

# 規制改革推進会議

## 地域産業活性化ワーキング・グループ（第6回）

### 大阪府提出資料

---

令和6年1月29日

大阪府知事 吉村 洋文

# ◆ライドシェア導入の必要性

- ▶ タクシー業界においては、人手不足と運転手の高齢化が深刻化。
- ▶ 大阪では、大阪・関西万博の開催を来年に控えており、約2,800万人もの来場者による交通需要増が見込まれている。また、コロナ禍以降、急速に回復しつつあるインバウンドの需要増にも対応する必要がある。

## タクシー業界の現状

### 人手不足・高齢化が深刻

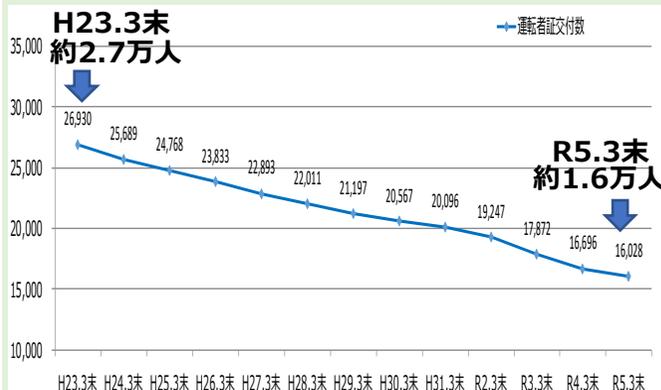
#### ◆大阪のタクシー運転者数

約2万7千人→約1万6千人  
(H23.3末) (R5.3末)

#### ◆大阪のタクシー運転手の年齢構成

60歳以上の割合：約6割 (R5.3末)

～大阪地域の法人タクシー運転者証の交付を受けた者の数～



資料：公益財団法人 大阪タクシーセンター調べ

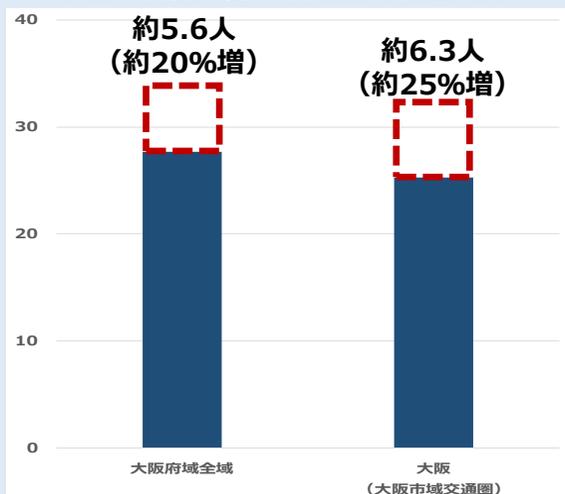
## 万博による需要増

### 国内外から約2,800万人が来阪

#### ◆万博時の新たなタクシー需要 (試算)

約5万2千人/日がタクシー利用  
タクシー1台当たり約20%増

～タクシー実働1台・1日あたりの輸送人口～



☐☐☐：万博期間中の特需による増加分

※大阪市域交通圏：大阪府内の以下の市の区域で構成されるタクシーの営業区域  
(大阪市、堺市、吹田市、豊中市、門真市、東大阪市、八尾市等)

※法人タクシーの輸送実績を元に試算

出典：運輸局データをもとに仮定に基づく試算値を計上して作成

## インバウンドの増加

### コロナからの回復とさらなる増加 (2019年：約1,230万人)

#### ◆インバウンドによるタクシー需要 (試算)

約3万7千人/日→約11万人/日  
(2023) (2030)

～インバウンドによるタクシー需要 (大阪府域) の見通し～



※2030年政府の訪日外国人旅行者数の目標を元に大阪観光局発表値等より試算  
前提条件：来阪外国人旅行者割合39%、タクシー利用率25%、平均滞在期間7日

**高まる移動需要にしっかりと対応できる供給体制の構築が必要**

# ◆大阪がめざすライドシェアと国制度案の比較

※令和5年12月26日規制改革推進会議「規制改革推進に関する中間答申」

項目		大阪がめざすライドシェア	国制度案（道路交通法78条3号）※
①実施主体		安全な運行管理ができる者 (タクシー会社、 <b>新規参入事業者</b> 等)	タクシー会社限定 (タクシー事業の一環として運送サービスを提供)
②雇用形態		雇用契約又は <b>業務委託契約</b>	雇用契約に限らず検討 (安全の確保を前提に労働条件など担い手確保に必要な要素を考慮)
③運行区域等	運行区域	<b>大阪府域全域</b>	供給が需要に追い付かないことが多い <b>地域、時期、時間帯</b> (タクシー配車アプリデータ及び利用者側ニーズに係るデータ等を活用し特定。合理的に予測される場合を含む)
	運行期間 運行時間	万博開催半年前～終了まで <b>時間制限なし(24時間)</b>	
④運賃		<b>ダイナミックプライシング</b>	未定 (タクシー事業の一環であれば、タクシーと同運賃か)

## 【大阪がめざすライドシェアとの主な相違点】

- ①実施主体がタクシー会社に限定
- ③タクシーが不足する地域・時期・時間帯に限定

- ②現状においては雇用契約に限定

# ◆タクシー事業者に対するアンケート・ヒアリング結果（概要）

## ○実施期間

令和6年1月11日(木)～18日(木)

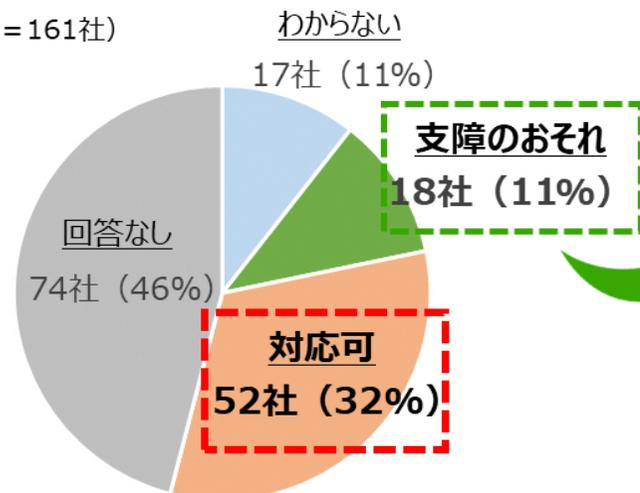
## ○実施方法

- ・アンケート **府内タクシー会社 161社（回答社数：87社、回答なし：74社）**
- ・ヒアリング 府内営業区域内のタクシー保有台数上位の社へ実施

## 【アンケート結果】

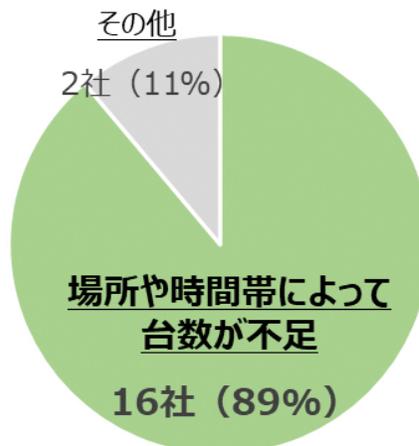
### Q.万博期間中、 府内タクシーで対応可能か？

(n=161社)



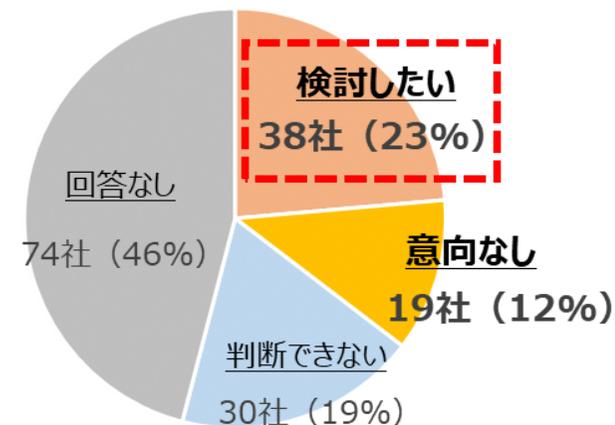
### Q.どのような支障が生じるおそれがあるか？

(n=18社)



### Q.国の答申を受けて、 ライドシェアへの参入意向は？

(n=161社)



**タクシー会社限定のライドシェアでは、大幅な供給増が見込めない可能性大**

## 【アンケート結果（まとめ）】

- 1月24日現在、府内タクシー会社161社中87社（54%）から回答
- ・万博期間中の交通需要増に対して、「タクシーで対応可能」が約32%に留まる
- ・一方、「ライドシェアへの参入意向」は約23%の状況

# ◆タクシー事業者に対するアンケート・ヒアリング結果（概要）

## ■ 答申（案）に対する事業者の課題意識

質問	課題意識
Q. 参入意向がない理由？	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ 大阪は基本的にはタクシーが足りないところはない、大阪にライドシェアは不要</li><li>➢ 運行区域や時間等が制限されれば採算性が悪くなり、事業として成立せず、ドライバーも集まらない</li><li>➢ 1種免許のドライバーや自家用自動車の使用にリスクを感じる</li><li>➢ 雇用の場合、労働時間管理が問題になる。また、最低賃金の確保や社会保険料等の負担に耐えられない</li></ul>
Q. 参入判断に、どのような情報が必要か？	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ ライドシェアが可能な運行地域や時間等の制限の内容、程度の明確化</li><li>➢ ライドシェアとして導入できる自家用自動車の台数の明確化</li><li>➢ 一般ドライバーの教育や運行管理、車両整備に求められる水準の明確化</li><li>➢ 事故発生時の責任の所在の明確化</li><li>➢ タクシー会社が負わなければならない責任範囲の明確化</li></ul>
Q. その他自由意見	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ タクシーとライドシェアが一つの会社で共存できるとは思えない</li><li>➢ 鉄道事故等、突発的な交通需要に対応するため、運行時間等はタクシー会社が判断できるような仕組みが必要</li><li>➢ タクシーと同額ならタクシーが選ばれる。安価にしないと利用されない</li></ul>

**タクシー会社限定のライドシェアでは、万博時における交通需要増への対応は困難**

# ◆ライドシェア事業に対する大阪府の提案

▶ 人手不足・高齢化が深刻するタクシー業界や、万博・インバウンドによる交通需要の増加に対応するためには、大阪がめざすライドシェアの実現が必要

## <提案①>

タクシー事業者以外の  
新規参入を可能に

- ◆ 供給力を増加させるには、**意欲のある事業者が参入できる仕組み**を構築することが必要
- ◆ **安全な運行管理ができる事業者の参入を認める**
  - ・プラットフォーム
  - ・アプリ配車会社
  - ・バス会社
  - ・運転代行業者 等

多様な主体が参入でき、  
供給力を確保

## <提案②>

ドライバーは  
業務委託も可能に

- ◆ ドライバーの増加をさせるには、**雇用に限定せず、柔軟な働き方**を認めていくことが必要
- ◆ ワーキングプア対策の実施や、実施主体が運行サービス全般に責任を持つ契約をドライバーと締結することで、**業務委託方式も可能とする**

多様な担い手を確保でき、  
供給力を確保

## <提案③>

運行区域・時間の弾力化  
(府域全域・24時間運行)

- ◆ 万博期間中の移動ニーズに対応するためには、**営業区域や時間を限定せず、需要に弾力的に対応できる仕組み**が必要
- ◆ 交通需要に柔軟に対応できるライドシェアの特性を最大限発揮できるよう、**府域全域・24時間運行可能とする**

万博時における、大阪全体  
での「おもてなし」を実現

## <提案④>

ダイナミックプライシング  
の導入へ

- ◆ 運転時やイベント開催時など変動需要に柔軟に対応するためには、**需給に応じた運賃**としていくことが必要
- ◆ **市場原理を原則としたダイナミックプライシングを可能とする**

多様なニーズに対応できる  
移動サービスを実現

# 参 考

1. タクシー利用状況調査（Qネット）
2. 大阪がめざすべきライドシェア（案）

# ◆タクシー利用状況調査（Qネット）

## アンケート概要

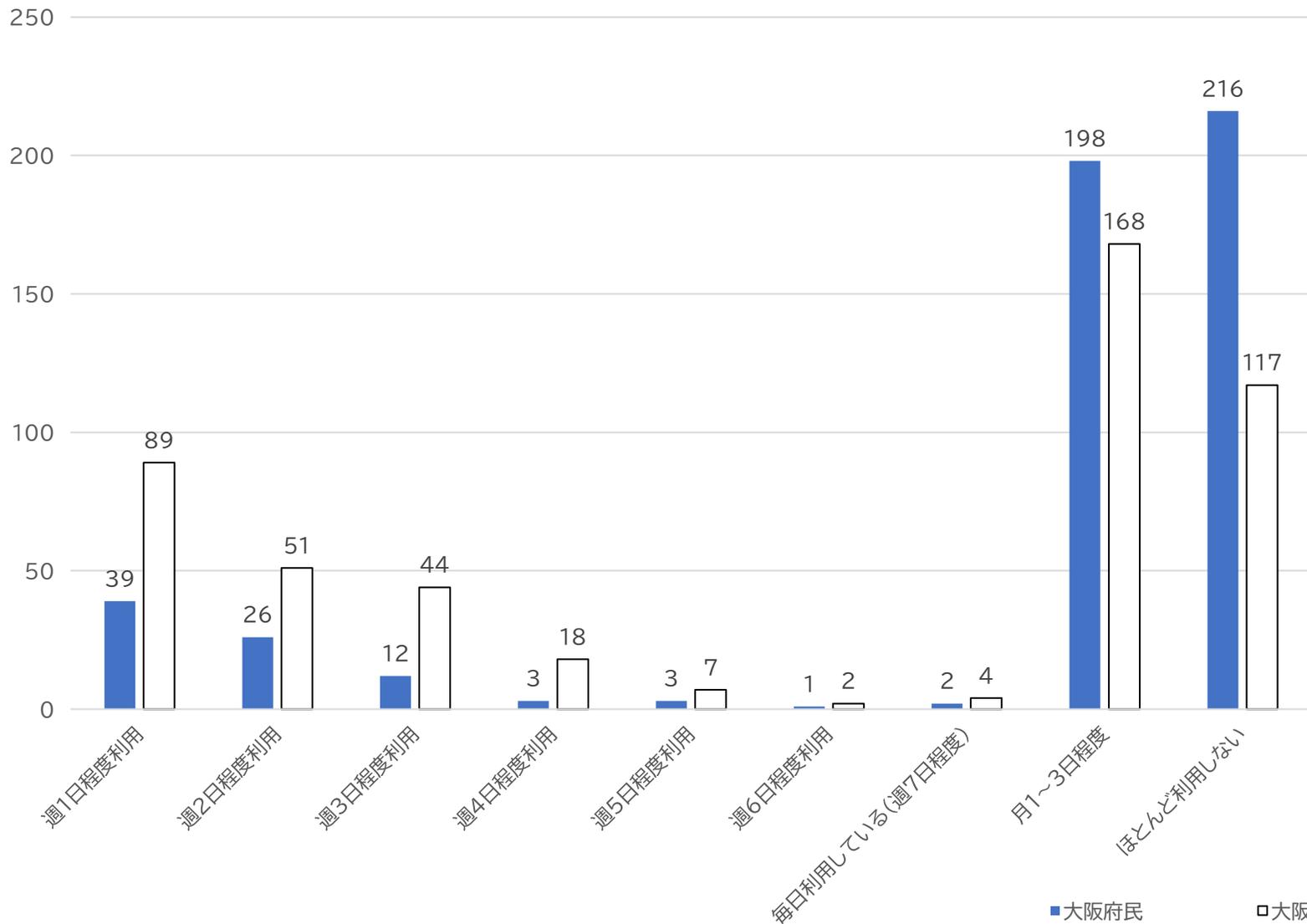
- 調査目的 :大阪府内を出発地とするタクシー利用状況を把握するとともに、利用にあたっての課題を整理する。
- 調査項目 : (1)タクシーの主な利用内容(利用目的、配車の方法等)  
(2)タクシー利用の際に感じる主な課題(タクシーの待ち時間等)  
(3)ライドシェアへの期待
- 対象者 :2023年8月1日から回答日までの間において、大阪府域を出発地とするタクシー利用者
- サンプル数 : 大阪府民:500サンプル 大阪府民以外:500サンプル
- 調査実施時期 :令和5年11月17日から11月22日
- 調査実施方法 :インターネットアンケート
- 回答者の年齢構成 :

	計	大阪府民	大阪府民以外
18歳以上、30歳未満	70人(7.0%)	25人	45人
30代	145人(14.5%)	58人	87人
40代	206人(20.6%)	88人	118人
50代	264人(26.4%)	144人	120人
60歳以上	315人(31.5%)	185人	130人
計	1,000人	500人	500人

# ◆タクシー利用状況調査（Qネット） - 主な結果 -

## タクシーの利用頻度

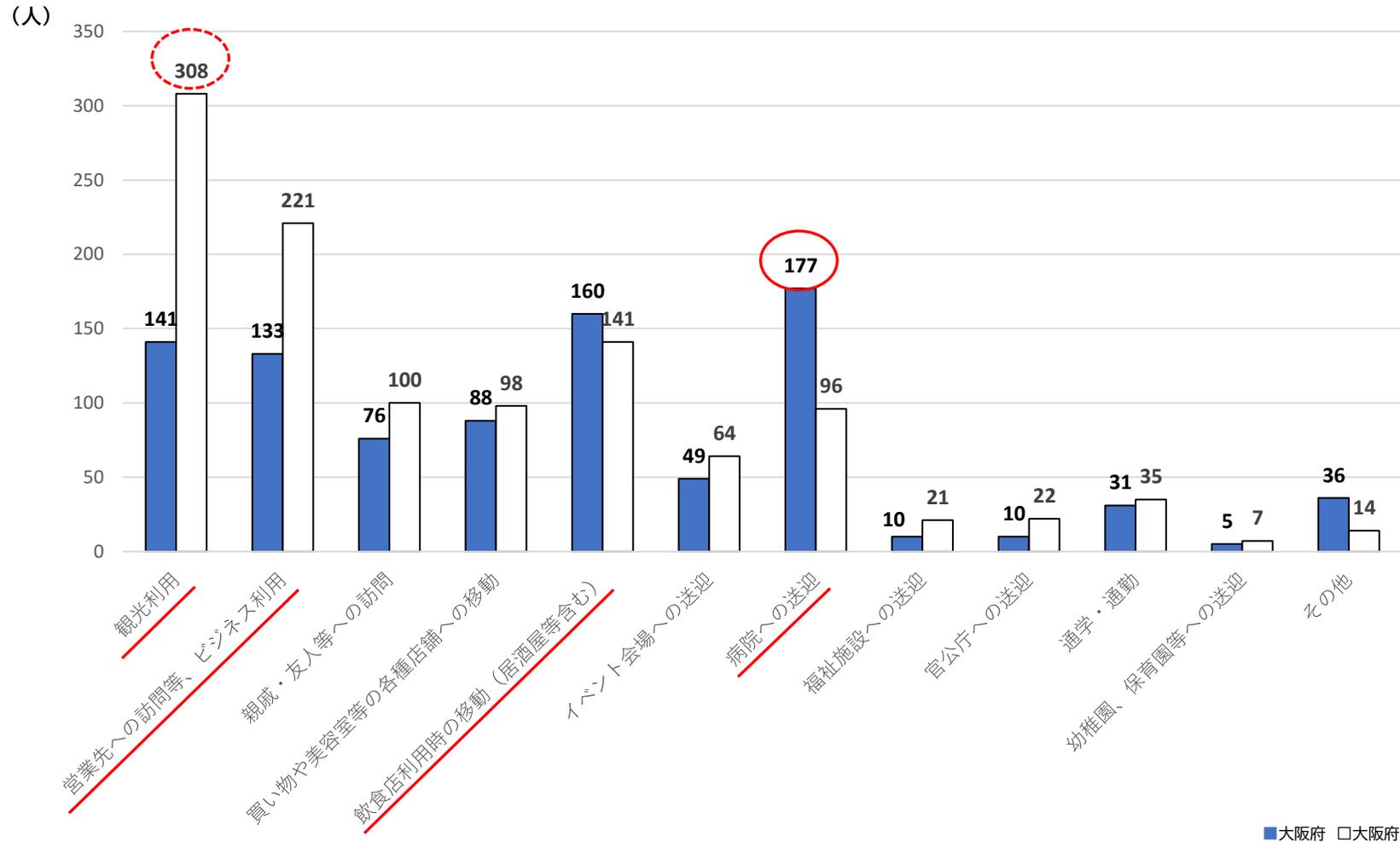
(人)



# ◆タクシー利用状況調査（Qネット） - 主な結果 -

## タクシー利用目的 ※複数回答可

- タクシーの利用目的は、「病院への送迎」、「飲食店利用時」、「観光」、「ビジネス利用」の順に回答が多かった。
- 大阪府民以外では、「観光」、「ビジネス利用」の回答が多かった。

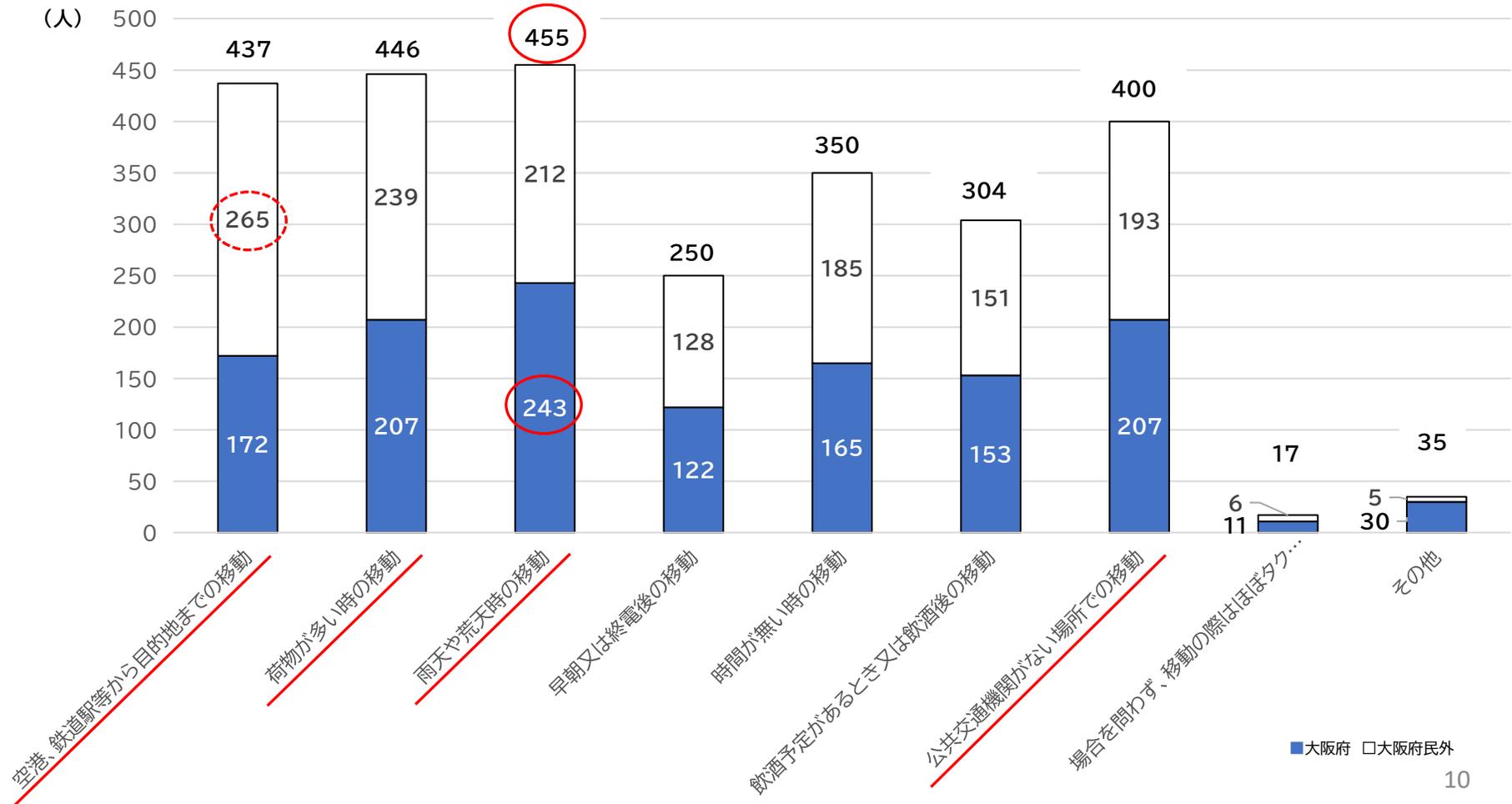


■大阪府 □大阪府民外

# ◆タクシー利用状況調査（Qネット） - 主な結果 -

## タクシーの利用シーン ※複数回答可

- 「あなたはこういった時にタクシーを利用することが多いですか」という質問に対して、全体では「雨天や荒天時」と回答した人が多かった。
- 大阪府民は「雨天や荒天時」、「荷物が多いとき」「公共交通機関がない場所での移動」の順に回答が多く、府民以外は「空港、鉄道駅等から目的地等までの移動」、「荷物が多いとき」の順に回答が多かった。

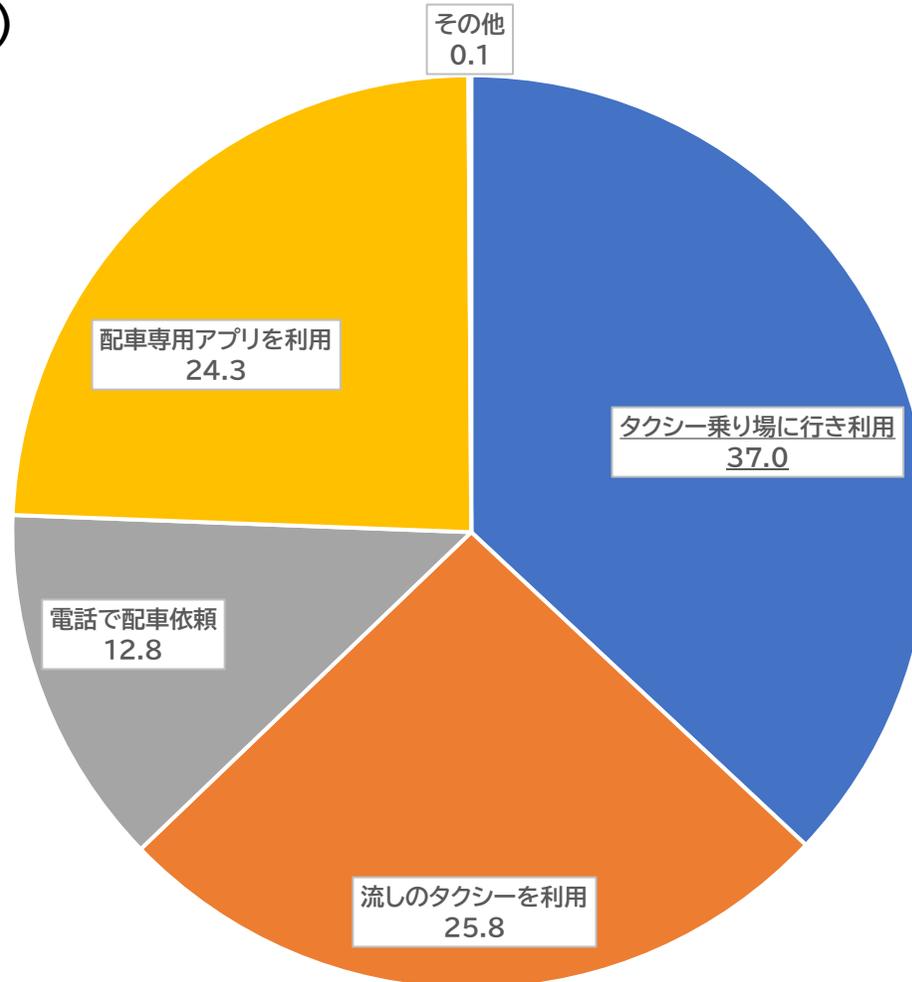


# ◆タクシー利用状況調査（Qネット） - 主な結果 -

## タクシーの配車方法※特に利用する方法

○ タクシーを利用する際の配車方法について最もよく利用する方法は、「タクシー乗り場に行き利用」であった。

全体(府民・府民以外)



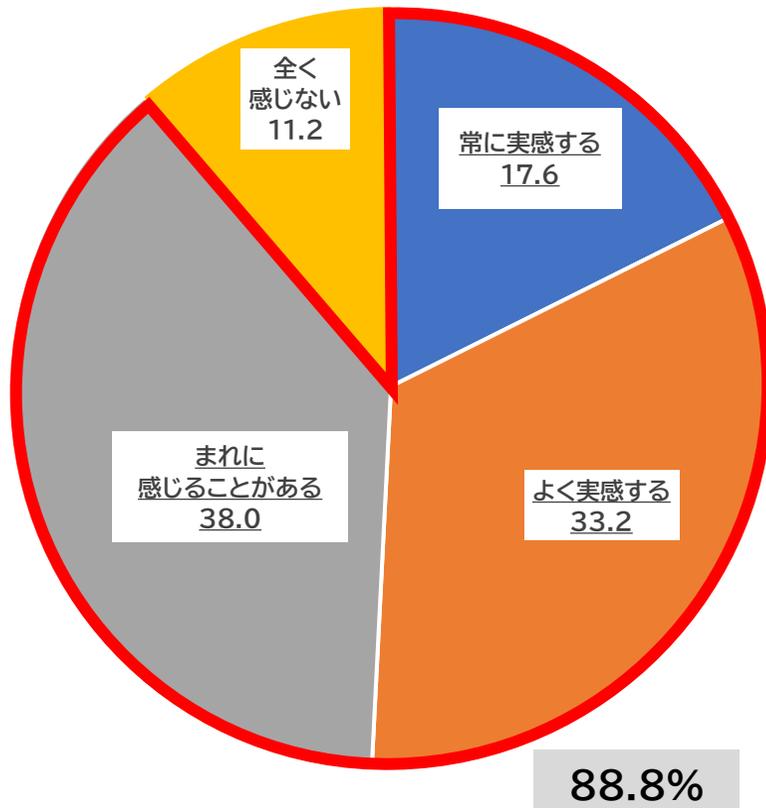
単位:%

# ◆タクシー利用状況調査（Qネット） - 主な結果 -

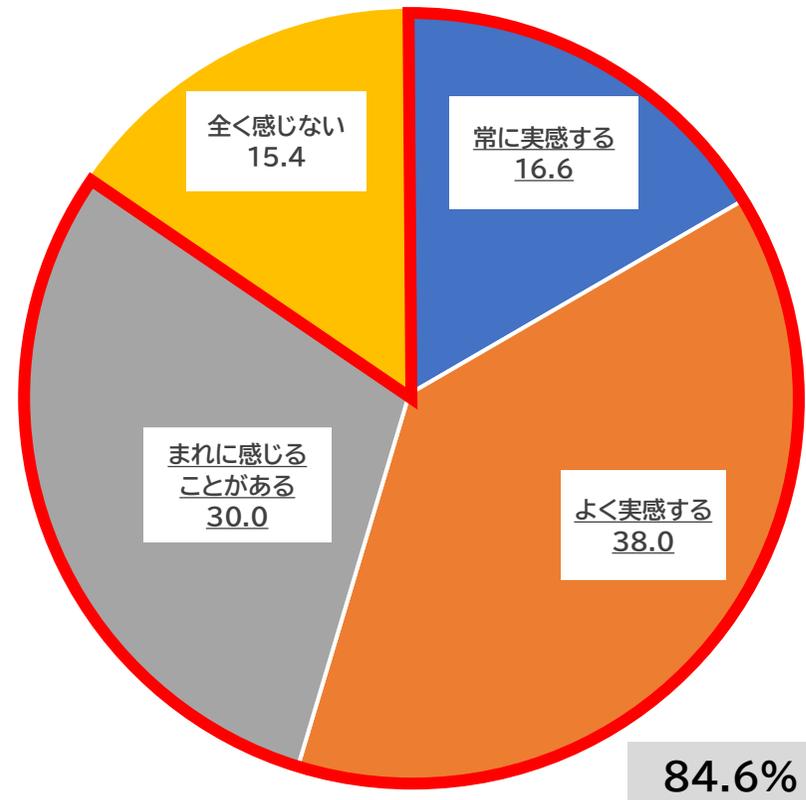
## タクシーがつかまりにくい実感

○ 府民・府民以外ともに、8割以上がタクシーのつかまりにくさを実感。

### 府民



### 府民以外

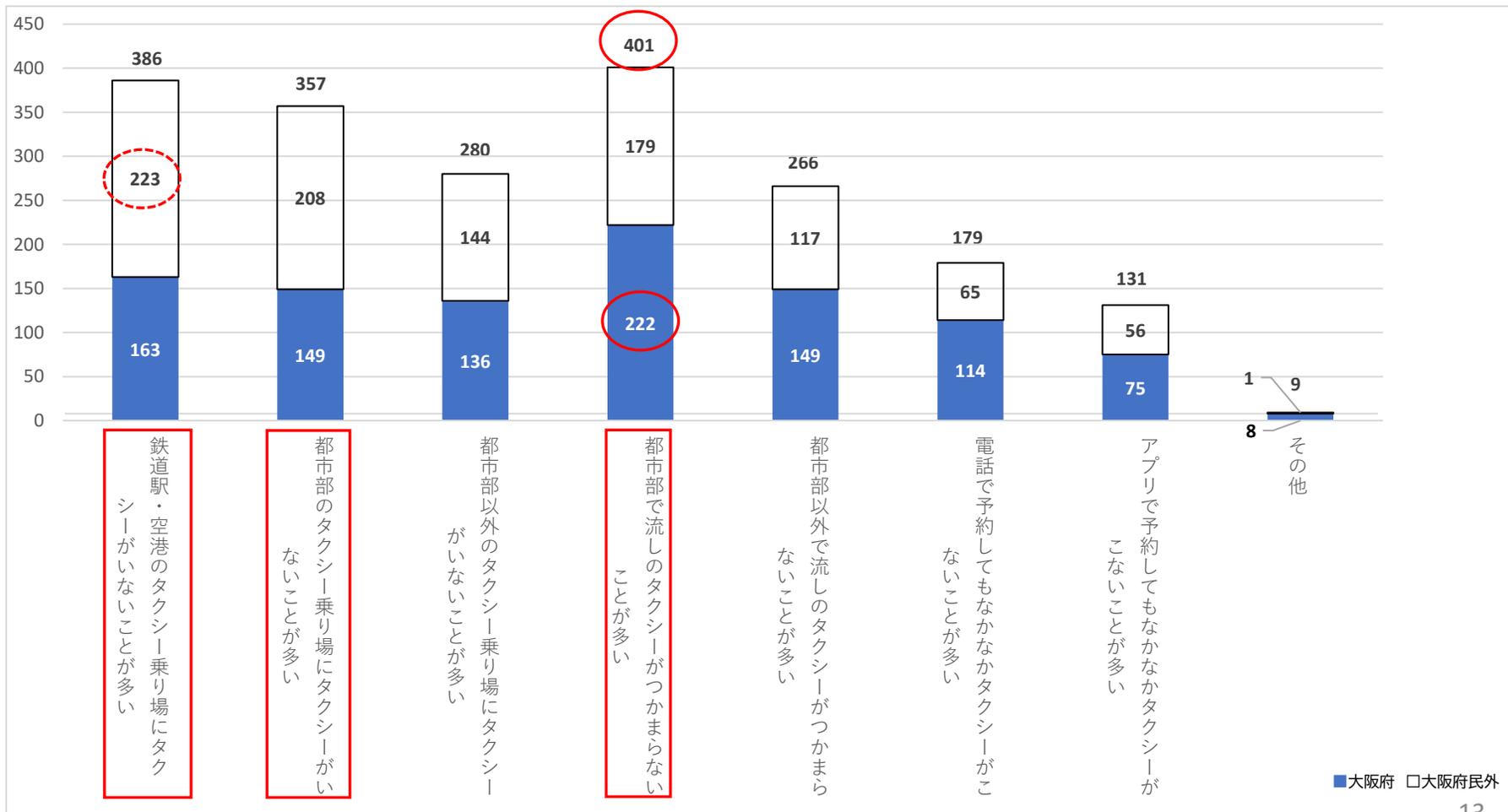


単位:%

# ◆タクシー利用状況調査（Qネット） - 主な結果 -

## タクシーがつかまりにくいシーン ※複数回答可

- 「タクシーがつかまりにくいと感じるのはどのような時が多いか」という質問に対して、全体では「都市部で流しのタクシーがつかまらないことが多い」と回答した人が多かった。
- 大阪府民では、特に「都市部で流しのタクシーがつかまらない」、府民以外では「鉄道駅・空港のタクシー乗り場」においてタクシー不足を感じている回答が多かった。



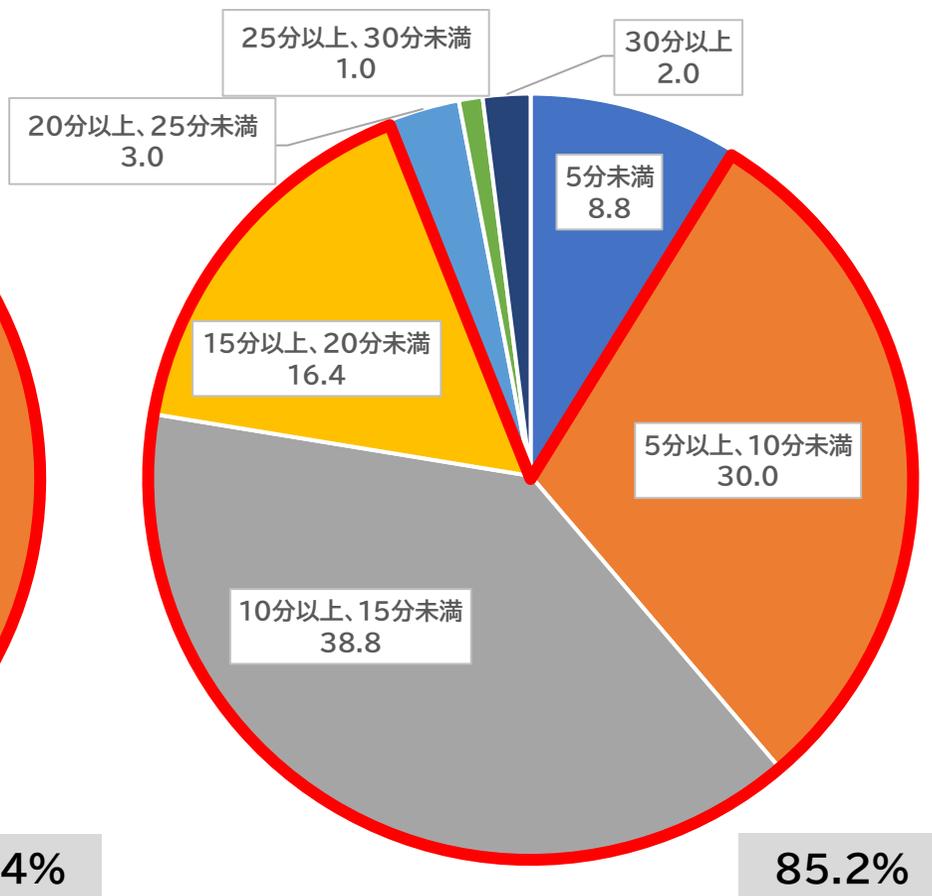
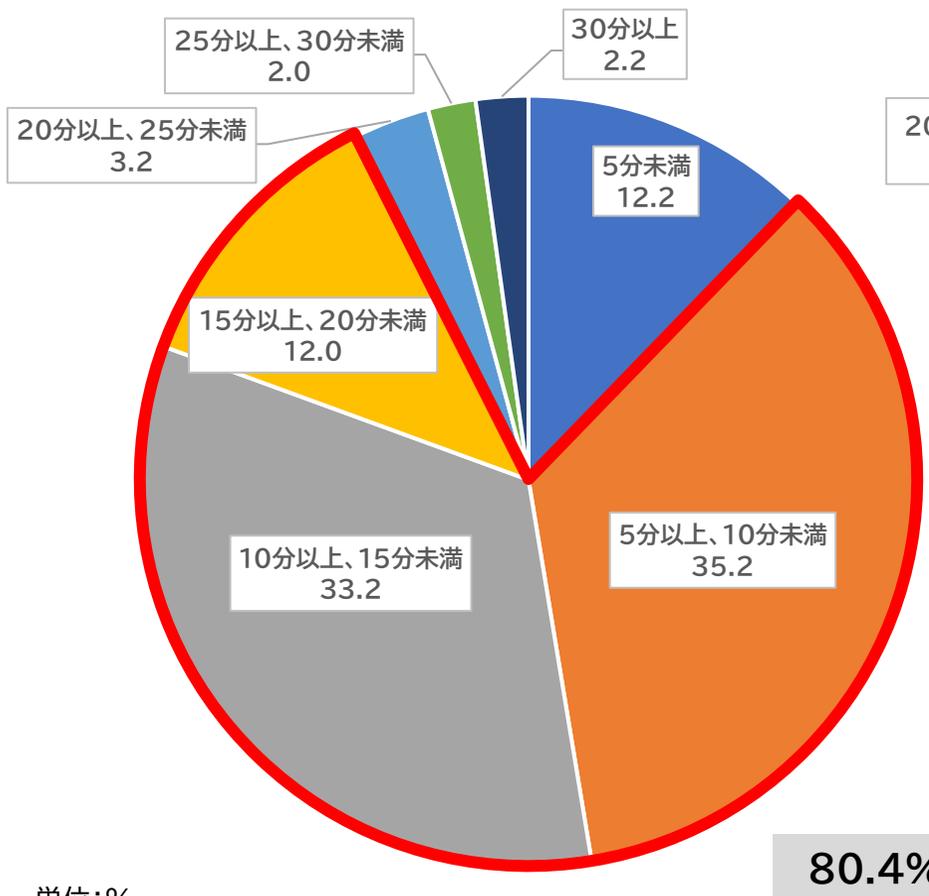
# ◆タクシー利用状況調査（Qネット） - 主な結果 -

## タクシー乗車までの待ち時間（通常）

○ 「配車を依頼してからタクシーが来るまで通常どの程度の待ち時間か」という質問に対して、5分以上20分未満との回答は、府民(80.4%)・府民以外(85.2%)とも約8割であった。

### 府民

### 府民以外



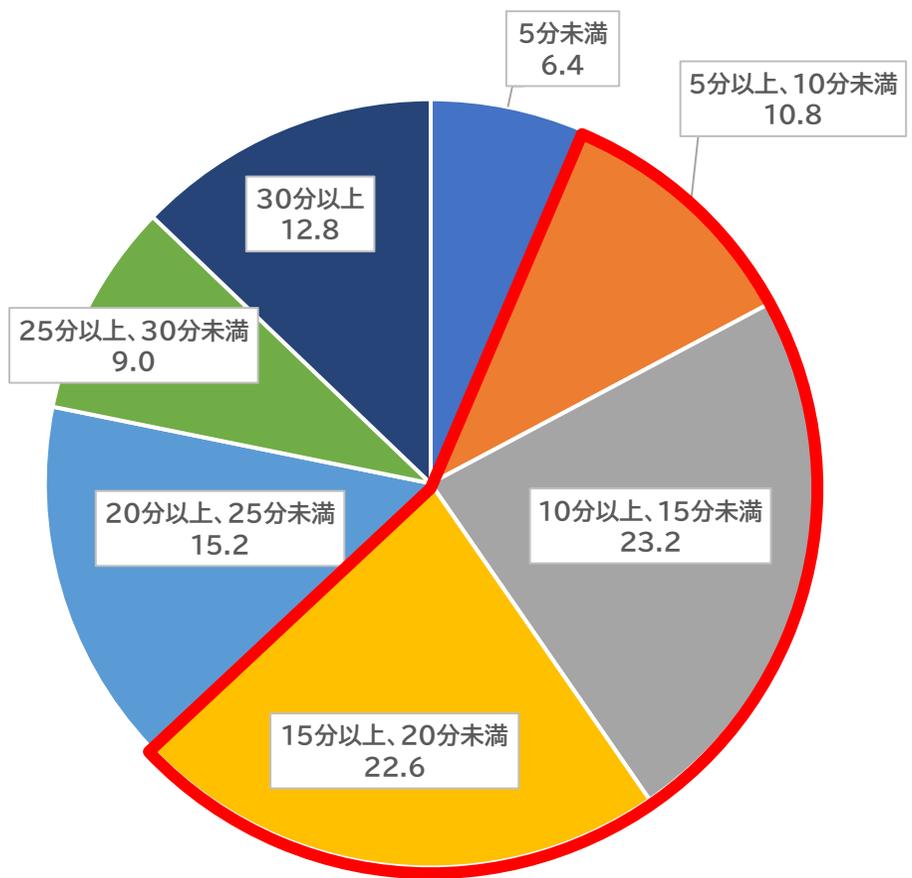
単位:%

# ◆タクシー利用状況調査（Qネット） - 主な結果 -

## タクシー乗車までの待ち時間（最長）

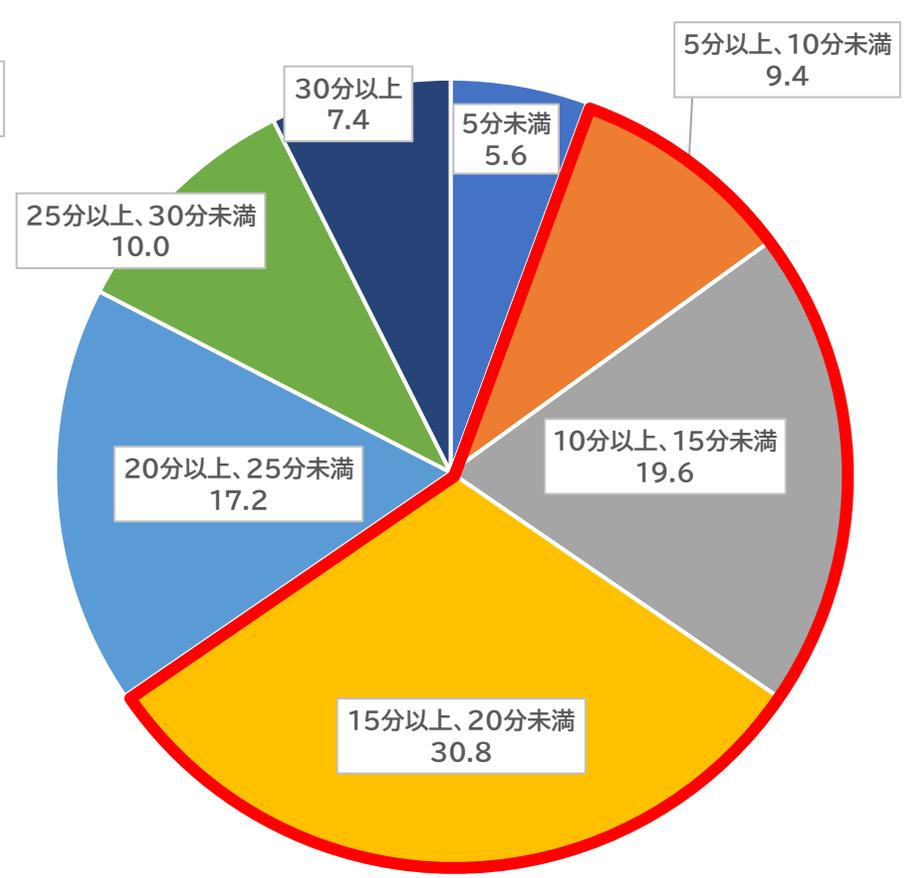
○ 「配車を依頼してからタクシーが来るまで最も長い待ち時間は」という質問に対して、5分以上20分未満との回答は、府民(56.6%)・府民以外(59.8%)とも約6割であった。

### 府民



56.6%

### 府民以外



59.8%

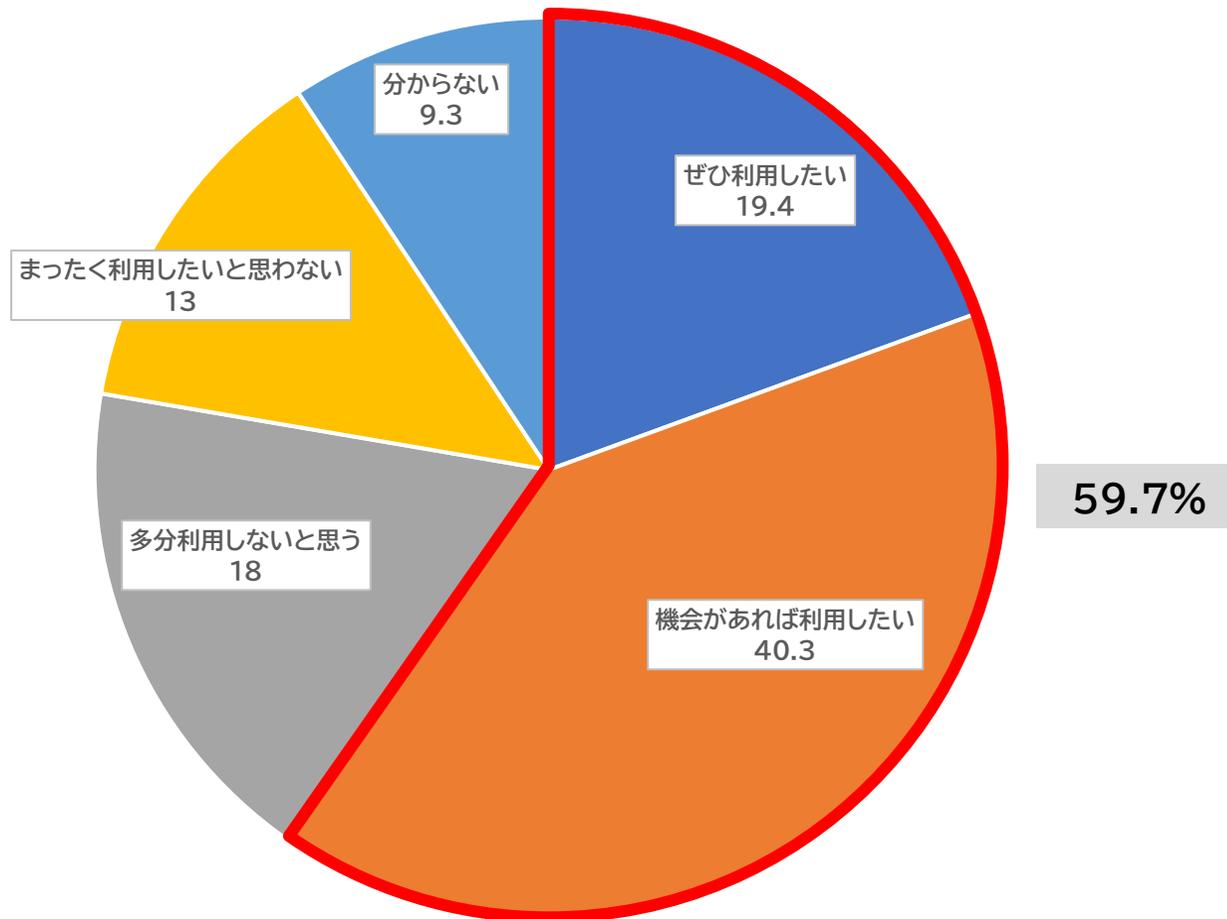
単位:%

# ◆タクシー利用状況調査（Qネット） - 主な結果 -

## ライドシェアの利用希望

○「ライドシェアが導入されれば利用したいか」という質問に対して、59.7%が利用を希望する回答であった。

全体(府民・府民以外)



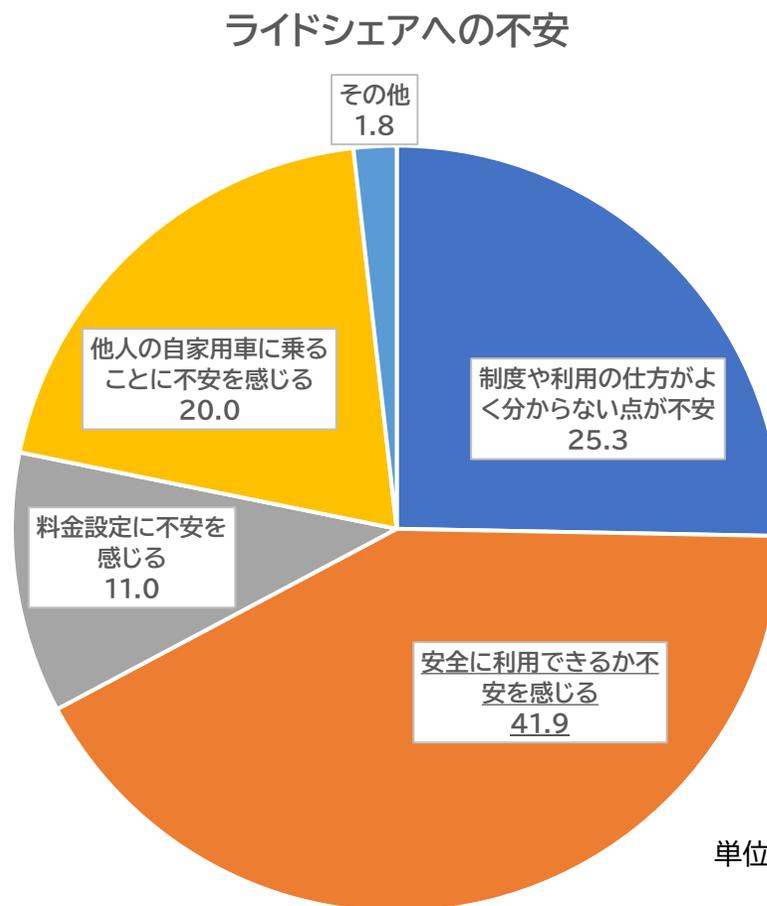
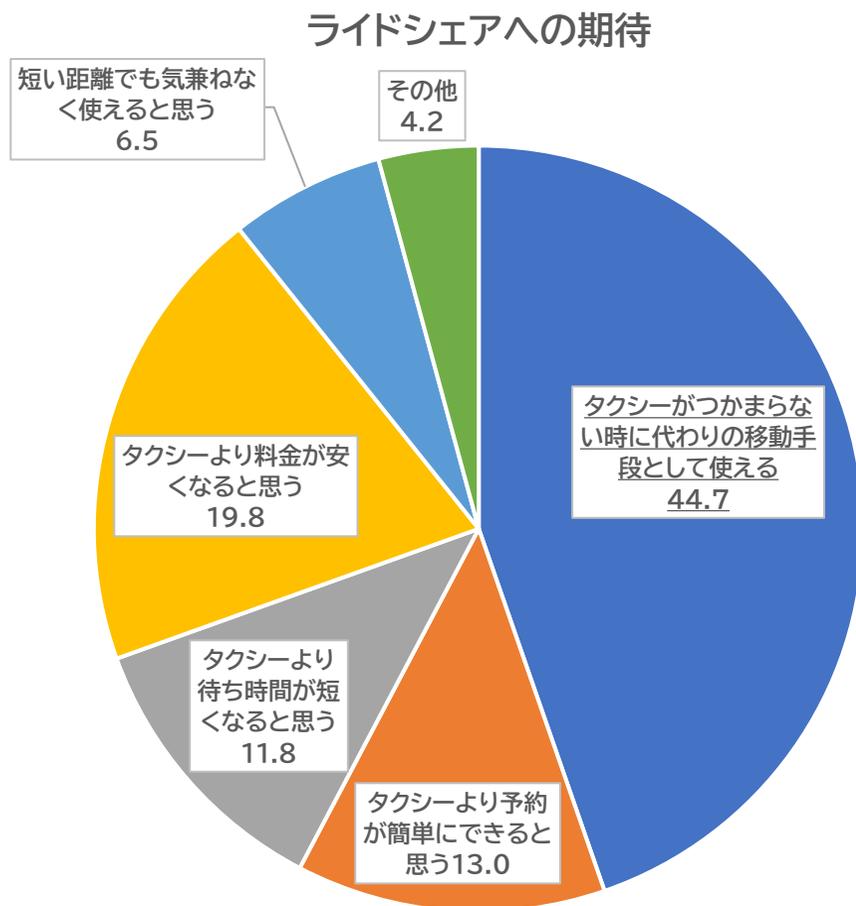
単位:%

# ◆タクシー利用状況調査（Qネット） - 主な結果 -

## ライドシェアへの期待と不安※特に当てはまるもの

- タクシーの代わりとなる移動手段としてライドシェアに対する期待が高い。
- 一方、ライドシェアへの安全性について不安を感じる人が多い。

### 全体(府民・府民以外)



単位:%

# ◆大阪がめざすべきライドシェア（案）

▶ 2025年大阪・関西万博期間中の移動ニーズへの対応はもちろんのこと、持続可能な公共交通の維持に向けて、大阪がめざすべきライドシェアのあるべき姿を以下に提示

項目		実施要件等	考え方等
運行区域等	運行区域	大阪府域全域	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 南部に関西国際空港、北部に大阪国際空港があり、また、大阪市を中心に大阪府域全域に観光資源が点在。2019年には外国人旅行者数約1,230万人が大阪を訪問し、<u>大阪・関西万博では国内外から2,800万人が来阪予定。</u></li> <li>● これら万博期間中の移動ニーズに対応するため、<u>区域・時間・対象に制限を設けることなく、公共交通の供給体制を確保する。</u></li> </ul>
	運行期間 運行時間	万博開催半年前～終了まで 時間制限なし（24時間）	
	運送対象	制限なし	
実施主体		安全な運行管理ができる者 （タクシー会社、新規参入事業者等）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>多様な主体が自由に参入</u>できるようにすることで<u>供給力を確保。</u></li> <li>● タクシーに加え、<u>タクシーと同等の運行管理体制</u>（P6の運行管理を参照）<u>を確保できる事業者の新規参入も認める。</u></li> </ul>
雇用形態		雇用契約又は業務委託契約	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>交通需要に弾力的に対応</u>するため、雇用方式に加えて、<u>業務委託方式も可能とする。</u></li> <li>● <u>実施主体が責任をもって</u>運行管理、継続的な研修、保険への加入等を行うことで、<u>業務委託であっても安全運行を確保するとともに、利用者保護にも資する。</u></li> </ul>
運賃		ダイナミックプライシング	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 雨天時やイベント開催時など、急激な需要スパイク発生時に<u>弾力的な対応ができるライドシェアの特性を活かす</u>ため、<u>需給に応じて変動する運賃を採用。</u></li> </ul>

項 目		実施要件等	考 え 方 等
運行管理	管理体制	ICTを活用した柔軟・機動的な運行管理体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>車両数によらず、運行管理の責任者1名以上配置し、ICTを活用した柔軟・機動的かつ安全・安心な運行管理を実現。</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対面で行っている「点呼」「運転者への指導・監督」「業務記録」等をオンラインで実施。</li> <li>・運行管理の責任者をサポートする体制を構築。事故や苦情・トラブルにも対応。</li> </ul> </li> </ul>
	ドライバーの資格要件	第2種免許 又は 第1種免許取得者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ドライバー確保に向け、2種免許に加え、1種免許取得者もドライバーとして認定。その際、<u>国土交通大臣認定講習と同等の講習受講等の要件</u>や、<u>資質向上のための指導・教育を実施。</u></li> <li>● また、<u>重大な交通違反歴(免許停止等)</u>や<u>犯罪歴がない等も確認</u></li> </ul>
	使用車両	ドライバーが使用権限を持つ 自家用自動車又は事業用自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業主体による<u>車検証等の確認。</u></li> <li>● <u>定期的な点検と報告を義務付ける</u>等、継続的に安全性を確認。</li> </ul>
	事故対応	実施主体の責任による対応と 保険加入	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 実施主体の責任を明確化し、運行管理の責任者の指示により事故発生時の現場や被害者等への対応にあたる<u>サポート体制を構築。</u></li> <li>● <u>実施主体の責任の下、事故等発生時に、利用者等に対する損害を賠償するための保険に加入</u>（タクシーと同等以上）</li> </ul>
	防犯対策	利用者等の防犯対策実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 車内外の映像を記録するドライブレコーダー等の設置や、長時間停止・ルート外運行を探知する仕組み等により、<u>利用者等の防犯対策を実施。</u></li> </ul>
	苦情処理	苦情処理体制の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行管理の責任者やこれをサポートする<u>苦情処理体制を構築。</u></li> </ul>
地元合意		地元合意が必要な場合は知事が責任をもって判断	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域公共交通会議等との協議が要件化された場合は、意見聴取を行ったうえで、<u>最終的に「知事の判断」。</u></li> </ul>