

はじめに

航空連合は、1999年の結成以来、四半世紀にわたり、より安全で利用しやすい航空運送を実現し、航空および観光を含めた航空関連産業が健全に発展していくことを目指して、働く者の立場から、広く利用者本位の視点を持った「産業政策提言」を策定し、政策の実現に取り組んでいます。

私たち航空関連産業は、国内、海外との人の移動や物流を支える重要な社会インフラとしての役割を果たすとともに、宿泊、旅行業などを通じて日本における重要政策である観光先進国の実現に向けて貢献しています。一方で、新型コロナウイルスなどの感染症や地政学的リスク、自然災害などの影響を直接的に受けやすいため、イベントリスクに強く、レジリエンス（復元力）が高い産業基盤を構築し、環境変化に迅速、柔軟に対応していくことが極めて重要です。

私たちの産業を支えているのは専門性の高い人材であり、その雇用を守り、この産業で働きたいと思う人を継続的に確保、育成していくことが重要です。そのためには、「人への投資」を軸とする労働政策を一層充実させ、安心して長く働き続けられる環境を構築するとともに、安全を基盤に産業レベルでの「圧倒的な生産性向上」を実現することが必要です。私たちは、この「産業政策提言」、および2022年の策定以来、今回初めて内容を更新する「中期労働政策方針」を連動させ、両方の政策を着実に、かつスピード感を持って実現することで、「圧倒的な生産性向上」による持続的な産業の発展をめざしていきます。

優れた政策も、それが実現できなければ組合員や社会に何も還元することはできません。策定した提言は、関係者間での議論をもとに、それを社会へと発信し、広く世論を巻き込んだ取り組みとすることで、さらに実効性を高めていく必要があります。

航空連合は、航空労働界を代表する産業別労働組合として、責任と自覚を持ち、引き続き政策内容に磨きをかけるとともに、政策実現に向けたあらゆる活動に精力的に取り組み、私たちの将来を自らの手で切り拓いていきます。

2025年10月
航空連合会長 内藤 晃

航空連合の結成と産業政策提言策定の背景

航空業界を取り巻く環境変化

国内航空の規制緩和

- 参入制度見直し(需給調整規制の廃止)により新規会社の相次ぐ参入(1998年~)
- 運賃が認可制から事前届出制となり実質自由化(1995年~)

「3プロ」の進行

- 関西空港開港(1994年)・成田空港第2滑走路(2001年)
首都圏第3空港の開設 =「3大プロジェクト」
- 航空会社の投資負担増

経済のグローバル化とオープンスカイの開始

- 日米航空交渉の妥結(1998年)
- グローバル化による航空分野の国際競争激化も不可避に

アジア通貨危機(1998年)

- 日本国内の金融危機(相次ぐ金融機関の経営破綻)
- 国内景気が悪化し、航空需要も低迷

連結決算制度の導入(1999年)

- 航空以外の関連企業の「隠れ負債」が明らかになると危機感
- 大手航空会社は本業の再強化が喫緊の課題に

1999年10月

航空連合 結成

30組合 28,300人

→ 変化・激動の時代、産業を取り巻く環境は大きな曲がり角

→ 一企業一組合では解決できない産業共通の諸課題を、産業に働く仲間で共有し、その解決に向けて、企業・グループの枠を超えて力を結集

→ 業界の存立基盤である安全の確保と良質なサービスの継続的提供、そして顧客満足を一層高めていくことが基本命題

結成大会：石川会長(当時) あいさつ

航空業界における日本特有の課題

過大な事業者負担

強固な経済的規制 (参入・運賃)

1990年代の環境変化

国内空港の概成

規制緩和(航空ビッグバン)

国際競争の激化(航空・空港)

世界的な経済不況

第1期(1999年10月) 産業政策提言(趣旨)

- ✓ 空港整備財源のあり方を抜本的に見直し、国際標準に見合う利用者・事業者負担とし、競争条件を整備すべき
- ✓ アジアのハブとなる国際空港を早期に完成させ、大都市拠点空港の整備を重点的に進めるべき
- ✓ 地方空港は計画を再評価し、建設を中止すべきものは中止すべき
- ✓ 利用するすべての人に利用しやすく、働く人にも働きやすい、魅力ある付加価値の高い空港づくりを進めるべき
- ✓ 安全の確保を大前提に、「市場原理と自己責任原則」の徹底を図り、規制緩和の目的である競争促進による事業運営の効率化、競争力の強化、利用者利便の向上を実現すべき
- ✓ 行政・事業者が安全に対する取り組みを徹底して行い、日本の航空安全を確固たるものとすることで、航空を安心して利用できる公共交通機関として定着させるべき
- ✓ 取り組むべき環境課題や目標値を明確にし、業界をあげて対策を計画的に実施すべき
- ✓ 訪日外国人増加のための施策を強化し、関連産業も含めた内需拡大・雇用創出を図るべき

2025-2026 産業政策提言

目 次

航空労働界の概要／加盟組合一覧	2
航空連合関係のSNS一覧／年間スケジュール	3

大きく変わる日本の空 産業の維持・成長・発展につながる政策実現を!

Part① 航空行政、空港整備と財源 6

[1] 公平かつ持続可能な競争環境の整備	6
[2] 空港整備財源と空港整備のあり方	8
[3] 空港運営のあり方	10
[4] 首都圏空港の機能強化	12
[5] 離島・地方航空ネットワークの維持、運営	14
[6] 航空関連産業を支える人材の確保・育成・定着	16

Part② 航空安全政策 18

[1] 航空安全	18
[2] 航空保安	20
[3] 事故調査	22
[4] 空域と管制方式	24
[5] 安全阻害行為の抑止	26
[6] 手荷物と貨物	28
[7] 航空機整備	30

Part③ 利用者本位の空港づくり 32

[1] 災害に強い空港づくり	32
[2] 空港の安全性・利便性向上(利用者の視点)	34
[3] 空港の安全性・利便性向上(働くものの視点)	36
[4] 貨物物流	38

Part④ 観光政策 40

[1] 観光産業の発展に向けた推進体制強化	40
[2] 観光需要の拡大	42
[3] 快適、円滑な旅行環境の整備と人材確保	44

Part⑤ 環境政策 46

[1] カーボンニュートラルに向けた取り組み	46
[2] 経済的枠組みへの対応	48

これまでの航空連合の産業政策提言と主な成果 50

地方別政策 51

北海道／成田／東京／愛知／大阪／本部直轄(松山)／福岡／沖縄

これまでの航空連合地方組織における産業政策の主な成果 70

参考資料 71

第26期 政策実現に向けた主な活動状況(2024年10月～2025年9月) 96