

第5回「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」プレゼン資料

特定技能制度（航空分野：空港グランドハンドリング）を 継続的に活用していく上での取組みと課題

2023年4月11日（火）
公益社団法人 日本航空技術協会



<https://www.jaea.or.jp/>

本協会は、**航空の安全確保に資するため、教育・助成・能力開発事業及び助言・提言に関する事業を行い、航空技術の普及啓蒙を図り、もって航空界の学術及び科学技術の振興及び発展に寄与することを目的とする。**

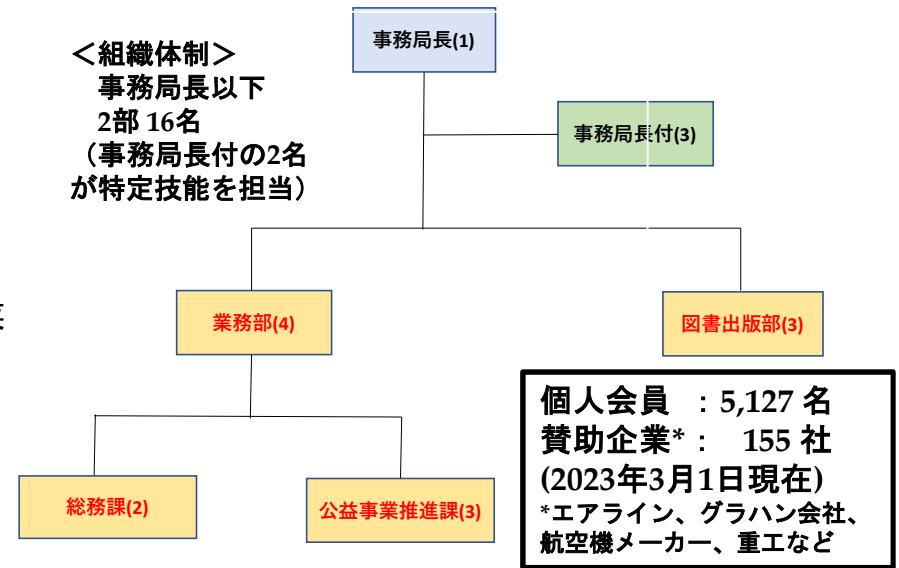
【沿革】

- 1927年（昭和2年） 4月 日本航空機関士会として発足
- 1955年（昭和30年） 1月 社団法人日本航空整備協会設立
- 1979年（昭和54年） 7月 社団法人日本航空技術協会に名称を変更
- 2011年（平成23年） 10月 **公益社団法人として内閣府より認定**

【主な事業】

- (1) 航空の安全確保に資するための普及啓発事業及び教育・助成事業
- (2) 航空界の活動支援及び能力開発事業
⇒2019年4月の「特定技能」制度発足に伴い、同年9月より「特定技能評価試験実施機関」として試験を実施
- (3) 国内外への情報発信、調査研究及び関係する助言・提言事業
- (4) 図書の頒布

＜組織体制＞
事務局長以下
2部 16名
(事務局長付の2名
が特定技能を担当)



個人会員 : 5,127 名
賛助企業* : 155 社
(2023年3月1日現在)
*エアライン、グラハン会社、航空機メーカー、重工など



航空教室



講習会



表彰事業



技能実習と特定技能の制度上の違い

「外国人技能実習制度」 （厚労省管轄）

人材育成を通じた開発途上地域等への技能、技術又は知識の移転を図り、国際協力を推進するものである。第1号から第3号までの三種があり、在留期間は、それぞれ1年、3年、5年となっている。職場の規模等に応じた受け入れ人数の上限が設定されている。【令和4年6月末現在327千人】

「特定技能制度」 （出入国在留管理庁管轄）

深刻な人手不足に対応するため、一定の専門性・技能を有し、即戦力となる外国人材を受け入れるものである。第1号と第2号の二種があり、前者は在留期間5年で家族帯同不可、後者は実質無期限で家族帯同可となっている。尚、航空分野においては、第2号の設定はまだ行われていない。

【令和5年1月末現在137千人（第1号）】

特定技能評価試験の実績 とFY2023計画

2022年度末迄に国内14回、海外2回の試験を実施しており、その結果は以下の通り。受験者数、合格率ともに増加傾向にある。特に、昨年12月、3年ぶりに実施したフィリピンでの試験には、前回の2.5倍以上の方に受験頂き、合格者数は前回の3倍となった。企業様からの海外各地での実施要望が増加しており、FY2023は、フィリピンに加え、ネパール、インドネシアでの実施を計画している。（国内を含め全8回）



FY2023 特定技能評価試験実施計画

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
国内			東京 大阪		東京			東京 大阪			東京	
海外		フィリピン		ネパール			インドネシア		フィリピン			

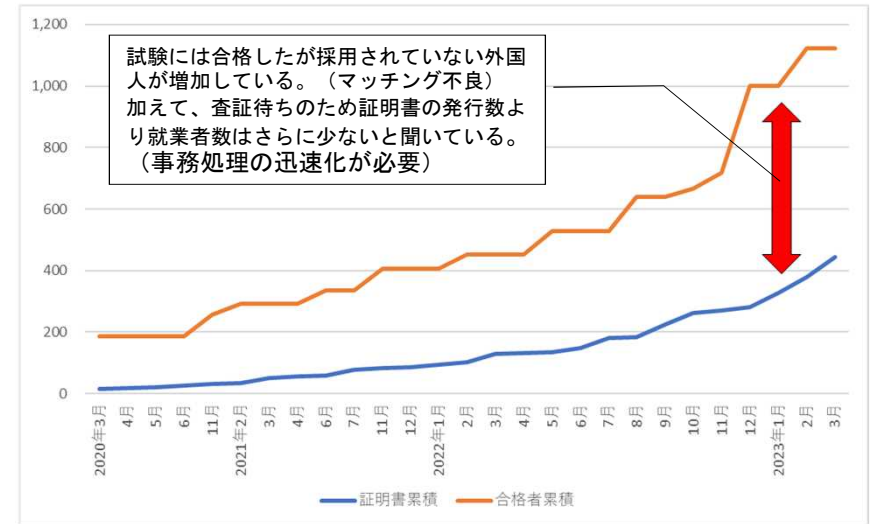
制度運用に係る課題

(1) 合格者と企業様との確実なマッチング

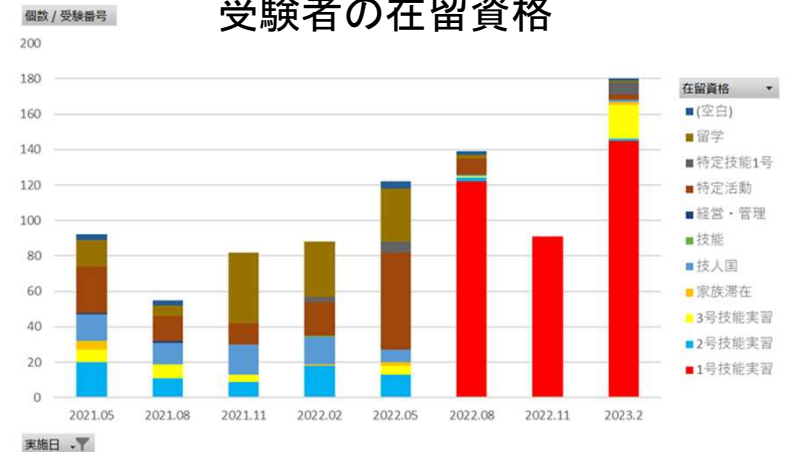
2023年3月16日現在、累積合格者数は1,123名だが、合格証明書の発行数は445通に留まっており、そのギャップは埋まらない状況にある。加えて、実際の就業者数は160名程度との情報もあり、査証申請から発行までに時間がかかっていることが伺える。

確実な就業に繋げていくためには、受験時点で採用企業が確定していることが望ましい。（協会収支上も好ましい。）今年度に入り、技能実習1号からの移行が急増しており、企業様としては、人となりを知った上で採用したいということだと思われる。確実なマッチングを図る仕組みが望まれる。

合格者数と証明書発行数の関係（累積）



受験者の在留資格



2022年5月迄と2022年8月以降では、受験者の在留資格に明確な差異があり、最近では在留資格が技能実習1号の方が太宗を占めている。外国人の入国が可能となり、一旦、技能実習で受け入れた外国人に特定技能試験を受験させているものと推測される。

※技能実習1号は、入国後の2ヶ月間の講習（座学）を経て、入国後1年間の実習が認められるもの。
対象職種【作業】：空港グランドハンドリング【航空機地上支援、航空貨物取扱、客室清掃】

制度運用に係る課題

(2) 適正な労働条件の確保と2号の早期実現

フィリピンで実施する試験には、現地で日本語学校を運営している企業様などからの大規模受験があり、受験者数が多く、また、事前準備もしっかり行われているため国内試験と比べ合格率も高い傾向にあるが、採用企業様とのマッチングは、試験合格後に始まるため、提示された労働条件（例えば夜勤があるなど）では働きたくないという外国人もいて、マッチングに至らない事例もあるようだ。

特定技能外国人の確保も、業種間での争奪戦の様相を呈しており、航空に来て頂くためには適正な労働条件の確保が必須と考えられる。

また、家族帯同で無期限で働ける2号の早期実現が、1号を目指す外国人の増加にも繋がるものと思われる。

協会としての取り組みと課題

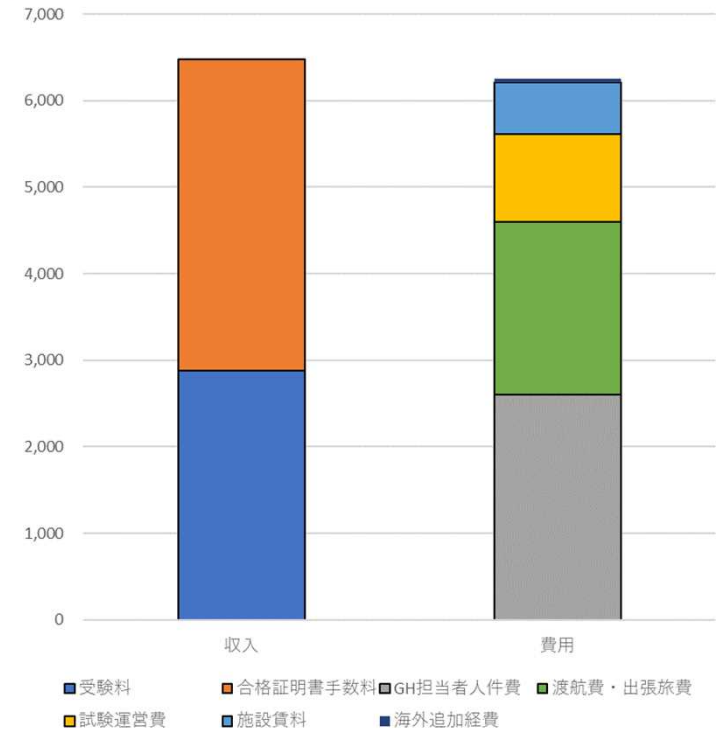
試験問題の作成・採点方法の見直しや出入国在留管理庁の了解を得て、特定技能評価試験実施要領を2023年4月1日付で改定し、より柔軟で低コストな試験運営（補佐員の積極的な活用等）が可能となるよう取り組んでいるところであるが、次のような課題もある。

協会としての取り組みと課題

(1) 海外実施コストの低減

試験監督は協会の人員が行う必要があるため、渡航費が大きな負担となっている。収支はトントン。(右図)
 フィリピンでの実施は、受験者が大変多い状況ため単独で収支はプラスとなっているが、今後、小規模の海外実施に備えより少人数で試験を行う体制の構築が望まれる。

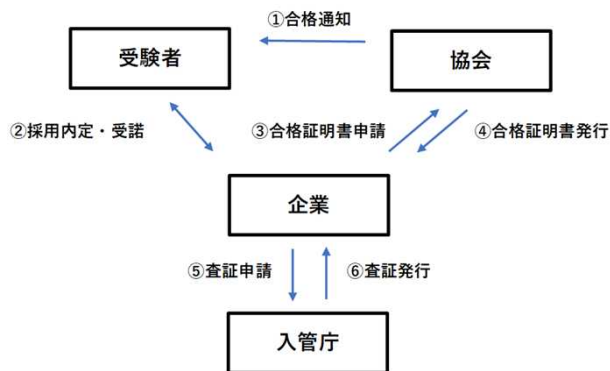
特定技能評価試験に係る収入と費用 (百万円)



前提：国内4回、海外2回、収支：国内+400、海外▲700

協会としての収入は、受験料と合格証明書発行手数料から得ている。一方、経費は、受験者向けテキスト (HPに公開) および試験問題の作成・改定のための人件費が最も大きく、次いで海外実施のための試験監督の渡航費・出張旅費、試験運営費 (人件費) および施設賃料等となっている。一年間に国内4回、海外2回の試験を実施するとして、収支はトントンとなっている。

合格証明書発行までの流れ



特定技能試験に合格した受験者に対しては、協会から合格通知を送付するが、合格証明書の申請は、当該受験者を採用する企業様から協会宛に申請頂き、企業宛に発行、その後入管庁に査証申請を実施する流れとなっている。
 (合格証明書の発行申請は、合格通知の日から10年間可能)

協会としての取り組みと課題

(2) 受験者増への対応

2023年2月@東京の受験者は180名で過去最高となり、実施日を追加設定した。今後も受験者の増加が見込まれるが、協会には専任の担当者が2名しかおらず、試験実施に際して関係企業様の支援を受けて運営している状況にある。実施可能回数は、受験受付開始から合格発表までのリードタイム（6週間）を勘案すると、2023年度計画（8回）でほぼ上限に達している。

以上の課題を解決し、より柔軟な試験実施体制を構築する観点から、試験のCBT化についても検討を進めているが、初期投資がかなりの額になるため、航空分野の受け入れ人数規模（上限1,300人）では、導入が難しい状況にある。

このため、協会としては、受験料・証明書発行手数料の値上げが必要だと考えているが、値上げによって受験者減少につながってしまうことを懸念している。

特定技能制度の更なる活用に向けて、国としての支援を検討頂きたい。