

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名	回答
1	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	バス・タクシー運転手に係る日本語能力要件の緩和について、離島・半島におけるバスについてN4でも可とすることについて、消極意見です。運転手の需要が高く、他方で事故発生率が低いとはいえ、いったん事故が発生すれば、乗降客や関係機関との対応などを日本語で行う必要があることには他の地域と変わりがなく、なお疑問が残ります。	市川委員	バス運転者として乗務する前提としては、二種免許取得に加え、所定の日本語能力要件を満たすこと、日本語で実施される特定技能評価試験に合格すること、省令に基づき実施される新任運転者研修を受け、業界団体に認証されたチェックリストに照らして修了確認がなされることを要件としています。 これらの要件を満たすことで、「運転技能」や「通常の接客能力」は確保されることとなります。 また、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）であり、無線や携帯電話を活用して営業所との通信は可能であることから、N4単独乗務の場合も緊急時対応は可能であると考えています。
2	自動車運送業	タクシー運転者	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	○ 特定技能制度の自動車運送業は、令和6年3月29日の閣議決定により特定技能産業分野として位置づけられましたが、実際の特定技能評価試験については同年12月から毎月行われているようで、バス・タクシーの特定技能評価試験もまずまずの合格率を遂げていると思います（75%程度）。 ○ 2024年6月から運転免許の学科試験が20言語から選択可能になり、バス・タクシーの運転手に必要な第二種運転免許の学科試験や、外国免許を切り替える際に行う知識確認問題にも対応しています（英語、中国語、ベトナム語、ネパール語、スペイン語、ベルシャ語、韓国語、ポルトガル語、ロシア語、タイ語、タガログ語、インドネシア語、クメール語、ミャンマー語、モンゴル語、ウクライナ語、シンハラ語、ウルドゥー語、アラビア語、ヒンディー語）。本来、日本語での問題を前提とすべきところ、母国語でも評価試験を実施されるため、バス・タクシーの運転手に必要な第二種運転免許の学科試験や、外国免許を切り替える際に行う知識確認問題への配慮も実施されているところだと考えます。 ○ このような状況にあって、業界としては、顧客サービスの向上（待ち時間が少なくなる等）及び人手不足への対応に資するため、外国人を受け入れていきたい理由もわかるのですが、利用者の命を預かる重要な産業であるバス・タクシーにおいては、ドライバーである外国人自身が日本語を理解し、通常会話、地名、体調等の単語を含め会話をよどみなく話すことは、他の分野にも増して必要要件だと考えます。ましてや、離島や半島においては、乗車頻度や運航本数も少なく、かつ、利用者の高齢化も目立つことから、地域の慣習にも理解のある外国人を受け入れていくことが重要であり、また、方言等への対応もあることから、日本語能力が高ければ高いほど良いともいえます。	佐久間委員	特定技能試験については、御指摘のような状況である一方、入国に当たって求められるもう一つの要件である日本後能力要件については、N3レベル（日本語教育の参照枠のB1相当）を求めているところであり、足元の運転者不足に対応しきれていないというのが現状です。（実際、令和7年4月末時点で特定技能評価試験の合格者数はバス171名、タクシー82名ですが、事業者へのヒアリングによると、同時点で特定活動ビザの発行数はタクシー1件、特定技能1号ビザの発行数はタクシー3件に留まっています。） バス・タクシー運転者として乗務する前提としては、二種免許取得に加え、所定の日本語能力要件を満たすこと、日本語で実施される特定技能評価試験に合格すること、省令に基づき実施される新任運転者研修を受け、業界団体に認証されたチェックリストに照らして修了確認がなされることを要件としています。 これらの要件を満たすことで、「運転技能」や「通常の接客能力」は確保されることとなります。 また、マニュアル以上の接客能力（関係者への複雑な連絡や代替輸送機関の案内といったイレギュラー事象への対応）については、N4レベル（日本語教育の参照枠のA2相当）では、N3レベルに比して必ずしも十分ではないため、日本語サポーターを配置することとしています。 他方で、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）であり、無線や携帯電話を活用して営業所との通信は可能であることから、N4単独乗務の場合も緊急時対応は可能であると考えています。また、方言の理解は接客の一環であるため、新任運転者研修等を通じてバス事業者において教育されるものと認識しています。
3	自動車運送業	バス運転者	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	○ 特定技能1号評価試験には合格したものの、車内という限られた空間の中で、利用者とドライバーが会話をはじめとしたコミュニケーションを取る機会が頻繁に行われる職種の特性から、N4レベルではなく、もう一歩高いレベルの日常会話性と緊急時の対応が重要となります。そのため、昨年12月試験を経て、実車、試用的な期間も経て実車することになると最低でも1年程度のN3の経験による検証が必要だと考えます。現状、その検証が行われていない中で、分野に追加されたことで要件緩和を拙速に行うより、検証を踏まえた上で、要件緩和に向け取り組んでいく方が得策であり、日本語サポーターの同乗によって日本語能力を担保するという方策は、業所管省庁が推進する生産性向上に反するものでもあり不適切であります。 ○ 以上の理由から、現状では、日本語能力を低くすることは「反対」です。	佐久間委員	バス・タクシー運転者について、現行の日本語能力要件N3レベル（日本語教育の参照枠のB1相当）の下で、令和6年12月から特定技能評価試験を開始し、人手不足に直面している事業者において採用活動を開始するなど、特定技能外国人の受入れに向けて準備を進め、実際に運用を開始したところ、N3レベルの試験の合格者はかなり限定されており、バスやタクシーの運転者になる方を採用することが困難な状況にあります。（実際、令和7年4月末時点で特定技能評価試験の合格者数はバス171名、タクシー82名ですが、事業者へのヒアリングによると、同時点で特定活動ビザの発行数はタクシー1件、特定技能1号ビザの発行数はタクシー3件に留まっています。） 一方、バス・タクシー運転者の減少が続いており、業界だけでなく、バスの減便等に直面している地域住民や自治体の声にも対応するため、必要な数の外国人材を受け入れて人手不足に対応していく観点から検討し、見直し案の作成に至ったものです。 離島・半島地域においては、バスをはじめとする公共交通の担い手不足も極めて深刻であり、外国人ドライバーも含めて、担い手確保に向けた対応を早急に講じなければならず、一段と日本語要件を緩和する必要性が高いと考えています。 離島・半島地域については、交通事故の発生状況等に鑑みたとときに、営業所と車両との間で業務用無線や携帯電話等により通信手段を確保するとともに、事故現場等への緊急駆けつけを行う等の対応を講じることにより、一定程度日本語能力要件を緩和することができると考えています。 また、日本語サポーターについては、特定技能1号の期間中5年間継続的に同乗させるということは、事業者の立場に立った場合に想定しにくく、基本的には、日本語サポーターを同乗させた上での乗務を当初は行いつつ、この間に日本語能力を高めてN3を取得し、可能な限り速やかに単独乗務させるというのが通常であることを考えると、生産性向上に反するものではないと考えています。
4	鉄道	駅・車両清掃	国土交通省 (鉄道局技術企画課)	○ ビルクリーニング分野を改正（拡大）することにより、対応できそうに思います。在籍型出向のためにどうしても鉄道分野内の業務区分に入れておかなければならないのでしょうか。それ以外で鉄道の業務区分に追加すべき理由が見出せません。	佐久間委員	御指摘のビルクリーニング分野については建築基準法に定める建築物に限定されていると厚生労働省より聞いております。鉄道の駅・車両は基本的に建築基準法に定める建築物ではありません。また、駅・車両清掃に当たっては、運転保安や労働災害防止等の鉄道特有の知識が必須です。これらのことから、鉄道分野で新たに駅・車両清掃区分を追加する必要があるものと考えております。
5	飲食品製造業	水産加工業	水産庁 (漁政部加工流通課)	飲食品製造業分野について、業務区分を「飲食品製造業」と「水産加工業」の2区分に切り分けることに賛成する。本道の水産加工業は、深刻な人手不足のため、既に多くの外国人材が就労し、製造現場を支える貴重な存在となっており、関係団体等からも地方での受入・定着に配慮を求める声があることから、「水産加工業」の業務区分を設けることが、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・確保に繋がることを期待する。	鈴木委員	水産加工業における育成就労の3年間では、安全衛生作業や食品衛生作業のほか、水産加工業の特殊で相当な技術修得として、多種に渡る原料魚の判別（魚種、鮮度等）、下処理のための魚の種類毎・サイズ毎に異なる包丁等処理（切分け・非可食部除去等）、加工目的によって異なる加工処理（塩蔵、乾燥、加熱、冷凍冷蔵処理等によって脆弱な原料から貯蔵性を高めた加工処理）、伝統技術の駆使が必要な伝統的製造（鯉節、佃煮、蒲鉾等）を行うこと等、技能は高度で専門的です。 なお、今般、飲食品製造業分野の中で業務区分として水産加工業を切り分けた場合、むしろ水産加工業自身の業態としての魅力を高めていかなければ人材確保が困難になってしまうことから、今後、業界団体と連携して就業環境の改善等の取組を更に進めてまいります。

特定産業分野及び育成就労産業分野（業務区分）に対する有識者会議構成員からの質問・意見【追加質問】及び回答一覧

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名	回答
6	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>バス・タクシー運転者の日本語能力要件の緩和は行うべきではない。意見及び質問を①～⑦まで記載する。</p> <p>①資料内にバス・タクシー事業は「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」とあるが、国内人材を確保するための職場環境整備や処遇改善の取り組みはどのようなことをしているのか。安易に外国人労働者に頼るのではなく、国内人材確保の取組を十分に行うことが先決である。</p> <p>②バス・タクシー運転者には、日々の業務において、運転だけでなく、指令所との通信機器による専門用語を含む円滑なコミュニケーションや乗客対応（案内やクレーム対応など）が求められる。それに加え、自然災害や事故等による非常時には関係箇所との連携に加え、乗客への案内や避難誘導など、乗客の命を守るための行動が求められる。指令所・乗客とのコミュニケーションエラーが乗客の生命の危険に直結する可能性があり、乗客の安全を確保するために一定程度の語学力と専門知識が必須である。</p> <p>③バス・タクシー運転者は、昨年3月29日に、日本語要件をN3として閣議決定されたばかりであり、N3要件を設定した理由は、「乗客を輸送する業務に従事する者であることから、乗客への説明や緊急時における対応が生じ得るなどの業務上の特性や安全性の観点を踏まえたい」とめと伺っている。閣議決定後、業務上の特性や安全性の観点を踏まえN3で問題が発生していないかなどについての分析、検証の実施も行われていない中で、なぜ緩和という考えに至るのか。この1年間で日本語レベルを緩和しても問題ないという状況変化が生じているのか。</p> <p>④N4の認定の目安は「日常的な場面で、ややゆっくりと話される会話であれば、内容がほぼ理解できる」というレベルであり、日常的な指令所・乗客とのやり取りや、非常時に乗客を守るために必要な語学力としては明らかに不十分である。</p>	富高委員	<p>①各事業者において、働き方改革による労働時間の短縮や運賃改定を通じた賃上げなどの労働環境の改善を推進しています。国土交通省としても、採用活動や二種免許取得に係る費用に対する支援やキャッシュレスなどの業務効率化・省力化の取組支援、各事業者の職場環境改善に向けた取組を評価・認証する「働きやすい職場認証制度」を設け、事業者の労働条件や労働環境の見える化等の取組を通じて運転者の確保及び処遇改善を進めています。</p> <p>②バス・タクシー運転者として乗務する前提としては、二種免許取得に加え、所定の日本語能力要件を満たすこと、日本語で実施される特定技能評価試験に合格すること、省令に基づき実施される新任運転者研修を受け、業界団体に認証されたチェックリストに照らして修了確認がなされることを要件としています。</p> <p>これらの要件を満たすことで、「運転技能」や「通常の接遇能力」は確保されることとなります。また、特定技能外国人への義務的支援の一環として日本語研修等も実施することとなり、実際に乗務を開始していくのに必要な日本語能力、すなわち、業務遂行に当たって通常必要となる、指令所との通信機器による専門用語を含む円滑なコミュニケーションや乗客対応（案内やクレーム対応など）、乗客への案内や避難誘導に係る日本語能力については問題なく修得できることとなります。</p> <p>③バス・タクシー運転者について、現行の日本語能力要件N3レベル（日本語教育の参照枠のB1相当）の下で、令和6年12月から特定技能評価試験を開始し、人手不足に直面している事業者において採用活動を開始するなど、特定技能外国人の受入れに向けて準備を進め、実際に運用を開始したところ、N3レベルの試験の合格者はかなり限定されており、バスやタクシーの運転者になる方を採用することが困難な状況にあります。（実際、令和7年4月末時点で特定技能評価試験の合格者数はバス171名、タクシー82名ですが、事業者へのヒアリングによると、同時点で特定活動ビザの発行数はタクシー1件、特定技能1号ビザの発行数はタクシー3件に留まっています。）</p> <p>一方、バス・タクシー運転者の減少が続いており、業界だけでなく、バスの減便等に直面している地域住民や自治体の声にも対応するため、必要な数の外国人人材を受け入れて人手不足に対応していく観点から検討し、見直し案の作成に至ったものです。</p> <p>④特定技能評価試験の合格に加え、事業者による新任運転者研修の修了や日本語研修を通じて、N4レベル（日本語教育の参照枠のA2相当）であっても高齢者・障害者・急病人対応や事故時の対応といった「通常の接遇能力」を身につけられることとなります。</p> <p>離島・半島地域については、交通事故の発生状況等に鑑みるときに、営業所と車両との間で業務用無線や携帯電話等により通信手段を確保するとともに、事故現場等への緊急駆けつけを行う等の対応を講じるにより、一定程度日本語能力要件を緩和することができるものと考えています。</p>
7	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>⑤N3が取得できなかった労働者には日本語サポーターを同乗させるという案も示されているが、N3取得までの間、十分な知識経験があるサポーターを確保し続ける事業者の負担だけでなく、N3を取得できない外国人労働者に対するハラスメントや雇用維持などの観点からも懸念があり、実施すべきでない。</p> <p>⑥また、日本語サポーターについて、「事業者に所属し、乗客対応に関する必要な指導を受けている者」とあるが、定義が曖昧である。事務員やバスガイドを想定しているとのことだが、二種免許を所持しておらず運転や現場での乗客対応に精通していないことに加え、外国語能力の規定も無いことを考えると、タイムリーに対応が必要な日々の指令所との運転業務に関するやり取りの補佐や、非常時において様々な報告や乗客案内、状況判断を迅速・的確に行わなければならない運転者の補佐としては不十分である。</p> <p>⑦離島・半島においては「N4単独乗務可・日本語サポーター不要」との記載もあるが、離島・半島であっても、乗客対応や、安全確保などの乗客の命を守るための業務は、道路状況や乗客数に関わらず同様に求められるものであり、離島・半島を例外として考えるべきではなく、引き続きN3要件を定めるべき。</p>	富高委員	<p>⑤バス・タクシー運転者について、現行の日本語能力要件N3レベル（日本語教育の参照枠のB1相当）の下で、令和6年12月から特定技能評価試験を開始し、人手不足に直面している事業者において採用活動を開始するなど、特定技能外国人の受入れに向けて準備を進め、実際に運用を開始したところ、N3レベルの試験の合格者はかなり限定されており、バスやタクシーの運転者になる方を採用することが困難な状況にあります。（実際、令和7年4月末時点で特定技能評価試験の合格者数はバス171名、タクシー82名ですが、事業者へのヒアリングによると、同時点で特定活動ビザの発行数はタクシー1件、特定技能1号ビザの発行数はタクシー3件に留まっています。）</p> <p>一方、バス・タクシー運転者の減少が続いており、業界だけでなく、バスの減便等に直面している地域住民や自治体の声にも対応するため、必要な数の外国人人材を受け入れて人手不足に対応していく観点から検討し、見直し案の作成に至ったものです。</p> <p>日本語サポーターを同乗させることで、N4レベル（日本語教育の参照枠のA2相当）での就労を認めることとし、就労しながら、最終的にはN3レベルでの単独乗務とすることを目指していますが、この日本語サポーターについては、特定技能1号の期間中5年間継続的に同乗させるということは、事業者の立場に立った場合に想定しにくく、基本的には、日本語サポーターを同乗させた上での乗務を当初は行いつつ、この間日本語能力を高めてN3を取得し、可能な限り速やかに単独乗務させるというのが通常であり、事業者の負担や御指摘のような懸念は最小化できるものと考えています。</p> <p>⑥日本語サポーターはバス・タクシー事業者に所属する日本人など日本語に精通した者が選任されることとなります。そのため、バス・タクシー事業者の指導・監督を受けた上で、日本語を使って必要な対応を行える者であり、二種免許取得の有無にかかわらず、乗換案内、運賃案内、災害時の避難誘導などの接客業務におけるイレギュラー事象が発生した際の対応は全く問題なく実施可能です。</p> <p>⑦バス運転者として乗務する前提としては、二種免許取得に加え、所定の日本語能力要件を満たすこと、日本語で実施される特定技能評価試験に合格すること、省令に基づき実施される新任運転者研修を受け、業界団体に認証されたチェックリストに照らして修了確認がなされることを要件としています。</p> <p>これらの要件を満たすことで、「運転技能」や「通常の接遇能力」は確保されることとなります。</p> <p>また、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）であり、無線や携帯電話を活用して営業所との通信は可能であり、交通事故の発生件数が少ないことや複雑でない道路構造も鑑みると、N4単独乗務は可能であるとと考えています。</p>
8	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課) 外務省 (文化交流・海外広報課)	<p>労働時間規制や物価高騰、金利上昇など、交通の事業環境が大きく変化するなか、公共交通事業の担い手の維持、確保が喫緊の課題。とりわけ路線バス事業については、地方での移動手段の提供のために赤字路線であっても維持する必要があるといった公共的な側面を有している。こうした背景の下で、日本語能力要件の緩和について提案されていると理解。</p> <p>他方で、緩和するとしても、サービスの利用者の目線に立った検討が必要であり、生産性の向上や国内人材確保のための取組を十分に行っていない受入れ機関が、外国人雇用に安易に頼ることのないよう、丁寧な議論を行うことが欠かせない。とりわけ、離島・半島のバスについて、N4でも単独乗務が可能としていることについては、他地域との整合性の観点からも慎重に考えるべきではないか。この案について、離島・半島の対象となる自治体や利用者からのニーズがあるのか確認したい。</p> <p>なお、日本語能力を測る試験について、現状は日本語能力試験（JLPT）を要件の基準としているが、年に2回しか実施されないことや、「言語知識」や「読解（リーディング）」、「聴解（リスニング）」を測る試験であり、「話す」ことが測れないといった課題がある。日本語能力試験の回数を増やすことや、評価試験の範囲の在り方について検討すべき。</p>	堀内委員	<p>バス・タクシー運転者について、現行の日本語能力要件N3レベル（日本語教育の参照枠のB1相当）の下で、令和6年12月から特定技能評価試験を開始し、人手不足に直面している事業者において採用活動を開始するなど、特定技能外国人の受入れに向けて準備を進め、実際に運用を開始したところ、N3レベルの試験の合格者はかなり限定されており、バスやタクシーの運転者になる方を採用することが困難な状況にあります。（実際、令和7年4月末時点で特定技能評価試験の合格者数はバス171名、タクシー82名ですが、事業者へのヒアリングによると、同時点で特定活動ビザの発行数はタクシー1件、特定技能1号ビザの発行数はタクシー3件に留まっています。）</p> <p>一方、バス・タクシー運転者の減少が続いており、業界だけでなく、バスの減便等に直面している地域住民や自治体の声にも対応するため、必要な数の外国人人材を受け入れて人手不足に対応していく観点から検討し、見直し案の作成に至ったものです。</p> <p>離島・半島地域においては、バスをはじめとする公共交通の担い手不足も極めて深刻であり、外国人ドライバーも含めて、担い手確保に向けた対応を早急に講じなければならず、一段と日本語要件を緩和する必要性が高いと考えています。現に、薩摩半島や屋久島といった離島・半島の自治体から、外国人運転者の受入条件の緩和を求める声があがっております。</p> <p>離島・半島地域については、交通事故の発生状況等に鑑みるときに、営業所と車両との間で業務用無線や携帯電話等により通信手段を確保するとともに、事故現場等への緊急駆けつけを行う等の対応を講じるにより、一定程度日本語能力要件を緩和することができるものと考えています。</p> <p>日本語試験の受験機会の拡大に向けては、これまでも関係省庁や関係機関と調整しており、引き続き連携して取り組んでまいります。</p>
9	全般	全般	制度所管省庁	<p>【資料に関する意見ですので御回答は不要です。】人手不足の状況のみならず、①生産性向上のための取組（各取組状況についての調査結果など）、②国内人材確保の取組（女性・高齢者・その他就職困難者の就業を促進する各取組についての調査結果、政府の支援措置の内容や利用件数など）についても数値等の客観的なデータを示すことが、政府全体で推進されているEBPMの観点からも必要ではないか。また、基本方針第2の1(1)では、処遇の改善のための取組も②に含まれるとされているので（労災防止のための取組も含まれる）、それについても客観的なデータを示してはどうか。また、①と②は特定技能についての特定産業分野を設定する際に人手不足状況に加えて要件となるが、育成就労産業分野については、以上に加えて、③当該分野の技能を3年間の就労を通じて修得させることが必要であるという要件が加わるので、3年間における技能修得の必要性和そのプロセスも示される必要がある。分野設定を議論するための資料においては、統一的に、①から③に項目分けをした上で根拠となるデータ等も記載することとしてはどうか。なお、上乗せの基準が提案ないし想定される場合には、④上乗せ基準の内容についても記載してはどうか。</p>	山川委員	

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名	回答
10	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	(16) 第4回会議資料3の66頁の「バス・タクシー運転者不足の現状」における「バス・タクシー運転者の有効求人倍率」を見ると、直近で有効求人倍率は減少しており、2024年3月の閣議決定時点以降で客観的に数値が悪化していることはみてとれない。 基本方針において、関係行政機関の長は、分野別運用方針において、「 <u>現在、生産性向上のための取組や国内人材の確保を行ってもなお当該分野における人手不足が深刻であり、当該分野の存続・発展のために外国人の受入れが必要であることを有効求人倍率、雇用動向調査その他の公的統計又は業界団体を通じた所属企業への調査等の客観的な指標等により具体的に示すとされているにもかかわらず、「2024年3月29日以降に生じた」事情の変更に係る客観的な指標の提示が不十分でないか。</u>	山脇委員	2024年の有効求人倍率は2023年に比して改善しましたが、バスは2.12倍、タクシーは3.50倍と全産業平均(1.25倍)よりも高く、バス・タクシー運送業においては依然として人手不足の状況と認識しています。そのほか、詳細な指標については、現在確認中です。
11	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	(17) 第4回会議資料3の68頁の「安全性の水準について（N3、N4）」において、「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）」が、「N3外国人とN4外国人とで同じく証明されているとあるが、 <u>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。よって、そもそもの前提が不合理ではないか。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いえるのではないか。</u>	山脇委員	特定技能評価試験の合格に加え、事業者による新任運転者研修の修了や日本語研修を通じて、N4レベル（日本語教育の参照枠のA2相当）であっても高齢者・障害者・急病人対応や事故時の対応といった「通常の接遇能力」を身につけられると認識しています。また、新任運転者研修は省令に基づき実施しているものであるところ、この間、特に外国人については特定技能外国人への義務的支援の一環として日本語研修等を実施することとなり、実際に乗務を開始していくのに必要な日本語のうち、少なくとも「通常の接遇能力」を発揮するのに必要な日本語についてはしっかりと習熟可能と考えています。
12	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	(18) 第4回会議資料3の69頁の「離島・半島における交通事故発生状況について」の「交通事故発生状況（走行100万kmあたり）」において、「 <u>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い</u> 」とあるが、 <u>人口が少ないのであるから当然のことであり、意味のない数字である。離島・半島地域における運転手1人当たりの事故発生率を明らかにされたい。</u>	山脇委員	御指摘の資料は、離島・半島であれ、都市部であれ、同じ距離を走行した場合の事故件数を示したものであり、この件数が少ないということは明らかに事故が発生していないことを示しています。なお、このデータから分かるように、離島・半島において事故件数が少ない要因としては、御指摘のようにこれらの地域における人口の少なさも挙げられるものと思料します。したがって、人口が少ない等の事情がある離島・半島においては事故件数が少ないということになります。なお、離島・半島地域における運転者1人当たりの事故発生率を示した場合、それぞれの運転者の走行距離などが異なるのであれば、有意な比較はできないこととなるものと考えられます。
13	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	(19) 第4回会議資料3の70頁の「離島・半島における各種状況等について」の「道路状況（バス路線）」において、「 <u>道路構造が複雑ではなく、道路に沿ったバス路線」とあり、「山川駅前停留所」及び「中間（なかま）停留所」の写真を挙げているが、日本語能力要件を緩和するか否かは、離島・半島の各対象地域の個別の地理的状況による道路状況を踏まえて個別に判断するの</u> <u>か。</u> <u>そうでないならば、ごく一部の停留所の写真だけを意図的に取り上げて、「道路構造が複雑ではなく、道路に沿ったバス路線」などというは明らかにミスリーディングでないか。</u>	山脇委員	離島・半島におけるバスのN4レベル（日本語教育の参照枠のA2相当）の単独乗務に関して、道路状況について個々に判断するのではなく、離島・半島の地域特性に鑑みて、離島振興法、半島振興法で定められた離島・半島を一律に対象とするということと考えています。 なお、離島・半島のバス路線は基本的に人が密集する海岸線に沿ったルートが主ですが、曲がりくねった山間部を走行するルートも存在するなどの個別事情もあり得るところです。一方、都市部特有の道路構造（片側2車線以上の道路、複雑な立体交差、リバーシブルレーン、歩行者の多い交差点等）は見られないことから、「難しい道路形状ではない」と認識しています。また、複数の道路が錯綜している状況はなく、バスの乗客は迷いなく乗車すべき系統を見いだすことが可能であり、こうした観点から、離島・半島については一律に同様の対応をとっても問題ないものと考えています。
14	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	(20) 基本方針において、「生産性向上のための取組や国内人材の確保を行ってもなお当該分野における人手不足が深刻であり、当該分野の存続・発展のために外国人の受入れが必要な分野に限って、必要な範囲で外国人の受入れを行う」とされている。 日本語能力要件の緩和対象となる離島・半島地域において、 <u>前回の分野別運用方針が閣議決定された「2024年3月29日以降に」行われた生産性向上のための具体的な取組を、定量的及び定性的の両面でそれぞれ明らかにされたい。</u>	山脇委員	2024年3月29日以降について申し上げますと、 2024年4月から補正予算により、①業務効率化・省力化の取組への支援（乗務日報作成システムやキャッシュレス決済の導入等の支援）＝523億円の内数、②人材確保の取組への支援（二種免許取得費用、採用活動に係る費用等への支援）＝279億円の内数を実施しております。 また、2025年4月から補正予算により、①業務効率化・省力化の取組への支援（乗務日報作成システムやキャッシュレス決済の導入等の支援）＝484億円の内数、②人材確保の取組への支援（二種免許取得費用、採用活動に係る費用等への支援）＝326億円の内数を実施しております。
15	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	(21) バス事業はその取支において人件費が大きな割合を占める労働集約型産業であるところ、N3を取得できない外国人運転手に、それとは別に新たな人件費が発生する「日本語サポーター」を同乗させるということそれ自体が、 <u>生産性向上や事業構造改善の観点で不合理であり、人手不足対応のための特定技能制度の趣旨とも整合しないのではないか。</u> <u>日本語サポーターに係る人件費相当分を外国人運転手のN3取得に向けた経済的支援等に充てることこそが求められる対応ではないか。</u>	山脇委員	バス・タクシー運転者について、現行の日本語能力要件N3レベル（日本語教育の参照枠のB1相当）の下で、令和6年12月から特定技能評価試験を開始し、人手不足に直面している事業者において採用活動を開始するなど、特定技能外国人の受入れに向けて準備を進め、実際に運用を開始したところ、N3レベルの試験の合格者はかなり限定されており、バスやタクシーの運転者になる方を採用することが困難な状況にあります。（実際、令和7年4月末時点で特定技能評価試験の合格者数はバス171名、タクシー82名ですが、事業者へのヒアリングによると、同時点で特定活動ビザの発行数はタクシー1件、特定技能1号ビザの発行数はタクシー3件に留まっています。） 一方、バス・タクシー運転者の減少が続いており、業界だけでなく、バスの減便等に直面している地域住民や自治体の声にも対応するため、必要な数の外国人材を受け入れて人手不足に対応していく観点から検討し、見直し案の作成に至ったものです。 そのため、日本語サポーターを同乗させることで、N4レベル（日本語教育の参照枠のA2相当）での就労を認めることとし、就労しながら、最終的にはN3レベルでの単独乗務とすることを目指しています。他方で、日本語サポーターについては、特定技能1号の期間中5年間継続的に同乗させるということは、事業者の立場に立った場合に想定しにくく、基本的には、日本語サポーターを同乗させた上での乗務を当初は行いつつ、この間に日本語能力を高めてN3を取得し、可能な限り速やかに単独乗務させるとするのが通常であることを考えると、生産性向上に反するものではないと考えています。 また、N3取得に向けた経済的支援については、(20)でも言及したとおり、これまでにない規模での財政支援を行っているところですが、特に、人材確保の取組への支援（二種免許取得費用、採用活動に係る費用等への支援）については、特定技能外国人も対象として追加したところ。加えて、日本語試験の受験機会の拡大に向けても、これまで関係省庁や関係機関と調整しており、引き続き連携して取り組んでまいります。

特定産業分野及び育成就労産業分野（業務区分）に対する有識者会議構成員からの質問・意見【追加質問】及び回答一覧

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名	回答
16	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(22)</p> <p>起点と終点の間の走行過程の一部でも離島振興法又は半島振興法の対象地域が含まれていさえすれば、「N4でも単独乗務可」という日本語能力要件の緩和対象となるのか。バス及びタクシーそれぞれについて明らかにされたい。</p> <p>路線バスと異なり事前に走行経路が決まらない(客の乗車後に走行経路が変更されることもある)タクシーにあっては、走行過程の一部に離島振興法又は半島振興法の対象地域が含まれることになるかどうかは、事前に判明せず、乗客を降ろす最後の地点まで判明しないこともあるのではないかと。離島・半島地域であるとして緩和対象となるかどうかは、客観的にどの時点でどのように判断されることになるのか。</p> <p>上記を前提に、日本語能力要件が「N4でも単独乗務可」という緩和対象となる離島・半島地域のバス事業者は、何社で、何路線なのかを明らかにされたい。</p>	山脇委員	<p>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対象とすることを予定しています。</p> <p>また、緩和対象となる離島・半島地域のバス事業者数は、現在調査中です。</p>
17	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(23)</p> <p>「離島・半島における各種状況等について」の「利用者対応」において、「離島・半島においては、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。」と記載されているが、離島・半島においては、携帯電話の電波が通じない地域も多い。そのような地域にあっては、携帯電話もIP無線機（携帯電話のデータ回線を使い、音声通話を行う。通話の内容をデータに変換して相手のいる場所に届ける仕組み）も使用することができない。山奥など基地局が設置されていない場所では、たとえ相手が近くにいたとしても通信ができない。よって、携帯端末の電波が圏外になる場所は、IP無線機も届かない可能性がある。このように、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IP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を明らかにされたい。</p> <p>また、日本語能力要件の緩和対象となる離島・半島の路線バスのうち、携帯電話もIP無線機も使用できない地域（電波が通じない地域）を走行経路に含むものは、何事業者、何路線存在するのかを明らかにされたい。</p>	山脇委員	<p>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）であり、緊急時でも無線や携帯電話を活用して営業所との通信は可能です。また、IP無線を用いる場合も基本的にバスの運行エリアにおいては通信可能と承知しています。</p>