

第 3 回 東 大 阪 市 地 域 公 共 交 通 会 議

【報告第1号】

市内のタクシーに係る現状と今後の見通しについて

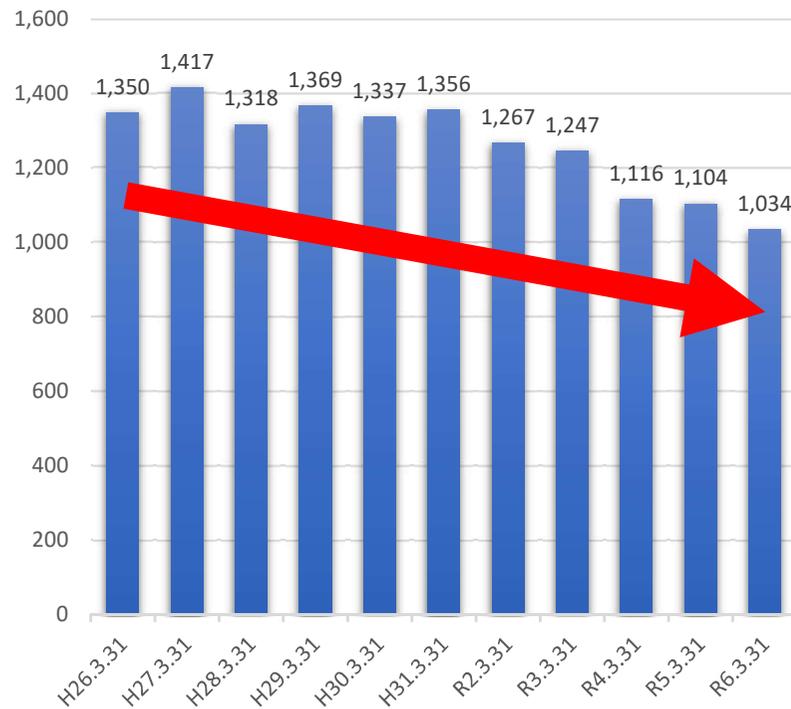
タクシー事業を取り巻く状況

令和5年 12月20日	デジタル 行財政改革 中間とりまとめ	<ul style="list-style-type: none">・人口減少等に伴う交通需要の減少とコロナ禍が相まって、タクシー・バス等のドライバー不足が深刻化・急増するインバウンド観光や季節・時間帯等で変動する移動需要に的確に対応するサービス提供の仕組みも不足
令和6年 3月29日	国土交通省	タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や一般ドライバーを活用することで補う仕組み(自家用車活用事業)を創設
令和6年 4月以降	厚生労働省	自動車運転の業務の働き方改革を進めるため、時間外労働の上限規制が適用

タクシー関連データ (大阪運輸支局提供)

・車両数

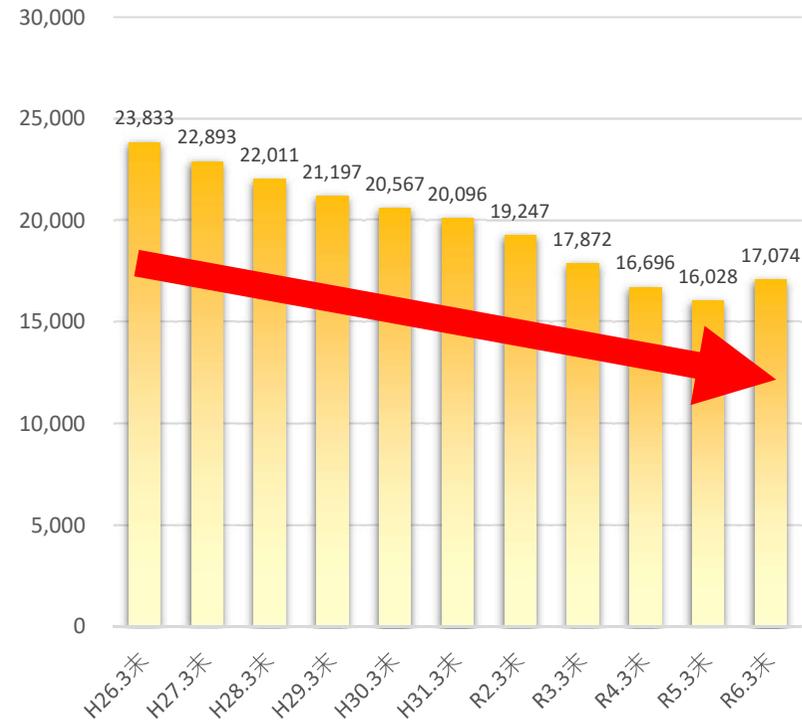
営業所配置車両数



東大阪市

・運転者

法人タクシー運転者証の交付を受けた者の数



※A地域(東大阪市含む16市2町)

タクシー事業の現状把握

東大阪市の現状

地域の声や現在実施している社会実験の運行実績から、市内では日中にタクシーが不足する時間帯があると考えている



調査

東大阪市内における駅前に待機するタクシーの台数調査



東大阪市内のタクシーの現状把握

実地調査 結果

●5月14日	大阪メトロ中央線		近鉄けいはんな線			JR学研都市線		待機台数計
時間・駅	高井田	長田	荒本	吉田	新石切	徳庵	鴻池新田	
9時30分	1	0	3	1	5	0	3	13
13時30分	1	0	1	1	1	0	5	9
乗車人数	8,358	8,872	7,193	7,465	8,691	9,366	11,905	
降車人数	8,245	8,831	7,167	7,550	8,418	—	—	

●5月15日	近鉄奈良線								待機台数計
時間・駅	布施	河内永和	河内小阪	八戸ノ里	若江岩田	河内花園	東花園	瓢箪山	
9時30分	9	0	5	7	1	0	2	2	26
13時30分	9	0	1	4	0	0	6	3	23
乗車人数	17,187	6,126	11,106	12,663	7,128	5,180	8,749	9,374	
降車人数	17,359	6,414	11,058	12,401	6,965	5,148	8,771	9,024	

●5月16日	JRおおさか東線		近鉄大阪線		待機台数計
時間・駅	JR長瀬	衣摺加美北	JR俊徳道・近鉄俊徳道	近鉄長瀬	
9時30分	1	0	1	0	2
13時30分	0	0	1	0	1
乗車人数	3,130	2,649	5,585	13,619	
降車人数	—	—	—	13,469	

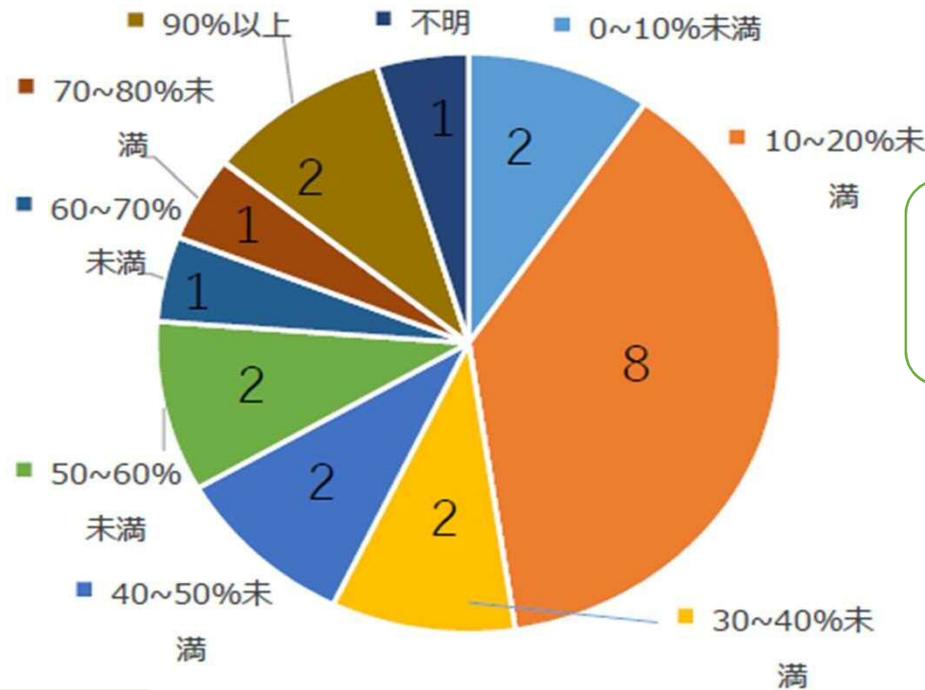
結果

9時30分 22駅中7駅で0台
 13時30分 22駅中9駅で0台
 午前に比べ、午後の方が待機台数が少ない

調査結果に対する考察

タクシー事業者へのアンケート(令和2年度実施)

東大阪市内の法人タクシー事業者における東大阪市内での乗車割合(回答数21社)



登録台数約1300台のうち、
実際東大阪市内で運行する車両は
約290台と推測

結果

東大阪市内の複数の駅前で待機台数が0台
午前に比べ、午後の方が待機台数が少ない

考察

東大阪市内外での運行が主にな
っており、
午前に市外へ出た車が午後
に戻れていない

課題①

東大阪市内の
タクシーの現状

- ・市内の約4割の鉄道駅で待機台数が0台の時間がある
- ・午前よりも午後の方が、待機台数が減少している
- ・平日において、配車を依頼しても配車されない時間帯がある(理由:台数不足、配車アプリが使用できない等)



平日の日中にタクシー台数は需要に対して不足

運輸局の公表
(令和6年4月26日)

(大阪市域交通圏)
車両数が不足する曜日及び時間帯
土: 0時台~3時台 420台
金土: 16時台~19時台 240台



東大阪市内のタクシーの現状は
公表された内容とは異なっている

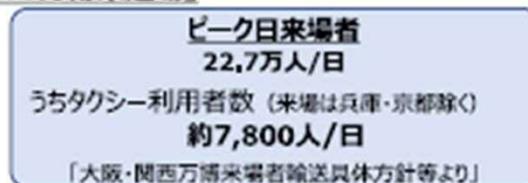
◆万博開催時及び開催後の需給予測

■需要予測

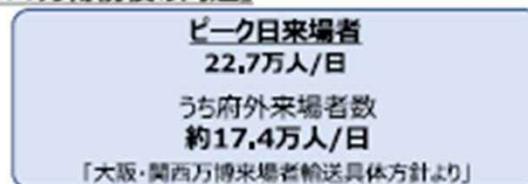
○2025年大阪・関西万博、インバウンドによる今後のさらなる需要増

- ・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。
- ・「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した。

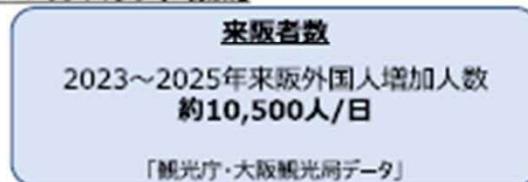
●「万博来退場」



●「万博前後の周遊」



●「インバウンド増加」



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〕

増加台数

約150台/日

増加台数

約1,450台/日

増加台数

約700台/日

※出典：公益財団法人日本交通公社「旅行情報2022」の大阪府のハイヤー・タクシー利用実数
〔日本人の国内宿泊観光旅行に必要と見込まれる交通手段（乗客数）〕

【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）

課題②

大阪府の試算

2025年大阪・関西万博、インバウンド効果による
今後のさらなる需給増
(タクシー) 約2300台/日追加が必要
(ドライバー) 約4000人/日追加が必要

大阪府(広域行政庁) としての施策

大阪府としての各市町村のタクシー減少に対する
具体的な施策は検討していない



2025年4月から東大阪市内の
タクシーがさらに減少する可能性が高い

課題と今後の見通し

課題①

平日の日中において、東大阪市内の
タクシーは不足している

課題②

2025年4月から東大阪市内の
タクシーがさらに減少する可能性が高い



東大阪市民の交通利便性が低下することが危惧



交通利便性の確保が必要

課題と今後の見通し

運輸局から公表された許可条件では
交通サービスの低下を防ぐことが困難



- ・許可条件の撤廃の要望
- ・新たな交通施策の取り組み など
(AIオンデマンド乗合タクシー、自家用車活用事業など)



2025年4月以降の
本市の交通利便性を確保