

事務局追加資料

平成27年3月31日
厚生労働省職業安定局

運輸業（特に自動車運送事業等）の現状について

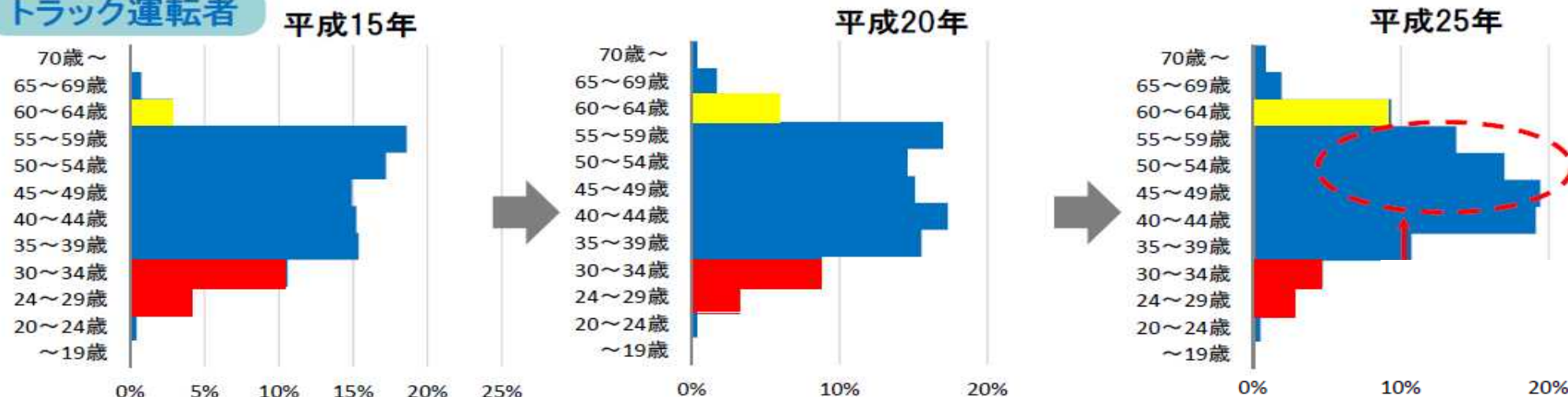
- 女性比率が非常に低く、40歳未満の若い運転者も少ない。
- 労働時間が全産業と比較して1～2割長い一方で、年間所得は1～4割低い。
- 若者の新規参入が少なく、高齢化していく構造にあり、現役世代が引退した後、深刻な労働力不足に陥るおそれがある。

		トラック	バス	タクシー	自動車整備	全産業平均
就業構造	運転者・整備要員数	84万人	13万人	34万人	40万人	-
	(女性比率)	2.4%	1.4%	2.3%	2.1%	< 42.8%
	平均年齢	46.2歳	48.3歳	58.3歳	43.5歳	> 42.0歳
	労働時間	220時間	209時間	196時間	192時間	> 177時間
	年間所得額	418万円	440万円	297万円	419万円	< 469万円

※1 大型トラック運転者。
 ※2 自動車整備専門学校の入学者に占める女性割合。

(出典) ※A 総務省統計局「労働力調査」、 ※B 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、
 ※C 日本バス協会「日本のバス事業」、 ※D 全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、
 ※E 日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」、
 ※F 全国自動車大学校・整備専門学校協会資料

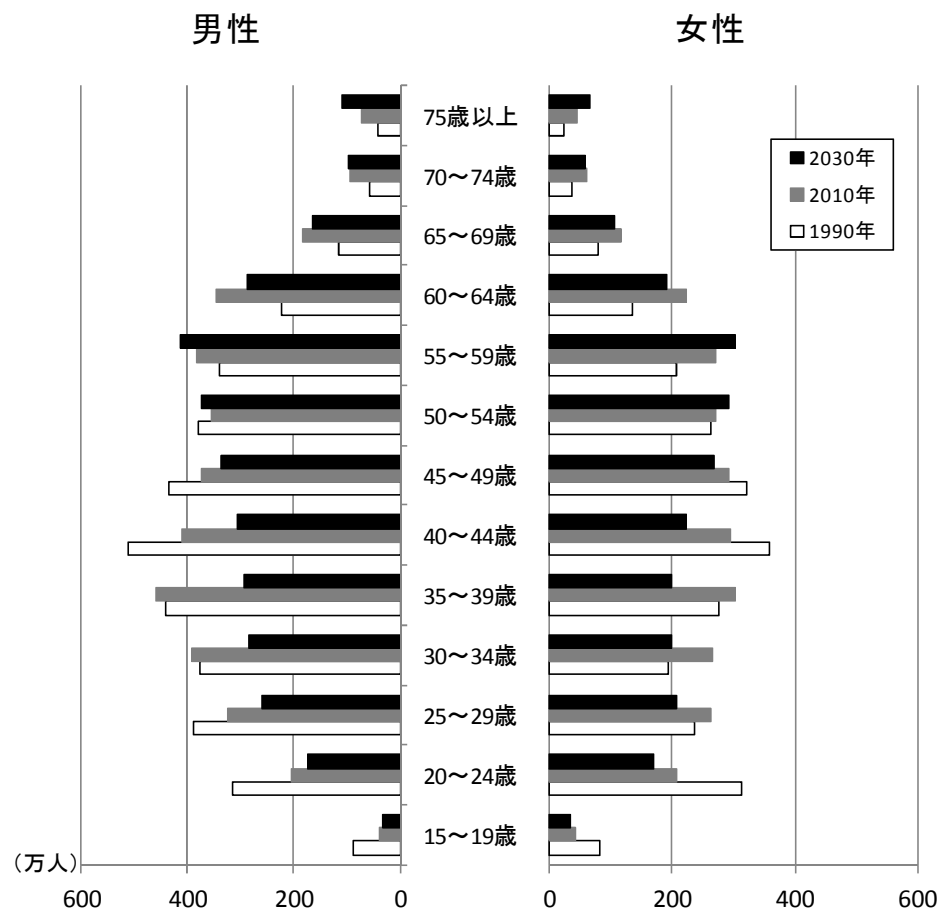
トラック運転者



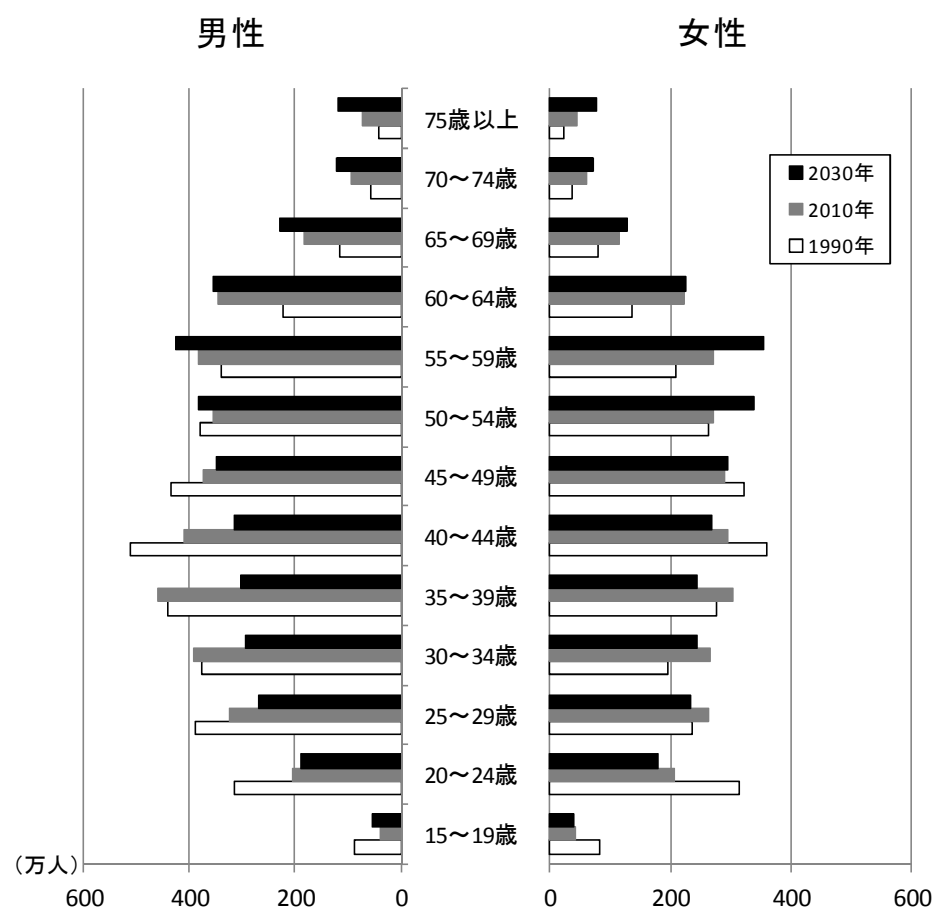
年齢階級別就業者数の推移と見通し

○ 経済成長と労働参加が適切に進むケースでは、2030年の60歳以上の高年齢層の就業者数は、2010年や1990年に比べて多くなる見込みである。(60歳以上:1990年715万人、2010年1141万人、2030年1326万人)
 また、34歳以下の若年層については、人口が減る影響で、2030年の就業者数は2010年に比べ減少するものの、女性の減少度合いは相対的に小さい。(34歳以下:1990年1994万人、2010年1738万人、2030年1501万人)

(1) 経済成長と労働参加が適切に進まないケース



(2) 経済成長と労働参加が適切に進むケース



(資料出所) 1990年と2010年の実績値は総務省「労働力調査」(2010年は平成22年(新)基準人口による補間補正值。2010年における70歳以上の年齢階級は、総務省によるベンチマーク人口の基準切替えに伴う補間補正の方法を参考に(独)労働政策研究・研修機構推計)、2030年は(独)労働政策研究・研修機構推計