

第6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8月4日（月）13：00～15：00

2 場所

法務省7階共用会議室

3 出席者

（1）有識者

高橋座長、山川座長代理、市川委員、黒谷委員、是川委員、佐久間委員、末松委員、鈴木委員（代理出席）、富田委員、富高委員、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）

内藤次長、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）

宮本人材開発統括官、高松参事官（海外人材育成担当）、安藤外国人雇用対策課長、宮腰生活衛生課長、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

（農林水産省）

久保外食・食文化課長、野添食品製造課長、白須就農・女性課女性活躍推進室長

（水産庁）

久納加工流通課長

（林野庁）

成瀬経営課林業労働・経営対策室課長補佐

（国土交通省）

中野技術企画課長、二瓶旅客課参事官、水野貨物流通経営戦略室長、坂崎航空ネットワーク企画課グランドハンドリング戦略企画調整官、林自動車整備課整備事業指導官

（観光庁）

益塚旅行振興室課長補佐

（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

- 出入国在留管理庁、厚生労働省及び水産庁から、資料1－1から資料1－7に基づき、第5回有識者会議のフォローアップについて説明があり、議論を行った。
- 国土交通省から、資料2に基づき、バス・タクシー運転者に係る日本語能力要件（案）について説明があり、議論を行い、次回以降の会議までに各委員の意見を踏まえた対応を検討することとなった。
- 新規分野、業務区分等の追加の決定については、有識者会議で今後も継続して議論していくが、専門家会議においても、並行して新規分野等の試験の議論を進めていくこととなった。

5 有識者からの質問・意見

【平均賃金について】

- 特定技能外国人及び技能実習生の平均賃金は、一般労働者に比べ低水準であるが、入管法において、同等報酬要件を課していることを鑑みれば、雇用企業に同要件をどのように遵守させていくのか検討することが重要である。例えば、分野別協議会の活用等が考えられるのではないか。
- 切り分けた業務区分と比較し、元の分野の賃金水準が高い場合には、切り分けた業務区分の賃金を固定し低く抑えてしまう結果になるのではないか。また、その場合の賃金引き上げの取組も考えなければならない。

【生産性向上・国内人材確保の取組と成果について】

- 生産性向上・国内人材確保の取組について、代表個社のみの記載しかない分野もあるため、業界全体としてどういった取組をしているのか記載すべきである。

【水産加工区分の切り分けについて】

- 高度な技能が多く、経験を積むことで会得し得る専門的な技能ということは、水産加工区分のみならず、飲食料品製造業分野の他の業務でも同様ではないかと考えており、全体の中でなぜ水産加工区分だけを切り分ける必要があるのかを説明いただきたい。
- 水産加工品は生き物を扱う等、他の食品製造業とは異なる特殊な技能が必要であり、業務区分の切り分けは妥当だと考える。
- 地方では、とりわけ第一次産業の人手不足が深刻な状況であるが、送出国において、業務内容や労働条件等をしっかり周知し説明した上で、外国人労働者の受入れとその育成、定着を進めていくことが重要である。
- キャリアアップについて、必ずしも管理職になるだけではなく、技能の熟練度が高まることにより高度な業務に従事していくことがイメージできるような仕組みも考えられるのではないか。

【バス・タクシー運転者に係る日本語能力要件（案）について】

- 制度の施行から十分な期間をかけて検証されていないにもかかわらず、日本語能力要件の緩和をするのは時期尚早ではないか。
- 地域におけるバス・タクシー業界の担い手不足は地方の交通事業にとって深刻な課題であることから、業界団体等の意見を十分に聞き取りながら、人手不足改善に向けた実効性のある制度設計を進めていただきたい。
- N4レベルがあれば十分であるとの誤解を招きかねないのではないかと。特に離島・半島においては、N4レベルのままでは、離島・半島以外の地域への転職制限が生じる可能性もある。したがって、受入れ事業者の責任のもとN3以上の取得を目指すための継続的な支援は不可欠であり、例えば、N3の合格率と受入れ可能な外国人数を連動させるといったインセンティブも考えられるのではないかと。
- 障害者差別解消法等に基づき公共交通事業者向けの接遇ガイドラインが作成されており、外国人運転者も同ガイドライン記載の接遇能力が確保されている必要があるが、その内容を見ると、外国人運転者が高齢者や障害者等に対して適切な接遇を行うためには、N3以上の日本語能力が不可欠である。
- 地域の交通インフラ維持の必要性を重視した上で、日本語能力要件を緩和する場合、一定期間内のN3取得義務付け及びN3取得のための具体的で実効性がある日本語学習プランの作成や自治体の関与が必須である。特に地域特有の方言を含む日本語教育や個別の道路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などにかかる措置について自治体による積極的な関与の下で一体となって実行すること、そのことに関する同意書を事業者が自治体から取り付けられることが必要であると考えます。
- バス運転者がN4レベルの日本語能力である外国人労働者である場合、昨今の状況を考えると、日本人からのヘイトの対象となる可能性がある。それでもなお外国人運転者を雇用する場合、自治体住民や訪問者の理解を求めるために、自治体や政府が責任をもってアナウンスをするべきである。
- N3取得を前提とした制度設計とのことだが、N3取得のためには一般的に150時間～220時間程度の学習が必要であるところ、運転業務に従事しながら取得するための想定期間や、取得のための日本語学習支援策をどのように担保するのかについては、しっかり説明していただきたい。
- 離島・半島では、運行便が非常に少ない場合や路線が廃止する場合等、業務が十分に提供できない可能性があるが、その場合には雇用契約の内容や業務スケジュール等は人事管理上どのように決まるのか。
- コミュニケーションの補助のため、ICTの活用を推進していくことも検討していくべきではないか。
- J-LPT（日本語能力試験）で測ることができる日本語能力と働く上での日本語能力は相関していない部分もあるため、就労という意味では、タスク達成に必要な日本語教育のカリキュラム開発をする必要があるのではないかと。
- 人が集まらないからN3からN4に日本語要件を緩和するということならば、緩和す

ることによってどの程度外国人労働者が増加するかを示していただきたい。

以上