

旅客運送2024年問題への対応

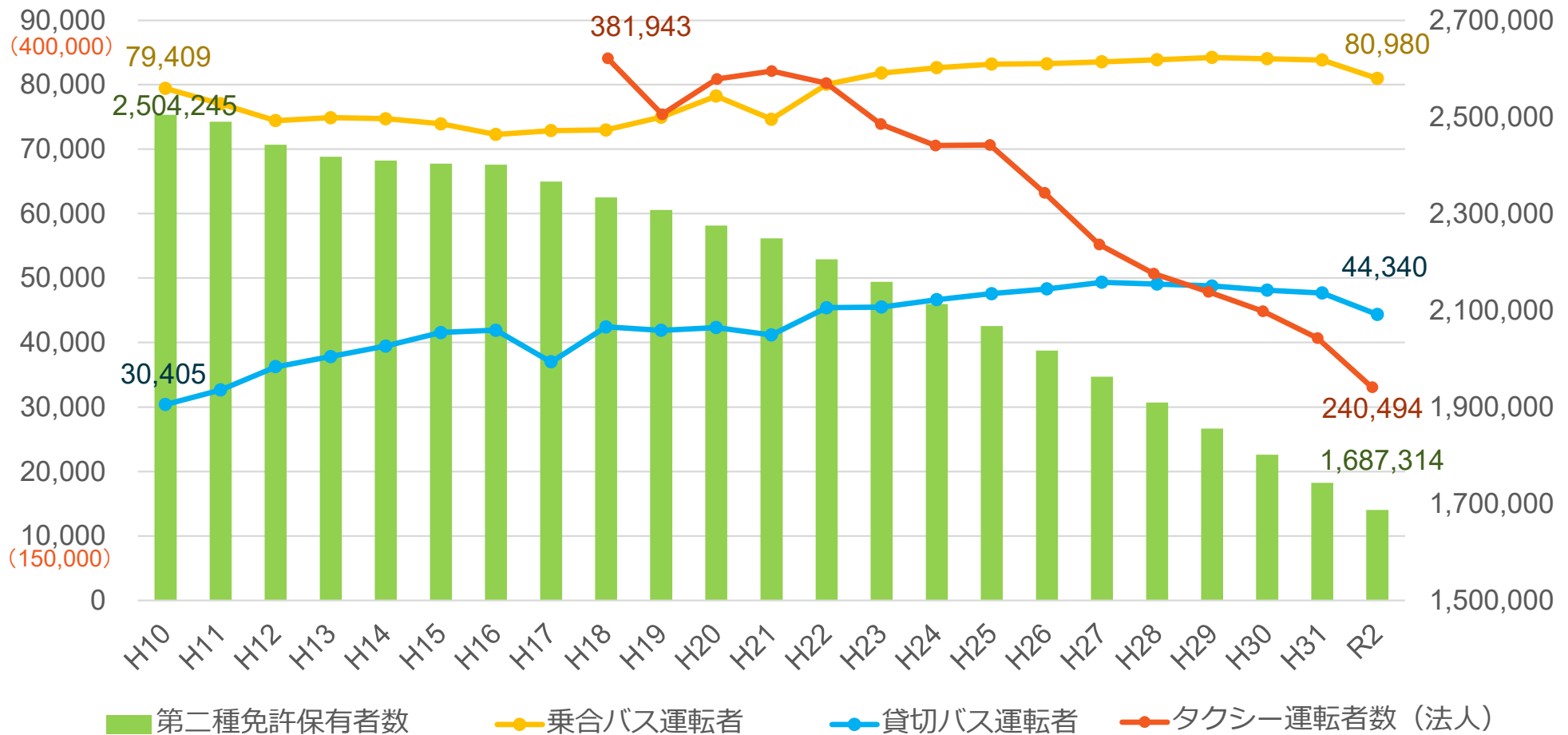
国土交通省 中部運輸局
自動車交通部
令和5年11月

○全国のバス・タクシー運転者数、第二種免許保有者数（人）

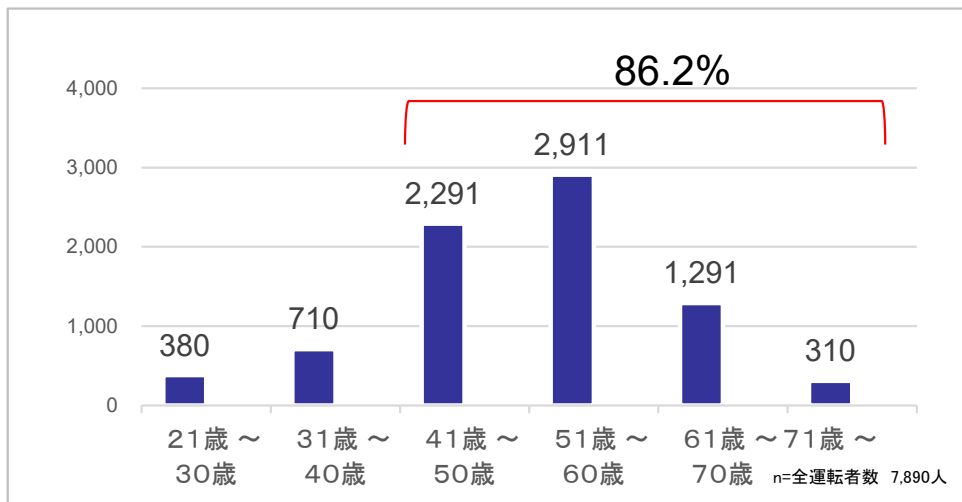
日本のバス運転者は近年は増加傾向にありましたが、令和2年度は減少に転じ、バス事業者数が増えていることもあり、バス業界全体としては1社あたりのバス運転者は不足している傾向にある。

タクシー運転者は近年大幅な減少が続いており、15年間で約4割減少している。

また、バス・タクシーを運転するために必要な第二種免許（大型・中型・普通）の保有者数は、年々減少を続けており、令和2年度では平成10年度に比べて7割以下にまで減少している。

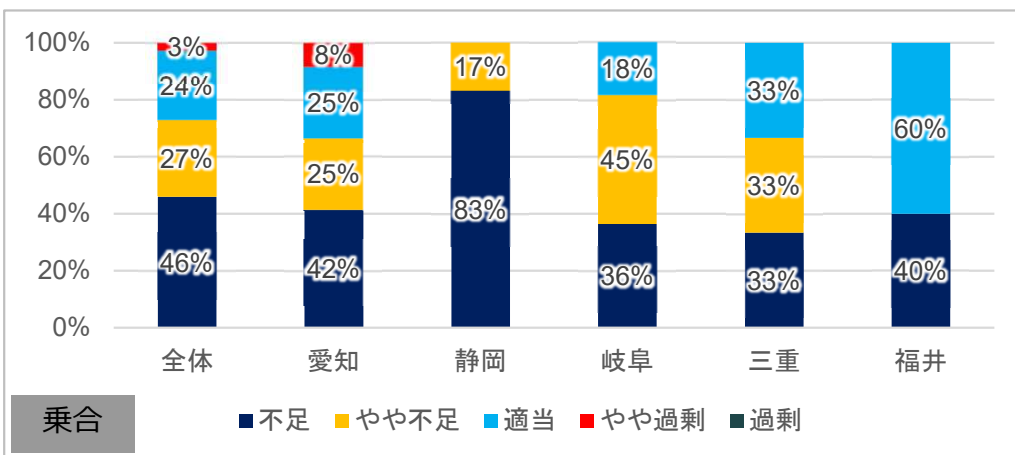


○運転者年齢構成



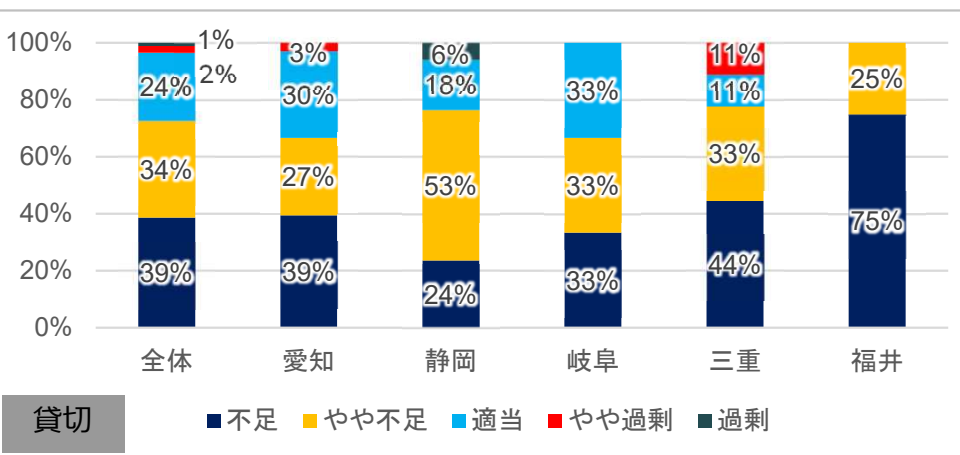
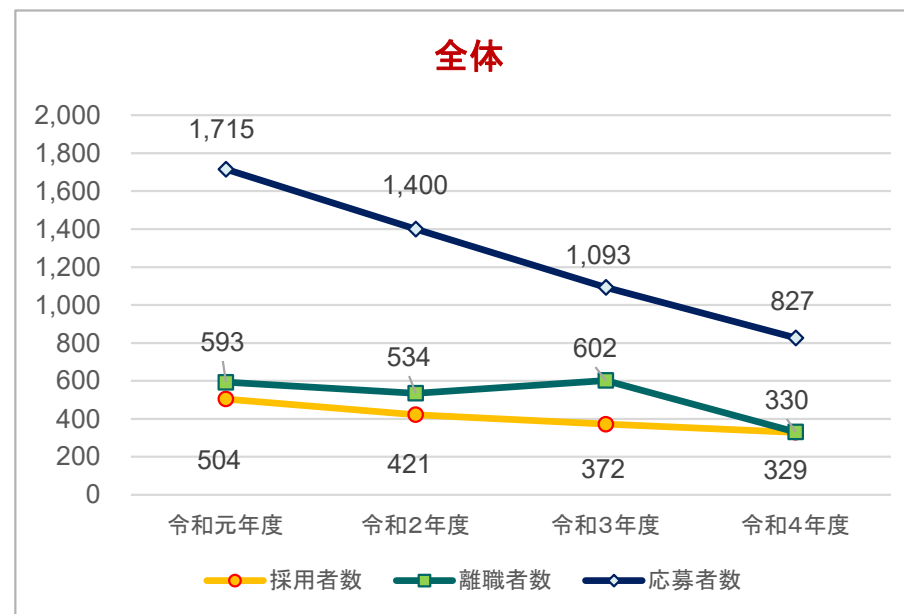
◆ 41歳以上の運転者の割合は86.2% (3年前：83%)
 <平均年齢> ※令和3年賃金構造統計調査 (厚労省)
 全産業 43.4歳 **バス 53.0歳** タクシー 60.7歳

○運転手過不足



乗合 ■不足 ■やや不足 ■適当 ■やや過剰 ■過剰

○運転手採用状況



貸切 ■不足 ■やや不足 ■適当 ■やや過剰 ■過剰

改善基準告示とは？

改善基準告示とは「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、バス・タクシー運転者について、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、休息时间について基準等が設けられています。

改善基準告示改正のポイント

自動車運転者の時間外労働の上限は、2019年4月の働き方改革関連法の施行から適用は5年間の猶予が設けられていましたが、2024年4月1日から原則月 45 時間・年 360 時間、臨時的特別な事情がある場合でも年 960 時間となります。併せて、拘束時間等の基準を定めた「改善基準告示」の改正が行われ、改正後の「改善基準告示」も **2024年4月1日** から適用されます。

バス運転手

1年の拘束時間

改正前（年換算）

原則：**3,380**時間
最大：**3,484**時間

改正後

原則：**3,300**時間
最大：**3,400**時間

1か月の拘束時間

改正前（月換算）

原則：**281**時間
最大：**309**時間

改正後

原則：**281**時間
最大：**294**時間

1日の休息期間

改正前

継続**8**時間

改正後

継続**11**時間を
基本とし、継続**9**時間

タクシー・ハイヤー運転手

日勤の1か月の拘束時間

改正前（月換算）

299時間

改正後

288時間

日勤の1日の休息期間

改正前

継続**8**時間

改正後

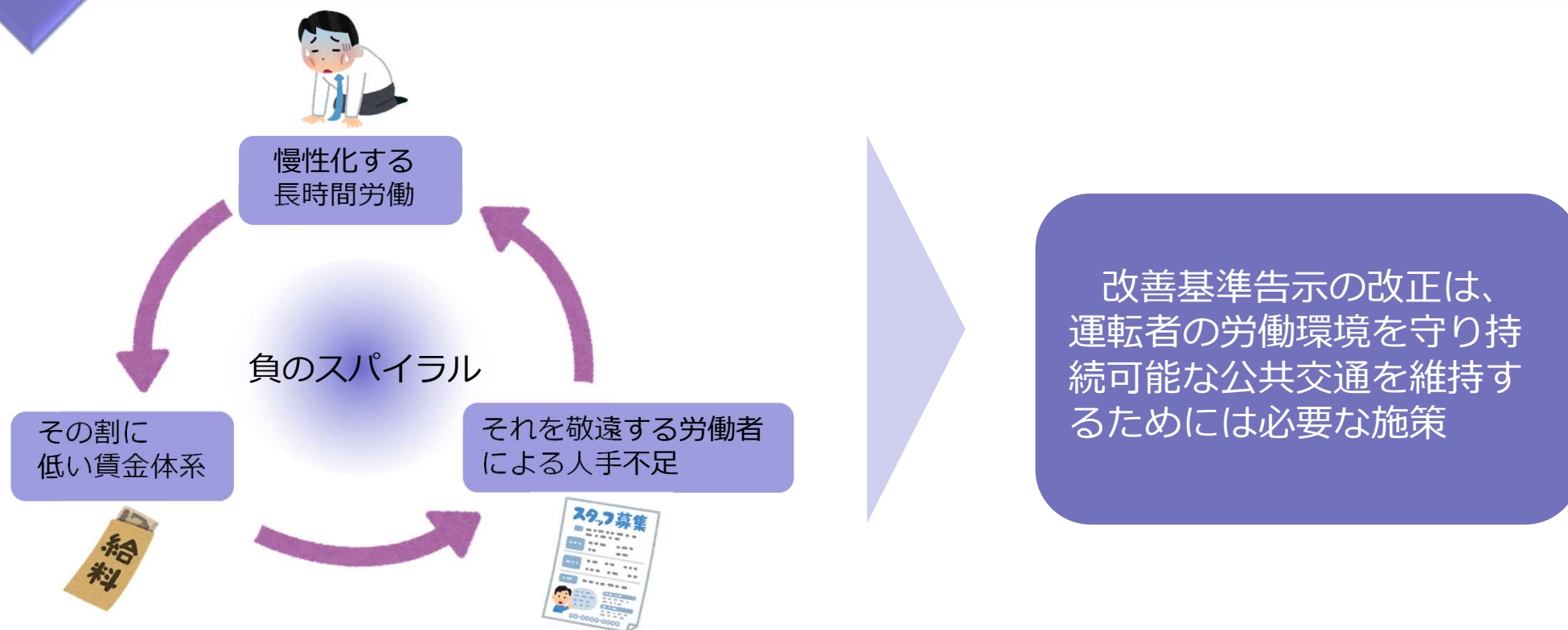
継続**11**時間を
基本とし、継続**9**時間

運輸業界の課題

自動車運転者のイメージは低賃金、長時間労働、交通事故のリスクといった負のイメージが強く、職業としての魅力が乏しく新規に採用できる条件が厳しい

公共交通は国民生活、福祉、観光、経済活動にとってなくてはならない産業

労働市場において他産業と競争できる環境が必要



2024年問題

これまでも課題となっていたバス・タクシー事業での運転者不足に加え、改善基準告示の改正により一時的に運転者不足に拍車がかかり、さらに燃料費高騰等による運行経費が高み、不採算路線の増加や運送収入の減少等により、乗合バスにおいては減便、貸切バスの観光需要への対応困難、コミュニティバスの受託困難、タクシー不足となる可能性が懸念される。



バス・タクシー会社

- ドライバーの収入減少
- ドライバーの退職、他業界への流出

- バス・タクシーの稼働時間減少
- 売上（利益）の減少

- 減便・運休・路線廃止
- 受注制限
- 営業時間短縮

利用者・委託者

- 運賃の値上げ
- 委託費用の増加

- 運送条件によっては、運行委託先が見つからない
- タクシーが捕まらない

バス・タクシー事業者による「2024年問題」への対応

運転者の賃金水準の見直し

- 良質な運転手の継続的な確保
- 定着率の向上
- 意欲や士気の向上

運転者確保対策の強化

- 二種免許取得支援制度の充実
- 運転体験会、職場環境整備による若手・女性の採用強化

安全への投資

- 先進安全自動車(ASV)の導入
- デジタル機器等導入による運行管理の高度化

運行コストの上昇

乗合バス・タクシーの運賃改定、貸切バスの公示運賃の見直し



経営努力



しかし、これだけでは対応しきれない・・・

コミュニティバスにおいても受託契約の見直し、改善基準告示に抵触しない運行ダイヤの見直し、受益者負担のあり方の検討が必要。さらには運行形態などタクシーも含めた地域の公共交通を大きく見直すことも必要かも。

バス・タクシー事業者は地域公共交通のために何ができるのか？を提案することも必要。

残された時間は少ない（2024年4月）

早急に自治体、事業者、住民など関係者で「社会における地域公共交通の役割」、
「それをどのように維持すべきか」議論を進めることが必要