



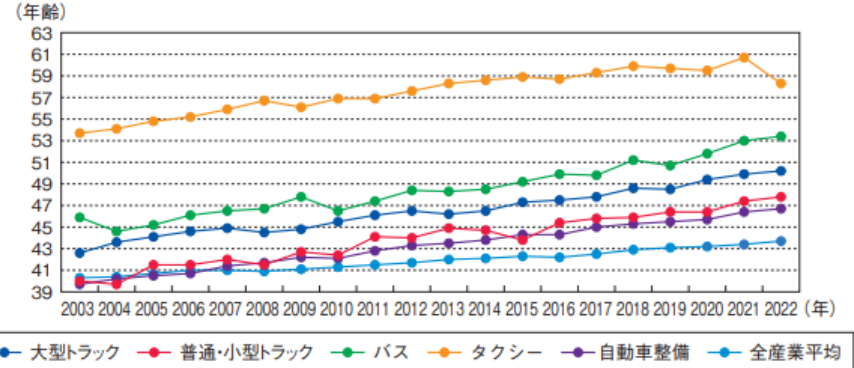
- 自動車運転者は、労働時間が全産業平均よりも多く、年間所得額が低い。平均年齢も全国平均よりも高い。
- 少子高齢化、コロナ禍による新しい生活様式の浸透により、輸送人員の回復せず低迷している。

図表1-3-1-5 自動車運送事業等の就業構造

	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	12万人 (2021年度)	25万人 (2021年度)	85万人 (2022年)	40万人 (2022年)	—
女性比率	1.7% (2021年度)	4.3% (2021年度)	3.5% (2022年)	1.6% (2022年)	45.0% (2022年)
平均年齢	53.4歳 (2022年)	58.3歳 (2022年)	48.9歳 (2022年)	46.7歳 (2022年)	43.7歳 (2022年)
労働時間	193時間 (2022年)	186時間 (2022年)	212時間 (2022年)	182時間 (2022年)	177時間 (2022年)
年間所得額	399万円 (2022年)	361万円 (2022年)	456万円 (2022年)	469万円 (2022年)	497万円 (2022年)

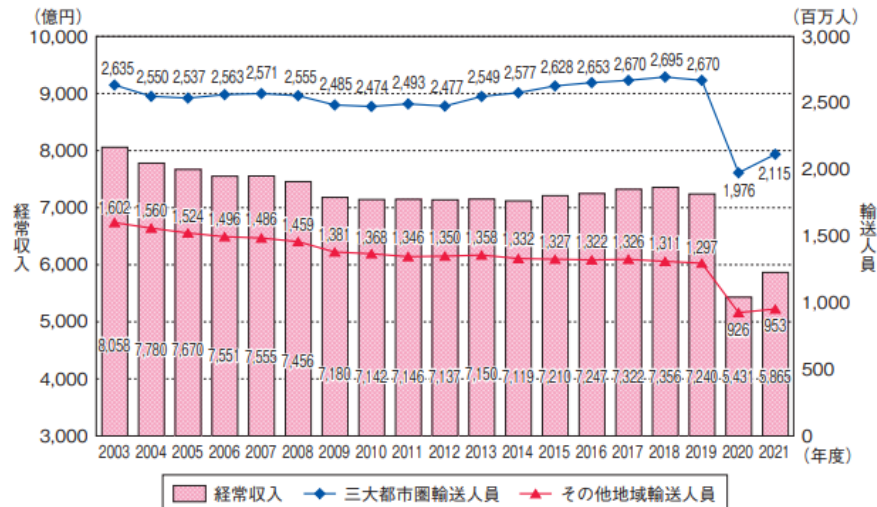
注1：運転者・整備要員数：バス、タクシーは自動車局調べ
 注2：タクシーの女性比率は法人タクシーにおける比率であり、自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率
 注3：労働時間＝厚生労働省「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数+超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
 注4：年間所得額＝厚生労働省「賃金構造基本統計調査」中「きままって支給する現金給与額×12+年間賞與其他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値
 注5：トラックの平均年齢、労働時間、年間所得額は、賃金構造基本統計調査における「営業用大型貨物自動車運転者」と「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」の数値を労働者数により加重平均して算出した結果である。
 きままって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精進手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む
 年間賞與其他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額
 資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-6 自動車運送事業等における労働者の平均年齢の推移



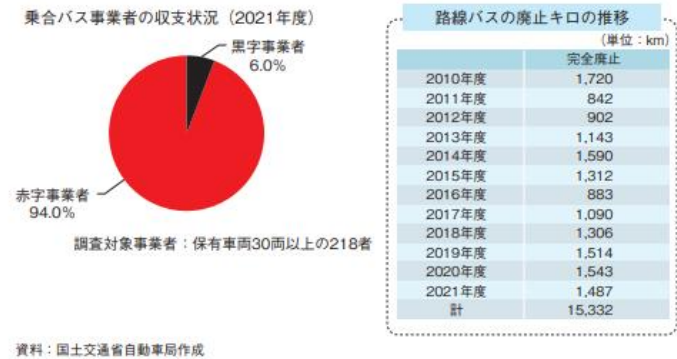
注1：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。
 注2：「自動車整備」を除く各数値は、2020年から推計方法を変更し、かつ、役職者を含んでいる。
 資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-8 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移



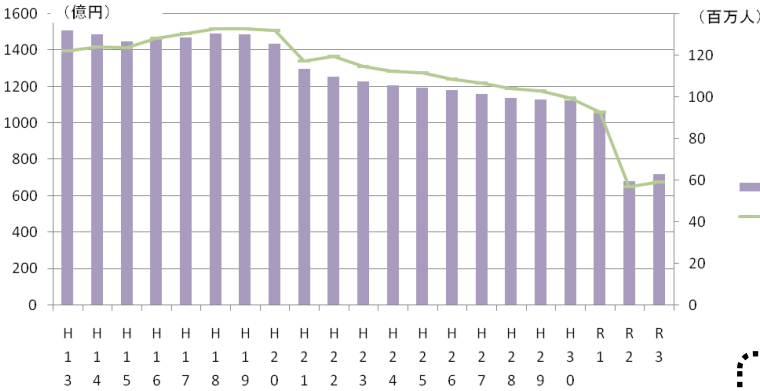
注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。
 注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。
 資料：国土交通省自動車局作成

図表1-3-1-9 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状





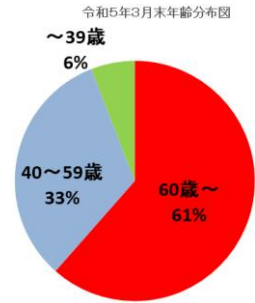
○大阪府の法人タクシーの輸送人員・運送収入の推移



○大阪府の法人タクシーの運転者証交付数の推移

年齢	H28.3末	H29.3末	H30.3末	H31.3末	R2.3末	R3.3末	R4.3末	R5.3末
～39歳	625	646	708	830	1,028	995	932	1,049
40～59歳	7,878	7,575	7,363	7,090	7,266	6,294	5,865	5,817
60歳～	15,760	15,253	14,698	14,371	13,175	12,620	11,768	10,977
合計	24,263	23,474	22,769	22,291	21,469	19,909	18,565	17,843

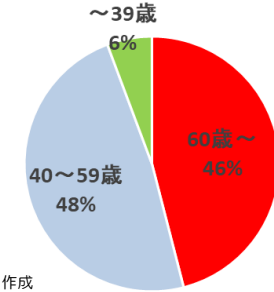
府内のタクシー運転者は、ここ7年で26%減少。
70歳以上が全体の31% (5,536人) を占める。



※大阪タクシーセンター資料より作成

府内の大型第二種免許保持者は、ここ6年で14%減少。
70歳以上が全体の25% (9,405人) を占める。

令和4年の大型運転免許(第二種)保持者の年齢構成



※令和5年版大阪の交通白書より作成

○大阪府内の運転免許(第二種)保持者数

・平成28年

年齢	大型	中型	普通	大特	計
～39歳	3,374	523	1,636	7	5,540
40～59歳	19,059	8,979	8,052	63	36,153
60歳～	20,474	36,899	6,521	23	63,917
計	42,907	46,401	16,209	93	105,610

・令和4年

年齢	大型	中型	普通	大特	計
～39歳	2,096	973	1,733	8	4,810
40～59歳	17,860	11,298	3,541	58	32,757
60歳～	17,032	31,299	1,085	32	49,448
計	36,988	43,570	6,359	98	87,015

○働き方改革関連法の施行

健康の阻害や過労死に至る長時間労働を是正、ワーク・ライフ・バランスを改善すること等を目的。

一部の事業・業務は、長時間労働の背景に、業務の特殊性や取引慣行の課題があることから、時間外労働の上限について適用が5年間猶予され、また、一部特例つきで適用されることになった。

事業主の皆さまへ

「働き方」が変わります!!

2019年4月1日から働き方改革関連法が順次施行されます

1 施行: 2019年4月1日～ ※中小企業は、2020年4月1日～
時間外労働の上限規制が導入されます!
時間外労働の上限について、月45時間、年360時間を原則とし、臨時な特別な事情がある場合でも月720時間、毎月100時間未満(※)を限度に設定する必要があります。
※特別の事情がある期間を設定し、労働基準監督署に届け出た上でその期間を厚生労働省HPにアップしました。
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakuunitsuite/bunya/0000148322_00001.html

2 施行: 2019年4月1日～
年次有給休暇の確実な取得が必要ですよ!
使用者は、10日以上年次有給休暇が付与される全ての労働者に対し、毎年5日、時季を指定して有給休暇を有する義務があります。
※時季指定の仕方など、具体的な付与の仕方を厚生労働省HPにアップしました。
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakuunitsuite/bunya/0000148322_00001.html

3 施行: 2020年4月1日～ ※中小企業は、2021年4月1日～
正社員と非正規社員の間の不合理な待遇差が禁止されます!
同一企業内において、正社員と非正規社員(パート・タイム労働者、有期労働契約者、派遣労働者)の間で、基本給や賞与などの個々の待遇ごとに不合理な待遇差が禁止されます。
※改正法への対応に向けた手帳など、取組の参考となる資料を厚生労働省HPにアップしました。
<https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakuunitsuite/bunya/0000148322.html>

「働き方」に関する詳細・お悩みは【相談窓口】へ
改正法の詳細は厚生労働省HP「働き方改革」の realization に向けて」をご覧ください。
<http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakuunitsuite/bunya/0000148322.html>

厚生労働省 労働部

事業・業務	適用猶予事業・業務
工作物の建設の事業	災害時における復旧及び復興の事業を除き、上限規制がすべて適用されます。災害時における復旧及び復興の事業には、時間外労働と休日労働の合計について、月100時間未満、2～6ヶ月平均80時間以内とする規制は適用されません。
自動車運転の業務	特別乗付付き36協定を締結する場合の年間の時間外労働の上限が年960時間となります。時間外労働と休日労働の合計について、月100時間未満、2～6ヶ月平均80時間以内とする規制が適用されません。時間外労働が月45時間を超えることができるのは年6ヶ月までとする規制は適用されません。
医療に従事する医師	特別乗付付き36協定を締結する場合、特別延長時間(36協定上定めことができる時間の上限)については、A水準、連携B水準では、年960時間(休日労働含む) B水準、C水準では、年1,860時間(休日労働含む) となります。なお、医療に従事する医師については、特別延長時間の範囲内であっても、個人に対する時間外・休日労働時間の上限として罰則・業果の労働時間も連帯して、時間外・休日労働を、A水準では、年960時間/月100時間未満(例外的につき100時間未満の上限が適用されない場合がある) B・連携B水準・C水準では、年1,860時間/月100時間未満(例外的につき100時間未満の上限が適用されない場合がある)とする必要があります。
鹿児島県及び沖縄県における砂利製造業	上限規制がすべて適用されます。 ※猶予期間中も、時間外労働と休日労働の合計について、月100時間未満、2～6ヶ月平均80時間以内とする規制以外は適用されます。

「働き方改革関連法」の適用が2024年まで猶予されていた。

○改善基準告示

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（厚生労働大臣告示）のことを言い、自動車運転者の長時間労働を防ぐことは、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要であることから、トラック、バス、ハイヤー・タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休息期間について基準等が設けられている。

自動車運転者の時間外労働の上限は、令和6年4月から原則月 45 時間・年 360 時間、臨時的特別な事情がある場合でも年 960 時間となる。これも踏まえて、改善基準告示の見直しが行われた。（見直し後の改善基準告示は令和6年4月から適用される。）

○バス

	現行	見直し後
1年の拘束時間	3,380 時間	原則： 3,300 時間
4週平均	【4週平均1週間】	【1か月の拘束時間】
1週	原則： 65 時間 （月換算：281 時間）	原則： 281 時間
1か月の拘束時間	最大： 71.5 時間 （月換算：309 時間）	最大： 294 時間 ※281 時間を超える月が4か月を超えて継続しないこと。 ※4週平均1週目の拘束時間も同水準で存置。1か月と選択可。
1日の休息期間	継続 8 時間	継続 11 時間 を基本とし、 9 時間 下限

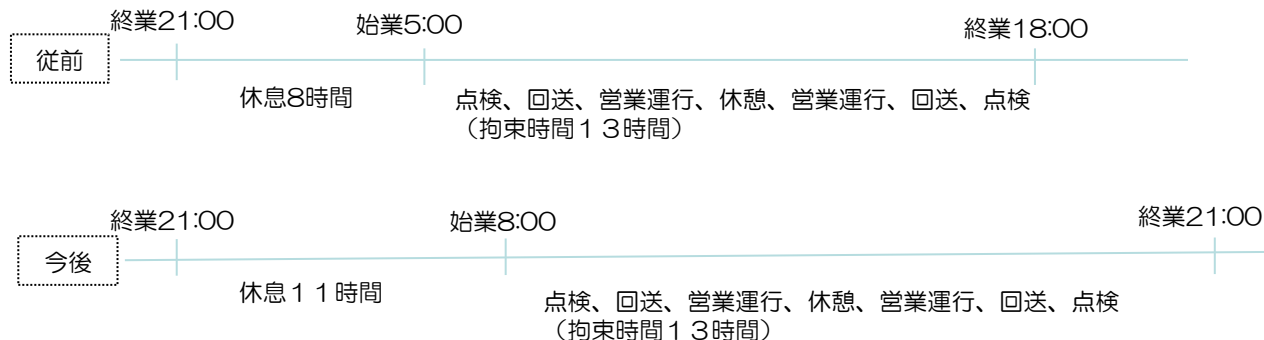
○タクシー

	現行	見直し後
1か月の拘束時間	<日勤> 299 時間 （年換算：3,588 時間） <隔勤> 原則： 262 時間 最大： 270 時間 （年6回まで）	<日勤> 288 時間 （年換算：3,456 時間） <隔勤> 現行どおり
1日の休息期間	<日勤> 継続 8 時間 <隔勤> 継続 20 時間	<日勤> 継続 11 時間 を基本とし、 9 時間 下限 <隔勤> 継続 24 時間 を基本とし、 22 時間 下限

○拘束時間・休息時間のイメージ図



- ・拘束時間
使用者に拘束されている時間のこと。
（「労働時間」＋「休憩時間」）
（会社へ入社（始業）し、仕事を終えて会社から退社（終業）するまでの時間）
- ・休息期間
使用者の拘束を受けない期間のこと。
（業務終了時刻から、次の始業時刻までの時間）



バスの場合

- ・1日の拘束時間 1.3時間以内
（上限1.5時間、1.4時間超は、週3回までが目安）
- ・運転時間 2日平均1日：9時間以内
4週平均1週：40時間以内

※厚生労働省ホームページより作成。

- ・施行により、1日の休息時間が「継続8時間」から「継続11時間」が基本となった。
- ・終業が21時の場合、朝5時から勤務は不可のため、通期・通学のピーク時の対応が行えない。
- ・運転者の減少により、交替要員が確保できなければ、運行が継続できない状況。