

航空連合NEWS

発行：航空連合 / 発行人：坂元 慎平 〒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

原油価格高騰など 取り巻く環境の変化に対して 機動的に取り組んでいます

原油高に対する緊急要請を実施

中東情勢の悪化により原油価格が急騰する中、航空産業への影響が深刻化しつつあることを踏まえ、各政党に対して「中東情勢悪化による原油高騰対策に関する緊急要請」を実施しました。

3
12

中道改革連合・立憲民主党・公明党



左から福重隆浩衆議院議員(中道改革連合)、小林会長、三浦信祐参議院議員(公明党)、蓮舫参議院議員(立憲民主党)

3
13

国民民主党



左から磯崎哲史参議院議員(航空連合政策議員フォーラム事務局次長)、小林会長

4
21

自由民主党労政局長交代に伴う表敬訪問



左から小林会長、小淵優子衆議院議員(自由民主党)

4
23参議院国土交通委員会で
航空機燃料に関する質疑を実施

航空連合政策議員フォーラムメンバーの平戸航太参議院議員(右)が、金子恭之国土交通大臣(左)に対して航空機燃料に関する質疑を実施(4月23日)



国土交通省 (航空局及び観光庁) と 政策協議を実施しました!

1月29日・30日に国土交通省航空局と、また2月4日に観光庁と政策協議を実施し、航空連合で取り組む産業政策の実現に向けた意見反映をおこないました。



航空局との政策協議には航空局(手前)から計40名以上、航空連合(奥)から12名が出席しました。

1 航空行政

1 国内線維持のためのダイヤ調整について

【JFAIU】「国内航空のあり方に関する有識者会議」で、航空会社間によるダイヤ調整について一定の条件下で許容するとの考え方が示された。しかし、調整の結果、たとえば片方の会社が出発時刻を混雑時間帯から低需要の中間時間帯に変更することになった場合、取上上のメリットは得られないのではないかと考えるが、国としてはどのような想定・期待を持っているのか。

【航空局】有識者会議にて、一定の条件下でダイヤ調整を許容できる考え方が示されたことは、国内線事業が厳しい状況にある中、国内ネットワーク維持のための選択肢が広がるものと考えている。実際の運用は、個々の状況に応じて航空会社間によりおこなわれるものであるが、利用者利便の向上に資するような調整がおこなわれることを期待している。

【JFAIU】有識者の見解について総論は理解するものの、低需要の時間帯に変更することはメリットが薄く、実現性は低いと考える。事業者において、どのように有効な施策となりうるのかについて検討を始めたとも聞いているが、実現に向けて、事業者が積極的に取り組むことができれば具体的な議論をお願いしたい。

【航空局】有識者会議の中でも、事業者側からは厳しい意見が挙がっていると認識している。事業者間での調整は容易ではないことも理解しており、単一路線では難しい対応でも、複数路線で調整することで全体最適を実現させたい。

2 成田空港滑走路増設に向けた用地確保について

【JFAIU】2025年10月に開催された「成田空港滑走路新増設推進協議会」では、滑走路の新設・延伸に向けた用地確保の進捗率は86.2%で、目標の2025年度内の完全取得に向けて進捗は半ばであるとされている。取得促進に向けた取り組み内容や今後の見通し・リスクについて、国の見解を確認したい。

【航空局】2025年11月末時点で86.9%まで進捗したと報告を受けており、その後、協議会のメンバー(航空局・NAA・千葉県)で地権者に対して共同声明を発信し、協力を求めたところである。地域の理解を得つつ、スピード感を持って進めていきたい。

【JFAIU】滑走路整備によって発着便数は大幅に増えるが、ターミナルは当面の間は既存施設を利用すると認識しており、オペレーションには課題が生じると考えるが、どのように対応していく考えか。

【航空局】滑走路オープン後、ただちに発着回数が増えるわけではないという一定の需要予測を立てている。ターミナルの部分改修から、段階的に新設をおこなうながら、徐々に発着容量も増やしていきたい。

【JFAIU】新ターミナル完成までの間、現ターミナルの増強は必要だが、職場には暫定的な投資を疑問視する声もある。難しいオペレーションに取り組む中で働く環境整備は重要であり、職場での理解促進に向けて、国にも継続的な情報提供をお願いしたい。

2 航空安全・保安

1 機内におけるモバイルバッテリーの使用規制について

【JFAIU】機内でのモバイルバッテリー発火対策として、定期航空協会と連携した統一の取り組みが2025年7月から始まっている。その運用状況について、国の認識を確認したい。また、現行の危険物情報だけでは不十分であり、製造・販売業者に航空輸送における制限を製品へ明記させるべきと考えるが、国の見解を伺いたい。

【航空局】機内での使用規制について、業界団体や事業者による広報等により、利用者への認知は一定程度進んでいると認識しており、今後も関係者と連携して周知を図る。製品への航空輸送制限の明記については、航空局の規制対象外であり、義務付けは困難だが、引き続き利用者への確実な周知に取り組んでいく。

【JFAIU】空港や機内でも積極的に案内し、安全確保に努めているが、モバイルバッテリーが危険物であるとの認識を社会全体で広げることが重要である。韓国では機内での使用を禁止することが義務づけられたが、日本でも同様の対応を検討しているのが伺いたい。

【航空局】2025年開催のICAO(国際民間航空機関)の会議でも、リチウムイオンバッテリーの扱いが議題となり、現状は各国で対応が異なることが確認された。日韓当局間でも情報交換がおこなっており、本邦でも取り入れられる点は検討している。各国で発生している不安全事故も踏まえ、その危険性に関する利用者の認知度向上に、業界全体で取り組むことが重要と考える。

※その後、国土交通省が機内持ち込み数量制限や機内での充電を禁止する新ルールを策定し、4/24より適用

2 機内持ち込み手荷物について

【JFAIU】国内線では2009年から手荷物サイズが統一されたが、訪日客増加や空港のデジタル化(旅客によるセルフ化)により、個数・重量・サイズ超過の機内持ち込みが増えているとの指摘がある。超過手荷物に起因して機内で客室乗務員や旅客の受傷につながる事象も見られる。こうした課題に対する国の認識を確認したい。

【航空局】機内手荷物のルールは事業者における運送約款で定められていると認識しており、まずはその遵守が重要である。受傷事象があるとの指摘だが、現場の具体的な状況を伺いたい。

【JFAIU】手荷物対応は客室乗務員の大きな負担となっており、さまざまな課題がある。安全性や定時性にも影響しており、国の適切な対応を求めたい。受傷については、旅客間によるものも含めて日常的に発生している。

【航空局】課題は理解したが、事業者の約款事項のため、国の対応には限界がある。【JFAIU】旅客に対し、手荷物は「預けるもの」という認識を持たせることが重要である。手荷物ルールや約款変更時、国が重視する利用者利便の観点をお願いしたい。

【航空局】旅客利便は重要であり、関係者とも議論し、改善に取り組みたい。 ※その後、定期航空協会が機内持ち込み手荷物に関する業界統一ガイドラインを策定し、4/1より適用

3 空港の安全性・利便性向上

1 FAST TRAVEL 等の空港業務のDXについて

【JFAIU】令和8年度予算概算要求では、FAST TRAVEL等による手続き円滑化や動線合理化を通じた空港利便性向上が掲げられている。これらが利用客の待ち時間短縮・分かれやすさ・安心感にどのように寄与するかが重要と考えるが、国としての考え方を伺いたい。

【航空局】IATA(国際航空運送協会)の指標を参考に、国内7大空港のチェックイン・保安検査の待ち時間を、2021年比で負担減、または10分以内とする評価指標を設定している。毎年モニタリングをおこない、空港毎に事業者と意見交換・フィードバックを実施し、利用者・事業者にとって快適な環境の実現を進めている。

【JFAIU】コロナ禍以降、訪日客が大きく増加しているが、空港毎に負荷の状況は異なる中、グラハン人員は多くの空港で不足が生じている。現状は事業者間の融通で何とか対応しているが、今後のさらなる増便を見ずえとる精緻な採用計画が重要であり、国・事業者が一体となって、空港別の生産計画を早急に検討すべきである。

【航空局】どの空港で需要が増えるかについては、機材を大型化する可能性などの要因で予測が難しいが、一定の規定を設ける必要性は認識している。現時点で具体的な旅客数想定は示せないため、引き続き関係者との意見交換をおこなしていきたい。

2 SRA 区域における保安検査厳格化について

【JFAIU】2025年3月からランプエリア立ち入り時の保安が強化された背景を確認したい。また、現場では検査に時間を要しており即時短縮は難しいため、国として機器導入や施設拡充などハード面の支援を検討いただきたい。

【航空局】国際線SRA立ち入り検査の厳格化は、国際水準に合わせた対応である。従来のSRA検査は国際基準と比較し、車両・人・持ち物・刃物・爆発物検査が不十分で、厳格化は内部の脅威対策が目的である。導入当初は混乱が懸念されたが、主要空港で対応を共有した結果、現在は概ね解消していると認識している。なお、関連設備は国の補助金の対象外であり、空港管理者の対応が必要とされている。

3 次期総合物流施策大綱について

【JFAIU】次期総合物流施策大綱の特に航空分野に関して、国の検討会における議論状況を知りたい。

【航空局】トラックの輸送力不足が見込まれる中での代替手段の確保や国際競争力の強化などを掲げている。国内線旅客便における年間約230万トンの空きスペース活用などを検討している。成田などの貨物拠点強化を進めていく。

4 観光政策

1 国際観光旅客税の引き上げについて

【JFAIU】国際観光旅客税について、2018年創設時の付帯決議に基づくこれまでの総括がどのように進んでいるのか伺いたい。また、増額後は税額が3,000円と現行の3倍になると承知しているが、その検討経緯と使途の考え方について確認したい。

【観光庁】国際観光旅客税の使途は「旅行環境の向上、観光情報の入手の容易化、観光資源の整備」に限定されている。本来は施行後3年の2022年に付帯決議に基づく総括報告をおこなう予定だったが、コロナ禍で徴収が大幅に減少し、実施できなかった。現在はインバウンドの増加により徴収が回復し、早期の国会報告に向けて準備を進めている。増額案は、2025年の訪日客数が約4,300万人となり、今後もさらなる規模増大が見込まれる中、オーバーツーリズム対策や地方送客などの観光施設拡充に約2,000億円が必要とされたことから、与党の税制調査会で相当の見直しが必要と判断されたものである。2025年末の政府の税制改正大綱にも盛り込まれており、今後国会で審議を進めることとなる。

2 地方空港を活用した相互交流について

【JFAIU】令和8年度観光庁予算において、アウトバウンド関連予算が約2,000万円から5億円規模へ急増する理由・目的を確認したい。また、「地方空港を活用した相互交流の促進」がオーバーツーリズム対策として位置づけられているが、意図を確認したい。

【観光庁】現在、次期観光立国推進基本計画の策定に取り組んでいるが、その施策の1つに、国際交流・アウトバウンドの拡大を掲げており、予算の拡充をおこなっている。また、「相互交流」とは、アウト・イン双方の流れを作ることで、定期便やチャーターの運航環境を整え、アウトバウンドの受け皿を作っていく。予算を活用して地方誘客を促進しつつ、アウトバウンド総数を2,000万人規模へ回復させることを目指す。

3 二地域居住の促進について

【JFAIU】二地域居住の促進は省庁横断の課題だが、どのように調整し、実効性ある支援とされるのか。また、「ふるさと住民登録制度」の創設で向こう10年間で登録者数1,000万人を目指すとしているが、同制度を観光政策とどう連携させるのか伺いたい。

【観光庁】観光庁は国内交流拡大戦略として「[第2のふるさとづくり]を推進しており、継続的な往来を通じた関係人口の創出や日帰り交流につなげている。府省庁の連携により「第2のふるさと」「ワーケーション」「交流シェア」を進めるとともに、「ふるさと住民登録制度」については自治体・事業者とも連携し、地域に深く関わる訪問者を、関係人口・地域の担い手へと段階的に育てていく考えである。



観光庁との政策協議には観光庁(左)から計10名以上、航空連合(右)から21名が出席しました。

5 カーボンニュートラルに向けた取り組み



1 SAFの価格と国のサポートについて

[JFAIU] ①昨年の本協議では、シンガポールではSAF税が創設されるなどの各国の取り組みも踏まえ、日本としての対策を検討中とのことであったが、その後の進捗についてお伺いしたい。②SAFの価格安定のためには国が補助金等でサポートすることが望ましいと考えるが、補助金の基本的な考え方を含め、現在検討しているサポート対象や方法について考えを伺いたい。

[航空局] ①SAFの導入促進に向け、2025年6月から官民協議会とタスクフォースで7回議論し、2026年1月には第8回を開催した。海外事例も踏まえ、今後は2025年度内に有識者会議を設置し、SAF税や空港インセンティブを含む利用者負担のあり方について検討を深めていく。②精製施設の建設や原料費の高騰により、SAFは依然として既存航空燃料に比べて割高であり、利用者による公平な費用負担制度を検討する。令和7年度補正予算でも一部措置が講じられたため、速やかに有識者会議を立ち上げ、調査と制度設計を進める。

2 DAC(直接空気回収技術)/CCS(二酸化炭素回収貯留技術)などの新技術について

[JFAIU] 環境対策では二酸化炭素の排出削減だけでなくDAC/CCSなど新技術の導入も重要と考えるが、日本の地域特性を踏まえたDAC/CCSの脱炭素効果と、国としての補助方針について伺いたい。

[航空局] 廃食油やバイオエタノールに由来するSAFには供給限界があるため、2050年の航空分野におけるカーボンニュートラル達成に向

けてはDAC/CCSを活用したe-SAF(電子合成持続可能航空燃料)の生成が重要と認識している。DAC/CCSは経済産業省所管で、NEDO(国立研究開発法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構)やJOGMEC(独立行政法人 エネルギー・金属鉱物資源機構)が開発・実証を進めており、国土交通省としてもその動向を注視していく。

[JFAIU] DAC/CCSはe-SAF製造に不可欠だが、水素の安定・低炭素供給に必要な製造・輸送・貯蔵技術も同様に重要と認識している。水素の取り扱いについて、航空局として検討している事項があるか伺いたい。

[航空局] GX移行債の活用によりプラント整備が進む一方、e-SAFは依然高コストで、水素も海外依存のため、LCA(ライフサイクルアセスメント)では現状の廃食油由来SAFの方が優位な面がある。こうした状況を踏まえると、2050年目標に向けては、まずSAFの製造拡大に注力することが現実的と考える。

3 国産SAFのCORSA適格燃料認証について

[JFAIU] 2024年度に「CORSA 適格燃料 登録・認証取得ガイド」が策定されているが、国産SAFのCORSA 適格燃料認証の取得状況や課題について説明いただきたい。

[航空局] 2024年度は一部の項目のみだったCORSA 関連の認証取得について、2025年度は対象を5種類まで拡大することができた。大学などの研究機関とも連携しながら、積極的に認証範囲を広げているところである。2026年度に向けても、事業者が円滑に認証を取得できるよう「ガイド」の不断の見直しを進め、環境整備を図っていきたい。

[JFAIU] CORSA 認証の取得フローは非常に複雑であり、事業者が単独で対応するには負担が大きい。認証取得を後押しするためにも、国として一層の環境整備と支援をお願いしたい。

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。59の企業別組合の48,350人(うち客室乗務員約15,000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、またはLINE公式アカウントでお受けしています。

アドレス avinet00@jfaiu.gr.jp

ホームページ <https://www.jfaiu.gr.jp>