

第 1 回東大阪市地域公共交通会議

【報告第 1 号】

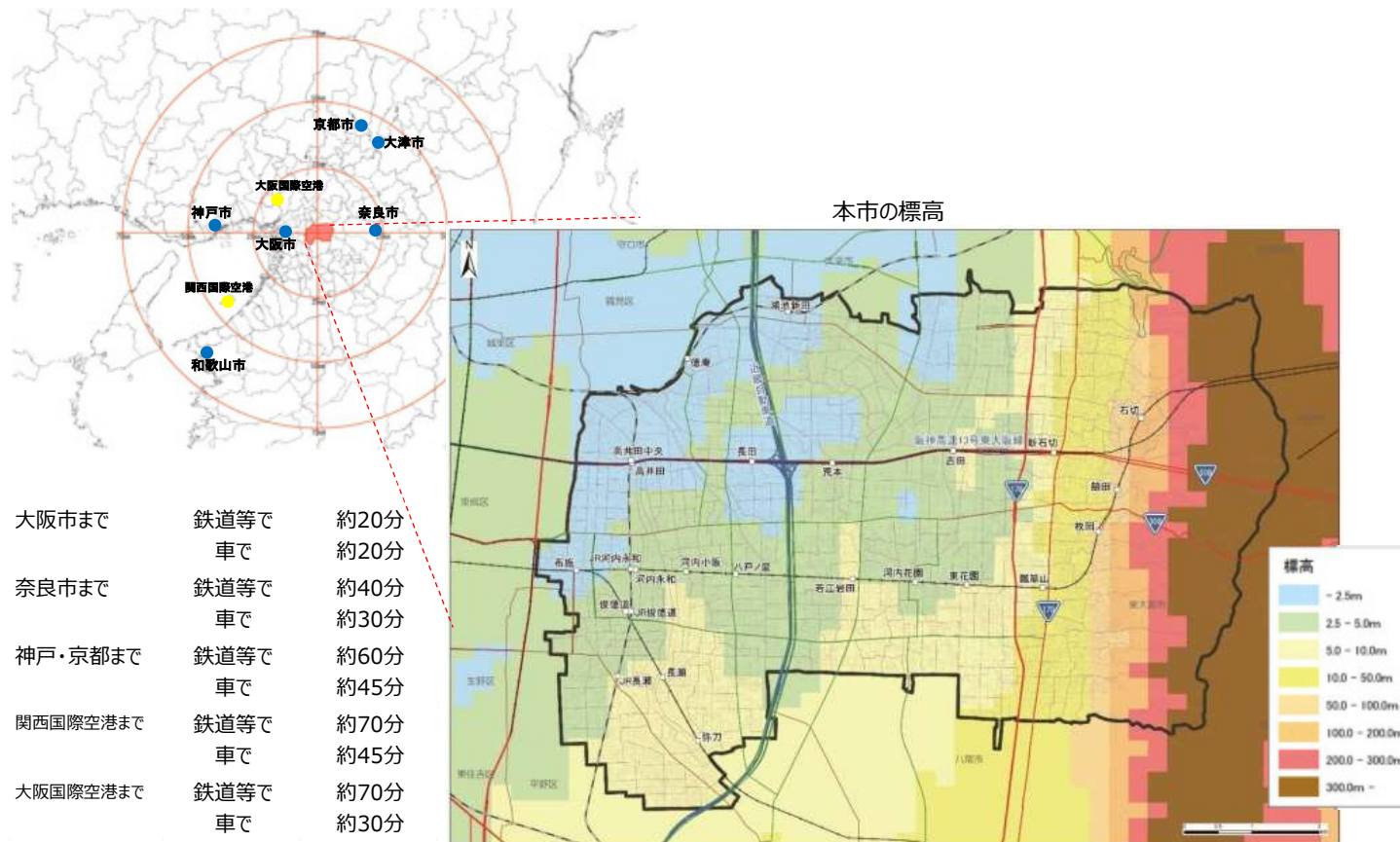
1. 東大阪市における公共交通の現状

2. 一般旅客自動車運送事業の現状

1. 東大阪市における公共交通の現状

○東大阪市の位置と地形

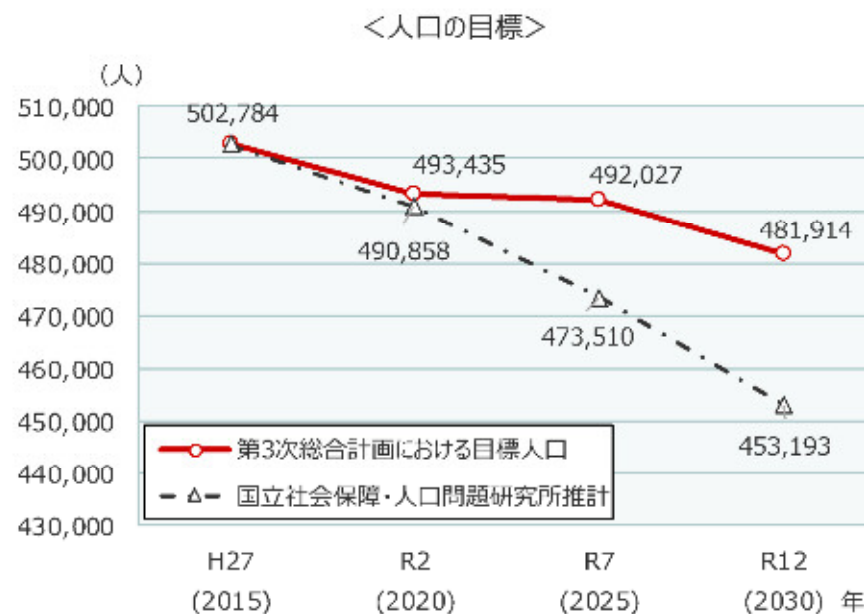
本市は大阪東部に位置し、大阪市、大東市、八尾市、奈良県に隣接する、東西11.2km、南北7.9km、面積61.78平方km、人口約50万人の都市です。東部には生駒山系が連なっており、山麓部に住宅が立地する一方、中部から以西については河内平野が広がり、平坦な地形に市街地が形成されています。また、近畿地方の主要都市から概ね50km圏内であり、1時間程度で移動できます。



○東大阪市の人口推移

本市の人口は、1970年以降50万人以上を維持して今に至っていますが、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口を見ると、今後急速に人口減少に転じると予測されています。

R2国勢調査では人口が493,940人となっており、推計人口490,858人より約3,000人多く、また、東大阪市第3次総合計画に掲げている目標人口493,435人を達成しています。今後もさまざまな施策や取り組みを展開し、目標人口を目指します。



資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

○東大阪市の公共交通

鉄道6路線

JR学研都市線

JRおおさか東線

近鉄奈良線

近鉄大阪線

近鉄けいはんな線

大阪メトロ中央線

路線バス17路線

近鉄バス

大阪バス

大阪シティバス

タクシー

市内の営業所に登録

されている車両数

約1300台(個人を含む)

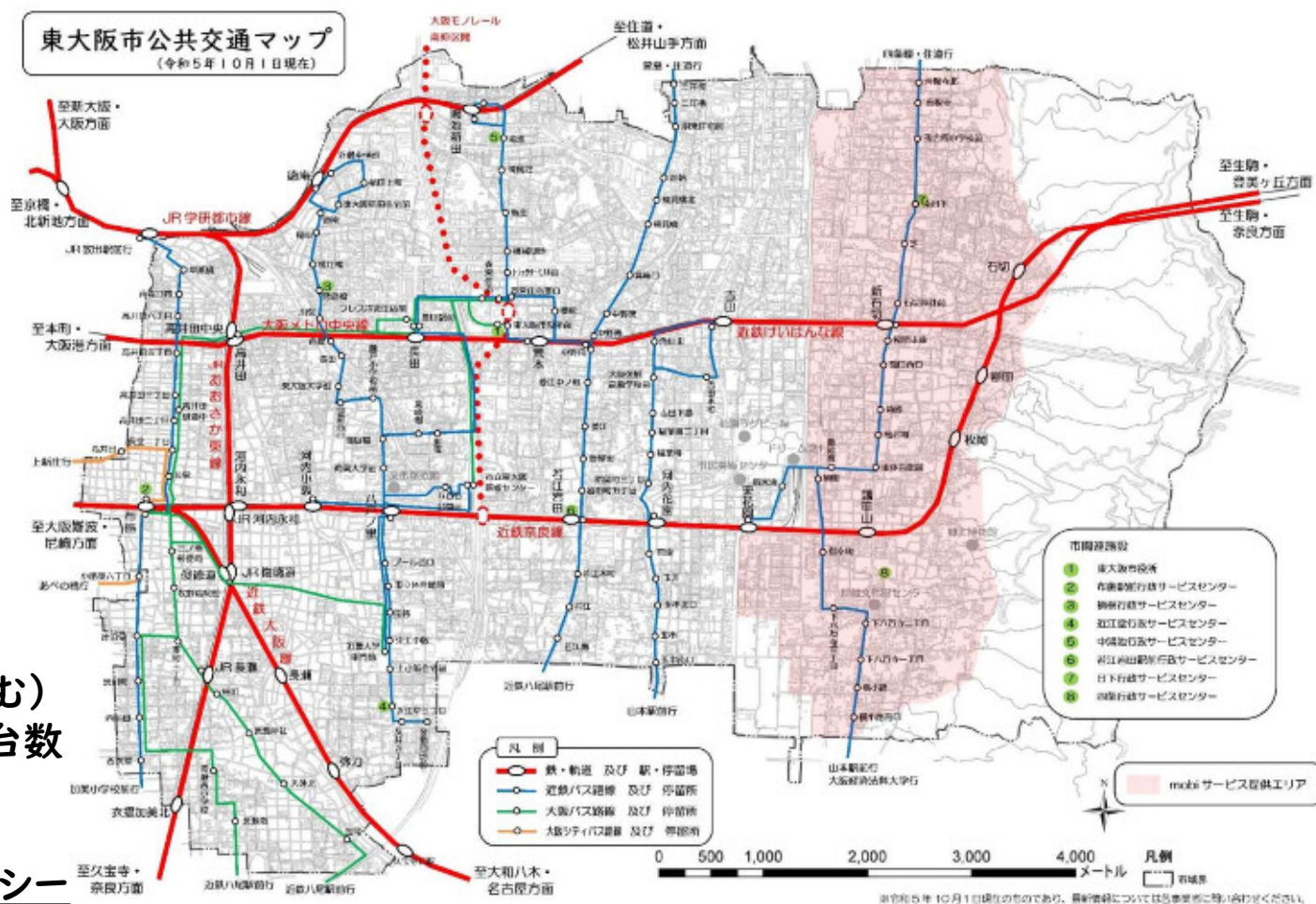
※市内で運行している台数
ではありません。

AIオンデマンド乗合タクシー

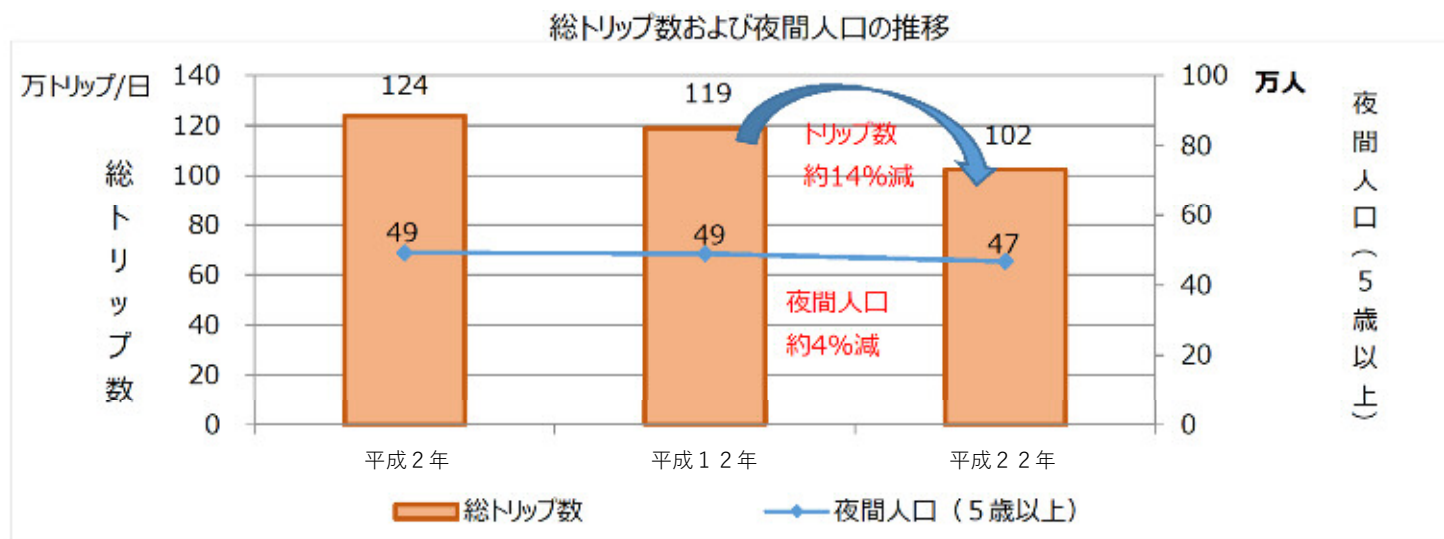
東部エリアで2台運行中

乗降スポット数172か所

(R5.11.10時点)

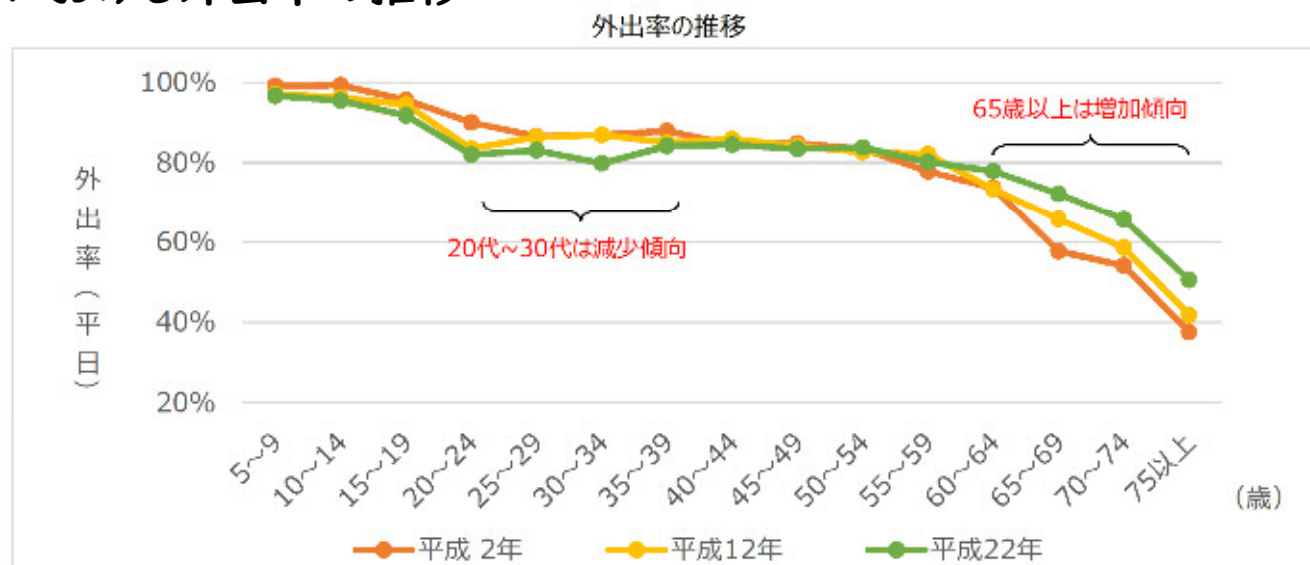


○東大阪市における総トリップ数及び夜間人口の推移



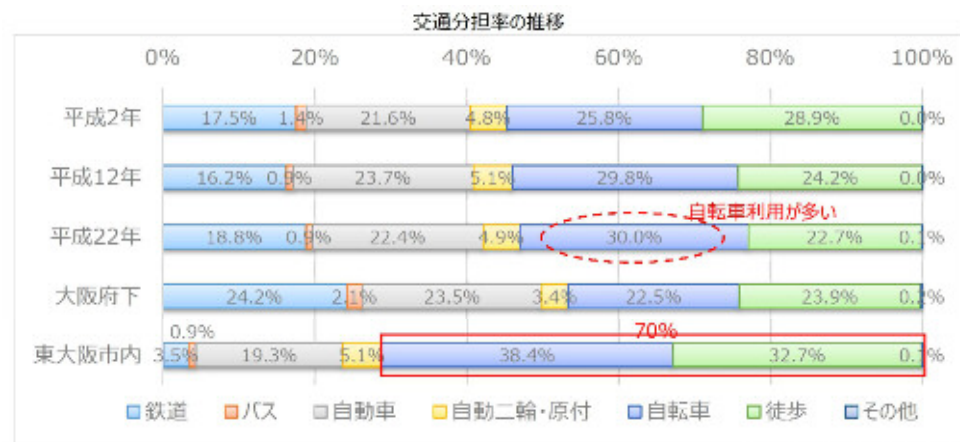
(H22 パーソントリップ調査より)

○東大阪市における外出率の推移

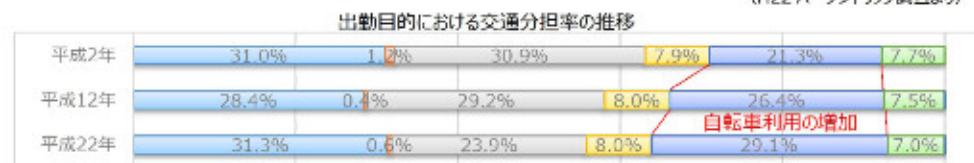


(H22 パーソントリップ調査より)

○東大阪市におけるトリップの目的別の交通分担率の推移



(H22 パーソントリップ調査より)



(H22 パーソントリップ調査より)



(H22 パーソントリップ調査より)

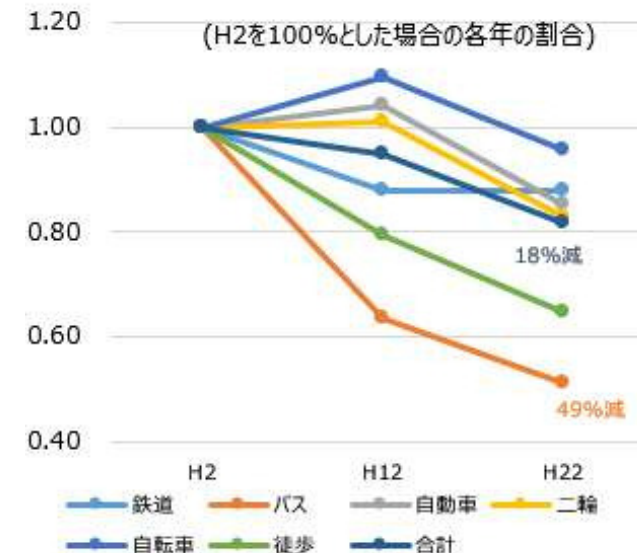


(H22 パーソントリップ調査より)



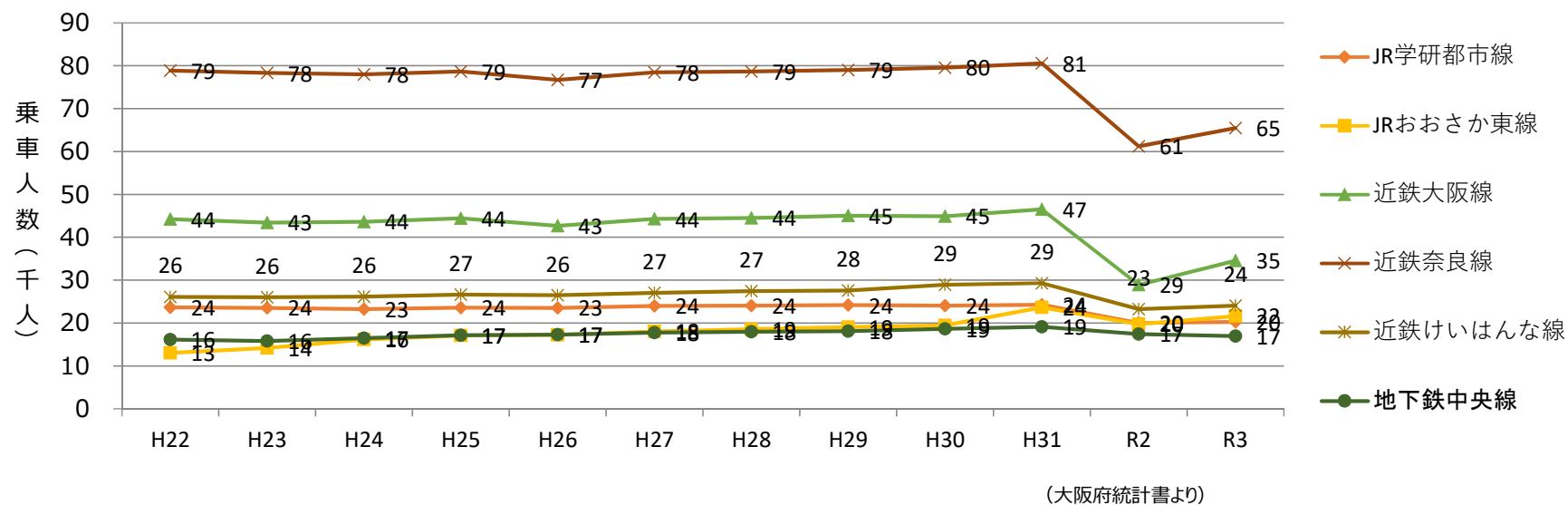
(H22 パーソントリップ調査より)

交通手段別トリップの減少率

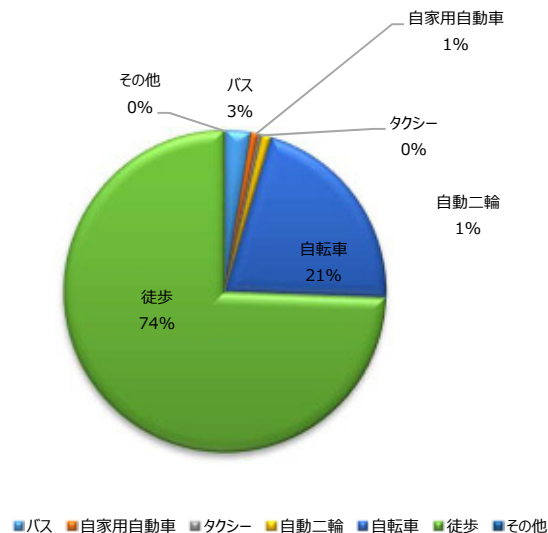


(H22 パーソントリップ調査より)

○東大阪市における鉄道利用者の推移

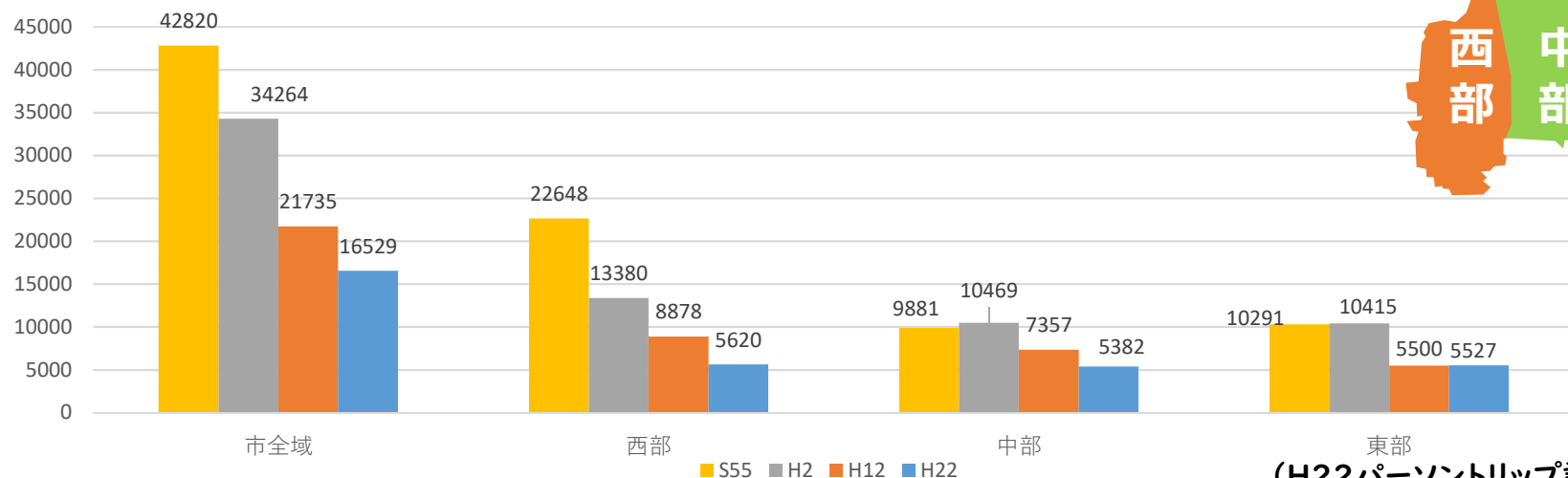


○鉄道駅端末移動手段割合



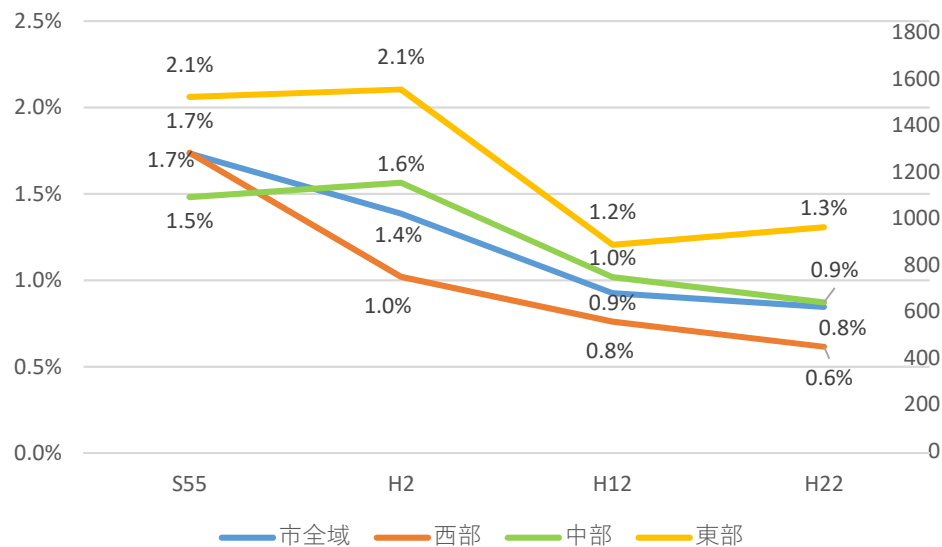
(H22パーソナル調査より)

○地域別バストリップ数の推移



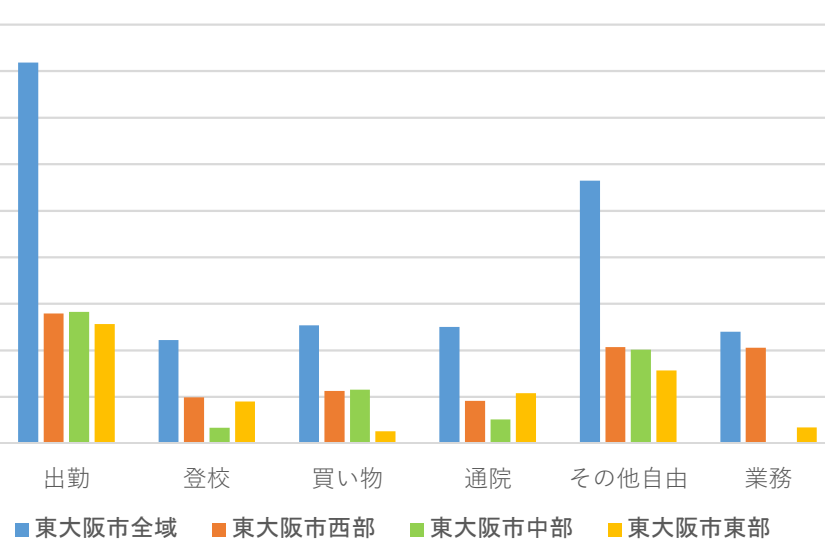
○地域別バス分担率の推移

(H22パーソントリップ調査より)

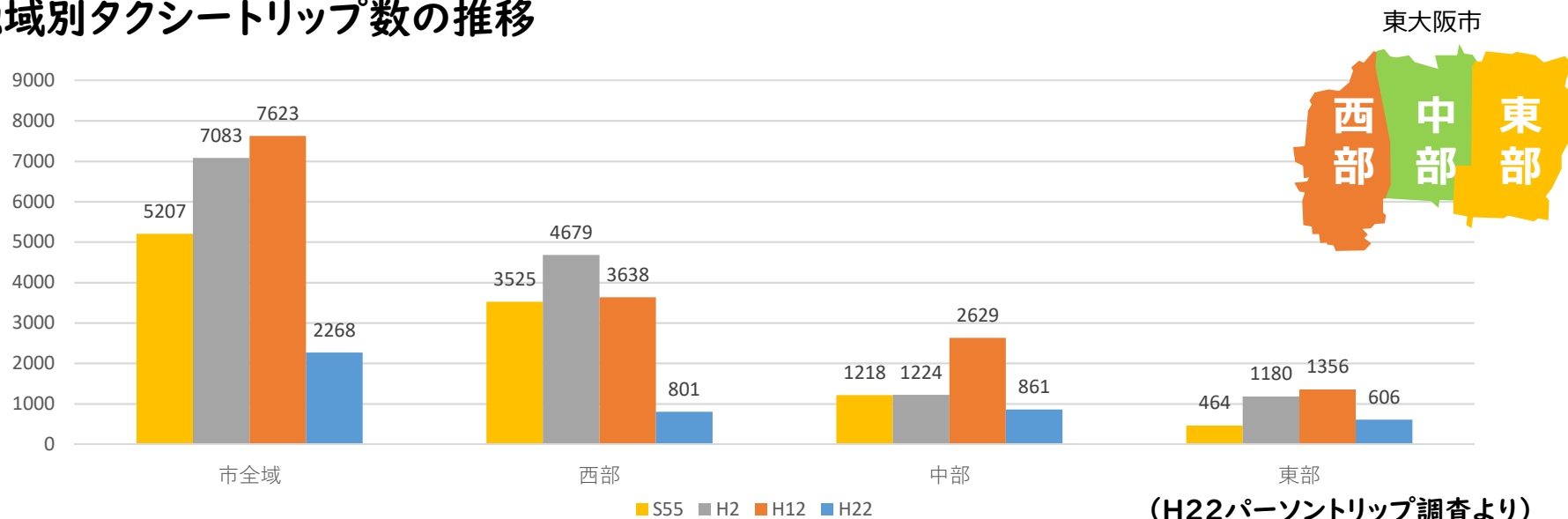


○地域別目的別バストリップ数（H22）

(H22パーソントリップ調査より)

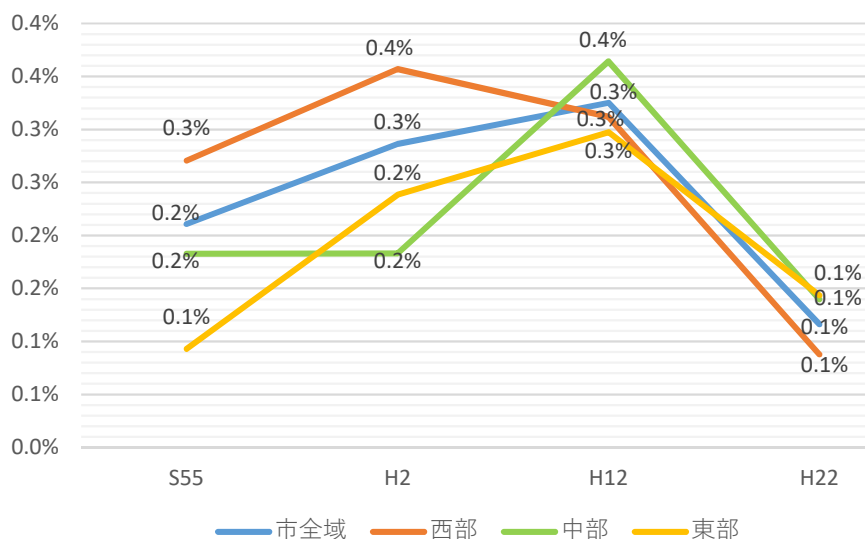


○地域別タクシートリップ数の推移



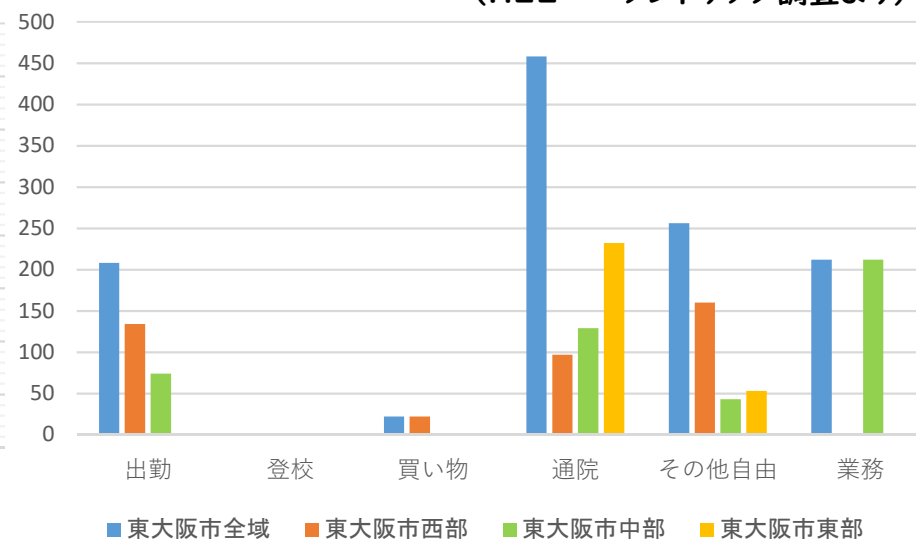
○地域別タクシー分担率の推移

(H22パーソントリップ調査より)

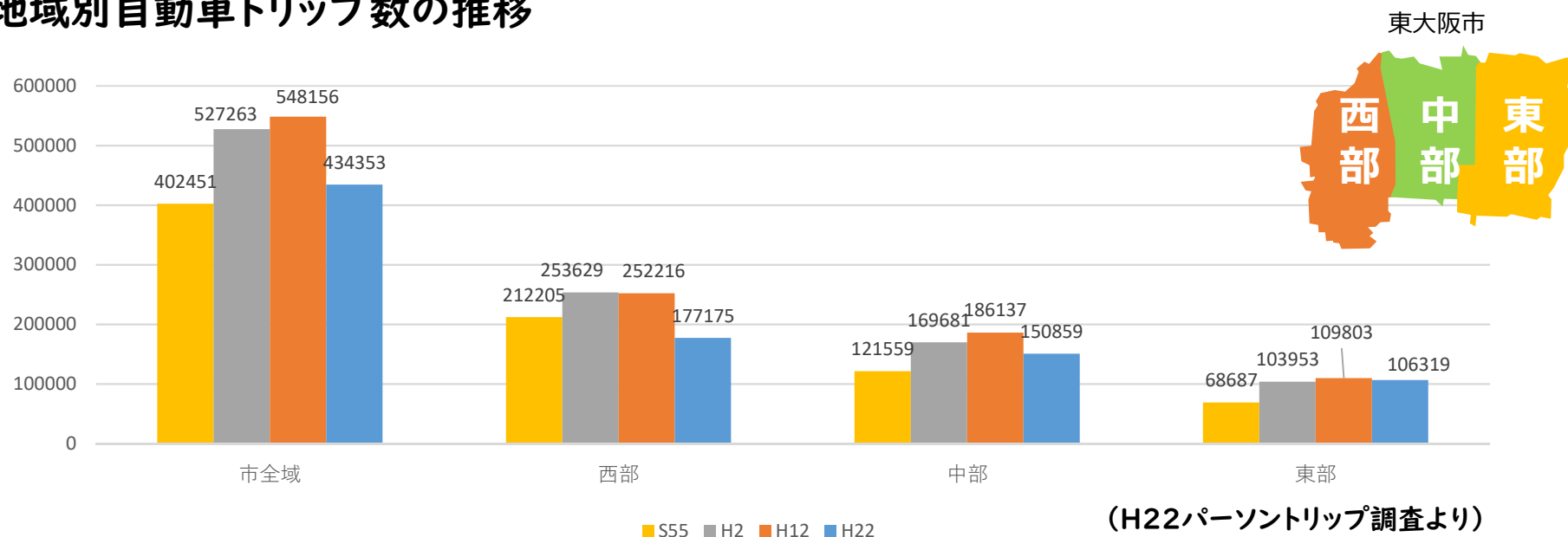


○地域別目的別タクシートリップ数(H22)

(H22パーソントリップ調査より)

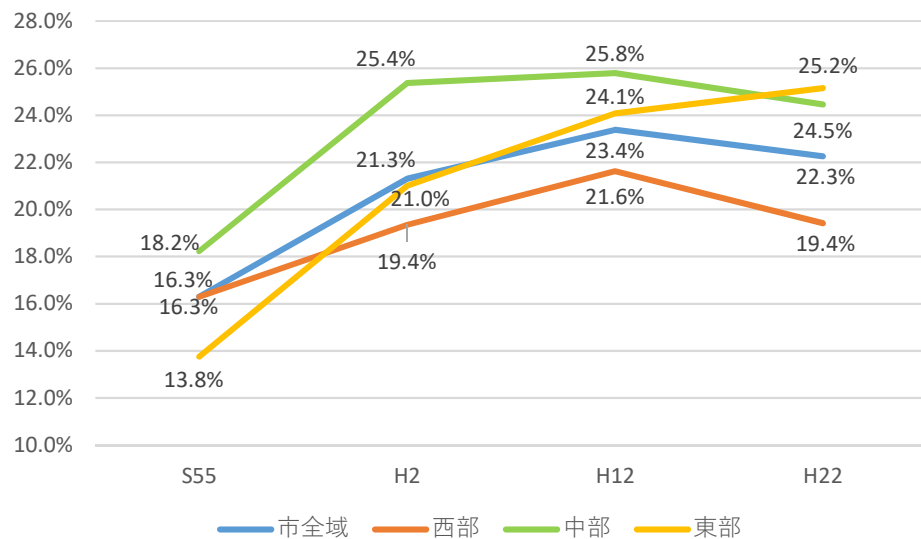


○地域別自動車トリップ数の推移



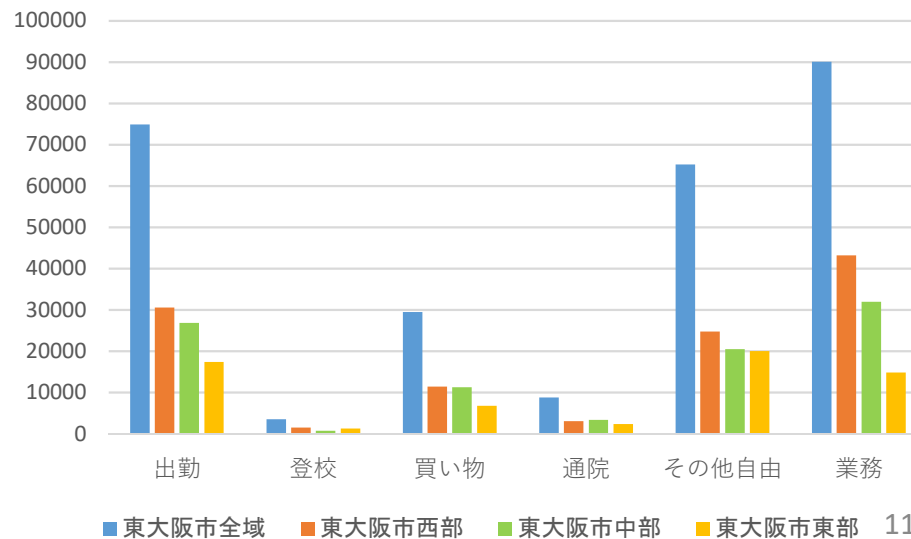
○地域別自動車分担率の推移

(H22パーソントリップ調査より)

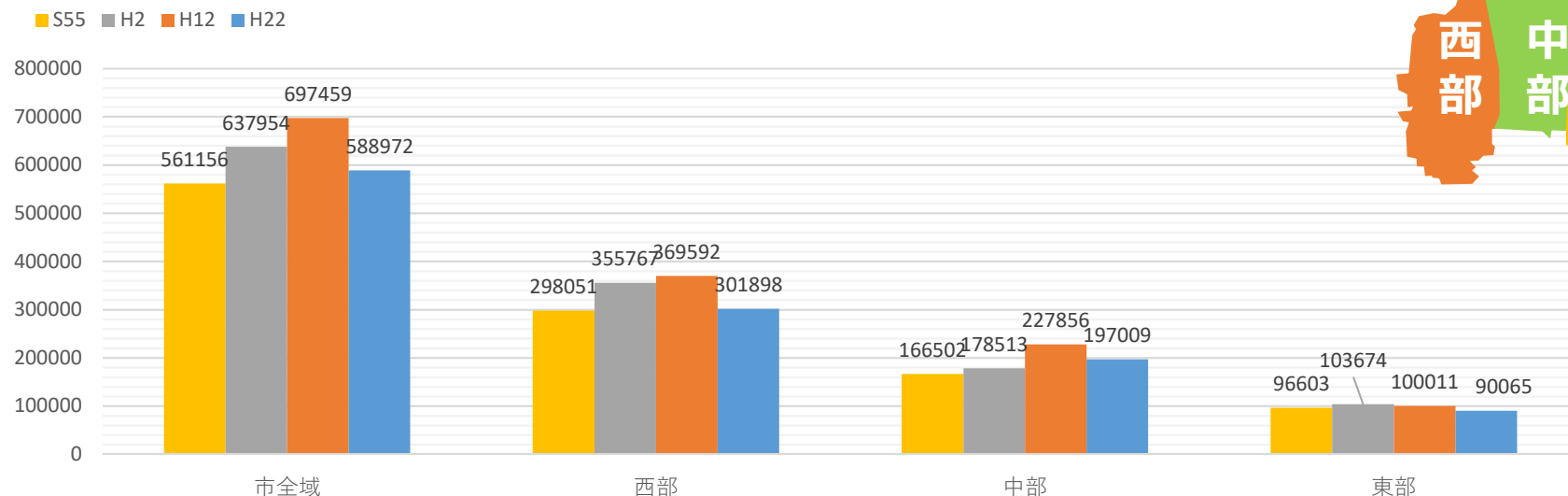


○地域別目的別自動車トリップ数（H22）

(H22パーソントリップ調査より)

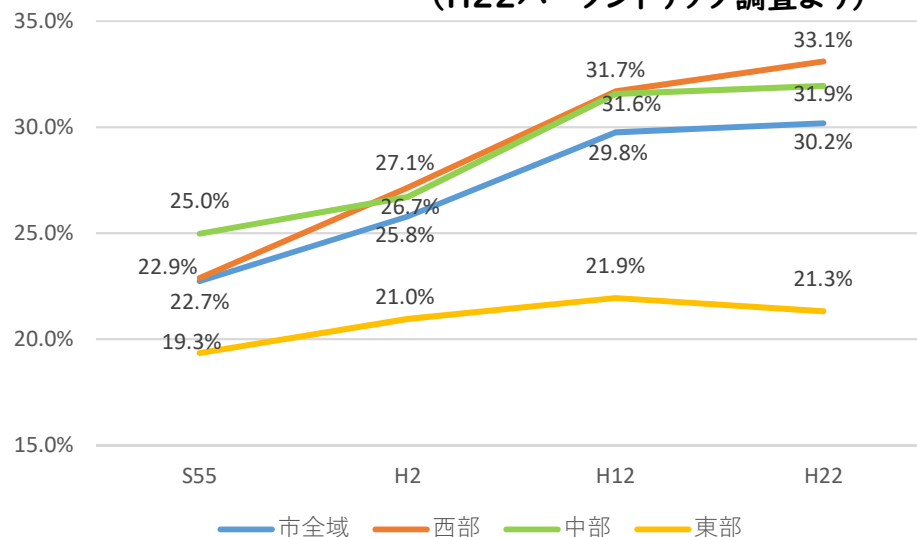


○地域別自転車トリップ数の推移



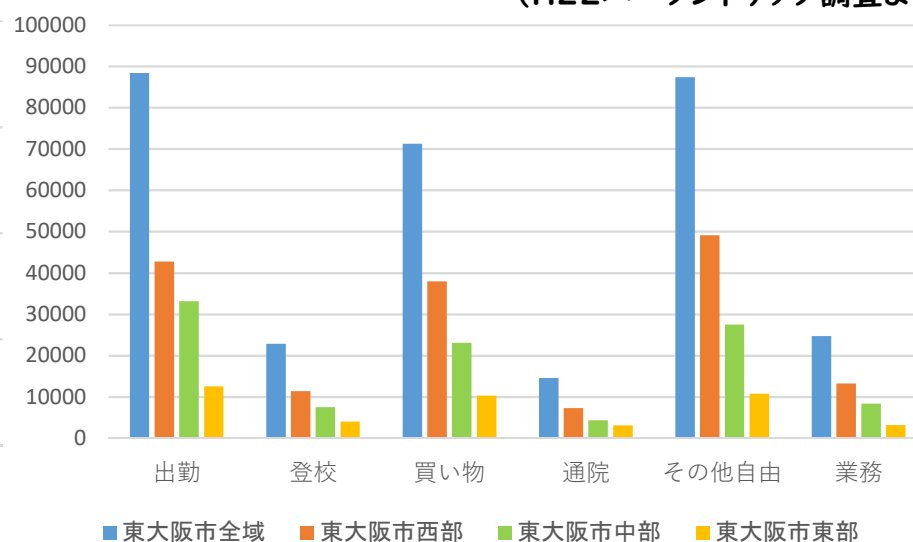
○地域別自転車分担率の推移

(H22パーソントリップ調査より)



○地域別目的別自転車トリップ数 (H22)

(H22パーソントリップ調査より)

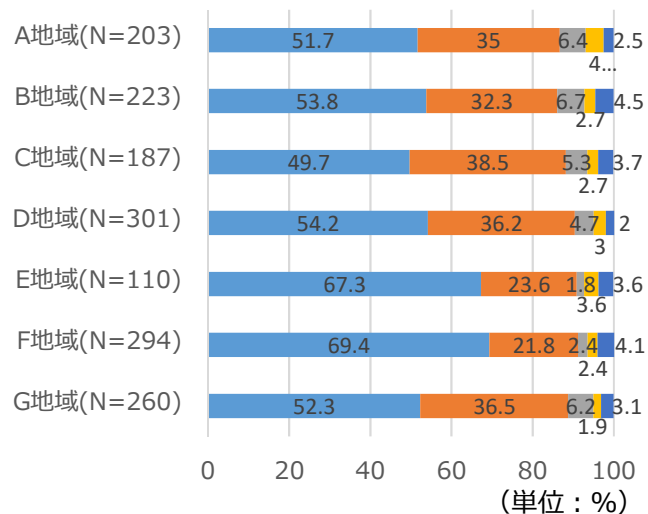


東大阪市における交通の現状のまとめ

- ①今後急速に人口減少に転じると予測されており、2045年には人口40万人を下回り、高齢者の割合が約36%となる見込みです。
- ②総トリップ数は減少傾向。自転車及び自動車の交通分担率が増加傾向であり、特にバスの交通分担率が大きく減少しています。
- ③鉄道利用者が駅に行くために用いる交通手段は、徒歩または自転車です。
- ④バス利用者のトリップは全地域で減少しており、特に西地域での減少が顕著です。バスの交通分担率は全地域で下がっています。
- ⑤タクシー利用者のトリップは全地域で平成22年の減少が顕著です。東地域では通院目的でのタクシー利用が多い傾向があります。
- ⑥自動車の交通分担率は全地域で昭和55年以降上昇傾向であり、東地域は特に顕著です。
- ⑦自転車のトリップ数は西地域で特に高くなっています。また、交通分担率は西地域、中地域で高く、東地域は逆に低い傾向です。

住んでいる地域における 交通機関利用の便利さ

(平成27年市政世論調査より)



■ 身近に利用できている

■ 少し遠いが、我慢できる範囲なので、利用している

■ 遠くて不便なので、利用しにくい

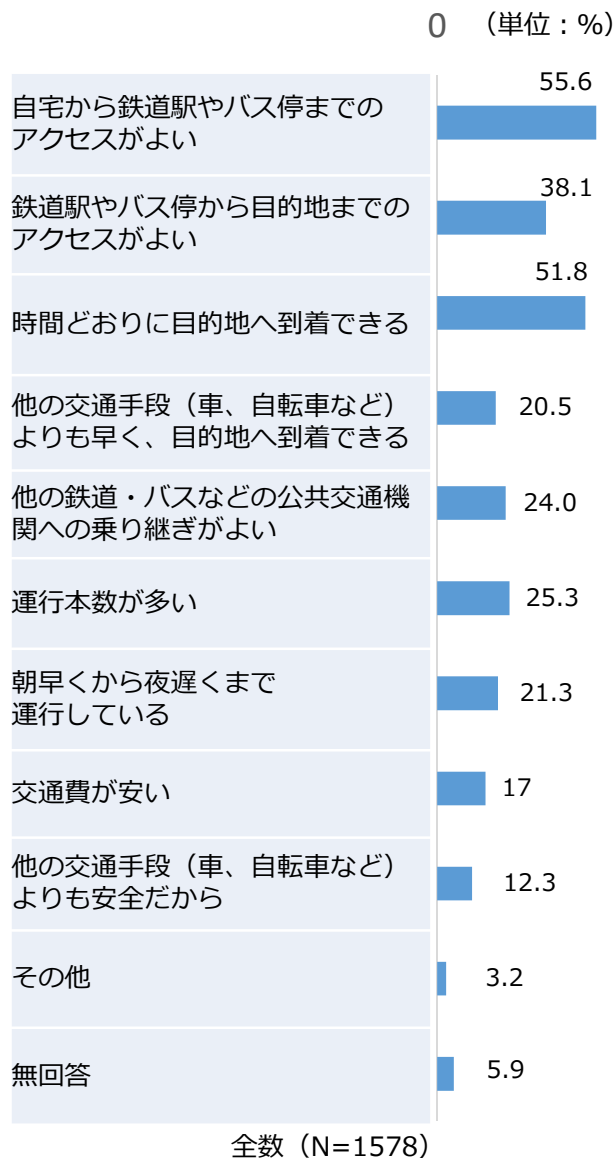
■ 公共交通機関を利用することがない

■ 無回答



電車・バスなどの 公共交通を利用する理由

(複数回答あり 平成27年市政世論調査より)



タクシー利用にあたり 求めるもの

(令和2年市政世論調査より)

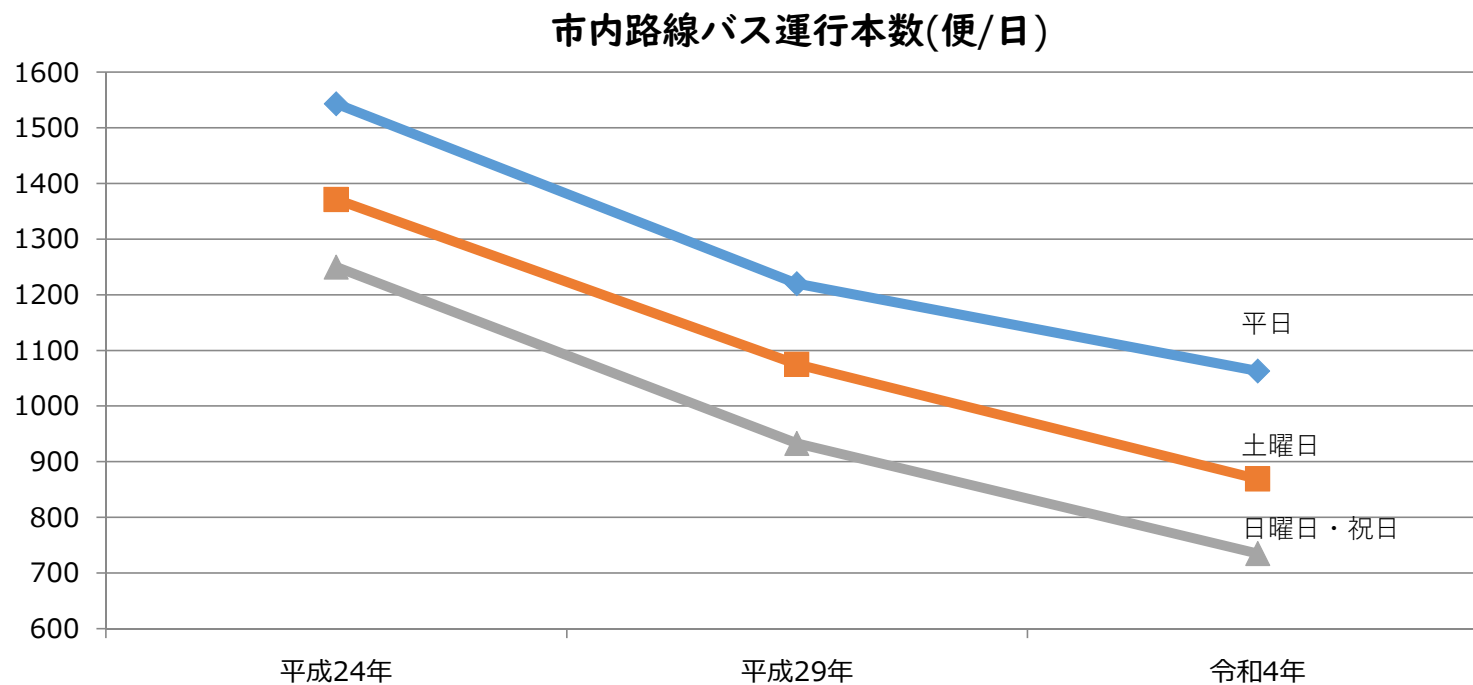


○バス事業の現状

- ・近鉄バス株式会社：12路線
 - ・大阪バス株式会社：3路線
 - ・大阪シティバス株式会社：2路線
- 計17路線が市内で運行

○バス停について

- ・東大阪市内には247のバス停が存在
(R5.4時点東大阪市調べ)



令和4年度のバス路線の運行本数は平成24年比約36%減少。

- ・個人タクシー事業者：約200者
- ・法人タクシー：23社

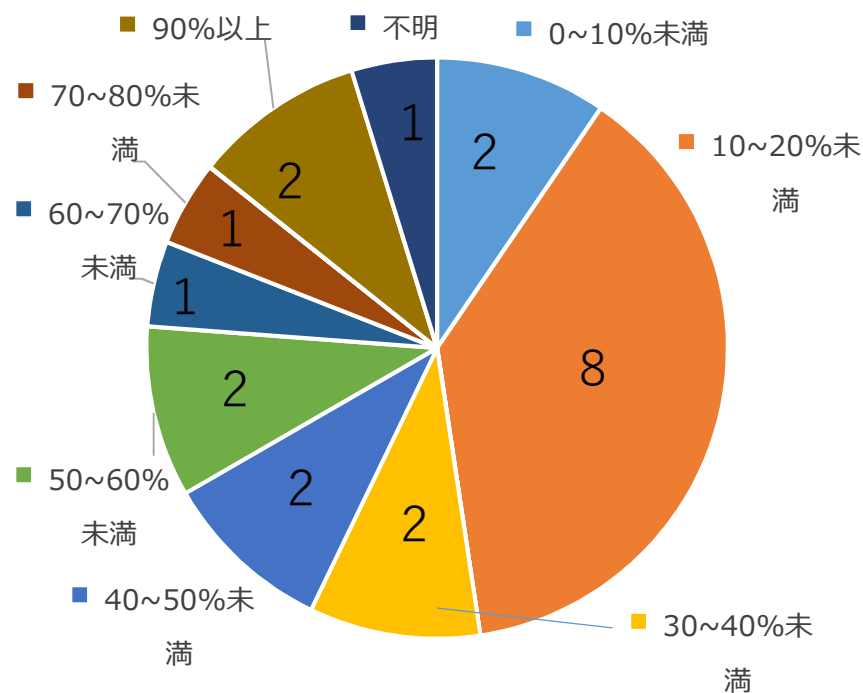
○平成27年、大阪市域交通圏が特定地域に指定されたことに伴い、タクシー供給輸送力の削減(9.4%)がされました。

○登録されている車両数は約1300台ですが、実際に東大阪市内で運行する車両は約290台程度と推計しています。(R2アンケート調査より)

○大阪市域交通圏と東大阪市の
タクシー1台に対する人口比較表

地域	大阪市域交通圏 (大阪市・堺市・東大阪市・八尾市・門真市・守口市・豊中市・吹田市)	東大阪市
人口(人)	5,351,802	479,294
運行台数(台)	12,181	290
タクシー1台に対する人口(人/台)	439	1652

市内の法人タクシー事業者における
市内での乗車割合
(R2アンケート調査：回答数21社)



市内乗車割合が90%以上は2社

2. 一般旅客自動車運送事業の現状

自動車運送事業の現状①



近畿運輸局大阪運輸支局

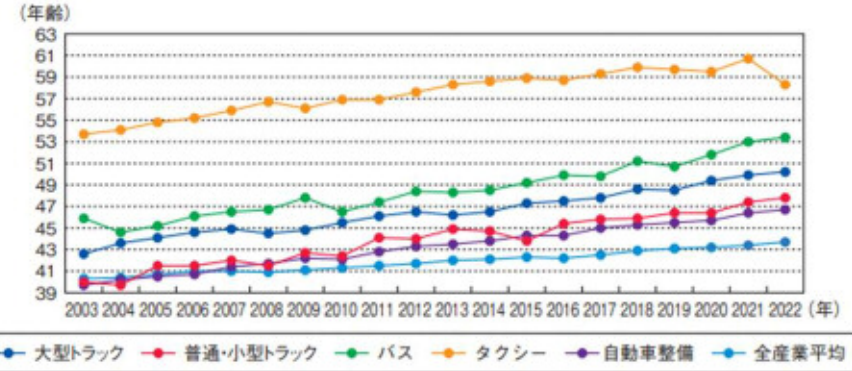
- ・自動車運転者は、労働時間が全産業平均よりも多く、年間所得額が低い。平均年齢も全国平均よりも高い。
- ・少子高齢化、コロナ禍による新しい生活様式の浸透により、輸送人員の回復せず低迷している。

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)

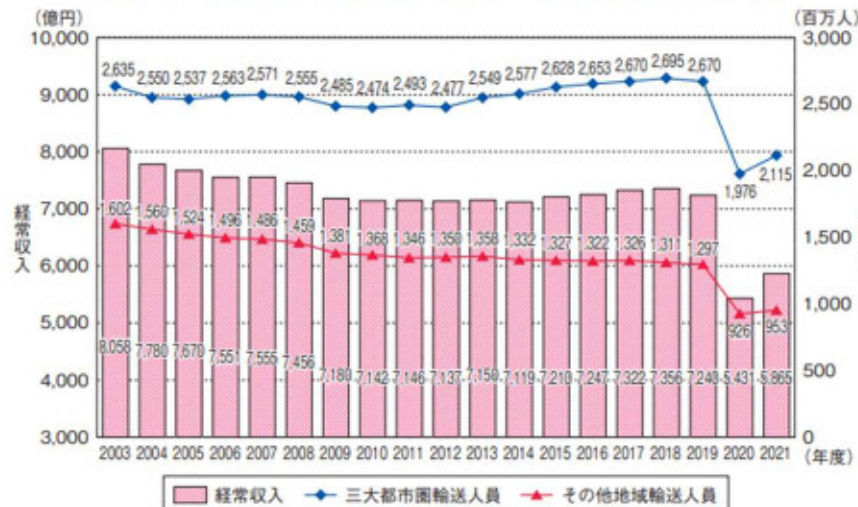
注1：運転者・整備要員数：バス、タクシーは自動車局調べ
 注2：タクシーの女性比率は法人タクシーにおける比率であり、自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率
 注3：労働時間＝厚生労働省「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数+超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各月6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
 注4：年間所得額＝厚生労働省「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与その他特別給与額」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、精算手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当を含む
 年間賞与その他特別給与額＝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：経産省「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



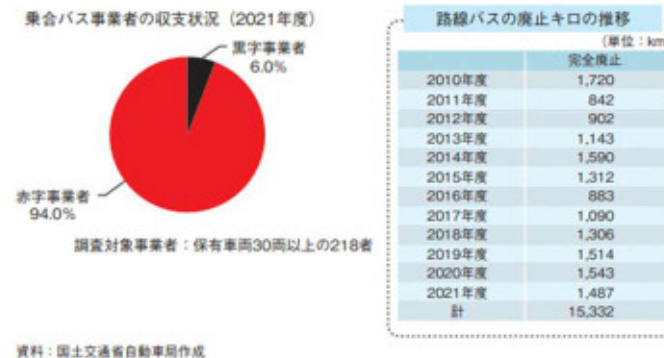
注1：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。
 注2：「自動車整備」を除く各数値は、2020年から推計方法を変更し、かつ、役職者を含んでいる。
 資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

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



路線バスの廃止キロの推移 (単位: km)

年度	完全廃止
2010年度	1,720
2011年度	842
2012年度	902
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
計	15,332



○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

○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。

○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	1,040
40～59歳	7,878	7,575	7,363	7,090	7,266	6,294	5,865	5,811
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

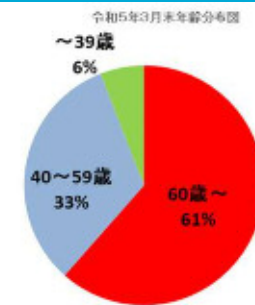
府内のタクシー運転者は、ここ7年で26%減少。
70歳以上が全体の31%（5,536人）を占める。

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

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

※令和5年版大阪の交通白書より作成



※大阪タクシーセンター資料より作成



「働き方改革関連法」の適用が2024年まで猶予されていた。

「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

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は、**月45時間、年360時間**を原則とし、
期間内に労務的な余裕がある場合でも**月720時間、年7200時間**(**100%**)、
期間内平均労働時間(average)を基準に設定される場合があります。
→期間外労働が減少する可能性を想定し、労働管理が厳格化されていくことが見込まれます。
※労働時間について詳しくはこちら
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/syu/000014322_00001_00001.html

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!

労務者は、1日以上の年次有給休暇が付与される全ての日の労働に付し、
毎年5日、時数を指定して有給休暇を有する必要がある。
→年次有給休暇は、1日以上の有給休暇が取得できない場合は、その期間が繰り越されず、翌年度に繰り越すことができません。
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/syu/000014322_00001_00001.html

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!**

同一企業において、
正社員と非正規社員(パート・アルバイト、有期労働契約、派遣社員)の間で、
基本給や賞与など個々の待遇ごとに不合理な待遇差が禁止されます。
→男女間の待遇差も同様です。
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/syu/000014322_00001_00001.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「働き方改革」「働き方改革」のホームページにてご覧いただけます。

http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/syu/000014322_00001_00001.html

適用適予事業・業務	
事業・業種	適予期間終了後の取扱い（2024年4月以降） 災害時における個日及び個週の事業を除き、上限規制がすべて適用されます。
工作物の建設の事業	災害時における個日及び個週の事業には、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	特別事項につき36協定を締結する場合の年間の特設外労働の上限が年960時間となり、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。 特別事項につき36協定を締結する場合の年間の時間外・休日労働の上限が最大1860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。 産業保健に追加的健康確保措置に関する定があります。
医療に就事する医師	※特別事項につき36協定を締結する場合、特別延長時間の上限（36協定で定めることができる時間の上限）について、 Ａ水準、温厚Ｂ水準では、年1,860時間（休日労働を含む） Ｂ水準、Ｃ水準では、年1,860時間（休日労働を含む）となります。 なお、医療に就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・休日労働時間のとして制限・業種別の労働時間を適用して、時間外・休日労働の Ａ水準では、年960時間/月100時間未満（特別につき100時間未満の上限が適用されない場合がある） Ｂ・温厚Ｂ水準、Ｃ水準では、年1,860時間/月100時間未満（特別につき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。
農林漁業及び水産業における秒単位産業	上限規制がすべて適用されます。 ※適用期間中も、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には適用されます。

自動車運送事業の現状③



近畿運輸局大阪運輸支局

○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1週	原則： 65時間 （月換算：281時間）	【1か月の拘束時間】 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週の拘束時間も同水準で管理。1か月と異なり可。
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

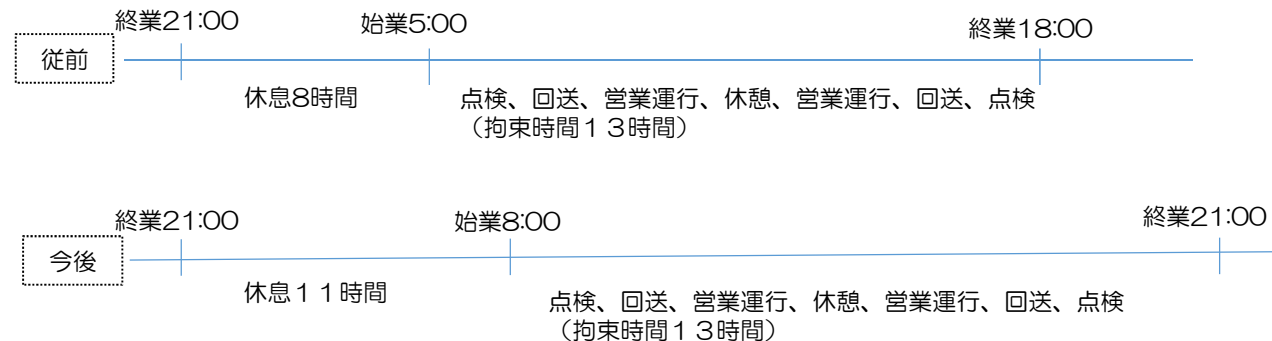
○タクシー

	現行	見直し後
1か月の拘束時間	＜日勤＞ 299時間 （月換算：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 （月換算：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。

ご清聴ありがとうございました