

# これまでの航空連合の産業政策提言と主な成果

提言	具体的な提言、主張内容(概要)	主な成果
Part ① 航空行政、 空港整備と 財源	<ul style="list-style-type: none"><li>航空機燃料税を廃止すべき</li><li>燃料価格の高騰に対する支援をおこなうべき</li><li>重要政策を議論する際は働くものの代表にも意見聴取をおこなうべき</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>2011年度から2013年度の3年間に約3割軽減、さらに2014年度から2016年度の3年間、2017年度から2019年度の3年間、2020年度から2022年度の2年間と4回軽減措置(年間約300億円)が延長された</li><li>コロナ危機における航空会社支援として、空港使用料と合わせ、2021年度に約1,200億円、2022年度に約700億円の公租公課減免が実現</li><li>2023年度の軽減措置として航空機燃料税190億円・空港使用料等310億円(計500億円)が実現</li><li>航空機燃料税は2027年度まで5か年の減免が実現</li><li>燃料油価格激変緩和措置の継続(～2024年度)</li><li>航空局に設置された「国内航空のあり方に関する有識者会議」に航空連合がオブザーブ参加して意見表明(2025年5月)</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>空港経営改革の推進とあわせて空港整備勘定を見直すべき</li><li>民間委託などを通じて空港の経営改革を推進すべき</li><li>空港ごとの収支を開示すべき</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>空港経営改革の実行方針に提言を行った</li><li>「民活空港運営法」の成立(2013年6月)に貢献し、「安心・安全の確保」、「お客様・働くものの視点からの環境改善」などを法案に反映</li><li>各空港の運営権の民間委託化(2016年7月 仙台空港を皮切りに)</li><li>国管理空港に対する顧客満足度調査の実施</li><li>国管理空港の空港別収支の開示および早期化</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>離島生活路線は維持すべき政策路線として国が「責任」を持って補助すべき</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>離島路線補助の財源が、地域公共交通確保維持改善事業に一般財源化(2012年度から)</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>首都圏空港容量の更なる拡大と管制処理能力向上を図るべき</li><li>首都圏上空の空域を活用すべき</li><li>伊丹空港の縮小反対</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>羽田空港の再沖合化や処理容量値見直し(2012年)、成田暫定平行滑走路供用開始等</li><li>首都圏空港の機能強化策とりまとめと、年間約82.6万回化に向けた検討の推進(2014年)</li><li>都心上空を通過する新飛行経路の運用開始(2020年3月)</li><li>関空、伊丹両空港での価値を高めるべく、伊丹空港の活用促進(ジェット桟、長距離路線の拡大等)</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>あらゆる人材確保策に重点的に取り組むべき</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>航空局が「持続的な発展に向けたあり方検討会」を開催し、「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」を策定(2023年2～6月)</li><li>航空分野への特定技能制度の適用が1号から2号に拡大(2023年6月)</li><li>空港グランドハンドリング協会が設立(2023年8月)</li><li>空港ハンドリング協会との産業労使懇談会を初めて開催し、魅力向上などについて意見交換を実施(2024年1月)</li><li>「空港グラハン作業の生産性向上に関する技術検討会」の開催による本格的な国主導での議論、検討開始(2024年6月)</li><li>国家資格のあり方見直しや戦略的な普及啓蒙策の実施を含む整備士人材確保・活用策のとりまとめ(2024年6月)</li><li>航空保安大学校の採用枠拡充を含む航空管制官の増員(2024年6月)</li><li>グランドハンドリング業における適正取引推進のためのガイドライン策定に向けて、航空局がワーキンググループを設置(2025年4月)</li></ul>
Part ② 航空安全政策	<ul style="list-style-type: none"><li>総合的な安全管理体制を確立すべき</li><li>飲酒基準の運用状況は実効性と持続性の観点から定期的に点検し、将来的な廃止に向けて継続的に検討すべき</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>航空法改正による安全管理体制の導入(安全管理規程の策定と安全統括管理者の選任の義務化等)(2006年10月)</li><li>航空安全対策に関する予算(令和7年度概算要求)の拡充</li><li>航空局に設置されている有識者検討会が、便間および乗務後の検査の一律実施を見直すことを含む検査の合理化を提起(2024年10月)</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>航空保安体制について国の責任を明確化し、基本方針等を規定すべき</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>交通政策基本法に「航空保安」の重要性と責任の明確化について附帯決議を反映(2013年)</li><li>先進的な保安検査機器の導入に関する費用について、国として補助を実施(2016年度航空局予算より)</li><li>保安検査員の人材育成対策費の予算化(2019年度航空局予算より)</li><li>第190回通常国会、第193回通常国会、第196回通常国会、198回通常国会にて航空連合政策議員フォーラムによる航空保安体制強化に関する議員立法を提出(2016年～2019年)</li><li>第204回通常国会にて、保安検査を航空法に位置付けるとともに、航空保安に関する国の責任を一層明確にする内容を反映した改正航空法が成立(2021年6月)</li><li>国の有識者会議が、航空保安の責任主体を空港管理者に、また費用負担は旅客を原則に関係者が負担する方向に見直すことを提言(2023年6月)</li><li>国管理空港の保安料引き上げによる航空保安に関わる財源の大幅拡充(2024年度)</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>事故調査組織に強い権限、犯罪捜査に優先する枠組みをつくるべき</li><li>再発防止を唯一の目的とし、組織を国交省から切り離し、独立性を確保すべき</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>運輸安全委員会の設立(2008年10月)</li><li>運輸安全委員会設置法の一部改正(2019年3月)</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>安全性の向上と効率的な運航の観点から管制を一元化するべき</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>嘉手納ラプコンが米軍から日本(航空局)に移管(2010年3月)</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>機内迷惑行為防止法を制定すべき</li><li>機内化粧室での電子タバコの使用を航空法上での禁止行為とすべき</li><li>「盗撮罪(仮称)」を制定すべき</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>機内迷惑行為防止法(航空法改正)が成立(2003年7月成立、2004年1月施行)</li><li>機内化粧室での電子タバコ等の使用が安全阻害行為へ(2020年4月ガイドライン改正、2020年7月施行)</li><li>撮影罪の制定を含む新法が成立(2023年6月・2023年7月施行)</li></ul>
Part ③ 利用者本位の 空港づくり	<ul style="list-style-type: none"><li>諸外国との航空安全に関する相互承認協(BASA)の締結を推進すべき</li><li>航空法と航空機製造事業法の二重適用を是正すべき</li><li>海外メーカー(OEM)で修理された重要装備品をみなし予備品の対象とするなど、具体的な法律の運用を改善すべき</li><li>Auto ELT試験電波発射時間制限を緩和すべき</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>シンガポールと整備分野におけるBASA締結(2020年3月)</li><li>欧州(EASA)と本体協定と航空製品の安全証明の範囲におけるBASA締結(2020年3月)</li><li>航空機製造事業法の事業許可基準等の見直しによる作業・手続きの効率化(2012年)</li><li>これまでの予備品証明検査制度に代わる新たな制度へ変更するよう航空法の一部が改正(2019年)</li><li>Auto ELT発射時間を毎時25・30分にも緩和(2022年)</li><li>整備士国家資格に関する学科試験合格後の実地試験受験可能期限を「2年以内」から「5年以内」に拡大(2025年3月)</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>空港アクセスの改善</li><li>車両港内免許の取得手続きの簡素化や規制の見直し</li><li>グラハン要員の機動的配置に向けて、現行の臨時ランプバスの改善を実施すべき</li><li>カスタマーハラスメント対策の強化</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>浜松町駅にJR京浜東北線快速が停車(2002年7月)</li><li>旅客輸送バス等にかかる二重免許を要件としないよう空港運用基準を改定(2016年)</li><li>空港の車両運転許可を保有しているものが、一時的に他空港の支援を行う場合、空港管理者による講習及び試験を免除可能とするよう基準を改定(2016年)</li><li>GSE車両は社内教育を受けた普通免許保持者を運転資格要件とするよう基準を改定(2017年)</li><li>臨時立入承認証の創設(2018年)</li><li>港内車両運転許可取得に関する講習や試験免除を異動者にも適用するとともに、整備・グラハン要員以外にも拡大(2022年)</li><li>航空各社によるカスタマーハラスメント対策の具現化(2024年6月～)</li><li>カスハラ対策を事業者に義務付ける改正総合労働施策推進法が成立(2025年6月)</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>観光政策を国の成長戦略に位置付けるべき</li><li>訪日客誘致と両輪で国民の旅行促進を図るべき</li><li>国際観光旅客税は、空港における手続き・動線全体の効率化に資する使途などへ充当するべき</li><li>コロナ禍で停滞した旅行需要の喚起に取り組み、交通機関の利用を促進すべき</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>観光庁新設(2009年)、観光立国推進閣僚会議の発足(2013年)等</li><li>「観光ビジョン実現プログラム」へ航空連合の要望が反映(2014年～2020年)</li><li>国際観光旅客税の使途として「Fast Travel」の推進に資する取り組みに予算が充当(2019年度～)</li><li>「全国旅行支援」を実施し、交通機関利用商品は補助額を優遇(2022年10月～2023年上期)</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>バイオジェット燃料の研究開発費用の拡充</li><li>地球温暖化対策における公平性の確保</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>バイオジェット燃料の研究開発関連予算増額(経済産業省)</li><li>地球温暖化対策税の還付措置(2012年から2023年度末)</li><li>航空・空港分野の脱炭素化推進を目指す航空法改正の附帯決議に、SAFの安定供給等に関する主張を反映(2022年)</li><li>戦略分野国内生産促進税制におけるSAFの適用(2024年度)</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>Part ⑤ 環境政策</li></ul>	