

特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針の  
一部変更について

〔 令和 5 年 6 月 9 日  
閣 議 決 定 〕

特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針（平成  
30年12月25日閣議決定）の一部を別紙のとおり変更す  
る。

## 航空分野における特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針

法 務 大 臣  
国家公安委員会  
外 務 大 臣  
厚生労働大臣  
国土交通大臣

「経済財政運営と改革の基本方針 2018」（平成 30 年 6 月 15 日閣議決定）を踏まえ、出入国管理及び難民認定法（昭和 26 年政令第 319 号。以下「法」という。）第 2 条の 4 第 1 項の規定に基づき、法第 2 条の 3 第 1 項の規定に基づき定められた「特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する基本方針」（以下「基本方針」という。）にのっとり、航空分野における特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針（以下「運用方針」という。）を定める。

1 人材を確保することが困難な状況にあるため外国人により不足する人材の確保を図るべき産業上の分野（特定産業分野）

航空分野

2 特定産業分野における人材の不足の状況（当該産業上の分野において人材が不足している地域の状況を含む。）に関する事項

（1）特定技能外国人受入れの趣旨・目的

航空分野において深刻化する人手不足に対応するため、専門性・技能を生かした業務に即戦力として従事する外国人を受け入れることで、本分野の存続・発展を図り、もって我が国の経済・社会基盤の持続可能性を維持する。

（2）生産性向上や国内人材確保のための取組等

航空分野では、生産性の向上や国内人材の確保の取組として、I T 技術や新型機器の導入推進、労働条件や職場環境の改善等に取り組んでいる。

（生産性向上のための取組）

生産性向上については、業務のマルチタスク化、I T 技術や新型機器の導入による作業の効率化、新型航空機の導入による作業工数の縮減等を図っている。また、シミュレーターによる支援車両操作訓練等の導入により実機材を使用しないことで、平成 28 年下期では延べ 4 か月程度であった訓練期間を平成 29 年下期では延べ 2 か月程度に短縮する例等、人材育成の効率化に取り組んでいる。さらに、平成 30 年に設置した「航空イノベーション推進官民連絡会」において、官民連携により、令和 2 年（2020 年）までの空港グラウンドハンドリングでの省力化技術の導入、令和 12 年（2030 年）までの自動化技術の導入という目標を設定し、現在、貨物運搬車等の支援車両の自動走行や旅客搭乗橋の自動装着等、先端技術の活用に向けた実証実験を行っており、業務の省力化・効率化に取り組んでいる。具体的には、平成 30 年度内に空港制限区域内における乗客・乗員等の輸送を想定した自動走行の実証実

験を4空港8件予定しており、さらに令和元年度以降も取組を拡大していく予定である。

#### (国内人材確保のための取組)

国内人材の確保については、賃金水準の改善や諸手当の拡充等の処遇の改善の取組が進んでいるほか、公休日数の引上げ、育児休業制度の拡充等の労働条件や職場環境の改善により、新規雇用の増加、若年離職者の抑制も図っている。また、継続雇用等の拡大により、65歳以上の整備士を雇用する主要事業者が、平成25年から平成30年までの5年間で約3割から約7割に増加するなど、高齢層の活用が進んでいる。さらに、航空を目指す若者の裾野拡大を図るため、産学官連携の下、若年層の関心を高めるキャンペーンや女性の就業促進に向けた女性航空従事者による講習会等を行っている。

#### (3) 受入れの必要性（人手不足の状況を判断するための客観的指標を含む。）

近年の訪日外国人旅行者の増加やLCC（Low Cost Carrier：格安航空会社）の事業拡大に伴い、国際線旅客数及び着陸回数は過去5年間でそれぞれ約1.6倍、約1.5倍と増加しているなど、我が国の航空需要は拡大を続けている。さらに、今後「明日の日本を支える観光ビジョン」における訪日外国人旅行者数の政府目標（2020年4,000万人、2030年6,000万人）の達成に向けた国際線旅客の更なる増加等に的確に対応していくためには、これを支える航空分野の人材確保が極めて重要である。しかしながら、航空分野においては、生産性向上や国内人材確保の取組を進めているものの、即戦力となる航空専門学校の入学者数の定員割れが常態化しており、また、整備士の高齢化等による大量退職への対応も喫緊の課題となっている。航空分野に従事している主な職種での平成29年度における有効求人倍率は4.17倍（陸上荷役・運搬作業員4.97倍、他に分類されない輸送の職業2.17倍、輸送用機械器具整備・修理工（自動車を除く。）2.00倍）となっており、平成28年の雇用動向調査における職業別の欠員率が運輸業・郵便業3.4%等となっているほか、今後もさらに航空需要が拡大することから、5年後の令和5年（2023年）には、8,000人程度の人手不足が生じると見込んでおり、航空分野は深刻な人手不足の状況にあると評価できる。

また、航空分野における業務は日本全国の空港で行われているところ、地方空港における国際線旅客数及び着陸回数が過去5年間でそれぞれ約2.5倍、約1.9倍と増加するなど、地方部の空港においても航空需要が拡大し、地方部の人手不足も深刻化していくことが見込まれる。

航空輸送は我が国の経済社会活動や国民生活を支える基盤であり、航空分野の現場で即戦力となる人材は、安全で安定的な輸送の確保のための重要な役割を担っている。訪日外国人旅行者の増加等による航空需要の増加に的確に対応していくことが求められる中、空港内での作業の制約を理解し、航空機用の特殊な機材や工具を用いて作業を行うという一定の専門性・技能を有する外国人を受け入れることが、当該分野の基盤を維持し、今後も発展させていくために必要不可欠である。

#### (4) 受入れ見込数

航空分野においては、令和元年度からの5年間で8,000人程度の人手不足が見込

まれる中、毎年1%程度（5年間で2,500人程度）の生産性向上及び追加的な国内人材の確保（5年間で3,500人～4,000人程度）を行ってもなお不足すると見込まれる最大2,200人を1号特定技能外国人の上限として受け入れることとしていたところである。

しかしながら、その後の新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による大きな経済情勢の変化を踏まえ、令和5年度末までは、当面、1号特定技能外国人の受入れ見込数を最大1,300人とし、これを1号特定技能外国人の受入れの上限として運用する。

### 3 特定産業分野において求められる人材の基準に関する事項

航空分野において特定技能の在留資格で受け入れる外国人は、以下に定める試験に合格した者（2号特定技能外国人については、実務経験の要件も満たす者）とする。

また、特定技能1号の在留資格については、航空分野に関する第2号技能実習を修了した者は、必要な技能水準及び日本語能力水準を満たしているものとして取り扱う。

#### (1) 1号特定技能外国人

##### ア 技能水準（試験区分）

別表1 a. 試験区分（3（1）ア関係）の欄に掲げる試験

##### イ 日本語能力水準

（ア）「国際交流基金日本語基礎テスト」又は「日本語能力試験（N4以上）」

（イ）そのほか、「日本語教育の参照枠」のA2相当以上の水準と認められるもの

#### (2) 2号特定技能外国人

##### 技能水準（試験区分及び実務経験）

##### ア 試験区分

別表2 a. 試験区分（3（2）ア関係）の欄に掲げる試験

##### イ 実務経験

（ア）空港グランドハンドリング業務においては、現場において技能者を指導しながら作業に従事した実務経験を要件とする。

（イ）航空機整備業務においては、現場において専門的な知識・技量を要する作業を実施した実務経験を要件とする。

### 4 法第7条の2第3項及び第4項（これらの規定を同条第5項において準用する場合を含む。）の規定による同条第1項に規定する在留資格認定証明書の交付の停止の措置又は交付の再開の措置に関する事項

(1) 国土交通大臣は、有効求人倍率等の公的統計等の客観的指標等を踏まえ、人手不足の状況の変化に応じて運用方針の見直しの検討・発議等の所要の対応を行うとともに、上記2（4）に掲げた受入れ見込数を超えることが見込まれる場合その他必要とされる人材が確保されたと認められる場合には、法務大臣に対し、一時的な在留資格認定証明書の交付の停止の措置を求める。

(2) 一時的な在留資格認定証明書の交付の停止の措置を講じた場合において、当該受入れ分野において再び人材の確保を図る必要性が生じた場合には、国土交通大臣は、

法務大臣に対し、在留資格認定証明書の交付の再開の措置を求める。

## 5 その他特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する重要事項

### (1) 特定技能外国人が従事する業務

特定技能外国人が従事する業務区分は、上記3 (1) ア及び(2) アに定める試験区分に対応し、それぞれ以下のとおりとする。

#### ア 試験区分(3 (1) ア関係)(1号特定技能外国人)

別表1 b. 業務区分(5 (1) ア関係)の欄に掲げる業務

#### イ 試験区分(3 (2) ア関係)(2号特定技能外国人)

別表2 b. 業務区分(5 (1) イ関係)の欄に掲げる業務

### (2) 特定技能所属機関に対して特に課す条件

ア 空港管理者により空港管理規則に基づく当該空港における営業の承認等を受けた事業者若しくは航空運送事業者又は航空法に基づき国土交通大臣の認定を受けた航空機整備等に係る事業場を有する事業者若しくは当該事業者から業務の委託を受ける事業者であること。

イ 特定技能所属機関は、国土交通省が設置する「航空分野特定技能協議会」(以下「協議会」という。)の構成員になること。

ウ 特定技能所属機関は、協議会に対し、必要な協力を行うこと。

エ 特定技能所属機関は、国土交通省又はその委託を受けた者が行う調査又は指導に対し、必要な協力を行うこと。

オ 特定技能所属機関は、登録支援機関に1号特定技能外国人支援計画の実施を委託するに当たっては、上記イ、ウ及びエの条件を満たす登録支援機関に委託すること。

カ 特定技能所属機関は、特定技能外国人からの求めに応じ、実務経験を証明する書面を交付すること。

### (3) 特定技能外国人の雇用形態

直接雇用に限る。

### (4) 治安への影響を踏まえて講じる措置

国土交通省は、基本方針を踏まえつつ、所掌事務を通じて治安上の問題となり得る事項を把握するために必要な措置を講じるとともに、把握した事項について制度関係機関と適切に共有する。

また、深刻な治安上の影響が生じるおそれがあると認める場合には、基本方針を踏まえつつ、国土交通省及び制度関係機関において、共同して所要の検討を行い、運用方針の変更を含め、必要な措置を講じる。

### (5) 特定技能外国人が大都市圏その他の特定の地域に過度に集中して就労することとならないようにするために必要な措置

自治体における一元的な相談窓口の設置、ハローワークによる地域の就職支援等を着実に進める等の業種横断的な措置・方策に加え、国土交通省は、地方における人手不足の状況について、地域別の有効求人倍率等による定期的な把握を行うとともに、協議会等と連携し、本制度の趣旨や優良事例の情報を全国的に周知すること

を含め、必要な措置を講じることによって、地方部の中小事業者も含めた各特定技能所属機関に採用活動や生活支援の充実を促し、各地域の事業者が必要な特定技能外国人を受け入れられるよう図っていく。

## 6 経過措置

「特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針の一部変更について」（令和5年6月9日閣議決定）による変更前の運用方針3（1）に掲げる試験のうち、次の表の左欄に掲げる試験に合格した者は、それぞれ同表の右欄に掲げる試験に合格したものとみなす。

旧試験区分	新試験区分
特定技能評価試験（航空分野：空港グランドハンドリング）	航空分野特定技能1号評価試験（空港グランドハンドリング）
特定技能評価試験（航空分野：航空機整備）	航空分野特定技能1号評価試験（航空機整備）

別表 1

項番	a. 試験区分（3（1）ア関係）	b. 業務区分（5（1）ア関係）
1	航空分野特定技能1号評価試験（空港グランドハンドリング）	空港グランドハンドリング（社内資格等を有する指導者やチームリーダーの指導・監督の下、地上走行支援業務、手荷物・貨物取扱業務等に従事）
2	航空分野特定技能1号評価試験（航空機整備）	航空機整備（機体、装備品等の整備業務等）

別表 2

項番	a. 試験区分（3（2）ア関係）	b. 業務区分（5（1）イ関係）
1	航空分野特定技能2号評価試験（空港グランドハンドリング）	空港グランドハンドリング（社内資格等を有する指導者やチームリーダーとして、地上走行支援業務、手荷物・貨物取扱業務等に従事し、工程を管理）
2	航空分野特定技能2号評価試験（航空機整備） 航空従事者技能証明のうち以下のもの 一等航空整備士（飛行機） 一等航空整備士（回転翼航空機） 二等航空整備士（飛行機） 二等航空整備士（回転翼航空機） 一等航空運航整備士（飛行機） 一等航空運航整備士（回転翼航空機） 二等航空運航整備士（飛行機） 二等航空運航整備士（回転翼航空機） 航空工場整備士（機体構造関係） 航空工場整備士（ピストン発動機関係） 航空工場整備士（タービン発動機関係） 航空工場整備士（プロペラ関係） 航空工場整備士（計器関係） 航空工場整備士（電子装備品関係） 航空工場整備士（電気装備品関係） 航空工場整備士（無線通信機器関係）	航空機整備（自らの判断により行う、機体、装備品等の専門的・技術的な整備業務等）