産業政策特集
第18期7号（通刊196号）
2017.7.16
GO! http://www.jfaiu.gr.jp
JFAIU Japan Federation of Aviation Industry Unions
航空連合NEWS
発行：航空連合／発行人：島 大貴　〒144-0041東京都大田区羽田空港1-6-5 第5綜合ビル5階　TEL (03) 5708-7161　FAX (03) 5708-7163

第18期 政策シンポジウムを開催！

5月18日（木）、田町交通ビルにて第18期政策シンポジウムを開催しました。

第一部では、政策実現と政治の関わりについて理解を深めました。第二部では、今期、航空関連産業における人材の確保に取り組んでいることをふまえ、「航空関連産業発展の基盤となる『空港を支える人材』の確保に向けて取り組むべきことは」をテーマとし、基調講演と報告、パネルディスカッションを通じて、今後の人材確保に向けて取り組むべきことなどについて理解を深めました。

第一部　政策と政治の関わりについて

基調講演「若年世代の政治参加の現状とその環境要因」

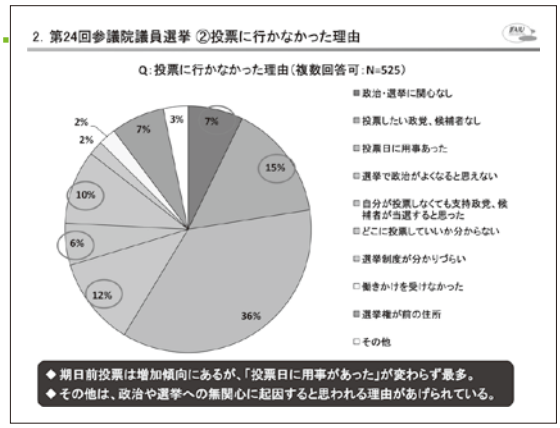
西田 亮介 氏／東京工業大学リベラルアーツ研究教育院准教授

日常生活に政治が関係ない場面など存在しないが、私たち日本人の政治との接し方には、いくつか課題がある。ひとつは、学校教育の現状である。政治的中立原則や公民の範囲を超えない主権者教育により、「現実の政治」を学び、接する機会がない。もうひとつは、日本のメディアの特徴である。具体的には、政治とメディアの力関係には歴史があり、政治とメディアの間でも情報の非対称性が生じている。そういった中で、政治の現状に不満を感じつつも、野党に委ねるよりは、現政権が継続する方が良いという印象を持っている有権者も多いという結果が、2014年の衆議院選挙後の調査でも明らかになっている。また、野党は迅速に世論に適応しようとしておらず、伝統的な与党批判や政党のアイデンティティの主張に終始している。私たちは、生活の中で政局を理解することや、民主主義に関する教育を通じて、改めて政治との接し方を考え直す必要がある。

報告「航空連合 第２回政治アンケートの結果について」

内藤 晃／航空連合 副事務局長

- 2016年7月の第24回参議院議員選挙後に、対象者を一般組合員にまで拡大し、2回目となる政治アンケートを実施した。
- 同様の設問項目で実施された連合のアンケート結果と比較し、航空連合では政治への関心が高いものの、実際の投票行動につながっていないことや、依然として投票日に用事があったとして選挙に行かなかったと回答した層が多かったことが明らかとなった。
- また、政治に対しては経済成長の他、年金や育児などの社会保障制度への関心が高く、航空産業政策と政治の関わりに加えて、経済や社会保障に関する政策、政党の考えなどの情報を共有しながら、政治に対する関心を高めていくよう、今後の運動方針を議論していく。



第二部 航空関連産業発展の基盤となる「空港を支える人材」の確保に向けて取り組むべきことは

基調講演 「明日の日本を支える観光ビジョンへの対応について」

講師 木村 典央 氏（国土交通省航空局 航空ネットワーク部国際航空課長）（当時）

- 「明日の日本を支える観光ビジョン」では、訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人とする新たな目標を立てており、航空関係では「すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境」に向けて、「最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現」や「地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC 就航促進」を掲げて取り組んでいる。
- 2020年の4,000万人達成には、空路を3,500万人と想定し、羽田飛行経路の見直し等首都圏空港の機能強化（＋約８万回）と、他空港の機能強化で対応する予定である。2030年の6,000万人の達成には、成田空港の滑走路増設等と、他空港の機能強化に加えて、2024年度完了予定の国内管制空域の抜本的再編で対応する予定である。
- その他、「地方空港におけるLCC等の国際線就航加速パッケージ」として、地方空港へのLCC等の国際線の就航を強力に推進するため、高いレベルの誘客・就航促進の取り組みを行う地方空港を「訪日誘客支援空港」と認定した上で、国管理、地方管理空港等における着陸料の割引／補助、グランドハンドリング経費等の支援を行い、新規就航・増便を促進する。また、増大する航空旅客を受け入れる際のボトルネック解消のため、CIQ施設の整備やボーディングブリッジの設置等への支援により受入環境の高度化を図る。
- また、グラハン業務の生産体制向上、グラハン要員の円滑・効率的な機動的配置を支援するため安全確保を前提として現行の基準を見直すこととしている。

報告Ⅰ 「地方空港における人材の現状～松山空港の事例報告～」

講師 四田 崇志 氏／ANAエアサービス松山労働組合 事務局長

- 採用の現状として、採用競争力（特に初任給などの労働条件）が低いことが挙げられる。「都市圏の企業＞地元有力企業（私鉄・金融等）＞地元一般企業＞ANAエアサービス松山」という構図になっており、募集をかけても採用が計画どおり進まない。賃金を中心とした労働条件の維持・向上に取り組むとともに、学生が会社の情報を容易に収集できる環境を整備する必要があると認識している。
- 育成・定着については、一定程度育成が進み、これからの役割に期待が高まる世代の離職が生じていることや、専門性深化の取り組みやマネジメント教育、出向など本来実施したい育成に着手できていないことが課題。これらへの対応として、若年層をはじめとする社員の人材育成体制の強化が必要である。
- ANAエアサービス松山における人材の確保、育成、定着の課題に対応するには、地方空港の視点と小規模体制であることの視点の双方から、現状の問題の克服、改善だけではなく、現状の強み、魅力を深化することが必要だと考えている。特に、地元、地方で働く魅力を高め、発信していくことや、個々人の密接な関係によるチームワーク強化などを訴えていきたい。

報告Ⅱ 「空港を支える人々の姿（インタビュー）」

①空港で働く人材に求められること～次世代へのメッセージ 蒲生 猛 氏／北海道空港株式会社専務取締役

- これまで国土交通省で航空局を中心に様々な仕事を経験してきたが、航空分野では日々技術が進歩していることや、他の交通モードと比べ、格段に高い安全性が求められるという特徴がある。
- 空港で働く人材には、何よりも「安全」に対する高い意識が求められる。そして、グランドハンドリング、グランドスタッフ、貨物のみなさんにも、安全性を守るための高い専門性が求められる。
- 日々の学習で専門性を高め、後輩に伝承していくこと、周囲に目を配り、前後行程を意識した連携した仕事が重要であり、次世代を担うみなさんにはプロフェッショナルを目指して頑張っていただきたい。

②空港を支える様々な人材～除雪作業の現場から 岩田 哲幸 氏／地崎道路株式会社北海道支店工務部所長

- 当社は航空局から新千歳空港の維持、運営に関する業務を委託しており、その中でも除雪作業を実施している。除雪では特殊な車両を使っており、車両の整備も重要な業務である。
- 主に農家の方々に冬の期間のみ除雪を実施していただいており、複数の班に分けて体制を構築している。各班の班長を中心に、コミュニケーションを深め、チームワークを醸成しており、班の結束は強く、それが厳しい除雪においてもパフォーマンスを発揮している大きな要因だと認識している。
- お客様にご迷惑をおかけしないよう、誇りを持って除雪にあたっているが、天候や雪質によって除雪の方法や対応が変化するため、経験がものを言う仕事でもある。夜間除雪作業を行い、明け方に飛行機が着陸する姿は、大きな達成感がある。千歳の除雪は世界一だと自負しており、そういった社会的な使命や誇りを若い人たちに伝えていきたい。

報告Ⅲ 航空連合の人材確保に関する取り組み／航空連合副事務局長

①産業全体における付加価値の拡大と波及 高城 睦 副事務局長
②空港で働く魅力の発信 内藤 晃 副事務局長

「空港を支えるプロ裏方に君もなれ feat.P.O.P&minan」を報告の中で初披露。

- もともと空港で働くことに興味を持っていない人にも、魅力を伝えるべくプロジェクトを発足した。プロジェクトでは、北海道から沖縄まで100名以上の空港の現場で働く組合員のみなさんの声を集約し、伝えたいメッセージを抽出した。
- 4月にホームページ「空港のお仕事裏方図鑑2017」を開設し、空港で働く人の「あるある」を集めた歌を動画第1弾として公開した。大変多くの反響があり、SNSを通じて魅力を発信できたと考えている。動画のなかでも、単に「面白かった」で終わらないよう、誇りを持って働いている姿や、大変だけどやりがいがある、というメッセージを伝えることにこだわった。

課題提起・論点整理 「空港を支える『しごと』・『ひと』～航空の生産のしくみを考える～」

講師 加藤 一誠 氏（慶應義塾大学 商学部 教授）

- 交通は「施設・機械」という要素と「労働」の要素に分けられる。特に労働の要素は旅客から直接見える「可視的」労働と、直接は見えない「不可視」の労働に分けられるが、鉄道の保線、バスの車両整備、水運の水先案内人、空港の給油、除雪など、「不可視」の領域が支えていることを認識する必要がある。
- 労働生産性は「付加価値額（GDP）」／「従業員数」で示される。これを分解すると、「付加価値率」に「一人当たりの収益」を乗じたものとなる。生産のしくみにおいて、人は付加価値をつけて市場で売り、その対価として賃金を受けるという基礎を改めて共有したい。そのうえでパネルディスカッションの議論を進めたい。

パネルディスカッション

テーマ

「『空港を支える人材』の確保に向けて取り組むべきことは」

●コーディネーター
加藤　一誠 氏／慶應義塾大学 商学部 教授

●パネリスト
木村　典央 氏／国土交通省航空局航空ネットワーク部国際航空課長（当時）
水谷　　淳 氏／神戸大学大学院海事科学研究科 准教授
坂本　裕寿 氏／読売新聞東京本社 論説副委員長（当時）
岡田　　稔 氏／航空連合副会長・政策委員長

各パネリストの主張 要旨

論点① 空港の現状への理解を深める

坂本氏 日本経済をけん引する訪日外国人による消費や、地方活性化の観点から、日本の航空産業が担う役割は大きいと考えている。

航空局 現在は、「明日の日本を支える観光ビジョンへの対応」として取り組んでいるが、施策のプラットフォームは、これまでの規制の見直しで成り立っている。参入制度として「45・47体制」から「ダブル・トリプルトラック化」「新規参入」「事業ごとの許可制」「LCC参入」といった規制緩和を行ってきた。世界の航空自由化である「オープンスカイ」にも対応してきた。

航空連合 働く者の視点からは、今の環境を産業全体にとって発展のチャンスだと認識している。その中でも空港に焦点を当てた際、外航やLCCが空港ハンドリングを日本の会社に委託していることが特徴。チャンスである一方、現場の負担も大きく、一人ひとりの人材の頑張りで支えている現状である。

水谷准教授 道路貨物輸送産業においても労働力不足が顕著である。その解決策の一つとして、ヤマト運輸では取扱量を制限する動きが進められている。ネット通販による宅配需要の急増を背景に、道路貨物輸送においても参入規制、運賃規制を緩和してきた経緯があり、「営業トラックの事業者数・従業員数」は増加しているが、「トンキロ当たり運賃」は減少している。

加藤教授 訪日旅行者数増、地方活性化の観点から、航空関連産業や空港の役割、社会的使命は大きい。一方、需要拡大と規制緩和による市場活性化の局面において、それらのサービスを支える「労働力＝人材」に関して、課題が生じているし、今後もその課題は継続していくことが予想される。

次ページへ

論点② 交通分野における人材や働くことの特性を理解する

坂本氏 航空の人材には5つの要素が求められる。「サービス」サービスのコストをどう見るか。「時間」定時性に加えて、働く時間。「スキル」極めて専門性が高い。「セーフティー」安全はすべてに優先する。口で言うのは簡単だが、生産性の観点からは難しいテーマ。「総合力」色々な職種が協力、連携しなければならない。

航空局 航空局の人材も空港を支えている。航空局は、本省のほか、国管理空港の運営や管制業務を実際に行う現場機関（2局4管制部、各空港事務所等）で構成され、約6,700人のうち71%は現場機関に属している。17の職種に分かれており、各人に安全と品質を支える高い意識と専門性が求められている。

水谷准教授 道路貨物輸送の場合、規制緩和の結果、競争が激化している。規制緩和によって生産性は一定程度向上するが、それ以上に競争激化の影響を大きく受け、パイの取り合いになってしまった。生産性が上がらないで費用を下げるとなると、人件費を下げざるを得ない。

航空連合 働くものとして、特に空港の人材には資格や高度な専門性が求められる。また、指導者が繁忙で育成の時間をとりづらいなど、人材育成が難しくなっている現状もある。これまで、労働集約型の現場（シフト・現業部門）で生産性を向上するには、勤務の工夫等で対応してきた経緯、実情があり、それらが育成にも影響を与えていると認識している。

論点③ 空港を支える人材の確保に必要なことは

水谷准教授 人材を確保するためには、生産性向上が求められる。ユニクロやニトリなど他産業の事例やサウスウエスト航空の事例を見ても明らかなように、価格は安くても高い効率性で成果をあげ、結果、賃金水準が高い企業も多い。

航空連合 マルチスキル化などは、これまでも進めてきたし、今後も生産性向上に労使で取り組む必要がある。一方で、自助努力だけでは解決できない問題があるのも実情であり、生産性を高める空港施設、規制のあり方など、事業者で完結しない範囲も含めた連携が必要ではないかと考えている。例えば、空港整備のあり方では、成田の貨物上屋の分散や、増設中の那覇空港の滑走路について、空港での働き方がどの程度考慮されているかといった課題がある。利用者最優先は間違いないが、働く人材にしわ寄せがくるような設計思想や優先順位づけは避けるべきだと考えている。また、規制のあり方については、安全に関する規制は、技術進歩や国際標準の改訂動向に合わせて安全性を確保した上で見直しや緩和を図るべきだと考えている。具体的には、柔軟な生産体制の構築が求められる産業特性をふまえ、港内免許やランプパス等の規制の見直しを求めている。

坂本氏 今は「儲からないサービスはやめる」という流れがある。安くて均質なサービスを提供するのではなく、価格が高くても選んでもらえるサービスを提供することが大切である。そのためには、お客様のニーズを正確に把握し、見合わない仕事は捨てることが必要であり、それが働き方改革につながる。

航空局 航空局も「技術規制検討小委員会」を立ち上げ、規制の見直しに積極的に取り組んでいる。安全・保安と経済性をどのように両立させるかが課題である。グラハンは機動的配置ができるよう、港内運転免許の規制を見直した。

左から水谷 淳 氏、坂本 裕寿 氏、岡田 稔 氏

全体まとめ（加藤教授）

- インバウンドの増加は日本経済にとって追い風であるが、それを支える空港の人材に関する課題が明らかになった。生産性を高めるためには、高い専門性を維持するための時間を確保することが重要であり、これがマルチスキル化を進める前提となる。
- 一方、高い専門性を維持することにコストがかかるという認識が不足しているという課題もある。また、サービスを受ける側もサービスに応じた適正なコストがかかっていることを認識する必要がある。しかし、交通分野においては、不可視部分も多く、そのように認識されない傾向もあることが課題である。
- 本日のディスカッションでは働き方を見直す上での多くのヒントを得ることができた。今後、これらを参考にしながら、生産性を向上させ付加価値を拡大できる環境をつくっていくことが、最終的には産業の魅力向上にもつながると考えられる。

航空連合 は、航空関連産業で働く仲間・労働組合が大同団結し、産業の魅力の向上や基盤の強化に向けて1999年10月に結成された、航空労働界を代表する最大の産業別労働組合です。54の企業別組合の38,125人（うち客室乗務員1万人）で構成され、ナショナルセンター「連合」に加盟しています。

ニュース・航空連合へのご意見は
E-mailでお受けしています。
アドレス avinet00@jfaiu.gr.jp
ホームページ http://www.jfaiu.gr.jp

Facebookをはじめました！
facebook.com/jfaiu
お願いします!! いいね!

この印刷物は再生紙を使用しています。