

第二回

大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議資料

令和5年12月11日

大阪府・大阪市 ライドシェア導入検討プロジェクトチーム

目次

- **タクシー業界を取り巻く状況** …… 3
- **2025大阪・関西万博開催等の影響** …… 5
- **第一回有識者会議における主な意見** …… 6
- **万博開催時の移動需要への対応** …… 11
- **タクシーの規制緩和による輸送力の増強対策（案）** …… 12
- **めざすべきライドシェアの姿（議論用たたき台）** …… 13
- **めざすべきライドシェアの姿のイメージ（議論用たたき台）** …… 15

◆タクシー業界を取り巻く状況

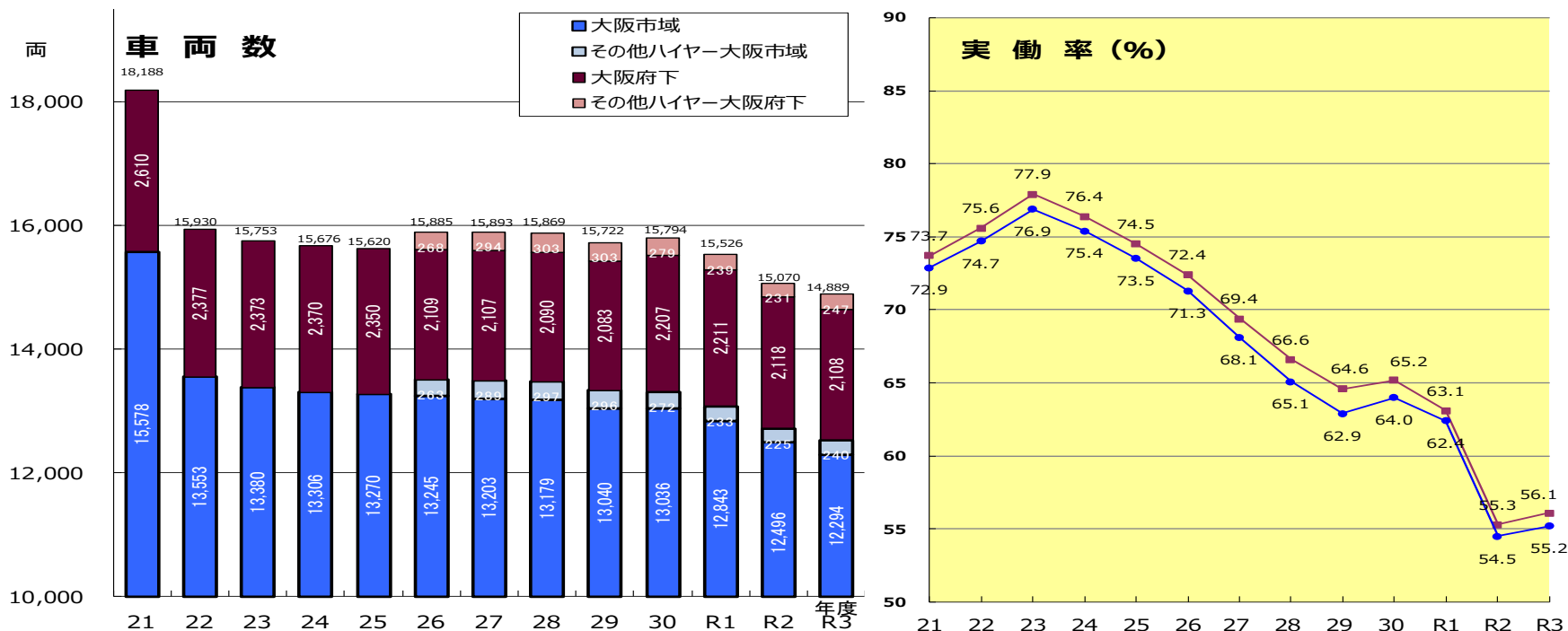
■ 車両数は、H21年のタクシー特措法制定以降のH22年度より大幅に減少

- 府下台数 …… H21：約1.8万台 ⇒ R3：約1.5万台
- うち大阪市域 … H21：約1.6万台 ⇒ R3：約1.3万台

■ 実働率は、H23年度より減少しており、R2年はコロナ禍の影響により急激に減少

- 府下実働率 … H21：約74% ⇒ R3：約56%
- うち大阪市域 … H21：約73% ⇒ R3：約55%

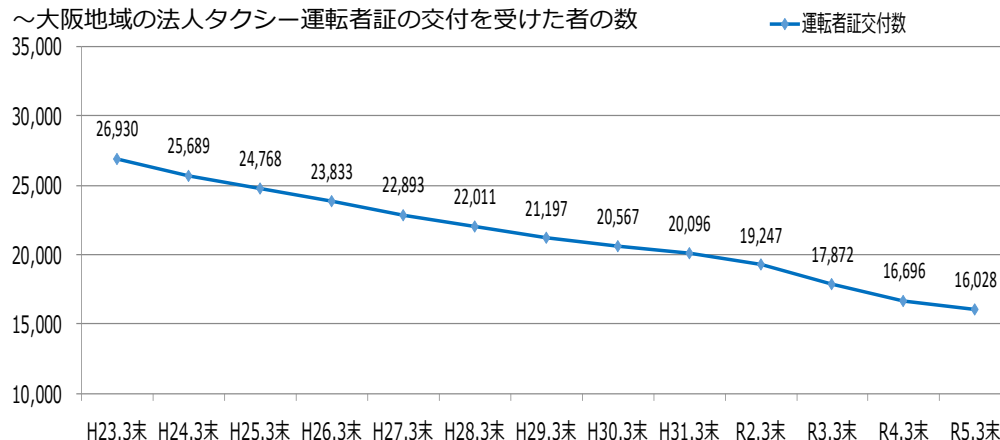
～大阪府下および大阪市域の車両数と実働率～



◆タクシー業界を取り巻く状況

■ 大阪における運転者数は、減少が続いている状況（大阪地域の法人タクシー運転者証の交付者数）

○H23：約2.7万人 ⇒ R5：約1.6万人



■ 大阪における運転者の年齢構成は、60歳以上の割合が61%を超えている。

（※令和5年3月末現在、男性、大阪地域の法人タクシー運転者証の交付者数）

○R5：平均年齢 61.8歳、60歳以上約61.1%

・70歳～：約31.0%、65～69歳：約14.9%

60～64歳：約15.2%

・50～59歳：約23.9%、40～49歳：約9.0%

30～39歳：約3.7%、～29歳：約2.2%

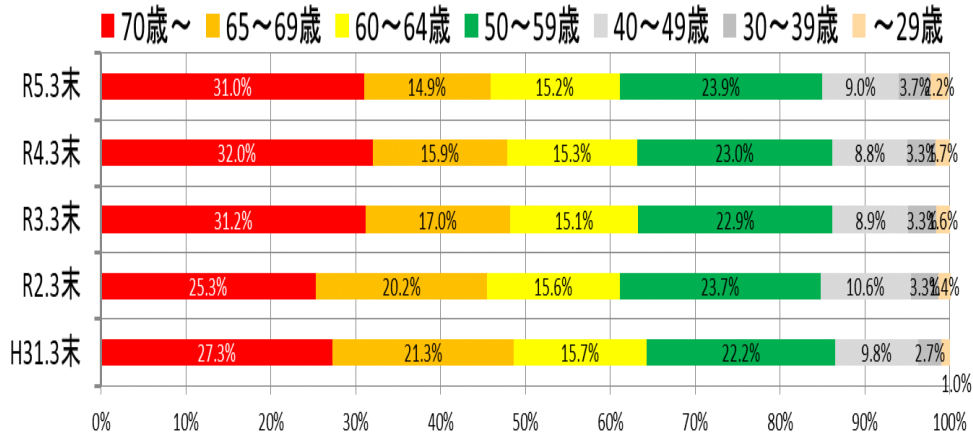
○R4：平均年齢 62.2歳、60歳以上約63.2%

○R3：平均年齢 62.2歳、60歳以上約63.3%

○R2：平均年齢 61.2歳、60歳以上約61.1%

○H31：平均年齢62.0歳、60歳以上約64.3%

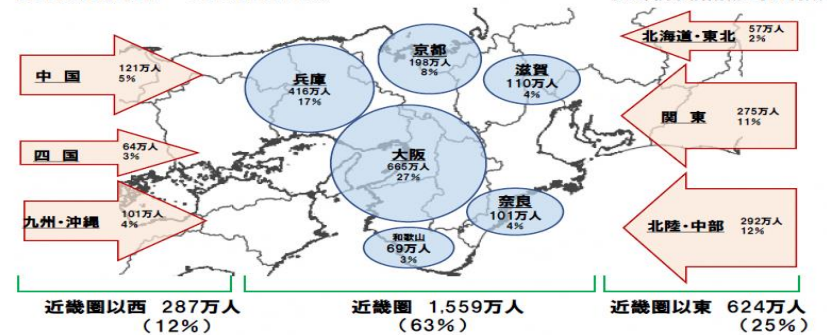
～大阪地域法人タクシー運転者証の交付を受けた者の年齢別構成比（全運転者と平均年齢（男性運転者）～



◆2025大阪・関西万博開催等の影響

■ 大阪・関西万博には、開催期間中に延べ約2,820万人、ピーク時には1日あたり約22.7万人の来場

来場者総数 2,820万人
 うち、国内来場者 2,470万人(近畿圏内 1,559万人 近畿圏外 911万人)
 うち、海外来場者 350万人(12%)



※出典：大阪・関西万博 来場者輸送具体方針（アクションプラン）第3版を基に作成

・新たに約52,000人の方がタクシーを利用すると試算

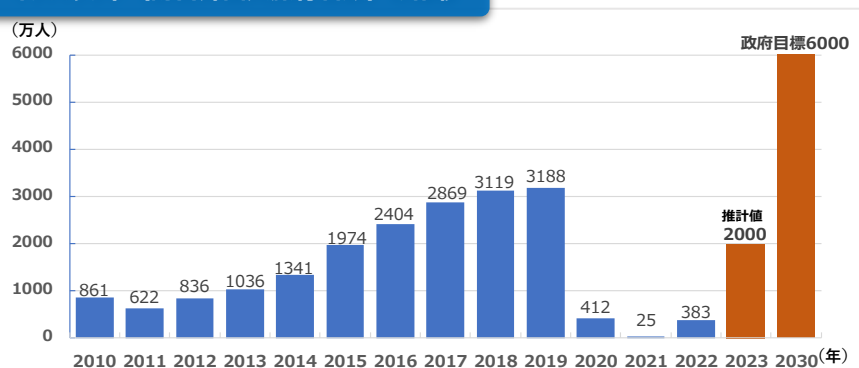
車両1台・1日あたりの輸送人口に置き換えた場合

- ・大阪府域 乗客5.6人(約20%)増
- ・大阪市域 乗客6.3人(約25%)増

※引き続き精査

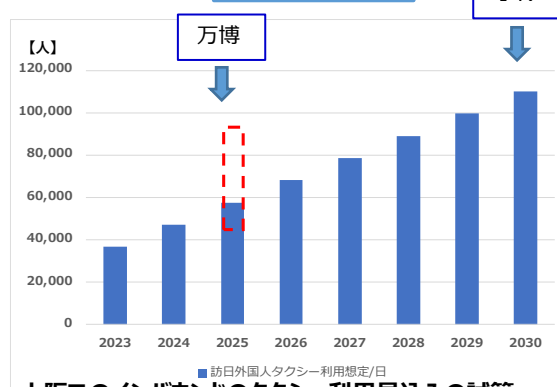
■ 外国人入国者や宿泊者がコロナ禍以前の水準に戻りつつある。

インバウンド（訪日外国人旅行者数）の推移



出典：2022年までは日本政府観光局の発表資料、2023年は6月10日配信の共同通信記事、2030年は国の目標値

※大阪府試算



大阪でのインバウンドのタクシー利用見込みの試算

2030年政府目標を基に大阪府外国人旅行者を推定し大阪府試算

- ✓ 一方で、タクシー業界は人手不足や高齢化に直面し、万博時の交通需要増に十分対応することは難しいと考える。
- ⇒タクシーの供給量の強化に加え、交通需要増に弾力的に対応できるライドシェアの導入が不可欠。

第一回有識者会議における主な意見 ①ライドシェアの必要性

〈タクシーのドライバー不足〉

- 構造的なドライバー不足に起因する交通問題に対処することはナショナルミニマムとして絶対的に必要不可欠
- 高齢者が免許返納したり、全般的な高齢化の中でバスの減便などがあると、タクシーだけが最後の頼りというような局面がある。そういう中で絶対数が足りないと大きな社会問題になってくる。
- タクシードライバーの不足というのは明確。コロナ前から2割以上減ってるという状況。これを今、タクシーの規制緩和とタクシー業界の努力によってこれを何とか戻していこうといただいている。
- 現在、大阪のタクシーは供給不足ではない。繁華街ではタクシーの方が余っている状況。
- 運賃改定により乗務員の待遇改善が徐々に進んでいる。乗務員数は増加傾向。10月末には大阪市域で647名が増加（※3月末からの7か月間）
- （タクシーの）地域的・時間的な不足に対しては、アプリ業者と協調して、地域・時間帯ごとの需給マッチングを行う予定。協会として綿密な統計調査を実施して、事業者に対して例えば入出庫時間の変更要請などを行う対策も可能

〈ライドシェアの必要性〉

- 万博のときに暫定的に導入すべきだし、その後、法改正をきちんとやって都市部でライドシェアを厳格な規制の下に解禁するべき
- ライドシェアの一つの価値として、需要の急激なスパイク時への対応や、オフピーク時の潜在需要の掘り起こしなどもできるところにある。オーストラリアの事例だと、ライドシェアが制度化されてから、ライドシェアが潜在需要を獲得し、タクシーは横ばい。一緒になって市場を広げることが可能と思っている。
- ライドシェアのメリットはフレックス需要対応。消費者も決まった時間に動くというわけでもない。局所的に需給がひっ迫するという場面があるので、そのときにゲリラ的に供給できる体制というのが必要
- 二者択一のように議論されてしまうが、相互に補完し合うことで目標を達成できるのではないかな。より多くの人が必要なタイミングで快適に運送サービスによる便益を受けられる。
- ライドシェアで市内が混めば、万博会場へのタクシーの回送も遅れてスムーズな輸送が妨げられる。

第一回有識者会議における主な意見 ②運行管理と雇用

〈運行管理体制〉

- プラットフォームが責任を持つなど、仕組みを作るためにはライドシェア新法が必要となるが、まずは道路運送法第78条2号と3号の拡大が必要
- ライドシェアは絶対反対ということではない。責任の所在をはっきりさせ、人と車を管理することが必要
- 責任の所在をはっきりする。そして人と車の管理をしていかなければいけない。しっかりとしていくのであればライドシェアでもいいし、タクシーとの垣根は全く要らない。
- ビジネスとしてサステナブルな制度にするためには、全ての地域と時間でライドシェアを可能とすることが極めて重要。

〈利用者の保護〉

- 利用者が求めているのは安全、快適に目的地まで行けるかどうかということ
- 海外では、10代の子どもが1人で乗るサービスがある。どの位置にいるかGPSも見て管理。そういった形でライドシェアもある程度信頼されて使われている。
- 例えば保険にも入らない白タクを認めるというのは危険。犯罪に遭ったドライバーが自己責任にあうのは危ない。絶対に避けるような規制をどうデザインするかということが論点の一番中心のところ。

〈ドライバーの指導、管理〉

- 人の管理としては教育は重要。1種免許でも良いが、運転手の安全教育をどれだけできるか、接客サービスをどれだけできるかが重要
- 副業としてダブルワークとなると、労働時間の問題も出てくる。加えて、運転手の資質も考える必要
- ライドシェアアプリを導入することで、流しがなくなるなど、二種免許の必要性は大幅に下がる。

〈車両の管理〉

- 車の管理は、ライドシェアもタクシーと同様にすべき。登録、点検をきっちりとし、保険も当然入る。

第一回有識者会議における主な意見 ③ 公平な競争条件の確保

〈タクシーに関する規制緩和〉

- 一概に規制緩和に反対しているのではなく、一部の方がメリットを受ける規制改革には反対。業界が活性化する規制緩和は関係機関に要望している。
- イコールフットイングにしていだけるのであれば、タクシー会社も業界ももっと切磋琢磨して、タクシーのいいところを生かしていく。今まで既得権益に甘えてた部分はあったと思うが改善がされるので、むしろいいことになっていると思っている。
- ライドシェアの導入にあたってはイコールフットイングが大事。海外もイコールフットイングを実現するために、タクシーの規制緩和も並行してやっている。
- 乗務員と会社の関係(雇用関係・請負関係)や車両点検などについて、タクシーもライドシェアも同じ条件にしてもらいたい。
- 万博での不足を補うためにライドシェアを考えているならば、府では現在6の営業区域になっていて、これを自由に大阪市内で動けるように緩和すれば、混雑したところにタクシーが行けて不足が補われる。

〈ライドシェアの実施主体〉

- 運行管理主体としては、タクシー会社だけではなく、管理能力を有する新規の法人参入も促進しなければならない。
- タクシー会社が力を合わせて、このライドシェアという新しいビジネスを同時にやるという観点で取り組むのが一番いい。大阪では万博といういいタイミングがあるので、前向きな新しいチャンス、新規事業として別途やるという出口がある。
- 国は供給過多ということで、現状は新規参入は規制されている。ライドシェアをするにしても、実証実験は必要と考える。
- 既存のタクシー会社がライドシェアを運営すれば、旧来型の統制された運賃体系を援用するために、ダイナミック・プライシングが採用されなくなるという可能性が非常に高い

第一回有識者会議における主な意見 ④タクシー業界における課題

- タクシーは、公共の道路上で営業するにあたり、対人保険・対物保険などの任意保険加入が強制されており、自家用自動車とは比較にならない保障義務が課せられている。
- フルタイム労働力を確保するため事業者は社会保険労働保険の加入をさせた正規雇用の乗務員を求めている。乗務員の労働環境は、産業構造を弱体化させるようなギグワーカーではなく、昨今問題視されているワーキングプアとは対極にある。
- 近畿運輸局では現在でも、供給過剰ということで、新規は規制されている。
- 規制がなされている大阪において、まず手初めはタクシーの規制の緩和ではないか。全国のハイヤー・タクシー連合会でも提唱しているように、タクシー運転者の地理試験廃止や二種免許の緩和等をすべき。
- タクシーというのは、全国47都道府県あるが、タクシーの営業区域は620に細分化されている。この細分化された小さい範囲でしか運行ができない。
- 万博のために不足を補うためにライドシェアを考えているならば、大阪府は現在、6営業区域になっている。これを自由に大阪市内で動けるように緩和してもらえば、集中したところ、混雑したところにタクシーがいける、不足が補われるんじゃないかなと思う。
- 法人タクシーは、乗務員と会社の関係が雇用関係にあるというのであれば、ライドシェアもプラットフォームと運転手は雇用関係になると、国によっては雇用関係ということが認められている。なのでイコールフットリングで同じルールで戦いたい。
- タクシーの車両というのは、3ヶ月点検、そして車検は1年で1回、乗用車に比べてかなり厳しい条件。同じ条件でライドシェアと切磋琢磨していきたい。

参考：タクシー事業者からのヒアリングにおける主な意見

■ 実施日：令和5年11月27日～12月1日（第一回有識者会議後）

〈万博期間におけるライドシェアの導入〉

- タクシードライバーの待遇面を改善することで、業務量を確保できるのではないかと考える。
- 時間帯やエリアでタクシー需要予測を行ったうえで、その期間に限って、不足する部分を補う形で営業区域の緩和をすることで、十分対応が可能であると考えます。
- 本来的には、万博の会場輸送は鉄道・バス等の大量輸送機関が担うべき。個別輸送の車が増えることで渋滞が発生するなど、悪影響を及ぼすのでは。

〈安全性〉

- 安全性の問題は導入してから議論を行うのでは遅い。安全面の整備は必須である。
- 車両整備管理や事故時対応が主な課題。日本の個別輸送のレベルが下がらないようにしないといけない。

〈ドライバー管理等〉

- 自由な運営を求められるライドシェアに人の管理や責任は期待できない。
- ライドシェア事業者に乗務員の業務時間や兼業チェック等の運行・労務管理ができるのか。

〈タクシー業界への影響〉

- ライドシェアの導入は、タクシー業界の賃下げにつながるだけ。
- タクシー事業者の衰退が懸念される。ライドシェア事業者が優遇される制度では、タクシードライバーがそちらに流出するおそれがある。

〈その他〉

- ライドシェアを検討する時期が来ていると考える。
- ライドシェアを導入するなら、ライドシェア事業者にもタクシーと同等の条件を求めている。

◆万博開催時の移動需要への対応

【万博開催時における移動需要への対応】

- 約2,800万人の来場が見込まれている万博開催が約1年半後。万博期間中の交通需要の増大に加え、インバウンドの増加等の影響により、府内各地で**タクシー需要の増加に伴う時間的、エリア的なタクシー不足が発生**するおそれが高い。
- そのため、ドライバー不足の解消等に向けたタクシーの規制緩和を行うとともに、来阪者や地域住民の移動需要に対応できるような新たな仕組みが必要。

【タクシーの規制緩和による輸送力増強】

二種免許講習の効率化
二種免許取得期間の短縮
法定10日間研修の半減
地理試験の廃止 など

令和5年11月30日 規制改革推進会議資料（第3回地域産業活性化WG資料）を参考に整理

国の責任において早急に実施が必要

【ライドシェア制度の導入】

- 道路運送法第78条3号の規定を適用し、万博期間中におけるライドシェアの導入が必要。

《論点》

- ・利用者の利便性向上（区域、時間、対象、運賃）
- ・安全の確保（責任の所在明確化、運行管理、実施主体とドライバーの関係）

タクシーの規制緩和による輸送力の増強対策（案）（内閣府規制改革推進会議への提出資料より）

内閣府規制改革推進会議 地域産業活性化WGにおいてタクシーに係る規制改革についての議論されている。本資料は、一般財団法人全国ハイヤー・タクシー連合会がWGに提出した資料を基に加工したもの。

【タクシーに係る規制改革要望】

「二種免許講習の効率化」 「二種免許取得期間の短縮」 「法定10日間研修の半減」 「地理試験の廃止」 など

二種免許教習の効率化

（ヒアリングの声）

- 教習所内実技研修（8コマ）は普通に路上で運転している人にとって意味がない。**必要なのは特殊な技能と見極めの2コマのみ。**
- 実技のシミュレーターは10年前の機器。アップデートできる動画のほうが効果が高い。**シミュレーターは学科の動画に統合すれば十分。**

二種免許取得期間の短縮

- 技能教習（実技）は21時間の修了が必要。1日の教習時限の上限があり（3時限）、教習を入れてはいけない卒業検定日を合わせると**最低でも8日間必要。**
- 1日の上限を4時間に増やし、卒業検定日にも講習可能にすることで2日間短縮でき、さらに「二種免許教習の効率化」と合わせると**8日から3日に短縮**が可能。

法定10日間研修の半減

- 道路運送法により、二種免許の取得に加え**10日間の法定研修が全国一律に課せられている**。そのうち4日はタクシー業務適正化法により義務付けられている。
- 2つの研修内容は重なっている部分が多くあるため、統合すれば、**10日間を5日間に短縮**できる。

地理試験の廃止

- タクシー業務適正化特別措置法の制定から50年余り経過している。カーナビやアプリ等が浸透した現代には適さない。
- **乗務員が絶対的に不足している現状で乗務員確保の障壁となるものとして廃止を求めている。**

めざすべきライドシェアの姿（議論用たたき台）

【道路運送法第78条第3号（公共の福祉）に基づく許可事業として申請】

- ・大阪・関西万博来場者により急増する移動需要への対応
- ・大阪・関西万博来場者の移動により影響を受ける大阪府民の移動需要への対応

項目	実施要件等	考え方等
利用者の利便性向上		
運行区域	大阪府域全域	○大阪・関西万博来場者の移動や、住民の通院利用などにも対応するため、 府内全域を対象
運行期間 運行時間	万博開催半年前～終了まで(約1年間) 時間制限なし	○万博開催時には円滑に運行できるよう、 万博開催前から実施 ○万博の開催時間やその後の食事等も考慮し、 時間制限は設けない。
運送対象 (利用者)	制限なし	○大阪・関西万博来場者や住民の利用などに対応するため制限しない。
対価 (運賃)	ダイナミックプライシングを採用	○安全な運行を確保しつつ、需給に応じた価格設定を可能にするため、 一定の範囲内で自由設定（ダイナミックプライシング）を採用。
安全の確保		
実施主体 (許可申請者)	安全にライドシェアによる旅客運送ができる者 (タクシー会社だけでなく、新規事業者の参入を認める)	<ul style="list-style-type: none"> ○実施主体とドライバーは、雇用契約または業務委託契約 <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーの自由な働き方の選択を尊重。 ○アプリを利用し、運転者(使用車両含)の登録・管理や配車を行う者 <ul style="list-style-type: none"> ・申請者が事業全体(対利用者・運転者)の責任を負える体制を構築 ・申請者の責任が明示されれば、運行管理業務の委託は認める ○ドライバーの契約形態にかかわらず安全性を担保できる体制を構築 <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>安全性の担保（次ページ参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ドライバーの資格確認、▶使用車両、車両整備 ▶運行管理、▶事故対応・防犯対策・苦情処理 </div>

めざすべきライドシェアの姿（議論用たたき台） 安全性の担保

項目	実施要件・考え方等	確認手法等
▶ドライバーの資格確認	<ul style="list-style-type: none"> ○第2種免許又は第1種免許取得者 ○安全確保等のための条件を設定 ○資質向上のための指導、教育等を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通大臣が認定する講習と同等の講習を修了 ・交通違反歴がないこと（免許停止等の基準を設定） ・犯罪歴のないこと ・安全安心対策や資質向上に関する講習の受講等
▶使用車両、車両整備	<ul style="list-style-type: none"> ○ドライバーが使用権限を持つ自家用自動車または事業用自動車 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手登録時に実車と車検証等を確認 ・定期的な点検を行うなど、継続的に安全性を確認
▶運行管理	<ul style="list-style-type: none"> ○DXを活用した柔軟、機動的な運行管理の実現（運行管理者を1名以上選任） ○過労運転防止のため、ドライバーの運行時間は制限を設ける 	<ul style="list-style-type: none"> ・対面点呼と同等の確認ができるオンライン点呼の実施 ・運転者の健康・アルコールチェックが対面と同等に行えること
▶事故対応	<ul style="list-style-type: none"> ○実施主体の責任を明確化し、運行管理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体制を構築。 ○タクシーと同等以上の保険加入（対人8000万円、対物200万円） 	<ul style="list-style-type: none"> ・実施主体の責任の下、ドライバーとともに、運行により生じた旅客・第三者の身体や財産に対する損害を賠償するための措置を実施
▶防犯対策	<ul style="list-style-type: none"> ○実施主体の責任の下、ドライバーとともに、利用者の乗車中における防犯対策を整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライブレコーダー等（車内外の映像を記録）の設置
▶苦情処理	<ul style="list-style-type: none"> ○実施主体の下に苦情処理体制を構築。利用者対応やドライバー教育につなげる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・実施主体による窓口設置、現場対応講習開催、マニュアル作成等

めざすべきライドシェアの姿のイメージ（議論用たたき台）

- 配車アプリを通じ、利用者と運転者をマッチング、運送契約に基づき運送サービスを提供。
- 利用者にとって安全な運送サービス提供のため、原則、事業実施者が運送サービス提供に関する責任を負う。
利用者に対しては事故・トラブルの対応等、運転者に対しては、運転者・使用車両及び運行の管理等を行う。

事業スキーム（基本的枠組み）

