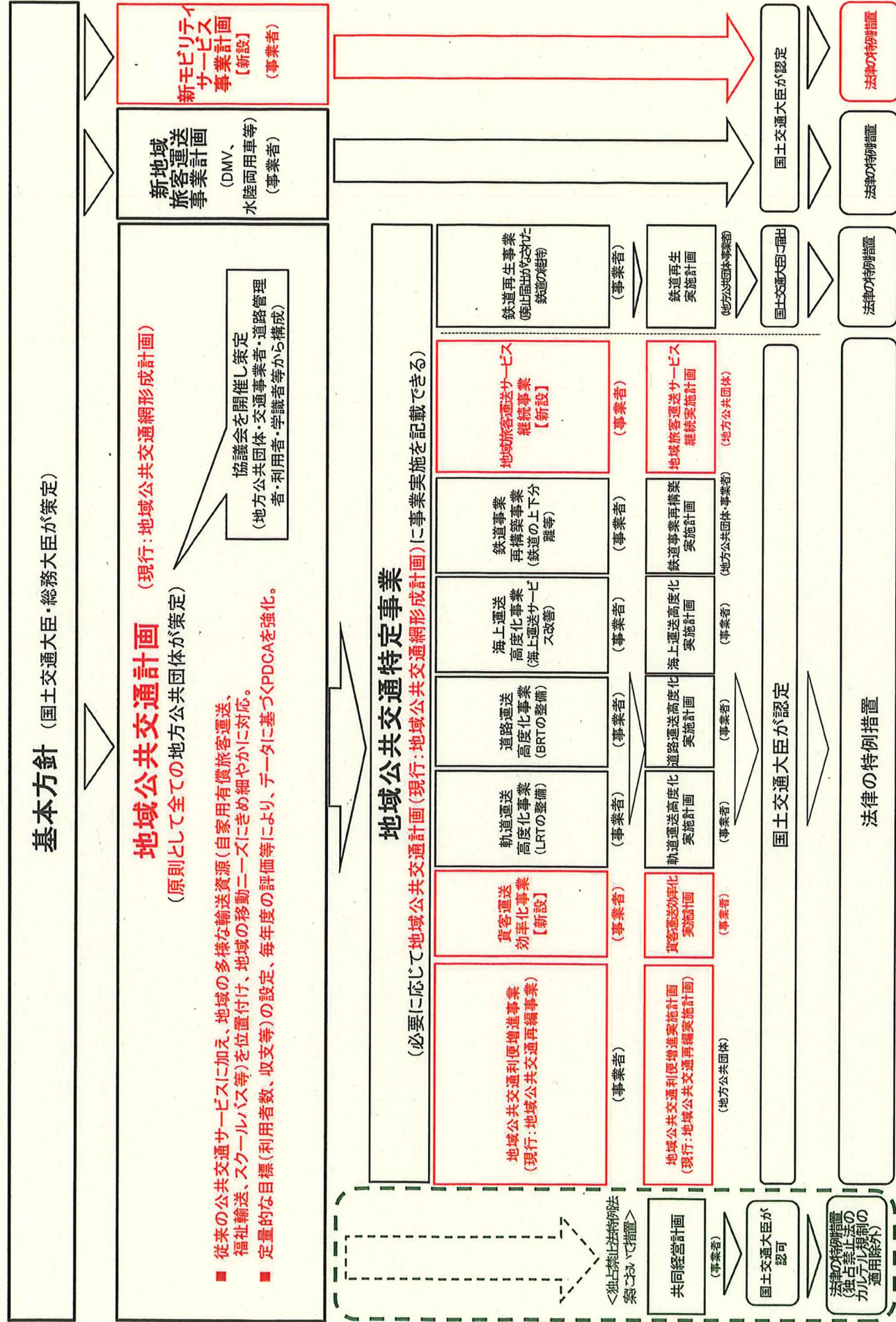


1



自動車運送事業等における就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	13万人 (2015年度)	34万人 (2015年度)	86万人 (2018年)	40万人 (2017年)	—
女性比率	1.7% (2016年度)	2.7% (2016年度)	2.3% (2018年)	1.4% (2017年)	44.2% (2017年)
平均年齢	49.8歳 (2017年)	59.3歳 (2017年)	48.6歳 (2018年)	45.0歳 (2017年)	42.5歳 (2017年)
労働時間	210時間 (2017年)	189時間 (2017年)	215時間 (2018年)	187時間 (2017年)	178時間 (2017年)
年間所得額	457万円 (2017年)	332万円 (2017年)	457万円 (2018年)	427万円 (2017年)	491万円 (2017年)

当連盟のライドシェア提言に対する国土交通省の見解

③

当連盟規制改革ホットライン提案に対する国土交通省回答（2017年3月）：**対応不可**

国土交通省の見解

1 運行管理や車両整備管理等の責任の主体

本提案では、プラットフォーム側に新たに運行記録の保存や運転者リストの作成などの対応を求めるものとしておりますが、これらの措置は、**運行管理や車両整備管理等について責任を負う主体を置いたものとは言えない**と考
えております。運行管理や車両整備管理に責任を有する者を選任し、運転者の健康管理や酒気帯びの状況を確認
させるとともに、自家用自動車よりも高い頻度で車両の点検を行わせること等により、過労運転や技能未熟を防
ぎ、未然に事故を防止する対策が必要であり、**本提案ではこうした対策が不十分**であると考えております。

2 事故発生時の責任

本提案は、ドライバー及びプラットフォームに保険加入を義務付け、事故時の被害者の損害をカバーするとしてお
りますが、これらの措置は**プラットフォーム側に事故の当事者としての責任を負わせることなく、単に事故発生時の
ドライバーの賠償責任を保険でカバーする**とされているものと考えられ、このような形では国民の理解を得られないと
考えております。

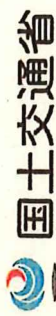
3 世界の状況

自家用車を用いたライドシェアについては、**ドイツ、フランス、イギリス(ロンドン市)、韓国等において禁止**されてお
ります。また、プラットフォームとドライバーの関係について、**ドライバーの地位や待遇が世界各地で問題**になっ
ております。例えば、平成28年10月、ロンドン雇用審判所が、**ドライバーを労働者と認め、最低賃金の適用や有給
休暇の付与等の権利を保障すべきと判断**しました。その他、米カリフォルニア州、マサチューセッツ州などでも**訴
訟が起きています**。

4 タクシー運転手の雇用問題・タクシーは供給過剰

さらに、日本国内約34万人の**タクシー運転者の労働環境にも深刻な影響**を与えることも懸念されます。我が国の
特に都市部においては、タクシーは供給過剰状態にあり、輸送サービスを追加する必要性に乏しい状況にありま
す。

都市鉄道整備に係る財投活用スキーム



令和2年度当初: 財政融資資金 1,166億円

○ 国際空港へのアクセス強化等に資する都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性向上を図るため、都市鉄道整備を推進。

事業スキーム

財政融資資金

貸付

(独)鉄道・運輸機構

貸付

整備主体

整備

事業内容

＜ななわ筋線の整備＞

関西国際空港および大阪南部と大阪都心を直結する都市鉄道新線の整備
【整備概要】

○建設主体：関西高速鉄道(株)

○建設区間：北梅田駅(仮称)～西本町駅(仮称)～西本町駅(仮称)～JR難波駅

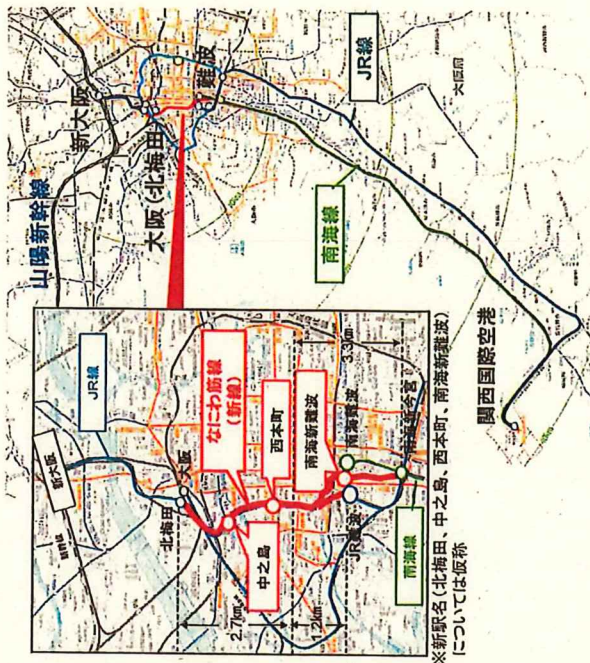
北梅田駅(仮称)～西本町駅(仮称)～南海新今宮駅 計7.2km

○開業予定：令和12年度末

【大阪(梅田)～関西空港(デイトムの想定)】

経路	現在	ななわ筋線 開業後
JR	64分 乗換0回	44分 ※ 乗換0回
南海	54分 乗換1回	45分 乗換0回

※東海道支線地下化による効果を含む。



※この他、2025年大阪・関西万博の会場となる夢洲へのアクセス鉄道の整備にも活用