

航空券連帯税の導入には反対

空港で働く人材の確保、育成、定着

航空保安体制の強化

<最近の動向>

- ✓ 航空券連帯税の導入を推進する「国際連帯税フォーラム」は、「グローバル連帯税フォーラム」と改称し、「国際連帯税創設を求める議員連盟」との連携を強化。
- ✓ 外務省内に「SDGsの達成のための新たな資金を考える有識者懇談会」が立ち上げられ、SDGs達成に向けた資金調達について、新たな動きが活発化している。

航空券連帯税導入国

- ✓ 2005年にフランスなど6か国で導入。
- ✓ 現在では韓国、チリとフランスの旧植民地であるアフリカの数か国を含めた14か国で導入。
- ✓ 米国やドイツなど欧米主要国、アジア主要国では導入されていない。



定期航空協会作成資料より引用



課題認識

- ✓ 受益と負担の関係が不明確であり、航空産業の健全な発展が阻害される懸念がある。
- ✓ 訪日外国人旅行者数の増加を目指す観光先進国実現の阻害要因になり得る。

【背景】

生産年齢人口の減少

航空需要の増加、更なる増加の見込み

【職場の現状】

採用(確保)

教育(育成)

能力発揮(定着)

航空関連産業における人手不足

募集定員に満たない

人材確保のため、継続的に採用を実施する必要がある

定員不足のまま業務を進めざるを得ない

指導者層、有資格者の移動が厳しく、教育時間を十分に確保できない

計画的な生産体制を構築できない

職場の業務負担が高まり、意欲低下等につながり、離職者が増加する



課題認識

- ✓ 労働条件の維持、向上など労使で取り組むべき課題への対応が必要。
- ✓ 航空関連産業で働く魅力を幅広く発信することが必要。
- ✓ 航空イノベーションの推進による生産性向上に取り組む必要がある。

提言 Part①-1

提言 Part①-4

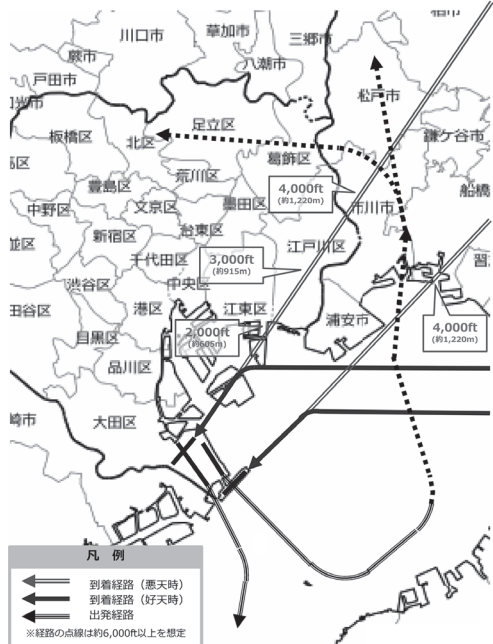
提言 Part①-6

提言 Part②-2

航空政策を取り巻く動向

首都圏上空の空域の活用

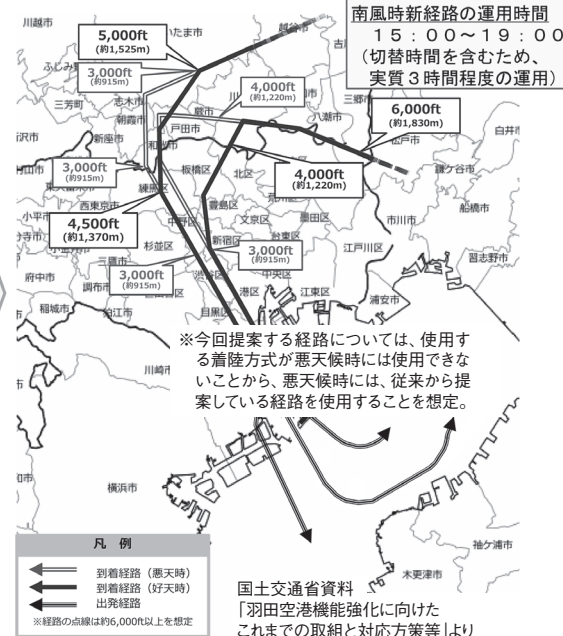
(離陸・着陸合計：80回/時)



課題認識

- ✓ 首都圏空港の容量拡大の実現に向けては、効率的な飛行経路の設定が不可欠であり、地元住民への丁寧な説明と合意のうえ、着実に進めるべき。

新飛行経路案
(離陸・着陸合計：90回/時)



国土交通省資料「羽田空港機能強化に向けたこれまでの取組と対応策等」より

日本におけるテロ・ハイジャック対策の変遷

昭和45年 よど号ハイジャック事件 → 金属探知機(X-RAY)本格導入

昭和49年 導入費用を空港整備勘定から半額補助

平成13年 9.11米国同時多発テロ

欧米主要国において保安責任主体を従来の航空事業者から国または空港会社へと見直し

◆ 諸外国の状況

国：米国・ドイツ・シンガポール・ニュージーランド・マレーシア等 ※警察機関含む
空港管理者：英国・仏・豪等
航空会社：日本

国際的なテロ発生リスクは引き続き高位

平成29年～

- ✓ ボディスキャナーを2019年までに国内の主要空港に導入し、国として機器整備費用の1/2の補助を行う。
- ✓ 新たな先進的な保安検査機器を国内の主要空港に導入し、国として機器整備費用の1/2の補助を行う。

(左図は平成31年度航空局関係予算決定概要より引用)

平成30年～

- ✓ 上記に加え、高性能X線検査装置等の導入に伴い必要となるターミナル改修費用の1/2の補助を行う。

日本におけるテロ・ハイジャック対策費用の考え

約230億円(平成31年度)推計

保安検査機器の整備

保安検査業務に係る経費

監視業務に係る経費

保安費用分担・補助

国：1/2強 空港整備勘定

保安費用

航空会社：1/2弱

保安料

旅客(航空会社)



課題認識

- ✓ 国家レベルの課題として一般財源化すべき
- ✓ 初期費用だけでなく、維持費用等も補助の対象とすべき