

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名
1	全般	全般	制度所管省庁	<p>・育成就労制度の創設の目的や経緯を踏まえ、各分野において外国人材が安心して就労・活躍できる環境を整備していることを内外に示すことは不可欠。特に<u>労務管理、安全衛生管理に対する取組については徹底が必要</u>。安全衛生管理については、言語・文化の異なる外国人もルールの遵守に取り組めるよう、<u>日本人以上に徹底した仕組みづくりを各分野で設定</u>いただきたい。</p> <p>・なお、過去の指導監督や労災発生などから、労務管理、安全衛生の確保に懸念が生じている分野については、管理が適切に行われていることが客観的にも納得・理解できるように示していく努力が不可欠となることは十分認識すべき。</p> <p>・他方で地方をはじめとする深刻な人手不足に対応する制度であることも踏まえ、<u>現場実態に即したバランスある内容としなければならない</u>。地方の生活・産業インフラの維持は喫緊の課題。<u>業界団体、業所管省庁の責任の下で検討・設定した事項については尊重したい</u>。その上で、こうした有識者会議などの場で定期的に受入れや事故発生などの実態について確認していくべき。また、分野によらず、受入れ機関・企業の意識によって取組に差が出ることから、<u>一律に厳格・過剰なルールを設定するのではなく、不適切な受入れ機関・企業を排除していく取組を強化</u>することが重要。</p>	清田委員
2	全般	全般	制度所管省庁	<p>○ CBT及びペーパーでの実技試験を行う分野・業務区分については、体を動かす、体を使った実技試験を行っていただけるよう、変更していただきたいと考えます。実技試験とは、「労働者の身体的・作業的能力を測定するもの」であり、画像をみて判断を問う設問のみで構成されるCBT形式を実技試験であるとするのは、意義が大きく損ねられてしまうものではないでしょうか。</p> <p>○ さまざまな分野・業務区分について意見が出されております。業界団体等の受入れ都合に引っ張られており、有識者会議は追認機関となってしまうようでは会議体設置の意味がなくなってしまいます。各分野でバラバラにしては、育成就労・特定技能の信頼性が制度的に崩壊してしまいます。会議体を設置し、新しい制度となった今こそ、試験の構造を共通部分と分野・業務区分ごとのモデルに基づき統一する方向に切り替えるときだと考えます。</p>	佐久間委員
3	全般	全般	制度所管省庁	<p>○ 特定技能制度においては、制度上の監督権限は出入国在留管理庁にあるものの、現実には不適切な対応が行われている登録支援機関、所属機関に対する通報や問題提起があつてから動くこととなります。これに対し、現在の技能実習制度や育成就労制度では、外国人技能実習機構が定期検査や臨時検査を通じて、監理団体（監理支援機関）や実習実施者（育成就労実施者）の現地確認を行っており、一定の抑止力と早期対応の体制が整備されています。特定技能制度においても、同様に現地検査を担う常設機関、又は独立した監査機関を制度化する必要があるれば、統一的な検査監視体制ができ、これにより現場実態の可視化、外国人の権利保護、制度全体の信頼性向上が図られると考えます。各省庁ごとの指導体制に加え、やはり統一的な監査・検査体制を望みます。</p>	佐久間委員
4	全般	全般	制度所管省庁	<p>○ 各分野・業務区分に共通していえることですが、各省庁から提出を賜りました生産性向上と日本人の雇用促進につきましては、それぞれ補助金等助成金制度の周知、求人募集、セミナー等の開催にとどまっております。もう一段の実際の努力が必要だと考えます。具体的には、①定年を迎えた高齢者の更なる活用（すでに実施されている業務区分もあるかと存じます。）、②障害者雇用について、法定雇用率の達成により終結するのではなく、さらに雇用を促進させる。③ものづくり補助金事業や省力化補助金事業、厚生労働省の各種助成金事業への団体所属会員企業への申請の義務化、などを行うことが重要です。これにより、経費の効率化だけではない付加価値を高める生産性向上を具体的に図るもなお企業が成長するために必要な人手不足対応に育成就労外国人、特定技能外国人を雇用するよう、まずは業界挙げての取組が必要だと考えます。</p>	佐久間委員
5	全般	全般	制度所管省庁	<p>○ 資料1 4 ページからの「平均賃金」については、各分野・業務区分ごとの平均賃金について、詳細なデータをありがとうございました。ここでは、主として日本人の勤続年数別のデータを用意していただきましたが、厚生労働省や入管庁が実施した外国人の実態調査等から、在留資格別（特定技能外国人、技能実習外国人）の賃金データを加えることができれば、外国人と日本人の賃金の差異が明確になると存じます。</p>	佐久間委員
6	全般	全般	制度所管省庁	<p>特定技能外国人の相談を受けていると、特定技能の分野別協議会が各省庁の主張するように機能しているのか疑問に感じるが多々あります（加入する企業の選定、違反した場合の除名、特定技能外国人からの相談対応）。今後、上乗せ要件等を検討する際に必要になると思うので、現在ある協議会がどのように機能しているのか、加入企業数や、加入時の審査方法、加入企業への指導等の方法、過去に除名した企業の有無・数、相談体制、年度ごとの相談数などを明らかにしていただきたく、お願いいたします。</p>	富田委員
7	全般	全般	制度所管省庁	<p>今回平均賃金のデータを提示いただいたが、分野及び業務区分等の追加等の是非を議論・判断するためには生産性向上、国内人材確保、処遇改善、労災防止・労働安全衛生に関する具体的な取り組みやデータなどが必要となる。次回までに御用意いただきたい。</p>	富高委員

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名
8	全般	全般	制度所管省庁	資料2-1 「育成就労制度の受入れ対象分野 育成イメージ」 各分野、業務区分において、外国人の言葉や文化、習慣を考慮した上での技能修得の計画の妥当性について評価するために、日本人が育成就労1年目、3年目の技能レベルに達するためには、どの程度の期間が必要かを示していただきたい。	花山委員
9	リネンサプライ	リネンサプライ	厚生労働省 (健康・生活衛生局生活衛生課)	必須業務として、1年目は仕上げのための投入作業、2～3年目は検品作業と結束作業が加わるとありますが、1年目は仕上げのための投入作業のみ行うということは考えにくいのではないか、検品や結束は2～3年目に必須業務として加わるということが実態と合うのか、疑問があります。また、育成就労制度は特定技能制度と接続することで、日本で就労する移住労働者のキャリアアップにつなげることも目的としているところ、現時点では特定技能2号に追加されないとしても今後特定技能2号へのキャリアアップも想定したカリキュラムを考えるべきで、例えば作業全体の管理業務的な作業も含めることを検討すべきと考えます。このようなキャリアアップを層として想定できないのであれば、技能の育成を目指す育成就労制度ではなく端的に転職や一定の更新も可能な特定活動などの形での受け入れを正面から検討すべきではないかとも考えます。外国人の側から見ても、就業意欲をもってこの分野を選択してくれるか、という視点も必要と考えます。	市川委員
10	工業製品製造業	全般	経済産業省 (製造産業局総務課)	資料2-2 62ページ～「業務区分の概要」 資料を修正いただいたが、業務区分によって、賃上げ状況の記載の有無など、記載内容にばらつきがある。他分野と同様、統一フォーマットにて別途作成中とのことだが、生産性向上など各項目に対する取組内容とその結果のデータをお示しいただきたい。	富高委員
11	工業製品製造業	縫製	経済産業省 (製造産業局総務課)	机上配付資料④ 項番35の回答について ○「技能実習計画の認定取り消し事業者数に占める繊維産業の割合は小さくなっている」とあるが、繊維産業の、全職種に占める技能実習生数の割合と、認定取り消し事業者数の割合をそれぞれ示していただきたい。 ○「適正な実施に向けた取り組みを継続する」とあるが、いまだに違反事業者が存在することから、取組の強化は不可欠である。不適切事案や、繊維産業及び事業者の取組状況の可視化を行い、再発防止に向けての対策の実施や好事例の展開など、繊維産業及び経済産業省が一体となった取組について提示いただきたい。	富高委員
12	鉄道	全般	国土交通省 (鉄道局技術企画課)	資料2-1 「育成就労制度の受入れ対象分野 育成イメージ」48～53ページ 鉄道分野のうち「車両整備区分」、「車両製造区分」、「電気設備整備区分」などで必要となる技能は広範囲に及んでいる。例えば、技能実習では、鉄道車両整備は「走行装置検修・解ぎ装作業」と「空気装置検修・解ぎ装作業」の二つの作業に分けて実施しているところである。育成就労においては、育成イメージとして「業務全般に係る必須業務を設定し、育成・評価」とある。育成就労期間3年で各区分に含まれているすべての技能を「特段の育成・訓練を受けることなく直ちに一定程度の業務を遂行できる」レベルまで修得できるのか。その根拠を示していただきたい。	花山委員
13	鉄道	軌道整備	制度所管省庁 (国土交通省(鉄道局技術企画課))	○ 専門家会議の方でも議論させていただきますが、育成就労制度の3年目試験が特定技能1号評価試験を用いることとなっており、育成就労制度における技能の修得状況を確認するための試験としては不適切であると考えます。	佐久間委員
14	鉄道	電気設備整備	制度所管省庁 (国土交通省(鉄道局技術企画課))	○ 専門家会議の方でも議論させていただきますが、育成就労制度の3年目試験が特定技能1号評価試験を用いることとなっており、育成就労制度における技能の修得状況を確認するための試験としては不適切であると考えます。	佐久間委員
15	鉄道	車両整備	制度所管 (国土交通省(鉄道局技術企画課))	○ 専門家会議の方でも議論させていただきますが、育成就労制度の3年目試験が特定技能1号評価試験を用いることとなっており、育成就労制度における技能の修得状況を確認するための試験としては不適切であると考えます。	佐久間委員
16	鉄道	車両製造	制度所管省庁 (国土交通省(鉄道局技術企画課))	○ 専門家会議の方でも議論させていただきますが、育成就労制度の3年目試験が特定技能1号評価試験を用いることとなっており、育成就労制度における技能の修得状況を確認するための試験としては不適切であると考えます。	佐久間委員

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名
17	鉄道	運輸係員	国土交通省 (鉄道局技術企画課)	資料2-1 「育成就労制度の受入れ対象分野 育成イメージ」52ページ 旅客案内・対応など、接客が業務の重要な部分を占めていると思われる。さらに、人が集まるという特性を有する駅という場所での列車遅延、非常時における対応が必要となる場合もある。運輸係員として就労する育成就労外国人、特定技能外国人には、通常求められるより高い日本語能力レベルが必要ではないか。このため、上乗せ要件は検討していないのか示していただきたい。	花山委員
18	鉄道	駅・車両清掃	国土交通省 (鉄道局技術企画課)	想定する必須業務はいずれも、いわゆる「3K」といわれるような業務を伴うと考えられ、これら業務の繰り返しで育成就労、特定技能1号からのキャリアアップを想定した育成、カリキュラムを考え得るのか、疑問があります。リネンサプライ分野と同様、特定技能2号へのキャリアアップを想定した、作業全体の管理業務的な作業を含めるなどの検討もすべきと考えます。鉄道分野では、車両整備や運輸係員の業務区分もありますが、これらと同一の業務区分とした上で、主たる業務を複数設けるなどの検討はできないでしょうか。そうでないと、清掃は外国人の仕事、というような固定的な役割分担を生じるのではないかと危惧します。外国人の側から見ても、就業意欲をもってこの分野を選択してくれるか、という視点も必要と考えます。	市川委員
19	鉄道	駅・車両清掃	制度所管省庁 国土交通省 (鉄道局技術企画課)	○ 専門家会議の方でも議論させていただきますが、育成就労制度の3年目試験が特定技能1号評価試験を用いることとなっており、育成就労制度における技能の修得状況を確認するための試験としては不適切であると考えます。 ○ 駅の清掃については必須業務等が資料に記載されていますが、車両清掃の記載についてはありますでしょうか。	佐久間委員
20	鉄道	駅・車両清掃	国土交通省 (鉄道局技術企画課)	資料2-1 53ページ「育成就労制度の育成イメージ（鉄道分野駅・車両清掃区分）」 ○机上配付資料①の項番37において「運転保安や労働災害防止等の鉄道特有の知識が必須であるため鉄道分野に追加を行う」との回答だが、育成イメージ資料に記載の必須業務の内容は、ビルクリーニング分野の業務と近い内容であり、「鉄道特有の知識が必須である」ことが不明であることから、駅・車両清掃を鉄道分野に位置づけることは違和感がある。具体的に、業務と鉄道特有の知識・技能の関係性を示していただきたい。（日本人の駅等の清掃スタッフの募集広告を見る限り鉄道特有の知識が必要との記載もなく、電車の通過や高圧電線付近の清掃もあり得るだろうが、特殊な清掃機材を使用するわけではなく、清掃業務にどのように影響するのか。） ○育成イメージ内に「列車運行状況の確認」とあるが、列車運行状況によって業務にどのような影響が生じるのか、また、運行状況の確認はどのように行うのかお示しいただきたい。	富高委員
21	物流倉庫	物流倉庫	制度所管省庁 国土交通省 (物流・自動車局貨物流通事業課 貨物流通経営戦略室)	○ 専門家会議の方でも議論させていただきますが、育成就労制度の3年目試験が特定技能1号評価試験を用いることとなっており、育成就労制度における技能の修得状況を確認するための試験としては不適切であると考えます。 ○ 必須業務が1年目よりも2～3年目の方が範囲が狭いように見えますが、この記載は、必須業務の範囲は変更ないものの、従事する業務（赤字記載部分）が少し高度化していると捉えればよろしいのでしょうか。在庫管理等がすべて赤字になっている一方で、赤字の範囲内となっており、見方がよく分かりません。	佐久間委員
22	物流倉庫	物流倉庫	国土交通省 (物流・自動車局貨物流通事業課 貨物流通経営戦略室)	○「今後の業界のあるべき姿を踏まえた絞り込みの必要性」について、物流倉庫業界では、倉庫管理のDX化や荷物運搬の自動化・ロボット導入、また、安全衛生対策の強化などが求められている。外国人労働者が安全に働くことのできる就労環境の確保や業界全体の発展のためにも、受け入れ可能な事業者は、それらの取組を十分に行っている事業者に限定する上乗せ要件を検討すべき。 ○資料2-2 61ページ「労働災害防止の取り組み」 資料に、「国土交通省としても、庫内作業の機械化等の省力化投資を進めることにより、事故発生リスクの軽減を検討」とあるが、省力化投資は労働災害防止にも大きく寄与する内容であり、検討ではなく具体的な取組が必要。また、物流技能コンテストや現場指導は労働災害防止だけを目的としたものではない。他にどのような取組を既に行っているのかお示しいただきたい。 ○机上配布資料① 項番39の回答について 流通加工の例示として「パソコン組み立て、洋品の検針・修繕・タグ付け」などがあるが、本内容は工業製品製造業分野の業務内容に近く、個別に労災防止・労働安全衛生や加工業務の教育が必要となるものであることから、物流倉庫の業務の一環として位置づけることが適しているとは理解しづらい。	富高委員

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名
23	物流倉庫	物流倉庫	国土交通省 (物流・自動車局貨物流通事業課 貨物流通経営戦略室)	国土交通省の説明では、今後の業界のあるべき姿として、物流DXを進め省力化・省人化を図ることを目指すとされている。これを踏まえると、物流DXの投資を一定程度以上行っている事業者のみに、外国人雇用を認める制度とすることが、業界全体の生産性向上を促すために不可欠と考える。DX投資を行う代わりに外国人労働力に安易に頼る事業者が現われないようにするための担保措置を明確化してほしい。前回の回答では、「引き続き検討を進め」としているが、これでは有識者会議で分野追加の判断がつかない。	堀内委員
24	飲食物品製造業	全般	農林水産省 (大臣官房新事業・食品産業部食品製造課)	飲食物品製造業の分野内であっても業務内容によって安全衛生の内容や人材育成の方法などが異なる。例えば、缶詰巻締とパン製造では技能などが相当程度異なることを踏まえれば、「水産加工」に限らず、分野内のそれぞれの業務内容や受け入れ事業者の特性などを整理し、業務区分や「主たる技能」をわけて個別に育成・試験を行っていくことが、労働災害のリスクを低減するなど安全衛生の観点から必要である。	富高委員
25	飲食物品製造業	飲食物品製造業	制度所管省庁 農林水産省 (大臣官房新事業・食品産業部食品製造課)	○ 専門家会議の方でも議論させていただきますが、育成就労制度の3年目試験が特定技能1号評価試験を用いることとなっており、育成就労制度における技能の修得状況を確認するための試験としては不適切であると考えます。 ○ HACCPシステムに基づいて2年目以降、育成していくという記載となっておりますが、1年目はHACCPシステムに基づく作業は一切含まれないという理解でしょうか。	佐久間委員
26	飲食物品製造業	飲食物品製造業	農林水産省 (大臣官房新事業・食品産業部食品製造課)	水産加工業は、材料選別、加工、処理の特殊性から業務区分を切り分けるとのことであり、切り分けについては、一定の理解ができる場所である。ただし、飲食物品製造業区分の中の業種から、水産加工業と同様な理由、あるいは業務の特殊性という理由で、さらに業務区分が細分化されることを懸念している。これ以上の業務区分の細分化は認めないと考えてよいか。	花山委員
27	飲食物品製造業	水産加工業	水産庁 (漁政部加工流通課)	扱う食材の違い、用いる道具の違い、調理や加工方法の違いは、例えば和食、中華、フランス料理、イタリア料理、惣菜の製造等でもそれぞれ異なるものであり、水産加工のみを切り出して別の業務区分とする必要性がなお感じられません。衛生管理、下処理、原料処理、加工処理などの基礎的な技能を身につけることを目標として同一業務区分とし、その中で主たる業務のバリエーションをつけることを検討すべきと考えます。特に水産加工業者は水揚げ港の近隣に集中していることが想定され、都市部への転籍を回避したいという考えがあるようにも思われますが、当該職場への定着を図ることを目的とするのであれば、業務区分の細分化によって事実上の転籍制限を設けるのではなく、待遇の改善、地域の環境の整備等の取組をまずは行うべきと考えます。	市川委員
28	飲食物品製造業	水産加工業	水産庁 (漁政部加工流通課)	○ 衛生管理作業は育成就労2～3年目の必須業務に入れなくてもよいものなのでしょうか。資料2-1のP58において、必須業務から外れているため、確認です。 ○ HACCPシステムに基づいて2年目以降、育成していくという記載となっておりますが、1年目はHACCPシステムに基づく作業は一切含まれないという理解でしょうか。	佐久間委員
29	飲食物品製造業	水産加工業	水産庁 (漁政部加工流通課)	水産加工を分野として切り分けることについては反対です。労働者にとって重大な利益・関心事である転籍の範囲を制限してまで区分を分ける必要性を、やはり見出せません。	富田委員
30	飲食物品製造業	水産加工業	水産庁 (漁政部加工流通課)	資料2-1 58ページ「育成就労制度の育成イメージ（飲食物品製造業分野 水産加工区分）」 専門家会議における議論でもあるが、資料下部の必須業務について、57ページの飲食物品製造区分においては「衛生管理作業」が1年目必須業務となっているが、水産加工区分においては必須業務から外れている。衛生管理は飲食物品製造業分野において前提となる重要な作業であることから、水産加工においても同様に必須業務とすべきと考える。	富高委員
31	飲食物品製造業	水産加工業	水産庁 (漁政部加工流通課)	既存業務区分の切り分けを行う際は、国民の納得感がある形で検討する必要がある。 とくに、飲食物品製造業から、水産加工業のみを切り分けることについて、特定の業務区分に特化した専門人材を育成したいのであれば、同一業務区分の中に主たる技能を複数設定し、技能評価試験において選択式で特定業務区分の技能を測れば足りると考えられるため、反対である。 育成就労制度においては、外国人の人権を一層保護するとともに、受入れ機関自らが労働環境・待遇を改善する自助努力を促すために、転籍を柔軟化した。業務区分を細かく分けることで、転籍に制限が生まれ、受け入れ機関が自助努力で労働環境・待遇を改善するインセンティブを損なうことにつながりかねない。なお、人材確保を目的とするのであれば、業務区分を分けて転籍を制限するのではなく、処遇改善やジョブディスクリプションの明確化、キャリアアップのための支援に注力すべきではないか。	堀内委員

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名
32	林業	林業	林野庁 (林政部経営課)	新規分野や追加分野ではありませんが、突出して労災発生率の高い分野であり、扱う器具の危険性もあり得ると考えられるので、上乗せ要件の要否も含めて労働安全対策の検討状況を教えてください。	市川委員
33	資源循環	廃棄物処分業（中間処理）	環境省 (環境再生・資源循環局資源循環課)	想定する必須業務はいずれも、いわゆる「3K」といわれるような業務を伴うと考えられ、これら業務の繰り返しで、育成就労、特定技能1号からのキャリアアップを想定した育成、カリキュラムを考え得るのか、疑問があります。リネンサプライ分野と同様、特定技能2号へのキャリアアップを想定した、作業全体の管理業務的な作業を含めるなどの検討もすべきと考えます。このようなことを想定できないのであれば、技能の育成を目指す育成就労制度ではなく端的に転職や一定の更新等も可能な特定活動などの形での受け入れを正面から検討すべきではないかとも考えます。外国人の側から見ても、就業意欲をもってこの分野を選択してくれるか、という視点も必要と考えます。	市川委員
34	資源循環	廃棄物処分業（中間処理）	制度所管省庁 (環境省（環境再生・資源循環局資源循環課）)	○ 専門家会議の方でも議論させていただきますが、育成就労制度の3年目試験が特定技能1号評価試験を用いることとなっており、育成就労制度における技能の修得状況を確認するための試験としては不適切であると考えます。	佐久間委員
35	資源循環	廃棄物処分業（中間処理）	環境省 (環境再生・資源循環局資源循環課)	机上配付資料① 項番41の回答について ○産業廃棄物処理業者は、安全衛生法令を含む労働関係法令違反等が多く生じている状況にある。だからこそ、第4回事前質問において「優良産業廃棄物処理業者の認定や、労働安全衛生マネジメントシステムの認証取得などの上乗せ要件が必要である」と意見したが、それに対する回答をいただきたい。騒音・振動、粉じん、化学物質対策を含め、労働災害の低減に向け実効性の高い取組を行っている事業者に限定する上乗せ要件を設定すべき。 ○「協議会において取り組み状況を確認することにより、不適切な事業者が外国人労働者を雇用することがないよう万全を期します」とあるが、協議会での確認のタイミングによっては、既に外国人労働者を受け入れた後ということもあり得るのではないか。不適切な事業者が受け入れてしまうことがないようにすべき。また、受け入れ後に不適切事案が発覚した場合は、受け入れ停止措置を行うとともに、すでに受け入れている外国人労働者については速やかに他の事業者への円滑な転籍が不可欠。	富高委員
36	資源循環	廃棄物処分業（中間処理）	環境省 (環境再生・資源循環局資源循環課)	特定産業分野の追加に際しては、特定技能の制度趣旨に鑑み、生産性向上や国内人材確保のための取組を行った上で、なお、人材を確保することが困難な産業については、柔軟に検討していくべき。 その上で、資源循環分野については、中間処理の廃棄物処分業の労災発生率が全産業平均に比べて高いことを踏まえれば、受入企業の労災防止やコンプライアンスを遵守する優良な事業者のみが受入れが可能となるような制度設計とする方向性に賛成。 環境省で設置する協議会においては、受入れを行う事業者は中小企業が多い業界ではあるものの、大企業からも受入れのニーズがあることから、適正に事業を行う大企業の制度活用が阻害されないよう留意すべき。	堀内委員
37	資源循環	廃棄物処分業（中間処理）	環境省 (環境再生・資源循環局資源循環課)	「受入れ後の事業者についてもコンプライアンス等の状況は定期的に確認し、受け入れている外国人材の不利益にならないよう配慮しつつ、不適切な事業者には指導や、除名などの強い措置も取れるよう実施方法を含め検討いたします。」とあるが、 <u>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規模の関係で現実的に可能であるのか。</u> <u>協議会による、事業者の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。</u>	山脇委員
38	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	離島・半島地域における対応方法などについて、事故時、悪天候時などの非常時の対応についてN4で可能か、無線による事業所等との連絡においても、事業所等において対応する者が日本語でやりとりするのでは問題は解消されないのではないかという疑問があります。有識者会議においても判断しにくいテーマであり、まずは実証実験等を経て安全性を検証のうえ検討することなども一つの方法ではないかと考えます。	市川委員
39	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	「バス・タクシー運転者に係る日本語能力要件」の見直し案（特定技能1号のN3以上→①N3以上、②N4+日本語サポーター、③離島・半島のバスのN4でも単独乗務可への緩和）については、前向きに捉えたい。安全運転の確保面に一部懸念は残るものの、事業者による外国人材への日本語や交通法令等の学習・教育の徹底を前提として「地域住民の足を守る」ことを優先すべきである。過疎・離島等の地域では、高齢化の極度な進行に伴って独居老人等も増えており、買い物や病院への通院すらままならない状況にある。一方で「その足」となってもらいたいバス・タクシー運転者の担い手は不足している。外国人材の受入れによって過疎・離島等のバス・タクシー運転者不足を解消し、地域経済・社会の維持・発展につなげるべきである。そして、制度を通じて育成等された優秀な外国人材には、「おじいちゃんやおばあちゃんに優しく、また頼りになる『外国人の孫』」的な存在となって活躍してもらうことを大いに期待したい。また、バス・タクシー運転を外国人材が担うことに対する、受入れ自治体等による偏見等の防止に向けた住民への周知と啓発活動も極めて重要であると考えます。	黒谷委員

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名
40	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>○ 特定技能制度におけるバス・タクシー業務の一部地域（半島・島嶼部）での日本語要件をN4レベルに緩和する案については、現段階では反対です。公共交通機関の運転業務は、乗客の命を預かる責任ある職務であり、運転操作のみならず、緊急対応、道案内、高齢者や観光客への接遇など、日常的に高度な言語運用能力が求められると考えます。特に地域特有の訛りや地名、方言を理解する力も不可欠です。N4レベルでは日常の挨拶、自己要求（〇〇がしたい等）程度の会話力となり、単語も不足しています。安易に言語要件を下げることで、過疎地域の人手不足への対応が必要であるとしても、それは適切な教育や支援体制の整備を前提とすべきであり、制度の信頼性と公共交通の質を守るためにも、当分野である自動車運転（バス・タクシー）については、乗客と接する機会が多いことから、まずN3を取得させることが必要だと考えます。なお、島嶼については、走行エリアが限られているとのことですので、N4を導入したい島嶼について、バス・タクシー業者、島嶼の島民の平均年齢、バス・タクシー会社、当事業者の専業、兼業業務、運転者の人数、平均賃金額を御教示いただくことは可能でしょうか。</p> <p>○ また、総務省の所管ではありますが、離島等のいわゆる人口急減地域においては、特定地域づくり事業協同組合を設立し、自治体からの交付金をいただきながら、マルチワーカーとして県外からの移住者の受け入れ・人材確保に努めているところであり、バス・タクシードライバーについても、当制度の枠組で労働者派遣が可能であります。既存の制度を活用し、まずは日本人の人材の活用を検討されてはでしょうか。</p>	佐久間委員
41	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	日本語要件をN4に引き下げることに反対です。各種資料を拝見し、説明をお聞きしましたが、やはり不安がぬぐえません。	富田委員
42	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p><総論> ON3以上の日本語要件が必要であるとする閣議決定以降1年3か月しか経過しておらず、また、机上配付資料①の項番51以降の回答を見ても、閣議決定以降、客観的指標の変化が確認できていない以上、要件変更を行うべき立法事実がないため、変更を検討する必要はない。</p> <p>その上で、以下に各事項への懸念及び確認事項を記載する。</p>	富高委員
43	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>【自動車運送業分野】資料3 72ページ「道路交通・日本語教育の専門家による意見」 ○専門家の意見が1名ずつであるが、「道路交通」及び「日本語教育」の専門家については、少なくともそれぞれ複数名に、意見をいただく必要があるのではないか（離島・半島に限らず）。なお、その際、「平時及び非常時における乗客対応」の視点からも意見を確認いただきたい。 ○道路交通の専門家による意見として「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、N4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」とあるが、教育を行ったとしても実際に事故発生時などにおいてN4では日本語での案内や対応はできないのではないか。そもそも日本語能力N4の外国人に、日本人運転者と同様の教育が可能なのか。N4での単独乗務を可能とする理由として不十分と考える。 ○日本語教育の専門家による意見として「N4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」とあるが、運転は可能だとしても、日本語での乗客対応はできないのではないか。N4での単独乗務を可能とする理由として不十分と考える。</p>	富高委員
44	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>【自動車運送業分野】資料3 76ページ「離島・半島の自治体からの声」 ○いちき串木野市「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」とあるが、市民の方は、現在の日本語要件であるN3レベルの外国人を想定しているのではないかと。政府として、バス・タクシーにおける外国人労働者の日本語要件に関するアンケート調査などを実施しているのであれば御提示いただきたい。</p>	富高委員
45	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p><国内人材確保の取り組みについて> ○まずは国内人材確保のための取り組みを十分に行うことが最優先である。各事業者による労働環境改善の取り組みや国土交通省による支援等の取り組み、また、取り組み前後の求人倍率や採用人数の変化に関するデータを提示いただきたい。</p>	富高委員

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名
46	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・タクシー運転手の日本語能力について></p> <p>○「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枚数はタクシー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。」とあるが、特定技能評価試験に合格者したにもかかわらず特定活動ビザが発行されていない方は、N3取得ができなかったということか、理由を把握しているのであれば、お示しいただきたい。</p> <p>○特定技能評価試験の合格者に対して、N3を取得し来日できるよう日本語教育を行っているのか。海外においてN3要件をクリアできる人材の育成や、特定技能評価試験合格者を対象にN3取得支援を行うことで、安全性を担保しつつ人材を確保することができるのではないか。</p> <p>○「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レベルであっても「通常の接客能力」を身につけることとなる」とあるが、これらの研修を修了すればN4でも問題ない程度の能力を身に付けられるとする根拠は何か。</p> <p>○通常時に加え、緊急時や事故時に必要となる業務及びコミュニケーションを具体的に示し、それぞれN4で問題がない根拠を示していただきたい。</p>	富高委員
47	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p><日本語サポーターについて></p> <p>○「可能な限り速やかにN3を取得し単独乗務させるのが通常」とあるが、具体的にどの程度の期間でN3を取得することを想定しているのか。一般的にN4の方がN3を取得するまでに要する期間（必要な勉強時間等）はどの程度か。また、乗務をしつつ日本語能力を向上させ速やかにN3を取得させることは可能なのか。</p> <p>○N3取得までに相当期間が必要であるならば、その間日本語サポーターを確保し続けることは事業者の負担増となるのではないかと。人手不足を訴えている中で、日本語サポーターの質を担保しつつその人材を確保し続けることは困難であり、生産性向上に資する施策とは言えないのではないかと。</p> <p>○日本語サポーターの定義は「事業者に所属し、乗客対応に関する必要な指導を受けた上で、乗客とのコミュニケーションを補助する要員」であり「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専任されることとなります。」とあるが、サポーターの選任基準はあるのか。基準がなければ、バス・タクシー事業者に勤務していれば誰でも良いこととなり、接客能力が十分に備わっていると判断できず、適切なコミュニケーションの実施の観点から問題がある。アルバイトに少し研修させて日本語サポーターとして扱うような運用も発生してしまうおそれもある。</p>	富高委員
48	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p><離島・半島の特例措置について></p> <p>○離島・半島の日本語サポーターを不要とする特例措置は、N3以上の日本語要件が必要である旨を記載した分野別運用方針を単純に緩和するものであり、閣議決定の内容に反し、認めるべきではない。</p> <p>○「事故現場等への緊急駆け付けを行う等の対策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」とあるが、都市部と比較して一路線あたりの走行距離が長いことや、近くに他の路線などが無いと想定される離島・半島において、事故発生時や緊急時に現場に迅速に駆け付けることは可能なのか。最大でどの程度かかる想定なのか。</p> <p>○離島・半島において無線や携帯電話を活用して営業所との通信は可能とあるが、N4相当の日本語能力は通信での情報共有・意思疎通に耐えうる日本語能力を有するといえるのか。また、居住地間の通信がつかないエリアでの事故対応など、当該通信手段を確実に使用できるといえないのではないかと。</p> <p>○離島半島地域は交通事故の発生件数が少ないとあるが、その理由は道路の形状にあるのか。元々当該地域の道や運転に慣れた地元住民が運転手として採用されている（他の地域に比べて外部からの運転手の流入が少ない）からではないのか。</p> <p>○観光地であるようなところ（知床、屋久島、宮古島など）は観光客対応などイレギュラーな対応が多く発生するため、一定程度の日本語能力を要する。また、道路構造についても、地域や路線、気象状況による道路迂回の必要性など様々である。離島・半島を一括りで判断できないのではないかと。</p> <p>以上のような懸念があることからN3要件を緩和すべきではない。</p>	富高委員
49	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>これまでの会議で示されている資料は、人口が少なく、利用者が限定されている地域の資料である。しかし、半島振興法における対象地域には、南房総、伊豆中南部など観光地を含む地域も多く含まれている。これらの地域では、地域住民だけでなく、観光客などのバス・タクシーの利用も見込まれる。そのような状況で、N4の日本語能力で旅客対応、非常時対応ができるのか疑問であり、導入には消極的である。さらに、半島振興法、離島振興法における対象地域というだけで、一律に地域を定めるという前提に無理があるのではないかと考えられる。</p>	花山委員
50	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>「日本語サポーター」という法的根拠がない者を乗務させるのではなく、旅客自動車運送事業運輸規則による車掌を乗務させることを検討したことはないのかを示していただきたい。</p>	花山委員

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名
51	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>既存の要件を緩和するに当たっては、受入れ事業者の人手不足の事情だけではなく、受入れ自治体やサービス利用者のニーズも十分勘案することが必要不可欠である。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。その上で、仮に特定活動入国時及び特定技能1号への移行時の日本語能力試験のレベルをN3からN4へ緩和する場合には、受入れ事業者の責任において、当該外国人に対し、N3以上の日本語能力の取得に向けた支援を継続的に講じるべきである。</p> <p>また、イレギュラー事象への対応を行う観点からは、離島・半島において日本語サポーターなしでの単独常務を可能とすることについて、受入れ自治体のニーズ等も踏まえて検討すべきである。とくに、これまでの議論では、バス路線における道路状況や無線の活用状況、交通事故の比較といったデータに基づいて議論が進められており、既定の路線がないタクシーにおける緊急時の関係者への複雑な連絡といった対応は踏まえていない。</p> <p>加えて、現在は路線バスの想定に特化した議論が展開されているが、特定技能におけるバス運送業は、一般乗合旅客自動車運送事業のほか、一般貸切旅客自動車運送事業も想定される。とりわけ、インバウンドが拡大するなかでは、貸切の観光バスにおける緊急時対応も踏まえる必要がある。</p>	堀内委員
52	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(24) (1)【机上配付資料①項番51】に対する回答について</p> <p>①「日本語サポーターの定義は「事業者に所属し、乗客対応に関する必要な指導を受けた上で、乗客とのコミュニケーションを補助する要員」としたいと考えています。」とあるが、「必要な」指導の具体的内容を明らかにすべきである。</p> <p>②また、日本語サポーターによる補助の対象が「乗客対応」、「乗客とのコミュニケーション」だけでは不十分であり、<u>事故時や災害発生時等の関係各所との連絡等も補助の対象とするべきである。</u></p> <p>③さらに、日本語サポーターは運転手本人と連携して対応することになるのであるから、<u>運転手本人との必要かつ十分な意思疎通を可能とすべく、乗務する運転手本人の母国語に係る一定程度の語学力あるいはそれに代替しうるスキルの修得も要件として求めるべきである。</u></p> <p><u>「日本語サポーター」について少なくとも上記の①～③が全て満たされなければ、運転手本人の日本語能力要件緩和に係る許容性としての安全性や緊急時対応能力の客観的担保として不十分である。</u></p>	山脇委員
53	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(25) (2)【机上配付資料①項番51】に対する回答について</p> <p>「日本語に精通した者が選任される」とあるが、日本語サポーターは運転手本人と連携して対応することになるのであるから、<u>運転手本人との必要かつ十分な意思疎通が可能であることが前提となる。</u>よって、「日本語に」精通しているだけでは不十分である。また、日本語サポーターは、<u>二種免許を取得しているわけではなく、道路交通法規や緊急時対応に特に通じているわけでもない。</u></p> <p>従って、現時点での定義・要件では、「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」であるなどとはいえない。</p>	山脇委員
54	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(26) (3)～(5)【机上配付資料①項番51及び項番52】及び(16)【机上配付資料③項番10】に対する回答について</p> <p>①日本語能力要件を緩和することに係る「必要性」について、<u>離島・半島地域の、「2024年3月29日以降の」人手不足状況のさらなる悪化を客観的に示す指標が確認されていないこと（むしろ直近の2024年のバス・タクシー運転手の有効求人倍率は2023年に比して改善したこと）、及び、②日本語能力要件を緩和することに係る「許容性」について、離島・半島地域において、「2024年3月29日以降に」、交通安全度合いが上昇したことや、事故時や大規模自然災害発生時などの緊急対応がより容易になったことを客観的に示す指標が確認されていないことが、それぞれ明らかとなった。</u></p> <p>つまり、バス・タクシー運転手について「従事しようとする業務に必要な日本語能力」（上陸基準省令の特定技能1号の項の下欄1号ニ）としてN3以上を求めることを閣議決定した「2024年3月29日以降に」、これを緩和すべきことを正当化する客観的な事情変更が生じていない。従って、いわば「<u>立法事実</u>」（分野別運用方針は、上陸基準省令の特定技能1号の項の下欄1号ニの日本語能力のレベルを具体的に規定するものであるから、法規範に準じる機能を有する。）が客観的に確認されておらず、少なくとも現時点での業所管庁による案をもって緩和を行うことは不合理である。</p>	山脇委員

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名
55	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(27) (6) 【机上配付資料①項番52】及び(17) 【机上配付資料③項番11】に対する回答について</p> <p>聴取の方法（質問・照会内容を含む。）が明らかとされていないが、それは仮に措くとしても、鈴木文彦氏の意見（以下「鈴木氏意見」という。）及び笹目博氏の意見（以下「笹目氏意見」という。）をもってしても、「離島・半島地域においてはN4でも単独乗務可」という緩和が妥当であるとはいえない。その理由は以下のとおりである。</p> <p>まず、鈴木氏意見は、「離島や半島の過疎地域の交通環境は、・・・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」であるとするが、<u>離島・半島地域において、外国人観光客等の不特定の者が乗車する路線も一定数存在するから、判断の前提において、本来考慮すべき事情を考慮していない面がある（さらなる緻密な検討が求められる。）。</u></p> <p>また、鈴木氏意見は、「N4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、N4バス運転者の単独乗務を認め」とある。しかし、第4回有識者会議に提出された資料3「バス・タクシー運転者に係る日本語能力要件（案）」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ところ、<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から、「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いえる。</u></p>	山脇委員
56	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(27) の続き</p> <p>なお、業所管庁による回答において、「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」とあるが、<u>特定技能外国人に対する義務的支援として求められるのは、「日本語学習の機会の提供」にすぎず（特定技能基準省令3条1項1号へ）、実際に日本語教育を実施することではない（入管庁「1号特定技能外国人支援に関する運用要領-1号特定技能外国人支援計画の基準について-」25頁）。実際に（現実に）日本語学習が行われているか、またどのような内容・程度の日本語学習が行われているかが制度上客観的に確認されることはない。</u>加えて、特定技能基準省令3条1項1号へにより義務的支援として求められるのは、「本邦での生活に必要な」日本語を学習する機会の提供であって、「実際に乗務を開始していくのに必要な」日本語（従事しようとする業務に必要な日本語）を学習する機会の提供ではない。入管法令上、「本邦での生活に必要な日本語能力」と「従事しようとする業務に必要な日本語能力」とは別概念である（上陸基準省令の特定技能1号の項の下欄1号ニ参照）。</p> <p>よって、鈴木氏意見がN4単独乗務を認める前提として求める「N4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」という条件が満たされない。</p> <p>従って、鈴木氏意見をもってしても、「離島・半島地域においてはN4でも単独乗務可」という緩和が妥当であるとはいえない。</p>	山脇委員

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名
57	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(27) の続き</p> <p>次に、笹目氏意見は、「弊社の日本語学校の学生の事例ではN4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、N4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」とするが、統計によれば、交通事故全体における1人当たりの交通事故発生率は外国人の方が日本人よりも約1.7～1.8倍も有意に高い。また、笹目氏意見は、「外国人バス運転者については、・・・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修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」とするが、上記のとおり、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から、「通常の接客能力（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いうそもそ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いえる。</p> <p>従って、<u>笹目氏意見をもってしても、「離島・半島地域においてはN4でも単独乗務可」という緩和が妥当であるとはいえない。</u></p> <p>以上から、<u>鈴木氏意見及び笹目氏意見をもってしても、「離島・半島地域においてはN4でも単独乗務可」という緩和が妥当であるとはいえない。</u></p>	山脇委員
58	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(28) (7) 【机上配付資料④項番52】に対する回答について</p> <p>紀伊半島における奈良交通の「八木新宮（やぎしんぐう）特急バス」の走行距離は、大和八木（やまとやぎ）駅から新宮（しんぐう）駅までを結ぶ169.9kmであり、高速道を使わない路線バスとして日本一長い走行距離である。停留所の数は168、運行時間は片道約6時間半、運転手の交替なし、その多くが深い山地を走るという過酷な道のりで有名である。この「八木新宮特急バス」が半島振興法の対象地域において運行していることが明らかとなった。</p> <p>この一事をもってしても、<u>離島・半島においては、「道路に沿ったバス路線」であるとか「道路の構造上、難しい道路形状ではない」（から事故が発生しにくい）などという前提が不合理あるいは著しくミスリーディングであることが明らかである。後記（35）のとおり、<u>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必ず明らかにされたい。</u></u></p>	山脇委員
59	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(29) (8) 【机上配付資料④項番52】に対する回答について</p> <p>「御指摘のような大規模災害時の対応については、外国人か日本人か、またN3かN4かという問題ではなく、条件不利地域における救助体制・道路インフラ等をいかにして整備していくかという点が問われているところであると認識しています。」とあるが、問題の捉え方自体が根本的に不合理ではないか。</p> <p>国土交通省国土審議会半島振興対策部会による「中間とりまとめ」においては、能登半島は、「半島地域の中でも比較的交通インフラの整備が進められてきていた地域」でありながら、「今般の地震では、地震の揺れや津波による被害に加え、代替ルートが少ない山がちな半島の先という特性から、道路や港湾等の大規模な損壊、ライフラインの寸断・途絶等甚大な被害が発生、集落の孤立も大きな課題となった」と記載されている。このように、インフラの整備が進められてきた地域であっても、現に、道路や港湾等の大規模な損壊、ライフラインの寸断・途絶等甚大な被害が発生し、緊急時対応が必要となったのである。いくらインフラを整備していても、日本では大規模な自然災害が発生し、緊急時対応が必要となるのである。</p> <p>これらの自然災害等の発生リスクは、離島・半島だから低いということではなく、むしろ、離島・半島の場合、救助等が到着するまでに時間がかかり、運転手自身による緊急時対応の必要性・重要性はより高まる関係にある。そのことを前提に検討する必要がある。</p>	山脇委員

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名
60	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(30) (9) 【机上配付資料①項番53】及び(10) 【机上配付資料①項番53】に対する回答について</p> <p>「交通事故全体における1人当たりの交通事故発生率は外国人のほうが日本人よりも高い」という事実が明らかとなったが、この交通事故全体における1人当たりの交通事故発生率は外国人の方が日本人よりも約1.7～1.8倍も高いという事実に係る原因についてどのように考えているか。</p> <p>①外国人運転手と日本人運転手とで交通事故発生率が有意に異なるという上記の統計及び②公益財団法人交通事故総合分析センターによる「ITARDA INFORMATION 交通事故分析レポート」第132号によれば、外国人運転者の事故には、日本語が読めないといった外国人という属性も要因となっているとされていることからすれば、外国人運転手と日本人運転手の属性の大きな違いとして日本語能力がある以上、事故を起こすか起こさないかという意味での「運転技能」に日本語能力の程度が影響しうるといえるのではないか。</p>	山脇委員
61	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(31) (11) 【机上配付資料①項番53】に対する回答について</p> <p>「方言の理解は接遇の一環であるため、新任運転者研修等を通じてバス事業者において必要に応じた教育がされるものと認識しています。」とあるが、現在、バス事業者及びタクシー事業者によって実施されている新任運転者研修において、乗務地域で使用される方言に係る教育が実際に行われているか否かを確認の上で明らかにされたい。</p> <p>なお、「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」（平成13年12月3日国土交通省告示1676号）には、方言に係る教育の記載はない。</p> <p>また、「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル《本編：一般的な指導及び監督指針の解説》」においても、方言に係る教育の記載は、「事業者独自の飲酒運転対策の取組事例（業界団体を通じたアンケート等による）」の箇所において、「地元の役者が方言で演じる10分程度のDVDを作成して伝わりやすさを追求している例」が「アルコールの分解に要する時間等の飲酒に当たった際の留意点や事故事例、関係法令、飲酒運転が会社や同僚に及ぼす影響をまとめている例」としてわずか1行挙げられているのみであり、他に方言に係る教育の記載はない。</p>	山脇委員
62	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(32) (12) 【机上配付資料①項番54】、(19) 【机上配付資料③項番13】及び(22) 【机上配付資料③項番16】に対する回答について</p> <p>業所管庁が第4回有識者会議に提出した資料3「バス・タクシー運転者に係る日本語能力要件（案）」の「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、「道路の構造上、難しい道路形状ではない。」と記載されているが、むしろ特に半島地域においては、曲がりくねった道路、幅が狭い道路、急傾斜の道路、悪路、道路照明が少なく標識や各種案内等を読み取りがたい道が存在するため、「道路の構造上、難しい道路形状ではない。」という記載はミスリーディングである。</p>	山脇委員
63	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(32) の続き</p> <p>また、業所管庁による回答において、「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す。」とあるが、当該記載も緩和の根拠として不合理である。</p> <p>なぜなら、(22) 【机上配付資料③項番16】に対する業所管庁による回答として、「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）対象とする」とする以上、営業所が離島・半島地域に所在してさえすれば、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（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）についても、N4単独乗務可という緩和対象とすることになるからである。</p>	山脇委員

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名
64	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(32) の続き</p> <p>例えば、上記(28)の紀伊半島における奈良交通の「八木新宮(やぎしんぐう)特急バス」(新宮駅行き)は、経路途中の「小山停留所」(始点から34番目の停留所)から終点の「新宮駅停留所」までは半島地域に所在する。しかし、半島地域にある「小山停留所」に到達する前の経路である、「<u>大和八木駅(南)停留所</u>」(始点)から「<u>東佐味(ひがしさび)停留所</u>」までは半島地域ではない都市部(市街地)に所在するがN4単独乗務可という緩和対象とされることになる。半島地域にない始点である「<u>大和八木駅(南)停留所</u>」から、半島地域に入る「<u>小山停留所</u>」までの走行時間は約52分であり、その間、ミグランス橿原市役所分庁舎、橿原市役所前、医大病院前、イオンモール橿原北、高田市駅、忍海駅、近鉄御所駅、御所済生会病院等の停留所が存在し、市街地を走行する。</p> <p>このような市街地においては、当然ながら、「<u>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)</u>」が存在する。</p> <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(緩和)対象とする」とするという業所管庁の案は、「<u>道路構造が複雑ではなく、道路に沿ったバス路線</u>」とか「<u>道路の構造上、難しい道路形状ではない</u>」とか「<u>利用者への案内も複雑ではない</u>」とか「<u>都市部特有の道路構造は見られない</u>」とかという業所管庁自身が緩和の根拠とする事情があてはまらない市街地における長時間・長距離の走行をも、N4単独乗務可という緩和対象に含めるものであり、その点でも極めて不合理である。</p>	山脇委員
65	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(32) の続き</p> <p>さらに、「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」とある。</p> <p>しかし、例えば、上記の奈良交通の「<u>八木新宮(やぎしんぐう)特急バス</u>」(新宮駅行き)の起点である「<u>大和八木駅(南)停留所</u>」においては、奈良交通の路線バス・コミュニティーバスだけで10系統(8系統[八木][奈良交通バス]菖蒲町四丁目方面、28系統[八木][奈良交通バス]南白檀方面、40系統[八木][奈良交通バス]イオンモール橿原方面、41系統[イオンモール橿原][奈良交通バス]イオンモール橿原ウエスト方面、50系統[八木][奈良交通バス]医大病院玄関口方面、51系統[八木][奈良交通バス]下市口駅方面、52系統[八木][奈良交通バス]下市口駅方面、53系統[八木][奈良交通バス]近鉄御所駅方面、橿原市：大和八木～昆虫館[奈良交通バス]橿原市昆虫館方面、特急301系統[奈良交通バス]新宮駅方面)、さらに他社が運行する2系統のバス(やまと号：新宿-奈良・五條[高速バス]、大和八木-関西空港[関西空港交通])の合計12系統ものバスが出車するが、そうした状況を前提としても「<u>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</u>」であるという客観的根拠を明らかにされたい。</p>	山脇委員
66	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(33) (13) 【机上配布資料①項番54】、(14) 【机上配付資料①項番54】及び(23) 【机上配付資料③項番17】に対する回答について</p> <p>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。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がまだ明らかにされていない。</p> <p>業所管庁による回答において、「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、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あるが、「一般的に」とか「基本的に」ではなく、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)を運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した上で、かつ、当該全路線において、一般業務無線(業所管庁が提出した資料373ページ「バス事業者が使用している無線について」において、一般業務無線の通話範囲は基地局から20kmとされている。)が使用できる状況にあるのか否かを明らかにされたい。緊急時対応を含めた安全性が確保されるかを検証するに当たって必要不可欠な事項である。</p>	山脇委員

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名
67	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(34) (15) 【机上配付資料①項番54】に対する回答について</p> <p>運転手の日本語要件を緩和しての取組みを求めているのではない。</p> <p>安全を担保しつつ運転手の担い手を十分に確保するためにN3という日本語要件を緩和せずに、運転手のN3取得に向けた国、自治体、業界団体及び各事業者を挙げての積極的な支援策の導入を求めているのであって、的を射た回答をされたい。</p>	山脇委員
68	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(35) (18) 【机上配付資料③項番12】に対する回答について</p> <p>「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。」とあるが、<u>そもそも一つの統計において完全に同一の条件を設定する必要はない。</u></p> <p>現に、業所管庁が第4回有識者会議に提出した資料3「バス・タクシー運転者に係る日本語能力要件（案）」における「交通事故発生状況（走行100万kmあたり）」の統計は、人口（人口密度）が同一という条件を設定していない。</p> <p><u>例えば半島地域においては走行距離が長いこともありうることも前提とし（逆に、離島地域においては走行距離が短いこともありうることも前提とし）、かつ、他の客観的資料・統計をも併せて参照した上で、離島・半島地域における日本語要件の緩和の許容性を基礎付けうる事情としての安全性を検証するのであるから、「離島・半島地域における運転手1人当たりの事故発生率」を必ず明らかにされたい。</u></p>	山脇委員
69	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(36) (20) 【机上配付資料③項番14】に対する回答について</p> <p>「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」、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することを求めているものである。</p> <p>業所管庁による回答において「2024年3月29日以降について申し上げます」として挙げられているのは、離島・半島地域を対象とした数値ではないのではないかと。</p>	山脇委員
70	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(37) (21) 【机上配付資料③項番15】に対する回答について</p> <p>「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」とあるが、甘い予測ではないか。</p> <p><u>もし事業者として経済合理的に考えるのであれば、運転手本人とは別に人件費（労務管理コストを含む。）が別途発生する「日本語サポーター」の同乗を必要としないように、「特定技能1号」の取得前に（「特定活動」をもって在留している間に）、日本語サポーターに係る人件費以下の金額でN3取得に向けた積極的支援を行うこと等により、運転手本人にN3を取得させるはずである。そのような経済合理的な行動をとらないでN3を取得させないまま「特定技能1号」を取得させ乗務を開始させた後に限っては、例えば一定期間内のN3取得の義務付け等の要件設定もなしに、バス事業者の自主的な判断のみで、「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」こととなるとは考えられない。</u></p>	山脇委員

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名
71	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<p>(38) 現時点での小括</p> <p>以下の①～⑥等の重要な事実が明らかとなった。このことからすれば、現時点での業所管庁によるバス・タクシー運転手の日本語能力要件の緩和案は不合理である。</p> <p>①日本語能力要件を緩和することに係る「必要性」について、離島・半島地域の、「2024年3月29日以降の」人手不足状況のさらなる悪化を客観的に示す指標が確認されていない事実（むしろ直近の2024年のバス・タクシー運転手の有効求人倍率は2023年に比して改善した事実）（26）</p> <p>②日本語能力要件を緩和することに係る「許容性」について、離島・半島地域において、「2024年3月29日以降に」、交通安全度合いが上昇したことや、事故時や大規模自然災害発生時などの緊急対応がより容易になったことを客観的に示す指標が確認されていない事実（26）</p> <p>③N4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から、「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いうそもそ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事実（27）</p> <p>④交通事故全体における1人当たりの交通事故発生率は外国人の方が日本人よりも約1.7～1.8倍も高い事実（30）</p> <p>⑤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さえすれば、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単独乗務可という緩和対象となる事実（32）</p> <p>⑥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がまだ明らかにされていない事実（33）</p>	山脇委員