

大阪市域交通圏特定地域計画

1. タクシー事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

(1) 大阪市域交通圏におけるタクシーの位置付け・役割

① タクシーの地域公共交通機関としての位置付け

- ・タクシーは、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(以下「タクシー適正化活性化法」という。)において、地域公共交通機関として位置付けられている。
- ・この位置付けは、大阪市域交通圏においても、何ら変わるものではなく、タクシーは、鉄道・バス等とともに地域公共交通を構成する重要な地域公共交通機関である。

② 地域公共交通機関であるタクシーの使命

- ・タクシーが旅客を輸送するサービスであることを鑑みれば、そのサービスについては何よりもまず安全・安心の確保が優先されるべきである。安全・安心な輸送は地域公共交通機関としての使命であり、前提である。

③ タクシー事業の公共交通機関としての役割及び責務

- ・大阪市域交通圏は、大阪市、堺市といった政令指定都市を域内に抱える都市圏であり、そこでは高度に発達した経済社会活動が展開され、また、圏内隅々に人々が居住し日々の生活が営まれている。これらの活動は、1日24時間、休むことなく展開されており、人々の様々な移動ニーズが非常に高い地域である。
- ・このため、交通圏内をみると、鉄道、地下鉄、バスといった大量公共交通機関の輸送網が他の地域と比べ相当に発達し、利用者、地域の様々なニーズに对应してきている。
- ・しかしながら、これらの輸送機関は、運行する路線、乗降場所及び時刻が特定、限定され、サービスの提供条件はその限りにおいて制約されている。
- ・一方、タクシーは、これらの制約を受けることのない輸送機関である。少人数個別輸送を行う輸送機関として、個々の利用者、地域のニーズにきめ細やかに対応することが可能である。タクシーを使えば時間・場所の制約なく移動でき、しかもドア・ツー・ドアの移動も可能である。したがって、タクシーは機動性、迅速性に富んだ乗り物である。
- ・こうした特性を生かし、タクシーは、鉄道、地下鉄、バスを補完する地域の公共交通網の一翼を担うことが期待されている。すなわち、鉄道、地下鉄、バスでは満たすことのできない利用者、地域のニーズに対応するため、いつでも、どこでも、誰でも目的地を告げるだけで利用できる、安全・安心で快適・便利なサービスの提供が期待されている。しかも、サービスの提供においては、法律上の義務ではないものの、昼夜といった時間的な偏在や都心や郊外といった地域的な偏在がないよう供給責任を果たすことが強く期待されている。

- ・加えて、公共性を有するタクシーには、その特徴を生かした地域貢献が求められている。すなわち、少子高齢化、女性の社会進出、家族の形態の変化といった社会構造の変化やバリアフリー化に対応したサービス、また、観光、環境等地域振興への貢献が期待されるサービス等について、積極的に提供していく必要がある。

(2) タクシー事業の現況

① 供給過剰の進行

ア バブル経済崩壊後の輸送需要の低迷

- ・大阪市域交通圏における法人タクシーの輸送人員は、平成に入ってから見ると、平成3年度の1億3,591万人をピークに、バブル経済崩壊・モータリゼーションの進展・鉄軌道の整備の進捗等により急激に減少した後、低迷状態が続いている。平成13年度から19年度にかけては1億97万人から1億747万人と6%程度緩やかに回復をみせたものの、その後経済情勢の悪化とともに再び減少に転じ、平成21年度以降は1億人を割り、平成27年度は8,547万人と平成3年度のピーク時の62.9%となっている。こうした輸送動向は今後、急激な改善が期待しにくいと考えられる。
- ・需要の低迷に加え、利用者の1回当たりの利用距離もバブル経済の崩壊以降短くなってきている。平成5年度には1回当たり平均6.0キロ利用されていたのに対し、平成20年度は4.7キロ、平成27年度には4.6キロとなっており、22年間で23.3%も短くなっている。

イ 規制緩和後の事業者数、車両数の急激な増加

- ・タクシー事業は、従来、免許制の下で、輸送需要と供給車両数がバランスするよう、車両数の増加は抑えられていた。
- ・しかしながら、平成14年2月に規制が緩和され、需給調整が行われなくなると、事業者数、車両数ともに増加の一途をたどった。平成13年度末から平成20年度末の間に、事業者数は135から194と43.7%増加し、車両数は13,927両から16,113両と15.7%増加している。

ウ 供給過剰に対する取組み

- ・このように需要が低迷する一方、供給が大幅に増加した結果、大阪市域交通圏では、供給過剰の状態が発生した。当初は、平成21年9月末の車両数15,697両に対し、近畿運輸局が提示した適正車両数は、約12,000両～13,500両であり、相当の乖離が生じていた。
- ・しかし、平成21年10月以降の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（以下「旧タクシー適正化活性化法」という。）に基づく事業再構築等による減休車の実施により、平成25年9月30日現在で13,287両となり、適正車両数の上限の範囲内に収まった。

- ・その後、タクシー適正化活性化法の施行により、近畿運輸局からその他ハイヤーを含む新たな適正車両数（法人 10,567 両～11,887 両）が示され、平成 27 年 11 月 1 日（特定地域指定日）現在の車両数 13,509 両（その他ハイヤーを含む）との乖離が生じている。

② 輸送実績の落ち込みと事業再構築による効果

- ・こうした供給過剰の進行は、輸送実績の悪化につながっている。1 台のタクシーが乗客を乗せて 1 日に走行する距離（実車走行キロ）は、平成 5 年度の 131.8 キロ、平成 13 年度 88.9 キロ、平成 21 年度 77.5 キロと減少した。その後は、緩やかに回復傾向を示し、平成 27 年度は 85.1 キロとなっている。また、タクシーの走行距離のうち乗客を乗せている距離の割合を示す実車率も 50.2%から、42.1%、40.0%と減少したが、その後は微増が続き、平成 27 年度は 43.8%となっている。
- ・1 台のタクシーが 1 日に得る収入（日車営収）も同様の傾向を示しており、平成 5 年度の 42,167 円に対し、平成 13 年度は 31,712 円、そして平成 21 年度は 25,849 円まで減少した。その後は、回復傾向が続き、平成 27 年度は 29,305 円となっている。
- ・タクシーが実際に稼働している割合を示す実働率も低下してきている。すなわち、平成 5 年度の 85.0%に対し、平成 13 年度は 83.1%、平成 21 年度は 72.9%、そして平成 27 年度は 70%を割り込み、68.1%となっている。これは、供給過剰により余剰車両が増加していることに加え、労働者不足が起因しているものと考えられる。
- ・なお、平成 21 年 10 月に旧タクシー適正化活性化法が施行され、それに基づく事業再構築等による減休車の実施により、上述のとおり 1 日 1 台当たりの実車走行キロ、実車率、日車営収については回復傾向にあるが、輸送需要は依然として回復できていない状況にある（鉄道、バスは増加している中、タクシーは最近 10 年間で 25.4%落ち込んでいる）。

③ 過度な運賃競争

- ・従来から、大阪市域交通圏は、全国的にみても、特に運賃競争が激しい地域となっており、旧タクシー適正化活性化法の国会審議（平成 21 年通常国会）においても、大阪の運賃競争がたびたび議論されてきた。
- ・平成 25 年 9 月末の大阪府下における中型車の初乗り運賃額は 660 円から 500 円までの範囲で 14 種類存在していた。また、遠距離利用者に対し運賃の割引を行う遠距離割引（5 千円超 5 割引）については、9 割の事業者が導入している状況にある。
- ・このような状況の中、平成 26 年 1 月にタクシー適正化活性化法が施行され、運賃については公定幅運賃制度が導入されたことにより、平成 26 年 4 月以降は、ごく一部の事業者を除いて公定幅運賃（中型車の初乗り運賃については 680 円～660 円（平成 28 年 10 月の下限運賃の見直しを受けて、現在は 680 円～640 円））に収斂

され、過度な運賃競争に一定の終止符が打たれた。

④ 事業者の経営状況の悪化

- ・②でみたように、タクシーの輸送実績の悪化に伴い、大阪市域交通圏全体でみると、事業者の営業収入は落ち込んでいる。法人事業者の総営業収入は、平成5年度の1,598億円に対し、平成13年度1,286億円、平成21年度1,079億円、平成27年度は959億円となっており、タクシーの市場は、縮小に歯止めがかからない状況が続いている。
- ・このように、事業者の経営環境は悪化しており、平成25年度における赤字事業者の比率は、全体の56.7%に上っている。

⑤ 運転者の労働環境の悪化

- ・既述のとおり、総営業収入が落ち込み中で供給過剰状態が進行したことにより、日車営収の減少が顕著になり、そのため運転者の賃金も減少してきた。旧タクシー適正化活性化法の施行以降、日車営収の微増が続いており、運転者の賃金もわずかではあるが回復傾向にあると思われるが、依然として全労働者の平均賃金とは大きな乖離がある状況にある。
- ・大阪府下のタクシー運転者の平均年収は、平成3年の505万円をピークに減少傾向が続いており、平成13年357万円、平成21年296万円、平成22年には262万円と底を打ち、その後、若干の微増減が続き、平成27年は、321万円となっている。
- ・しかし、大阪府下の全産業男性労働者の平均年収は、平成27年では、583万円であることから、大きな格差がある。
- ・一方、タクシー運転者の1月間労働時間は187時間で、これは全産業労働者の180時間と比較して、7時間多い状況となっている。近畿運輸局の監査結果においても拘束時間超過等が指摘されている。

(注：大阪府下の平均賃金及び月間労働時間は、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」による。)

⑥ 運転者の高齢化と労働力不足

- ・大阪府下の運転者数*は、平成14年度は、法人28,731人、個人4,791人であったが、平成27年度には、法人22,011人、個人3,174人と大きく減少している。
- ・平均年齢についてみてみると、平成14年度で法人男性56歳であったのが、平成27年度には61.5歳と高齢化が進んでいる。また、平成27年度においては、60歳以上の法人運転者の割合が実に65.0%に達している（以上（公財）大阪タクシーセンター調査）。
- ・このように、運転者数の減少が進み、加えて、低賃金、長時間労働のために若年層の労働力流入がほとんどないことから、タクシー事業においては将来的な労働力不足の解消が、喫緊の課題となっている。

(*運転者数は、大阪タクシーセンターが登録を行っている大阪府A地区の登録運転者証交付数である。)

⑦ 法令違反の発生状況

- ・タクシー事業については、法令上様々な遵守事項が定められており、その多くは安全の確保に関するものである。大阪市域交通圏内における走行 100 キロ当たりの法令違反数の直近 5 年間の平均値は、0.1862 件となっており、全国の平均値である 0.0509 件を大きく上回っている状況にある（近畿運輸局調査）。

⑧ 高い事故発生率

- ・大阪市域交通圏内におけるタクシーの事故発生状況を見ると、残念ながら高い水準にあると言わざるを得ない。特定地域の指定基準の一つの要件である走行 100 万キロ当たりの事故の発生件数の直近 5 年間の平均値は、10.499 件となっており、全国の平均値である 7.567 件を大きく上回っている状況にある。（近畿運輸局調査）。

⑨ 都市交通等への影響

- ・タクシーによる都市交通環境への影響については、週末の新大阪駅へのタクシーの集中などによる交通渋滞や夜間における大阪市内の繁華街へのタクシーの集中により、通行に支障をきたしている現状にあったが、週末の新大阪駅への入構制限措置（ナンバープレートの奇数・偶数による制限）や夜間の街頭指導の徹底により、輸送秩序は、大きく改善された。しかし、大阪市内における交差点付近の違法駐車など、今後、さらに改善しなければならない課題も残っている。

(3) タクシー事業の取組の方向性

- (2) でみた厳しい現況に対し、それぞれの課題解決に向け、タクシー事業者等は様々な取組を行っている。

① 供給過剰対策

- ・平成 14 年 2 月の規制緩和以降、事業者の新規参入や既存事業者の増車により供給過剰が進み、旧タクシー適正化活性化法が平成 21 年 10 月に施行された。その後、大阪市域交通圏タクシー特定地域協議会が設置され、事業再構築として各事業者による休車・減車が実施され、近畿運輸局が示した適正車両数の上限目標をクリアした。
- ・平成 26 年 1 月にタクシー適正化活性化法が施行され、大阪市域交通圏が特定地域に指定されるとともに、平成 27 年 11 月に当該特定地域における法人の適正車両数（上限 11,887 両～下限 10,567 両）が近畿運輸局から示され、特定地域指定日現在の車両数 13,509 両との乖離率（上限値）が 12.0%となっている。なお、平成 29 年 3 月末現在の車両数は、13,476 両である（乖離率 11.8%）。
- ・また、個人タクシーについては、適正車両数は、上限値 2,775 両、下限値 2,467 両となっており、特定地域指定日現在の車両数 3,153 両との乖離率（上限値）が 12.0%となっている。なお、平成 29 年 3 月末現在の車両数は、2,960 両である（乖離率 6.3%）。

② 利用者サービスの向上

- ・利用者ニーズの多様化、IT の進展、訪日観光客の増加等、環境の変化を踏まえ、タ

タクシーサービスの向上を図っていくことが求められている。

- ・事業者において、無線のデジタル化やアプリを活用した配車システムの構築、クレジットカードや電子マネー決済機の導入など利用者利便の向上を図っている。
- ・また、多様なニーズに対し、妊婦や子供向けのタクシーの運行、地域における乗合タクシーの導入、訪日観光客への対応として外国語によるコミュニケーションが可能な国際タクシーの運行などを実施している。
- ・加えて、高齢化社会の進展やバリアフリー化に対応するため、大阪福祉タクシー総合配車センターを立ち上げ、ニーズのミスマッチを解消し、さらに、ユニバーサルドライバー研修を実施し、一般タクシーでも高齢者・障がい者への接客向上を図るなど、利用者利便の向上を図っている。
- ・また、全大阪個人タクシー協会は、優良事業者の認定制度である「マスターズ制度」を実施し、安全・安心の確保と利用者の信頼性の確保を図っている。

③ 都市交通問題等への対策

- ・大阪タクシーセンターは、タクシー業務の適正化及びサービス向上のため、タクシー乗場の設置のほか、大阪市内の繁華街やターミナル駅などにおいて、タクシーの違法・不適切行為に対する街頭指導を行っている。
- ・また、大阪タクシー協会をはじめとする事業者団体は夜間自主街頭指導を北新地や南地において継続的に実施しており、当該地域における輸送秩序が大きく改善された。また、春・秋の交通安全運動期間を中心に、タクシー車両に「違法駐車追放」のステッカーを貼付し、違法駐車防止に努めている。

④ 求められる取組の方向性

- ・これまでみたように、事業者、事業者団体等の関係者は、利用者利便向上等のための様々な取組を進めているが、現段階では(2)でみたようなタクシーの諸問題の抜本的な解決には至っておらず、タクシーの適正化・活性化のために、利用者・地域を含む関係者が協力して更なる取組を進めることが必要不可欠となっている。
- ・供給過剰の状況について解消していくとともに、違法・不適切な事業運営を是正していくことにより、事業者の経営環境及び運転者の労働環境の改善を図るとともに、都市交通問題の解消を図る必要がある。
- ・併せて、利用者に対するサービスの質の向上を図り、利用者に目に見える形での改善をアピールすることにより、タクシー離れを阻止し、リピーターの確保を目指すべきである。
- ・その際、取組の方向性及び具体的な取組方法とその効果について、タクシーの現状と問題点と併せ、わかりやすく透明性を確保しつつ利用者・地域に情報を提供し、理解を求めていくことが重要である。

2. 特定地域計画の目標

(1) タクシーサービスの活性化と良質なサービスの選択性の向上

- ・地域公共交通機関であるタクシーには、利用者にとって安全・安心・快適・便利なサービスを提供することが責務として求められる。その基本は供給責任を果たすことであり、サービス供給の時間的・地域的空白をなくすことが必要である。そのため、配車の高度化・共同化の取組が必要である。
- ・その上で、国内外の利用者のニーズを踏まえつつ、サービスの多様化、更なる質の向上に向け、様々な取組を進める。
- ・また、利用者が良質なサービスを選択しやすくなるよう、諸施策を推進し、タクシーサービスに対する利用者の満足度の向上を目指す。
- ・加えて、タクシーがドア・ツー・ドア輸送の特性を持ち、臨機応変に利用者ニーズに応じることができる地域に密着した公共交通機関であることに鑑み、地方自治体との連携を強め、地域の特性を踏まえたニーズの把握に努める必要がある。

(2) 事業経営の活性化・効率化

- ・輸送サービスの効率性の向上や経営基盤の強化を図ることにより、持続可能な事業経営を目指すことが求められる。
- ・具体的には、タクシー適正化活性化法に基づく需給バランスの改善、ITを活用した効率的な配車、新たなニーズに対応した需要の掘り起こし、付加的なサービスに応じた収益の拡大、初乗り運賃の短縮の検討、観光タクシーの充実等が課題として挙げられる。

(3) 運転者の労働条件の悪化の防止・改善・向上

- ・運転者不足が顕著となり、労働力の確保を図ることが喫緊の課題となっている。労働力不足を改善するためには、労働条件の改善・向上を図り、若年運転者を確保することが必要不可欠となる。
- ・大阪府内における平成 27 年のタクシー運転者の平均年収は、321 万円で、全産業男性労働者の 583 万円と比較して大きな乖離がある。従って、その格差を可能な限り縮小していく必要がある。加えて、労働時間等の改善も併せて実施していくことが肝要である。
- ・また、大阪府内の女性タクシー運転者数は、全国的にも低位（全運転者に占める割合が 1.1%）にあり、女性運転者の活用を図っていくことが必要であり、そのための職場環境整備や働きやすいフレキシブルな勤務体系の構築も必要である。
- ・運転者の安全を確保するため、防犯仕切り板や防犯カメラ等の防犯設備の充実を図るとともに、自動日報処理システム等の装着により運転者負担の軽減を図る必要がある。

(4) 安全性の確保

- ・タクシーの第一の使命は安全の確保である。そのためには、運転者教育、運行管理、車両整備管理等の徹底を心がけるとともに、近年、急増している内部疾患に起因する事故防止のため、健康診断結果の活用やストレスチェックの確実な実施などが求められる。
- ・また、近畿運輸局で推進している安全マネジメントにより、経営トップから組織の末端まで安全意識を徹底させる取組を進め、職場の安全文化の醸成に努める必要がある。
- ・加えて、近畿運輸局の「近畿グリーンナンバーセイフティプラン 2010」で提唱されている、平成 30 年までに死者数、交通事故件数の半減、飲酒運転ゼロ及び危険ドラッグ等薬物使用ゼロを目標に事故防止に努めていく必要がある。
- ・ハード面においては、事故防止のため、ふらつき注意喚起装置や車線逸脱警報装置、車線維持支援制御装置を搭載した先進安全自動車（ＡＳＶ）の導入を促進する。

(5) 都市問題・環境問題への取り組み

- ・街頭指導により直接に違法・不適切な行為を排除し、また、取り締まる施策とともに、乗場、駐車場及び待機場の整備等タクシーが違法・不適切な行為を行うことなく営業できる環境を整備することにより、タクシー車両を起因とする交通渋滞、通行障害の解消を目指すこととする。
- ・タクシーは、LPG車が多く、近年ハイブリッド車の導入も進んでおり、一般車両と比べると地球環境にやさしい乗り物である。また、今後は電気自動車や燃料電池自動車などの導入によるハード面での更なる改善やエコドライブ、アイドリングストップなど、ソフト面において環境に配慮した取り組みを推進する。

(6) 地方公共団体との連携の強化

- ・タクシーは、利用者ニーズに柔軟かつきめ細かく対応できる特性を持つ地域に最も密着した公共交通機関であり、少子高齢化が進む地域社会の移動ニーズ等に適切に対応していくためには、鉄道、バス等他の公共交通機関と連携して交通ネットワークの一端を担うことが期待されるが、現状では、都市計画や交通計画の中に地域住民の交通手段としてタクシーが位置付けられているケースは少ないのが実情である。
- ・このため、タクシーのプレゼンスを高める上で、タクシー事業者及びタクシー団体は、まちづくりや地域住民の暮らしの維持・改善に責任を持つ地方公共団体と連携を図っていくことが何よりも重要であり、事業者側が地方公共団体の抱えている地域の交通問題に積極的ににかかわっていく姿勢が求められている。すなわち、タクシーが持つ特性を生かした輸送・サービス供給のあり方を地域ごとに具体化し、地方公共団体に積極的に提案していくとともに、地方公共団体の推進する施策に積極的に協力していくことが必要である。
- ・また、タクシー事業者及びタクシー団体が、地方公共団体の交通関係会議などに参画

するとともに、特定及び準特定地域協議会などに地方公共団体の参画を求める努力を継続していくことも必要である。

- ・さらに、機動性、迅速性、移動の自由度、24時間稼働など、タクシーの機能特性を生かし、国や地方公共団体と連携した災害時輸送や子供110番をはじめとする防犯対策などの地域貢献の取り組みを積極的に行っていく。

(7) 訪日外国人に対する取り組み

- ・平成28年の関西国際空港における外国人入国者数は、約610万人（前年比122%）と平成6年の開港以来初めて600万人を超え、5年連続で過去最高を記録しており、このような増加傾向は平成29年以降も続くことが見込まれる。
- ・訪日外国人の都道府県別の訪問率を見ても、大阪は東京の48.2%に次いで第二位（41.9%）にランクされ、訪日外国人の多くが大阪を訪れているが、今後、ラグビーワールドカップ2019や2020年東京オリンピック・パラリンピック、さらには関西ワールドマスターズゲーム2021の三大スポーツイベントの開催などにより、さらに多くの訪日外国人が大阪・関西を訪れることが見込まれ、平成37年（2025年）の国際博覧会の開催地に大阪が選ばれた場合には、この傾向に拍車がかかることが予想される。
- ・平成28年11月に大阪府と大阪府がまとめた「大阪都市魅力創造戦略2020」では、平成32年の来阪外国人客数1300万人の目標を達成するために、今後、IRの誘致など都市としての魅力を高める様々な施策を展開していくこととされており、今後、訪日外国人客の受入環境を整備し、充実させていく上で、訪日外国人の移動手段として利用されるタクシーの果たす役割は大きいものと考えらえる。
- ・このため、訪日外国人をはじめとする利用客に対し、さらなる利便性及びサービスの向上を図るため、外国語対応可能な運転者の育成、自動翻訳機や指さしボードの活用、運転者の質やマナー向上などを一層推進していくとともに、割高感の解消のための初乗り距離短縮の検討などの新たなサービス導入に向けた取り組みも始めるものとする。

3. 削減すべき供給輸送力

(1) 供給過剰の現状とその解消

- ・大阪市域交通圏における供給輸送力に関し、平成27年11月11日付けで近畿運輸局長が公示した適正と考えられる車両数（以下「適正車両数」という。）は、法人タクシーで上限値11,887両（実働率80%適用）、下限値10,567両（実働率90%適用）、個人タクシーで上限値2,775両、下限値2,467両とされている。
- ・また、大阪市域交通圏の特定地域指定日である平成27年11月1日現在の車両数は、法人タクシー13,509両、個人タクシー3,153両であり、適正車両数との乖離率は、法

人タクシー、個人タクシーとも、上限値で 12.0%、下限値で 21.8%となっている。なお、タクシー適正化活性化法施行日（平成 26 年 1 月 27 日）の車両数は、法人タクシーで 13,573 両、個人タクシーで 3,408 両であった。

- このような現状を踏まえれば、タクシー事業の適正化を目指すためには、適正車両数の上限値を目標とした供給輸送力の削減を図っていくことが必要である。
- また、供給過剰は、上述した都市交通・環境問題などの外部不経済をもたらす要因となり、また、地域公共交通機関としてのタクシーの使命、役割の観点からも供給輸送力の削減は避けては通れない課題である。

(2) 削減すべき供給輸送力

- 大阪市域交通圏においては法人タクシー及び個人タクシーとも特定地域指定日（平成 27 年 11 月 1 日）現在の車両数の 12.0%（1 両未満切り捨て）の車両数を削減すべき供給輸送力として設定する。ただし、各事業者の経営規模や経営状況により、事業に与える影響の大きさが異なることにも考慮し、供給輸送力の削減を円滑に進めるため、協議会事務局による事前調査の結果を踏まえ、まずは全体として 8~12%程度の供給輸送力の削減を目指すものとする。
- 一般タクシー車両及びその他ハイヤー車両の合計数が 10 両の事業者については、道路運送法が求める最低車両数の確保に鑑み、「曜日ごとの営業制限」（以下、曜日制限という。）によって対応するものとする。
- また、個人タクシー事業は、許可等に付された条件により、「月に 2 日以上 の定休日 を定めること」とされていることから、年間の最大稼働日数が 341 日（365 日 - 24 日）となり、この日数に個人タクシーの適正車両数（上限値）との乖離率 12.0%を乗じると年間 40.9 日、月当たり換算（切り捨て）で 3 日となるが、個人タクシー事業者の自然減数が顕著であることから、個人タクシーの削減すべき供給輸送力は、定期休日の 2 日に加えて月当たり 1 日休車とする。

（注：大阪市域交通圏における平成 29 年 1 月末の個人タクシー事業者数は、2,985 者であることから、その点を考慮すれば、その時点での適正車両数との乖離率は 7.0%となっている。）

4. 供給輸送力の削減の方法

- 削減すべき供給輸送力の削減の方法については、減車及び近畿運輸局長公示である「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く営業方法の制限に関する取扱いについて」（近運自二公示第 46 号、平成 26 年 1 月 27 日制定）に基づく営業方法の制限により実施するものとする。なお、削減対象車両である一般タクシー車両及びその他ハイヤー車両の選別は、事業者の選択とする。
- 法人タクシー事業者に係る営業方法の制限の方法は、特定地域指定解除までの間、全日

同一車両の営業を制限する方法（以下「全日制限」という。）及び曜日ごとに営業を制限する方法（以下「曜日制限」という。）により実施するものとする。

- ・なお、曜日制限により削減する供給輸送力の算定方法は以下によるものとする。

（全日（週7日）とも10両を使用停止する場合）

削減する供給輸送力=10両

（週のうち1日、10両を使用停止する場合）

削減する供給輸送力=1/7×10両

（週のうち1日、10両を、更に1日、20両を使用停止する場合）

削減する供給輸送力=（1/7×10両）+（1/7×20両）

- ・個人タクシー事業者については、月当たりの定期休日に加え、1日の休車日を実施することによる営業方法の制限によるものとする。
- ・営業方法の制限に伴う協会の構成員による確認や事業者同士が相互に確認できる体制については、全日制限により抹消登録を行った場合は、抹消登録証明書の写しを、また、休車させる場合にあっては、休車車両の一覧表を大阪市域交通圏タクシー特定地域協会事務局を通じて協会の構成員（個人タクシー事業者を除く）及び大阪運輸支局に提出することとする。
- ・個人タクシーについては、事業者は全大阪個人タクシー協会に月当たりの1日の休車日の情報を提出することとする。全大阪個人タクシー協会は休車日を管理するとともに、大阪市域交通圏タクシー特定地域協会事務局又は大阪運輸支局から要請があった場合はその情報を提出することとする。
- ・供給輸送力の削減等の実施時期については、近畿運輸局が認可特定地域計画を公表後、6カ月以内に当該特定地域計画に合意した各事業者が事業者計画の認可を受けることとなるため、減車又は全日制限の場合は事業者計画認可後遅滞なく、また、曜日制限の場合は利用者の混乱回避及び準備期間を考慮して特定地域計画の認可から7ヶ月を経過した日とする。

5. 事業者が各々削減すべき供給輸送力及び削減方法

- ・大阪市域交通圏に営業所を有する法人事業者及び個人タクシー事業者は、3.（2）に規定した削減すべき供給輸送力の実現に向け、4に規定した削減方法等により、単独又は共同して供給輸送力の削減を実施するものとする。
- ・なお、法人タクシー事業者が具体的に削減すべき車両数については、別添の一覧表によるものとする。

6. 大阪市域交通圏におけるタクシー事業に係る活性化事業等

（1）活性化事業及びその実施主体

- ・2に掲げた特定地域計画の目標を達成するため、必要と考えられる活性化事業等は以下のとおりである。
- ・活性化事業等に関しては、事業者等関係者は、単独又は共同して行おうとする活性化事業等を以下の項目から積極的に多く選択し、原則として記載された実施期間内に取り組むものとする。
- ・また、活性化事業等がより多くの事業者により取り組まれ、本特定地域計画の目標の早期達成を図るための環境整備について、関係者は積極的に取り組むことが求められる。
- ・実施時期については、短期又は中期としている。これは、実現までに必要な期間を考慮し、短期については1年以内、中期については特定地域指定期間内を目途に実施するものとして整理を行ったものである。もともと、中期としたものについても、事業主体において、可能な限り早期の実施を目指すべきであって、1年以内に実施されることがより望ましい。また、短期としたものについて、1年以内に実施できないことを理由に実施しなくてよいというものではなく、一旦1年以内に実施すればそれで施策が完了したというものでもない。中期的であっても、可能な限り施策を実施し又は充実させるという姿勢が重要である。

① タクシーサービスの活性化と良質なサービスの選択性の向上

ア タクシーサービスの活性化

- ・カードシステムの導入

事業概要： 電子マネーやクレジットカードによる利用を可能とするなど、カードシステムの導入を推進するとともに、インバウンド需要に対応した外貨決済についても検討する。また、鉄道、バスとの乗継ぎ利便性の向上を図るため、共通のカードシステムの導入についても検討する。

実施主体： 事業者

実施時期： 中期

- ・定額運賃制度の拡大及び定額乗合タクシーの導入の検討

事業概要： 関西国際空港や大阪国際空港並びに新大阪駅などからの利用者に対し、わかりやすい定額運賃制度を導入・拡大する。また、併せて乗合タクシーの導入により利用者の利便性の向上を図るための検討を行う。

実施主体： 事業者、事業者団体

実施時期： 中期

- ・初乗り距離短縮運賃等の検討

事業概要： 国内外の利用者の利便性を向上させるとともに、タクシーの利用促進を図るため、初乗り距離短縮運賃等の導入に向けた検討を行う。

実施主体： 事業者、事業者団体

- 実施時期：短期
- ・精神障がい者割引制度の導入

事業概要：精神障がい者割引を導入する。

実施主体：事業者

実施時期：短期
 - ・運転免許証自主返納高齢者割引制度の導入

事業概要：運転免許証を自主返納した高齢者に対する割引制度を導入する。

実施主体：事業者、関係行政機関

実施時期：短期
 - ・サービス水準の向上のための運転者教育の実施

事業概要：サービス水準を向上させるため、地理習熟を含む基礎的な接客サービスのほか、福祉、子育て、観光、外国語等利用者ニーズに対応したサービスの提供が促進されるよう、運転者教育を実施する。

事業主体：事業者、事業者団体、タクシーセンター

実施時期：短期
 - ・タクシー運転者のクオリティアップと高齢者対策（ニンタク）の充実、拡大（タクシー運転者の質の向上）

事業概要：タクシーサービスにおいて、タクシー運転者が、直接かつ極めて重要な役割を担っていることから、運転マナーの徹底や接遇向上のための研修制度を通じて、利用者サービスの向上を目指す。

実施主体：事業者、事業者団体、タクシーセンター

実施時期：短期
 - ・接客コンテストの実施

事業概要：利用者に対する接遇向上のため、接客コンテストを実施し、運転者の接客に関する意識の向上を図るとともに、業界全体のレベルアップを促進する。

実施主体：事業者、事業者団体

実施時期：中期
 - ・ユニバーサルドライバー研修の受講促進

事業概要：高齢者や障がい者等の多様なニーズや特性を理解し、円滑なコミュニケーション並びに適切な対応ができる運転者を育成するため、タクシーセンター等が実施するユニバーサルドライバー研修の受講を促進させる。

実施主体：事業者

実施時期：短期
 - ・映像乗務員マニュアルの作成

事業概要： 従来の乗務員マニュアルに加え、映像化した乗務員マニュアルを作成し、接客等に対する運転者への理解の深度化を図る。

実施主体： 事業者団体

実施時期 短期

- ・接客サービスの向上に向けた運転者へのインセンティブの付与

事業概要： 運転者の接客サービスの向上を図るため、事業者等が自主的にインセンティブを付与する。

実施主体：事業者、事業者団体

実施時期： 短期

- ・ウェルカム・ワンメーターキャンペーン等近距離利用の環境整備策の充実

事業概要： 近距離利用者が抵抗なく、また、快適にタクシーを利用できるよう、ウェルカム・ワンメーターキャンペーンの継続実施等により事業者・運転者のサービス意識の向上を図るとともに、こうした取組みの周知等により近距離利用者の利用促進を図る。

事業主体： 事業者、事業者団体

実施時期： 短期

- ・福祉タクシーの運行

事業概要： 高齢化社会の進展やバリアフリー化に対応するため、「大阪福祉タクシー総合配車センター」の充実強化を図り、利用者利便の向上を促進する。

実施主体： 事業者

実施時期： 短期

- ・子育てタクシーの運行

事業概要： 女性の社会進出、家族の形態の変化等に対応するため、子育てタクシーの充実・拡大を図る。

実施主体： 事業者

実施時期： 短期

- ・妊婦タクシーの運行

事業概要： 事前登録により妊婦の輸送を行うことにより、定期健診や緊急時に安心感をもって利用してもらうことができる。

実施主体： 事業者

実施時期： 短期

- ・観光タクシーの運行

事業概要： 観光利用を促進するため、観光タクシーを運行する。

事業主体： 事業者

実施時期： 中期

- ・国際ナショナルビジターズタクシーの充実・拡大

事業概要： 英語・中国語・韓国語等で接遇・観光案内ができる運転者の拡大を図るとともに、外国語表記の案内標識・案内板の設置、専用乗り場の確保、予約センターの充実等により、訪日外国人の利便性の向上を図る。併せて、積極的な広報活動も展開し、対外的な認知度を高め、一層の普及を図る。

実施主体： 事業者、事業者団体、タクシーセンター

実施時期： 短期

・一車二人制度の導入・拡大

事業概要： 24時間のサービス提供を確保するため、運転者の労働条件に留意しつつ、1台の車両を2人の運転者がシェアする一車二人制度を導入・拡大する。

実施主体： 事業者

実施時期： 短期

・早朝予約をはじめとする時間帯に関わらない配車体制の整備

事業概要： 早朝時間帯など、予約に対する配車が十分でない時間帯について、その改善に向けた取組を行う。

実施主体： 事業者、事業者団体

実施時期： 短期

・配車システムの高度化

事業概要： デジタル式GPS-AVM、スマートフォン等の活用により、配車システムの高度化を図る。

実施主体： 事業者

実施時期： 中期

・予約手続の簡便化

事業概要： タクシー利用の予約手続の簡便化を図るため、公共施設等における予約機器の設置、予約用の短縮番号の導入・拡大等を図る。

実施主体： 事業者、事業者団体

実施時期： 短期

・共同配車の実施

事業概要： 配車の円滑化を図るため、配車センターの設立等複数事業者が共同して配車を行う仕組みを導入する。

実施主体： 事業者、事業者団体

実施時期： 中期

・専用乗場の整備

事業概要： タクシー利用を容易にするとともに、タクシー車両による交通問題の発生を緩和するため、専用タクシー乗場の整備を図る。

- 実施主体： 事業者、事業者団体、
- 実施時期： 中期
- ・公共乗場の整備

事業概要： タクシーの乗降を容易にするとともに、タクシー車両による道路渋滞などの交通問題の発生を緩和するため、道路上やバス運行終了後のバス乗降スペースの活用を含め、公共タクシー乗場の整備を図る。

実施主体： タクシーセンター、関係行政機関

実施時期： 中期
 - ・乗場における快適性の向上

事業概要： タクシー乗場における利用者の快適性向上のため、上屋、ベンチの設置等を促進する。

実施主体： 事業者、事業者団体、タクシーセンター、関係行政機関

実施時期： 中期
 - ・乗場情報の提供

事業概要： タクシー利用を適正化すると同時に、利用自体を促進するため、乗場の情報について、インターネット、携帯電話等を通じた情報提供を行う。

実施主体： 事業者、事業者団体、タクシーセンター

実施時期： 中期
 - ・タクシー利用に関する情報提供の実施

事業概要： タクシー利用を促進するため、乗場等において、主な目的地までの概算運賃の表示等のサービス内容に関する情報提供を行う。

実施主体： 事業者、事業者団体、タクシーセンター

実施時期： 中期
 - ・タクシーカードの装備の徹底

事業概要： タクシー事業者の連絡先等の情報を記載したタクシーカードについて、車内装備を徹底する。

事業主体： 事業者

実施時期： 短期
 - ・サービス向上等に向けた利用者及び地方自治体との意見交換の場の設置

事業概要： 多様化する利用者ニーズを把握し、サービス向上につなげるとともに、地方公共団体が推進する都市交通施策との連携を図るため、事業者側と利用者及び地方公共団体との定期的な意見交換の場を設置する。

実施主体： 事業者、事業者団体

実施時期： 短期
 - ・ユニバーサルデザインタクシーの導入・拡大

事業概要：高齢者や障がい者をはじめ、大型スーツケースを持ち運ぶ訪日外国人旅行者など、国内外のすべての利用者に対応したユニバーサルデザインタクシーの導入・拡大を積極的に進め、今後5年程度を目途に大阪地域において導入率10%を目指す。

実施主体：事業者

実施時期：短期

・次世代自動車専用乗場の設置及び活用

事業概要：環境にやさしいタクシー及び先進安全自動車（ASV）の導入を促進するとともに、タクシーのPRを図るため、ハイブリッド車、EV等の専用乗場の設置及びその活用を図る。

実施主体：事業者、事業者団体、タクシーセンター、関係行政機関

実施時期：短期

・国際博覧会の大阪誘致キャンペーンの実施

事業概要：交流人口を増加させ、タクシーの需要喚起を図る観点から、平成37年（2025年）の国際博覧会の大阪誘致に向けて機運を醸成するため、国内外の利用者に広く発信すべく、誘致ステッカーの車体への貼り付けや来阪外国人向けチラシの配布等を実施する。

実施主体：事業者、事業者団体

実施時期：短期

イ 良質なサービスの選択性の向上

・タクシー事業に関する情報提供の充実

事業概要：事業者のウェブサイトにおいて、事業者のサービス内容等について情報提供を行う。また、事業者団体、タクシーセンター等において、タクシー事業に関する情報提供を一覧性のある形で情報提供する仕組みを構築するとともに、内容の充実を図る。

実施主体：事業者、事業者団体、タクシーセンター

実施時期：短期

・全タク連の「全国タクシーガイド」の活用

事業概要：他府県や外国からの来阪者への情報提供を図るため、全タク連の「全国タクシーガイド」に登録し、その活用を図る。

実施主体：事業者

実施時期：短期

・個人タクシーのマスターズ制度の充実及び事業者の参加

事業概要：良質なサービスを提供する事業者を確保するとともに、利用者がこうした事業者を選択しやすくするため、個人タクシーのマスターズ制度

の充実拡大を図るとともに、事業者の積極的な参加を促進する。

実施主体： 事業者、事業者団体

実施時期： 短期

・優良運転者制度の実施

事業概要： 良質な運転者を確保するとともに、国内外の利用者がこうした運転者を選択しやすくするよう、優良運転者制度の導入について検討し、速やかな実施を図る。

実施主体： 事業者団体、タクシーセンター、運輸局

実施時期： 中期

・優良事業者制度の実施

事業概要： 良質なサービスを提供する事業者を確保するとともに、国内外の利用者がこうした事業者を選択しやすくするよう、優良事業者制度の導入について検討し、速やかな実施を図る。

実施主体： 事業者団体、タクシーセンター、運輸局

実施時期： 中期

・優良乗場の設置

事業概要： 良質なサービスを提供する事業者を確保するとともに、国内外の利用者が当該事業者を選択しやすくするよう、主要地点（梅田、難波、新大阪、関空、伊丹等）において優良運転者や優良事業者専用の乗場の設置に取り組む。

実施主体： 事業者団体、タクシーセンター、運輸局

実施時期： 中期

・利用者の意識調査の実施

事業概要： 利用者のタクシーに関する意識調査を実施する。

実施主体： タクシーセンター、事業者団体

実施時期： 短期

・タクシー利用者モニター制度の実施

事業概要： 利用者によるタクシーサービスの評価を行うため、モニター制度を実施する。

実施主体： タクシーセンター

実施時期： 短期

・違法な駐車車の指導の拡充・強化

事業概要： 違法な駐車車を行う運転者への指導を拡充・強化することにより、タクシーが頻繁に乗り入れる地域周辺の環境改善に取り組む。

実施主体： 事業者、事業者団体、タクシーセンター、関係行政機関

実施時期： 短期

② 観光振興によるタクシー事業の活性化

少子化が進むなか、国内、国外を問わず、交流人口を増加させることは、旅客輸送に携わるタクシー事業にとっても重要な課題である。観光振興はタクシー事業の活性化に寄与し、需要の拡大につながると考えられることから、事業者は積極的に施策展開を図っていくことが期待される。事業者は、訪日外国人や国内旅行者の多様化するニーズを精査し、既述したようなタクシー利用を促進する施策を検討・具体化していくことが求められる。

(2) 特定地域計画において留意すべき事項

- ・ タクシー適正化活性化法は、適正化事業と活性化事業を両輪として取組みを進めていくことにより、供給過剰を解消し、運転者の労働条件の改善等を通じて、タクシーの安全性、利便性の向上を図ることを求めている。
- ・ 事業者は、この法の趣旨を踏まえ、本特定地域計画に沿った事業者計画を作成し、自らの計画により、適正化及び活性化を推進していくことが求められている。
- ・ また、本特定地域計画の実施に当たっては、事業者及び事業者団体はもとより、関係団体、国、地方公共団体の協力が不可欠であり、これらが連携を密にして適正化事業及び活性化事業の推進を図っていくことが必要である。

7. 特定地域計画の実施状況のフォローアップ及び見直し

- ・ 特定地域計画の目標の達成のためには、供給輸送力の削減及び活性化措置について、事業者ができる限り速やかに、かつ、的確にこれらを実施していくことが必要である。
- ・ 一方、当協議会は、これらの事業の実施状況を定期的に把握し、検証していくことが必要である。
- ・ また、特定地域計画は、その作成及び実施自体が目的ではなく、あくまでも大阪市域交通圏におけるタクシーの適正化及び活性化が目標であることから、協議会は、特定地域計画の実施、そして、それによるタクシーの諸問題の解消の状況について、適切にフォローアップしていくのみならず、その状況に応じ、また、必要に応じ特定地域計画の見直しを行うものとする。

「事業者が各々削減すべき供給輸送力及び削減方法」一覧表

(単独事業者)

No.1

事業者名	車両数	減車数	営業制限数	削減数計	削減率
朝日自動車(株)	213		18.6	18.6	8.7
一番(株)	49		7	7.0	14.3
(株)エフエー	20		0.7	0.7	3.5
大阪合同交通(株)	56		6	6.0	10.7
大阪山陽タクシー(株)	70		6	6.0	8.6
大阪自動車交通(株)	52		5	5.0	9.6
大阪神鉄豊中タクシー(株)	98		3	3.0	3.1
大阪トンボ交通(株)	49		8	8.0	16.3
大阪阪神タクシー(株)	60		5	5.0	8.3
岸交タクシー(株)	65	5	0	5.0	7.7
近鉄タクシー(株)	230		13.9	13.9	6.0
駒姫タクシー(株)	128		15.4	15.4	12.0
堺相互タクシー(株)	147		9	9.0	6.1
榮交通(株)	48		3.6	3.6	7.5
(株)S A T	30		4.1	4.1	13.7
サンキュータクシー(株)	41		0.7	0.7	1.7
松竹タクシー(株)	68	2	3.6	5.6	8.2
商都交通(株)	165	5	8.9	13.9	8.4
新大阪タクシー(株)	88		8	8.0	9.1
新南都交通(株)	44		4.3	4.3	9.8
真和交通(株)	39		3.1	3.1	7.9
真和自動車(株)	20		1.7	1.7	8.5
(株)スマイルタクシー	24		2	2.0	8.3
太平タクシー(株)	108		8.7	8.7	8.1
大宝タクシー(株)	62		3.6	3.6	5.8
大丸タクシー(株)	163	1	12	13.0	8.0
ダイヤ交通(株)	80		6.4	6.4	8.0
ダイヤ交通(株)大阪	87		7	7.0	8.0
ダイヤ交通(株)西	61		5	5.0	8.2
タカラ自動車(株)	63		5.1	5.1	8.1
タックン(株)	57		4.7	4.7	8.2
タックン大阪(株)	40		3.3	3.3	8.3
達磨交通(株)	29		2.1	2.1	7.2
東亜交通(株)	80		6.4	6.4	8.0
東丘タクシー(株)	22		1.9	1.9	8.6
東宝タクシー(株)	43		3.6	3.6	8.4
東洋タクシー(株)	99		8	8.0	8.1
仲川交通(株)	54		4.4	4.4	8.1
ナショナルタクシー(株)	208		17	17.0	8.2
ナニワ交通(株)	82		7	7.0	8.5
(株)南港マリン	31		1.1	1.1	3.5
南都交通(株)	68		8.0	8.0	11.8

事業者名	車両数	減車数	営業制限数	削減数	削減率
南和タクシー(株)	54		4.3	4.3	8.0
錦タクシー(株)	53		4	4.0	7.5
日本タクシー(株)	378		38.6	38.6	10.2
(株)花菱タクシー	50		4	4.0	8.0
阪急タクシー(株)	136	10	0	10.0	7.4
ひまわりタクシー(株)	51		4.3	4.3	8.4
枚岡交通(株)	67		6.7	6.7	10.0
(株)ふれ愛交通	90		12.9	12.9	14.3
米運交通(株)	50		4	4.0	8.0
平和タクシー(株)	54		4.3	4.3	8.0
堀江タクシー(株)	56		6.6	6.6	11.8
松原交通(株)	36		3	3.0	8.3
三国相互タクシー(株)	48		3	3.0	6.3
都島自動車(株)	132		10	10.0	7.6
明星交通(有)	10		1	1.0	10.0
ヤマト交通(株)	76	3	3.1	6.1	8.0
ヤマトタクシー(株)	48	2	1.9	3.9	8.1
大和川交通(株)	59		5	5.0	8.5
龍華交通(株)	37		2.4	2.4	6.5
大阪エムケイ(株)	223		20	20.0	9.0
日進交通(株)	50		4	4.0	8.0
(株)富士交通	41		4	4.0	9.8
計	5,040	28	400.0	428.0	8.5

注)1.営業制限数は、全日制限数と曜日制限数の合算である。

2.曜日制限数は、曜日毎の制限車両数を合計して7で除しているため、小数点以下の場合がある。

(共同事業者)

No.3

事業者名	車両数	減車数	営業制限数	削減数	削減率
毎日交通(株)	149				
北港タクシー第二(株)	36				
北港タクシー(株)	52				
北港タクシー第三(株)	42				
梅田交通(株)	65				
幸福交通(株)	91				
金星タクシー(株)	63				
青空交通(株)	60				
新梅田交通(株)	45				
新泉北タクシー(株)	24				
梅田興業(株)	39				
梅田タクシー(株)	45		141.2	141.2	12.1
梅田自動車交通(株)	35				
門真交通(株)	49				
深井タクシー(株)	35				
梅田交通第二(株)	60				
さかい交通(有)	39				
平野交通(株)	39				
敷津タクシー(株)	39				
淀川交通(株)	62				
極東交通(株)	57				
(株)近畿交通	42				
計	1,168		141.2	141.2	12.1

事業者名	車両数	減車数	営業制限数	削減数	削減率
日本交通(株)	332				
日本交通(株)大阪	149				
堺日本交通(株)	51				
吹田日本交通(株)	25	78		78.0	10.0
大タク(株)	124				
関西空港リムジン(株)	83				
(株)エクセル・リムジンサービス	16				
計	780	78		78.0	10.0

事業者名	車両数	減車数	営業制限数	削減数	削減率
(株)未来都	579				
(株)未来都(井高野)	51		100	100.0	13.6
(株)未来都(中津)	105				
計	735		100	100.0	13.6

事業者名	車両数	減車数	営業制限数	削減数	削減率
関西中央交通(株)	114	59	5	64.0	8.2
ユタカ中央交通(株)	102				
大商交通(株)	90				
南部中央タクシー(株)	88				
東大阪オーケー(株)	90				
関西中央第一(株)	77				
東大阪中央タクシー(株)	61				
関西中央旅客守口(株)	55				
三日月タクシー(株)	55				
敷島交通(株)	47				
計	779	59	5	64.0	8.2

事業者名	車両数	減車数	営業制限数	削減数	削減率
相互タクシー(株)	492		47.1	47.1	8.0
大阪相互タクシー(株)	95				
計	587				

事業者名	車両数	減車数	営業制限数	削減数	削減率
東京・日本交通(株)難波	46		72	72.0	14.1
東京・日本交通(株)守口	63				
さくら自動車(株)	92				
さくら乗用サービス(株)	114				
さくらタクシー(株)	72				
さくらトランスポート(株)	61				
さくらリムジン(株)	61				
計	509				

事業者名	車両数	減車数	営業制限数	削減数	削減率
大阪第一交通(株)	94		35	35.0	8.2
堺第一交通(株)	110				
南大阪第一交通(株)	126				
ロイヤル第一交通(株)	98				
計	428	35	35.0	8.2	

事業者名	車両数	減車数	営業制限数	削減数	削減率
(株)国際興業大阪	251	1	23	24.0	6.0
(株)国際興業大阪住吉	149				
計	400	1	23	24.0	6.0

事業者名	車両数	減車数	営業制限数	削減数	削減率
小豆島タクシー(株)	70				
(株)オリーブキャブ大阪	79		17.9	17.9	8.0
(株)オレンジキャブ大阪	74				
計	223		17.9	17.9	8.0

事業者名	車両数	減車数	営業制限数	削減数	削減率
新東宝タクシー(株)西堤	47				
新東宝タクシー(株)	100	5	7.1	12.1	8.2
計	147	5	7.1	12.1	8.2

事業者名	車両数	減車数	営業制限数	削減数	削減率
国際タクシー(株)	63				
珊瑚交通(株)	53				
S S K 交通(株)	64		22.0	22.0	8.0
珊瑚交通(株)	94				
計	274		22.0	22.0	8.0

事業者名	車両数	減車数	営業制限数	削減数	削減率
日本城タクシー(株)	54			0.0	0.0
(株)テイサン大阪	40			0.0	0.0
鳩タクシー(株)	111	7		7.0	6.3
(株)広円タクシー	11	11		11.0	100.0
計	216	18		18.0	8.3

事業者名	車両数	減車数	営業制限数	削減数	削減率
ベスト交通(株)	58				
(株)G・T	273		27.1	27.1	8.2
計	331		27.1	27.1	8.2

	車両数	減車	営業制限数	削減数	削減率
合計	11,617	189	897.4	1086.4	9.4

事業者名	車両数	減車	営業制限数	削減数	削減率
池田タクシー(株)	32		3.0	3.0	9.4
猪山タクシー(株)	48		4.5	4.5	9.4
(株)エムティー	56		5.3	5.3	9.4
大阪大同交通(株)	47		4.4	4.4	9.4
(株)オービーシー	53		5	5.0	9.4
(有)オール大阪交通	34		3.2	3.2	9.4
新日本タクシー城東(株)	50		4.7	4.7	9.4
曽根崎交通(株)	20		1.9	1.9	9.4
大都交通(株)	36		3.4	3.4	9.4
大桐自動車(有)	10		0.9	0.9	9.4
高井田交通(株)	69		6.5	6.5	9.4
ニコニコタクシー(株)	42		3.9	3.9	9.4
(株)フット	15		1.4	1.4	9.4
南タクシー(株)	46		4.3	4.3	9.4
都島交通(株)	19		1.8	1.8	9.4
(同)都島自動車商会	85		8	8.0	9.4
優光タクシー(株)	68		6.4	6.4	9.4
(株)ヨンノ交通	10		0.9	0.9	9.4
イーグルタクシー(株)	40		3.8	3.8	9.4
新金岡交通(株)	40		3.8	3.8	9.4
ワンコイン堺(株)	76		7.1	7.1	9.4
ワンコインドーム(株)	90		8.5	8.5	9.4
ワンコイン南花田(株)	80		7.5	7.5	9.4
ワンコイン八尾(株)	76		7.1	7.1	9.4
観光夢めぐり(株)	35		3.3	3.3	9.4
協親交通(株)	35		3.3	3.3	9.4
壽タクシー(株)	70		6.6	6.6	9.4
(株)シーエフ交通	20		1.9	1.9	9.4
スマート交通(株)	30		2.8	2.8	9.4
(有)スリーファイブ	39		3.7	3.7	9.4
セブン交通(株)	18		1.7	1.7	9.4
(有)大東自動車整備	10		0.9	0.9	9.4
トモエ交通(株)	69		6.5	6.5	9.4
トモエタクシー(株)	79		7.4	7.4	9.4
ドリーム&トラストジャパン(株)	36		3.4	3.4	9.4
(株)なみはやオーシャン交通	64		6.0	6.0	9.4
(株)ファミリア交通	93		8.7	8.7	9.4
イレブン交通(株)	21		2	2.0	9.4
戎交通(株)	22		2.1	2.1	9.4
(株)オアシス	44		4.1	4.1	9.4
クラウンタクシー(株)鶴見	13		1.2	1.2	9.4
クラウンタクシー(株)東住吉	41		3.9	3.9	9.4
小山運送(株)	1		0.1	0.1	9.4
ニュークラウン(株)	10		0.9	0.9	9.4
合計	1,892		177.8	177.8	9.4

	車両数	減車	営業制限数	削減数	削減率
総 合 計	13,509	189	1,075.2	1,264.2	9.4

- 注)1.営業制限数は、全日制限数と曜日制限数の合算である。
- 2.曜日制限数は、曜日毎の制限車両数を合計して7で除しているため、小数点以下の場合がある。
- 3.合意しない事業者並びに構成員外事業者については合意事業者の平均削減率である9.4%並びに当該率に基づく削減数を記載した。