

令和7年7月7日（月）第5回有識者会議

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・意見及び回答一覧

第6回会議 机上配付資料①

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名	回答
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</u>としなければならない。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<u>受入れや事故発生などの実態について確認</u>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	<p>御指摘の「労務管理、安全衛生管理に対する取組」や、「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」にすること、「不適切な受入れ機関・企業を排除していく取組み」についてはいずれも重要であるものと認識しています。こうした観点も踏まえつつ、分野所管省庁において、労働安全衛生に係るものも含めて具体的な上乗せ要件等を検討し、第7回以降の会議において御議論いただく予定です。</p> <p>また、「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」を含めた制度の適切な周知や、「受入れや事故発生などの実態」を含めた制度の運用状況の適切な把握については、制度所管省庁・分野所管省庁が連携して取り組むとともに、有識者会議へも適時適切に御報告することを検討いたします。</p>
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	<p>○（1つ目○）特定技能評価試験については、本年初に専門家会議・有識者会議で御議論の上政府決定した「試験方針」において「実技試験は、製作等作業試験により実施するが、分野所管行政機関において製作等作業試験により実施することが困難と認める場合には、判断等試験、計画立案等作業試験、実地試験により実施することも可能とする。なお、判断等試験、計画立案等作業試験については、コンピュータ・ベースド・テスト（CBT）又はペーパーテストの中で図示する方式により実施することも可能とする」（第3の3（1））としています。</p> <p>その上で、試験の内容については、外国人の技能水準を適切に測れるものとなっていることが必要であり、御指摘の実技試験の在り方を含め、専門家会議での御議論・御指摘を踏まえ、分野所管省庁と連携して必要な対応を行ってまいります。</p> <p>○（2つ目○）本年3月に閣議決定された基本方針において、例えば、1号特定技能外国人の技能水準は、「特定技能分野別運用方針において定める当該特定産業分野の業務区分に対応する特定技能評価試験又はそれと同水準と認められる試験等により確認する。」と規定されています（第三1（2））。その上で、御指摘は御意見として賜りました。引き続き、様々な御意見を伺いながら、必要な検討を行ってまいります。</p>
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）の実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、同様に実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	<p>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います。また、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は、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、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（3か月に1回以上）を実施することとしています。</p> <p>御意見は法制度そのものに関するものであるため、今後の検討の参考とさせていただきます。引き続き適正な運用の確保に努めてまいります。</p>
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。もう一段の実地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く付加価値を高める生産性向上を具体的に図ること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	<p>御意見ありがとうございます。いただいた御意見は分野所管省庁において取組を検討する上で参考になるものと考えています。</p>
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	<p>御指摘を踏まえ、第5回資料において「在留資格別（特定技能・技能実習）の賃金データ」をお示しいたしました。加えて第6回会議において、一般労働者全体、特定技能外国人、技能実習生の賃金を日本標準産業分類の大分類レベルでお示しする予定です。</p>
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ものが多々あります（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	<p>第7回以降の会議において、どのようなお示しの仕方ができるか検討します。</p>
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は是非議論・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	<p>第6回会議においてお示しする予定です。</p>
8	全般	全般	制度所管省庁	<p>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。</p>	花山委員	<p>専門家会議における各技能評価試験の御議論に当たって、日本人の当該技能の修得・習熟のための教育スケジュール・カリキュラム等についてお示しすることといたします。</p>

※分野別運用方針の閣議決定まで非公表

令和7年7月7日（月）第5回有識者会議

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・意見及び回答一覧

第6回会議 机上配付資料①

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名	回答
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号に追加されなくても今後特定技能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	1年目の仕上げのための投入作業は、シーツ、布団カバー、枕カバー、テーブルクロス、ナブキン、浴衣、フェイスタオル、バスタオル、ユニフォームなどのリネン品種毎の仕上げ機械への正確な投入作業、当該作業に使用する機械操作、機械メンテナンスが行えるようになることを目指します。この内容は、技能実習1号と同様の内容となります。また、技能実習2号と同様に2から3年目は検品作業、結束作業に加え、仕上げ作業ラインの管理が行えるようになることを目指します。 特定技能1号としての技能水準は、技能実習2号と同様の技能水準を想定していますが、特定技能1号の5年間で入荷から出荷までの作業を複数のリネン品種について管理出来る技能水準を目指すことを想定しています。加えて、作業員の勤務管理なども5年間で身につけていただきたいと思います。 特定技能2号としての技能水準は、複数のリネン品種の入荷から出荷までの作業管理や作業員の勤務管理などが出来ることを想定しています。特定技能2号の設定に当たっては、特定技能1号での運用状況も踏まえ、熟練した技能に係る技能水準等について十分に検討し、有識者の意見をお伺いしながら検討して参ります。 末永く働いていただけるよう、リネンサプライ分野を選んでいただけるよう、業界団体と必要な取組みについて考えていきたいと思います。
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	〇御指摘を踏まえ、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については整理を行っております。整理した定量データの資料は、第6回有識者会議の資料として、お示しいたします。
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① 項番35の回答について 〇「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。 〇「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	〇令和6年度末の全職種に占める繊維・衣服関係の技能実習生の割合は5.7%となっています。また、厚生労働省HPでの公表資料を基に経済産業省にて集計した結果（*一部職種の判断がつかない企業も存在）では、認定取り消し事業者に占める繊維・衣服関係の事業者の割合は約7%となっており、令和5年度（約14%）より改善しています。 〇他方、委員御指摘のとおり、違反事業者は存在しているため、引き続き改善に向けた取組が必要であると承知しています。そのため、繊維産業技能実習事業協議会において、違反事例への対応や改善策の共有、過去の違反事例を踏まえたフォローアップの実施など、繊維産業と経済産業省が連携して取組を引き続き進めていきます。
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	〇電気設備整備区分、車両整備区分、車両製造区分等の必須業務については、各業務内容や修得期間等を熟知している鉄道事業者、関係協会、鉄道事業関係企業から成る検討会において十分に議論の上、設定したものです。3年間の育成就労期間の中ですべての項目に従事し、3年目に特定技能1号評価試験に合格するレベルまで到達出来るものと考えております。なお、日本人であっても2～3年間、各業務区分の必須業務に従事することで、「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と考えております。
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）)	〇 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	(制度所管省庁回答) 育成就労制度については、特定技能1号の技能水準を持った人材を育成することを目的としており、このような観点から、本年3月に閣議決定された基本方針において「育成就労を終了するまでに技能検定3級等又は特定技能評価試験により確認する」こととされています。 もっとも、特定技能評価試験を活用するに当たっては、試験の内容や水準については、外国人の技能水準を適切に測れるものとなっていることが必要であり、専門家会議での御議論・御指摘を踏まえ、分野所管省庁と連携して必要な対応を行ってまいります。
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）)	〇 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13の回答欄のとおりです。
15	鉄道	車両整備	制度所管 (国土交通省（鉄道局技術企画課）)	〇 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13の回答欄のとおりです。
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）)	〇 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13の回答欄のとおりです。
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。このための、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	〇 特定技能制度と異なり、育成就労制度においては、安全に直接的に影響のない営業に関する業務から従事させる他、安全に関する作業は育成就労指導員の指導の元で行うものであることから、就労開始時は鉄道の他区分と合わせ、日本語能力はA1相当を求めています。 〇 基本方針にある通り、育成就労実施者は日本語能力の修得が効果的に行われるよう育成就労計画を策定することはもちろんですが、運輸係員区分は他の駅係員、乗務員等と頻繁に日本語でコミュニケーションを取る機会が多くなることから、その過程の中で日本語能力も大幅に向上するものと考えております。 〇 なお、特定技能1号の運輸係員区分の資格を得るには、日本語能力試験B1相当及び日本語による技能評価試験の合格を求めることとしております。

令和7年7月7日（月）第5回有識者会議

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・意見及び回答一覧

第6回会議 机上配付資料①

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名	回答
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	<p>○ 3K作業の御指摘について、いわゆる「きつい」については、身体への負担軽減に資する機材や自動清掃ロボットの導入が積極的に進められ、その大幅な緩和が図られています。「汚い」、「危険」については、当然ながら労働安全衛生の確保の観点から各種対策が取られるとともに、ホームドア等の整備推進によりホーム転落や触車事故の防止に向けた取り組みが進められ、その大幅な緩和が図られています。さらに、これらの取組が一層進められるよう、関係協会において横展開が図られています。</p> <p>○ 特定技能1号への追加に当たっては、作業全体の管理業務的な作業を行う特定技能2号への追加も将来的には想定しております。特定技能2号の設定に当たっては、特定技能1号での運用状況も踏まえ、熟練した技能に係る技能水準等について十分に検討し、有識者の意見をお伺いしながら検討して参ります。</p> <p>○ 車両整備、運輸係員、駅・車両清掃に関する業務については、車両整備では鉄道車両の整備業務等、運輸係員では駅係員、車掌、運転士等、駅・車両清掃では車両内部清掃、車両外部清掃、ホーム清掃等、必要とされる「相当程度の技能」が異なることから、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適切かつ合理的であると考えております。また、業務の専門性が異なるため、基本的には日本人であっても、設定した業務区分をまたいで業務を行うことはありません。</p>
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)	<p>○ 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。</p> <p>○ 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。</p>	佐久間委員	<p>【1つ目の○】 項番13の回答欄のとおりです。</p> <p>【2つ目の○】 資料「育成就労制度における育成イメージ(鉄道分野 駅・車両清掃区分)」の「育成イメージ」の表中、「1年目」及び「2～3年目」において車両の必須業務についても記載しております。</p>
20	鉄道	駅・車両清掃	国土交通省 (鉄道局技術企画課)	<p>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。</p>	富高委員	<p>○ 特定技能制度におけるビルクリーニング分野については、厚生労働省より、建築基準法に定める建築物の内部であれば主たる業務として清掃に従事することが可能ですが、建築物に該当しない鉄道車両やホーム等の清掃は主たる業務の対象に含まれていないと聞いております。</p> <p>○ また、鉄道特有の技能とは、運転保安(建築限界、作業間合い、列車見張り)、公衆災害防止、労働災害防止等です。具体的には、清掃用具が建築限界を支障しないこと、車両基地内等における線路横断、列車の発車や到着に合わせた柔軟な清掃作業、列車見張り員の合図を受けた適切な待避等が挙げられます。資料「育成就労制度における育成イメージ(鉄道分野 駅・車両清掃区分)」に記載の必須業務を安全に実施するためには、上記のような鉄道特有の技能が必要となります。</p> <p>○ 列車遅延、人身事故、車両故障等により、一部列車の運休や増発、停車時間や停車番線の変更等、運転整理が日常的に行われ、これらに安全かつ臨機に対応するため、あらかじめ計画された作業を一部変更して行う必要があります。また、運行状況の確認の仕方としては、作業責任者からの連絡、駅員や乗務員等からの連絡、運行情報提供設備の確認、駅務室の端末による列車位置の確認などが挙げられます。</p>
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)	<p>○ 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。</p> <p>○ 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しないものの、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、赤枠の範囲内となっており、見方がよく分かりません。</p>	佐久間委員	<p>【1つ目の○】 項番13の回答欄のとおりです。</p> <p>【2つ目の○】 育成就労制度で必須業務と位置づけているものは赤枠で囲んでおり、1年目で従事する業務は黒字、2-3年目で新たに従事する業務を赤字としております。</p>
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)	<p>○「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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p>	富高委員	<p>○業界全体の生産性向上や外国人労働者が安全に働くことのできる職場環境の改善を進めていくために、絞り込みについては、業界団体の御意見も踏まえ、次回以降の上乗せ要件の議論でお示しできるよう、引き続き検討を進めてまいります。</p> <p>○作業員の安全衛生意識を高めるために、現場における実地指導を含む安全講習やリスクアセスメントによるリスク管理の推進、精神的なストレスなどに起因するものを含む健康被害を防止するために健康相談窓口の設置、業界団体による労働災害防止に係るマニュアルの提供等を行っております。</p> <p>○流通加工は、6つの物流機能である「保管」「荷役」「流通加工」「包装」「輸配送」「情報管理」のうちの1つとされており、施設内物流活動の典型とされているものです。そのため、物流倉庫の業務教育の中に流通加工に係る内容は盛り込まれており、工業製品製造業分野と同様に、各社において、リスクアセスメントや危害防止教育等が実施されております。</p>
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している。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	業界全体の生産性向上や外国人労働者が安全に働くことのできる職場環境の改善を進めていくために、絞り込みについては、業界団体の御意見も踏まえ、次回以降の上乗せ要件の議論でお示しできるよう、引き続き検討を進めてまいります。
24	飲食品製造業	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、缶詰巻詰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	業務区分は飲食品製造業として一括りにしておりますが、主たる技能については移行対象職種(缶詰瓶詰やパン製造等)ごとに定め、個別(缶詰瓶詰やパン製造等)に育成及び試験を行ってまいります。また、飲食品製造業全般についても、安全衛生を主たる技能のひとつに位置付けて、育成及び試験を行ってまいります。このようにして、労働災害のリスクの低減に努めていきたいと考えています。

令和7年7月7日（月）第5回有識者会議

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・意見及び回答一覧

第6回会議 机上配付資料①

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名	回答
25	飲食品製造業	飲食品製造業	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)	<p>○ 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。</p> <p>○ 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。</p>	佐久間委員	<p>【1つ目の○】 項番13の回答欄のとおりです。</p> <p>【2つ目の○】 1年目は、指導者の監理のもとで、HACCPに沿った衛生管理下において下処理作業、調理作業を標準作業書（作業マニュアル等）通り行えることとしております。他方、2年目以降は、HACCPに沿った衛生管理作業として、危害要因の分析、重要管理点の設定及びそのモニタリングと記録、逸脱した場合の改善措置等の業務を行えることとしております。</p>
26	飲食品製造業	飲食品製造業	農林水産省 (大臣官房新事業・食品産業部食品製造課)	<p>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。</p>	花山委員	<p>飲食品製造業分野においては、今回、水産加工業（業務区分）の切り分けをご審議いただいているところですが、その他の飲食品製造業（業務区分）について、食品団体等へ必要な技能について聞き取った結果、これ以上、細分化する必要はないと考えています。</p>
27	飲食品製造業	水産加工業	水産庁 (漁政部加工流通課)	<p>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。</p>	市川委員	<p>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つつ加工処理）、伝統技術の駆使が必要な伝統的製造（鰹節、佃煮、蒲鉾等）を行うこと等、技能は高度で専門的です。</p> <p>今後、外国人人材に管理職として水産加工業を担ってもらうためには、これら技術を確実に修得しステップアップしていくことが不可欠です。飲食品製造業分野では多作業に渡る業務内容が一本化された試験で実施されておりますが、水産加工業の高度な担い手を確保していくためには専門的試験等の実施による人材確保が必要であること、等から、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、水産加工業を担う人材の育成・確保を図ることを希望するものです。</p> <p>なお、今般切り分けを希望している水産加工業の業種は、統計上の分類は39品目、食卓に並ぶ水産加工食品としては、約350品目以上ある業種区分です。令和6年末時点の技能実習生は約25,000人いる区分であります。飲食品製造業分野の中で切り分けたとしても、十分に広い幅を持った業種区分になるものと考えております。</p> <p>水産加工業の人材確保をしっかりとっていくためには、更なる待遇改善を図る必要がありますので、今後、業界団体と連携して就労環境の改善等の取組を更に進めてまいります。</p>
28	飲食品製造業	水産加工業	水産庁 (漁政部加工流通課)	<p>○ 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。</p> <p>○ 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。</p>	佐久間委員	<p>【1つ目の○】 御指摘の通り衛生管理作業は3年間をとおした必須業務であり、育成イメージの資料を修正いたします。</p> <p>【2つ目の○】 衛生管理作業を始めとする一連の作業につきましては、全てHACCPシステムに基づいています。御指摘を踏まえ、1年目の説明文の冒頭に「指導者の監督下でHACCPシステムに基づく、」を追記いたします。</p>
29	飲食品製造業	水産加工業	水産庁 (漁政部加工流通課)	<p>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。</p>	富田委員	<p>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つつ加工処理）、伝統技術の駆使が必要な伝統的製造（鰹節、佃煮、蒲鉾等）を行うこと等、技能は高度で専門的です。</p> <p>今後、外国人人材に管理職として水産加工業を担ってもらうためには、これら技術を確実に修得しステップアップしていくことが不可欠です。飲食品製造業分野では多作業に渡る業務内容が一本化された試験で実施されておりますが、水産加工業の高度な担い手を確保していくためには専門的試験等の実施による人材確保が必要であること、等から、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、水産加工業を担う人材の育成・確保を図ることを希望するものです。</p> <p>なお、今般切り分けを希望している水産加工業の業種は、統計上の分類は39品目、食卓に並ぶ水産加工食品としては、約350品目以上ある業種区分です。令和6年末時点の技能実習生は約25,000人いる区分であります。飲食品製造業分野の中で切り分けたとしても、十分に広い幅を持った業種区分になるものと考えております。</p> <p>水産加工業の人材確保をしっかりとっていくためには、更なる待遇改善を図る必要がありますので、今後、業界団体と連携して就労環境の改善等の取組を更に進めてまいります。</p>
30	飲食品製造業	水産加工業	水産庁 (漁政部加工流通課)	<p>資料2-1 58ページ「育成就労制度の育成イメージ（飲食品製造業分野 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。</p>	富高委員	<p>御指摘の通り衛生管理作業は3年間をとおした必須業務であり、育成イメージの資料を修正いたします。</p>

令和7年7月7日（月）第5回有識者会議

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・意見及び回答一覧

第6回会議 机上配付資料①

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名	回答
31	飲食品製造業	水産加工業	水産庁 (漁政部加工流通課)	<p>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。</p> <p>とくに、飲食品製造業から、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。</p> <p>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るべきではないか。</p>	堀内委員	<p>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つつ加工処理）、伝統技術の駆使が必要な伝統的製造（鰹節、佃煮、蒲鉾等）を行うこと等、技能は高度で専門的である。</p> <p>今後、外国人人材に管理職として水産加工業を担ってもらうためには、これら技術を確実に修得しステップアップしていくことが不可欠です。飲食品製造業分野では多作業に渡る業務内容が一本化された試験で実施されておりますが、水産加工業の高度な担い手を確保していくためには専門的試験等の実施による人材確保が必要であること、等から、飲食品製造分野の中で業務区分として水産加工業を切り分け、水産加工業を担う人材の育成・確保を図ることを希望するものです。</p> <p>なお、今般切り分けを希望している水産加工業の業種は、統計上の分類は39品目、食卓に並ぶ水産加工食品としては、約350品目以上ある業種区分です。令和6年末時点の技能実習生は約25,000人いる区分であります。飲食品製造業分野の中で切り分けたとしても、十分に広い幅を持った業種区分になるものと考えております。</p> <p>いずれにしても、水産加工業の人材確保をしっかりとっていくためには、更なる待遇改善を図る必要がありますので、今後、業界団体と連携して就労環境の改善等の取組を更に進めてまいります。</p>
32	林業	林業	林野庁 (林政部経営課)	<p>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。</p>	市川委員	<p>現行制度において、受入れ事業者を労働安全も含めた労働環境の改善について都道府県知事の認定（※）を受けた事業者に限るなどの措置をとっています。</p> <p>また、育成就労制度においては、技能実習制度において設定している以下の上乗せの要件をそのまま活用することを考えています。</p> <p>① 3年間で143時間以上の安全作業に関する講習を行い、チェックリストを用いて習熟度を確認。</p> <p>② 受入れ事業者を労働安全も含めた労働環境の改善について都道府県知事の認定を受けた事業者に限る（上記と同じ）。</p> <p>④ 技能実習指導員を林業技能士とする。</p> <p>③ 技能実習生の総数を常勤の職員の総数以下に制限。</p> <p>（※）林業労働力の確保の促進に関する法律（平成8年法律第45号）に規定する認定事業主等。</p>
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)	<p>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。</p>	市川委員	<p>資源循環分野における必須業務は単調な業務ではなく、計量や荷下ろしのような作業に加え、法的判断が伴うマニフェストの確認、許可不適合物の対応など、多種多様な廃棄物を安全かつ適正に処理する一連の作業や知識を修得するものであり、これにより工程管理も可能な業務全体の理解が深まると考えております。現場で中心的な役割を担う主任レベル（現場でのリーダー相当）の技能修得を目指しており、キャリアアップも想定しております。</p>
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）)	<p>○ 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。</p>	佐久間委員	<p>項番13の回答欄のとおりです。</p>
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)	<p>机上配付資料① 項番41の回答について</p> <p>○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る上乗せ要件を設定すべき。</p> <p>○「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と。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。</p>	富高委員	<p>上乗せ要件については検討を進めてまいります。</p> <p>協議会での確認については、協議会加入前（外国人労働者受入れ前）に確認を行い、不適切な事業者による受入れがないよう努めます。また受入れ後も確認し、不適切な事案があった場合は制度所管省庁とも連携し、外国人労働者にも配慮しながら受入れ停止措置などの措置が執れるようにいたします。</p>
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)	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	堀内委員	<p>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、上乗せ要件は留意いたします。</p>
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)	<p>「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></p> <p>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」をさらに具体的に検討して明らかにされない。</p>	山脇委員	<p>現在、環境省内で調整中ではありますが体制構築のための予算要求などを行い、協議会の体制整備を行ってまいります。また事業者の法令順守状況の確認や、違反時の措置について詳細は検討中ですが、他分野も参考しつつ、改善を促す「指導」や、改善されない場合は協議会の「除名」など、強い措置が執れるようにいたします。</p>
38	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は問題は解消されないのではないかと疑問があります。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。</p>	市川委員	<p>○ 新任運転者研修等を実施することにより、事故時、悪天候時などの非常時の対応についてN4で十分に対応可能と考えております。</p>

令和7年7月7日（月）第5回有識者会議

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・意見及び回答一覧

第6回会議 机上配付資料①

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名	回答
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える。	黒谷委員	○ バス・タクシー運転を外国人材が担うことに対する利用者への適切な周知の仕方についても、検討してまいります。
40	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	○ 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。 ○ また、総務省の所管ですが、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どうでしょうか。	佐久間委員	○ 離島振興法の対象地域における①住民の平均年齢、②バス事業者の数及び専業・兼業の別、③バス運転者の人数及び平均賃金額について、改めて精査の上、提出の可否について検討いたします。（なお、離島のタクシーについては、N4外国人の単独乗務は許容しない予定です。） ○ まず国内人材の確保・活用が最重要であることは国土交通省としても強く認識しています。（そのため、他の委員への回答や新たな資料でお示ししたとおり、賃上げの運賃改定促進等による処遇改善、新規ドライバー確保に係る費用についての国費での支援制度の創設、退職自衛官の転職支援など、総合的な対策をこれまで過去に例のない規模・形式で実施しているところです。）その上で、委員御指摘のような制度の活用の検討も行い、国内人材確保に最大限尽力いたします。
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に引き下げることは反対です。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	○ 新任運転者研修等を通じて適切な教育等がなされれば、N4のドライバーであっても、安全面の問題がないと考えております。
42	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<総論> ○N3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カ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。 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。	富高委員	各御指摘・確認事項への回答は以下のとおりです。
43	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	【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と（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と。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と。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。	富高委員	○ 鈴木氏、笹目氏以外の有識者に対する聴取も検討してまいります。 ○ 新任運転者研修等を通して運転能力や接遇能力、非常時の対応が担保される前提のもとで、イレギュラー事象の際は無線等の連絡手段で営業所からのバックアップが可能であるため、十分に対応可能であると認識しています。
44	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	【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。	富高委員	○ 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の有無については確認中です。
45	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<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。	富高委員	○ 国内人材の確保・活用が最重要であることは国土交通省としても強く認識しており、賃上げの運賃改定促進等による処遇改善、新規ドライバー確保に係る費用についての国費での支援制度の創設、退職自衛官の転職支援など、総合的な対策をこれまで過去に例のない規模・形式で実施しているところです。 なお、お尋ねのデータについては、これまで継続的に、様々な取組を実施していることから、お答えすることは困難です。
46	自動車運送業	全般	国土交通省 (物流・自動車局旅客課)	<バス・タクシー運転手の日本語能力について> ○「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。 ○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と。 ○「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「通常の接遇能力」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。 ○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。	富高委員	○ 特定技能評価試験に合格したにもかかわらず、ビザが発行されていない方がいらっしゃる理由としては、各個人の事情によるものと考えられるため、お答えすることは困難です。 ○ N3取得に向けた日本語能力向上支援策について、必要な検討を行ってまいります。 ○ 新任運転者研修は「通常の接遇能力」を身につけることを目的としており、日本語能力に関わらず運転能力や接遇能力、非常時の対応を身につけた場合にのみ修了となること、研修を修了すればN4でも問題なく乗務できると認識しています。 ○ 新任運転者研修の内容や運行の実態については改めて御提示いたします。

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名	回答
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。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。</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、接遇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	<p>○ 文化庁の公表資料（地域における日本語教育の在り方について（報告））によれば、日本語教育の参照枠のA2レベル（N4～N3レベルに相当）の者がB1レベル（N3～N2レベルに相当）に到達するための学習時間の目安について、150～220時間程度と想定されています。</p> <p>○ 日本語サポーターの定義や、日本語サポーターに対する指導の具体的な内容については、今後の議論を踏まえて検討してまいります。</p>
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。</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等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。</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	<p>○ 事故現場への緊急駆け付けについては、運転者から無線等の連絡手段で連絡を受けた事業所が関係各所へ連絡することを通じて連携して取り組むことを想定しています。路線上の通信状況については精査中です。</p> <p>○ 緊急時の営業所との通信におけるやり取りについては、新任運転者研修で十分に教育されると想定しています。</p> <p>○ 交通事故の発生件数が少ない理由としては、離島半島において人口が少ないこと等を想定しております。なお、特定技能制度を通じて採用された運転者については、初任運転者研修等を通じて当該地域の道路事情を十分に把握した上で乗務するものと考えております。</p> <p>○ 観光地を含む地域であっても、その路線に応じた新任研修を実施することで、通常の接遇は担保されるものと認識しております</p>
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が疑問であり、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	<p>○ バスはN4運転者の単独乗務を検討しているところ、タクシーは検討しておりません。</p> <p>○ 観光地を含む地域であっても、その路線に応じた新任研修を実施することで、通常の接遇は担保されるものと認識しておりますが、対象地域や系統については、離島・半島地域以外を通るものについては、単独乗務の対象から外すことを検討してまいります。</p> <p>○ 新任運転者研修の内容や運行の実態については改めて御提示いたします。</p>
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	<p>○ 旅客自動車運送事業運輸規則による車掌の業務は運賃收受・ドア開閉等である一方で、日本語サポーターにこれらの業務は求めておらず、あくまでイレギュラー事象が起こった際のサポーターとしての役割を求めているところです。なお、省令上の車掌については、明確な資格要件があるわけではないため、省令に基づくことをもってご懸念を払拭するものではなく、かえって、新設する日本語サポーターの方が、趣旨にかなう形で役割を全うできるものと考えます。</p>
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。</p> <p>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られていない。</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	<p>○ バス事業者においては、これまでにない規模・形式で、生産性向上・省力化の取組及び国内人材の活用を進めてきている状況であり、それでもなお公共交通としての役割を果たせない状況に陥っている中で、担い手不足対策の重要な柱の一つとして、本施策を強く要望されている状況です。いただいた御指摘はしっかりと受け止め、丁寧な議論を行ってまいります。御指摘のニーズの勘案については、自治体に対しては幅広くヒアリングを行う予定であり、引き続き丁寧な議論を行ってまいります。</p> <p>○ 原則的にN3取得を目指すように、受入事業者においてしっかりとした対応をすべきとの点については、バス事業者のお声も聞きつつ、具体的な制度設計を進める必要があります。</p> <p>○ バスはN4運転者の単独乗務を検討しているところ、タクシーは検討しておりません。乗合バスと貸切バスの緊急時対応は概ね同様のものと認識しているところです。</p>
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な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>「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。</p>	山脇委員	<p>○ 日本語サポーターの定義や、日本語サポーターに対する指導の具体的な内容については、改めて精査の上提示して参りますが、一般的には想定外の事象が発生した際、旅客への適切な指示等コミュニケーションを円滑に行うことや関係機関(※)との連絡等を補助することといった役割を十分に果たせる者となるように制度設計していくことが重要であると考えております。</p> <p>※通常時か緊急時かを問わず、運転者は営業所との通信・やりとりを求められる立場である点について、これまで御説明できていませんでしたが、そうした点も改めて提示いたします。</p> <p>○ なお、日本語サポーターは運転者との意思疎通よりも、運転者にかわって旅客対応を行うことが主な目的だと考えております。</p>
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、「<u>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</u>」であるなどとはいえない。</p>	山脇委員	<p>○ 日本語サポーターの定義や、日本語サポーターに対する指導の具体的な内容については、今後の議論を踏まえて検討してまいります。</p>

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名	回答
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号二）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号二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	<p>○有効求人倍率が低下したことは、担い手不足によるバス路線の廃止等が相次ぎ求人数が減少したことによるものと認識しており、人手不足に苦慮している業界だけでなく、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、日本語能力要件を緩和する必要性はあると考えております。一方で、日本語サポーターの配置や新任運転者研修等を通じて、必要な接遇能力等を担保することを考えております。</p>
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、<u>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。</u></p> <p>まず、鈴木氏意見は、「<u>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</u>」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、「<u>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</u>」とある。しかし、第4回有識者会議に提出された資料3「<u>バス・タクシー運転手に係る日本語能力要件（案）</u>」の68頁の「<u>安全性の水準について（N3、N4）」</u>において、「<u>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）</u>」が、「<u>N3外国人とN4外国人とで同じ</u>」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）」</u>が、「<u>N3外国人とN4外国人とで同じ</u>」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、<u>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</u>といえる。</p>	山脇委員	<p>○鈴木氏、笹目氏以外の有識者に対する聴取も検討してまいります。ただし、これまでの聴取内容から、N4レベルであっても、通常の接遇能力（高齢者・障害者・急病人対応や事故時の対応）は習熟可能であって、仮に、離島・半島地域が観光地で不特定の者が乗車する可能性があったとしても、観光地路線を踏まえた新任運転者研修を行うこととしており、「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」とは考えておりません。この点については、新任研修の実態や運行時の接遇の実態などを改めて提示する予定です。</p>
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、「<u>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</u>」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）。</u>実際に（現実）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。加えて、<u>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。</u>入管法令上、「<u>本邦での生活に必要な日本語能力</u>」と「<u>従事しようとする業務に必要な日本語能力</u>」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号二参照）。</p> <p>よって、<u>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。</u></p> <p>従って、<u>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。</u></p>	山脇委員	<p>○「従事しようとする業務に必要な日本語能力」の教育については、新任運転者研修等で実施されるものと認識しており、こうした教育が新任運転者研修等で実施されているかについても、確認できると考えております。</p>
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、「<u>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</u>」とするが、<u>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。</u>また、笹目氏意見は、「<u>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</u>」とするが、上記のとおり、<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）」</u>が、「<u>N3外国人とN4外国人とで同じ</u>」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、<u>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</u>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	<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方が日本人よりも約1.7～1.8倍も高いとされていますが、今回議論いただいているバス・タクシーを運転する大型2種の免許保有者に限れば、1人当たりの交通事故発生確率が外国人の方が高いとは言えない状況となっております。また、通常の接遇能力の修得は特定技能試験や新任運転者研修等で担保することとした上で、事故時の対応については、現状日本人運転手であっても営業所とコミュニケーションを取って対応しており、この点については、新任研修の実態や運行時の接遇の実態などを改めて提示する予定です。</p>

令和7年7月7日（月）第5回有識者会議

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・意見及び回答一覧

第6回会議 机上配付資料①

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名	回答
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①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、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、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。</p>	山脇委員	○ 離島・半島地域におけるバス運転手1人当たりの事故発生率について、精査中です。
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①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	○ 「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」した大規模災害時の対応については、運転手の日本語能力にかかわらず、損壊した道路の修復やライフラインの回復、救助が到着するまでの間の対応等、特定技能制度の中にとどまらない総合的な対応について議論すべき内容と認識しております。
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	○ 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倍も高いとされていますが、今回議論いただいているバス・タクシーを運転する大型2種の免許保有者に限れば、1人当たりの交通事故発生確率について外国人運転手のほうが高いことにはならないものと考えます。二種免許取得や新任研修の修了により、運転技能及び通常の接客能力の確保及び確認はなされることとなりますが、新任研修の実態や運行時の接客の実態などを改めて提示させていただきます。
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、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て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	○ 新任研修の実態や運行時の接客の実態などを改めて提示させていただきます。
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	○ 「難しい道路形状でない」について、路線バスの系統の数が少なく、分岐等により複雑な系統が敷かれているわけではないという趣旨であり、路線案内等の利用者対応に当たって、高度な日本語レベルは必要としないと考えています。
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出すことが可能です。」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（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	○ 離島・半島地域に所在する営業所から出庫する路線であっても、途中、離島・半島地域以外を通るものについては、単独乗務の対象から外すことを検討してまいります。

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名	回答
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、「大和八木駅(南)停留所」(始点)から「東佐味(ひがしざび)停留所」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「大和八木駅(南)停留所」から、半島地域に入る「小山停留所」までの走行時間は約5.2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、「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)」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、「道路構造が複雑ではなく、道路に沿ったバス路線」とか「道路の構造上、難しい道路形状ではない」とか「利用者への案内も複雑ではない」とか「都市部特有の道路構造は見られない」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	○離島・半島地域に所在する営業所から出庫する路線であっても、途中、離島・半島地域以外を通るものについては、単独乗務の対象から外すことを検討してまいります。
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出すことが可能」とある。</p> <p>しかし、例えば、上記の奈良交通の「八木新宮(やぎしんぐう)特急バス」(新宮駅行き)の起点である「大和八木駅(南)停留所」においては、奈良交通の路線バス・コミュニティバスだけで10系統(8系統[八木][奈良交通バス]高浦町四丁目方面、28系統[八木][奈良交通バス]南白樺方面、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系統ものバスが出庫するが、そうした状況を前提としても「バスの乗客は迷いなく乗車すべき系統を見出すことが可能」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	○離島・半島地域に所在する営業所から出庫する路線であっても、途中、離島・半島地域以外を通るものについては、単独乗務の対象から外すことを検討してまいります。
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) 【机上配付資料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つては、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	○現状については、精査中であり、改めて御提示します。
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た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	<p>○N3相当の日本語能力を取得し証明することが困難であるという現状は、試験回数の少なさ、試験種別として日本語能力試験のみを認めていることに大きな要因があることから、そうした状況を打破するための方策として、試験回数の増加・試験種別の追加といった、日本語要件を緩和せずに、しっかりとN3相当の日本語能力を取得・証明しやすくする環境整備を政府として行っていくという考えを述べたのが前回の回答です。</p> <p>○N3取得に向けた日本語能力向上支援策について、必要な検討を行ってまいります。</p>
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、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。</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>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能力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者1人当たりの事故発生率」を必ず明らかにされたい。</p>	山脇委員	○離島・半島地域におけるバス運転者1人当たりの事故発生率については、精査中です。

項番	分野	業務区分	省庁	質問・意見	委員名	回答
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れば」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。</p>	山脇委員	○前回の回答については、離島・半島地域を含めた全国的なものをお示ししております。
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>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。</p>	山脇委員	○御指摘を踏まえて必要な検討を行ってまいります。
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	○御指摘を踏まえて必要な検討を行ってまいります。