大阪商業大学学術情報リポジトリ

東大阪市『地域交通拠点』（地域内タクシー乗り場）設置社会実験の実施とその成果（途中報告）

メタデータ	言語: ja 出版者: 大阪商業大学共同参画研究所 公開日: 2022-04-19 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 仲林, 篤史, NAKABAYASHI, Atushi メールアドレス: 所属:
URL	https://ouc.repo.nii.ac.jp/records/1161

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 International License.



東大阪市『地域交通拠点』（地域内タクシー乗り場）設置社会実験の実施とその成果（途中報告）

大阪商業大学　共同参画研究所　嘱託研究員
東大阪市交通戦略室　主査
仲　林　篤　史

1　はじめに
2　タクシー利用に関する現状と課題
3　社会実験実施に至る経過
4　社会実験の実施
5　検討
6　おわりに

1　はじめに

1．東大阪市の公共交通の状況

（1）本市及びその公共交通の現状

①東大阪市の概要

東大阪市は大阪府東部に位置する都市で、東西11.2km・南北7.9kmの大きさをもち、面積は61.78平方kmである。西を大阪市、北を大東市、南を八尾市、そして東を奈良県生駒市及び平群町と接する。市域の中部から西部にかけて河内平野が広がり、住宅地及び工業地として開発されている。市域東部の生駒山麓の傾斜地でも、宅地開発が進んでいる。

市の人口は、令和３（2021）年12月末日現在で、48万2133人（24万3430世帯）、男性23万4524人、女性24万7609人である。65歳以上の人口は、13万6428人で、総人口の28.3％を占める[1)]。

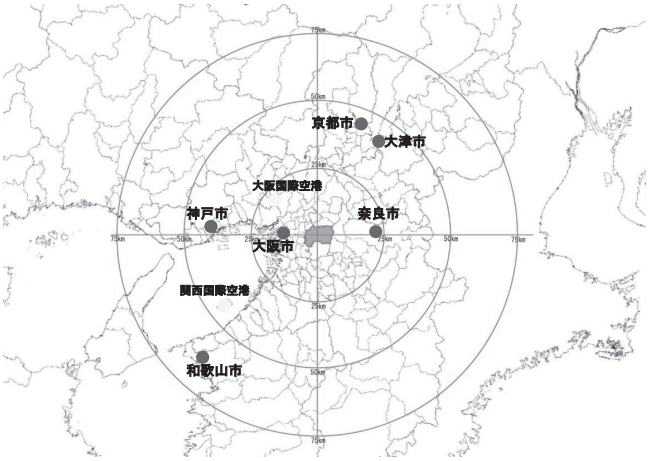


図１　東大阪市の位置（東大阪市2019より引用）

②鉄道路線

東大阪市域にある鉄道駅の数は26駅で、市域を運行する鉄道路線は、JR学研都市線（２）、JRおおさか東線（５）、近鉄大阪線（４）、近鉄けいはんな線（４）、近鉄奈良線（11）、そしてOsaka Metro中央線（２）がある（カッコ内は駅数。重複する駅を含む[2)]。）。このうちJRおおさか東線を除く路線が東西の移動を担っており、大阪市内や奈良県へのアクセスが便利である一方、南北方向の移動は不便である。



図２　鉄道駅徒歩圏域（800m）（東大阪市2019より引用）

市域の可住地面積における鉄道駅徒歩圏域（半径800m）の人口カバー率は、約70％である。



図３　鉄道駅徒歩圏域（800m）およびバス停徒歩圏域（300m）（東大阪市2019より引用）

③バス路線

東大阪市域では、３事業者が路線バスを運行している。近鉄バス株式会社の13路線、大阪バス株式会社の３路線、大阪シティバス株式会社の２路線の計18路線で、鉄道網を補完するように南北に発達している。

可住地面積の鉄道駅徒歩圏域（半径800m）の人口カバー率にバス徒歩圏域（300m）を加えた人口カバー率は、約83％である。

④タクシー

市内に営業所のあるタクシー事業者の数は、法人タクシーが24社（営業休止中を含む。）、個人タクシーが183事業者である。市内の事業所にある法人タクシーの車両台数は、1,182台（営業休止中の車両を含む。）であることから､市内にあるタクシー車両の総数は1,365台となる（令和３年10月1日現在）。

令和２年（2020）年に市が実施したアンケート調査では、法人タクシーのうち７社が市内を主な営業エリアとするとの回答があり、その車両台数は法人タクシー全体の約30％である。他

は大阪市内などを主な営業エリアとしている。

（2）本市の特徴と課題

本市の公共交通の特徴は、発達した鉄道･バス路線の交通網があるものの、一部の地域では、鉄道・バスの徒歩圏域外が存在することにある。一方で、公共交通機関であるタクシーは、十分な車両数が配備され、市内どこへでも配車が可能であることから、市内の市街化区域には、いわゆる交通空白地や交通不便地域は存在しない。

しかしながら､タクシーを公共交通機関と認識し､日常的に利用する市民は少ない（第２章２.「市政世論調査結果」参照)。電車やバスの利用が不便な地域の住民が、移動手段に公共交通機関を利用する場合、既存のタクシーの活用が必要となる。すなわち、タクシーを公共交通機関として利用する意識の醸成や選択肢の周知が、本市の公共交通施策上の課題の一つである。

（3）先行研究（昨年度の成果）と本研究の方向性

本研究の方向性は、〔木皮2021〕に示されている通り、より身近にタクシーを利用できる環境をつくることで､公共交通機関であるタクシーを活用した施策の展開を目指したものである。

先行研究では、本市の公共交通全体の課題や、関係する行政計画などがまとめられている。本稿では、この方向性に基づいて検討を進めていく。

２．タクシーを活用した施策

（1）公共交通機関としてのタクシー

タクシーが公共交通機関であることは、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号）第１条に、「一般乗用旅客自動車運送（注：タクシー運送）が地域公共交通として重要な役割を担っており、地域の状況に応じて、地域における輸送需要に対応しつつ、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにすることが重要であることに鑑み」（下線部引用者）という条文に示される。

「地域公共交通」とは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第２条第１号で「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関」と定義されている。

（2）タクシーを活用した社会実験

本市では、タクシーの利用が市民に浸透している状態とは言えず、公共交通機関としての認知度も低い。このため、公共交通施策としてタクシーの利用促進が必要である。

タクシーは、呼び出せば市内どこからでも乗車できることに加え、駅前や病院など多くの場所で待機しているが、そのような場所から離れた地域に住む住民にとっては、身近に利用できる環境ではない。また、自宅までの配車を依頼すると、運賃に加え迎車料金が発生するなど、料金面も利用の障壁となっている。

このような状況でタクシーの利用促進を図るためには、より身近に、より安くタクシーを利用できる状況を作ることが必要である。

これらの観点から、住宅地等地域内の特定の場所にタクシー乗り場を設置することで、駅前のタクシー乗り場と同じように迎車料金なしで、身近な公共交通機関としてタクシーを利用できる環境の構築が可能と考えた。

この取り組みによって、タクシーの利用促進だけでなく、地域住民の移動の利便性向上や、移動機会の創出など、様々な効果が期待できることから、タクシー乗り場設置に伴う効果の測定を含め、社会実験として実施するに至った。

以上より、本稿では、令和２年から検討を開始し、令和３年に実施した「地域交通拠点」（地域内タクシー乗り場）を設置する社会実験について、実験の経過及び現時点（実験は本稿執筆中も継続している）での検討・検証を行う。

２　タクシー利用に関する現状と課題

１．市政世論調査結果

社会実験の実施に関する検討と併行して、令和２年に、市民のタクシー利用に関する意識調査を行った[3)]。項目は、タクシーの利用頻度や利用しない理由、料金に対する考えなどである。

調査は、市が実施する「市政世論調査」にタクシー利用に関する項目を記載し、上記内容を質問した。

調査方法は、住民基本台帳による等間隔抽出法で抽出した満18歳以上の市民2,700人に郵送で用紙を配布し、回答を返送してもらった。調査期間は、令和２年７月27日（月）～同８月11日（火）で、回収率は、54.9％（1,483人）であった。ここでは既に刊行されている市政世論調査報告書から社会実験の実施に関連する項目を抽出して述べる。

（1）質問項目及び回答結果

①利用頻度

【質問】日常の移動において、タクシーの利用について教えてください。（○は１つだけ可）

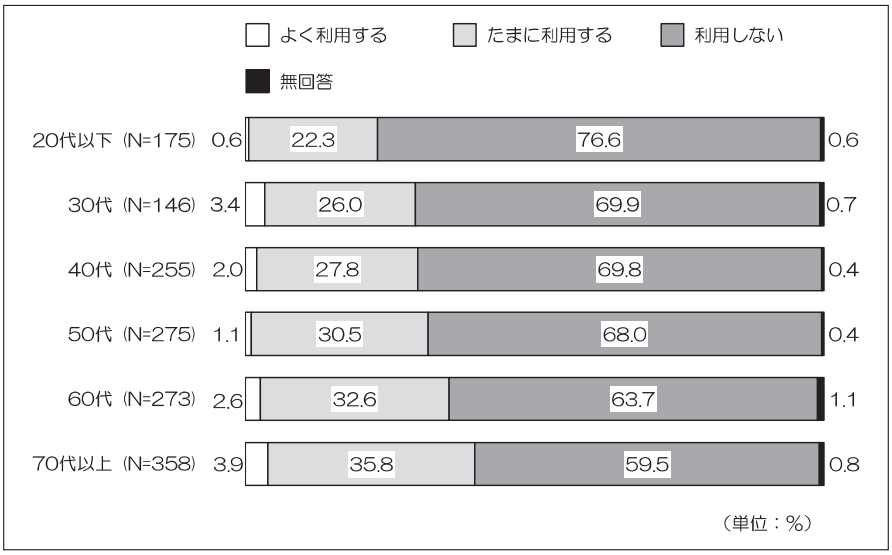


図４－１　年代別タクシーの利用頻度

タクシーを「よく利用する」人の年代別割合は30代と70代が多い。「たまに利用する」を含めたタクシー利用層の年代別割合は、年齢が上がるほど高くなる傾向がわかる。

②タクシーを利用しない理由

【質問】（①で「利用しない」を選んだ人に対して）利用しない理由を選んでください。（○はいくつでも可）

どの年代でも、「日常生活で利用する必要がない」が最も多い理由である。「料金が高いから」を理由に利用しない人の年代別割合は、年齢が高い世代ほど低い傾向にある。「70代以上」になると「20代以下」の３分の１以下となっている。

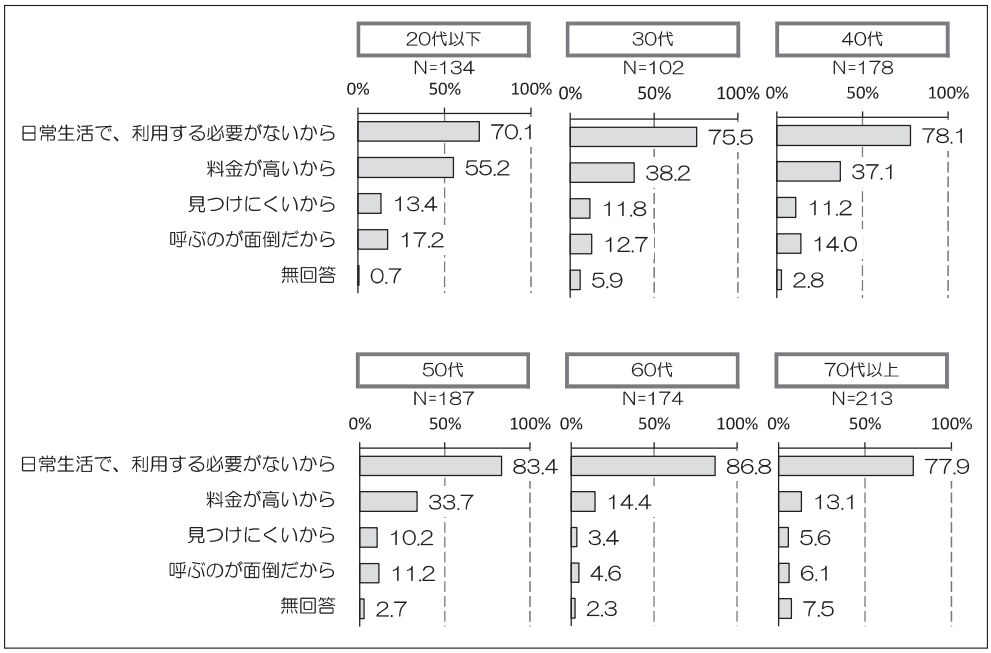


図４－２　タクシーを利用しない理由

③タクシー利用料金の上限

【質問】東大阪市での以下の生活行動において、一人の負担がいくらまでならタクシーを利用しようと思いますか。（○は１つだけ可）

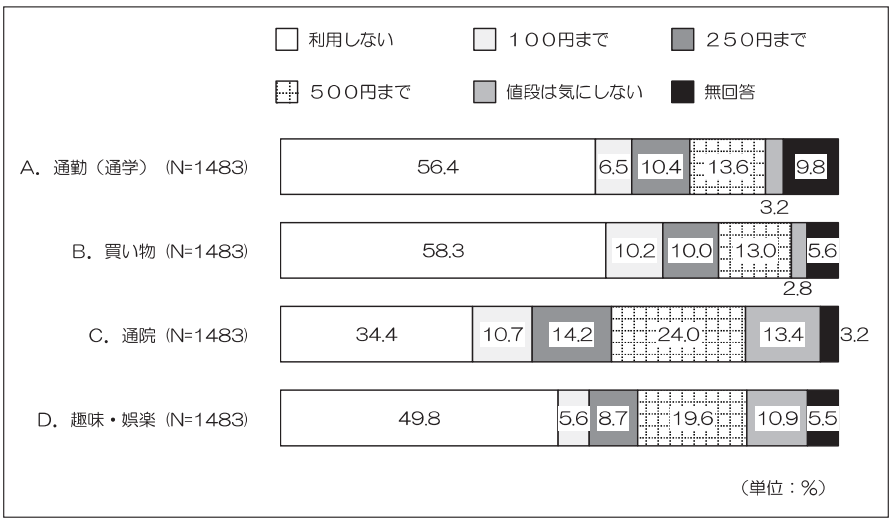


図４－３　タクシー利用目的と利用料金

利用目的ごとの負担上限額について質問した。「利用しない」と回答した人の割合が最も低いのは「通院」で、最も高いのは「買い物」であった。また「通院」では、「値段は気にしない」を選択した人の割合が最も多い。日常生活において、通院にはタクシーを利用し、他の目的での利用に比べてより高い料金を負担する傾向にあることがわかる。

通院を目的としたタクシー利用の料金負担上限額の性別・年代別回答は、以下である。

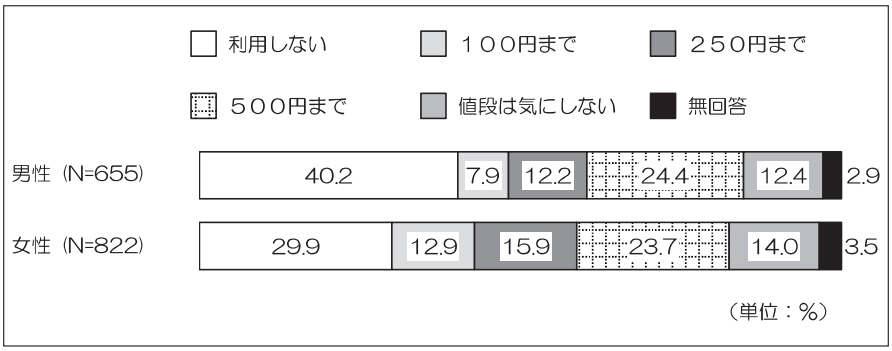


図４－４　通院を目的としたタクシー利用の性別負担上限額

全ての選択肢で「利用しない」を選んだ人の割合は、男性・女性とも通院目的が最も低かった。他の選択肢では、「値段は気にしない」を選んだ人の割合は男性が女性を上回っていたが、通院目的では、女性が男性を上回った。

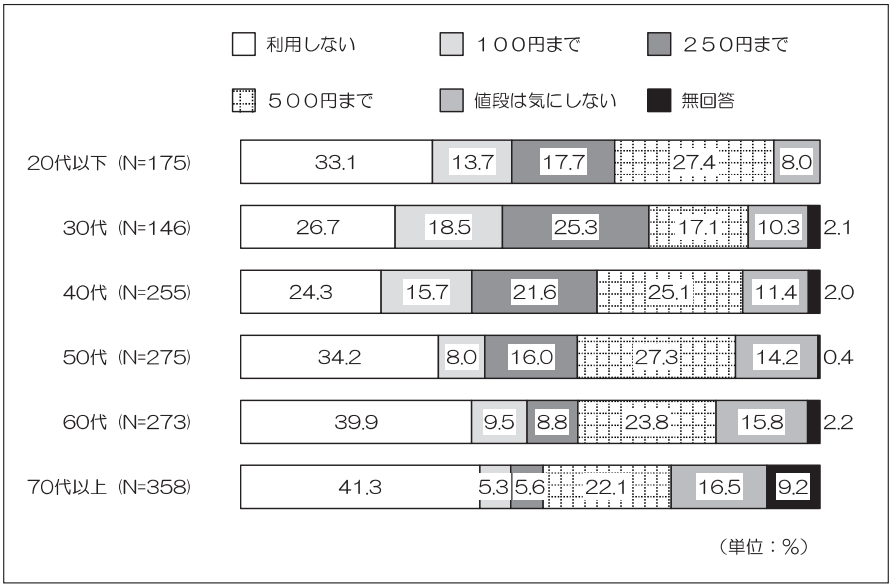


図４－５　通院を目的としたタクシー利用の年齢群別負担上限額

年代別では、「利用しない」を選んだ人の割合は40代が最も低く、70代以上が最も高い。「値段は気にしない」を選んだ人の割合は、70代以上が最も高く、年齢の上昇とともに高くなる。70代以上で無回答が多いのは、通院では500円以上を負担すると考えている人が多いためと思われる。

④－１　相乗り

【質問】上記の利用料金に抑えるため、相乗りするとしたら、どなたとなら同乗できますか。（○はいくつでも可）

より安くタクシーを利用するためには、複数人での相乗りによって１人当たりの運賃・料金を低くする必要がある。相乗りに関する質問を行った。

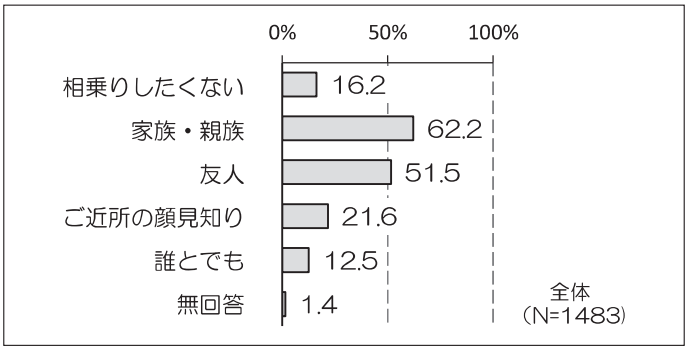


図４－６　タクシー相乗り利用の対象

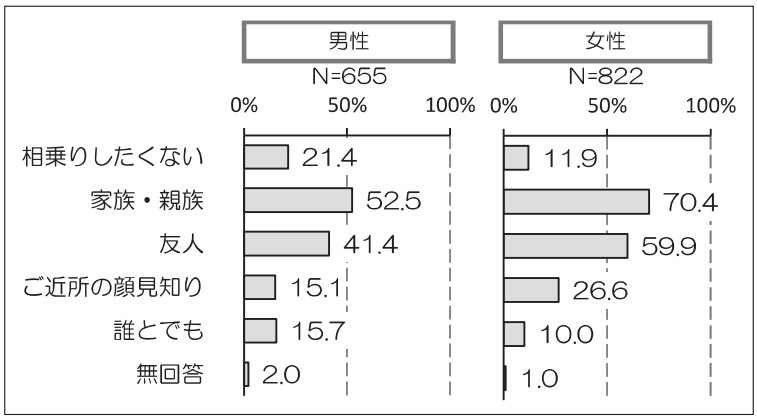


図４－７　図４－６の性別回答

回答結果を男性･女性別にまとめた。「相乗りしたくない」と回答したのは男性の方が多かった。「家族･親族」、「友人」、「ご近所の顔見知り」では女性の方が多い傾向にある。「誰とでも」を選んだ人の割合は男性・女性とも10％台と低い。

④－２　相乗り

【質問】ご近所に相乗りが可能なタクシー乗り場が設置された場合、利用しますか。（○は１つだけ可）

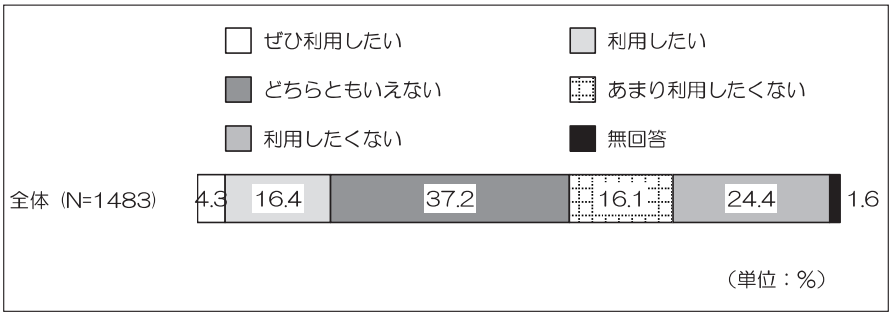


図４－８　タクシーの相乗り利用の意向

「ぜひ利用したい」と「利用したい」の合計は20.7％で、「あまり利用したくない」と「利用したくない」の合計は40.5％と２倍近い差があった。

⑤　タクシー利用に求めるもの

【質問】タクシー利用にあたり、求めるものは何ですか。（○は３つまで可）

回答が多かったのは「事前に運賃が確定できるようにしてほしい」や、「迎車料金がかからないようにしてほしい」であった。運賃や料金に対する要望の強さが窺われる。

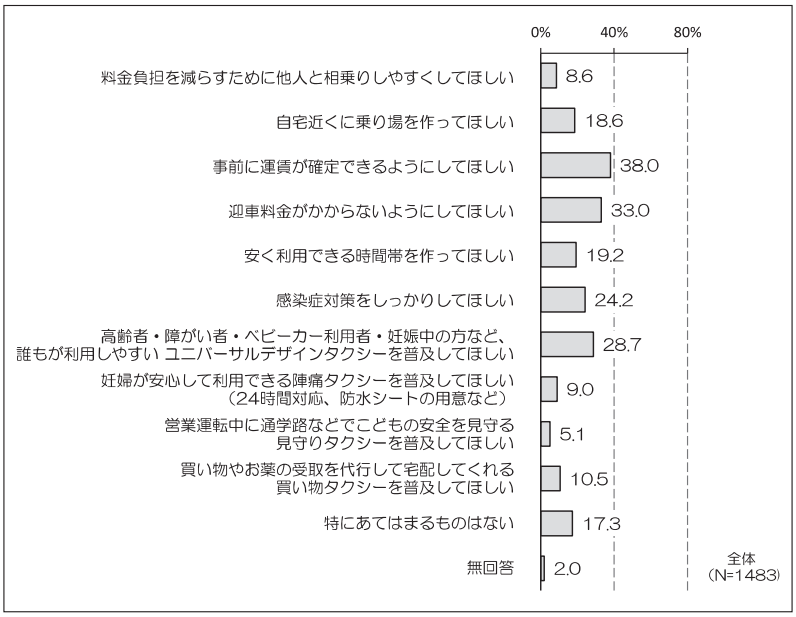


図４－９　タクシー利用に求めるもの

（2）まとめ

市政世論調査を踏まえた市民のタクシー利用状況を、以下にまとめた。

利用率と年代の関係　タクシーを最も利用する世代は、70代以上の高齢世代で、年齢層があがるほど利用率は高くなる。

利用料金と利用目的の関係　タクシーを利用する人は、運賃・料金の負担と利用目的の関係から、通院にタクシーを利用し、かつより高い運賃・料金を負担すると考える人が多い傾向にある。負担できる額が最も低い傾向にあるのは、買い物目的である。

また、今回の調査での選択肢は、明記した金額の上限が「500円まで」であったが、通院目的の70代以上は、それ以上の額を負担する層が一定数いると推定できる。

タクシーを利用しない理由　日常生活での利用機会、利用の必要性、そして利用できる環境にない点が、タクシーを利用しない主な理由である。加えて、運賃・料金が高い点も利用のハードルとなっている。

相乗り利用　タクシーをより安く利用するには、複数人での相乗りによる1人当たりの料金の低額化も検討課題である。調査結果では、見知らぬ人との相乗りを受容する人の割合は男女とも20％を下回り、相乗りへの抵抗感が現れる。一方で、家族や友人等など見知った人との相乗りへの抵抗感は少ない。

以上より、タクシー利用促進に資する施策の方向性は、大きく二つに分かれる。一つは、身近にタクシーが利用できる環境を構築し、地域住民のタクシー利用意識を高めることである。

もう一つは、運賃・迎車料金の軽減や定額化（事前確定）などの検討である。運賃・料金の軽減には、複数人の相乗りが必要になるが、顔見知り程度や見知らぬ人との相乗り利用が可能と考える人の割合は低いため、家族や友人との相乗りの想定が合理的である。

２．タクシー制度の整理

社会実験の検討にあたって、現行のタクシー制度について概観する。

（１）基本的事項

①法律上の位置づけ

タクシー事業とは、道路運送法（昭和26年法律第183号）にいう「一般旅客自動車運送事業」のうち同法第３条第１号ハに定める「一般乗用旅客自動車運送事業」である。「一個の契約によりロ（注：一般貸切旅客自動車運送事業）の国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切って旅客を運送する」事業と定義されている。省令で定められる乗車定員は11人であることから、バス（乗合及び貸切）事業の乗車定員は11人以上、タクシー事業の定員は10人以下となる。

②タクシー車両

タクシー車両の構造等に関する基準は、「道路運送車両の保安基準」（昭和26年運輸省令第67号。）及び「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」（平成14年国土交通省告示第619号）などで定められていたが、平成27年以降はこれらのタクシー固有の基準は撤廃され、現在では３ナンバーと５ナンバーの車両を用いることができる。

車両は、特定大型車（乗車定員７名以上）、大型車（乗車定員６名以下）、普通車（乗車定員５名以下）に区分される。

③法人タクシーと個人タクシー

法人タクシー　タクシー事業を経営しようとする法人は、道路運送法第４条の許可を受ける必要がある。許可の基準などの詳細は、「一般乗用旅客自動車運送事業（１人１車制個人タクシーを除く。）の許可及び認可等の申請に関する審査基準について」（平成14年１月18日近運旅二公示第９号）[4)] で定められている。

個人タクシー　個人タクシー事業とは、国土交通省の通達等での扱いでは「１人１車制個人タクシー事業」とされる。個人が一般乗用旅客自動車運送事業経営許可を取得し、１台の車両で行うタクシー事業を指す。

個人タクシー事業者の営業許可は、「一般乗用旅客自動車運送事業（１人１車制個人タクシーに限る。）[5]の申請に対する処分に関する処理方針」（平成13年９月12日付自動車交通局長通達）により定められている。

④営業区域

タクシーが乗客（道路運送法での「旅客」をいう。以下同じ。）を運送できる範囲は、営業区域により規制される。

営業区域とは、道路運送法施行規則第５条に「法（注：道路運送法）第５条第１項第３号の営業区域は、輸送の安全、旅客の利便等を勘案して、地方運輸局長が定める区域を単位とするものとする。」とある。

法人タクシーの場合、前掲の「一般乗用旅客自動車運送事業（１人１車制個人タクシーを除く。の許可及び認可等の申請に関する審査基準について）」において、営業区域の指定が行われている。本市の含まれる営業区域は、「大阪市域交通圏」[6]である。

個人タクシーの場合、近畿運輸局長が「一般乗用旅客自動車運送事業（１人１車制個人タクシーに限る。）の許可申請、譲渡譲受認可及び相続認可申請に関する審査基準について」（平成14年１月18日付公示。）[7]を公示しており、大阪地域（大阪市、堺市（ただし旧美原町の区域を除く。）、豊中市、吹田市、守口市、門真市、東大阪市、八尾市等）と北摂地域（池田市、箕面市、茨木市、高槻市、摂津市等）が個人タクシーの営業区域に指定されている。

営業区域に関する規制では、道路運送法第20条に「一般旅客自動車運送事業者は、発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送（路線を定めて行うものを除く。）をしてはならない。」との規定がある。このため、乗車地又は降車地のいずれかが営業区域である必要があり、これに違反した運送を行った場合の罰則規定も設けられている（道路運送法第98条第６号）。

（２）運賃・料金に関する制度

①運賃等制度

タクシーの運賃及び料金は、道路運送法第９条の３に基づき国土交通大臣の認可を受ける認可運賃制度である。運賃及び料金は、国土交通省通達「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及

び料金に関する制度について」（平成13年10月26日付国自旅第100号）[8)] に基づき、以下に分類される。

運賃

ａ．距離制運賃　乗車地から降車地までの走行距離に応じた運賃。

ｂ．時間制運賃　到着から運送終了するまでの実時間に応じた運賃。

ｃ．定額運賃　金額と区間があらかじめ決まっている運賃。以下の種類がある。

・施設及びエリアに係る定額運賃

・イベント定額運賃

・観光ルート別運賃

・一括定額運賃

「施設及びエリアに係る定額運賃」とは、定額運賃適用施設（空港や駅、その他公共施設などの施設）と他の定額運賃適用施設又は一定のエリア間の運送に、事前に金額を定めて引受けを行う場合の運賃である。

ｄ．事前確定運賃

配車アプリ（スマートフォンやタブレット端末上でタクシーの配車依頼等を行うためのアプリケーションソフトウェア）等に搭載された電子地図（一般的に流通しており、地図情報が定期的に更新される仕組みを持ったものに限る。）を用いて、旅客が入力した乗車地点と降車地点との間の推計走行距離を基に距離制運賃に準じて算定し、乗車前に運賃額を確定する運賃である。

料金　待料金、迎車回送料金、サービス指定予約料金及びその他の料金をいう。ただし料金のうち時間指定配車料金及び車両指定配車料金は、「旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして国土交通省令で定める料金」として認可の対象から除外される（道路運送法施行規則第10条の４）。

②自動認可運賃と公定幅運賃

一般的にタクシーの運賃は、地区ごとに上限額と下限額が定められており、この範囲内で予め公示された運賃を用いるのであれば、個別審査はなされず自動的に認可がなされる仕組みである（「自動認可運賃」と呼ばれる制度がとられている。）。同制度においては、公示された以外の運賃の認可を受けようとする場合、運送に係る原価計算書等を提出の上、個別審査を経る必要がある。

一方、後述する特定地域・準特定地域に指定された地域では、国土交通大臣が指定する運賃

の範囲（公定幅）の中で、事業者が届け出る「公定幅運賃」と呼ばれる制度がとられている。タクシーの供給が過剰な特定地域等では、公定幅の範囲外の運賃は認められておらず、同地域に指定された後も公定幅外の運賃を設定している事業者は、運賃変更命令の対象となる。

表１に示した通り、大阪市域交通圏の公定幅運賃は、普通車の初乗り運賃630円～680円で、241mにつき80円加算される。時間距離併用制の場合、１分30秒で80円が加算される。

表１　大阪市域交通圏の公定幅運賃[9)]

公定幅運賃

（1）タクシーに係る基本運賃

①特定大型車

	距離制運賃			
	初乗運賃（1.7km）	加算運賃		時間距離併用制
上限運賃	730円	188m	80円	1分10秒 80円
B運賃	720円	191m	80円	1分10秒 80円
C運賃	710円	193m	80円	1分10秒 80円
D運賃	700円	208m	80円	1分15秒 80円
E運賃	690円	211m	80円	1分20秒 80円
下限運賃	680円	241m	80円	1分30秒 80円

（初乗距離を短縮する場合）

	距離制運賃				
	初乗距離	初乗運賃	加算運賃		時間距離併用制
上限運賃	1.512km	650円	188m	80円	1分10秒 80円
B運賃	1.509km	640円	191m	80円	1分10秒 80円
C運賃	1.507km	630円	193m	80円	1分10秒 80円
D運賃	1.492km	620円	208m	80円	1分15秒 80円
E運賃	1.489km	610円	211m	80円	1分20秒 80円
下限運賃	1.459km	600円	241m	80円	1分30秒 80円

	時間制運賃
	（30分）
上限運賃	3,500円
B運賃	3,460円
C運賃	3,410円
D運賃	3,150円
E運賃	3,110円
下限運賃	2,800円

②大型車

	距離制運賃			
	初乗運賃（1.7km）	加算運賃		時間距離併用制
上限運賃	700円	208m	80円	1分15秒 80円
B運賃	690円	211m	80円	1分20秒 80円
C運賃	680円	241m	80円	1分30秒 80円
D運賃	670円	245m	80円	1分30秒 80円
E運賃	660円	248m	80円	1分30秒 80円
下限運賃	650円	252m	80円	1分35秒 80円

（初乗距離を短縮する場合）

	距離制運賃				
	初乗距離	初乗運賃	加算運賃		時間距離併用制
上限運賃	1.492km	620円	208m	80円	1分15秒 80円
B運賃	1.489km	610円	211m	80円	1分20秒 80円
C運賃	1.459km	600円	241m	80円	1分30秒 80円
D運賃	1.455km	590円	245m	80円	1分30秒 80円
E運賃	1.452km	580円	248m	80円	1分30秒 80円
下限運賃	1.448km	570円	252m	80円	1分35秒 80円

	時間制運賃
	（30分）
上限運賃	3,150円
B運賃	3,110円
C運賃	2,800円
D運賃	2,760円
E運賃	2,720円
下限運賃	2,680円

③普通車

	距離制運賃			
	初乗運賃（1.7km）	加算運賃		時間距離併用制
上限運賃	680円	241m	80円	1分30秒 80円
B運賃	670円	245m	80円	1分30秒 80円
C運賃	660円	248m	80円	1分30秒 80円
D運賃	650円	252m	80円	1分35秒 80円
E運賃	640円	256m	80円	1分35秒 80円
下限運賃	630円	260m	80円	1分35秒 80円

（初乗距離を短縮する場合）

	距離制運賃				
	初乗距離	初乗運賃	加算運賃		時間距離併用制
上限運賃	1.459km	600円	241m	80円	1分30秒 80円
B運賃	1.455km	590円	245m	80円	1分30秒 80円
C運賃	1.452km	580円	248m	80円	1分30秒 80円
D運賃	1.448km	570円	252m	80円	1分35秒 80円
E運賃	1.444km	560円	256m	80円	1分35秒 80円
下限運賃	1.440km	550円	260m	80円	1分35秒 80円

	時間制運賃
	（30分）
上限運賃	2,800円
B運賃	2,760円
C運賃	2,720円
D運賃	2,680円
E運賃	2,640円
下限運賃	2,600円

③特定地域と準特定地域

特定地域・準特定地域とは、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法に基づき指定される以下の地域である。

特定地域　タクシーの供給過剰対策をしなければ、タクシー事業の健全な経営維持や輸送の安全、利用者の利便を確保できず、地域公共交通としての機能を十分に発揮できない地域で、期間を定めて指定される。特定地域では、タクシー事業の輸送供給力の増加が禁止され、運賃は公定幅運賃が適用される。

大阪府下の特定地域は、河北交通圏（枚方市、寝屋川市、交野市、四條畷市及び大東市）及び北摂交通圏（池田市、箕面市、茨木市、高槻市、摂津市、三島郡 及び豊中市・伊丹市のうち大阪国際空港の区域）である。

準特定地域　準特定地域とは、タクシー事業が供給過剰となるおそれがある地域で、輸送需要に的確に対応しなければ、地域公共交通としての機能を十分に発揮できなくなるおそれがある地域で、期間を定めて指定される。準特定地域では、タクシー事業の新規参入及び増車が許可制となり、運賃は公定幅運賃が適用される。

大阪府下の準特定地域は、大阪市域交通圏（大阪市、堺市、吹田市、豊中市、門真市、東大阪市、八尾市等）、河南Ｂ交通圏、河南交通圏及び泉州交通圏である。

（３）その他の制度

①相乗り制度

これまで、タクシーの相乗りは、１乗車１契約の原則に照らし認められなかった。しかし近年、「一般乗用旅客自動車運送事業における相乗り旅客の運送の取扱いについて」（令和３年10月29日付国自旅297号）[10] により、制度として導入された。

通達では、相乗りを「各旅客が運送開始前に互いに同乗することを承諾することで、一団の旅客として、費用負担、事故時の補償等について公正な条件を設定した運送に係る契約（略）を一般乗用旅客自動車運送事業者との間で共同して締結し、これに基づき行われる運送」とする。「各旅客が配車アプリ事業者等との間で締結する運送等サービスの提供に係る契約も含」むとされる。一方で、従来どおり、運転者が利用客同士の相乗りの促進へ関与することは、認められていない。

他にも、配車アプリのアルゴリズムを用いた料金計算（乗車距離や座席指定など合理的な範囲での按分を含む。）で事前に運賃が確定し、かつ利用客が承諾した状態を相乗り制度の前提としているなど、アプリを用いたサービスを想定している。これには、先に見た「事前確定運賃」が適用されることとなる。

ただし、令和４（2022）年１月現在、配車アプリを活用した相乗りサービスの実施の報道等はされていない。

②タクシー乗り場

駅前交通広場や病院・商業施設の敷地内に設置され、タクシー車両が客待ちをする専用乗り場である。大阪市内の一部区域では、タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）第43条第１項に基づき近畿運輸局長が指定する乗り場が存在する[11]。

道路上に設置されるタクシー乗り場は、設置者（公益財団法人大阪タクシーセンターなど）が道路管理者及び交通管理者との協議により設置する。

大阪府道路交通規則（昭和35年大阪府公安委員会規則第９号）第２条の７により、タクシー車両が客待ちや乗客の乗降を行う場合、道路交通法上の駐車や停車の禁止が適用されない。

３．市政世論調査結果とタクシー制度の検討

社会実験の実施にあたり、本章「１．市政世論調査結果」で確認した市政世論調査結果と、本章「２．タクシー制度の整理」でみてきた現行のタクシー制度との関係を検討する。

（１）迎車料金

迎車料金は、「迎車回送料金」と呼ばれる料金の一種で、認可の対象である。タクシー乗り場まで配車を依頼した場合、事業者は迎車料金を徴収することが原則である。

迎車料金は、令和３年11月４日付近畿運輸局長公示「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」（以下本節において「公示」という。）で以下のとおり定められている。

> 迎車回送料金は、旅客の要請により乗車地点まで車両を回送する場合に、次のいずれかを適用するものとする。（略）
> ①１車両１回ごとの定額（一定距離まで無料とするもの、一定の距離に応じて段階的に料金を設定するもの及び需要に応じて料金を設定するものを含む。）。
> ②発車地点より実車扱い（タクシーメーター器を「迎車」の位置に操作すること）とし、初乗運賃額を限度とする。

②はいわゆる「スリップ制」と呼ばれるもので、無線等で配車の呼び出しを受けた地点から乗車地までの移動距離が料金として加算される。ただし初乗り運賃と同額が料金の上限となる。

例えば、初乗り運賃距離が1.7kmの事業者を呼び出した場合において、呼び出しを受けた地点から乗車地まで700m移動とする。この場合、乗車地から1.0km移動した時点から加算運賃が開始する仕組みである。

事業者によっては自社等が管理する特定の乗り場・営業所にタクシー車両が待機していない場合に限り、当該乗り場等までの回送車両を迎車料金なしで配車する取扱いを実施している例もある。このような運用が地域のタクシー乗り場に適用できると考えらえる。

（2）定額運賃と事前確定運賃

市政世論調査の質問では、「⑤タクシー利用に求めるもの」のうち最も回答が多かった「事前に運賃が確定できるようにしてほしい」について検討する。

まず、東大阪市内ではほとんどの地域から、初乗り運賃（1.7km）程度で最寄りの鉄道駅まで移動できる。東大阪市が含まれる大阪市域交通圏（準特定地域）の初乗り運賃は普通車の場合、初乗り距離1.7kmで630円から680円の幅であるが、初乗り距離を短縮した事業者の場合、550円～600円が初乗り運賃となる（表１参照）。

このため、先に見た運賃の定額化や事前確定といった制度によらずとも、運賃・料金を事前に知ることができ、乗り場と施設間の運賃も、多少の誤差はあれど、事前に提示することも十分可能である。

このような前提はあるが、以下において、制度としての運賃の定額化や事前確定運賃の適用が可能かを検討する。

①定額運賃

「２．タクシー制度の整理」で見てきた通り、認可運賃には「定額運賃」及び「事前確定運賃」がある。定額運賃のうち「施設及びエリアに係る定額運賃」は、公示において以下とされる。

> １．運賃
> ⑴　運賃の種類
> ハ　定額運賃
> ①施設及びエリアに係る定額運賃
> 　特定の空港、鉄道駅、各種集客施設（公的医療機関、博物館、美術館、大規模テーマパーク（遊戯施設）等を含む。）等（以下「定額運賃適用施設」という。）と他の定額運賃適用施設との間又は定額運賃適用施設と一定のエリアとの間の運送を行う場合において、事前に定額を定めて運送の引受けを行う運賃。
> （略）
> ⑸　定額運賃
> イ　施設及びエリアに係る定額運賃
> ①定額運賃適用施設と他の定額運賃適用施設との間又は定額運賃適用施設と一定のエリアとの間に行われる反復・継続的な運送であって、3,000円に相当する距離を超えるものについて設定できるものとする。

（略）
③定額運賃適用施設は、事業者の申請に基づき設定することができることとするが、恒常的に相当数の不特定多数の集客が見込まれる施設と認められるものとする。

上記基準より、社会実験を電車やバスの利用が不便な地域で実施するとはいえ、乗り場から周辺駅までは3,000円相当の距離にはなく、また恒常的に不特定多数の集客も見込めないことから、定額運賃が適用される可能性は低い。

②事前確定運賃

「一般乗用旅客自動車運送事業の事前確定運賃に関する認可申請の取扱いについて」（令和元年５月８日近運自二公示第２号）では、事前確定運賃とは以下である。

事前確定運賃の適用方法は、以下の規定より、定額運賃のようにあらかじめ定められたものでははなく、利用の都度乗客に対して料金を提示し、同意を得ることを前提としている。

１．事前確定運賃の要件及び適用方法
（１）事前確定運賃は、配車アプリ等に搭載された電子地図（一般的に流通しており、地図情報が定期的に更新される仕組みを持ったものに限る。以下同じ。）を用いて、旅客が入力した乗車地点と降車地点との間の推計走行距離を基に算定した距離制運賃（時間距離併用制運賃を除く。）に、中部運輸局長が定めた係数を乗じ、１円単位を四捨五入して算定するものであることとする。
（２）事前確定運賃の適用方法については、以下のとおりとする。
①旅客に対して、電子地図上において走行予定ルート又は走行予定ルート上の主要経由地点（幹線道路、交差点、有料道路出入口等）のいずれかを示すとともに、事前確定運賃額（各種割引を適用する場合は、割引前及び割引後の運賃額）を提示し、旅客の同意を得て適用することとする。

運賃を事前確定させる方法は、上記公示で認可申請書類に「配車アプリを使用しない方式を用いる場合は、１．（２）①から⑧までの対応（注：事前確定運賃の適用方法）に係る仕組みについて概要を示した資料」の提出を求めていることから、配車アプリの使用が前提でないことがわかる。この場合、無線センターなどでの受付と運賃計算が想定できる。事業者にとってアプリ以外の方法での事前確定運賃の導入は、対応する人員の負担が大きくなる。

よって、タクシー乗り場の設置に伴う利用者負担の低減や運賃の定額化については、迎車料金の低減は可能性があるものの、運賃を事前に確定することは現行の制度上不可能又は可能性が低いといえる。

３　社会実験実施に至る経過

１．地域との意見交換

東部地域や加納地域など電車・バスの利用が不便な地域で、タクシー利用の周知や、地域内のタクシー乗り場設置について意見交換を行った。意見交換は、令和２年８月より市内にある自治連合会の会合に参加し、タクシーの現状や運賃制度、また相乗りのメリット等を伝える講座も併せて実施した。

２．実施地域の選定に向けた地域アンケート

地域との意見交換を通じ、個別自治会との意見交換を実施した。意見交換の実施と併行し、社会実験に向け、地域の需要を測るためのアンケート調査を実施した。

（１）実施地域

アンケート調査を実施した地域は以下の４自治会である。

桜井自治会　桜井自治会は、縄手南連合校区に属し、東大阪市六万寺町一丁目から六万寺町三丁目までを範囲とする自治会で、最寄駅の近鉄奈良線「瓢箪山駅」までの直線距離は約1.0kmである。

北石切芝ヶ丘自治会　石切東校区に属する自治会である。東大阪市北石切町を範囲とする。近鉄奈良線「石切駅」までの直線距離は約600m、近鉄けいはんな線「新石切駅」までの直線距離は約1.2km程度である。周辺にはかつて石切駅と新石切駅を結ぶ路線バス「石切線」が運行していたが、平成29（2017）年に廃止された。

府営加納住宅自治会　東大阪市加納三丁目に位置する府営住宅で、約330世帯が居住している。加納地域は、近鉄けいはんな線吉田駅とJR片町線住道駅の中間に位置する。加納住宅から吉田駅までの直線距離は約1.6km、住道駅までの直線距離は約1.4kmである。過去には路線バス「吉田住道線」が周辺を運行していたが、平成29年に廃止された。

アメリア自治会　東大阪市加納七丁目に位置するアメリアマンションを単位とする自治会。令

和３年現在、約1,000世帯が居住しており、マンションで一つの自治会を組織する。なお自治会加入率は、３割程度とのこと。最寄駅のJR片町線住道駅までの直線距離は、約700mである。

（２）アンケート結果の概要

①アンケート質問内容

アンケート調査では、地域にタクシー乗り場を設置することで、身近にタクシーが利用でき、また知人・友人など複数人との利用で一人当たりの運賃が安くなることを想定した質問を行った。以下、桜井自治会を「桜井」、北石切芝ヶ丘自治会を「芝ヶ丘」、府営加納住宅自治会を「加納住宅」、アメリア自治会を「アメリア」とそれぞれ表記する。

表２－１　アンケート回収状況

自治会名	配布数	回収数	回答率
桜井	1,100	840	76.4%
芝ヶ丘	136	75	55.1%
加納住宅	329	209	63.5%
アメリア	1000	341	34.1%

問１　回答者の属性

【質問】あなたの年齢は、おいくつですか。また、職業は、次のどれにあたりますか。

表２－２　回答者の属性（年代）

回答者の年代	桜井		芝ヶ丘		加納住宅		アメリア	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
10代	0	0.0%	0	0.0%	1	0.5%	0	0.0%
20代	5	0.6%	2	2.7%	3	1.5%	4	1.2%
30代	33	4.0%	3	4.1%	8	3.9%	10	3.0%
40代	115	14.0%	5	6.8%	19	9.3%	14	4.2%
50代	147	17.9%	8	10.8%	40	19.6%	79	23.8%
60代	158	19.3%	12	16.2%	51	25.0%	121	36.4%
70代	241	29.4%	28	37.8%	61	29.9%	71	21.4%
80代以上	120	14.7%	16	21.6%	21	10.3%	33	9.9%
合計	819	100.0%	74	100.0%	204	100.0%	332	100.0%

表２－３　回答者の属性（職業）

職業	桜井		芝ヶ丘		加納住宅		アメリア	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
1 自営業主またはその家族従事者（商工・サービス業・建設業・農業など）	108	14.2%	5	6.8%	13	6.8%	19	5.9%
2 自由業者（医師、弁護士、芸術家など）	4	0.5%	1	1.4%	0	0.0%	0	0.0%
3 民間の会社・団体の勤め人	153	20.1%	10	13.5%	25	13.1%	93	28.8%
4 公務員、教員	7	0.9%	0	0.0%	3	1.6%	4	1.2%
5 その他の有業者（パート、アルバイトなど）	117	15.4%	7	9.5%	1	0.5%	52	16.1%
6 学生	0	0.0%	0	0.0%	17	8.9%	0	0.0%
7 家事従事者	136	17.9%	23	31.1%	64	33.5%	60	18.6%
8 無職（学生、家事従事者以外の無職）	235	30.9%	28	37.8%	68	35.6%	95	29.4%
合計	760	100.0%	74	100.0%	191	100.0%	323	100.0%

問２　タクシーを乗り合ってより安く利用することへの興味関心

【質問】東大阪市では、地域の住民さま同士でタクシーを乗合っていただき、より安い料金でタクシーをご利用いただける仕組みを検討しております。地域のお知合いの方と、タクシーの乗合いを検討してみてもよいか教えてください。

表２－４　乗り合い利用への興味関心

乗り合った利用	桜井		芝ヶ丘		加納住宅		アメリア	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
1 利用してみたい	97	12.4%	11	15.1%	43	22.3%	43	13.1%
2 興味はある	429	54.9%	39	53.4%	91	47.2%	141	43.0%
3 利用したくない	185	23.7%	19	26.0%	43	22.3%	108	32.9%
4 その他	71	9.1%	4	5.5%	16	8.3%	36	11.0%
合計	782	100.0%	73	100.0%	193	100.0%	328	100.0%

「利用したい」と「興味はある」を選んだ人は、「桜井」67.3%、「芝ヶ丘」68.5%、「加納住宅」69.5%と３地域では60％台後半であった。アメリアが最も低く、56.1%である。

「利用したい」と回答した人の割合が最も多いのは、「加納住宅」である。「利用したくない」と答えた人の割合が最も多いのは「アメリア」である。

設問３　日常生活での移動目的地・手段

【質問】以下の目的地に行く回数などを教えてください。

表２－５　日常生活での移動（目的地・時間帯）

目的地への	駅								お買い物							
移動時間	桜井		芝ヶ丘		加納住宅		アメリア		桜井		芝ヶ丘		加納住宅		アメリア	
9時以前	71	15.0%	13	24.1%	33	21.9%	49	16.8%	10	1.6%	2	3.0%	9	4.9%	1	0.3%
9～11時	224	47.5%	26	48.1%	78	51.7%	129	44.2%	225	35.2%	25	37.3%	65	35.1%	135	37.5%
11～13時	65	13.8%	5	9.3%	13	8.6%	49	16.8%	91	14.2%	9	13.4%	33	17.8%	64	17.8%
13～15時	62	13.1%	6	11.1%	16	10.6%	42	14.4%	123	19.2%	17	25.4%	29	15.7%	75	20.8%
15～17時	18	3.8%	0	0.0%	5	3.3%	8	2.7%	89	13.9%	7	10.4%	21	11.4%	43	11.9%
17～19時	24	5.1%	2	3.7%	4	2.6%	13	4.5%	81	12.7%	6	9.0%	26	14.1%	29	8.1%
19時以降	8	1.7%	2	3.7%	2	1.3%	2	0.7%	20	3.1%	1	1.5%	2	1.1%	13	3.6%
合計	472	100.0%	54	100.0%	151	100.0%	292	100.0%	639	100.0%	67	100.0%	185	100.0%	360	100.0%

目的地への	病院								その他							
移動時間	桜井		芝ヶ丘		加納住宅		アメリア		桜井		芝ヶ丘		加納住宅		アメリア	
9時以前	79	13.8%	33	21.9%	44	25.1%	40	13.6%	23	13.8%	2	7.1%	7	17.5%	10	8.5%
9～11時	350	61.1%	78	51.7%	88	50.3%	178	60.5%	63	37.7%	11	39.3%	13	32.5%	47	39.8%
11～13時	23	4.0%	13	8.6%	7	4.0%	24	8.2%	24	14.4%	5	17.9%	8	20.0%	22	18.6%
13～15時	25	4.4%	16	10.6%	6	3.4%	11	3.7%	30	18.0%	6	21.4%	6	15.0%	19	16.1%
15～17時	39	6.8%	5	3.3%	8	4.6%	16	5.4%	14	8.4%	1	3.6%	2	5.0%	9	7.6%
17～19時	52	9.1%	4	2.6%	19	10.9%	22	7.5%	9	5.4%	2	7.1%	2	5.0%	6	5.1%
19時以降	5	0.9%	2	1.3%	3	1.7%	3	1.0%	4	2.4%	1	3.6%	2	5.0%	5	4.2%
合計	573	100.0%	151	100.0%	175	100.0%	294	100.0%	167	100.0%	28	100.0%	40	100.0%	118	100.0%

対象地域の人が移動する時間帯は、全ての目的地において「９時～11時」の間が最も多い。その次の時間帯では「13時～15時」である。この時間帯に多いのは買い物での利用である。

表２－６　日常生活での移動手段

目的地への移動手段	駅								お買い物							
	桜井		芝ヶ丘		加納住宅		アメリア		桜井		芝ヶ丘		加納住宅		アメリア	
1 徒歩	205	26.3%	25	36.2%	29	16.5%	208	56.4%	192	19.2%	32	33.3%	45	18.7%	192	42.4%
2 自転車	277	35.6%	5	7.2%	87	49.4%	121	32.8%	313	31.4%	13	13.5%	102	42.3%	159	35.1%
3 バイク	130	16.7%	10	14.5%	14	8.0%	3	0.8%	171	17.1%	10	10.4%	19	7.9%	7	1.5%
4 バス	18	2.3%	6	8.7%	6	3.4%	2	0.5%	7	0.7%	4	4.2%	2	0.8%	0	0.0%
5 タクシー	16	2.1%	8	11.6%	9	5.1%	8	2.2%	11	1.1%	1	1.0%	5	2.1%	4	0.9%
6 自家用車	128	16.4%	13	18.8%	28	15.9%	16	4.3%	302	30.3%	35	36.5%	67	27.8%	84	18.5%
7 送迎サービス	2	0.3%	1	1.4%	2	1.1%	1	0.3%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
8 その他	3	0.4%	1	1.4%	1	0.6%	10	2.7%	1	0.1%	1	1.0%	1	0.4%	7	1.5%
合計	779	100%	69	100%	176	100%	369	100%	998	100%	96	100%	241	100%	453	100%

目的地への移動手段	病院								その他							
	桜井		芝ヶ丘		加納住宅		アメリア		桜井		芝ヶ丘		加納住宅		アメリア	
1 徒歩	145	17.0%	15	17.9%	31	15.0%	133	34.6%	55	23.2%	6	25.0%	28	32.9%	40	31.7%
2 自転車	235	27.5%	9	10.7%	74	35.7%	135	35.2%	58	24.5%	2	8.3%	12	14.1%	37	29.4%
3 バイク	133	15.6%	7	8.3%	16	7.7%	4	1.0%	46	19.4%	0	0.0%	9	10.6%	2	1.6%
4 バス	22	2.6%	5	6.0%	4	1.9%	10	2.6%	5	2.1%	1	4.2%	5	5.9%	4	3.2%
5 タクシー	32	3.8%	12	14.3%	23	11.1%	15	3.9%	5	2.1%	5	20.8%	7	8.2%	9	7.1%
6 自家用車	252	29.5%	28	33.3%	53	25.6%	50	13.0%	66	27.8%	10	41.7%	16	18.8%	28	22.2%
7 送迎サービス	26	3.0%	3	3.6%	3	1.4%	8	2.1%	1	0.4%	0	0.0%	4	4.7%	2	1.6%
8 その他	8	0.9%	5	6.0%	3	1.4%	29	7.6%	1	0.4%	0	0.0%	4	4.7%	4	3.2%
合計	853	100%	84	100%	207	100%	384	100%	237	100%	24	100%	85	100%	126	100%

目的地別の移動手段では、病院を目的としたタクシー利用が最も多く、買い物を目的とした利用が最も少ない。「アメリア」を除いた地域では、病院への移動にタクシーが最も使われている。

表２－７　目的地への移動頻度

目的地への移動頻度	駅								お買い物							
	桜井		芝ヶ丘		加納住宅		アメリア		桜井		芝ヶ丘		加納住宅		アメリア	
1 週1回以下	475	81.1%	32	65.3%	93	80.9%	202	71.6%	116	17.3%	22	34.4%	35	21.1%	44	14.0%
2 週2,3回程度	75	12.8%	9	18.4%	14	12.2%	48	17.0%	399	59.4%	36	56.3%	100	60.2%	176	55.9%
3 週5回以上	36	6.1%	8	16.3%	8	7.0%	32	11.3%	157	23.4%	6	9.4%	31	18.7%	95	30.2%
合計	586	100.0%	49	100.0%	115	100.0%	282	100.0%	672	100.0%	64	100.0%	166	100.0%	315	100.0%

目的地への移動頻度	病院								その他							
	桜井		芝ヶ丘		加納住宅		アメリア		桜井		芝ヶ丘		加納住宅		アメリア	
1 週1回以下	529	87.9%	55	93.2%	124	87.3%	269	93.1%	84	58.7%	15	65.2%	18	64.3%	54	52.4%
2 週2,3回程度	57	9.5%	2	3.4%	13	9.2%	20	6.9%	38	26.6%	6	26.1%	7	25.0%	35	34.0%
3 週5回以上	16	2.7%	2	3.4%	5	3.5%	0	0.0%	21	14.7%	2	8.7%	3	10.7%	14	13.6%
合計	602	100.0%	59	100.0%	142	100.0%	289	100.0%	143	100.0%	23	100.0%	28	100.0%	103	100.0%

買い物の移動頻度は、どの地域も「週２，３回程度」が最も多く、それ以外は「週１回以下」が最も多い。タクシーを移動手段として利用する人のうち、買い物を目的とする人の割合が最

も低いが、買い物への移動頻度が高いことから、実際に利用する機会は少なくないことがわかる。

３．タクシー事業者との意見交換

アンケート調査結果、タクシーを利用した施策への期待が高いことから、事業者との意見交換を行った。対象は、本市に営業所のある事業者のうち、対象地域を主な営業区域とする事業者や、本社会実験に興味を示した事業者である。

（１）対象事業者

①事業者の分類

本市に営業所のあるタクシー事業者を以下の２種類の営業形態で分類した。

客待ち事業者　駅前などの乗り場で待機しつつ、利用客からの呼び出しに応じて車両を配車する事業者。

流し事業者　流し営業（路上等でタクシーを探している利用客を確保する）を主に行う事業者。

②乗車機会

上記事業者とタクシーの乗車機会の関係を整理する。タクシーの乗車機会は以下である。

ａ．無線やアプリ等による配車

ｂ．乗り場からの乗車

ｃ．流しでの乗車

客待ち事業者は、乗車機会ａ～ｃのいずれにも対応できるが、市域を拠点とする事業者はａとｂが主な乗車機会となる。流し事業者は無線設備を持たないことが多く、ｃが主な乗車機会となるが、ａのアプリ配車にも対応できる場合がある。

（２）社会実験に対する意見

社会実験に対する意見は、分類した事業者ごとに以下にまとめる。

①客待ち事業者

【メリット】

・営業拠点が増え、周辺エリアからの電話呼び出しに迅速に対応できる。

・乗り場にタクシーがいない場合、電話呼出しを受ければ配車が可能である。乗り場からの乗

車になるので、乗車地からの運賃での運送が可能で、迎車料金は不要である。
・新しいニーズの掘り起こしにつながる。
【デメリット・課題】
・配車しても乗客がいない場合、乗務員の損失となるので、補償などが必要。
・地域内にタクシー乗り場があっても、指定された時間に配車する以外に使わない。
・既にタクシー利用が定着したエリアでは、既存の利用者が使うだけで、新たな需要の掘り起こしにはならない。

②流し事業者
【メリット】
・新しいニーズの掘り起こしにつながる。
・地域貢献への取組みが、企業のPRとなる。
【デメリット・課題】
・配車しても乗客がいない場合、乗務員の損失となるので、補償などが必要。
・普段から電話での呼出しを受け付けていないため、対応にノウハウが必要。
・加納地域は営業区域の境界であるため、住道駅など大東市まで運送した場合、そこで他の乗客を確保できない。

（3）事業者にとってのメリット
まず、社会実験での想定し得るメリットについて、営業形態の相違から考える。

①客待ち事業者
客待ち事業者にとって、呼出しによる運送とそれ以外の運送の比率により、地域内のタクシー乗り場設置に対する考え方が異なる。すなわち、全乗車に占める呼出配車の割合が高いほど、より多くの待機場へ配車することで、利用客の需要に迅速に対応できる可能性が高くなる。このことは、利用者へのサービスの向上につながり、事業者の利益となる。
一方で、後者（呼び出し以外の乗車）の割合が高い事業者は、需要の少ない住宅地内で待機することは、客待ちによる利益が見込めないため、地域内タクシー乗り場の設置にはメリットがない。

②流し事業者

これまでの流し営業に加えて、新たな利用客獲得の機会となる。予約や呼出しに対応していない事業者も、ここを自らの営業所の１つとみなし、営業所への回送車両の配車には迎車料金がかからないという整理により、他の事業者のシェアに食い込める可能性もある。

また、社会実験への参加が地域貢献をPRする機会と考える点は、客待ち事業者と変わらないが、流し事業者は普段から地域との接点が少ないため、より重要な機会と考える。

以上より、タクシー乗り場の設置による事業者側のメリットは、利用客の増加ひいては売り上げの増加など採算性を伴うものではない。新たな乗り場の設置とは、既存サービスの向上や企業のPRなど、間接的な利益につながると認識していることがわかった。

（４）事業者側の課題

①損失の補填

意見交換の中で事業者から聞かれた「補填」という言葉について説明する。

これは、地域内タクシー乗り場に指定された時間にタクシーを配車したが、利用客がいなかった場合に乗務員に生じる損失を補填するという意味である。

多くのタクシー事業者では、乗務員の給料は固定給に売り上げの一部を歩合給として積み上げる。乗務員は、自らの経験や情報網に基づいて売り上げがあると見込まれる地域を選び運行する。特に都市部での流し営業が主体の事業者は、乗務員の経験・能力によって売り上げが左右される。このような前提では、タクシー事業者にとっての社会実験参加のメリットも、乗務員にとっては「その時間他地域で営業すれば得られたであろう利益」の損失となり、自らの収入を失うデメリットになり得る。このため、社会実験への協力は、乗務員個人への負担を伴うリスクと判断するのである。

②営業区域

第２章「２．タクシー制度の整理」でみたように、タクシー事業者は営業区域で認可を受ける。例えば大阪市域交通圏で事業認可を受けた事業者が行う可能性のある運送は、以下の４つである。

ａ．乗車地・降車地とも大阪市域交通圏内

ｂ．乗車地が大阪市域交通圏で、降車地が他の営業区域

ｃ．乗車地が他の交通圏で、降車地が大阪市域交通圏

ｄ．乗車地・降車地とも他の交通圏

このうち乗車地・降車地とも営業区域外となるｄの運送は、道路運送法上認められておらず（道路交通法第20条）、行政処分の対象となる。

事業者にとって営業区域外への運送は、降車後に周辺で乗客を確保できない可能性が高い。加納地域のように大東市（河北交通圏）との境にある地域が該当する。この点については、第５章で詳しく述べる。

（５）実施可能な社会実験の形態

社会実験に協力可能な事業者との意見交換を通じ、協力可能な範囲・事項は以下となった。

①定時の配車

平日の特定の時間の前後５分程度でタクシー車両を配車する。頻度は事業者によって異なるが、週２日～５日の範囲で午前10時以降であれば、繁忙な時間帯を回避できる。

②不定時の配車

事業者によっては、乗り場を待機場所として利用することもできる。日常的にタクシーが待機していれば、利用者の利便性も上がると考え、この配車方法も採用した。

③乗り場からの電話呼び出し

乗り場にタクシーがいない場合、利用者が連絡すれば直ちに乗り場まで配車する。ただし、流し事業者は、車両の手配に時間を要するため、連絡をする時間の設定に検討が必要である。

④迎車料金の軽減

乗り場に待機しているタクシーに乗車することに関して、駅前のタクシー乗り場と同じく迎車料金は発生しない。一方、電話呼び出しは、前章「３．市政世論調査結果とタクシー制度の検討」で検討した通り、「乗り場にタクシーがいないため配車をお願いする」という趣旨の連絡である。このため、タクシーの配車の確約ではないため、迎車料金の対象とならないと整理した。

４．地域との意見交換

前節での事業者が対応可能な形態を踏まえて、アンケート調査実施後に、桜井を除く各地域で意見交換を実施した。

①芝ヶ丘

令和３年７月に地元住民の集まるサロンに参加し、意見交換を行った。地域住民からは、帰りの移動手段の確保や、運賃や料金に対する市の補助がないことなどから、地域内タクシー乗り場の設置に賛同が得られず、実施を断念した。

このため、代わりの地域として東石切町２～５丁目の４自治会（以下「東石切」とする。）と意見交換を実施し、社会実験の実施を決定した。

②加納住宅

令和３年12月に意見交換を実施した。反対意見は特になかった。病院への移動に役立つという意見が出た。

③アメリア

令和３年11月に意見交換会を実施した。タクシー乗り場を敷地内にある駐車場に設置することが提案された。同マンションでは、敷地内にタクシー車両の乗り入れを認めていないため、社会実験の実施で初めて敷地内のタクシー乗り入れが可能になるとのことであった。このため、

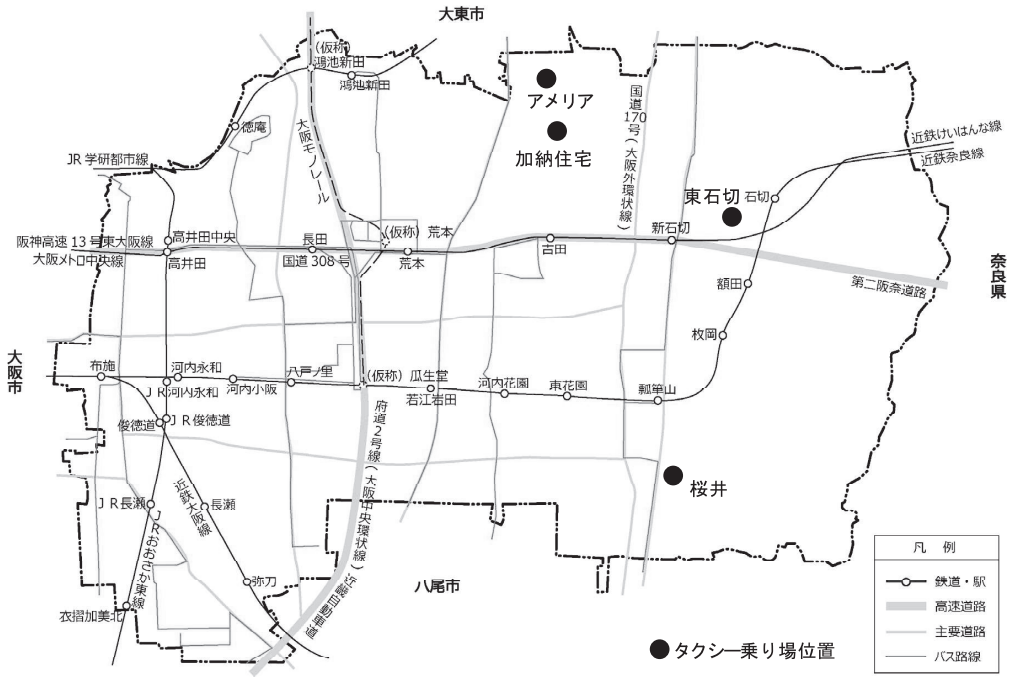


図５　社会実験の実施地域（東大阪市第３次総合計画から作成）

タクシーが敷地内の駐車場まで入ってくることにメリットを感じる住民も一定数いた。

４　社会実験の実施

１．社会実験の概要

地域及び事業者間での意見交換を踏まえ、地域内にタクシー乗り場を設置する社会実験の概要を決定した。

（１）社会実験の目的

社会実験の目的は、地域内にタクシー乗り場を設置し、タクシーが身近に利用できる状況をつくることで、地域住民の移動手段にどのような影響があるかを検証することにある。具体的には、次の２点の検証である。

①地域住民の移動利便性が向上したか。

②タクシーの利用促進につながったか。

（２）社会実験の方法

タクシー乗り場には、タクシーが決まった時間に待機し、住民が身近にタクシーが利用できる状況を作る。乗り場で待機しているタクシーを利用した運送のため、運賃は乗車地から降車地までの間の運賃だけとなり、迎車料金はかからない。

また、タクシー配車は、事業者からの協力に基づくもので、損失の補填は行わないこととし、タクシー乗り場用地は、地域から提供を受けることとする。

２．全体の運用とルール

（１）配車方法

タクシーを乗り場に配車する方法は、以下の３通りとした。

定時配車　平日の決められた時間にタクシーが乗り場に待機する。

予約（呼出し）配車　乗り場にタクシーが待機していない場合、タクシー車両を呼び出す。

不定時配車　乗り場を事業者が待機場所として利用する。事業者の判断で実施する。

（2）運賃・料金

乗車地である乗り場から目的地までの運賃がかかるが、上記いずれの配車においてもそれ以外の料金は発生しない。

（3）実験の中止条件

社会実験開始後、１か月で著しく利用が少ない場合、地域・事業者との協議の上、社会実験を中止できることとした。また実験開始後３か月経過すれば事業者の判断で社会実験を終了することができる。

3．地域・事業者ごとのルールと運用

上記の運用を踏まえて設定した地域ごとの概要は、以下のとおりである。

地域ごとに番号の内容を記載する。

①乗り場の場所　②実施期間　③定時配車時間　④電話呼び出し方法
⑤不定時配車の有無　⑥協力事業者　⑦周知方法　⑧その他

（1）桜井

①梶無神社前の駐車場（東大阪市六万寺町一丁目）
②令和３年12月13日～令和４年３月31日
③平日の午前10時・11時
④乗り場にタクシーがいない場合、連絡があれば回送車両を配車する。
⑤必要に応じて実施する。
⑥近鉄タクシー株式会社（本社：大阪市）
⑦チラシの全戸配布、タクシー車両にチラシの設置

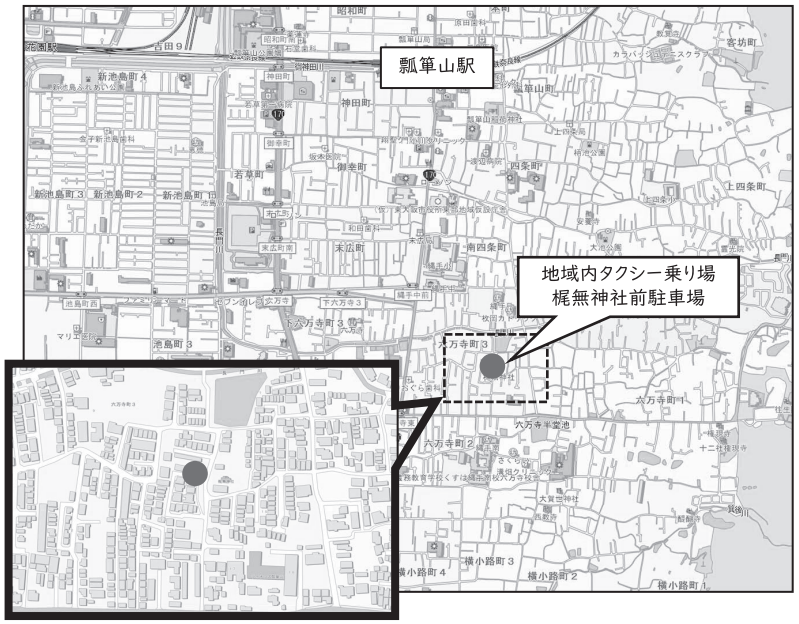


図６－１　桜井自治会タクシー乗り場位置図



図６－２　桜井自治会タクシー乗り場

（２）東石切

①東石切会館の駐車場

②令和３年12月13日～令和４年３月31日

③平日の10時

④乗り場にタクシーがいない場合、無線センターへ連絡があれば回送車両を配車する。

⑤必要に応じて実施する。

⑥枚岡交通株式会社

⑦チラシの全戸配布、タクシー車両にチラシの設置

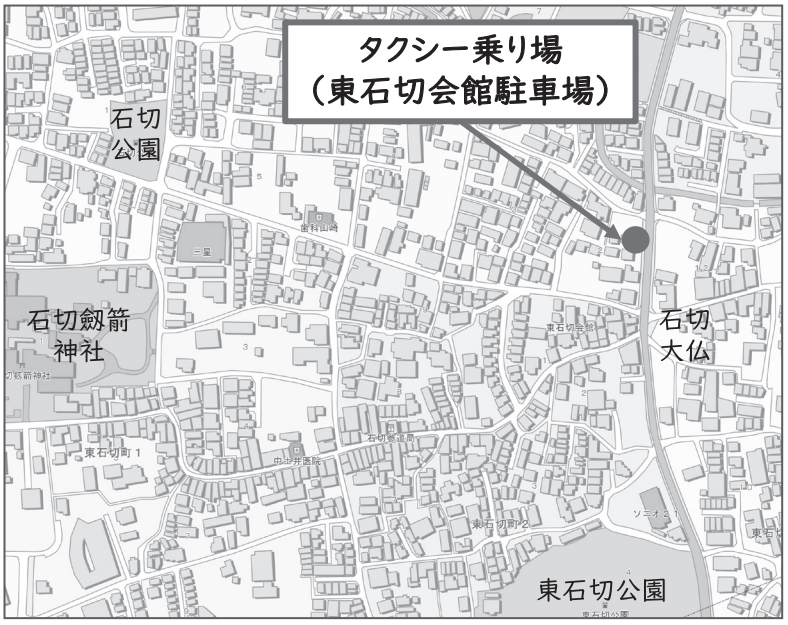


図７－１　東石切町２～５丁目自治会タクシー乗り場位置図



図７－２　東石切町２～５丁目自治会タクシー乗り場

（３）加納住宅

①府営加納住宅の集会所前のスペース

②令和４年１月11日～令和４年３月31日

③祝日を除く月曜日と水曜日の午前10時

④希望の日時に乗り場にタクシーがいるかどうかの確認を営業所へ連絡する。ただし、前日の14時までに連絡が必要。

⑤実施しない。

⑥梅田タクシー株式会社

⑦チラシの全戸配布

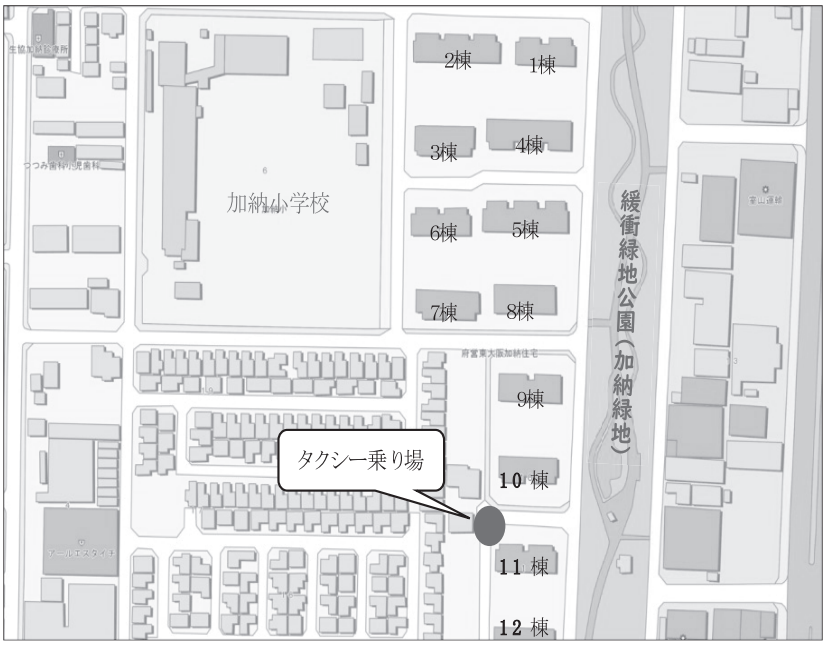


図８－１　府営加納住宅自治会タクシー乗り場位置図



図８－２　府営加納住宅自治会タクシー乗り場

（４）アメリア

①マンション敷地内にある駐車場

②令和４年１月11日～令和４年３月31日

③祝日を除く火曜日と木曜日の午前10時

④希望の日時に乗り場にタクシーがいるかどうかの確認を営業所へ連絡する。ただし、前日の14時までに連絡が必要。

⑤実施する。

⑥珊瑚タクシー株式会社

⑦チラシの全戸配布

⑧自治会の取組みで、自治会員が社会実験のタクシーを利用した場合、初乗り運賃の半額の300円を助成することとなった。助成金は、１人月４回まで、予算の上限は30,000円である。社会実験開始後、事業者からの申し出で、平日の９時～17時まで可能な範囲でタクシー不定時配車を実施することとなった。

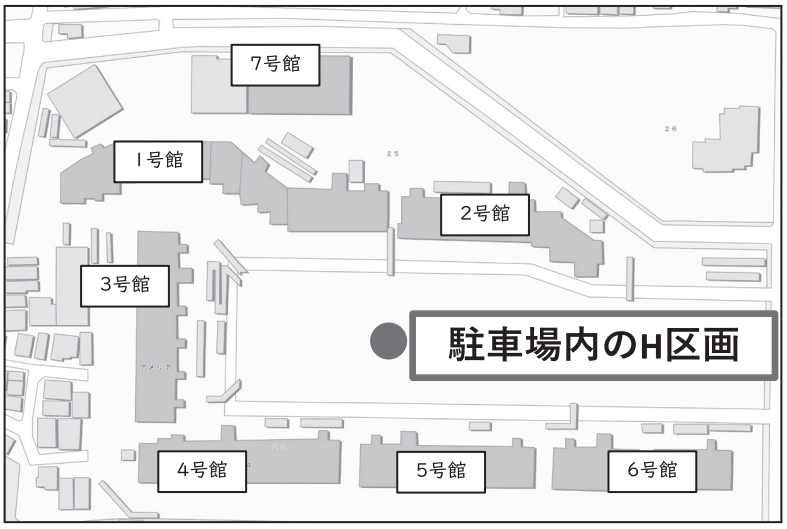


図９－１　アメリア自治会タクシー乗り場位置図



図９－２　アメリア自治会タクシー乗り場

５　検討

１．社会実験の途中総括

（１）利用状況

令和４年１月28日時点での各地域の利用状況は、以下である。

表３―１　社会実験の利用件数

自治会名	令和3年（2021）12月				令和4年（2022）1月				合計
	定時	不定時	予約	小計	定時	不定時	予約	小計	
桜井	9件	0件	0件	9件	4件	0件	0件	4件	13件
東石切	0件	0件	0件	0件	1件	0件	1件	2件	2件
加納住宅					0件	0件	2件	2件	2件
アメリア					2件	6件	22件	30件	30件
合計	9件	0件	0件	9件	7件	6件	25件	38件	47件

週単位で見ていくと、下の表になる。

表３－２　週ごとの利用件数

自治会名	12/13～19	12/20～26	12/27～1/2	1/3～9	1/10～16	1/17～23	1/24～28	計
桜井自治会	1件	4件	4件	1件	2件	1件	0件	13件
東石切町自治会	0件	0件	0件	0件	0件	1件	1件	2件
府営加納住宅自治会	-	-	-	-	1件	1件	0件	2件
アメリア自治会	-	-	-	-	10件	12件	8件	30件
合計	1件	4件	4件	1件	13件	15件	9件	47件

桜井での13件の利用は全て定時配車（平日の午前10・11時の配車）であった。定時配車の総回数は計64回（32日×２回）のため、利用率（利用件数/定時配車回数）は20.3％である。降車地は、13件のうち９件が瓢箪山駅周辺と、最も多かった。

アメリアでは、事業者の協力で、平日の９時～17時まで可能な範囲でタクシーが不定時配車する運用となった。定時配車での利用は２件で､不定時･予約（呼び出し）配車に比べて少ない。定時配車の総回数は６回であったため、利用率は33％となる。利用件数は、社会実験実施地域内で最も多い。

加納住宅では、予約（呼出し）配車が２件あった。定時配車は０件である。

東石切での利用は、２件である。うち１件は定時配車であるが、定時配車の総回数は33回のため、利用率は低い。利用が少ない理由の考察が必要である。

（2）考察

利用状況を踏まえての各地域の考察を行う。社会実験結果の検証は終了後に改めて行う。

桜井　予約（呼出し）配車の利用がないことから、定時配車以外の時間に自宅前から乗車したい利用者は、自宅前までの配車依頼を行っている可能性がある。この点について今後の検証が必要である。

東石切　利用件数が少ない理由について、周知が行き届いていないか、そもそも乗り場利用の

需要がない地域であるかの２点を考える。

周知方法は前章３.「地域・事業者ごとのルールと運用」で述べたとおり、他の地域と同じくチラシの全戸配布を２回行っており、周知が行き届いていないとは考えにくい。よって需要がない理由を考察する必要がある。

同地域は生駒山西麓の傾斜地にあり、乗り場の標高は70m付近である。乗り場を中心に自治会範囲である東西約360mの範囲では、標高53m～95mと傾斜しており、平均で約11.6%の勾配がある（地理院地図より算出）。つまり、周辺住民、特に高齢者にとっては、乗り場までの移動が困難で、利用のハードルとなっている可能性が考えられる。

また、同地域を営業エリアとしている事業者に確認したところ、社会実験の実施に関わらず、周辺への配車は継続的に行われているとのことである。よって、乗り場を利用した迎車料金のかからない乗車よりも、迎車料金のかかる自宅前からの利用が選ばれている可能性がある。

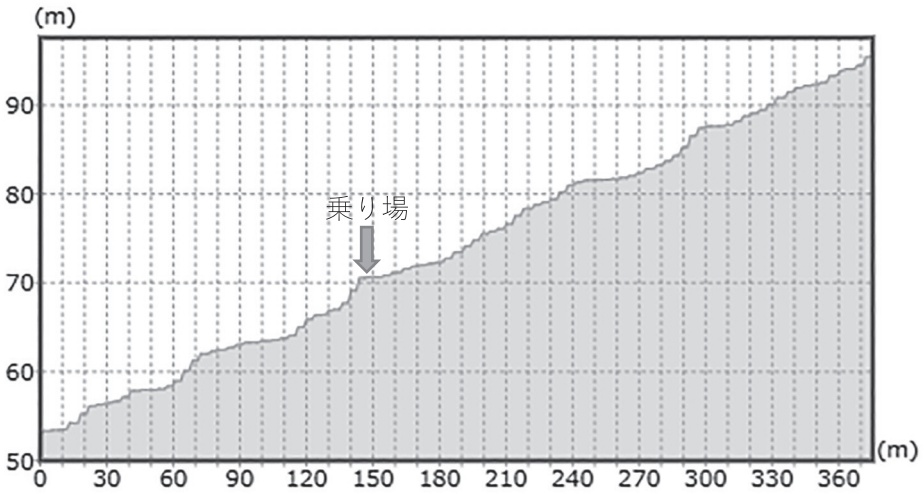


図10　東石切地域の東西傾斜断面図（地理院地図より作成）

加納住宅　定時配車が移動手段として選ばれないことから、住民の移動希望時間とマッチしていない可能性がある。

地域住民に高齢者が多く、地域アンケート結果（第３章「２．実施地域の選定に向けた地域アンケート」参照。）では、病院への移動に最もタクシーを利用する地域であるが、現在のところ病院への移動は見られない。

アメリア　他の地域に比べて利用件数が多い要因は、以下が想定される。

①これまでタクシーを呼び出しても敷地内に入れなかったが、社会実験では敷地内の駐車場で

待機していることから、より利用しやすくなった。

②タクシーの不定時配車時間が長く、他地域よりも住民に周知されている。

③利用１回につき300円を上限とした自治会からの助成金がもらえる。

①は「地域住民の移動利便性の向上」に、③は「タクシーの利用促進」にそれぞれつながるものである。ただし、①の「移動利便性向上」は、マンションの敷地内という閉鎖的な空間でしか起こり得ないことであって、全ての地域で再現できる要因ではない。

２．タクシー事業者との対話

社会実験開始後に、第３章「３．タクシー事業者との意見交換」とは別に、社会実験に協力するタクシー事業者に対して、ヒアリングを行った。対象事業者は２社である。ヒアリングの内容は、社会実験に関することや、タクシー事業全般についてである。

A社：無線での配車や駅待ちを主な乗車機会とする事業者。山麓部や平野部を営業範囲とする。市内で営業を行う車両数は、約70台である。

B社：大阪市内で流し営業を基本とする事業者。配車や予約の対応は基本的に行わない。市内の営業所の車両台数は約80台である。

採算

社会実験での採算性を確認した。以下、「(A)」はA社の意見、「(B)」はB社の意見である。

（A）：１時間の売り上げが1,700円を超えないと、採算は取れない。全ての定時配車時に利用者がいると仮定した場合、１回の輸送に係る必要な時間は概ね30分程度なので、１回の輸送で1,000円程度の売り上げがあれば採算は取れるといえる。ただし、毎日需要がある場合の試算であって、現状の利用状況では採算は厳しい。

（B）：必要な時間単位の売上は、2,000円がライン。乗り場に１時間待機する場合、時間内に初乗りの運送を３、４回行わないと採算が取れない計算である。定時配車は可能だが、お昼時の時間帯などの予約（呼出し）配車に対応するには、営業エリアである大阪市内から移動することになり、時間のロスが発生する。よって採算は取れない。

経費の内訳

（A）：人件費（管理部門含む）65～70％　燃料油脂費15～20％　その他（保険料､維持管理費等）が経費としてかかる。

（B）：人件費 70％　燃料費10％　その他固定費（保険料・車両の管理費等）10％　内勤者の人件費10％

タクシーの経費の内訳は、人件費が大部分を占める。ガソリン代や保険料、１年ごとの車検費用などが主な支出費用である。なお、上記内訳は、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会などがインターネットを通じて公開している経費構成と近しい数値[12] である。

人件費

（A）（B）：固定給に歩合給を加えた額。

タクシー乗務員の人件費は、固定給と歩合給からなる。乗務員の賃金には歩合給が含まれることは先に述べたとおりであるが、加えてその乗務員の売り上げが固定給の支払いを満たす額でない場合、その差額を事業者が負担する仕組みである。

乗車機会

（A）：日によるが、1日の乗車の半分かそれ以上が無線による呼び出しの日もある。実車率（乗客を輸送した距離/走行した距離）は40％台後半で業界内では高い。

（B）：一つの地点を拠点にするのではなく、A地点→B地点→C地点へと移動しながら営業する乗務員が多い。アプリでの配車は、配車全体の20％程度である。

乗り場

（A）：拠点となる乗り場以外に、地域に乗り場ができれば利用する。オフピーク時などに全体の３割程度の車両を分散させることができる。

（B）：加納地域のような営業区域の境界付近では営業の障壁になる。住道駅など河北営業圏間の運送をすると行政処分の対象となるため、そこからの乗車が見込めない。

A社は、無線による呼び出しの割合が大きいことから、タクシー乗り場を設置することにメリット感じていることがわかる。

B社の意見に関して、先に見た営業区域周辺での運送を詳しく述べる。再度述べるが、タクシー運送は基本的に以下のいずれかに該当する。ａ～ｃは道路運送法上問題ないが、ｄは同法に違反する運送である。

ａ．乗車地・降車地とも大阪市域交通圏内の運送

ｂ．乗車地が大阪市域交通圏で、降車地が他の営業区域の運送

ｃ．乗車地が他の交通圏で、降車地が大阪市域交通圏の運送

ｄ．乗車地・降車地とも他の交通圏の運送

ｃの運送は、基本的にｂの運送の直後に他の乗客から依頼を受けた場合に発生するが、そもそも乗客の行き先が大阪市域交通圏かどうかは「運任せ」であり、ｄの運送が発生する可能性も十分にある。この際には、他の営業区域間の運送ができない旨を乗客に伝えることが必要だが、乗車拒否と受け取られ、トラブルとなるおそれがある。このため、事業者は乗務員に、営

業区域外への運送直後は、帰路において自分の営業区域に入るまでは「回送」表示にすることを指導する。

つまり、加納地域のような大東市との行政界に近い地域では、営業区域外への運送が多くなり、営業区域外への運送直後にはその周辺で乗客を輸送できない。このデメリットは、乗客の多い場所を探して移動する流し事業者に顕著で、同じ時間があればより効率的な運送が「できたであろう」という仮定と比較することになる。

アプリ利用

(B)：アプリ利用は全体の20％程度。アプリ配車には手数料がかかり、場合によっては赤字になることがあるので、アプリ導入と同時に迎車料金を申請した。利用率は低いと認識している。全体の50％以上がアプリ配車にならないと導入するメリットはないと考えている。

アプリ配車時には、アプリの運営会社に支払う手数料が発生する。B社はこの手数料を確保するため迎車料金の認可を受けたとのことである。社会実験での乗り場までの配車をアプリで依頼すると、迎車料金がかかることになる。

３．今後の施策

（１）効果測定

地域内にタクシー乗り場として「地域交通拠点」を設置する社会実験の効果を、以下の２つの観点から測定する。

①地域住民の移動利便性が向上したか。

②タクシーの利用促進につながったか。

効果測定方法は、実施地域内でのアンケート調査及び事業者へのヒアリングを実施することで行う。

アンケート調査では、主に、地域内にタクシー乗り場の利用の有無、今後の利用意向などを確認する。配車種別、乗降者日時・場所、乗客数や性別、運賃などの集計とも照らし合わせて検証する。

事業者からのヒアリングでは、社会実験の実施前後のタクシー利用状況（配車件数）などを把握し、タクシーの利用促進につながったかを検証する。

（2）今後の方向性

社会実験は、効果の検証を目的としたものである。効果の検証を踏まえ、地域住民と事業者双方にメリットのあるより効果的な手法への展開が必要である。その方向性は以下の２つのケースが想定できる。

①地域交通拠点の維持が望まれるケース

地域及び事業者が地域交通拠点の継続を希望し、両者の協力により地域内タクシー乗り場が引き続き運用されることとなる。ただし、定時配車時間や不定時配車の頻度などは、効果測定結果や地域と事業者の意向を調整する必要がある。以下の展開が想定できる。

ａ．実施地域で継続して乗り場を運用する。
ｂ．条件の似た他地域や効果が見込まれる他地域で、乗り場設置を行う。
ｃ．実施地域やその周辺で、乗り場の数や位置等条件を変えて乗り場を継続・展開する。

②地域交通拠点の維持が望まれないケース

事業者からの申し出などで社会実験が中断した場合や、地域と事業者のいずれか又は双方が継続を希望しない場合には、地域内タクシー乗り場の設置を終了し、アンケート調査や事業者への聞き取りから、その原因を検証する。この検証において、今後の展開を導き出す貴重な情報・データが得られる機会となる。

（3）地域交通拠点のさらなる活用にむけて

地域住民にとって地域にタクシー乗り場があることは、タクシーでの移動手段が確保された状態である。これは、高齢者や病気・けがなど何らかの事情で移動が困難になった住民に対して安心感を与え、住民の満足度や地域全体の魅力・価値が向上すると考えられる。

市が、公共交通機関であるタクシーをより身近に利用できる状況をより多くの地域で作ることは、市内全体の公共交通機関が整備され、移動手段の確保や選択肢の増加につながる。

その効果は、タクシーによる移動手段が確保され、地域住民の満足度向上のみならず、移動機会の創出やそれに伴う経済の活性化などの効果をもたらすものであり、都市インフラの整備と同等の効果が得られる。このような効果を生み出す施策に対しては、財政負担を伴ったとしても、実施する意義を見出すことができる。

アメリアと東石切町での成果を踏まえ、地域交通拠点のさらなる活用の方向性を検討する。

①アメリアの成果からみた今後の施策

アメリアで見られたような、自治会費からの助成金は、タクシー乗り場設置に伴う地域の住民の満足度や住宅全体の価値を向上させ、またそれを維持するために必要なコストであるだけでなく、自治会活動のアピールにもつながる。

加えて助成金のない他地域と比較して突出した利用率は、助成金がタクシーの利用促進だけでなく、移動機会自体の創出につながった可能性も考えられる。

この成果を自治会という範囲に限定せず、より広域な視点、すなわち市の施策と比較すると以下のようになる。

表４　アメリアの成果から見た市の施策への応用

主体者	タクシー乗り場設置によって得られる状況（①）	①によって得られる効果（②）	効果②によって発生するメリット	負担するコスト
アメリア自治会	・タクシーが身近に利用できる	移動手段の確保 地域住民の安心感	自治会活動のPR 自治会会員の増加	乗り場の確保 タクシー利用の助成
地方自治体		移動手段の確保や選択肢の増加 移動機会の創出 公共交通機関の整備	住民の満足度向上 経済活動の活性化	乗り場の維持管理 運行経費・管理費 利用者への補助

このように、地域が一定のコストを負担しても地域内タクシー乗り場を維持するメリットは、自治会といった範囲だけでなく、市域全体にも適用できると考えられる。

②東石切の成果からみた今後の施策

東石切での成果は、生駒山西麓の傾斜地では、単一の乗り場は住民にとっての移動手段の確保にならない可能性が判明した点である。地形が、タクシー乗り場の利用のハードルとなっていると考えられる。傾斜地で桜井やアメリアと同程度の効果を得ようとする場合、乗り場を一カ所だけに限定することは好ましくないといえる。一方で、同じ地域に乗り場を増やすだけでは、そこへ定期的に配車するタクシー事業者の負担増になり、協力が得られにくい。このため、乗り場を増やすだけでなく、乗り場を巡回する乗合車両のような運行形態の検討も必要である。

③まとめ

以上より、地域交通拠点のさらなる活用として、以下の二つの方向性が考えられると結論付けられる。

・地域内のタクシー乗り場を市内全域に拡大することで、より広範囲での移動手段の確保を目指す。

・タクシー乗り場の設置地域を拡げつつ、需要のある地域やタクシー乗り場の利用に不向きな

地域など、地域の特性を踏まえた施策を検討する。

６　おわりに

本稿では、「地域交通拠点」（地域内のタクシー乗り場）の設置及びその経過から、今後の本市の交通施策の方向性を検討してきた。

地域内にタクシー乗り場を設置するという方向性が決まってから、約２年経過して、ようやくその成果が見られようとしている。

社会実験は現在も継続中で、ちょうど折り返し地点に差し掛かったところである。地域にタクシー乗り場を設置するという取組みがどのような効果を与えるかの検討は、今後の利用状況などデータの蓄積による。引き続き社会実験の実施に尽力していく必要がある。

【関係法令抜粋】

①道路運送法

第３条　旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

１　一般旅客自動車運送事業（特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業）

イ　一般乗合旅客自動車運送事業（乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）

ロ　一般貸切旅客自動車運送事業（一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）

ハ　一般乗用旅客自動車運送事業（一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）

２　特定旅客自動車運送事業（特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業）

第４条　一般旅客自動車運送事業を経営しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

２　一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別（前条第１号イからハまでに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）について行う。

第９条の３　一般乗用旅客自動車運送事業を経営する者（以下「一般乗用旅客自動車運送事業者」という。）は、旅客の運賃及び料金（旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして国土交通省令で定める料金を除く。）を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

２　国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、次の基準によつて、これをしなければならない。

１　能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであること。

２　特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。

３　他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること。

４　運賃及び料金が対距離制による場合であつて、国土交通大臣がその算定の基礎となる距離を定めたときは、これによるものであること。

３　一般乗用旅客自動車運送事業者は、第一項の国土交通省令で定める料金を定めようとするときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

（略）

第20条　一般旅客自動車運送事業者は、発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送（路線を定めて行うものを除く。第２号において「営業区域外旅客運送」という。）をしてはならない。ただし、次に掲げる場合は、この限りでない。

１　災害の場合その他緊急を要するとき。

２　地域の旅客輸送需要に応じた運送サービスの提供を確保することが困難な場合として国土交通省令で定める場合において、地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者間において当該地域における旅客輸送を確保するため営業区域外旅客運送が必要であることについて協議が調つた場合であつて、輸送の安全又は旅客の利便の確保に支障を及ぼすおそれがないと国土交通大臣が認めるとき。

②道路運送法施行規則

第３条の２　法第三条第一号ロの国土交通省令で定める乗車定員は、十一人とする。

第５条　法第５条第１項第３号の営業区域は、輸送の安全、旅客の利便等を勘案して、地方運輸局長が定める区域を単位とするものとする。

第10条の４　法第９条の３第１項の国土交通省令で定める料金は、時間指定配車料金及び車両指定配車料金とする。

２　法第９条の３第３項の規定により料金の設定又は変更の届出をしようとする者は、次に掲げる事項を記載した料金設定（変更）届出書を提出するものとする。

１　氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名

２　設定又は変更しようとする料金を適用する営業区域

３　設定又は変更しようとする料金の種類、額及び適用方法（変更の届出の場合は、新旧の料金（変更に係る部分に限る。）を明示すること。）

４　実施予定日

③特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法

第16条　国土交通大臣は、第３条第１項又は第３条の２第１項の規定により特定地域又は準特定地域を指定した場合には、当該特定地域又は準特定地域において協議会が組織されているときは、国土交通省令で定めるところにより、当該協議会の意見を聴いて、当該特定地域又は準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業に係る旅客の運賃（国土交通省令で定め

る運賃を除く。以下同じ。）の範囲を指定し、当該運賃の範囲を、その適用の日の国土交通省令で定める日数前までに、公表しなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2　前項の規定により指定する運賃の範囲は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

1　能率的な経営を行う標準的な一般乗用旅客自動車運送事業者が行う一般乗用旅客自動車運送事業に係る適正な原価に適正な利潤を加えた運賃を標準とすること。

2　特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。

3　道路運送法第九条第六項第三号に規定する一般旅客自動車運送事業者の間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること。

3　特定地域の指定の解除後若しくは指定期間の満了後引き続き当該地域が準特定地域として指定された際又は準特定地域の指定の解除後若しくは指定期間の満了後引き続き当該地域が特定地域として指定された際、現に当該地域において適用されている第１項の運賃の範囲については、同項の規定により指定され、当該指定の日に適用があるものとして公表されたものとみなす。

タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）

第43条　国土交通大臣は、特定指定地域内の駅前、繁華街等におけるタクシーによる運送の引受けの適正化を図るため特に必要があると認めるときは、タクシー乗場を指定し、かつ、旅客のタクシーへの乗車を禁止する地区及び時間を指定することができる。

2　タクシー事業者は、前項の指定をされた地区及び時間においては、同項の指定をされたタクシー乗場以外の場所でタクシーに旅客を乗車させてはならない。

3　国土交通大臣は、第１項の指定をするときは、当該指定をする地区に係る都道府県公安委員会及び道路法（昭和27年法律第180号）による道路の管理者に協議しなければならない。

4　国土交通大臣は、第１項の指定をするときは、その旨を官報で公示するとともに、国土交通省令で定めるところにより、同項の指定に係るタクシー乗場及び禁止を示すための必要な標識を設置しなければならない。

大阪府道路交通規則

（駐車禁止の規制等の対象から除く車両）

第２条の７　法第４条第２項の規定により道路標識等による法第44条第１項の停車及び駐車禁

止の規制（以下「駐停車禁止」という。）並びに法第45条第１項の駐車禁止の規制の対象から除く車両は、タクシー乗り場において客を待ち、又は客を乗せるため駐車し、若しくは停車するタクシーとする。

注

１）本市ウェブサイト人口統計表（令和４年１月28日閲覧）
http://www.city.higashiosaka.lg.jp/cmsfiles/contents/0000030/30177/nennreibetu211231.pdf
２）近鉄奈良線と近鉄大阪線の布施駅、OsakaMetro中央線と近鉄けいはんな線の長田駅が重複する。
３）調査結果は、東大阪市ウェブサイトでも公開されている（令和４年１月28日閲覧）。
https://www.city.higashiosaka.lg.jp/cmsfiles/contents/0000029/29596/siseiyoronthousa.pdf
４）近畿運輸局ウェブサイトで閲覧可能（令和４年１月28日閲覧）。
https://wwwtb.mlit.go.jp/kinki/content/R1.10.7sinsakijun-houjin.pdf
５）国土交通省ウェブサイトで閲覧可能（令和４年１月28日閲覧）。
https://www.mlit.go.jp/common/000111727.pdf
６）大阪市、豊中市、吹田市、守口市、門真市、東大阪市、八尾市、堺市（ただし、平成17年２月１日に編入された旧南河内郡美原町の区域を除く。）及び池田市･伊丹市のうち大阪国際空港の区域が範囲となる。
７）近畿運輸局ウェブサイトで閲覧可能（令和４年１月28日閲覧）。
https://wwwtb.mlit.go.jp/kinki/content/kotaku-shinsa190801.pdf
８）国土交通省ウェブサイトで閲覧可能（令和４年１月28日閲覧）。
https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001429620.pdf
９）一般乗用旅客自動車運送事業の公定幅運賃の範囲の指定について（令和元年12月13日付近畿運輸局長告示）（令和４年１月28日閲覧）
https://wwwtb.mlit.go.jp/kinki/content/R1.12.13kouteihabaunchinnohaninoshitei.pdf
10）国土交通省ウェブサイトで閲覧可能（令和４年１月28日閲覧）。
https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001429619.pdf
11）公益財団法人大阪タクシーセンターウェブサイトで閲覧可能（令和４年１月28日閲覧）。
https://www.osaka-tc.or.jp/pdf/taketaxia.pdf
12）一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会ウェブサイトで閲覧可能（令和４年１月28日閲覧）。
http://www.taxi-japan.or.jp/content/?p=article&c=115&a=9

【参考文献】

東大阪市2019『東大阪市総合交通戦略』
木皮勇作2021「都市部における公共交通機関の在り方」『大阪商業大学共同参画研究所紀要』第２号
太田和博・青木　亮・後藤孝夫2018『総合研究　日本のタクシー産業　―現状と変革に向けての分析』
公益財団法人日本都市センター2018『都市自治体による持続可能なモビリティ政策－まちづくり・公共交通・ICT－』
野村　実2019『都市自治体による持続可能なモビリティ政策－まちづくり・公共交通・ICT－』