

規制改革会議
第2回 IT・エネルギー・運輸タスクフォース / 国際経済連携タスクフォース
議事録

平成19年5月22日
(内閣府規制改革推進室)

【日 時】平成19年5月22日(火)15:30～16:41

【場 所】永田町合同庁舎2階第2共用会議室

【議 題】答申案文協議

1. 「高度人材の移入に資する出入国管理制度の見直し」について
 - (1) 「技術」、「人文知識・国際業務」の運用の明確化
 - (2) 高度人材の移入に資する再入国許可制度の見直し
2. 「航空会社の競争力向上のための環境整備」について

【出席者】

1. 法務省大臣官房審議官(入国管理担当) 齊藤 雄彦 氏
同入国管理局入国管理企画官 坂本 貞則 氏
厚生労働省職業安定局外国人雇用対策課長 尾形 強嗣 氏
2. 規制改革会議 有富委員、中条委員、井口専門委員

【質疑応答・意見交換】

(有富委員)規制改革会議、第2回IT・エネルギー・運輸/国際経済連携タスク・フォースを始めたいと思います。関係省庁委員の皆様にはお忙しいところを御足労賜りまして、まことにありがとうございます。

委員会側は、私が有富でございまして、担当させていただいております。中条先生、専門委員で井口先生、3人で今日はお話を伺います。

それでは、実は、テーマが大きく1と2に分かれておりまして、1の「高度人材移入に資する出入国管理制度の見直し」についてはさらに2つに分かれていて、「『技術』、『人文知識・国際業務』の運用の明確化」、「高度人材の移入に資する再入国許可制度の見直し」と、こうなっております。2つ目が、「航空会社の競争力向上のための環境整備について」でございますが、1の(1)と2がほぼ中身は同じようなものでございますので、ここからまずお話をさせていただきたいというふうに思っております。

それから、それぞれ法務省さん、厚生労働省さんからの御意見、既に手元にあるんですが、御主張を5分ずつ程度で御説明いただいて、議論させていただくという形にさせていただきたいと思っております。

それから、本タスク・フォースの議事録は、後日、当会議のホームページ上で公開しますので、よろしく申し上げます。

もう1つは、今日は、お互いに持って帰ってということなく、ぜひ我々がお願いするような方向で決めさせていただくとありがたいと思っています。そういうことでございますので、ひとつよろしく申し上げます。

それでは、法務省さんの方から申し上げます。

(齊藤審議官)まず最初に、高度人材の移入に資する出入国管理制度の見直しの「技術」、「人文知識・国際業務」の運用の明確化の問題でございます。

お手元に修正案ということで出させていたしておりますが、2パラの「このため、例えば」の後に赤線が入っていると思うんですが、ここへ「技術」、「人・国」の典型的な例を入れさせていただいたということでございます。

さらに、その3行下の「また」以下を削らせていただいたんですが、これは客室乗務員ということになっているんですが、ここにも書いていますけれども、客室乗務員の事例というのが極めてレアでして、許可される場合があるということなんですが、実際、どのくらいあるのかということがまず1つあると思うんですが、極めてレアなケースであると。

すると、この文章の目的がその下に書いてございますように、「技術」、「人文知識・国際業務」の在留資格のもとで行うことができる業務としてどのようなものが含まれるか、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云々という目的が書いてございますが、そこから言うと、客室乗務員の例というのは必ずしも適切ではないのではないかなというふうに思っている次第でございます。

それから、客室乗務員に関して、原案を読みますと、客室乗務員に関して同様に「人文知識・国際業務」という在留資格を得て、我が国で就労が許可される場合があるということは、それは許可されることもあり得るんだらうと思うんですが、基本的には、客室乗務員といいましてもいろいろあると思うんですね。例えば国際線の客室乗務員ということで、特定の国の乗客ばかり乗っておられるような飛行機があって、その飛行機に乗られる客室乗務員というのは、その国の制度とか風習とか風俗といった、そういったものの理解がないといけない。言葉も含めてですね。そういうような場合であれば、「人文知識・国際業務」ということになる可能性もあるんでしょうが、一般の国内線の場合とか、その他の場合に、それがそれに該当するのか。要するに、基本的に今、我が国として在留資格を与えるというものにつきましては、専門的・技術的分野に限られているわけございまして、それぞれの個々の客室乗務員が行うことになっている業務が専門的・技術的分野に該当するものであるのかどうかといったところから判断がされていくのではないかと思うわけです。

そういうことで、一般的に、いわゆる客室乗務員について許可される場合があるという書き方も、必ずしも適切ではないのではないかなということで、削除の意見を出させていただきました。

航空会社の競争力向上のための環境整備の問題ですが、これも第二の従業員の査証についてですが、査証の問題は外務省の問題なんですが、在留資格の要件緩和によって、外国人労働力の活用を自由にすべきである、ということを書いてあるんですが、航空会社の従業員も下にいろいろ書いてございますが、パイロットについては、専門的・技術的分野に該当する職種であるということで、在留資格「技能」を付与するということにしております。

その関係の緩和につきましては、既に御案内のように、飛行経歴の時間を 2,500 時間以上から 1,000 時間以上に緩和するというふうな措置を既にとっているということでございまして、現時点ではここまでかなという感じを持っております。

さらに、あと、ほかの職種として客室乗務員、さらに地上勤務の職員とか事務職員とかいうもの、いろいろあると思うんですが、結局、一律に在留資格の要件の緩和というのではなくて、客室乗務員なり地上勤務職員がやっている仕事、先ほどと同じ話なんですが、専門的・技術的分野に属するようなことをやることになっているのかどうか、それによってまず在留資格が与えられるかどうかというふうな問題になってくると思うんですね。専門的・技術的分野に該当するものであって、在留資格が与えられるべきものであるということになって、その中でさらに要件の緩和という話になってくるのかなというふうに思うわけございまして、一律に在留資格要件の緩和によって外国人労働

者の活用を自由にすべきであるというのは、少し書きすぎなのかなというような感じを持ちまして、削除の意見を出させていただいたということでございます。以上でございます。

(有富委員) それでは、厚生労働省から何かございますか。

(尾形課長) 今、齊藤審議官の方からお話があったこととほぼオーバーラップしますことでありまして、客室乗務員ということについて、「人・国」という在留資格が与えられているということについては、極めて特殊な事例で、あまり一般化できる例ではないかというふうに思っておりますし、それから、競争力向上のための環境整備のところ、在留資格要件の緩和によって、労働力活用を自由にすべきという御意見でございますけれども、この問題については、そもそも入管法上の規制とやや関係のない部分もあるのではないかと。例えば、航空会社の中で外国人乗務員などを活用するということは、これまでも行われてきていることでありますし、そういったところがどういう形で行われているかといえば、例えばバンコク・ベースであるとかロンドン・ベースであるとかというような使われ方で乗務すると、日本に仮にそういう人たちが来たとしても、それは上陸の場合は特例がございまして、いわゆる在留資格の問題とは関係がないということではないかと1つは思いますし、もう一言申しますと、先ほど法務省さんもおっしゃられたことと軌を一にするわけでありまして、現時点でこういった客室乗務員などを受け入れるための在留資格の要件の緩和というのを、私どもとしては先ほど申しましたように、必ずしもここで必要かどうかという意味で言えば、必ずしも必要ないのではないかと思いますが、そういった労働力を受け入れるということをこういった見直しの中で措置するとすれば、それはややもすれば実質的な単純労働者ということにもなりかねないというふうに思っておりまして、その点はちょっと我々の立場としては受け入れられないということでございます。

(有富委員) 今のテーマの1の(1)と2と関連して、一応御説明があったということでいいですね。

それでは、これについて議論をするんですけども、中条委員からまずお願いします。

(中条委員) 国際経済全体の話としては、確かにウエイトの小さい話ではあるとは思いますが、航空会社の競争力という点ではものすごく重要な話なんですよ。ですから、最初のところでこれを代表的な例として書くというのは、人々にはよくわかりやすい例ではあると思いますし、関心のある例ではあると思いますけれども、代表的な例として書くのはどうかという趣旨はよくわかりました。

ですけれども、皆さんの認識が全然誤っているので、そこはぜひ正しておきたいんですけども、皆さんの御認識を客室乗務員の皆さんに伝えたら、これからきっと飛行機の中でちゃんと対応してもらえないかもしれないですね。客室乗務員の一番重要な仕事というのは何であると思いに なりますか。

(齊藤審議官) それは、乗客の安全、避難とかそういったこと。

(中条委員) そうですね。ですから、保安業務が一番であり、これは規則にもそのように書かれているわけです。ですから、「そのほかには」という認識でいらっしやると、これは全く考え方を誤ることになりますから、そこはぜひお考えを改めていただきたいなと思います。国内線と国際線は違うという話ですけども、今や国内線と国際線とを別々にやるというような話というのは、両方同じように客室乗務員をローテーションさせて使って使うというのが実態でありますので、そういうところから考えると、国際とか国内と分けるという考え自体が時代おくれであると、私はそのように考えています。

それから、さっき尾形課長からは、航空会社の競争力にどれだけ関係があるのかというお話があ

りました。これも非常に認識不足であって、いかにして、例えば日本航空の単位当たりコストの4分の1のローコスト・キャリアとどのように競争をしていくのか。こういったローコスト・キャリアが今アジアにはいっぱい出てきているわけです。今や世界の中でアメリカやヨーロッパの場合には、3割ぐらいがローコスト・キャリアで占められている状態になっているわけです。それと日本の航空会社は競争していかなければいけない。だから、例えばバンコク・ベースのJALウェイズ、これがバンコクと東京の間だけ運航しているというだけで対応ができるか。決してそうではないわけです。日本の国内において下請として日本航空の委託、あるいはコードシェアという形でどんどんそういうものを日本の航空会社は活用していかないと、日本の航空会社はつぶれてしまうわけですよ。それでもいいとお考えになっているのかということなんですよ。

ですから、確かに全体の中から見れば小さいことであるかもしれないけれども、航空の分野にとっては死活問題であるということをご考慮いただきたい。そこを認識していただきたいと思うわけです。

ですので、最初のところで代表的事例というところに関しては、これはこちらもいろいろと検討する余地があると思いますけれども、航空の分野でどうするかというのは、これはちょっと考えさせていただければと思います。

(井口専門委員)今の中条委員の補足的というか、中条委員が今おっしゃっているのは、国内で外国人を、例えば東京ベースとか大阪ベースで雇用契約を結んだ上で客室乗務員に使うと、こういう意味ですか。

(中条委員)もちろんそれも結構ですし、外国ベースでも結構ですし、ともかくあらゆることをやらないと、日本の航空会社は生きていけませんよ。特に私はこだわっていませんけれども。

(井口専門委員)恐らくバンコク・ベースや香港ベースでないと、コスト面から言うとそんなに大きな違い、日本国内で日本人と同じ給料を払っている場合には……。

(中条委員)それは航空会社が判断することですよ。どこをベースにするかというのは、どちらが有利かというのは、恐らくおっしゃるように、バンコク・ベースでやっていかないと、安い人件費で効率のいい客室乗務員を雇うということは多分難しいことだとは私は思いますけれども、実態には恐らくそういう形でやっていくと。そのときに、その人たちが国際線、国内線、かかわらず自由に飛び回れるという形にするのが本当は一番いいだろうとは思いますが。ただ、それをどういう選択をするかは航空会社の選択肢になるだろうと思います。

(井口専門委員)今の議論ですが、実際に、国内で客室乗務員に外国人の方を雇用している事例が出ているかどうか、具体的に許可した事例があるかどうか、関係省庁にご発言をいただいております。今回は、事例を公表するのが趣旨ですので、事例が全然ないのかどうかということが重要かと思えます。

(有富委員)今の井口委員の質問について法務省さんいかがですか。

(齊藤審議官)事例があるか、ないか。ないの証明というのはなかなか難しいですけれども、うちの方で東京入管の実績等を確認したんですが、私どもが今調べている範囲では、客室乗務員に関して「人文知識・国際業務」で就労を許可した事例というのは、今のところ見つかっていないんです。

(有富委員)言葉の綾はさておいて、誠心誠意調べたけれども、なかったですと、こういう話ですね。

(齊藤審議官)今のところ。

(有富委員)今のところまだ、ですね。

(齊藤審議官) ですから、現時点で言うと、就労が許可される場合があり得るということはあるのかもしれませんが、今のところ見つからないものですから。ただ、地上職員で許可された事例は1つ今見つかったんですが。

(中条委員) そういう1つ2つの話というのは個別のケースですから、そうじゃなくて、基本的にどこかの航空会社の客室乗務員であるならばオッケーというような形にならないと、どう考えても競争力を回復するようなところにはつながらないわけで、一人や二人オッケーという話では全然意味がない話なので、だから、代表的というふうに確かに言えないよねというのは、そこはそうは思いますけれども、ということなんです。

(齊藤審議官) 仮に日本で在留資格を与えて、客室乗務員として働かせた場合、日本人の客室乗務員と同等の給料は支払わなければいけないという理屈になると思うんですよね。

(中条委員) いや、違う会社だから別にいいでしょう。

(尾形課長) その点に関してなんですけれども、中条委員の方から、たびたび競争力の中でコストの問題が意識されていて、少しでも安く使いたいというお話があったと思うんですが、それは厚生労働省の立場としては、外国人は安い労働力だという見方を容認することになるという意味では、私たちは、それはややどうかと。入管法上のその問題として、日本人と同等でなければいけないということももちろんですし、労働基準法の世界でも均等待遇というのがありますし、外国人についてだから日本人より安く使えるという意識でそういう経営、あるいは労務管理をされるということを我々としては認めるわけにはいきません。

(中条委員) では、JALウェイズはだめだ、今やっている乗務員はだめなやつだということですか。

(尾形課長) そういう労働法制全般の議論についてもいろいろな議論がある中で、必ずしも外国人の問題に限りませんけれども、少しでも働く人にも社会に貢献してもらえるような……。

(中条委員) 貢献しているわけじゃないですか。JALウェイズのバンコク・ベースの客室乗務員は。

(尾形課長) そういう制度づくりを考えているわけです。

(中条委員) 貢献しているわけだし、そこはおかしいじゃないですか。そういう言い方というのは。

(尾形課長) 私が申し上げているのは、競争力ということを否定するわけでもなければ、経済の活性化ということも否定するということでもないんですけれども、その一方でいろいろな議論があって、行き過ぎたものはどうだという話になっている中で、例えば外国人についても焦点がコスト削減という目で当たり、それが安上がりな労働力だということで促進されるというのは、本来の外国人というものの受入れの国策の、あるいは国是と食い違うのではないかとということを申し上げているわけですね。私どもは外国の人たちがその持っている能力を日本で生かすことによって、日本においてよりクリエイティブに働いてもらい、日本の雇用創出にもつながるようなことを1つのモデルとして考えている中で、安ければいいという発想……。

(中条委員) 航空の分野ではそんなのは考えが時代おくれですよ。国際競争をどんどんやっているわけで、日本の航空会社だとかタイの航空会社だとか言っている世界ではないわけですよ。その中で航空のマーケットの中で効率的に寄与してくれということであるならばいいわけじゃないですか。

(尾形課長) 外国人の労働力の活用という文脈で言って、日本が国際標準から遅れているというふうには私どもは考えておりません。

(中条委員) そんなことを言っているんじゃないですよ。国際的なマーケットを考えてくださいということを申し上げているんですよ。日本の国内のことだけ考えていてどうするんですか。

(井口専門委員) 中条委員が言われるのは、例えば、バンコク・ベースで雇用契約を結んで、現地の賃金を払って雇用すべきだということですね。

(中条委員) そうです。

(井口専門委員) そのこと自体は否定されていないと思いますよ。ただし、東京や大阪ベースで払っていたら、日本人と同等の報酬で雇用してくださいということですね。

(中条委員) だけど、今のお答えはそれを否定しているお答えですね。

(井口専門委員) いや、否定していないのではないですか。

(中条委員) そういう人を雇うのはおかしいという考え方じゃないですか。

(尾形課長) バンコクで働いている方は日本の労働法の適用対象ではありませんので、そこまで私どもが言っているわけではございません。

(中条委員) だったら別にいいじゃないですか。

(尾形課長) バンコクで雇っている方は、入管法が適用される話でもないということなんですよ。それはむしろ法務省さんの方からお話しいただいた方が正確だと思いますけれども。

(中条委員) それはそんなのが自由に入ってきたら、やはりまずいですよということはおっしゃっているわけですよね。法務省さんとしては、このところで。

(坂本企画官) 外国で生活していて、外国で雇われて入ってこられる方は、乗員上陸許可という特例上陸という形で入ってきます。

(中条委員) それは単に入国してくるだけですね。それは別に日本の中で働いているわけじゃないですね。たまたまロスアンゼルスから東京へ来た飛行機の便に乗っている人ね。その話は全然何も今していないわけで、その人たちをもっと活用しようという話ですから。それは私から見れば、十分に社会福祉士と同じぐらいの技能を持っている人たちですね。だから、それだけ訓練をして専門知識と専門の技能というのを持っている人たちですから、そこは同じように扱っていただいてもいいじゃないですかという考え方ですね。

(尾形課長) 法務省さんの前で非常に口はばつたいことだとは思いますが、専門性と言いますが、今の入管法の考え方というのは、単に専門家という1つの切り口だけで物事を見ているのではなくて、さっきも私が申しましたように、労働市場に与える影響、あまりにも安い労働力として見られるということが、本当にそれが果たして労働政策としていいことかどうかといったいろいろな観点から判断して、日本にもこれだけまだまだ客室乗務員になろうという希望者がたくさんいる中で、そういう人たちをこうやっておいて、外国の人たちを受け入れるということがいいのかわいのかというような議論なしに、単に、それはどんな仕事だって、みんなどの人も誇りを持って働いているわけで、誇りを持って働いている仕事だから、それぞれ熟練があるから、それは受け入れるべきじゃないかという議論をしたら、すべての人を受け入れればいいということになってしまう。

(中条委員) そんなことを今は言っていません。こちらが言っていることをちゃんと理解していただきたい。客室乗務員は十分な、私ができないような技能をちゃんと持っているわけですよ。訓練を受けて、だれでも誇りを持っているのは当たり前なので、そんなことを今私は言っていないじゃないですか。言っていないことを言わないでいただきたい。

(井口専門委員) 中条委員の言われることはよくわかりました。同時に、バンコク・ベースで賃金を払っている方のことと、東京ベースで賃金を払っている方のことを一緒にして議論できないのも事実だと思います。本日は、介護福祉士についての議論は差し控えますが、既に、社会福祉士については、「人文知識・国際業務」で就労を認めている例があると理解していますので、そのこと

を明記していただくようお願いをしているわけです。それは、東京ベースの雇用の話であって、バンコク・ベースで雇用して同じ仕事に従事させるということではありません。

(中条委員)それは結構だし、客室乗務員をそれと並べて代表的なものとするのは確かにウエイトとしては問題かなと私も思いますから、そこはよくわかりましたということをお願いしているわけです。だけれども、航空の分野としてはこれは非常に重大なことなので、そのところを航空のところを書くかどうかという話は、これはまた少し考えさせてくださいと。もしこれが航空のところでは大事だからと書いたがために、全体の今もっと大きな話が仮に先に進まないというような話になるのであるならば、そのところは我々も航空会社がつぶれてもしょうがないから、あきらめるかという、それは便益の大小関係の問題ですから、そういう判断もせざるを得ないと思いますよ。ということをお願いしている。

(有富委員)別の切り口から、これを認めると何か問題がありますか。

(齊藤審議官)今、委員がおっしゃったように、客室乗務員は、なるほど専門的・技術的分野かどうかということ、いろいろな考えがあると思いますし、専門的・技術的分野だという判断をされるような場合もあるんだろうと思いますけれども、ただ、先ほど厚生労働省さんもおっしゃったように、また繰り返しになるんですけれども、仮に専門的・技術的分野だということに在留資格を与えるということになっても、今の法務省の立場としましては、同等の仕事に対しては同等の報酬を払うということになっていますので、そこも崩れてしまつて、緩和しろということになると、もうちょっと大きな議論が必要です。

(齊藤審議官)この最初の文ですか。「また」以下の文ですか。

(中条委員)そうです。

(齊藤審議官)基本的に、それは特異な例なので、お残しになることはどうかと思わないわけはありませんけれども、ただ、書きようによっては、私どもとしても全くそれは困りますとも言えない部分はあるかなと。国内線と国際線を分けるのは非常識だという中条委員の御指摘もなるほどごもっともだなというような部分もあるんですが、私ども、客室乗務員が一番専門的・技術的だなとばっと思うのは、先ほど申し上げたように、特定の国の外国人ばかり乗っていて、その言葉も必要だし、風習も知らなければいけないしというのもプラスアルファであるようなイメージでありますので、例えばの話ですが、「また、該当する業務に必要な学歴又は実務経験を得た上で航空会社の、例えば国際線に勤務する、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」を得て我が国で就労が許可される場合があり得る」といったような、それで先生が納得されるかどうか、まことに……。

(中条委員)それで全然ありがたい。私が納得するというよりも、日本の航空会社はありがたいと思います。一步前進です。それは非常にありがたいです。

(坂本企画官)確かに今申し上げましたように、国際線についてですが、先ほど来お話に出ておりますけれども、バンコク・ベースとか、現状、日本の航空会社は、外国人の方を客室乗務員として採用されていると思いますし、実際に乗り合わせたこともあると思います。そういう方たちはほとんど海外をベースとして日本に来る。それは日本国内で就労するわけではありませんので、日本の枠外ということで、もっぱら海外で採用されて乗務されてこられましたら、乗員といたしまして、乗員上陸許可というものを得て日本に降りるといのが実態ですので、国際線としますと、どちらかという、今でもそういった方法で海外で採用して可能となっているということも言えるのかなと。

(齊藤審議官)その場合は海外の給与水準でということが多分おやりになっていると思います。

(中条委員) それは厚生労働省さんも法務省さんも他の国のことは知らないということでしょうから。

(齊藤審議官) 私もよく知らないですけども、とある日本の航空会社さんなんかも多分中国の現地で雇われて、同社の社員だけども、現地の給料でというのは.....。

(尾形課長) 現地支店というのでしょうか、とある日本の航空会社子会社、そういうところの海外支店の採用。

(中条委員) 海外支店ではなくて、そこが本拠なんです。

(尾形課長) それはおっしゃる意味はわかりますが、同じグループの中の社員の1人なわけです。

(中条委員) いえ、別会社です。

(尾形課長) グループ会社の中の。

(中条委員) グループはグループですが、別会社です。

(尾形課長) それは親企業が持株会社になったりして、いろいろな会社形態を変えられている中で、そういうことはあり得ると思いますけれども、海外にいらっしゃる方もグループ全体の中での労働力ということには間違いないと認識しているんですけども、今、海外で採用されたそういう人たちについてのお話をまずは私は申し上げたつもりだったんですが、物言いとして、やや頑迷固陋な印象を与えてしまった部分があったとしたら、その点は今法務省さんのお2人から御説明があったのと同じことです。

(中条委員) そこはもしお考えいただけるなら、文章をご検討いただければと思います。

(有富委員) では、1つめのテーマに関して、文章を確定させましょう。

(事務局) 文言をこの場で確認させていただきたいんですが、そうしますと、「航空会社の国際線」というのを間に入れるという形で行うと。

あと、上で法務省さんの方は典型的な事例が書かれておるんですけども、こちらの扱いも一応決めないといけないなと。2段落目で「機械工学等の技術者・通訳、工業デザイナー等々」と入れていただいているのは、客室乗務員という例が適切でないからという御趣旨だというふうに当方受けとめておりますので、原案に加えて、先ほど口頭でいただいた、もう一度読み上げさせていただきまして、「航空会社の国際線に勤務する」というところだけ挿入させていただくということで確認させていただきたいんですが。

(齊藤審議官) この下の4行に典型的な業務の事例を公表し、予見可能性を高めるとともに云々という文章があることから言うと、典型的な事例を残していただいて、「また」以下は、また、例えばみたいな形で、国際線に勤務する云々については許可される場合もあり得る、みたいな。これは先ほど申し上げように、私ども全くないというところまで断言するほどきちっと調査できていないんですが、今のところ、当局で調べている範囲では、客室乗務員について許可した例が見つからないんですね。あれば、あるという表現でもいいのかもかもしれませんけれども、まだ現時点でないので、あると言うと、後で調べて出てきたじゃないかとおしかりを受けるかもしれませんけれども、そういうことで、「あり得る」というような形で。前の典型的な例も残していただいて、その後でまた追加でお書きになるということであれば、例えばということで、国際線で勤務する、そういうのもあり得るみたいな、そんな形で御了解いただければ.....。

(中条委員) 国際線及びそれに関連する業務に勤務するというふうにしていただかないと、航空会社の形態として、さっきも申し上げたように、メインは国際線なんだけれども、当然のことながらその間に国内線が入ったりすることもあるわけですよ。そうすると全然使いづらいことになるわけですよ。だから、「国際線及びそれに関連する業務」というふうにしていただくといわけにいかないです

か。

(坂本企画官) 齊藤審議官の方からも説明いたしましたけれども、これはあくまでも典型的な業務の事例を公表しようということですので、私どもとしましては、これまで実績があるという言い方はあれですけども、「例えば」以下に書かせていただきました技術者ですとか通訳とか、こういった事例は現にあるものですから、これは例示として出していただいて、未確認の部分は、できればこの段階では落としていただければということで、これは19年度以降、逐次実施ということですので、これはこれから事例を積み重ねていって、それを公表するとか示していくとか。

(有富委員) では、「また」以下はまた戻ったという意味ですか。外すという意味ですか。さっきから議論して、過去の事例はさておいて、いわゆる「技術」あるいは「人文知識・国際業務」のある種の特殊な技術を持った人の可能性があるということは、議論するとそうなるはずだから、例示としてこれを入れるということで、あまり問題は起きないんじゃないですか。だから、何か懸念ありますかと聞いているんです。ざっくりばらんに言って、はっきりとした懸念があるならば、何も無理して書き込む必要はないというのが私の考えです。けれども、懸念がないんだったら、時代は変わってきているから、象徴的な事例を入れるということは、必要ではないでしょうか。

(中条委員) これは、下に典型的な業務の事例を公表してと書いてあるけれども、それはその上に書いてあるやつが典型的だとはどこにも書いていない。そこはあまり気にされることはないんじゃないですか。下は下で典型的な事例を公表しなさいと言っているだけですからね。

(齊藤審議官) ここの文章にあるように、私ども、本音は削っていただきたいんですけども、残すとするれば、このため、例えばという言葉ちゃんと残していただいて、例えば機械工学云々、典型例を一応残していただいて、それから「また」を削除していただいて、「その他に」というふうな表現だったらどうでしょうか。「その他に該当する業務に必要な学歴又は実務経験を得た上で、国際線及びそれに関連する業務に従事する、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り得る」と。

(中条委員) そのような修文であれば問題ないと思います。

(有富委員) ということでいかがでしょうか。

(中条委員) ありがとうございます。

(有富委員) 語句の細かな修正は大丈夫ですか。

(事務局) 1点確認なんですけど、この文章でいきますと、要は典型的な事例ではないということでもまず1つ整理されますので、事例の公表自体が対象から外れるんですけど、それはそれでよろしいという理解でいいんでしょうか。そこだけ確認です。将来的に出ていったときに、仮に1件だけ出ましたと。これは、今の話の定義ですと、典型的な事例ではない扱いであるかもしれないという話です。そこで将来的に出てきたときに、公表するかしないかの議論は、この文章どおりですと、しないという読み方になると思います。

(中条委員) 例えば、規制改革会議として法務省さんにこういう典型的な事例を公表してくださいと。具体的に将来言ったときに、客室乗務員は典型的なそっちには入っていないから公表しないと法務省さんがおっしゃるかもしれないということですか。

(事務局) そういう可能性は残る部分ではある。

(齊藤審議官) そんなややこしいことは、それは、もし許可した場合があれば、公表することにはやぶさかではありませんので。

(中条委員) そういう事例であれば何も法務省さんが公表しなくたって、航空会社の従業員はあちこちに分散している話じゃないですからね。特定のところに集中している話だから。

(有富委員) 事例があれば、公表してくれるわけですね。つまり今後、この客室乗務員についても、日本に入れる可能性はあると。もちろん必要な要件を考慮するけれども、あると言ってくれていることの方が大事です。

(事務局) その確認だけです。もともと論点は、典型的というところが論点でしたので、そこだけ整理を。

(有富委員) それでいいと思いますが。

(中条委員) それはいいじゃないですかね。

(事務局) 厚生労働省さんの方も今の案でよろしいでしょうか。

(尾形課長) 最初の方ですか。「また」以下の。

(有富委員) 「また」以下の。

(尾形課長) こちらの方は、運用を司っておられる法務省さんの方がこれでということであれば。

(有富委員) 特に問題はないですね。

(尾形課長) はい。

(有富委員) それでは、1の(2)の高度人材の移入に資する再入国許可制度の見直しについて。

(齊藤審議官) こっちの方はどうなりましたか。競争力向上の方。

(中条委員) ここは1つの方法は、「査証」は取りますね。これは関係ないですから。「従業員の在留資格要件の緩和について、さらに検討すべきである」、ぐらいのところにしておいて、こちらを参照というのではどうですか。

(齊藤審議官) 在留資格要件の緩和とはちょっと違うと思います。

(中条委員) ああ、そうか。我々は言葉を厳密に使っていないかもしれないので、そこは教えていただければいいんですけども、要するに、在留資格要件の緩和ではないんですか。そうすると、何と書けばいいですか。こういうことを検討してくださいねという程度の話にするとするならば。

(井口専門委員) 明確化とか透明性を高めるとか、そういう意味ですね。ももとの趣旨が、現状から踏み込むと言っているよりは、むしろ透明度を高めるといふ趣旨だったと思いますので。

(中条委員) 最初の国際経済連携分野の案文の方の趣旨はですね。

(井口専門委員) 前回答申のときの趣旨ですね。

(中条委員) そうすると、航空の方の話に関しては、緩和について、個々に書いていることを尊重すべきであるとか、そんなことでもいいんですか。

(齊藤審議官) 在留資格の認定については、私ども緩和ということはあまり……。

(中条委員) 今の認定の基準に従ってこうだということですからね。だから、在留資格要件の認定については、案文で言えば、最初のところを参照なんですよ。そういう趣旨のことで。

(齊藤審議官) 厚労さんも最初におっしゃいましたけれども、これをずっと書くと、単に航空関係の従業員だけではなくて、それ以外の一般の労働者についても全部単純労働者を入れるということと平行的な議論になってしまう。そこが私どもや厚労さんとしては書きすぎか、ちょっとどうかなというふうに思うところです。

(中条委員) ここだけ読むとそうですけれどもね。

(井口専門委員) 明確化とか透明化とか、そういう形に変えていただくのが本来の趣旨ではありませんか。透明化といっても限度があるでしょうけれども。

(中条委員) 要件の明確化について、では、どういう文章がいいですか。

(井口専門委員) 今、航空会社の競争力のところですよ。明確化や透明化によって、ということですね。

(中条委員) 明確化、透明化によって、外国人労働力の活用を促進すべきである。どうですか。いかがですか。

(齊藤審議官) 中条委員の御指摘は、今、客室乗務員いろいろいるけれども、もっと認められる部分があるんじゃないか、専門的・技術的分野に当たるのがあるんじゃないかと。専門的・技術的分野に当たるものなのかどうなのか、在留資格を付与すべきものなのかどうのかは、きちっと判断しろというふうなお考えだと思うんですね。

そういうところから言うと、例えば、「第二に、従業員の査証・在留資格の運用の明確化について、検討すべきである」といったような形で、明確にこれは認められるか認められないかというところをきちっと明らかにしなさいよといったような表現に変えていただけると、私どもにとっては穏当かなという感じがするんですが。もう一度申し上げますと、「第二に、従業員の査証・在留資格の運用の明確化について、検討すべきである」と。単に客室乗務員だからだめだというのではなくて、よく申請内容も見て、在留資格付与を与えるに当たっては、その運用については、運用の中身をきちっと明確にして厳密に審査しなさいよという趣旨をもった、そんな表現ではいかがでしょうか。

(中条委員) 「査証」という記述はどうなるのですか。

(齊藤審議官) 査証は法務省とは関係ありませんので、取っていただければ。

(中条委員) わかりました。ただし、これは1番目と3番目は航空分野だけの話なので、順番を変えますので、そこだけは。

(有富委員) 今の要件を上に入れると。

(中条委員) 今の要件は第三になりますね。

(有富委員) わかりました。それでは2番目、の高度人材の移入に資する再入国許可制度の見直しについて、ゼロ回答のようでございますので、もう一度御説明をいただけたらと。

(齊藤審議官) 元の文章は、「遅くとも平成 21 年通常国会までに関係法案提出」となっているんですが、私どもとしては、何らかの措置はする必要があるなというふうに思っています。ただ、それがここに書いてございますけれども、法律でやるのか、政令でやるのか、それともどういう形でやるのか、結論が出ないと、まだこうだということは申し上げにくいので、関係法案提出といわれると、その部分がうちとして一番困っているところなんですね。決して何もやらないというわけではありませんが、19 年度に結論を出しますよと。19 年度に結論を出せば、それは 21 年になるのかどうかわかりませんが、しかるべき時期までには必ずそれに沿った措置はとるつもりでありますし、決して先延ばししようとかそういうわけではなくて、法案の提出というところを何とかお考えいただけないかという趣旨でございます。

(有富委員) 法案という形式をこちらが指定したことが問題なんですね、わかりました。もう1つ確認なんですけれども、1つは、再入国許可制度は、在留管理とのセットだということ、これについてどうお考えなのか、お伺いしたいんです。

それからもう1つ、ビジネス界から、このような制度があるのは日本だけで、廃止の要望があると聞いているんですけれども、法務省としては、廃止ということは、今の法律を廃止し、制度として、再入国許可はそもそも与えない、そんなことは考えていませんよね。

(井口専門委員) 一度出国すると、在留資格は失効するというのが現状ですから、何度出入りし

ても、これが失効しない形にするのが1つの方法ですよね。

(有富委員) もう1つは、運用を現在の3年から5年にするとか、あるいは、今、わざわざ地方入管に行かないと申請できないというのを、例えば成田空港で申請できるとか、何かお考えになっているのかお伺いしたい。

(齊藤審議官) その結論を19年度中に出ささせていただきたい。例えば、今、再入国の数次許可であれば、再入国の有効期限は3年になっていますけれども、これを延ばすとか、全く廃止するということになれば、法案を提出しないといかんということになりますね。そうじゃなくて、今、地方入管に再入国の手続にお越しいただかないといかんのを、成田でもやりましょうということになれば、これは政令等で対処できるということになりますし、そこは中身によって形が変わってくるかなと。

再入国の問題は、先生方も御案内のとおり、これは再入国許可の制度は、通常の出国をしてもらったら、次はまたもう一度在留資格認定証明書とかもらって来てもらわないといけなわけですね。その手間を省くというある意味で便宜を与えている制度というのが、今のところうちの法務省の整理なんです。スタンスなんです。それは建前じゃないかと言われると、ヨーロッパはどうかと言われると、いろいろ議論はあると思うんですけども、ですから、今のところ、廃止云々ということとはかくとして、いろいろなやり方がございますので、結論は19年度中に出しますので、法案提出という書き方は変えていただければなと。

(井口専門委員) 今、有富委員が言われたのですけれども、在留管理の改善・強化というのが1つの大きな柱になっていて、それとあわせて、特に高度人材を中心として規制を緩められる部分、あるいは過剰規制の部分は減らすというのが、基本的な考え方だったと思うのです。そうしますと、再入国許可の問題も、21年通常国会提出の法案とリンクしているはずだというのが、私どもの理解なんです。それではいけないのかというのがまず1つ目の質問です。

それからもう1つは、法律でやるかもしれません。政令改正かもしれない。もしかしら告示かもしれないし、それは、ちょっと無理かもしれません。いずれにしても、なぜ、ここに「措置」という言葉を用いてはいけないのか。例えば、「21年に措置」するとか、「21年に国会に提出する法案とあわせて措置する」というような別の表現がどうしてとれないのか、その説明をいただけませんか。

(齊藤審議官) それは先生のおっしゃること、そのとおりだと思いますので、例えば、再入国の問題は、外国人登録の制度にも非常にかかわってくるんですね。御案内のように、例えば単純出国で出てしまうと、外国人登録原票を閉鎖するといったようなことができますけれども、再入国で出ていると、まだ日本にあるということで残っていると、いろいろな問題もありまして、いずれにしても、21年の在留管理の制度が大幅に変わるところでこちらの問題もあわせて何らかの措置をとるなり整理をしないといけなと思っています。

今まさに先生がおっしゃったように、私どもも両方関連するというふうには思っておりまして、もしこの19年度結論という表現が不適當ということであれば、例えば、昨年末の答申を見ますと、「高度人材の移入に資する在留期間の見直し」が遅くとも平成21年通常国会までに「関係法案提出」というのがあるんですよね。ですから、これとそろえるみたいな形で、この内容の施行までに措置するんだとか、答申中の外国人の在留管理の項目でもそういうのがございますよね。21年までに法案提出で、ほかの措置についてはその実施までに措置することかというのがありますので、それと同じような表現の形にさせていただく分には別に構わないと思います。

(有富委員) 実質的に同じ、ですね。

(齊藤審議官) 要するに、関係法案というふうに書かれているところが、うちは少しお考えいただ

けないかなということなんです。

(井口専門委員) そこで、今、文言を詰めていただかないといけないと思います。

(齊藤審議官) これは、昨年末の答申の「高度人材の移入に資する在留期間の見直し」と関連している話でもありますので。

(有富委員) では、こういうことでよろしいですか。例えば、「遅くとも新たな在留管理制度の構築に関する法案施行までに措置。」いかがでしょうか。事務局、このところの表現は揃っていますか。

(齊藤審議官) 他に施行までにとまっている項目もあるのでそういう表現であれば、同じような形で以前直していただいたこともある。関係法令と書いていて。

(中条委員) 法の施行というのは言葉として変だね。法案は案にしかすぎない。法案は施行しない。

(有富委員) 趣旨は、在留管理制度と機を一にして、形は法案かどうかわからないけれども、実態はそうしますよと、こう言っていたいているわけですね。

(齊藤審議官) (うなずく) 文言は.....。

(有富委員) 文言は事務局で。

(坂本企画官) 構築に関する関係法令の施行という言い方。

(有富委員) そうです。それでもよろしければ、事務局よろしいですか。

(事務局) はい。

(有富委員) 関係法令ですね。

(中条委員) ちょっと気になるんだけど、これは素人の質問。法令の施行までというと、施行するまででいいわけね。いいんですか。法令の成立とか何か、そうではない。

(坂本企画官) 関係法令の施行までに実施するという趣旨で。

(中条委員) そういう意味ですか。わかりました。

(有富委員) 実施は一緒になるということですね。中条委員の今の懸念は、片方が実施で、ようやくこっちが施行され、実施がずれるんじゃないかということですね。

(中条委員) 実施でわかりました。

(有富委員) では、文言もこれでよろしいですか。

時間になりましたので、これで本タスクフォースを終了させていただきたいと思います。関係の皆様、お忙しい中、ありがとうございました。

- 以上 -