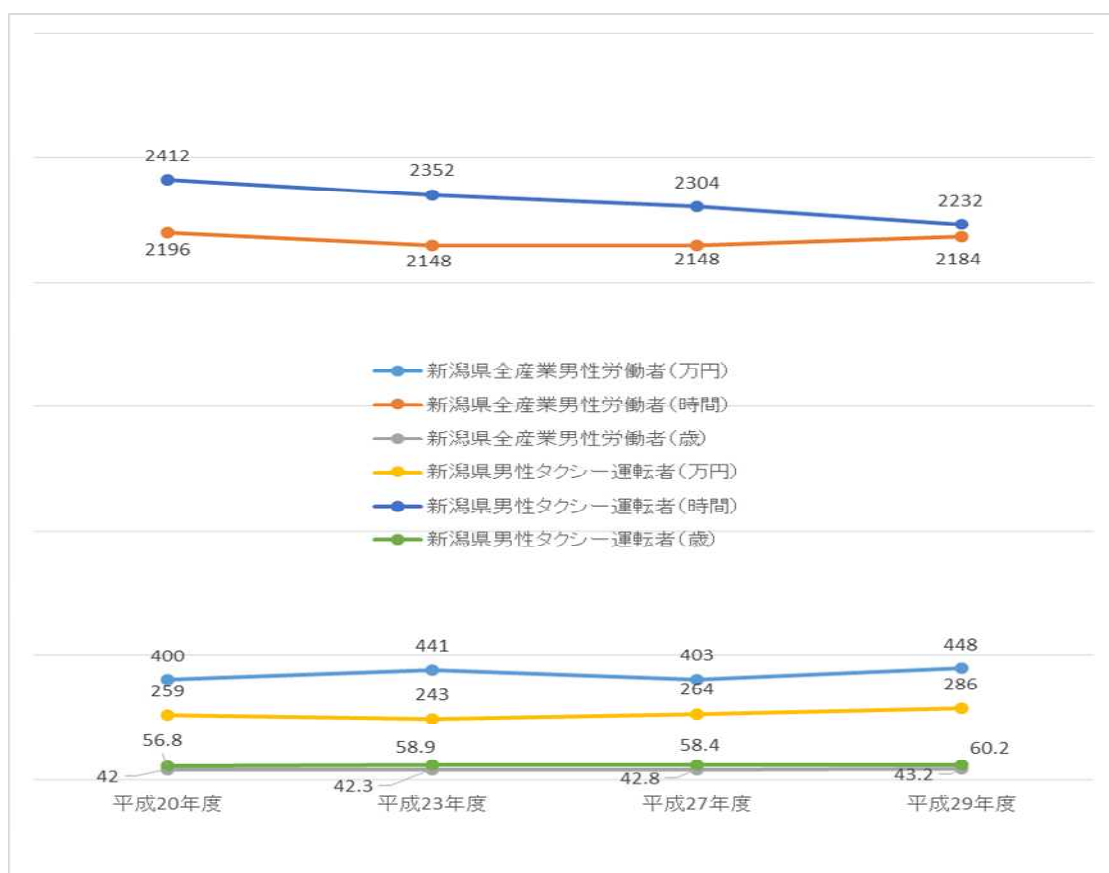
【柏崎市A地区の輸送実績の推移】



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」

柏崎市A地区における運賃の認可・届出状況（小型車のみ）

柏崎市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

62～70台(平成30年8月24日)

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

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、柏崎市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、より質の高いタクシー運転手が持続的に柏崎市A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。

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。

柏崎市においても少子高齢化社会の進行と相まって、特に中山間地における過疎化が深刻な状況となっており、公共交通空白地における住民等の移動手段を如何に確保していくかが喫緊の課題となっている。

タクシー事業者は、柏崎市地域公共交通活性化協議会などの会議において、地域の活性化と再生に向け責任ある提案をしていくほか、公共交通空白地を生み出さない努力を進めて行く。

具体的には、柏崎市A地区に隣接するタクシーの営業区域としては柏崎市B・刈羽郡地区（旧西山町、刈羽村）、柏崎市C地区（旧高柳町）があるが、両地区に設置されているタクシー会社の営業所は現在1カ所となり、今後この営業所が撤退した場合には住民の運送依頼に応えられない事態も懸念される。このため、両地区と柏崎市A地区が統合することによって新たな営業区域として「柏崎交通圏（仮称）」を設置するなど関係機関とも連携し対策を

検討していく。

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 ～

・「妊婦・子供向けタクシー」

都市部と違い柏崎市内では同居が多く頼れる家族がいるためと思われるが、妊婦・子供の送迎はニーズとして少ないため、個別に対応している現状を維持しサービスとして展開していく予定はなし。

・「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。現在の柏崎市内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。

[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・車両数) ・シェア	平成30年3月末 実績 ・取組事業者数 (人数・車両数) ・シェア	2021年3月末 達成目標 ・取組事業者数 (人数・車両数) ・シェア
妊婦・子供向けタクシー			
UD研修の受講	1社(10名) 8.5%	1社(9名) 8.7%	4社(37名) 35.9%
観光タクシー			4社(15名) 14.6%
外国語講習			
アプリ配車			1社(38台) 42.7%

UDタクシー	1社(4台) 4.4%	1社(4台) 4.5%	1社(17台) 19.1%
環境対応車			1社(14台) 15.7%
先進安全自動車(ASV)			1社(14台) 15.7%
クレジットカード・電子マネー	2社(45台) 50.0%	2社(45台) 50.6%	3社(49台) 55.1%

シェア：柏崎市A地区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	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～ (継続)
観光タクシー・コンベンションタクシーの促進	柏崎市ハイヤー協会 タクシー事業者 柏崎市	平成23年度～ (継続)
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～ (継続) 一部事業者 実施済み
精神障がい者割引制度の導入の検討	タクシー事業者	平成29年度～ (継続) 一部事業者 実施済み
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～ (継続)
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 柏崎市	平成23年度～ (継続) 一部事業者 実施済み
カーナビの導入(顧客の安心)	タクシー事業者	平成23年度～ (継続) 一部事業 実施済み
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～ 一部事業 実施済み
社会貢献活動への取組 ・高齢者等の見守り活動、ドライブレコーダー情報提供、飲酒撲滅等、警察との協力協定締結	柏崎市ハイヤー協会 タクシー事業者 柏崎警察署	平成17年12月～ (継続)

・乗務員等による認知症サポーター養成講座受講、駅前等の清掃活動		
---------------------------------	--	--

【実施済みの活性化事業】

- ・タクシー車両の完全禁煙化（平成23年度～）
- ・ETCの導入（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～ （未実施）
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～ （未実施）
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的設置	柏崎市ハイヤー協会	平成23年度～ 実施済み
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～ （未実施）

（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。

【実施済みの活性化事業】

- ・デジタルGPS AVM 機器導入とそれを活用した効率的配車（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

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	実施主体	実施時期
防犯カメラの普及・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～ (継続)
ドライブレコーダーの有効活用	柏崎市ハイヤー協会 タクシー事業者	平成23年度～ (継続)

【実施済みの活性化事業】

- ・ドライブレコーダーの普及（平成23年度～）

〔その他事業者団体が実施する事業〕

活性化事業名	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～ (検討中)

〔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～ (実施済)

(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）を働きかけており、安全面への影響を二の次にすることのない形で緩和措置の実現に向けて引き続き要望を行っていく。

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。

柏崎市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（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
運輸事業者人材確保支援事業	タクシー乗務員就職支援セミナー兼求人説明会	柏崎市ハイヤー協会 新潟県	平成28年度～ (継続)
求人活動	ハローワークや各社における求人説明会	タクシー事業者	平成28年度～ (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29年6月に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。

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	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～ (継続)
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～ (継続)
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～ (継続)
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～ (継続)
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～ (継続)
事故防止に有効な機器の導入 運行管理に高度化、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	国土交通省 タクシー事業者	平成30年11月～ (継続)

〔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 ・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

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、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、タクシー事業者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。

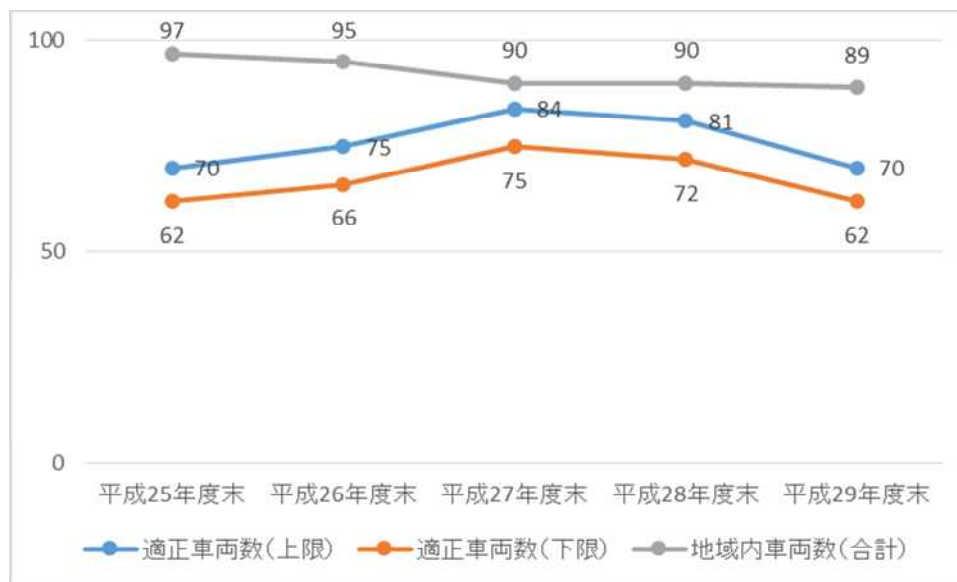
〔事業者が実施する活性化事業〕

活性化事業名	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～ (継続)
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～ (継続)

(7) 供給抑制

柏崎市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、62～70台(平成30年8月24日)と提示されている。

【柏崎市A地区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便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、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。

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	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～ （継続）