

バス・タクシー運転者に係る日本語能力要件(案)について

バス・タクシー事業における生産性向上・国内人材確保

- 担い手不足が深刻化するバス・タクシー事業において、限られたリソースのもとでサービス水準を維持できるよう、業務効率化・省力化を進めるべく、交通DXの推進に資する取組を支援し、生産性を向上。
- 新規の国内人材確保を進めるため、早期の賃上げに資するような運賃制度への見直しや、職場環境の改善を推進するとともに、事業者による人材確保に対して新たに支援を実施。

生産性向上

交通DXの推進による業務効率化・省力化

○ 必要な運転者数を合理化するため、業務効率化・省力化の取組を促進することが重要。そのため以下のような取り組みに対して予算支援を実施。

地域公共交通確保維持改善事業等 令和6年度補正 326億円の内数
訪日外国人旅行者受入環境整備 令和6年度補正 158億円の内数

【事例①】乗務日報自動作成システム・運行管理システムの導入



【事例②】配車アプリ・キャッシュレス決済の導入

配車アプリ



配車アプリの導入

キャッシュレス決済

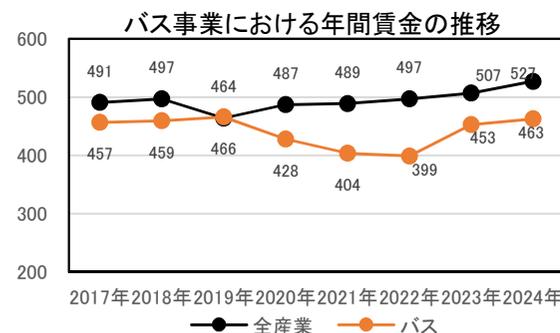


クレカタッチ決済

国内人材確保

早期の賃上げの促進

○ 運賃改定の迅速化や運賃算定手法の見直しといった制度改正を行った結果、約8割の事業者で運賃改定に向けた取組を実施（約6割の事業者で改定認可済）。運賃改定率は平均で約2割程度で、結果としてバス運転者の年間所得は2022年と比較し、約2割改善。



職場環境の改善

○ 「働きやすい職場認証制度」の創設により、事業者の労働条件や労働環境の「見える化」を進め、女性等にも配慮した環境整備を促進。

事業者による人材確保支援

- 人材確保を直接的に促進するため、
 - ① CMなどの映像コンテンツ・HP作成などの広報活動
 - ② 二種免許取得などの人材育成を後押しに係る費用について、予算支援を実施。

【地域公共交通確保維持改善事業等 令和6年度補正 326億円の内数】

- 道路交通の専門家及び日本語教育の専門家より、離島・半島のバスについては、日本語能力N 4 相当でも単独乗務は可能との意見があった。

1. 道路交通の専門家による意見

交通ジャーナリスト 鈴木文彦

- ・離島や半島の過疎地域の交通環境は、一般的に道路交通量が少なく、バスの利用者数も少なく乗車される方も地域住民が中心で、いわば特定の決まった方々が、定型的な利用をしている状況となっております。
- ・そうした環境において、運転技術や旅客接遇のほか、事故発生時の対応等について、N 4 運転者に対しても日本人運転者と同様にバス事業者がきちんと教育を行うことが担保されることを前提として、N 4 バス運転者の単独乗務を認め、地域住民の足を守っていくことが重要だと考えます。
- ・よって、離島・半島では、バス運転者の確保ですら極めて困難となっている状況からすれば、N 4 バス運転者の単独乗務を許容することは問題ないと考えます。

■専門分野

- ・地域交通(バス・鉄道・タクシー等)全般、交通地理学

■主な経歴

- ・昭和56年東北大学理学部地学系卒業 昭和59年東京学芸大学大学院(地理学)修了
- ・昭和59年フリーの交通ジャーナリスト

■これまでに携わった主な業務

- ・地域公共交通会議、法定協議会等座長(八王子市・鈴鹿市・檜原村等)
- ・交通ネットワーク計画、市民主体の交通まちづくり(山口市・小平市)
- ・地域交通導入ガイドライン作成(さいたま市、東村山市等)
- ・総合交通ビジョン策定(長野県・山梨県・静岡県等)
- ・地域交通アドバイザー(岩手県・群馬県等)
- ・新システム導入・再編等アドバイザー(新潟市・盛岡市等)
- ・バス事業活性化(国委員会・鳥取県等)
- ・バス事業経営改善検討委員(川崎市・大阪市等)
- ・地方鉄道利用促進(岩手県・鳥根県・岡山県等)
- ・交通イベント企画(山口市・交通事業者等)
- ・貸切バス安全性評価認定委員

2. 日本語教育の専門家による意見

常南国際学院 会長 笹目博

- ・弊社の日本語学校の学生の事例ではN 4レベルであっても、日本の運転免許を取得しているケースも多く、個人差はあるが、N 4レベルでも十分日本の交通ルールや法律を理解することができると考えております。
- ・外国人バス運転者については、特定技能の在留資格取得前の特定活動期間において、バス事業者が実施する新任運転者研修を受講し、交通ルールや安全確保に必要な知識を習得することが義務付けられていますが、この研修には書面で母国語訳された教材を用いることで十分な教育効果が得られるものと考えられ、N 4の単独運行でも重大な問題は生じないと考えております。
- ・よって、離島・半島地域における、N 4での単独運行は可能と考えます。

■現在の役職

- ・日本語学校 常南国際学院会長
- ・常南交通株式会社代表取締役

■常南国際学院について

- ・茨城県つくば市にある日本語学校(平成28年設立)
- ・中国、ベトナム、ネパール、スリランカ、ウズベキスタン、台湾、フィリピンなどが在籍
- ・2年(1,600時間)コース又は1.5年(1,200時間)コースに在籍し、日本語を学習
- ・卒業生は関連企業である旅行会社やバス会社、介護会社に就職することも可能

(注)N4相当: JFT-Basic又は日本語教育の参照枠のA 2 相当

バス事業者が使用している無線について

- バス事業者が使用している無線は、一般業務無線・簡易無線、IP無線の3種類あるが、いずれの無線も乗務員が利用資格を保有しなくても利用可能。

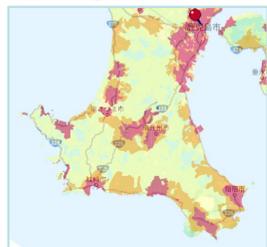
	通話範囲	無線局開設に伴う免許申請	利用資格 (乗務員側)	特徴 ※いずれも一斉同報が可能
IP無線	全国	不要	不要	携帯電話エリア内で利用可
簡易無線	基地局～5km	必要	不要	自前の基地局を営業所等に設置
一般業務無線	基地局～20km	必要	不要	自前の基地局を営業所等に設置 基地局側（営業所の管理者等）に資格者が必要※

※「第三級陸上特殊無線技士」以上の有資格者が必要。ただし「主任無線従事者」を選任すれば、常駐の必要はない。

離島・半島における無線の活用状況

- 一般的に、離島・半島においては一般業務無線を使用している状況
(例：薩摩半島、知床半島、紀伊半島、屋久島、宮古島、礼文島・利尻島など)
- IP無線を用いる場合であっても、居住地域においては通信可能

[参考] IP無線による通信可能エリア地域



(鹿児島県薩摩半島)



(鹿児島県屋久島)

バスが運行しているエリア（緑色以外）においては通信可能

離島・半島においても、無線や携帯電話を活用して営業所との通信は可能

- 離島・半島の自治体より、外国人運転者の受入条件の緩和措置を求める声があった。

さつま町(薩摩半島)

本町の公共交通網は一般路線バスに始まり、コミュニティバスや学校契約バス、またタクシー事業者による乗用輸送とデマンド輸送で形成されております。しかし各事業者の運転手不足に伴い、交通網の縮小が加速しており、交通網の維持確保が喫緊の課題となっております。

また、本町の人口においても高齢化が進んでおり、免許返納者の増加などで公共交通の需要は高まると考えております。学生を含む若年層の都市部の流出を防ぐためにも、通学輸送の継続的な確保が少子化対策並びに現役世代の核家族の定住促進につながると考えております。自宅から隣市への通学を可能とするバス路線の存続が非常に重要となっております。従って地方の公共交通を維持するためにも、N4レベルの外国人運転手について単独乗務を認めるというような受入条件の緩和措置を講じていただき、ご配慮いただきたく申し上げます。

南さつま市(薩摩半島)

南さつま市の公共交通網は一般路線バスに始まり、コミュニティバスや予約型乗合タクシーで形成されております。しかし、各事業者の運転手不足に伴い、交通網の縮小が加速しており、交通網の維持が喫緊の課題となっております。

また、南さつま市の人口においても高齢化が進んでおり、免許返納者の増加などで公共交通の需要は高まると考えております。公共交通の担い手確保については令和4年3月に策定した「南さつま市地域公共交通計画」に、交通事業者と協働で乗務員確保に向けて支援策を検討すると記載しておりますが、乗務員確保に苦慮しており、交通網の維持が難しくなっているのが現状です。本市で開催している南さつま市地域公共交通協議会においても外国人ドライバーの雇用について情報共有いただき、地域代表の委員の方々にもご理解いただいているところでございます。従って地方の公共交通を維持するためにも、外国人運転手の受入条件の緩和措置を講じていただき、特に離島・半島ではN4の方でも一人で乗務できるようご配慮いただきたく申し上げます。

- 離島・半島の自治体より、外国人運転者の受入条件の緩和措置を求める声があった。

錦江町(大隅半島)

錦江町の公共交通網は、路線バスを中心に、町運行委託のコミュニティバスやスクールバス、またタクシー事業者1社による乗用輸送と相乗り輸送に頼っておりますが、各事業者の運転手不足等により、町内の公共交通維持が年々厳しくなっております。

さらに、近年の公共交通網の縮小とともに、子どもの成長に併せ子育て世帯の流出が多くなり本町の課題となっていることから、住み慣れた地域から近隣市町へ通学を可能とするバス路線の存続は非常に重要となっております。また本町は、鹿児島県内において最も高齢化が進んでいる町でもあり、町民の高齢化による免許返納も多く、今後、ますます公共交通への需要は高まるものと想定されます。外国人が多少日本語が理解できなくても、運行の安全面に支障がないと考えていることから、地方の公共交通を維持するために、外国人運転手の受入条件の緩和措置を速やかに講じていただきたいと考えております。また、我々としては、特に離島・半島でのより一層の緩和としてN4外国人の単独乗務を許容することは不可欠と考えています。

屋久島町(屋久島)

屋久島町の公共交通網はバスにおいては、一般路線バスと縄文杉登山口までのシャトルバス、スクールバス、タクシー事業者による乗用輸送で形成されております。

特に路線バス等では高齢者並びに観光客の利用が大半を占めており、買い物を目的とした利用、港や空港の接続便としての利用が多い。

しかし各事業者の運転手不足及び高齢化に伴い、現在のバス事業規模を維持していくことが困難となりつつある。さらに近年の物価高騰により経営の見通しが予断を許さない状況である。

特に運転手不足の問題では、早朝から登校までの時間帯が最も運転手確保が必要であることから、絶対数を下回るとなると、登山者や児童生徒の移動手段に支障をきたすこととなるほか、他のダイヤにも影響がでてくるのが危惧される。

したがって地方の公共交通を維持するためにも、N4の方の単独乗務を認めるといった外国人運転手の受入条件の緩和措置を講じていただき、ご配慮いただき申し上げます。

- 離島・半島の自治体より、外国人運転者の受入条件の緩和措置を求める声があった。

いちき串木野市(薩摩半島)

いちき串木野市の公共交通網は一般路線バスに始まり、コミュニティバス、またタクシー事業者による乗用輸送とデマンド輸送で形成されておりますしかし各事業者の運転手不足に伴い、交通網の縮小が加速しており、交通網の維持確保が喫緊の課題となっております。

いちき串木野市の人口においても、高齢化が進んでおり、免許返納者の増加などで公共交通の需要は高まると考えており、学生を含む若年層の都市部の流出を防ぐためにも、通学輸送の継続的な確保が少子化対策並びに現役世代の核家族の定住促進につながると考えております。

また市郊外部の自宅から隣市への通学を可能とするため、幹線バスへ接続する地方バス路線の存続が非常に重要となっております。公共交通の利用者たる市民の声としても、外国人のドライバーだからといって不安があるわけではないため、地方の公共交通を維持するためにも、現在、議論されているように、N4レベルの外国人の単独乗務を認めるといった受入条件の緩和措置を講じていただき、ご配慮いただき申し上げます。

南大隅町(大隅半島)

南大隅町では、公共交通による町民の町外への移動手段について、民間バス事業者による運行もしくはタクシーに限られる状況となっております。今後、人口減少・高齢化がさらに進むことが予想される中、免許返納など高齢者の公共交通のニーズが高まることに限らず、現に、運転手不足によるバスの減便によって、町外への高校等への通学・通勤における利便性が低下していることに、改善を求める声が大きくなっている現状です。このような状況から、運転手の確保はここ数年内における喫緊の課題であり、外国人運転手の受け入れによる人員の確保についても、その必要性が高まっていると認識しております。

外国人運転手に求められる日本語要件の緩和と並行して、その日本語能力をサポートする運行体制、安全運行を前提とした外国人運転手の教育制度や、地域住民に対しても外国人運転手に対する理解を促進する機会を設けるなど、関係市町村とも連携した総合的な対策の下、外国人運転手の確保に向けた取組の展開をお願いしたいと考えております。