第5回特定技能制度及び育成就労制度の基本方針及び分野別運用方針に関する有識者会議
議事要旨

1 日時

令和7年7月7日（月）14：00～16：00

2 場所

法務省地下1階大会議室

3 出席者

(1) 有識者

高橋座長、山川座長代理、市川委員、清田委員、黒谷委員、是川委員、佐久間委員、末松委員（代理出席）、鈴木委員（代理出席）、冨田委員、冨高委員、花山委員、堀内委員、山脇委員

(2) 関係省庁等

(出入国在留管理庁)

加藤審議官、菱田政策課長、梅原特定技能・技能実習運用企画室長

(厚生労働省)

堀参事官（海外人材育成担当）、川口外国人雇用対策課長、大塚生活衛生課長補佐、井上生活衛生調整企画官、山崎福祉基盤課課長補佐

(経済産業省)

荒川製造産業戦略企画室長、高木自動車課課長補佐、青柳金属課課長補佐、篠原生活製品課課長補佐、石井素材産業課課長補佐、蝶野素材産業課課長補佐、綿引素材産業課課長補佐

(農林水産省)

野添食品製造課長、上田食肉鶏卵課食肉需給対策室長

(水産庁)

久納加工流通課長

(林野庁)

谷本経営課林業労働・経営対策室長

(国土交通省)

中野技術企画課長、指田航空ネットワーク企画課長、二瓶旅客課参事官、水野貨物流通経営戦略室長、林自動車整備課整備事業指導官

(環境省)

相澤資源循環課長

(外国人技能実習機構)

根岸理事

4 議事内容

- 厚生労働省から、資料1に基づき、第4回有識者会議のフォローアップについて説明し、議論を行った。
- 出入国在留管理庁及び厚生労働省から、資料2-1及び資料2-2に基づき、特定技能制度及び育成就労制度の受入れ対象分野（新たに追加等を行う分野等）の詳細（案）について説明し、前回に引き続き議論を行った。
- 国土交通省から、資料3に基づき、バス・タクシー運転者に係る日本語能力要件（案）について説明し、前回に引き続き議論を行った。
- 新たに追加等を行う分野について引き続き議論しつつも、9月頃から重要論点の議論に移行することとなった。

5 有識者からの質問・意見

【資料1 フォローアップ資料（平均賃金）について】

- 処遇改善の取組によって平均賃金がどの程度上昇したのかを時系列で示していただきたい。
- 日本人との比較、業種別の比較ができるデータを示していただきたい。

【資料1 フォローアップ資料（業種別労働分配率）について】

- 今後の会議では、外国人労働者の保護という観点から様々な上乗せ要件を検討しなければならないが、労働分配率の程度により、受入れ対象分野の上乗せ要件への対応能力に差があるだろう。

【キャリアアップについて】

- 育成就労制度の趣旨を踏まえ、特定技能2号までのキャリアアップを見据えた育成イメージを考えていくべきではないか。

【業務区分の切り分けについて】

- 業務区分の細分化について、外国人労働者の職業選択の自由という観点から好ましくないと考える。
- 主たる技能を複数設定することによって、業務区分の細分化をすることなく、対応することができるのではないか。
- 水産加工業については、業務区分の切り分けを行うことにより、事実上、地域による転籍制限を行うこととなるのではないか。
- 業務区分の細分化により実質的な転籍制限となるかについては、労働移動による市場の調整機能を考慮すれば、濫用のおそれはないのではないか。
- 分野追加後に業務区分を細分化する場合には、新規分野を追加する際に求められる条件と同程度の厳格な検討をしていく必要があるのではないか。
- 水産加工業の切り分けについて、業界として深刻な人手不足であり、水産加工に特化

した技能を有する人材の中長期的な育成、確保につながることを期待できるのではないか。

- 水産加工業の切り分けについて、人手が集まらないリスクもあるが、それを受け入れて業界でしっかり育成していくことが現場には適している。
- 業務区分の切り分けについて、制度が複雑化していくことにもつながるため、避けるべきではないか。

【技能評価試験について】

- 育成就労の3年目修了試験において、複数の分野で特定技能1号評価試験が用いられているが、同試験はCBT方式で実施される場所、育成就労制度における技能評価試験としては馴染まず、体を動かす実技試験を実施すべきと考える。

【国内人材確保・生産性の向上について】

- 高齢者・障害者の雇用促進、各種助成事業の活用等の国内人材確保・生産性向上について、もう一段努力が必要ではないか。

【工業製品製造業分野について】

- 繊維産業については、不適切事案や取組の状況を可視化した上で、業界と経済産業省が一体となって実施する取組や改善策を提示することが重要である。

【資源循環分野について】

- 資源循環については、労働災害の低減に向けた実効性の高い取組を行っている事業者に限定するような上乗せ要件の設定をするべきではないか。

【分野別協議会について】

- 協議会の加入要件を厳格にすることに加え、法令違反があった際などには、外国人の受入れ停止措置などの厳格な対応を行うべきである。
- 定期的な巡回指導を行うなどの実効的な措置をとることは、協議会の人員や予算等の関係で現実的に可能なのか。
- 協議会による事業者の外国人材受入後の法令遵守状況の確認及び法令違反判明時にとる措置に係る「実施方法」をさらに具体的に検討して明らかにされたい。
- 分野別協議会が適正に機能しているのか、実態を明らかにされたい。

【特定技能1号外国人の実態について】

- 特定技能1号として入国した外国人労働者のうち、当初予定されていた所属機関で就労をしていない者が散見されるのではないか。また、どの程度の者が在留期間更新の許可をされているのか。その実態について、データを示されたい。

【バス・タクシー運転者に係る日本語能力要件（案）について】

- N4レベルでは高齢者・障害者・急病人対応や事故時の対応は十分にできないため、高齢者・障害者・急病人対応、地域の交通状況、事故時の対応という通常の接遇能力がN3外国人とN4外国人とで同じく証明されているというそもそもの前提が不合理であるか、あるいはN4外国人でも修了できるという新任運転者研修のレベルが低いと考える。
- 離島・半島に所在する営業所に所属する車両の運転者について緩和対象とされる以上、営業所が離島・半島地域に所在していれば、離島・半島地域以外の市街地を含む一般的な地域における走行についても、その走行時間が1時間ほどとなるような長時間・長距離であっても、N4レベルの運転者の単独乗務可となるのであれば、緩和案は不合理である。
- 特に離島・半島の路線バスの走行経路においては、携帯電話もI P無線機も使用できない地域が存在するにもかかわらず、十分な対応が可能であるという客観的根拠がいまだ明らかにされていないと考える。
- 安全性の担保を大前提として、受入れ自治体のニーズがあるならば、N4レベルの外国人材が活躍する環境を整備すること自体を否定する必要はないが、目指すべきはN3であり、受入れ事業者の責任において、着実な取得に向けた支援をしていく必要があるのではないかと考える。
- タクシーや貸切観光バスの場合の日本語能力要件については、緩和しないということで切り分けることでよいか。仮に検討しているのであれば、政府としてエビデンスを示してほしい。
- 合理的修正案が提示され、日本語能力要件の緩和を行うとすれば、地元自治体の意向やニーズが重要であり、緩和の要件として、一定期間内のN3取得に向けた日本語教育、当該地域の方言を含む日本語教育、当該地域の個別の道路交通事情に応じた地元警察等による交通安全指導、地元住民への丁寧な説明等について緩和対象地域の自治体による全面的な協力が得られることがポイントの一つとなると考える。
- 運航の安全確保は前提として、「地域住民の足を守る」ことを優先すべきである。また、偏見等の防止に向けた住民への周知や啓発活動も極めて重要である。
- 地域交通の安定的な確保は喫緊の課題であり、外国人材の活用等幅広い対応が重要である。安全運行の確保を最優先に関係各所への意見を丁寧に聴取した上で議論を進めていきたい。
- 定住者等の他の在留資格で在留している外国人材を受け入れれば、人手不足に対応できるのではないかと考える。
- 自動車運送業分野での外国人材の受入れ実績が少ない中で、日本語能力要件を緩和するというのは、時期尚早ではないかと考える。
- バス・タクシーの運転者については、国や自治体の助成事業等の制度を利用して国内人材の確保もできるのではないかと考える。
- 他の事例を見ていると、言語能力と危機管理能力や事故対処能力は必ずしも密接に対

応しているわけではなく、日本語能力の差により、運行の安全性が異なるとして議論されることが適当なのか。

- 経験上、N4レベルの日本語能力は、通訳を介さないと相談内容などの説明をすることができない状況である。
- 実証試験等を具体的にを行うことはできるのか。
- 事故や災害の際に、誰と何語でどのような連絡をとり、どう対応するのかといったような、具体的なオペレーションを示されたい。
- 他の分野と異なり、公共性と乗客の安全性という側面も考えていかなければならない。

以上