

バス・タクシー運転者に係る日本語能力要件(案)

バス・タクシー運転者不足の現状

バス事業の現状

- 全産業平均と比較し、労働時間が長い一方で、年間所得額は低いという労働環境に加え、人口減少による長期的な需要減に加え、新型コロナウイルス感染症による輸送人員・運送収入が大きく減少し、その影響が長引くことで運転者数の減少が加速。
- 日本バス協会の試算によると、今後、毎年継続的に約3千人のバス運転者が減少していく見込み。
- 現状、運転者数の不足によるバスの減便・廃止が日々進行。

【詳細1】「廃止」の現状

- ・年間約2,500キロが路線廃止しており、約100系統(1系統約25キロ)が系統廃止したと想定
- ・約10人のドライバーが必要であるため、約1,000人(10人×100系統)のドライバー減少が路線廃止の要因
- ➡月当たり、約83人のバス運転者が減少、約210キロ、約8系統が廃止

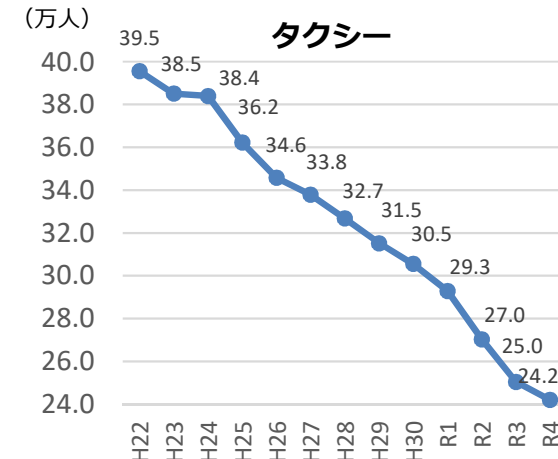
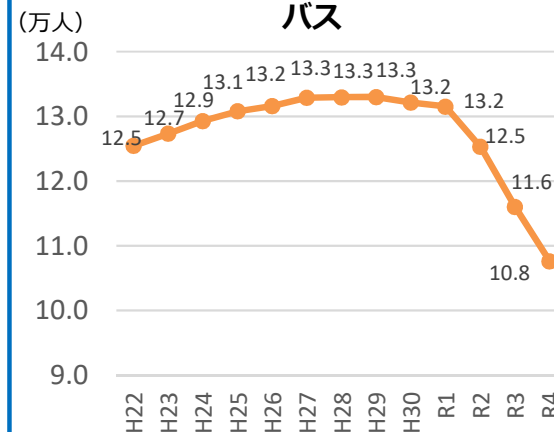
【詳細2】「減便」の現状

- ・年間約12,000便が、人手不足を理由に減便
- ・ドライバー1人当たり1日6便程度運行しており、年間で2,000人(12,000便÷6便)のドライバー減少が減便の要因
- ➡月当たり、約166人のバス運転者が減少、約1,000便が減便

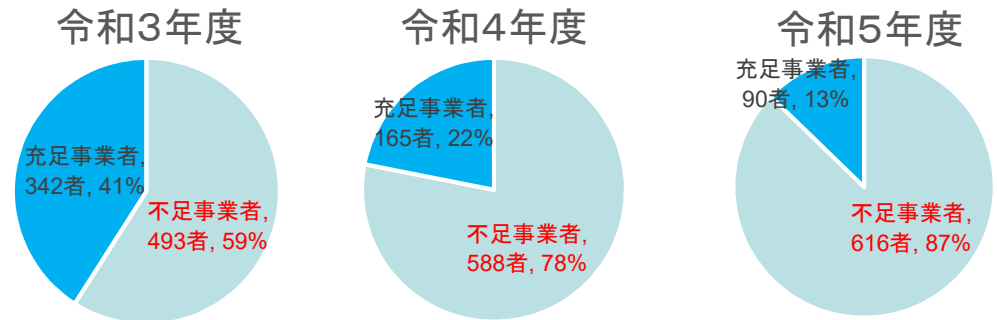
タクシー事業の現状

- 全産業平均と比較し、労働時間が長い一方で、年間所得額は低いという労働環境に加え、人口減少による輸送人員の減少や、運転者の高齢化により、長期的に運転者数が減少してしていたところ、新型コロナウイルス感染症による影響を受け運転者数の減少が加速。
- 事業者からの報告によると、タクシー運転者は直近5年で約5.8万人減少。
- なお、運転者数の登録状況は、令和4年度末に底をうって直近1年間は回復している傾向もみられるが、地方部では依然として人手不足が深刻。
 - ・地方部(人口100万人未満の市町村)では、令和4年度末からの1年間で約1,300人が減少
 - ・直近3年間におけるタクシー運転者の有効求人倍率は、3.5~4.05倍を推移

○ バス・タクシー運転者数

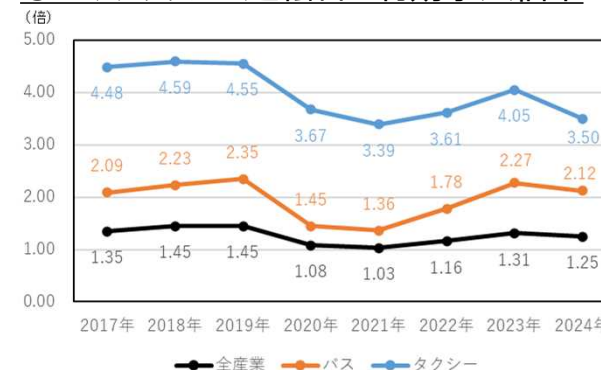


○ バス事業者における運転者不足の状況



※日本バス協会が車両数10両以上の傘下会員を対象に調査

○ バス・タクシー運転者の有効求人倍率



(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

➡ バス・タクシーの運行を維持するためには、一刻も早く日本語能力要件を緩和する必要がある

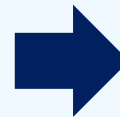
バス・タクシー運転者に係る日本語能力要件（案）

- 担い手不足への対応が喫緊の課題となっている自動車運送業分野（バス、タクシー及びトラック運転者）について、特定技能制度の対象分野への追加を閣議決定（令和6年3月29日）
- バス・タクシー運転者に係る日本語能力要件は、利用者への説明や緊急時の対応が求められるため、現行は、特定活動入国時及び特定技能1号への移行時において、日本語能力試験N3レベル以上と要求しているところ

現行制度

特定活動入国時

- 【バス・タクシー】
- N3以上



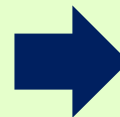
特定技能1号

- 【バス・タクシー】
- N3以上

見直し案

特定活動入国時

- 【バス・タクシー】
- N4又はN3以上



特定技能1号

- 【バス・タクシー】
- N3以上
 - N4＋日本語サポーター(※1)
 - 離島・半島(※2)のバスについては、N4でも単独乗務可(※3)

(注)N3レベル：日本語教育の参照枠のB1相当
N4レベル：JFT-Basic又は日本語教育の参照枠のA2相当

※1 事業者にも所属し、乗客対応に関する必要な指導を受けている者
※2 離島振興法、半島振興法における対象地域
※3 日本語能力を測る試験等の受験機会の拡大を図る

安全性の水準について（N3、N4）

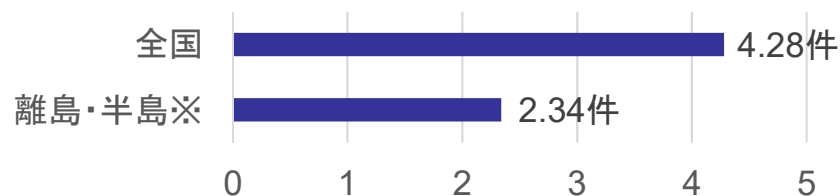
	N3外国人	N4外国人
運転技能	・特定技能評価試験合格 ・外免切替（普通免許取得） ・2種免許取得 ・新任運転者研修をもって、運転技能を証明	・特定技能評価試験合格 ・外免切替（普通免許取得） ・2種免許取得 ・新任運転者研修をもって、運転技能を証明
通常の接遇能力 ・高齢者・障害者・急病人対応 ・地域の交通状況 ・事故時の対応	・特定技能評価試験合格 ・新任運転者研修をもって接遇能力を証明	・特定技能評価試験合格 ・新任運転者研修をもって接遇能力を証明
N3外国人・N4外国人ともに「運転技能」や「通常の接遇能力」について同水準を確保		
マニュアル以上の接遇能力（イレギュラー事象への対応） ・関係者への複雑な連絡 ・代替輸送機関の案内 等	日本語能力試験（N3）で確認	日本語能力試験（N4）のみ合格 →N3に比して必ずしも十分でないため日本語サポーターを配置

離島・半島における交通事故発生状況について

交通事故発生状況（走行100万kmあたり）

参照：一般旅客自動車運送事業輸送実績報告書（令和5年度）

【バス】



（※）離島・半島に営業所を有する事業者について集計

- ➡ 離島・半島におけるバスの事故件数は全国平均と比較して少なく、事故時に複雑な連絡が想定されない。
加えて、営業所がバックアップする体制を新しく構築する。

自賠責保険料

参照：自動車賠償責任保険基準料率

- 自賠責保険基準料率は、自動車の種類（バス、トラック、乗用車、オートバイ等）、用途（自家用、営業用）、地域特性によって、決まっている。
- 事故件数が多い、自動車の種類や用途については、保険料が高くなる。

	バス（営業用）
離島以外	31,920
離島	12,320

注）保険料は全て12ヵ月の金額

- ➡ 離島におけるバスの自賠責保険料は、離島以外と比較して安い。

離島・半島における各種状況等について

道路状況(バス路線)

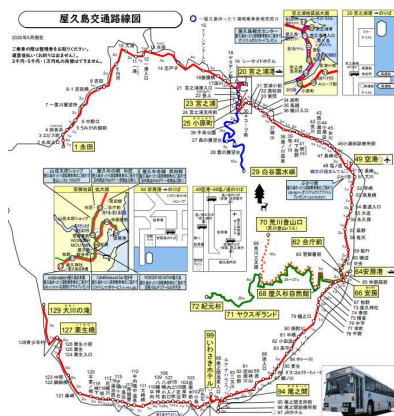
- 道路構造が複雑ではなく、道路に沿ったバス路線



(鹿児島県薩摩半島)



(山川駅前停留所)



(鹿児島県屋久島)

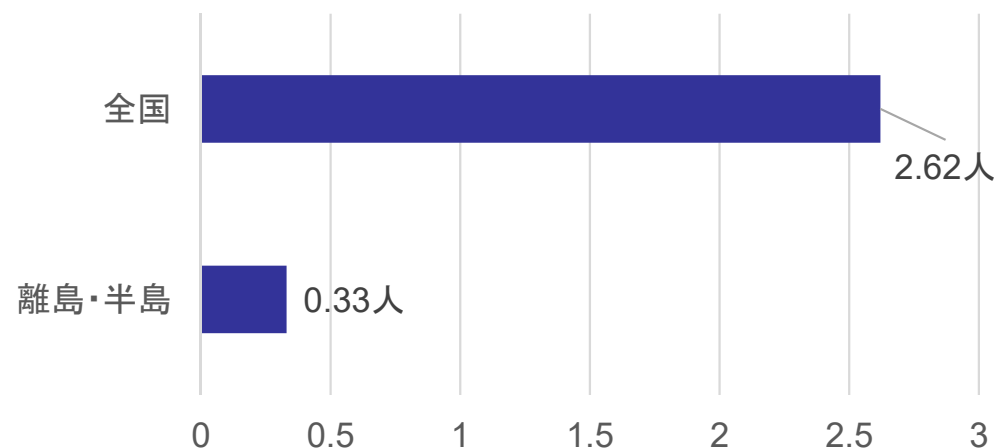


(中間停留所)

利用者対応

- 離島・半島において、乗車人数は著しく少ない
- 利用者も概ね同じ方が乗車

【バス利用状況(1km当たりの輸送人員)】



➡道路の構造上、難しい道路形状ではない。

利用者も少なく、系統も少ないため、利用者への案内も複雑ではない。



離島・半島においては、日本語サポーター(仮称)の同乗までは必要とせず、営業所との通信手段(無線、携帯電話等)を確保することにより十分な対応が可能。