

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
議事録

日時

令和7年7月7日（月）14:00～16:00

場所

法務省地下1階大会議室

[出席委員]

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）、富田委員、富高委員、花山委員、堀内委員、山脇委員

[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

1 開 会

○事務局 それでは、お時間になりました。本日は御多忙中のところ本会議に御出席いただきまして誠にありがとうございます。本日、司会進行を担当いたします出入国在留管理庁政策課の青柳と申します。

本日の会議は、会場参加とオンライン参加を組み合わせたハイブリッド形式で開催しており、鈴木委員及び末松委員についてはオンラインで代理の方に御参加いただいております。

それでは、以降の進行は高橋座長にお願いいたします。

○高橋座長 それでは、これより第5回有識者会議を開催いたします。本日もよろしくお願いたします。

2 議 事

(1) 第4回有識者会議のフォローアップについて

○高橋座長 今回は三つの議題、いずれも前回からの議論の継続ということでお願いしたいと思います。

まず初め、議題(1)ですけれども、第4回有識者会議のフォローアップです。資料については資料1となります。

それでは、まず事務局から資料の説明をお願いします。

○堀参事官 資料1について御説明をいたします。是川委員からの御指摘を踏まえて作成をしたものになります。

資料2 ページ目に業種別の労働分配率についてお示しをしております。こちらは厚生労働省の平成6年度版労働経済の分析から引用して、大分類レベルでの業種別の労働分配率をお示ししたものととなります。

続きまして、資料の4ページから37ページまで、平均賃金についてお示しをしております。こちらは厚生労働省の令和6年賃金構造基本統計調査から引用して、大分類又は中分類での業種ごとの9年目までの勤続年数別、それから39歳までの年齢別での平均賃金をお示ししたものととなります。

また、佐久間委員から事前に御意見を頂きまして、外国人の平均賃金のデータも示してはどうかということをございましたので、資料の38ページ、39ページに、38ページが特定技能外国人、それから39ページが技能実習生に関しまして、それぞれ大分類レベルでの業種ごと、9年目までの勤続年数ごとの平均賃金をお示ししたものを作成しております。

それから、資料の40ページ目に正規・非正規の割合、職員・従業員の割合についてお示しをしております。こちらは総務省が作成しております労働力調査から、大分類レベルでの業種ごとの正規・非正規の職員・従業員の割合をお示ししたものととなりますので、御確認いただければと思います。

なお、富高委員から御指摘を頂いております各分野の生産性向上ですとか国内人材確保の取組に係る効果についての資料につきましては、現在作成中となりますので、次回

お示しさせていただければと思っております。

以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

事務局からの報告について御質問等があれば、挙手でお知らせいただきたいと思います。オンラインで参加されている委員の方は挙手機能でお知らせをお願いします。それでは、どなたからでもどうぞ。

富高委員、どうぞ。

○富高委員 ありがとうございます。今御説明があったように、今回、平均賃金の資料を出していただきました。現在その他資料等は作成中ということですが、それぞれの分野、業種において、どのような処遇改善の取組を行い、成果としてどうなったのかが重要ですので、単に今の平均賃金を示すだけでなく、取組による変化が分かるような資料を提示いただくと有り難いと思いますので、よろしくお願いします。

○高橋座長 時系列でお示しいただくことは可能ですか。

○堀参事官 ちょっと検討したいと思います。

○高橋座長 ほかに御意見のある方はいらっしゃいますか。

佐久間委員、どうぞ。

○佐久間委員 どうもありがとうございます。まず、事務局におかれましては、大変お忙しいところ、短期間にこれだけ膨大なデータのとりまとめをいただき、ありがとうございます。特に賃金の関係は非常に詳細にとりまとめていただいており、本当にありがとうございます。

その上で、やはり外国人の比較というのが、今回まとめていただいた資料では大分類だけだとはっきり言って分かりにくく、比較できる数値も限られています。例えば、建設の関係が特定技能と技能実習、それと自動車運送業では、トラック運転者とバス・タクシーがあるのですが、それが運送業という分類で見ると、特定技能の実数を見ると、母数の人数の多少についてはやむを得ないと思うのですが、賃金の水準がかなり低いということがうかがえるのではないかと思います。ただ単に外国人を受け入れたいとして、外国人を頼りにするだけではなくて、外国人を雇用するのであれば、日本人と同等の賃金を支払わなくてはならないとことを改めて認識しなければいけないのではないかと思います。次第です。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。日本人との比較とか業種別の比較とか、いろいろなところでデータが出てくれば、だんだん比較できるようになると思うので、そういうチェックをしなくてはいけないということですよ。ありがとうございます。

ほかに御意見ある方は。

是川委員は、労働分配率はこれでよろしいのですか。

○是川委員 ありがとうございます。労働分配率の方、とりあえずこういった形で最初お示しいただいたということで結構かと思いますが、この資料を拝見しただけでも、かなり業種によって、産業分野によって労働分配率が違うということ、あと、時系列の変化というのはもちろん景気循環の関係であると思いますが、業種ごとの違いというのは割

と固定されているようなところがあるのかなと思います。そういった中でこの会議としては、外国人労働者の保護という観点から様々な取組を上乗せなどで検討していくわけですが、このデータを見るだけでも、かなり分野によって対応能力には差があるのかなという感じもいたしますので、そういった点を今後もしっかり見ていく必要はあるのかなと思った次第です。

○高橋座長 ありがとうございます。

ほかに御意見のある方はいらっしゃいますか。

よろしいでしょうか。

(2) 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

○高橋座長 それでは、議題（2）に移りたいと思います。議題（2）は前回に引き続き、特定技能制度及び育成就労制度の受入れ対象分野、新規3分野、それから業務区分等を追加する分野、業務の切り分けを行う分野についてです。資料は資料2-1及び2-2及び机上配付資料となります。

まず、資料及び前回会議の振り返りを兼ねて、宿題に関する説明を事務局からお願いします。

○堀参事官 それでは、資料2-1を御覧いただければと思います。富高委員から、育成就労3年間で技能を習得していく育成イメージを示していただきたいという御指摘を頂きましたので、本日、新規分野、業務区分等の追加、業務区分の切り分けを行う分野について、業務区分ごとの育成イメージの資料を作成したものでございます。

全部御説明すると時間がかかりますので、通し番号で44ページを御覧いただければと思います。こちらはリネンサプライ分野についてでございます。資料の上部の方に、3年間の育成就労において到達することを目指す特定技能1号の技能水準とはどういうものかといったものをここでお示しをしております。その水準に達成をするために、まず1年目としては必須業務として、品種ごとの仕上げ、機械への正確な投入、それから当該作業に係る機械操作等に従事をするということ、2、3年目にはここに記載があるような業務について従事するといったことをお示ししているというものになります。資料の下部において、前回の有者会議参考1の補足説明資料においてお示したような業務工程の中で、1年目、それから2、3年目の必須業務を赤点線で囲ったものをお示ししているということになります。

以降、少し分野によって体裁は違いますが、同様な体裁でお示しをしているというものになります。なお、業務の追加を行う分野として工業製品製造業がございませうけれども、こちらについては現在作成中となりますので、次回お示しをさせていただこうと思っております。

説明としては、簡単ですが、以上となります。よろしくお願いたします。

○菱田政策課長 引き続き、出入国在留管理庁政策課長の菱田でございます。今回は前回に引き続き、新規分野等について御議論いただきますので、まずは前回挙げられた委員からの主な御意見等を振り返らせていただきます。

まず、新規3分野では、リネンサプライ分野については、主に労働環境改善のための努力をすべきとの御意見を、物流倉庫分野につきましては、主に業務委託における安定的な業務確保等及び労働災害リスクの低減のための安全衛生対策についての御意見を、資源循環分野については、主に労働災害の低減に向けた取組が必要であり、上乘せ要件が必要との御意見を、それぞれ頂きました。

次に、業務区分の追加等を行う分野では、工業製品製造業分野については、主に労働災害防止と職場環境の改善についての御意見や、有効求人倍率が他分野と比べて低いかばん製造の業務区分を追加する理由についての御質問を頂きました。また、鉄道分野について、駅車両清掃をビルクリーニング分野に含められないかとの御意見を、航空分野について、危険物を取り扱う業務を含む航空グランドハンドリング業務の業務内容等の精査が必要との御意見を、それぞれ頂きました。これらの御意見、御質問については、机上に配付しております前回会議の事前質問への回答等、机上配付資料①から③において、分野所管省庁から回答させていただいております。

また、物流倉庫分野と工業製品製造業分野においては、この回答の補足説明資料として資料2-2、具体的には59ページから69ページまでですけれども、こちらを作成しております。

次に、自動車整備分野と飲食料品製造業分野の業務区分の切り分けに関し、まず業務区分を切り分ける考え方について説明いたします。入管法上、特定技能外国人は特定産業分野に属する相当程度の知識又は経験を必要とする技能を要する業務に従事することが求められます。以下、このような技能を相当程度の技能と呼称しますが、同一分野であっても、例えば農業分野における耕種農業全般や畜産農業全般のように、必要とされる相当程度の技能が異なる業務が複数存在し得る分野があります。そのような分野については、更に業務区分という区分けを設け、必要とされる相当程度の技能の範囲を画するとともに、転職の範囲を画する概念として用いています。その上で、一度同一の業務区分と整理したものの当該業務区分内で用いる相当程度の技能では当該業務区分内の業務の一部に対応できない場合にあっては、その一部の業務を切り出して別の相当程度の技能に基づく業務区分として整理し直すことも許容され得ると考えております。

今般、業務の切り分けを行おうとする自動車整備分野と飲食料品製造業分野について、業務区分を切り分ける理由に乏しいのではないかと、その結果、転籍制限になってしまうとの御意見や、業務区分の細分化には消極的であるとの御意見を頂いておりますところ、分野所管省庁からの回答は机上配付資料の①から③を御確認ください。

以上が議題(2)に関する事務局からの説明となります。

○高橋座長 ありがとうございました。

それでは、意見交換に移りたいと思います。今回も各委員から事前に御意見を提出いただいております。構成員からの質問、意見として机上配付しております。次の議題もありますので、1時間ぐらいをめぐりして質疑応答を行いたいと思います。提出意見を基に御発言される場合は、表の番号を言っていただければと進行上、助かります。御意見のある方はお知らせください。どなたからでも結構です。どうぞ。

○市川委員 市川です。私は、机上配付資料④の1から6までを今回、意見として出させ

ていただいておりますが、全体として申し上げたいこととしては、育成就労の議論については、広く対応可能な基礎的な技能を持った外国人を育成して、特定技能2号を見据えていく、そしてキャリアアップをできるような育成イメージをつくっていかうというのが過去の有識者会議のコンセンサスだったのではないかと考えております。そう考えると、2号を見据えた育成イメージ、今回、新規分野についてはまだ特定技能1号までしか想定していないということなのですが、将来的には特定技能2号も見据えた育成イメージというのを考えていくべきではないかと考えます。

ただ、私は2号をより厳しくしていく、高いハードルをつくっていくべきだということを申し上げたいのではなくて、2号まで見据えて、長い目でその分野の仕事をやっていけるような外国人を育成していく、そのために育成就労では何が、特定技能1号ではここまで、2号はここまでというステップアップの考え方をきちんとつくっていただきたいなと思います。

もう一つの視点としては、転籍制限をする結果になるような業務区分を恣意的に細分化していくということになりますと、外国人労働者の職業選択の自由という観点からは好ましくない、避けるべきだということになると思います。基礎的スキルという観点で当該業務区分を独立して扱う必要があるのかということもきちんと吟味するべきだと思いますし、むしろ技能実習ではより細分化された作業区分がつけられていますけれども、これをどこどこが共通のものとして把握していくかというような観点で業務区分を考えていくべきではないかと思えます。

そういった前提で考えたときに、今回挙げさせていただいた項番で行きますと1番のリネンサプライ、それから3番の鉄道の駅車両清掃、こういったところはキャリアアップのイメージが非常に持ちにくいなと思えました。今回配付していただいた資料がごさいますけれども、例えば、駅とか車両の清掃として鉄道関係の知識が必要だということであるとすれば、ほかの駅務作業と同じ業務区分にして、主たる技能を複数設定するというような方法を講じていく方がよろしいのではないかと考えます。

それから、リネンサプライや鉄道分野の清掃でも同じなのですが、こういった分野で日本人を含めた人材がどの程度の年数就業しているのか、そういった今の就業している方たちがどのようにキャリアアップしていくのか、あるいはほかの業種に転職していくのかといったような資料もあると、イメージがよりつかみやすいのではないかと考えました。

最後に、項番4の水産加工ですけれども、これはやはり育成イメージという観点から見ても、ほかの業務区分とどこまで区別する必要があるのかという点については、なお疑問が残っております。事実上、地域による転籍制限を行う結果になるということになるので、やはり慎重に考えるべきだろうと思えます。同一の業務区分の中で主たる技能を複数設定しながら対応していくということはどうだろうかと思えます。人数については一定数いるという御指摘もいただいておりますけれども、ただ、かなり地域としての限定性というようなこともあり、むしろその地域の限定性に配慮してこの水産加工を別区分にしているというような要素が大きいのではないかと考えます。こういった細分化が今後許容されると、地域ごとの転籍制限を許容するような結果になりかねないので、

より慎重な検討が必要ではないかと考えます。

私の意見は以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。特定技能2号のイメージについては、これは事務局はいかがですか。今のところまだ具体的なイメージまで描けていない業種、区分もあると思うのですが、基本的にはそういった業種区分も含めて将来的にイメージをつくっていくということは、考え方としてはそれでよろしいですか。

○菱田政策課長 考え方は、そのとおりでよろしいかと思えます。

○高橋座長 ありがとうございます。

今、市川委員から具体的に鉄道分野と水産加工についてお話がありましたけれども、鉄道について、ほかにこの分野で御意見のある方はいらっしゃいますか。

とりあえずよろしいですか。では、国土交通省からお願いできればと思います。

○国土交通省 国土交通省鉄道局技術企画課長の中野です。よろしくお願ひいたします。特定技能2号への道行きについての御指摘については、我々もそれはきちんと想定しておりまして、全体のより熟練した、また管理的業務に従事していただくという制度の趣旨を踏まえて今後検討してまいりたいと思っておりますし、イメージをというお話もありましたけれども、実際、日本人でキャリアアップの実績はあまたありますので、そういったものを参考にしながら、また特定技能1号での運用も踏まえて、今後検討してまいりたいと考えております。

それから、2点目の運輸係員と一緒にしたらどうかということで御指摘があったかと思えますけれども、運輸係員、駅の係員も含めてですけれども、実際に駅車両清掃で行わせようとしている業務をやっておりません。そういう意味では、先ほど出入国在留管理庁の課長から御説明があったと思えますが、相当程度の技能が駅係員と駅車両清掃で異なっております。鉄道分野の中に駅車両清掃区分を新たな業務区分として追加することが我々としては適切だと考えております。また、業務の専門性が異なりますので、今働いている日本人であっても、駅係員と駅車両清掃にまたがって業務を行っている者は基本的にはございません。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。日本人の方のキャリアアップの姿みたいなのは、ある程度具体的にお示しいただくことは可能ですか。業務をまたいでない、あるいは縦に見ていったときにキャリアアップしていく姿みたいなのは、ある程度お示しいただくことはできますか。

○国土交通省 それぞれの業務区分でのイメージを、日本人を参考として、今の特定技能1号で設定している技能レベルから、2号をイメージしたものを、イメージを日本人を例としてお示しすることはできると思えます。ただ、またがっていないかというものはないものをどう説明するかということがありますので、またがっていないことは事実として御理解いただければと思っております。

○高橋座長 日本人が業務をまたがらないでキャリアアップしているという感じが分かれば、それでいいと思えます。そこを、追加できれば、お願いしたいと思えます。

○国土交通省 分かりました。

○高橋座長 市川委員、とりあえずそれでよろしいですか。

それから、水産加工ですけれども、ここはいろいろな方がいろいろなことをおっしゃっておりますが、現時点で委員の方でおっしゃりたい方は、ほかにいらっしゃいますか。是川委員、どうぞ。

○是川委員 今後この種の議論に対する会議としての臨み方というところにも関わってくるかと思うのですが、私なりの理解といたしましては、分野の区分を細かくすることと大きくりにすることの一般的なコストとベネフィット、メリット・デメリットということで考えますと、一概に細かくするということが実際にその業種でやっている人たち、雇用主にとってプラスに働くというわけではないのかなと思っております。というのは、既に相当数の労働者がいて新規参入がないような段階で区分を細かくしていくということは、それすなわち労働移動を制限するという効果が勝るわけですけれども、現状においては、まだ新しく外から入ってくる、参入してくるという部分が非常に大きい制度です。そういう中においては、ある意味、人気がない分野、今は同一分野内にあるんだけれども実際はその中で分かれていて、より人気があるところに人が流出するというような分野であると、それを防ぐために細分化するということは、場合によっては新しく入ってくる人をただ減らしてしまう、その細分化した分野自体がただ単に人気がなくなって誰も来なくなるという結果にもなり得るわけです。

一方で分野を大きくくくっていくというのは、逆に言うと同一分野内に人気がある、雇用吸収力があるような、そういう分野がある場合、門前市をなすではないですけれども、本当は自分の分野は細分化したところとしては人気がないんだけれども、隣接分野に人気があるところがあると、それで入ってきた人を、ある意味、少しその一部がこぼれ落ちてくると、そういう効果を期待することもできるわけです。あるいは、受入れ枠を大きく取ることで、自分野では実質、枠をほぼ使い切るような状態だけれども、ある意味、人気がない他分野が同一分野にあることで、そちらにある意味、うっかり入ってきてしまった人を引き抜くことで、事実上、枠を使い回せると、そういう効果もあるわけです。

そういう意味で申し上げますと、いわゆる濫用のリスクということに関しては、どちらか一方に偏っているということではなくて、労働移動による市場による調整ということを考えますと、むしろ細分化していくということ自体は、細分化した後のその分野自体の人気を失わせ、ただ単に誰も来なくなるというリスクをある意味、背負ってでも、あえて細分化するというのであれば、その点に関しては余り濫用のおそれはないのではないかと一般論として考えることはできるのではないかと思います。

ただ一方で、またこれは別の論点がもう一つあると思っておりますが、ある程度最初に大きく分野として追加した後に、含まれていると言いつつ事実上新規分野の追加のような形で独立する形で分野を分けていくと、それが事実上、新規参入の際に厳しく見なければいけないような様々な技能要件とかキャリアアップのところを、ある意味、非常に人気があるメジャーなところの陰に隠れてこっそり入ってしまって、結果として、のれん分けですよというような形である意味イージーな形で分かれていって、後から独立するみたいな、そういう形で使われるおそれというのは一方であるのかなと思います。

そういう意味で申し上げますと、この会議体としては、事後における分野の細分化に関しては、既にあるところからのれん分けであるというような、ちょっと許可要件を緩和するというようなことではなくて、やはりそれ自体は新規分野に求められるのと同じような条件というのはしっかり見ていく必要があると思います。一方で、単に細分化によって労働移動を防いでいる、それを防ぐためにやっているんだという点に関しては、今申し上げたような理由から、両面見ていく必要があるのかなと思った次第です。

一般論ですけれども、私の所見として、以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。おっしゃったような一般論を踏まえた上で、水産加工をどう考えるかということが課題だと思いますが、少なくとも水産加工という業種については、既に2万数千人ですか、技能実習生がいるということで、ただ、そこが、先ほども御指摘があったけれども、地域別に限定されているということで、結果的に労働移動が制限されているかもしれないと、転籍が制限されているかもしれないということなんだろうと思います。なので、必ずしも水産加工を切り出すことが細分化には当たるかどうかは、慎重に考えるべきだと思いますが、実質的な転籍制限が行われないようにするにはどうしたらいいかということで考えないといけないという気はします。

水産加工について、ほかに御意見のある方はいらっしゃいますか。

北海道（鈴木委員（代理出席））、御意見ありますか。

○鈴木委員（代理出席） 北海道でございます。北海道庁の内藤と申します。よろしくお願ひいたします。本日は鈴木知事の代理としてオンラインで出席をさせていただいております。本日はあいにく知事が公務のため出席できませんので、代わって私の方から発言をさせていただきたいと思ひます。

前回は発言させていただいたのですけれども、飲食料品製造業分野につきましては、業務区分を飲食料品製造業と水産加工業の2区分に切り分けることにつきまして賛成をさせていただきたいと思ひます。深刻な人手不足でございますので、本道の水産加工業につきましては、既に多くの外国人が就労してございますけれども、その製造現場を支える貴重な存在となつてございます。関係団体等からも、地方での受入れ、定着に配慮を求め声がございます、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育成、確保につながることを期待できるところでございます。

以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○高橋座長 ありがとうございます。

ほかに、水産加工について御意見のある方はいらっしゃいますか。追加ではよろしいですか。

黒谷委員、どうぞ。

○黒谷委員 私はかねてからこの細分化には賛同しているものなのですけれども、この分野につきましては、やはり細分化していくことによって逆に人気薄になっていく分野ではないかと私は思っているのです。そういうところについては、そういうリスクというものも業界としては抱えながらの取組になるのですけれども、それをしっかり受け入れてしっかり育てていくということで、少数精鋭ではないのですけれども、そういうことが

水産の現場では適しているのではないかなという事は改めて申し上げさせていただきたいと思っております。

○高橋座長 ありがとうございます。

ほかによろしいですか。ありがとうございます。現時点で水産加工の切り分けについて、水産庁から御意見があれば、お願いします。

○水産庁 水産庁加工流通課長の久納でございます。よろしく申し上げます。高橋座長からも数字がございましたとおり、水産加工分野の技能実習生は今約2万5,000人おりまして、飲食料品製造業分野9万人の中の約3割でございます。そして、食卓に並ぶ水産加工品の品目としては約350品目もございまして、非常に業務の幅がございまして、また、十分に幅を持った業務区分になるものと考えております。水産加工業界といえども、しっかりと日本語の能力アップも含めて、将来の幹部候補生として特定技能2号の外国人の育成をしていきたいと、そういった道筋もしっかりと水産加工の業務区分に特化した試験を準備して対応してまいりたいと業界としても考えております。水産庁も業界と、また各個別の個々のいろいろな取組、対話を通じまして、そういった指導をしてまいりたいと思っております。また、今後の賃金アップですとか休日の確保、そういった労働安全の徹底、就業環境、こういった改善をしながら、魅力ある分野としてしっかりとつくっていききたいと思っております。よろしく願いいたします。

○高橋座長 ありがとうございます。

ほかにも御意見のある方いらっしゃいますか。

では、水産加工はとりあえず議論を置きまして、ほかにも今日御発言されたい方がいらっしゃったら、お願いします。

佐久間委員、どうぞ。

○佐久間委員 ありがとうございます。私の方は机上配付資料④の方では9番から22番まで提示をさせていただきました。13番以降は個別の関係ですけれども、主に試験制度の専門会議で実施をするという流れなので、見ていただければと思います。

2-1、2-2の資料に関する関係ですけれども、前回も申し上げたのですが、今回育成就労制度、そして特定技能制度の育成イメージというのを資料でお示しいただいたところ、複数の分野、業務区分において、育成就労3年目の修了試験として特定技能1号評価試験が用いられることになっています。特定技能1号評価試験ではほとんどの分野において、例えば鉄道分野でも軌道とか電気設備、資源循環、それから物流倉庫についても、実技試験というのがC B T及びペーパーで行われることとなっており、本来は体を動かしたり、体を使った実技試験とすべきであると考えます。実技試験とは労働者の身体的な作業的能力を測定するものであり、画像を見て判断を問う設問のみで構成されるC B T形式を実技試験とするのは、意義が大きく損なわれてしまうのではないかと考えております。この点については専門家会議の方でも繰り返し訴えていきたいと思っております。

また、資料2-2でございますが、工業製品製造業の分野から提出を賜りました今回の資料の修正部分等について、これは工業製品製造業分野にかかわらず全ての分野にいえる話であります。生産性向上と日本人の雇用促進について、やはりもう一段、努力

が必要ではないかと思えます。具体的には、既に実施されている場合もあるとは思いますが、定年を迎えた高齢者のさらなる活用、そして障害者雇用については法定雇用率の達成、法定雇用率を超えたさらなる雇用の促進とか、ものづくり補助金事業、そして省力化補助金事業、厚生労働省の各種助成事業への業界団体に所属される会員企業について、申請の義務化などを行うことが重要ではないかと思えます。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ってもなお、企業が成長するために必要な人材不足対応として、育成就労外国人、そして特定技能外国人を活用する方向で業所管庁が主導し、業界として取り組む必要があると思えます。

先ほども、分野、業務の細分化については、是川委員が言われるとおり、事後における細分化というのは避けていかないと、徐々に制度がすごく分かりにくく、非常に複雑化しているような気がしております。分野とか業務区分においては、今日いらっしやっている各省庁も各団体から大変な要望を受けていると思うのですが、実際にそれだけ所管行政庁の担当課ごとに業務というのが細分化されているような気がします。これ以上また増えてくると大変なものですから、ある程度やはり大きくくり化というのを見ながら、行かなければいけないのではないかと思っております。

資料を拝見させていただきますと、補助金と助成金の周知とか、求人の募集、セミナーの開催等にとどまっている業務区分があり、生産性向上の支援策、人材確保支援策を講じる主体というのが業所管庁と考えておりますので、業界内にこのような取組をやっている企業があるという好事例的なものではなく、実際にこの要望を受けたところの何社ぐらいが外国人を入りたいのかとか、そういう具体的なものというのを数字化するのも必要なのではないかと考えています。ぜひ、まず業所管庁自らの実施件数とか、外国人を希望する事業者への助成金とか、そういうまず生産性を行う仕組みというのを取り上げていただければと、再度要請をさせていただきたいと思えます。

以上でございます。

- 高橋座長 今のお話は、工業製品について特にということですか。
- 佐久間委員 特にではございません。全体的なものですが、工業製品製造業はかなり業務区分が複雑化しています。JAIMという組織も出てきていますので、それが取りまとめる組織にもなるのでしょうけれども、業務区分が分かれて複雑化していることは否めないのではないかと思います。
- 高橋座長 そこは分かるのですが、生産性向上とか自助努力を具体的にどう測っていけばいいですかね。いろいろデータを出していただいています、何をメルクマールにしていけばいいですかね。
- 佐久間委員 ものづくり補助金とか省力化補助金をその業界団体において個別企業がどの程度受けているとか、そういう数字というのが必要だと思います。先ほどの賃金の実態調査というか、そういう結果を出していただきましたけれども、実際に受け入れている企業がどのぐらいあるのかということは、多分、なかなか把握はできないところだと思うのです。そういう実際の数で、どのように取り組んでいくかというのは、やはり数字的にみていく必要があると思えます。業務分野の幾つかは周知をしながら取り組んでいることは事実だと思うのですが、やはりちょっと見えない。ただ単に外国人

を受け入れたい、というだけになってきているのではないかという印象があります。

○高橋座長 ここは工業製品だけではなくて各分野共通だと思いますが、外国人を入れたいということについて、その前段階としてどのくらいの自助努力をしているかということについて、ある程度共通でお示しいただくことは必要かなと思います。そこを具体的にどこまでデータで示せるかは別にしても、どういう努力、あるいは所管省庁との間でどういう連携をしてやっているかということをしてできるだけお示しいただくことが必要かなと思います。

そこは事務局としては、各分野ごとにある程度、あるデータは使いながらですけれども、御説明いただくことは可能ですか。

○菱田政策課長 現在、生産性向上であるとか国内人材確保に取り組んだものの効果について、業所管省庁において作業をしてもらっているところがございます。その中で得られるデータの内容等も見ながら、関係省庁とよく相談してみたいと考えております。

○高橋座長 ありがとうございます。

ほかに御意見のある方はいらっしゃいますか。

山川委員、どうぞ。

○山川座長代理 ありがとうございます。座長もおっしゃられたように、いろいろな取組と人手不足の深刻さの状況の因果関係までは、なかなか分からないところがあるのですが、やはり取組の状況の客観的なデータを示されるということは必要かと思えます。

その上で、今検討されているということですが、基本方針の文言解釈に戻るのですが、基本方針第1の1で、特定技能の特定産業分野と育成就労分野に共通しているのですが、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、という要件が、二つに分かれて、生産性向上のための取組や国内人材の確保を行ってもという部分と、前もちょっと言いましたけれども、当該分野における人手不足が深刻であるという部分で、これは日本語の時勢の問題をどう考えるかで、人手不足が深刻であるというのは現在形ですので現状なのですが、ここで論点になるのが、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というのが、現在形で現在行っている、あるいは行ってきたことをいうのか、それとも将来行いますとか行う予定ですということをいうのかと、そういう日本語の文言解釈の問題が含まれていると思います。

他方で基本方針の第1の1には、我が国の健全な労働市場の形成に与える影響を考慮しつつ、これは多分、将来形が含まれていることは明らかなのですが、生産性向上のための取組や国内人材の確保を行ってもという部分が現在形なのか、将来やりますということも含むのかは一つの論点になるので、御議論いただいてもよろしいかと思えますし、データを示すときには現在行っているものと将来行うものを分けて、分かるような感じにしたいかと思えます。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。生産性引上げと人材の確保というのは多分両方一緒にやらなくてはいけない、どちらかだけで済むという話ではない。現在も生産性向上と

いうのはやらなくてははいけないだろうし、将来もやっていかななくてははいけないということだと思います。将来やるからといって外国人が要らないという話ではないと思うので、少なくとも現在どういう取組をしているか、あるいは将来に向けてどういうことが考えられるかをお示しいただきながら、外国人労働者をどの程度必要なのか、そこをお示しいただくということなのかなと思います。ありがとうございます。

ほかに御意見はありますか。

富高委員、どうぞ。

○富高委員 ありがとうございます。今の山川委員の御意見については、原則、現在行っている取組が重要だと思っています。もちろん将来にわたる取組も重要ですが、現行努力をしていない中で、「これからやります」ということのみで外国人を受け入れることは違うのではないかと思いますので、意見として申し上げておきたいと思います。

それから、机上配付資料①の前の事前質問への回答、項番35番、工業製品製造業の縫製業について、様々な取組により違反等も減ってきており、適正な実施に向けた取組を継続してまいりますとありますが、縫製業についてはいまだに違反事業者が発生しており、また、これまでも様々な悪質な事例等もございましたので、現状の取組にもう一步加えて、きちんとやっていくことが必要と思っております。

例えば、不適切事案や、繊維業界及び各事業所における取組状況をしっかりと可視化し、再発防止に向けた対策の実施や、好事例の展開を行うことが重要だと思っております。これまで以上に再発防止の取組を強化した上で、繊維業界と経済産業省が一体となった取組や改善策を提示することが、「追加」に当たっては重要と考えております。加えて、繊維業界の独自の取組など、様々なやられていることも聞いておりますが、やはり業所管として経済産業省が自らきちんと現場を把握し、法令違反の公表や、その対策の取組、さらなる改善に向け毎年PDCAサイクルを回していくなど、業界とともに取り組んでいくという具体的な内容を是非提示いただきたいと思います。

次に、机上配付資料①項番41の資源循環の廃棄物処分業については、安全衛生法令を含む労働関係法令違反が多く生じている中で、労働安全衛生マネジメントシステムの認証取得など、上乘せ要件があった方が良いのではないかと記載いたしましたが、そこに対する回答の記載がないと思っておりますので、改めて申し上げます。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乘せ要件を設定すべきだと考えておりますので、その点を意見として申し上げておきたいと思っております。

また、同じく項番41で、協議会において取組状況を確認することによって、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に万全を期しますと書いてあります。資源循環だけではないと思っておりますが、協議会の厳格性が求められると思っております。例えば、協議会で確認をする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に不適切な事業者であることが発覚することもあり得ると思っておりますので、上乘せ要件を入れることに併せて、受入れ停止措置などの厳格な対応をセットで行うことが分野追加に当たっては重要だと思っておりますので、意見として申し上げておきたいと思っております。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。縫製については経済産業省、いかがでしょうか。

○**経済産業省** ありがとうございます。経済産業省生活製品課、縫製の担当をしております篠原と申します。御指摘いただきましてありがとうございます。まさにコメントいただいた点、我々、繊維産業の技能実習協議会等の場を設けて、これまでもフォローアップを行ってきているところですが、少しこれまでの行ってきたフォローアップがその後どうなったかとか、見にくくなっているのではないかというのは御指摘のとおりだと思っております。御指摘を踏まえつつ、協議会の中で、これまで事案が起きたときに業界として取り組んできた事案の概要であるとか取組策を出していただいておりますが、その後、業界としてどうフォローアップをして対応が進んでいるかであるとか、業界団体として技能実習の適正化に関する委員会設置をしていますが、委員会の取組の状況をもう少し見えるような形で御報告できればと思っておりますので、今の取組を続けていくに加えて、もう少し可視化ということを進めていければと思っております。

一旦取り急ぎの回答でございますが、以上でございます。

○**高橋座長** ありがとうございます。よろしいですか。

今、技能実習を受け入れることができる縫製業者というのは協議会に入っている業者だけですか、アウトサイダー（注：協議会には入会しているが業界団体に加入していない者を想定）はどうなのでしょう。

○**経済産業省** ありがとうございます。今御指摘いただいた点ですが、繊維業の技能実習協議会を設置してございますが、業界の外の縫製の技能を受け入れる様々な業界団体が対象になっているというところでございます。他方で、アウトサイダーはどうしても業界団体の外という部分もありますので、足元の、例えば業界団体が行っている人権の行動宣言とか、そういったものは業界団体の中に閉じない、アウトサイダーに向けても周知をしている、そのフォローアップも含めていければと思っております。もちろん全てできるかというのは難しい部分はあるのですが、業界団体として、できる部分を幅広く思っています。

以上でございます。

○**高橋座長** アウトサイダーが様々な問題を起こしたという記憶があるのですが、業界団体であれば当然、監視は利くと思うのですが、アウトサイダーについては監視は実際にはなかなかできないということなのでしょう。

○**経済産業省** ありがとうございます。全てにできるかというのと、全てというのがなかなか証明できないというところはあるのですが、例えば婦人の子供服とかであれば、業界団体の外の企業であっても、産業の集積地がありますので、その繊維産業以外の、例えば組合とか、ほかの商工団体の会員さんとか、そういう方について周知を行ってございますし、我々の行政文書の中でも、受け入れている監理団体とかそういうところにも周知をしながら、幅広く捕捉をできるようにと思っております。もちろん個別で違反事例が生じたときというのは、厚生労働省等の公表の中でどういう事業者かというのは出てきますので、そこはしっかり個別には捕捉をしていきますし、その上でほかのアウトサイダーの企業が違反を起こさないようにというのを幅広くフォローしていくという形で行っています。

○**高橋座長** それで、今度は特定技能になった場合は、やはりアウトサイダーでも特定技

能は設定できるということでしょうか。

○**経済産業省** 特定技能においても、アウトサイダーも当然受け入れることができるというところがございます。その上で、特定技能においては繊維産業は今、上乘せの要件というのも課してございますので、業界の中、外かかわらず、少し追加要件を課す中で、より適正に運用できるようにと努めているところがございます。

○**高橋座長** ありがとうございます。

資源循環について環境省、お願いできますか。上乘せに対する考え方なり悪質業者の排除ということについて、いかがでしょうか。

○**環境省** ありがとうございます。環境省資源循環課長の相澤と申します。前回も御指摘いただきおりました、上乘せの要件というのは検討しているところがございます。はっきり資料上書いておらず、大変失礼いたしました。協議会の運営についても御意見を頂いておりました、ある意味そこもセットで考えていかないといけないところだと思っております、今ちょっと詳細についていろいろ考えているところがございます。

以上でございます。

○**高橋座長** ありがとうございます。よろしいですか。

ほかに御意見ある方。

山協委員、どうぞ。

○**山協委員** ありがとうございます。机上配付資料④の項番71についてなのですが、先ほどの富高委員の問題意識と同じくするものだと思いますし、今の業所管庁の御回答とも関連しますけれども、これまでのやり取りで業所管庁の方から、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を確認し、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とれるよう実施方法を含め検討いたしますとあるのですが、この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が分野別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は、かなり気になります。少なくとも現状の特定技能制度において、分野別協議会の意義とか機能は私も非常に重要だと思っておりますけれども、実態としては余り活発に機能しない、動いていないと認識しています。ですので、この協議会による事業者の受入れ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今後更に具体的に検討して、明らかにしていただければ幸いです。

以上です。

○**高橋座長** 今の点について、環境省、いかがでしょうか。

○**環境省** ありがとうございます。先ほど御意見いただきまして、いずれにしましても、我々、新規分野ということで、まだ勉強している部分もございまして、先ほども今もお話のあったように、ほかの分野でうまくいっている事例とか、そういったところもある程度参考にさせていただきながら、どういうふうなやり方がいいかを考えたいと思っております、今考えているところがございます。いずれにしましても、御指摘の点はしっかり考えていかなければならない、実効性を担保する上で必要な措置だと思いますので、検討させていただきたいと思っております。ありがとうございます。

○**高橋座長** ありがとうございます。

今、資源循環分野でのお話がありましたけれども、今日、皆さんの御意見の中に、資源循環分野に限らずほかの分野でも似たような御指摘、すなわち特定技能制度の下で協議会が実質的にきちんと機能しているかどうかということについて疑問を投げ掛ける方が結構いらっしゃって、上乘せ要件などを設定する場合には非常にそこが重要だと思いますので、各所管省庁にお任せしておくべきなのか、あるいは、例えば育成就労であれば技能実習機構がその辺の監視なりチェックをしているわけですがけれども、特定技能については技能実習機構というのがそこは手を出さない、あるいはこれからそこも含めてしていくということなのか、要するに業界とダブルチェックしていくということは考えられないのかどうかということも含めて、これは一種、制度設計に係ることだと思いますが、いろいろな条件がこれから出てくるとは思います、そこについての業界の取組、あるいはその取組を担保するための仕組みというか、所管省庁あるいは事務局としての取組が、私は必要なのではないかと思います、そこは各業界ごとなのでしょうか、ある程度横断的にお話はできるのでしょうか。いかがでしょうか。

○**菱田政策課長** ありがとうございます。制度所管の方からお答えさせていただきます。まず初めに、分野別協議会の関係でございますけれども、特定技能においては各協議会加入が特定技能外国人を受け入れるための要件になるわけでございますけれども、協議会の実際の活動状況等については、また次回以降、どのようなお示しの仕方ができるか検討させていただきたいと考えております。特定技能制度と育成就労制度という中で、外国人育成就労機構の在り方についての御質問かと思っておりますけれども、この特定技能制度においては、地方出入国在留管理局による特定技能所属機関に対する実地調査を一定期間ごとに実施することとしております。

特定技能所属機関又は当該機関との契約により1号特定技能外国人支援計画の全部の委託を受けた登録支援機関、これが1号特定技能外国人の労働状況や生活状況を確認するために、当該外国人及びその監督をする立場にある者、それぞれと定期的な面談、これは3か月に1回以上になりますけれども、これを実施することというのが今の制度の建て付けになっておりますので、まずはこの建て付けの中で適正に運用してまいりたいと考えているところでございます。

○**高橋座長** ありがとうございます。そうしましたら、この点はちょっと宿題ということで、整理していただければと思います。ありがとうございます。

ほかに御意見のある方はいらっしゃいますか。どうぞ、川口課長。

○**川口外国人雇用対策課長** 補足をいたします。まさに今、高橋座長がおっしゃったところは非常に本質的な観点だと思いますが、特定技能にしても育成就労にしても、要は行政機関、つまり技能実習だったら技能実習機構、そして特定技能であれば地方入管がまず行政機関としてチェックする部分があります。あるいは協議会が協議会の要件として見るという部分もありますし、建設分野のように国土交通大臣が直接審査する、チェックすると、こういう3段階ぐらいのやり方があります。

どこで見ることにするにしても、非常に重要なのは、これは制度所管省庁として合計4年ぐらいやっている感覚からすると、やはり定性的な要件というのは非常にチェックがしにくいです。機構であっても協議会であっても、これは同様だと思います。やはり

定量的な、こういう事業所でなければいけないとか、それは適切性マークであるとか優良認定であるとか、こういう定量的要件を満たすという物差しがしっかり定められれば、これは協議会でも見られますし、機構でも見られます。逆にここが定性的だと、どちらにしてもなかなか見られないというところがありますので、そういった観点からも、いろいろな要件の設定の仕方というのはあると思いますが、やはりある程度この部分はかっちり、ある部分はどうしても定性的に定めるしかないというところ、この組合せであらうかとは経験則上、考えております。

以上です。

- 高橋座長 ありがとうございます。例えば、生産性向上を定量的に把握するのは難しいところではありますが、一方で、例えば今議論になっている資源循環分野だと、悪質な業者を排除するという事自体については極めて取組が可視化できる話だと思うので、そういった排除が担保される仕組みにするとかということは当然議論できるわけですよ。そこは一定程度議論できるところがあるのではないかと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。ありがとうございます。

ほかに御意見、ほかの項目でも結構ですけれども、ありますか。

どうぞ、富田委員。

- 富田委員 今のに関連して、私も協議会についてはいろいろ資料を出していただきたいです。今日の机上配付資料④の23番にも記載しましたが、特定技能制度というのは、登録支援機関によって労働者を守って、協議会によって所属機関側の適正を図りましょうという制度のはずなのですが、登録支援機関はものすごく簡単になれてしまって、およそ労働法なんか知らない人たちが登録支援機関をやっています。入管法すら危ういという方もいます。協議会の方は、ひどい違反が多いのではないかなという所属機関についても継続的に加入できているのではないかなと感じるところが多くて、少し協議会の実態を明らかにしていただきたいなと思っております。

現場で相談を受けていると、特定技能1号で試験が特に簡単な分野で、多数受け入れるのですけれども、所属機関は横浜のはずなのになぜか福岡から上陸していたり、埼玉の会社に所属しているはずなのに大阪から入国したりというケースを見かけます。御本人たちにあなたの会社はどこなのと聞くと、全く分からないというようなケースも散見されます。技能実習では、このようなことは全然なくて、特定技能で見られる現象です。特定技能1号で入って1年目に入ってこられた方たちがどれぐらいきちんと適正に更新されているのか。大体皆さん2年以上働きたい、3年以上働きたいと思っていられると思うんですね。でも、そうやって来日前に雇用契約を結んだ企業と全然違うところで働かされてしまっている。そういう方たちは、多分在留期間を更新できていないのではないかと思います。そうすると、在留期間の更新の数字で出すことはできないのかなと。他にも、月給のはずなのに、ホテル清掃で1部屋片づけたら幾らねとか、これは技能実習だったと思いますが縫製でもこれだけ作ったら幾らねというような、なぜか出来高の賃金になってしまっているという事例もあり、早期の離職につながっています。特定技能1号で簡単に入ってきてしまって、その後が心配な人というのがかなり見られるので、そういう方の数を入管の統計上のデータで調べられないかなと、なかなか難し

いかかもしれないのですけれども、思ったりしております。

○高橋座長 分野の切り分けとか追加とは違うお話だと思いますが、非常に重要な話なので、特定技能で入ってきている人たちの実態というのは、事務局としてデータは把握されていますか。

○梅原室長 出入国在留管理庁の特定技能担当の室長でございます。我々の方でも今お話があったような事情を承知しており、調査をしているところでございます。どういうデータがお示しできるかはまた改めて御検討させていただきますと思います。以上です。

○高橋座長 制度の根幹に関わる話ですから、切り分けの議論とは別に、そこをきちんと踏まえておかないといけないと思うので、ぜひデータなり情報をお願いしたいと思います。ありがとうございます。

ほかに御意見のある方はいらっしゃいますか。よろしいでしょうか。

議題（２）につきましては、いろいろな御意見を頂きましたので、事務局でぜひ宿題として整理していただいて、次回の会議に御報告をお願いしたいと思います。

今後の会議の進め方についてですけれども、本日御意見や御指摘があった分野については次回以降も引き続き議論いただくこととしたいと思います。一方で、各分野の指摘事項がだんだん集約されてきていると思います。中には上乗せ要件という論点の中で御議論いただいた方がいいものもそれなりにあると思います。私たちの審議のスケジュールというのは年末がありますので、そこを考えますと、引き続き議論をしつつも、９月ぐらいから新規分野、それから業務区分等を追加する分野及び業務の切り分けを行う分野、ここを含めて上乗せ要件とか、それから転籍制限期間等の重要論点の議論に移行したいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。そのように進めさせていただきたいと思いますが、ぜひ事務局には、今までは御発言の委員別に項目整理されていますけれども、できるだけ分野別で論点分かるような整理の仕方を次回以降、ぜひお願いしたいと思います。誰が何を言ったということよりも、その分野で何が論点かということがこれから非常に重要だと思いますので、ぜひその整理をお願いしたいと思います。

（３）バス・タクシー運転者に係る日本語能力要件（案）について

○高橋座長 それでは、議題（２）の議論はここまでとして、議題（３）について、前回に引き続き、自動車運送業分野のバス・タクシー運転者に係る日本語能力要件（案）について議論したいと思います。資料は資料３及び机上配付資料になります。

まずは、分野所管の国土交通省自動車運送業分野から、５分程度で資料の説明をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

○国土交通省 国土交通省旅客課参事官の二瓶と申します。私の方から資料３の方を使って説明させていただきたいと思います。

資料の７１ページを御覧ください。前回も御説明させていただきましたけれども、バス・タクシーの事業、非常に担い手不足が深刻化しているといったような状況でございますが、その中で私ども業界の方で行っている生産性向上、国内人材確保の取組を御紹

介させていただきたいと思っております。まず、生産性向上のところですが、我々交通DXの推進といったようなところを今積極的にやっているところでございます。必要な運転者数を合理化するために業務の効率化、省力化の取組というものを様々やっているということでございまして、下に事例①、②という形で書いているところでございます。こちらはお目通しいただければと思っております。

また、国内の人材確保のところですが、我々は運賃改定に関する取組というものも積極的に進めているというところでございまして、平均で2割程度改善しているといったようなところもデータとしてございます。また、職場環境の改善といったようなところで、働きやすい職場認証制度、そうした制度を設けてございまして、例えば女性に配慮した環境整備ということで、更衣室であったりとか企業内の託児所、そうしたものを用意したりとかしている事業者を認証しているといったような取組もしてございます。

また、人材確保に対する支援というところでありまして、広報活動であったりとか、あと、いわゆる2種免許を積極的に従業員に取らせるようなところに対する支援といったようなところも行っているところでございまして、内数表記ではあるのですが、これら予算については総額500億円の内数といったような形で私どもも精一杯支援をしている状況であるというところでございます。

次、72ページでございます。道路交通・日本語教育の専門家に関する意見というところでありまして、道路交通の専門家と日本語教育の専門家、それぞれから日本語能力N4相当でも単独乗務は可能といったような回答を得ているというところでございます。道路交通の専門家によりますと、N4の運転者に対してもバス事業者がきちんと教育を行うということが担保されることを前提とすれば、N4バス運転者の単独乗務を認めて地域住民の足を守っていくことが重要であるといったようなところを頂いてございまして、また、日本語教育の専門家の方からは、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考えているといったようなコメントを頂戴しているところでございます。

次、73ページでございます。バス事業者が使用している無線についてというところでございます。バス事業者は大きくこの三つ、IP無線といったものと簡易無線といったものと一般業務無線といったようなものを使って、それぞれバスの運転者と営業所間の通信を確保しているといったところでございます。一番上のIP無線だけは、これは携帯電話のエリア内での利用可といったような状況ではございますけれども、携帯電話が繋がらない部分もあるかもしれないというところもありますので、一般的には離島や半島においては一般業務無線というものを使用していると。下は具体的な例として、薩摩半島、知床半島をはじめとして離島も含めて、こうしたところでは一般業務無線の方を使用しているといったようなところの確認が得られているところでございます。なので、離島や半島においても無線や携帯電話を活用して営業等の通信は可能であると我々は考えているところでございます。

74ページから、離島・半島の自治体からの声ということで、我々集めてまいりました。一番上、74ページのところで、総論的に自治体より外国人運転者の受入れ条件の

緩和措置を求める声が多かったと書いているところがございます。それぞれ、やはり離島・半島の自治体は、特に公共交通網の維持の確保、そうしたものが喫緊の課題となっているというようなところでありまして、こうした自治体からの声としては、N4レベルの外国人運転者について単独乗務を認めるといったような緩和措置をぜひお願いしたいといったような声を頂戴しているというところがございます。

私の方からの説明は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、意見交換に移りたいと思います。御意見のある方はどなたでも、お願いしたいと思います。

山脇委員、どうぞ。

○山脇委員 ありがとうございます。私は、机上配付資料④の項番51番から項番70番まで、事前に意見を提出させていただいたのですが、そのまとめとして、項番70番について申し上げたいと思います。

自動車運送業分野におけるバス・タクシー運転手の日本語能力要件の緩和については、業所管庁に御説明いただいている地方を含めたバス・タクシーの運行維持の必要性という全体的な趣旨については理解できる部分もあります。また、私は個人的に離島・半島を含む僻地が好きなので、これまで多く訪れてきました。そうした地域における交通インフラ維持の重要性は理解しているつもりです。しかし、これまでの議論から、以下に申し上げる①番から⑥番などの重要な事実が明らかとなっています。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と考えます。

まず①番として、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日の前回閣議決定以降の人手不足状況の更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。

②番として、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。

③番、N4というのは漢字200字程度、小学校低学年レベルの日本語能力であり、実際には片言に近いレベルの人も多くいらっしゃいます。その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事実。

④番として、交通事故全体における1人当たりの交通事故発生率は、外国人の方の方が日本人よりも約1.7倍から約1.8倍も高いという事実。

⑤番、これが非常に重要な事実だととりわけ思っていますけれども、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という事実。

⑥番、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いまだ明らかにされていない事実。

以上に申し上げた事実からすれば、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と考えます。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。国土交通省、いかがでしょうか。

○国土交通省 御指摘ありがとうございます。私どもとしても、委員の方々皆様に御理解いただけるような説明をなるべく尽くしてまいりたいと思っております。現時点で明確に回答を持ち合わせているわけではないのですけれども、何を御提示できるかどうかということも含めて検討してまいりたいと思っております。

特に、⑤の部分でございますけれども、例えば、いわゆる離島・半島区域ではないところについてどういう扱いをしていくのかということについても、我々に何かできることはないかということは検討してまいりたいと思っておりますので、次回以降、お示しできるタイミングでお示ししたいと考えてございます。

以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

ほかに御意見のある方はいらっしゃいますか。

堀内委員、どうぞ。

○堀内委員 ありがとうございます。提出資料でいいますと机上配付資料④の項番47になりますけれども、意見と質問、1点ずつ申し上げたいと思います。

まず、地方において、人材不足、人手不足等もあって、交通空白地の拡大というのは地域社会を維持していく上で深刻な課題となっていることは重々理解しております。そうした中で、路線バスに乗務する外国人運転手の方の日本語能力要件の緩和について、サービスの利用者を代表する形で地元の自治体の方からも要望が上がっていることは、頂いた資料も含めてですけれども、理解しているところであります。交通空白地における自治体やサービスを利用される方々が、N4レベルの外国人材であっても受け入れたいというようなニーズが実際にあるということであれば、運転技能の担保など安全性の確保は当然大前提になりますけれども、その上でN4レベルの外国人材がその地域で活躍できるような環境を整えていくこと自体を否定する必要はないだろうと考えております。

ただし、やはりイレギュラー事象への対応をしていく必要があるという観点からは、あくまで目指すべきはN3レベル以上の日本語能力の取得でありますので、受け入れた後も受け入れる事業者等の責任において、N3レベル以上の着実な取得に向けた支援を継続的に講じるためのインセンティブ設計等を検討いただく必要があるのではないかと思います。

それから、1点、質問になりますけれども、今回のこの議題は、バス・タクシー運転者に係る日本語能力要件となっております。これまでの議論や所管省庁の御用意いただいた資料は、主に路線バスを前提としたお話になっているかと思えます。今回の日本語能力要件の緩和は、タクシー事業者や一般貸切旅客自動車運送事業、いわゆる貸切バスの要件については緩和しないということで切り分けてよいのかをお尋ねしたいと思えます。もしそれも含めて検討するというのであれば、路線バスと同様に、政府としてエビデンスを示していただければと思えます。

以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。最後の御質問の部分について、国土交通省、回答をお願いします。

○国土交通省 ありがとうございます。貸切バスの部分をどういう扱いをしていくのかというところについても、今後検討してまいりたいと思っております。現時点で答えを持ち合わせておらず、申し訳ございません。

○高橋座長 ありがとうございます。

ほかに御意見のある方はいらっしゃいますか。

山脇委員。

○山脇委員 今の堀内委員の御意見を受けての追加なのですが、今の堀内委員の御意見と問題意識は共通するかと思うのですが、仮に今後、合理的な修正案というものを御検討いただけるとすれば、地元自治体の意向やニーズというのも非常に重要だと思います。したがって、仮に合理的な要件の下で一定程度緩和するとすれば、その要件として、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というのはポイントの一つになるかと考えています。具体的には、例えば一定期間内の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、また地元住民への丁寧な説明などについての自治体による全面的な協力が得られること、そのような協力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というのがポイントの一つになるのではないかと現時点では考えております。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。現時点で国土交通省として何かコメントはありますか。

○国土交通省 有り難くコメントとして頂戴したいと思います。

○高橋座長 ありがとうございます。

ほかには。

黒谷委員、どうぞ。

○黒谷委員 これにつきましては私は、机上配付資料④の1ページ目の項番8になっておりますけれども、この見直し案につきましては前向きに捉えたいという立場であります。もちろん安全に絶対はありませんので、なかなかすぐにとというのは、今日、明日からというわけにはいかないでしょうけれども、前向きに捉えたいと思っております。安全運転、各方面に一部の懸念は残っておりますけれども、事業者によります外国人材の日本語や

交通法令等の学習、教育の徹底を図ってもらうということを前提にしまして、地域の住民の足を守ることを優先とすべきではないかと思っています。交通網の維持確保です。

これは、過疎・離島等の地域でも高齢化が極度に進んでまして、独居老人等も年々増えておりまして、買物や病院への通院すらままならない状況が生まれてきているという現状です。というのは、私も実際、東北は秋田の片田舎の、しかも過疎地帯の出身で、まだ実家もあるのですけれども、行けば、やはりこの3年ぐらいで非常に人が激減したということと、年に3回ほど帰りますけれども、行くと友達と夜会ったりすると、ここ1年で顕著だったのが運転代行です。ほぼなくなってきたのです。もう確保すら難しいと、では我々はどこに行けばいいんだという話になって、笑い話にはしてしまうのですけれども、それぐらい運転手というのはいなくなっているというのが現状で、病院というのなかなか難しい、行きづらくなってきて、家族の方が面倒を見ればいいのかとなりますけれども、その家族も現状、共働きの夫婦の方が多くなっておりまして、日中は別の勤め先に行っていて、わざわざ休みを取って対応しなければいけないとなると、お年寄りの方々は当然そこに気を使って、いやいや、大丈夫だよと言っても、バスがないと、去年あった時間帯のバスがなくなった、どうだとなって、結局行けなくなってしまいうという現状も実は見られるというのが、ここ数年のとりわけ顕著に出ている状況であると思っています。外国人材の受入れによりまして過疎・離島等のバス・タクシーの運転手の不足を解消しまして、地域経済社会の維持発展につなげていくべきなのではないかと思っております。

この制度を通じまして育成されました優秀な外国人材には、田舎のおじいちゃん、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になってもらって活躍してもらいたいというのが、地方の観点から見た場合には重要であるかなと思っています。また、この議論の終局的な目標であります外国人との共生社会の実現という観点からも、これは非常に象徴的なことのひとつだと思いますけれども、大いに期待したいと思っています。あくまでもこれは安全の確保や、そういうものを前提としての話でございます。また、外国人材の方々がバスやタクシー運転を担っていくということが現実になった場合でございますけれども、その場合は受入れ自治体等によりまして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一方で重要であるということも、併せて進めていくべきなのではないかと考えております。

あとは、ほかの委員の方もありましたけれども、社会実証とかそういうことにも早く取り組んでいくべきなのではないかというのが私の意見でございます。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。

北海道（鈴木委員（代理出席））、手が挙がっていますので、お願いできますか。

○鈴木委員（代理出席） ありがとうございます。改めまして、北海道庁の外国人材担当局長の内藤と申します。よろしく願いいたします。知事から預かっております意見につきまして、私の方から御報告の方をさせていただきたいと思っております。

バス事業につきましては、地域の暮らしや産業を支えているほか、旅行客の移動手段

としても重要な役割を担っておりますが、多くの事業者において運転手不足が顕著となっております。地域のバス路線を安定的に確保する上で喫緊の課題となっていることから、運転手の確保に向けては、特定技能制度の活用を念頭に置いた外国人材の確保に向けた取組を展開するなど、幅広い対応が重要と考えているところでございます。こうした中、自動車運送業分野に関しまして、日本語能力試験の緩和につきましても、安全運行の確保を最優先に、事業者や関係団体に対しまして意見を丁寧に聴取した上での議論を進めていただきたいと考えておるところでございます。

以上となります。よろしくお願いいたします。

○高橋座長 ありがとうございました。

それでは、佐久間委員、どうぞ。

○佐久間委員 ありがとうございます。まず、外国人の特定技能で在留資格で受け入れたドライバーを入れたことによって、本数が維持されるというのはわかりますが、半島・離島において維持されて、そして増便が行われるかどうか、これについては多分、経営の面からの観点が非常に強いのではないかと思います。特定技能外国人を入れたからといってすぐ増えるわけではないような気がします。

それと、ドライバーも、いろいろ作成していただいた資料の中では、定住者の関係とか、ほかの在留資格を持たれた方をドライバーとして受ければ、それでも対応できるのではないかとということもありますので、今回いろいろな自治体からの御意見とか大学の先生から肯定的な、入れていきたいという意見を頂いているのですけれども、多分、肯定的な意見のほかに、否定的な意見もあると思うのですが、それが一つも見られないんですね。あと、自治体の意見の中では、住民にこういうアンケートを取って、やはり増便がされるんだとか、そういう理由を持ったアンケートなのか、ただ単にドライバーを別に入れても本数が維持されればいいですかという、そういうアンケート調査なのか、明確ではないので、その辺を教えていただければと思います。

私とすれば、昨年12月、そして今年に入って本格化してくるということになるのでしょうかけれども、バス、それからトラック、タクシーの関係ですね、まだ実数がそんなに上がっていない段階で、当初からN3ということで出てきたわけですね。それを、そういう実証もない中で一挙に変更されるよりは、やはり様子を見て、各地域の実数的なものを見ながら、違反率とかそういうものもあるでしょう、またお年寄りの関係のコミュニケーションもあるでしょうけれども、そういうのをまず取っていただいて、それからでも遅くはないのではないかと思います。私は極端に否定をしているわけではないのですけれども、現時点では時期早尚ではないかと思っております。

総務省の所管の事業でありますけれども、離島等のいわゆる人口の急減地域においては、特定地域づくりの事業協同組合を設立して、自治体からの交付金を頂きながら、マルチワーカーとして県外から移住者の受入れる事業もあります。そういうバス・タクシーのドライバーについても、別に特定技能の関係ではなくて、いろいろな形態があると思います。空き時間はほかのことをできますし、そういう制度を利用させていただくというのも必要ではないかなと思います。現時点では、まず実施をしていただいて、その後、また検討していけばよろしいのではないかと考えます。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。アンケート調査の内容とか、あるいはバス事業者の実態とか、それから地域の足の実態ですね、私の感覚的には日々本数が減っているのではないかと思いますけれども、その辺も含めて、ここは宿題という形でよろしいですかね。

○国土交通省 アンケートの部分についてだけ御回答させていただきますと、私どもで何か特定の方向性に何か誘導するような形でアンケートをしたわけではないというところだけ、この場では御回答させていただきたいと思います。

あと、もう一つ補足させていただくとすれば、なかなか現状、増便というところまでお願いをしていくというところは正直、難しいというところはあるかと思ってございます。一方で、各地域を回ってお話を聞いて我々が感じているのは、少なくとも今の便を維持してほしいというところだけでも求める声というのが非常に大きいというところがございます。なかなか今我々がお願いをしている要件の緩和、それをしたからといって一挙両得に増便につながっていくというところまでは難しいのかなというところではあるのですけれども、現状、地域の足の確保をしなければいけないというところについては待たなしの課題になっていて、少なくとも今、地域の中で今1便とか2便しかないかもしれませんけれども、なるべくその便数だけでも維持してほしいという声があるというところは御理解いただきたいなと思ってございます。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。ここはバス事業者の方に対するヒアリングとか、そういうことである程度理解は深まりますかね、それとも宿題という形で回答いただきますかね。

○是川委員 私のいろいろ議論をお伺いして気になった点について、ちょっと申し上げたいと思います。本件については、そもそも改めて確認させていただきたいのが、もともと大型2種免許の試験において、国籍条項があるかないかということです。あとは、もともとの大型2種の試験で国籍条項あるなしにかかわらず、日本人が受験する場合も、日本語の運用能力全般を問う試験を課しているかどうか。例えば、法曹資格等を取る場合の、最初の大学卒業程度の学力があるかを見るような試験とか、各種士業において、大学を卒業していない場合などは一次試験というようなものがあったりするかと思いますが、大型2種についてそういう一般的な言語運用能力全般を問うような試験があるかどうかについて、ちょっと教えていただけますでしょうか。

○高橋座長 国土交通省、回答いただけますか。

○国土交通省 大型2種試験を受ける前提としては、今御指摘いただいたような日本語能力を求めるような試験という科目であるとか、そういったものはございません。一方で、今回の外国人を大型2種のドライバーとして活用するというところについては、しかるべき日本語能力を求めていくことになるということでございます。

○是川委員 ちょっと確認なのですが、例えば、永住資格を持っている人とか、もう日本に合法的に在留している人が取る場合でも、日本語要件を課すということでしょうか。

○国土交通省 その方々は基本的にはもう別途、在留資格をお持ちだということなので、特段日本語能力というのは求めないということで考えてございます。

○是川委員 分かりました。その上でちょっと気になった点なのですけれども、こちらは基本的には特定技能の在留資格を出すという点の分野追加なので、議論かと思うのですが、本件のように運転技術といったような形で専門的な試験が既にある、そこに特に日本人も含めて教養試験のような形で言語運用能力全般が問われていない場合に、在留資格という形で日本語を、本来試験に合格できようもないような日本語能力だとまずいよねということで、あらかじめ試験が本来求める日本語よりも低い要件で課していくのであれば、ある程度、意味があるというか、それは適正かなと思うのですが、例えば、今ここで想定されている事態として、大型2種には受かるんだけれども日本語で駄目だから駄目ですということが、そもそもの資格の運用試験として妥当なのかどうか。我々の扱っている議論というのは、あくまで在留資格上出すか出さないかという議論であって、それを出す出さないということで本来その制度が積み重ねてきた実績とか専門技能に関する試験内容に関して、ある意味、間接的に介入できるのかどうかという論点なのではないかと、要するに、間接差別になるのではないかと印象をちょっと持ちました。

例えば、ちょっと事例としては異なりますけれども、航空機のパイロットに求められる語学要件というのはさほど高くないと聞いています。実際の事故が起きた場合の対処能力というのは相当なものが求められるわけですね。ただ、実際、英語能力というのはさほどのものは求められていないと。それは危機管理能力、事故対処能力といわゆる言語運用能力全般というのが、必ずしもリニアに対応しているわけではないと。災害事故発生時というのは、例えば乗客等の誘導に関しても、情理を尽くして説明しなければ避難しないとがんと拒むというような状況で誘導するというケースはないわけですね。

そういう意味で言いますと、確かに事故が起きてはいけないという一般原則はもつともですし、それが離島等だから必要があるから緩和されているという議論に全くつながらないのではあるのですが、それが本当に日本語による差として議論されることが適切かということと、それが本来の大型2種の持っている技能、専門スキルとしての試験の、更にその外側で日本語という形で議論することがどれだけ適正かという議論は、ちょっとあるのかなと感じた次第です。

○高橋座長 国土交通省、お願いします。

○国土交通省 なかなか難しい御質問というか御意見だなと思ってございまして、現状バス・タクシーについては、いわゆる分野としては追加はされているというところではありまして、その上で今回、離島とか半島のバスについてはN4だけでも単独乗車ができないかといったようなところであるとか、あとはバス・タクシーについてN4プラス日本語サポーターという形の運用ができないかといったところをお願いするものでございます。その上で、今の頂いた御指摘のところについては、運転免許制度がどういうふうになっていくのかということをございますので、どちらかというところ警察庁の話になってまいります。そのため、私どもでどこまでお答えできるかということはあるのですが、頂いた御指摘として、我々として何ができるか考えてみたいとは思っています。

以上です。

- 高橋座長 私も余り議論をきちんと理解し切れていないですけども。何か御意見のある方はいらっしゃいますか。
- 富田委員 是川先生のおっしゃることも分からなくはないのですけれども、2種免許は20か国語で受けることができていると聞きます。航空機のパイロットであれば避難のときというのは、緊急時でこう避難してくださいという言語として幅が広くはない、理を尽くして説得するような話ではないということ、まさにおっしゃるとおりだと思います。でも、現場でN4のレベルの外国人と対応していると、本当に話ができないのです。相談を聞くことすらできなくて、通訳を介さなければ相談ができないような状況で、かつ本人たちは在留資格と仕事とが全部結び付いていることが分かっているので、事故なんかを起こしてしまったときに、刑事事件になってしまうかもしれない、そうしたら帰らされるかもしれないと思って現場から逃げてしまったりする。でも、そんなことはないんだよ、そこはまず対応して、あなたの安全も大事だし、乗客の安全も大事なのですよということをきちんと理解して行動できる人というのが、技能実習や特定技能の外国人の相談を受けていると想像できません。N3でも正直難しいと思うのですが、N4レベルの方たちがバスやタクシーを運転しているというところがちょっと想像ができないです。

黒谷委員のおっしゃった、過疎地域での高齢者の方たちの生活がとても不便になっているということも、私も佐渡島に赴任していましたし、とてもよく想像できます。ただ、例えば私の実家の近くにはコミュニティーバスが走っておりますし、過疎地に住まわれる高齢者の方たちの生活というのは、事業者ではなく自治体が責任を持って守っていくべきものだと思います。それは運航本数とかの問題ではありません。生活を維持するためなら1日1往復走れば多分大丈夫なんだと思うのです。特定技能外国人というのは運転手しかできません。佐久間さんの御意見を聞いて、なるほどと思ったのですけれども、幾つか仕事ができればそこで生活ができたとしても、特定技能外国人を1人抱えようとすると、それだけで月20万、30万、かかるんですね。それを全然人が乗らない路線に人を配置して、その高齢者の生活を維持するというのは、誰がその費用負担をするのですか。だから、それは外国人を入れて解決ということとまたちょっと違うし、地方に帰省したときに代行がないというのは、それはまた別の問題だと思うのですけれども、そこを特定技能外国人で埋めるべきなのかというのは、やはりN3の人たちを入れてみてから考えてみていただきたいなと思います。

- 高橋座長 ありがとうございます。実証という言葉がちょっと出ましたけれども、意見を書いている方もいらっしゃいますが、実証試験とかということを実体的にやることは実務的には考えられますか。国土交通省として、いかがでしょうか。
- 国土交通省 頂いた御指摘としては、ちょっと考えてみたいとは思いますが、ではいつからやるのかとか、そうした部分まで考えると、なかなか難しいのかなというのが私の直感的な感想ではございます。ただ、意見としては頂戴してございますので、そこは踏まえてみたいとは思っています。
- 高橋座長 ありがとうございます。

ほかに御意見のある方はいらっしゃいますか。

では、取りあえず今日出た御意見を踏まえて、国土交通省として宿題として整理をしていただければと思います。国土交通省、それから事務局も含めて整理していただいた上で、次回以降の会議でまたお示しを頂きたいと思います。それでよろしいでしょうか。

ほかにこの件について、宿題になりますから、御意見を言っておきたい方がいらっしゃれば。

○市川委員 私は、例えば実証実験を経てとかということもちょっと考えてはどうかと申し上げたのですが、それが難しいとしても、例えばこういう事故があった、こういう災害が発生した、土砂崩れが起きたなんていうときに、誰とどういう連絡を取り合っ、何語で連絡を取り合っ、こういう形で対応していくのですよというようなオペレーションみたいなものが見えてこない、抽象的にN3なら、N4ならと言っているけれどもなかなかイメージしにくいなというところは、ちょっと私自身は今感じているので、できるだけそのあたりのところも具体化できるのであれば、伺いたいなと思っています。

○高橋座長 言うまでもないことですが、この会議としてもこういう案件に対して血の通った回答はしたい、答えは出したいとは思っていますが、ただ、やはり安全確保というところがずっと引っかかっている、そこをどう担保していくか、あるいは、より本質的に言えば、このドライバーを確保するのは誰の責任なのか等も含めて、自治体とバス業者との関係とか住民との関係とか、その辺も整理していただければと思います。

山川委員。

○山川座長代理 座長にまとめていただいたようなところでもありますが、この問題の難しいのは、やはり基本方針の先ほどの文言からはなかなか出てきにくい点が二つあって、一つはやはり公共性というか、それをどう考えるかという、需要と供給のバランスで賃金を上げれば人が来るであろう、それにより供給を増やすというようなことだけでは済まない部分があり、そこではおっしゃられたような自治体の責任みたいなものが出てくるのかなと。もう一つ、安全性というようなことがあって、これは本人の安全性の他に、乗客の安全性、これはほかの分野でも出てき得るのですけれども、そういう安全性という両面での公共性をどう考慮するかということが出てくるのかなと思っています。

それらも含めて、ほかの分野にも若干わたるのですが、上乗せの話が出ていまして、論理的には、まず育成就労分野とか特定産業分野に該当するために、先ほど申し上げたような、いろいろな取組を行ってもなお人手不足であるというところがまずあって、それで受け入れることとする場合に、いろいろな考慮をした上乗せを考えるという議論の設定になっていると思うのですが、若干区別が曖昧な部分もあって、既に上乗せの話が一部されていますので、最終的にはまだ後の話なのですけれども、今の時点でも、様々な分野について上乗せ等も考えていますというようなことを若干議論してもいいのかなと、確定はまた後なのでしょうけれども、そういう感じもしております。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。

それでは、本日の会議はここまでとしたいと思います。

次回の日程及び今後のスケジュールなどについて、事務局から説明をお願いします。

○事務局 次回の開催予定について御説明いたします。

第6回会議につきましては、8月4日月曜日を予定しております。場所は法務省会議室で開催いたします。次回の議題ですとか事前説明の日程等については、追って調整させていただきます。

事務局からは以上です。

○高橋座長 今の説明について、何か御質問、御意見はありますか。よろしいですか。

3 閉 会

○高橋座長 それでは、これをもちまして第5回有識者会議を終了したいと思います。

本日は皆様、ありがとうございました。

以上