

2023.12.14

第12回副首都推進本部（大阪府市）会議

資料2

# 大阪がめざすべきライドシェア（案）

---

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



## ◆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、1年半後に大阪・関西万博の開催を控えており、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)

### 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

### 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)

**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**

- ▶ タクシー運転手確保に向けた規制緩和とともに、自家用自動車という地域資源を活用した新たな移動手段（ライドシェア）の導入により、あらゆる移動需要に対応できる仕組みを構築。
- ▶ ライドシェア導入には法整備が必要であるが、時間を要するため、現行法において同等の仕組みを構築。

## タクシー市場

### タクシー会社

地域公共交通を支える  
主体としての役割

## ライドシェア市場

### 新規参入 (タクシー会社)

タクシー会社の資源をいかした  
ライドシェアへの参入

### 新規参入事業者

- プラットフォーマー
- アプリ配車会社
- 交通事業者（バス会社等）
- 運転代行業者 など

※タクシー会社とのJV等も可

## イコールフットイング

(利用者目線の安全・安心の確保、公平な競争環境としての運賃制度)

# ◆大阪がめざすべきライドシェア（案）〈概要〉

## 安全性の確保

- ◆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)
- ◆雇用形態：  
雇用契約又は業務委託契約
- ◆管理体制：  
ICTを活用した柔軟・機動的な  
運行管理体制
- ◆使用車両：  
自家用自動車又は事業用自動車
- ◆事故対応：  
実施主体の責任による対応と保険加入
- ◆防犯対策：  
利用者等の防犯対策実施

## ドライバーの資質向上

- ◆資格要件：
  - ・第1種免許+講習受講  
(大臣認定講習並み)
  - ・継続的な教育
  - ・交通違反歴・犯罪歴等のチェック
- ◆苦情処理：  
苦情処理体制の構築

## 利便性の向上

- ◆運行区域：  
大阪府域全域
- ◆運行期間：  
万博開催半年前～終了
- ◆運行時間：  
時間制限なし
- ◆運送対象：  
制限なし
- ◆運賃：  
ダイナミックプライシング
- ◆雇用形態：  
雇用契約又は業務委託契約
- ◆地元合意：  
国で要件化されれば  
意見聴取を実施

徹底した安全管理・イコールフットイングのもと、  
「タクシー」と「ライドシェア」の両輪で府民の移動の自由を守る

## ◆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**

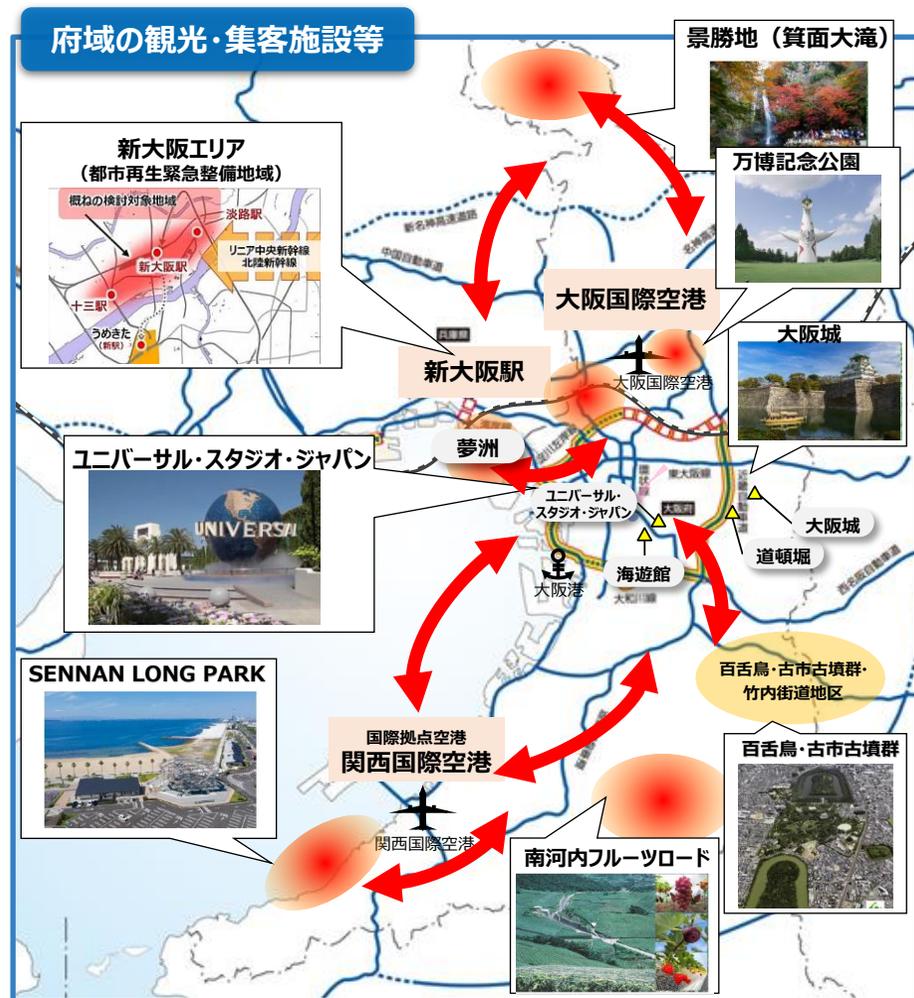
項目		実施要件等	考え方等
運行区域等 (P7)	運行区域	大阪府域全域	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 南部に関西国際空港、北部に大阪国際空港があり、また、大阪市を中心に<b>大阪府域全域に観光資源が点在</b>。2019年には外国人旅行者数約1,230万人が大阪を訪問し、<b>大阪・関西万博では国内外から2,800万人が来阪予定</b>。</li> <li>● これら万博期間中の移動ニーズに対応するため、<b>区域・時間・対象に制限を設けることなく、公共交通の供給体制を確保する</b>。</li> </ul>
	運行期間 運行時間	万博開催半年前～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>● <b>多様な主体が自由に参入</b>できるようにすることで<b>供給力を確保</b>。</li> <li>● タクシーに加え、<b>タクシーと同等の運行管理体制</b>（P6の運行管理を参照）<b>を確保できる事業者の新規参入も認める</b>。</li> </ul>
雇用形態 (P8)		雇用契約又は業務委託契約	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>交通需要に弾力的に対応</b>するため、雇用方式に加えて、<b>業務委託方式も可能とする</b>。</li> <li>● <b>実施主体が責任をもって</b>運行管理、継続的な研修、保険への加入等を行うことで、<b>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</b>。</li> </ul>
運賃 (P9)		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<b>弾力的な対応ができるライドシェアの特性を活かす</b>ため、<b>需給に応じて変動する運賃を採用</b>。</li> </ul>

項目		実施要件等	考え方等
運行管理 (P10)	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>

# ◆大阪がめざすべきライドシェア（案） 【運行区域のイメージ】

- ✓ 食文化やエンターテインメントをはじめ歴史・文化・芸能など、様々な観光、集客施設を有しており、来阪者が府域を周遊、回遊

- ✓ 大阪・関西万博には海外からの来場者約350万人を含む約2,820万人が来場



**大阪・関西万博**

名称 : 2025年日本国際博覧会 (略称: 大阪・関西万博)  
 テーマ : **いのち輝く未来社会のデザイン**  
 サブテーマ : Saving Lives (いのちを救う)  
 Empowering Lives (いのちに力を与える)  
 Connecting Lives (いのちをつなぐ)  
 コンセプト : **People's Living Lab (未来社会の実験場)**  
 開催期間 : 2025年4月13日~10月13日  
 想定来場者数 : 約2,820万人  
 うち、国内来場者 2,470万人  
 うち、海外来場者 350万人

**府内全域を運行区域とすることにより、大阪全体でのおもてなしを実現**

## ◆大阪がめざすべきライドシェア（案）

## 【業務委託契約による安全性確保】

- ▶ 安全な運行管理・利用者保護の観点から、事業主体が運送サービス全般に責任を持つことを前提に、事業主体・ドライバー（受託事業者）が契約を締結することで、役割や責任分担を明確化

### 【契約の内容（例）】

安全管理 (点呼・車両点検等)	安全・快適な運送サービス提供を目的とし、点呼(健康状態やアルコールチェック)や車両点検を <u>業務委託契約において事業主体への報告を義務付け</u>
資質向上 (安全運転・接遇等)	安全・快適な運送サービス提供を目的とし、ドライバーに対し、安全運転や接遇に関する講習受講を <u>業務委託契約に基づき事業主体が実施</u>
損害保険	ドライバーが加入する保険と、事業主体が加入する保険の範囲を <u>業務委託契約において規定（最終は事業主体が責任を負う旨の契約を締結）</u>
苦情対応	事業主体が苦情対応を行うことを <u>業務委託契約に基づき事業主体が対応</u>

- ◇ 業務委託であっても、契約において責任の所在を明らかにすることで安全性の確保が可能
- ◇ なお、雇用契約であっても、弾力的な交通需要に柔軟に対応できるよう、ライドシェアに適した雇用形式（パート・アルバイト等）を認めることが必要

## 【現行の運賃制度】

## 公定幅運賃・自動認可運賃制度 ※乗り場・流し等

- ✓ 原則として国が定めた運賃幅の範囲内で、各事業者が距離制運賃を設定。（深夜早朝割増等は可能）

普通車	距離制運賃（大阪地区）	
	初乗り運賃（～1.3km）	加算運賃
上限運賃	600円	260m 100円
B運賃	590	264m 100円
C運賃	580	269m 100円
D運賃	570	274m 100円
E運賃	560	279m 100円
F運賃	550	284m 100円
下限運賃	540円	289m 100円

※このほか、時間制運賃、時間距離併用制運賃などあり

## 事前確定型変動運賃制度（R5.7～） ※アプリ限定

- ✓ 算定された運賃の±5割の範囲内で変動、変動運賃の平均額が公定幅/自動認可幅に収まるよう設定

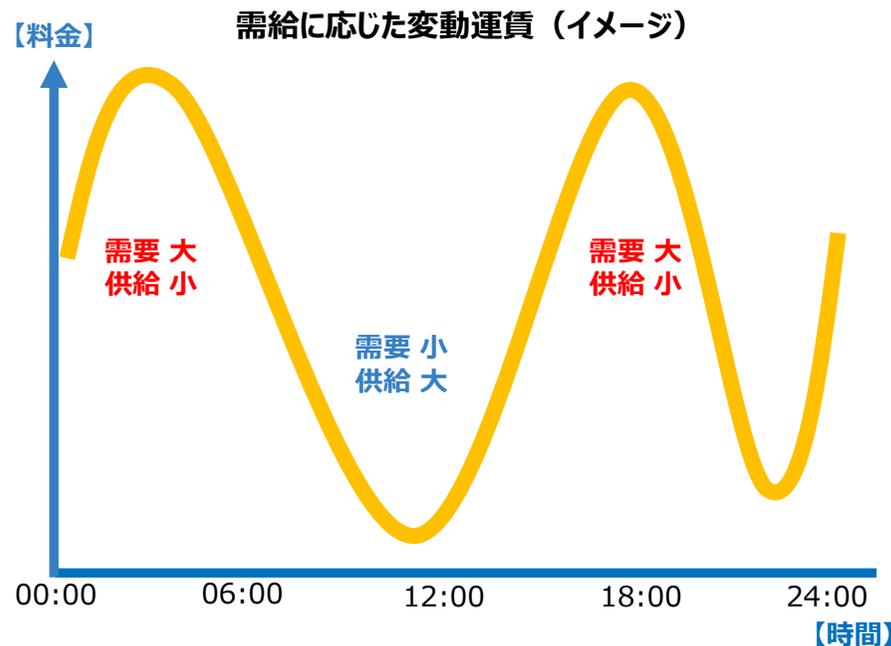
【例：大阪地区初乗り600円を採用するタクシー会社の場合】



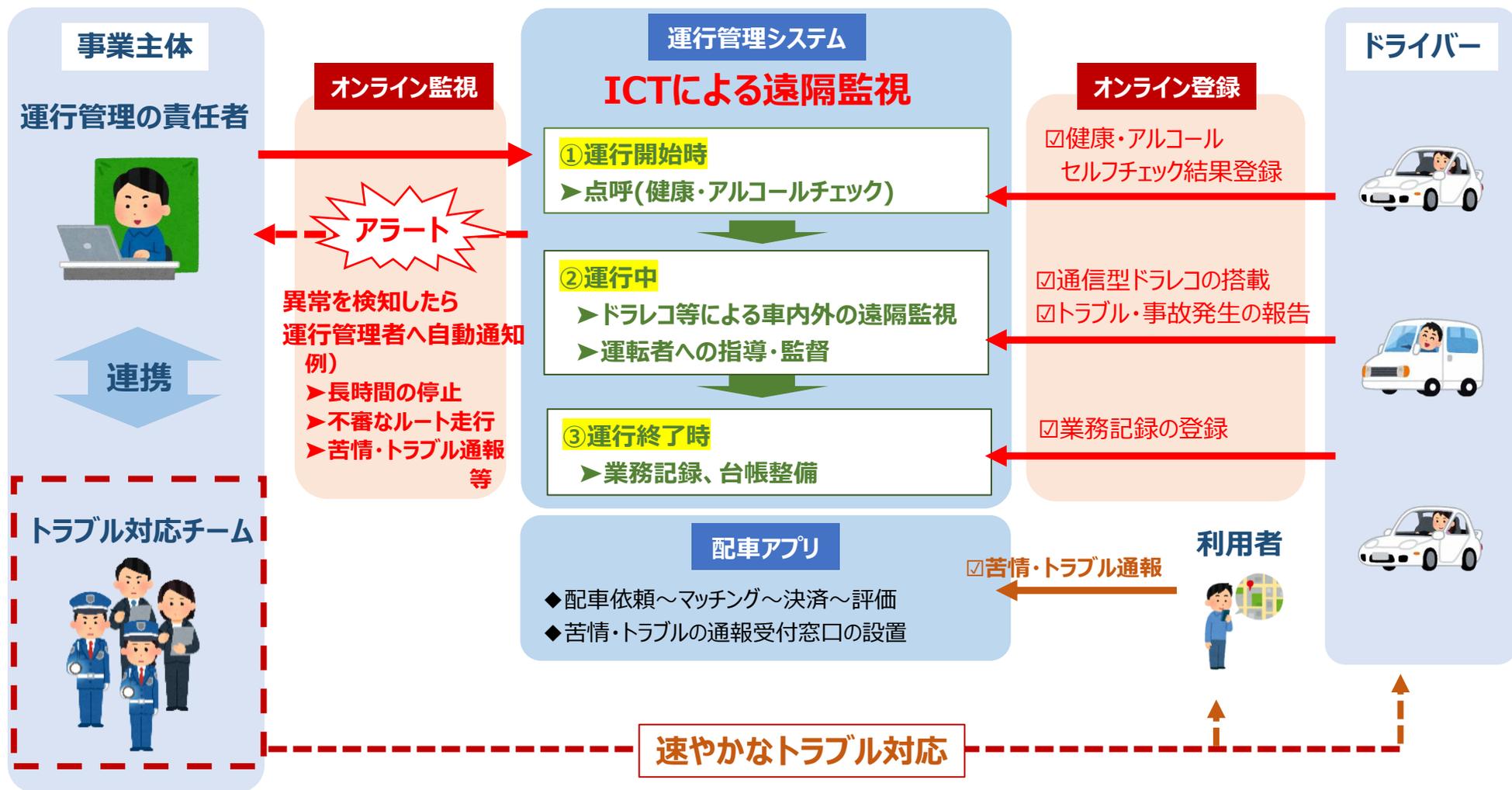
## 【ライドシェア特性を活かした運賃制度】

## ダイナミックプライシング

- ✓ 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弾力的な対応ができるライドシェアの特性を活かすため、需給に応じて変動する運賃を採用
- ✓ 事前確定型変動運賃制度の「運賃の±5割の範囲内」や「平均額が運賃幅に収まること」などの要件の撤廃



需給状況に応じた変動運賃で多様なニーズに柔軟に対応



ICTを活用した柔軟・機動的な運行管理で安全性をしっかり確保

# 【参考資料】

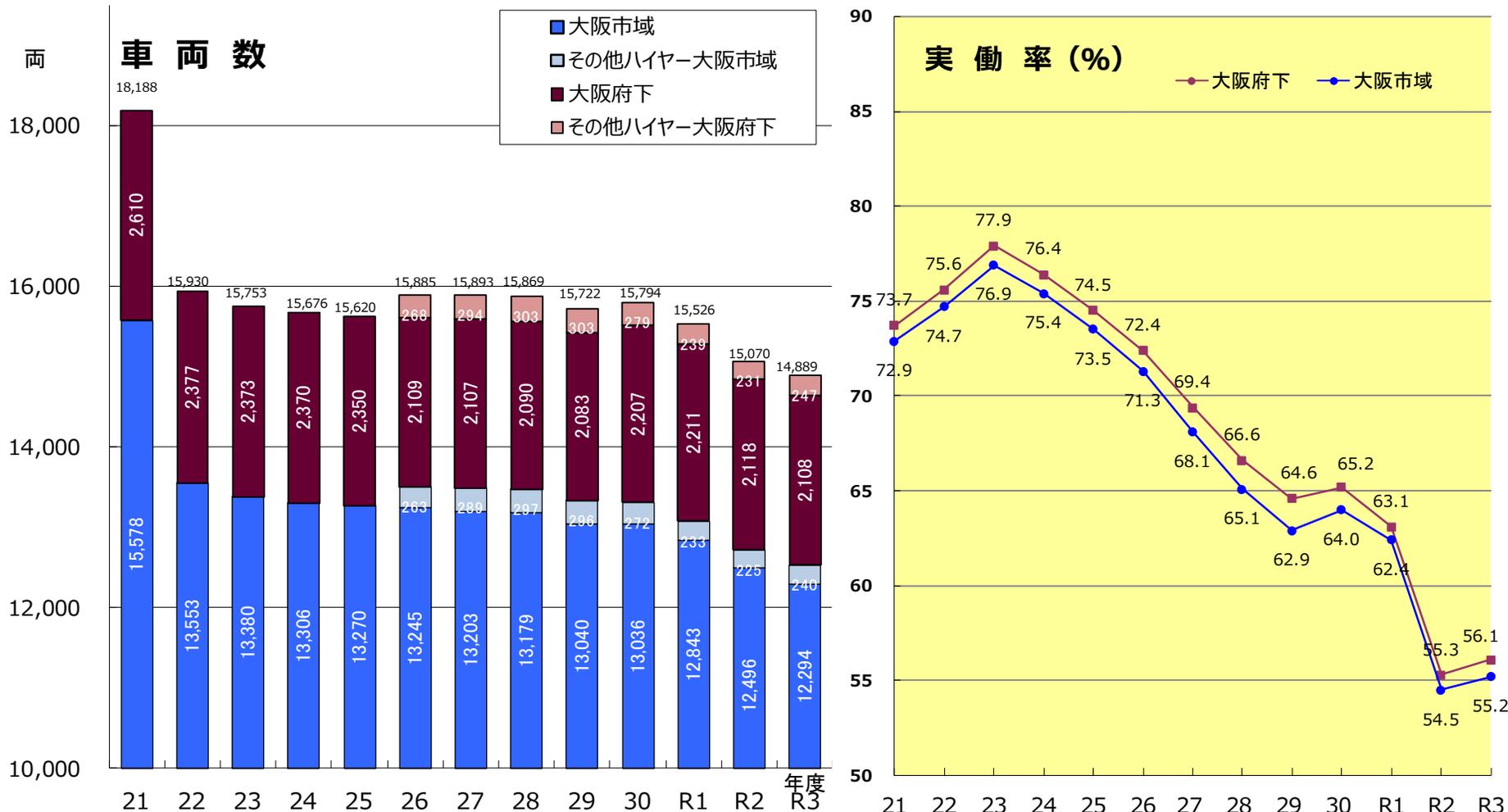
# タクシーの車両数と実働率

▶タクシーの車両数については、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。

▶実働率も、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。

## 大阪におけるタクシー車両数及び実働率の推移

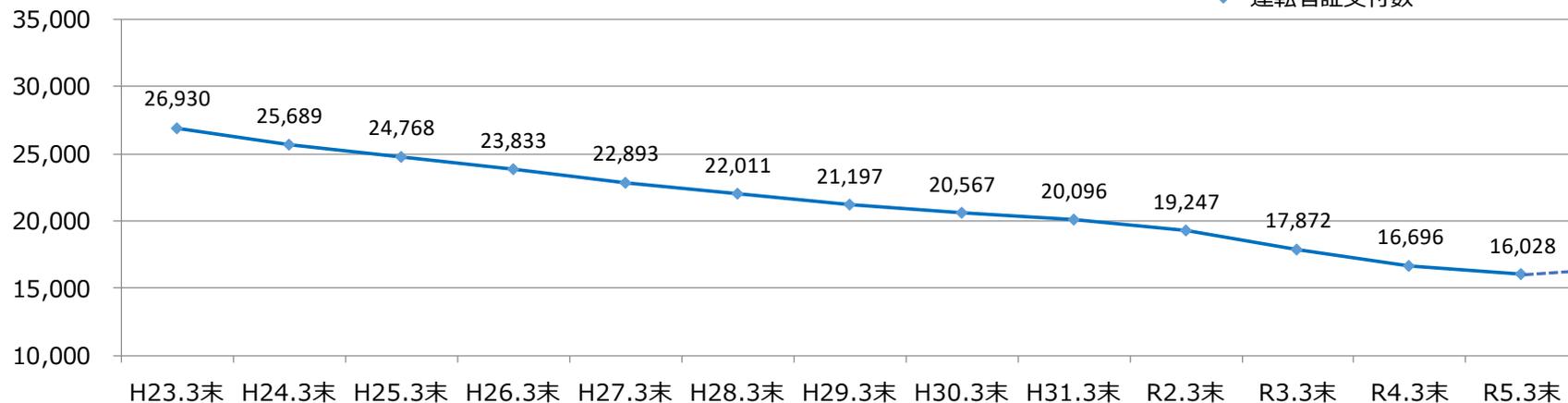
～大阪府下および大阪市域の車両数と実働率～



- ▶直近では回復傾向にあるものの、H23以降、タクシーの運転者数も減少し続けている。
- ▶60歳以上の割合が61%超、70歳以上の運転手も増加しており、高齢化が進展。

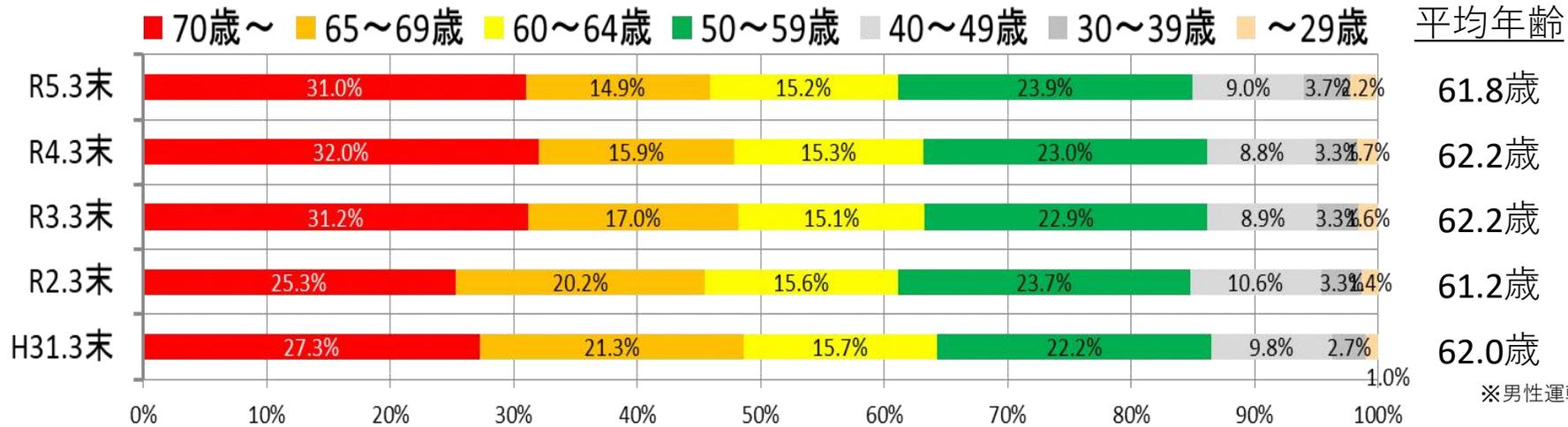
## 大阪におけるタクシー運転者数

～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



## 大阪におけるタクシー運転者の年齢構成

～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）～



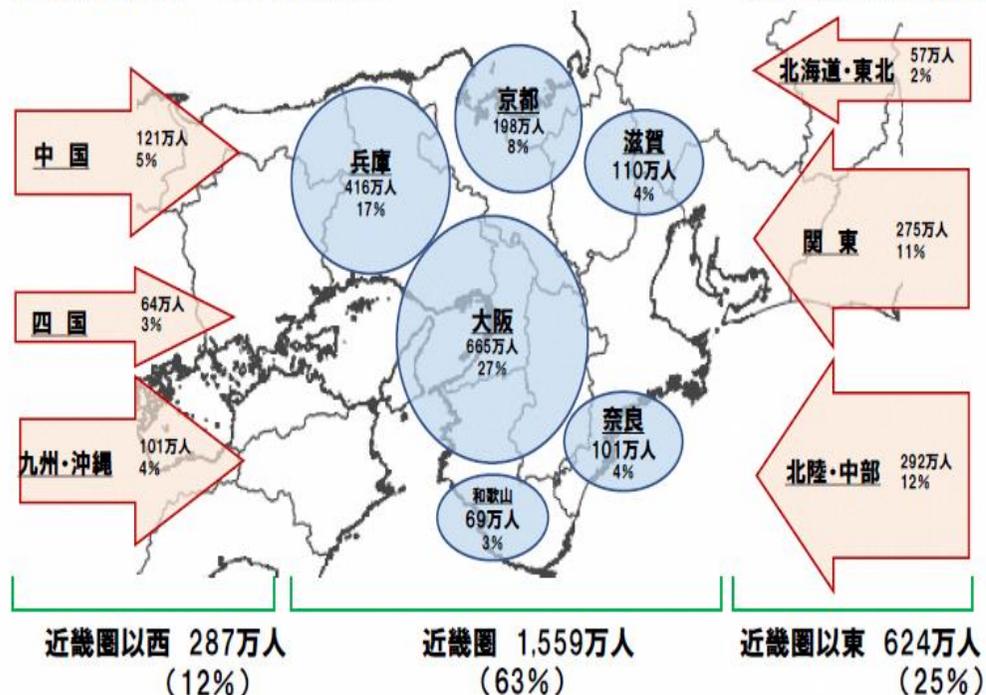
資料：公益財団法人大阪タクシーセンター調べ

# 万博時のタクシー需要

▶1年半後に開催される大阪・関西万博には、国内外から延べ約2,820万人、ピーク時で1日あたり22.7万人の来場が見込まれており、万博期間中の交通需要増大により、時間的・エリア的なタクシー不足が発生するおそれ。

## 万博来場者数と方面別内訳

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%)  
 (%は国内来場者総数に対する割合)



・1990国際花と緑の博覧会の来場者実績等をベースに推計  
 ・増数処理の関係上、合計は一致しない場合がある

## 万博時のタクシー需要（大阪府域）の見通し

### 【万博来場者の輸送機関別内訳】

ピーク時来場者22.7万人/日



このうちの一部がタクシーを利用して府域を周遊する可能性

PT  
試算

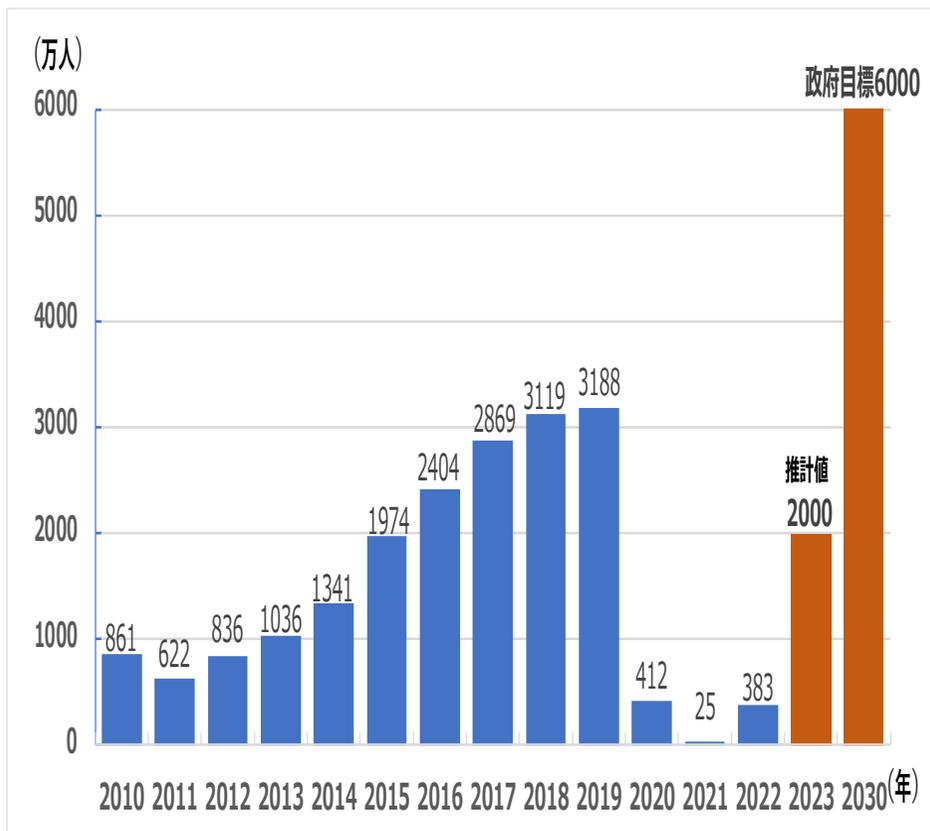
**新たに約52,000人/日の方がタクシーを利用**  
 (延べ人数)

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

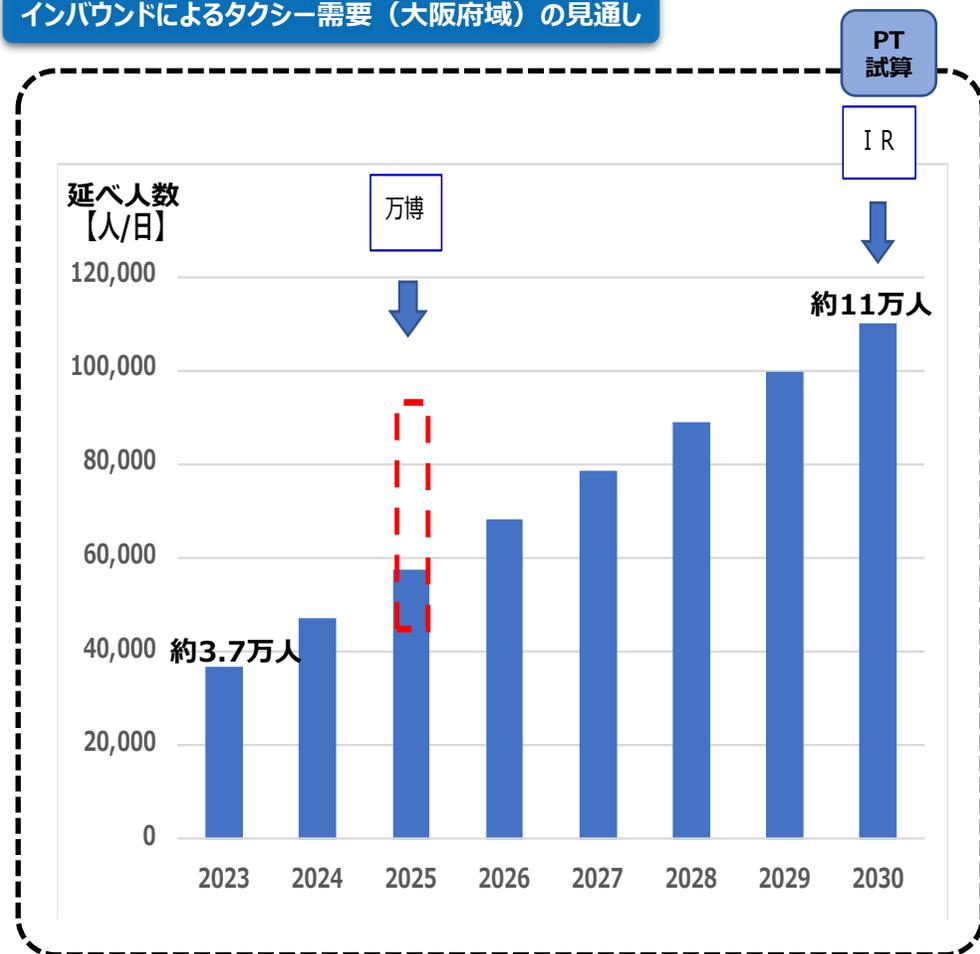
- ▶ 訪日外国人旅行者数がコロナ以前の水準に戻りつつあり、政府においても2030年のインバウンドを6000万人とする目標を掲げていることから、今後さらなるタクシー需要の増加が見込まれる。
- ▶ 大阪では、さらに I R の開業も予定されており、さらなるタクシー需要が発生。

## インバウンド（訪日外国人旅行者数）の推移



【出典】 2022年まで:日本政府観光局の発表資料  
 2023年:6月10日配信の共同通信記事  
 2030年:政府目標値

## 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