

航空連合NEWS

発行：航空連合／発行人：長谷川 樹 〒144-0041 東京都大田区羽田空港1-6-5 第5 総合ビル5階 TEL (03) 5708-7161 FAX (03) 5708-7163

産業政策の実現に向けて!!

第25期の取り組みハイライト

政策実現総行動 (2024年7~10月)

各省庁が8月末までに取りまとめる次年度予算概算要求および税制改正へ航空連合の政策を反映させることを目的に、例年「政策実現総行動」を実施しています。

第25期は、航空安全の堅持を最重点項目としつつ、急増する訪日需要への対応を含む諸施策について、「令和7年度概算要求・税制改正における要望」として、国土交通省や財務省などの各行政機関や各政党、業界団体と各航空会社に要請しました。

例年12月末を目処に、予算、税制に関する政府案の取りまとめがおこなわれるようになっており、10月の衆議院選挙の結果によって変化している政治情勢も踏まえつつ、関係する省庁への働きかけに取り組んでいきます。

令和7年度予算概算要求・税制改正に関する航空連合の要請先と主要要望項目(★は今回初めて要請を実施)

要請先	要望項目
国土交通大臣	<予算概算要求> (※) ① 航空安全を司る機能の体制強化 ② 空港業務における人材確保策の強化と生産性向上および適正取引の推進 ③ 航空整備士の人材確保と生産性向上 ④ 特定技能制度の活用促進 ⑤ 燃料油価格激変緩和措置の継続 ⑥ 航空保安体制の強化 ⑦ アウトバウンドを促進する施策の強化 ⑧ カーボンニュートラルの実現に向けて ⑨ カスタマーハラスメント対策の強化 <税制改正> (※) ① 租税公課の減免継続および空港整備助定のあり方の検討 ② 国際観光旅客税の引き上げと使途の見直しを含むあり方の再検討 ③ 免税品選付制度に関わる適切な制度設計・運用 ※いずれも行政機関に対しては、該当する項目のみを要請
国土交通省 航空局	
国土交通省 観光庁	
財務省 主計局	
財務省 主税局	
厚生労働省	
立憲民主党	
国民民主党	
自由民主党★	
公明党★	
定期航空協会	
空港グランドハンドリング協会★	
全日本空輸	
日本航空	
AIRDO★	
ソラシドエア★	
スターフライヤー	



国土交通大臣・公明党 7月25日
(右から4人が斎藤鉄夫 国交相)



自由民主党 7月26日
(右から2人が森英介 労政局長)



財務省 主計局 7月29日
(左から4人が宇波弘貴 局長)



財務省 主税局 7月29日
(右から3人が青木孝徳 局長)



国土交通省 航空局 7月29日
(左から3人が戴博次 次長)



厚生労働省 7月29日
(右から2人が大隈俊弥 大臣官房審議官)



国土交通省 観光庁 7月29日
(左から3人が中野岳史 国際観光部長)



経済産業省 資源エネルギー庁 7月29日
(右から3人が和久田肇 資源・燃料部長)



立憲民主党 7月30日
(右から5人が枝野幸男 衆議院議員)



定期航空協会 8月8日
(左が大塚 理事長)



空港グランドハンドリング協会 8月21日
(左から2人が服部茂 会長)



国民民主党 8月21日
(左から5人が玉木雄一郎 代表)



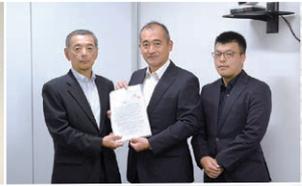
全日本空輸 8月21日
(左が井上慎一 社長)



日本航空 9月5日
(右が鳥取美津子 社長)



スターフライヤー 9月13日
(右が町田修 社長)



AIRDO 9月25日
(左が鈴木貴博 社長)



ソラシドエア 10月1日
(左が高橋宏輔 社長)



航空連合ビジョン

いつの時代も社会から必要とされ、働く仲間がやりがいを感じ、誇りをもって働ける産業

航空局・観光庁との政策協議 (2024年2~3月)

2月2日に観光庁と、また3月25日・26日に国土交通省航空局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(以下、協議内容より抜粋)。

1 航空行政

外国航空会社のグランドハンドリング受託

航空連合 外国航空会社を受け入れたくても、グラハン人材の不足により受託ができないのが現状であるが、国としての調整状況を確認したい。

航空局 外国航空会社から、従前に契約していたグラハン会社の受入体制に制約があり契約できないと相談を受けることはある。成田や羽田などでは多くのグラハン会社があるので、**国としてマッチングを助言**している。

特定利用空港の整備財源

航空連合 安全保障環境の変化を踏まえ、新たに「特定利用空港」が指定され、今後、必要な整備がおこなわれるものと認識しているが、財源はどのようにするのか。

航空局 「特定利用空港」に指定されても、あくまで民生利用が主であるため、**空港整備勘定からの歳出がベース**となる。一方で、海上保安庁や自衛隊のニーズだけによる整備をおこなう場合は、当然、別財源が検討される。

空港の運用時間制限

航空連合 空港運用時間の制限(カフュー)は、コンセッション空港であればその判断するのは、空港運営会社であり、基本的に国からその延長を打診するというようなことではないという理解でよいのか。

航空局 そのとおりである。たとえば、仙台空港は運営会社が地域と調整の上、運用時間を変更したという事例がある。基本的に、国から空港運営会社に対して運用時間の変更を求めようようなことはない。

2 航空安全

VOICES (航空安全情報自発報告制度) の活用

航空連合 VOICESの投稿には重要な示唆が多く含まれており、さらなる促進を図っていくべきである。また、投稿内容に基づいて策定されている提言についても、具体的なアクションをお願いしたい。

航空局 空港管制からの報告が少ないことは過去からの課題であり、投稿促進を図っていく。提言いただいた課題は担当課室において検討している。また、年3回発行されている刊行物「FEEDBACK」もさらに活用したい。

航空事故への対応

航空連合 昨年は本邦運送事業者の航空事故、特に航行中の機体の揺れによる事故が減っている。官民で連携を図ったことによる効果であればよいことだが、どのように評価しているのか。

航空局 近年、揺動による骨折事象が増えていることを踏まえ、**事故の要因と対策を評価するフォローアップアクションを強化し、揺れが予想される場合の対処を積極的にとっていただいたことが寄与した**と考えている。

保安検査員の処遇改善

航空連合 保安検査員人材不足への打ち手として「警備会社の契約単価の適正化」は重要であるが、実態として具体的に進んでいるのか。

航空局 国管理空港の保安料を105円から250円に引き上げることで新たな財源を確保しており、**契約単価の適正化を促すとともに、具体的に処遇改善につながっているか、事業者とヒアリングをおこない確認**していく。



航空局との政策協議で挨拶する白石副会長(政策委員)

3 空港の安全性・利便性

A2-BCPの実効性

航空連合 1月1日に発生した能登半島地震により、あらためてA2-BCPの実効性が問われることとなったが、地震対応も踏まえた課題認識や関連議論の方向感を確認したい。

航空局 半島で起きた地震のため、空港へのアクセス条件が厳しい制約があった。それも踏まえた上で、いかに迅速に復旧させるかということを含め、A2-BCPの検討委員会にて議論いただいている。

雷警報発令時の対応

航空連合 雷警報発令時の地上係員退避について、航空局として2021年に初めてアンケート調査を実施したものと認識しているが、その後の対応状況について確認したい。

航空局 空港管理者に対して、**国としては手段によらず適切な対応を図ってもらいたいという依頼までしかできない**。具体的なアクションは取れていないが、規定上は通報を発するということになっており、その徹底を図っていく。

4 観光政策

国際観光旅客税のあり方

航空連合 訪日客の急回復や観光産業の抱える諸課題に対応する十分な財源確保が必要という観点から、財務省に対して「国際観光旅客税の引き上げ検討に着手すべき」と要請したところだが、観光庁の認識を確認したい。

観光庁 趣旨は十分に理解しているが、現時点ではまだコロナ禍前の税収規模に戻っていない。**今後どれだけ税収が増えていくのか、その際に不足は生じるのかという観点も踏まえ、冷静に検討**していかなければならない。

免税制度の見直し

航空連合 令和6年度税制改正大綱において、出国時に税関において免税額を還付するタックスリファンド型制度の導入が盛り込まれたと認識しているが、空港業務を担う航空会社の新たな負担増加を懸念している。

観光庁 不正転売が増加しており、対策が課題であったが、**空港従事者の負担増加という不安があることは認識しており、制度の詳細設計を反映する令和7年度税制改正大綱を見ず、関係省庁とも連携**して取り組んでいく。

5 環境政策

戦略分野国内生産促進税制の導入

航空連合 令和6年度税制改正で導入される「戦略分野国内生産促進税制」では、SAFは30円/Lの税額控除をおこなうとされているが、当該事業者にとって十分な開発(インセンティブ)となるのか。

航空局 SAFの目標価格は100~200円/Lにしたと議論しており、30円はそれなりに大きな効果があるとの認識である。資源エネルギー庁で石油売元社へのヒアリングを踏まえ、実効性のある水準にしたと聞いている。

GX経済移行債の使途

航空連合 GX経済移行債は、開発に長期を要する水素や電気を動力とする航空機開発だけでなく、既存のB787やA350など、また当面の間、就航が見込まれる低燃費機材の導入に対しても発行していくべきではないか。

航空局 重要な考え方であると認識している。**2023年「骨太の方針」では低燃費機材の導入について触れているが、2024年度の移行債使途には含まれず、業界側とも連携して取り組みを進めて**いきたい。



挨拶する観光庁 桑田総務課長(当時)

空港グランドハンドリング協会との産業労使懇談会 (2024年1月25日)

2023年8月に設立された空港グランドハンドリング協会(小山田亜希子会長:当時)と初めての産業労使懇談会を開催しました。空港グランドハンドリングにおける産業労使関係の構築・強化に向けて、画期的な機会となりました。

- 意見交換テーマ
- 1 魅力ある業界づくりに向け
- 2 安心して働ける業界づくりに向け
- 3 省力・省人化等を通じた生産性向上に向け

空ハ協 小山田会長 冒頭挨拶(抜粋)

● 年始から相次いだ自然災害や航空機事故に際し、あらためて**私たちが働く空港という場所が、社会インフラとして重要な位置づけにあり、多くの方々の命や生活に直結する場**であることも認識した。

● 成長のポテンシャルがある業界の中で、従業員を確保し、楽しく元気に働き続けてもらいたいという想いは、労使に相違は無いと思っているが、目指す姿が合致しているからこそ、その手法については**労使が建設的に話し合うことが非常に重要**であり、こうした取り組みは**労働組合がない事業者においても実現**すべきである。

● 日本の労使関係の特徴は、労使で協議するテーマが処遇改善のみならず、会社経営に関することで多岐にわたることにあるが、これは、従業員の方も自分の働く会社を良くしたいと思っている表れであり、こうした想いに真摯に向き合う事業者を多くしていくことが、持続的な業界づくりの根幹となるのではないかと。

● **産業内における建設的な労使関係づくりの第一歩**として、労使それぞれの立場から、業界の持続性を確保するために必要なことを、忌憚なく意見交換したい。

航空連合 内藤会長 冒頭挨拶(抜粋)

● 空港グランドハンドリングに特化したテーマで意見交換、問題解決に取り組むことができるパートナーとなる事業者団体が必要だという課題認識を持っていた中、昨年8月に貴協会が設立されたことは、**労使が一体となって業界の問題解決に取り組む上で大変大きな前進**であった。

● 貴協会と航空連合が産業を代表する労使の立場で懇談会を開催することの意義は、**経営も働く者も同じ問題認識を共有した上で、たとえば行政への対外的な要請などを通じて、協力、協働して問題の解決に取り組む**ことにある。

● 私たちの産業を支えているのは現場の最前線で働く「人」であり、そうした「人」がいきいきと働くことができる環境を整えていく強い決意をお伝えしたい。



政策シンポジウム (2024年5月23日)

加盟組織組合員、会社側関係者や報道関係者など、約170名が出席しました。第1部では「混迷する国際情勢と日本」について、また第2部では「アフターコロナ・人口減少下における国内路線の再活性化とは」をテーマに、活発な議論が展開されました。

「混迷する国際情勢と日本」 藪中三十二 氏(元外務事務次官)

● 1970年に外務省に入省。40年間の外交官生活の中で、特に米国との経済交渉や航空交渉、北朝鮮・中国との交渉にあたってきた。**外交の基本は、相手との共通点であるロジックを理解し、対話の基本とすること**。

● 戦後80年が過ぎようとしているが、**現代はリーダー不在で分断された世界**である。米国のリーダーシップが弱まり、G7の影響力が低下し、BRICS諸国(特に中国)が台頭している中、民主主義と専制主義の対立が深刻化。

● 米国の大統領選が迫っているが、一番の問題はインフレ。**トランプが再選した場合、国際協調体制が崩れることを強く懸念**。ただし、米国にとって軍事面で日本の重要性は依然として圧倒的。

● 中東ではガザ問題が深刻化。安定的と見られた状況から一変した。まだイスラエルとハマスの地域的な問題にとどまるが、**もしイランが介入すれば、日本も石油輸入を含めて、より大規模な影響**に。

● ロシアのウクライナ侵略は世界の危機。国連も機能していない。いずれ停戦交渉をやらざるを得ないが、收拾の方法は混迷。**プーチンは「トランプとなら手が打てる」と考えている可能性**も。

● **日本にとって中国との関係は最重要課題**。今後も半導体などの分野で経済的競争が続くが、欧州との連携が重要。台湾有事は大きな懸念だが、**①日米同盟の強化を誇示 ②一定の防衛力強化 ③アジアを含む外交努力**が必要。

「今後の国内路線をどうすべきか？」 加藤一誠 氏(慶応義塾大学教授)

● 大手2社では2023年度に国際線の収入が国内線を逆転したが、**旅行消費額が大きいのはインバウンドではなく依然として国内旅行**であり、経済面の重要性は高い。

● 国内線のハブである羽田空港はこれ以上発着枠が増やせず、新規路線の余地は乏しい。収益性が高い羽田発着路線は地方路線の内部補助の原資となってきたが、人口減少も背景に今後はそれも厳しくなり、**地方路線維持が困難になる可能性**がある。

● コロナ禍前後で見ると、**全体としてビジネス需要はまだまだ戻っておらず**、特に路線全体で需要が弱い路線にその傾向が強い。

● 特に、**地方発のビジネス需要(Outbound)**の低下が顕在化している。**航空会社として、乗継インバウンド需要を定量的に把握することにも、ビジネス需要を補填するため単価を高める努力も必要**である。

● 空港を抱える自治体では、外国航空会社の直行便就航に意欲的に取り組んでいるが、国内線の重要性を踏まえ、**今後は羽田路線が「あって当然」ではなく、維持するための工夫や自治体内部の連携強化にも取り組むべき**である。



パネルディスカッション

論点1: 「国内路線の現状と課題・背景をどのように見るか」

6月23日 特に地方空港では、ハンドリングを担う総代理店や空港ビル、アクセス事業者、自治体など様々なステークホルダーがいる。現在もそれぞれの立場で懸命に努力されているが、**人口減少が進む中、働くものの立場として持続可能性への危機感**を強く持っている。

川原 浩 訪日客増加について円安効果は一定程度あるものの、**そもそも日本には多くの魅力があり、コロナ禍が明け、一気に需要が弾けたと捉えている**。滞在日数も伸びており、**地方は国内路線を活用した誘客のチャンス**であるが、情報発信が少なく、乗継の利便性や手荷物、運賃面で課題も多い。

真中 浩 日本の都市間交通は航空・鉄道により支えられているが、両者が競争する市場も多い。定量的な分析によれば、**航空の優位性を活かすこと、連携して総需要を喚起すること、さらに空港アクセスの改善が課題**といえる。

藤村 浩 訪日客増加の意義は、日本人国内旅行との対比でいえば、一つには平日でも来てくれるので**需要が平準化する**ということ、もう一つは**温泉地以外であっても何か魅力があれば来てくれる**ということ。まず総需要を拡大させ、その上でいかに航空利用に誘導するかという発想が重要である。

論点2: 「国内路線を活性化し、持続可能性を高める方策とは」

藤村 浩 人口減というピンチはチャンスでもあり、自治体・地域にはぜひチャレンジしてほしい。**関係者の新たな発想によってストーリー性の高い観光地となった例もある**。そのために自治体は縦割り行政を見直す必要があるが、首長の意欲だけでも相当変わる。国としてもサポートしていきたい。

川原 浩 訪日客は日本の空港や自治体のホームページをチェックしており、作る側もそれを意識し、情報の充実を図る必要がある。また自治体は、**利用促進補助金の使途を地域住民の誘客だけでなく、誘客促進に充てるべき**である。加えて、**空港からの二次交通充実**にも本気で取り組む必要がある。

真中 浩 観光による交流人口の増加、企業誘致等を促した関係人口の増加を目指す必要がある。羽田中心の航空ネットワークにも限りがあるため、**地方間路線の就航可能性をさらに探索**するとともに、自治体間でも連携し、**マルチモーダル(複数の交通手段の活用)な周遊を促進**すべきである。



国土交通省航空局 航空ネットワーク部 蔵持 浩 部長(当時) | レインボウパブリッシング 川原 浩 代表取締役 | 流通経済大学 真中 浩 准教授 | 航空連合 白石 哲也 副会長

航空安全シンポジウム (2024年7月9日)

航空連合のシンポジウム関係では初めて、対面・オンラインのハイブリッド形式で開催し、加盟組織組合員や会社側関係者など、約130名が出席しました。パネルディスカッションでは事業者側で安全を統括している担当者の方々をお招きし、「安全は産業の基盤 ~いまこそ意識を行動へ~」をテーマに、活発な議論が展開されました。

「生産的安全の時代」中西美和 氏(慶応義塾大学教授)

● 歴史的に見て、安全の考え方はいくつかの変遷を経てきた。①技術システムの時代(~1970年代: 事故原因の主眼は技術システムの欠陥)②ヒューマンエラーの時代(~1990年代: 人的要因に注目)③安全マネジメントの時代(~現在: 個人から組織へと事故防止のスコープを拡大)である。

● 安全マネジメントの時代においても、当初の考え方は「**防衛的安全(Safety-I)**」、つまり安全努力を物事がうまくいかなることを防止することに向け、失敗の数を限りなく減らすということに重きが置かれていた。

● 一方で昨今では、「**生産的安全(Safety-II)**」という安全の新たな解釈が生きている。この中では、変化する状況下で機能を維持し続けるために、安全努力をすべての物事ができる限りつまくいこうとすることが重視される。

● 日々の変動に対して、自身を柔軟に調整して復元することを「レジリエンス」と呼んでいる。

● 生産的安全マネジメントにおいては、①現場で何がおこなわれているかに注目 ②事故があったらSecond Storyに注目 ③レジリエントな人材を創るためにKnow-whyを教育 ④結果指標だけでなく先行指標で現場の「安定」を診断 ⑤お互いの安全努力に敏感に、そして敬意を持つ組織風土というプロセスが重要である。

● 変動の大きい時代だからこそ「安定」を高める視点で、人の変動を取り除くのではなく、適切に活かすマネジメントが求められる。



「航空安全に関する政策と空港の計画・運用に関する近年の動向」 平田輝満 氏(茨城大学教授)

● 航空事故・重大インシデントの発生件数は下げ止まり傾向にあるので要注視。航空現場のあらゆる部門で**VOICES(航空安全情報自発報告制度)**の活用を促進し、それらの情報と分析に基づく対策を強化していくことが重要である。

● 航空管制官の人数は減少傾向にある一方、今後展開される**CARATS(将来の航空交通システムに関する長期ビジョン)**では、各管制官が取り扱う機数を増加していく方針であり、負担軽減策を含めて安全対策に万全を期す必要がある。

● 国内線発着便の遅延状況が年々悪化している。混雑空港で遅延が起ると、各地方空港にも波及して終日連鎖する。便間の時間を延ばせば遅延の吸収もできるが、機材の稼働率は下がる。経済合理性と定時性の兼ね合いの中で、現場の安全を脅かさないようにしていくことが求められる。

● A2-BCP(空港業務継続計画)の実効性強化策を策定した。能登地震や羽田事故を踏まえた観点も盛り込んだ。平時から関係組織間で密に連携していくことが重要になる。



パネルディスカッション

論点1: 航空安全を支える人材に関わる労使双方の課題認識と取り組み

6月23日 新技術の導入で機体の不具合件数が減少しており、それに比例して整備士の経験値が浅くなっている。**数少ない不安全状態の予知が重要となり、現場で働くなかで想像力を鍛える必要がある**。

6月23日 オペレーション部門でも、新たなシステム等の導入で働き方が変化している。若者の就労感の変化も感じており、それを否定することなく、**環境変化を踏まえた人材育成のあり方として考えていく**必要がある。

藤村 浩 時代の変化に応じた人材育成のあり方は、会社としても課題認識を持っている。定形的な教育・訓練も工夫しているが、**職場における先輩・後輩間の日常的なコミュニケーションの中で培われるスキルやマインドもやはり重要**であり、人材育成の基盤となるものである。

石田 浩 技術の進歩により人が介在する余地が減ってきており、技量維持の観点からも重要な課題と認識している。**保有能力に応じたベーシックスキルの訓練・指導や、e-learningと体験型教育を組み合わせることで疑似失敗経験をさせるなど、工夫した取り組み**を始めている。

論点2: 部門・職種間、さらに労使の連携強化による安全の堅持

藤村 浩 会社組織は縦割りになりがちであるが、安全は組織間の連携によって守れるもの。**職種間の相互理解を促進する取り組みを強化**していきたい。

石田 浩 **組織や職種を超えたアサーションができる環境整備**が必要。お互いの職場を理解し、担当者同士が知り合えるような取り組みを進めたい。

6月23日 「規定に沿った仕事さえしていればよい」という考え方がありがちであるが、職場で「何かおかしい」と感じた際には、**積極的な確認会話や良い意味での「おせっかい」を認めていく発想も必要**である。

6月23日 異なる部門にいる社員同士が協力して仕事を進めていくことの重要性は多くの人が理解しているが、円滑なコミュニケーションは本質的な課題である。**労働組合の立場からも、部門間の壁を取り除くような取り組みを進めたい**。



日本航空 安全推進部長 松田 紀男氏 | 全日本空輸 安全推進センター副センター長 石田 浩 氏 | 航空連合 川合 保寛 航空安全副委員長 | 航空連合 永岡 彩香 航空安全局長

航空連合政策議員フォーラム

航空連合の産業政策に対する理解促進と、その実現に向けた機運醸成を目的に、第25期も例年同様、計3回のフォーラムを開催しました。新たに2名のメンバーも加え、計26名(衆議院16名・参議院10名)の国会議員の力を最大限活用し、政策実現の取り組みを進めていきます。

第1回 | 2023年11月7日

概要

- 出席者：国会議員14名および秘書約10名
- 大築 紅葉(おおつき くれは) 衆議院議員の新規加入を承認
- 航空連合より令和5年度補正予算に対する要望内容を説明
- 国土交通省 航空局より令和6年度予算概算要求および税制改正要望等を説明



第2回 | 2024年3月21日

概要

- 出席者：国会議員18名および秘書約10名
- 広田 一(ひろた はじめ) 参議院議員の新規加入を承認
- 航空連合より航空関連産業の現状と課題を説明
- 国土交通省 航空局より令和6年度予算案や人材確保に向けた取り組み等を説明



第3回 | 2024年6月7日

概要

- 出席者：国会議員10名および秘書6名
- 2014年5月以来、10年ぶりに空港現場の視察を実施(羽田空港第2ターミナル)
- 航空安全や空港ハンドリングに対する理解促進の機会に



航空連合

は、航空関連産業で働く仲間・労働組合が大団結し、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。58の企業別組合の46,083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。

 フォローをお願いします!
Facebook



 Follow me!
Instagram



 会長 X 始めました!
X



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 <https://www.jfaiu.gr.jp>

アルコール関連相談窓口をご活用ください。

航空関連産業での飲酒に係る不適切事案の根絶に向けて、定期航空協会が無料の相談窓口を設けております。航空会社に所属する方のみならず、航空連合加盟組織の皆様も利用可能です。相談内容は決して、勤め先企業にも定期航空協会にも伝わりませんので、お気軽にご相談ください。

