

規制改革会議
国際経済連携タスク・フォース

平成19年5月22日
法務省提出資料

[. 3 (1) ア]

項目	3 国際・オープン経済 (1) 国際経済連携分野 高度人材の移入に資する出入国管理制度の見直し ア 「技術」、「人文知識・国際業務」の運用の明確化
修正案	ア 「技術」、「人文知識・国際業務」の運用の明確化【平成19年度以降逐次実施】 現在、専門的知識や技術的能力を有する外国人が我が国において就労可能とされる在留資格の中に、「技術」、「人文知識・国際業務」がある。これらの在留資格においては、自然・人文科学の分野に属する知識・技術を要する業務につき、大学卒業の学歴(又はこれと同等以上の教育を受けたこと)を有すること、又は、10年以上の実務経験を有することのいずれかが求められている。 このため、例えば、 <u>機械工学等の技術者、通訳、工業デザイナー等が典型事例と考えられるほか</u> 、留学生在が我が国の大学の福祉系学部を卒業したのち、我が国の社会福祉士の国家資格を取得し、在留資格「人文知識・国際業務」に基づく業務について、我が国での就労が許可される場合がある。 また、該当する業務に必要な学歴又は実務経験を満たす上で航空会社に勤務する、いわゆる客室乗務員に関しても、同様に「人文知識・国際業務」を得て我が国での就労が許可される場合がある。 こうした事例を踏まえ、「技術」、「人文知識・国際業務」の在留資格の下で行うことができる業務として、具体的にどのようなものが含まれるかについて、典型的な業務の事例を公表して、申請者の予見可能性を高めると共に、出入国管理関係法令の運用の明確化及び透明性の向上を図るべきである。
修正理由	前段については、「技術」及び「人文知識・国際業務」に該当する典型的な事例を加筆したものである。 後段の削除意見については、客室乗務員の事例は非常にレアなケースであると考えられ、本件に関する代表的な事例とは言えないため、「典型的な業務の事例を公表して、申請者の予見可能性を高める」という本件の趣旨に反すると考えられることから、削除するべきである。

[. 3 (1) ウ]

項目	3 国際・オープン経済 (1) 国際経済連携分野 高度人材の移入に資する出入国管理制度の見直し ウ 高度人材の移入に資する再入国許可制度の見直し
修正案	ウ 高度人材の移入に資する再入国許可制度の見直し【平成 19 年度結論遅くとも平成 21 年通常国会までに関係法案提出】 我が国の入国管理制度上、外国人が一旦出国することにより、当該外国人に係る各種の上陸許可の効力や付与されていた在留資格・在留期間・地位は消滅するとされるが、出入国管理及び難民認定法第 26 条は、外国人が我が国を出国する前にあらかじめ再入国許可を得た場合には、再び我が国に入国するに当たって査証を不要とし、再入国した時点でも出国以前の在留資格及び在留期間が継続すると規定している。 しかしながら、専門的・技術的分野の外国人労働者は、我が国に在留することが許可された後であっても、外国への出張や送出し国への一時帰国の機会が少なくない。その都度、地方入国管理局に申請して許可を得る必要があることは、高度人材の円滑な移動を妨げている面があるとの指摘がある。 したがって、新たな在留管理制度の構築を前提として、諸外国における高度人材向けの処遇の在り方や在留資格毎の特性なども踏まえつつ、再入国許可制度の見直しについて結論を得る措置すべきである。
修正理由	本件については、本年度中に結論を得ることとしており、現時点において、法案提出という結論には至っていないため。

[ページ]

項目	(3) 航空会社の競争力向上のための環境整備
修正案	<p>第一に、機材、従業員についての国際基準やF A A (米国連邦航空局) 等との相互認証を行い、日本独自の審査や認可を排除し、外国航空会社の活用が容易になるよう措置すべきである。</p> <p>第二に、従業員の査証・在留資格要件の緩和によって、外国人労働力の活用を自由にすべきである。</p> <p>第三に、現行の運客一体化条件(客室乗務員の責任者と運航乗務員が同一会社でなければならないとする規則)を廃止し、外国航空会社の従業員の活用を自由にすべきである。</p> <p>第四に、派遣契約制従業員の活用が十分に可能なよう、労働法制上の規制を撤廃すべきである。</p>
修正理由	<p>ここでいう「従業員」としては、航空会社で勤務する運航乗務員(いわゆるパイロット)、客室乗務員(いわゆるキャビンアテンダント、パーサー、スチュワーデス等)、地上勤務職員、事務職員等が想定される。</p> <p>運航乗務員については、出入国管理及び難民認定法(以下、「入管法」という。)で規定する在留資格「技能」に該当するところ、当該在留資格を取得して上陸するための要件については、出入国管理及び難民認定法第7条第1項第2号の基準を定める省令(以下「基準省令」という。)に定められているとおりであるが、空港の拡張や中型機等の需要の拡大が見込まれる等の航空業務を取り巻く環境の変化に伴い、平成17年法務省令第95号をもって、操縦者の飛行経歴の要件を、それまでの「2,500時間以上」から「1,000時間以上」とする緩和措置をとったところであり、現時点でこれ以上の要件の緩和は困難である。</p> <p>客室乗務員については、一般的に期待される業務としては、飛行機の搭乗、乗降時の乗客への案内、機内食や飲み物の加工及び乗客への提供・回収、機内販売、税関申告用紙の配布などの機内でサービスを提供することであり、そのほかには、保安業務、機内清掃、緊急事態への対応があると思料されるところ、現在の政府方針の下、完全な自由化は困難であるとともに、個々の入国・在留の許否判断においては、あくまでその活動の内容を個別に判断し、在留資格の該当性を審査することとなるため、そもそもここでいう要件の緩和の対象としては考えにくい。</p> <p>地上勤務職員、事務職員についても同様に、完全な自由化は困難であるとともに、個々にはその活動の内容を個別に判断し、在留資格の該当性を審査することとなるため、ここでいう要件の緩和の対象としては考えにくい。</p> <p>なお、査証については、所管省庁は外務省である。</p>