

## 関係者ヒアリング結果概要【航空業】

- 1 日時  
平成30年11月12日（月）11時00分～11時45分
- 2 対象者  
定期航空協会
- 3 場所  
東京都港区芝3-1-15芝ポートビル8階
- 4 対応者  
法務省，国土交通省
- 5 内容
  - (1) 人手不足の現状について
    - グランドハンドリングと整備の2分野において人手不足が生じており，雇用動向調査等によると，グランドハンドリングでおおよそ1,200名前後，整備で200名前後の人手不足が生じていると推測される。
    - 今後，政府目標に沿って外国人観光客の増加が見込まれ，それによる旅客機の離発着数が増えていくことを踏まえると，人手を増やしていく必要があると考える。
    - イノベーションで人手不足の解消を目指す中で，最終的には人手を要する業務が残る職種であると考えている。
    - 今後想定される技術革新や生産性の向上を考慮しても，現時点での試算として外国人だけでグランドハンドリングで2,000名程度，整備で150名程度受け入れられれば良いと想定している。
  - (2) 人手不足解消・生産性向上のための取組について
    - 人手不足によって，業務全体に致命的な支障が生じているわけではないが，例えば従業員の有給休暇が十分に取得できていなかったり，シフトの数の調整をしたりすることによって，業務を回しているような状況もある。
    - 人手不足の解消のために，初任給の引き上げや公休数の増加など処遇の充実を図り，日本人の採用数を増やそうと努めている。また，女性が結婚や育児を理由に離職せずに済むような制度を整えている。
    - 団塊世代が定年後に再就職しやすい，雇用延長制度などを充実させている。
    - 飛行機の革新や搭乗手続の簡略化等により，必要となる人手を抑制する取組をしている。
  - (3) 技能実習の現状について
    - グランドハンドリングでは成田空港で技能実習生を受け入れているが，整備では現在技能実習は受け入っていない。
    - 航空業界では外国人の数がゼロというわけではない。技術・人文知識・国際業務の在留資格を持つ外国人も従事している。
  - (4) 技能修得に要する期間等について
    - グランドハンドリングには国家資格はないが社内資格を設けている一方，整

備には社内資格のほかに、国家資格として一等航空整備士というものがあり、専門性を見る尺度となっている。一等航空整備士は、日本人でも取得が困難であるほか、飛行機の機種ごとに取得する必要がある。

- 特定技能外国人の受入れとして期待しているのは、これらの資格を有する者の指導監督の下、グランドハンドリング業務、機体・装備品の整備業務を行う人材である。

(5) その他

- 特定技能における一定の専門性の見方については、現状、それぞれの航空会社が実施している社内資格の取得試験をリンクさせながら作成していくものと想定している。ただ、入社後に現場で業務を繰り返す中で得ていくものも多いと感じている。
- 外国人の一定の専門性を見る際には、整備では日本人の採用とは異なる形式もあると想定している。
- 地域間格差の観点に絡み、騒音等の問題があり、空港が比較的都市部から離れた郊外に位置していることから、人手が集まりにくいことがある。その解消策の一つとして、居住用の寮を設ける場合もあるが、生活が職場と寮との往復になってしまい、就職の動機に乏しいことやそれが理由で辞めてしまう人もいる。
- 景気や時事の影響を受けやすく、アメリカでの同時多発テロの際に航空機を利用する人数が大幅に減少したことは記憶に残っている。ただ、そういった場合においても、人員削減は最後の手段である。専門性を有した人材は育成するのにも時間がかかり、人員削減の対象にはならない。
- 業務の中で必要な日本語能力はN4くらいかと言われているが、英語で対応できる場面が、例えば作業マニュアルが英語で記載されていることなども踏まえて少なくないので、母国語が英語であれば、業務にそれほど支障はないと推測される。チームで一緒に行動を行うこともあり、日常会話より低くて十分と考える。