

万博期間中のライドシェアの緩和に向けて

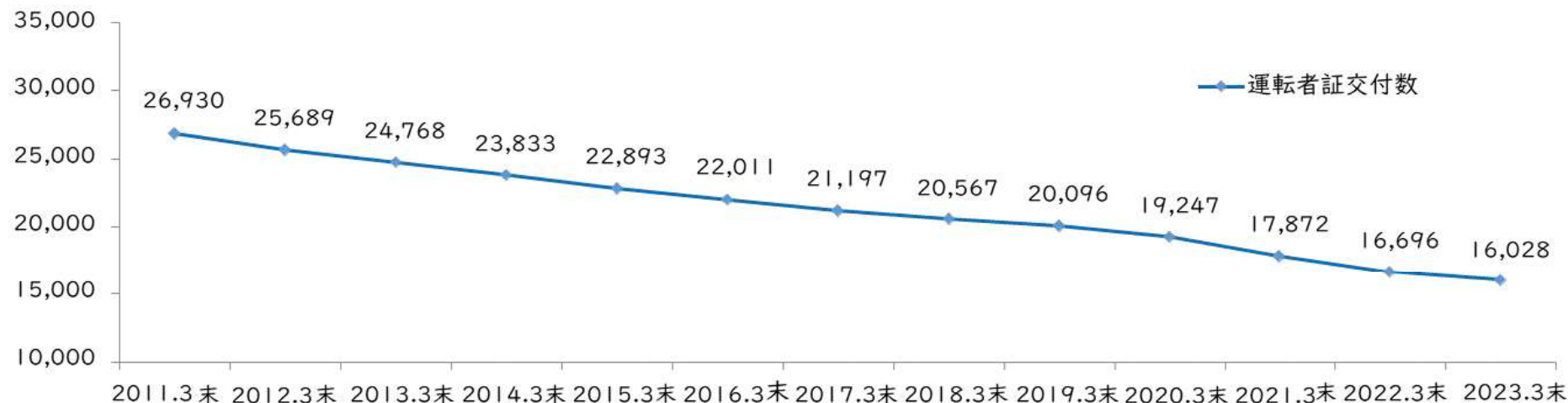
大阪市

2024年5月20日

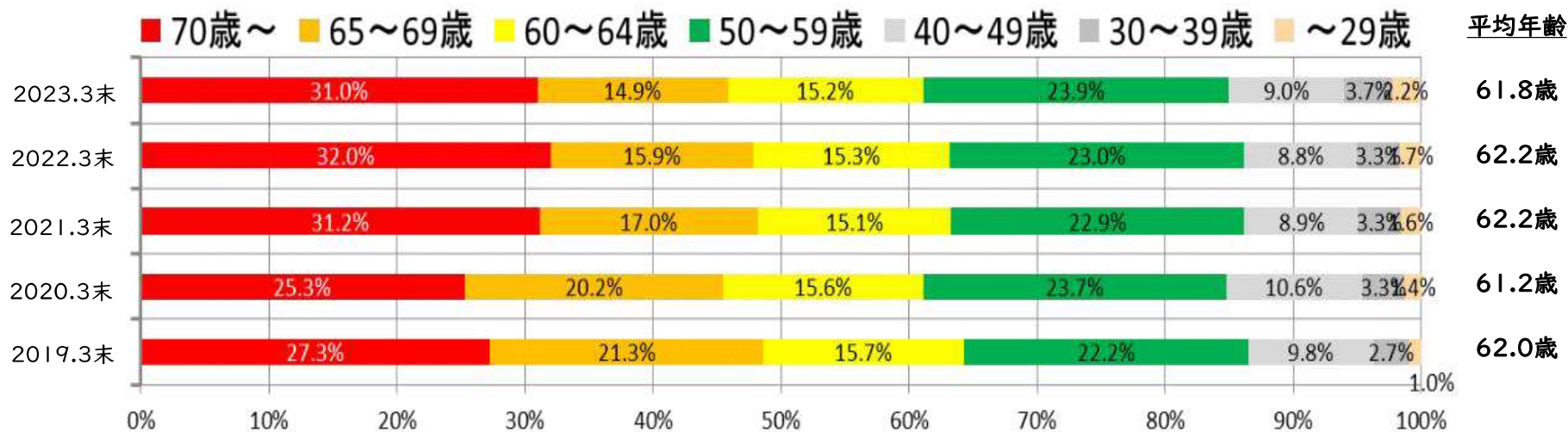
大阪におけるタクシー不足の状況

- 大阪のタクシードライバーの数は、直近では回復傾向にあるものの、2011年以降減少
- 年齢構成については、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
- 地域を支える公共交通は、人口減少やライフスタイルの変化に加えて、人手不足・高齢化により大変厳しい状況

【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)】



大阪府における万博開催時及び開催後の需給予測

- 大阪・関西万博の来場者数の政府目標は2,820万人。インバウンドの2030年の政府目標は6,000万人
- 大阪府では、「万博の来場者」「万博前後の周遊」「インバウンド増加」の観点から更なる需要増を予測
- 万博期間中は、国内外から2,800万人もの来場者が万博だけでなく、大阪・関西を楽しんでもらうことに加え、府民の日常生活を支える移動手段を確保するには厳しい状況

●「万博来退場」

ピーク日来場者
22.7万人/日
うちタクシー利用者数(来場は兵庫・京都除く)
約7,800人/日
「大阪・関西万博来場者輸送具体方針等より」

●「万博前後の周遊」

ピーク日来場者
22.7万人/日
うち府外来場者数
約17.4万人/日
「大阪・関西万博来場者輸送具体方針より」

●「インバウンド増加」

来阪者数
2023~2025年来阪外国人増加人数
約10,500人/日
「観光庁・大阪観光局データ」

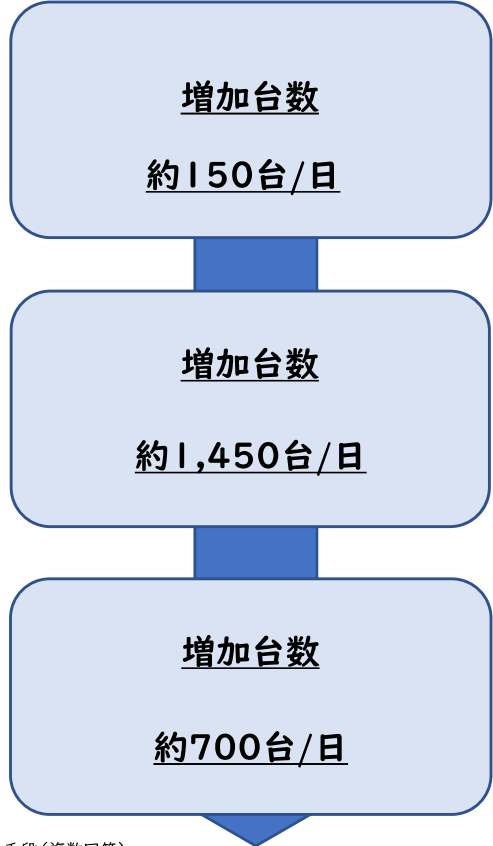
宿泊日数 「観光庁、大阪観光局データ」
国内:0.1143泊~1.62泊
海外:3.79泊~5.5泊

タクシー分担率 「観光庁資料等」
国内:6.8%※
海外:24.1%

タクシー利用回数 「府アンケート調査等」
国内:1回/日
海外:2.7回/日

輸送人数
2.745人/台
「現地調査」

タクシー日輸送回数
19.6回/日
「近畿運輸局データ」



※出典:公益財団法人日本交通公社「旅行年報2022」の大阪府のハイヤー・タクシー利用率「日本人の国内宿泊観光旅行における旅行先での交通手段(複数回答)」

【タクシー】 … **約2,300台/日の稼働**(2022年比27%増)が必要(2022年実績 約8,400台/日)

【ドライバー】 … 実働率から換算し、**約4,000人必要** (タクシー実働率58%で試算)

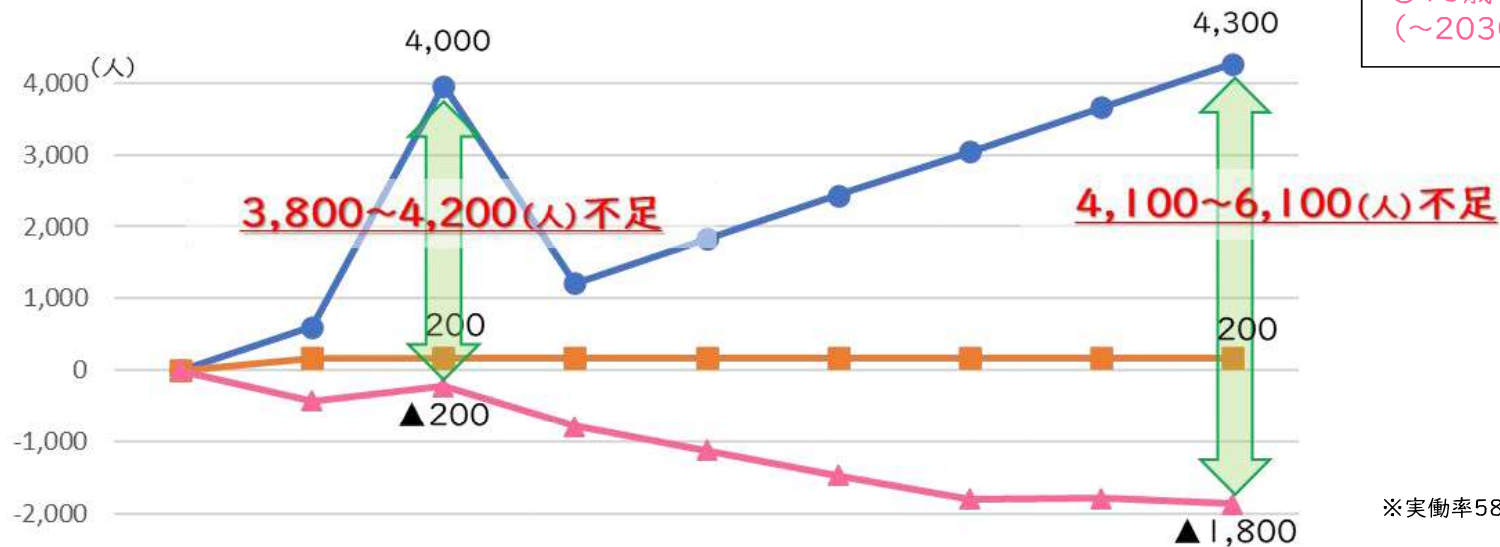
大阪府における万博開催時及び開催後の需給予測

■ 実働台数の予測



- 【需要】** ● (Blue circle)
 ○万博: 来退場+前後周遊+インバウンドの増加
 ○2030年: インバウンド+国内観光客の増加
- 【供給①】** ■ (Orange square)
 ○2024.3末まで増加後、退職と新規が拮抗し横ばい
- 【供給②】** ▲ (Pink triangle)
 ○2022.10~現在までの増加傾向が今後も継続
 ○75歳を超えたドライバーが退職
 (~2030年で約6,300人退職=75歳超え)

■ 必要ドライバー数の予測



※実働率58%から必要台数=ドライバー数として算出

大阪がめざすライドシェアについて

- 道路運送法第78条第3号に基づく2024年4月スタートのライドシェア制度では、万博時の交通需要の対応としては不十分。**万博開催期間中の移動の手段の確保**に向け、**利用者の利便性の向上・ドライバーの確保の観点から、さらなる緩和が必要**
- **徹底した安全管理を前提**としつつ、**タクシーとライドシェアが共存共栄しながら、両者が両輪となって、万博期間中の交通需要の増加に対応する仕組みを構築**

大阪がめざすライドシェアのポイント

<ポイント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

<ポイント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
- ◆ ワーキングペア対策の実施や、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

<ポイント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に、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

<ポイント④>

ダイナミックプライシング
の導入へ

- ◆ 雨天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

万博期間中のあらゆる移動需要をタクシーとライドシェアの両輪で確保

■ 大阪がめざすライドシェア導入のメリット

大阪がめざすライドシェアが認められれば、以下のことが実現可能

● 万博来場者の交通分散

- ・交通手段の分散によって鉄道やシャトルバスの混雑緩和に

● 万博を契機とした関西全体の周遊・観光の促進

- ・「万博会場ー空港」「ターミナル駅(大阪駅等)」間の多様な移動手段が確保され、外国人をはじめ土地勘がない観光客等にとって、スムーズな「関西全域の周遊」が可能に
 - ・地元住民も移動の選択肢が増え、飲食店や日常生活におけるスムーズな移動が可能に
- ⇒大阪府域全域をカバーすることで、観光客・府民等の「移動の足」を確保