

航空連合NEWS

発行：航空連合 / 発行人：酒井 雄介 〒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



航空関連産業の重要課題を議論

2月14日(火)、今期第2回の航空連合政策議員フォーラムを開催し、メンバーである国会議員と秘書約25名が出席しました。国土交通省航空局より令和5年度予算・税制改正について、また法務省刑事局からは「撮影罪」の新設について説明を受けるとともに、航空連合からは機内盗撮問題と、2023春闘の取り組みを含めた産業の現状・課題認識を説明しました。



政策議員フォーラムを開催

令和5年度予算・税制改正等に関わる要望結果(主なもの)

項目	要望	結果
航空機燃料税	将来的な廃止を視野に、令和4年度と最低限、同水準の減免、かつ複数年度にわたる継続	<ul style="list-style-type: none"> 令和4年度と同規模の減免(減免額190億円) 令和9年度まで5か年の継続(減免規模は段階的に縮小)
空港使用料等	令和4年度と最低限、同水準の減免、かつ複数年度にわたる継続	<ul style="list-style-type: none"> 310億円の減免(航空機燃料税と合わせて500億円)
燃料油価格の激変緩和	補助措置の継続	<ul style="list-style-type: none"> 補助措置を9月末まで継続(補助額は徐々に縮減)
人手不足への緊急対応	事業者の採用活動を後押しする措置の実施	<ul style="list-style-type: none"> 人材確保等緊急対策で補助金交付(令和4年度第2次補正で15億円)

機内盗撮問題の進捗

- 「撮影罪」は、2022年10月に法務省から試案が公表されましたが、その後、2023年2月には法案の要綱案が示されており、現在は今国会での審議入りを待っている状況です。
- 2022年12月に実施した機内迷惑行為アンケート結果について、3月上旬におこなった記者会見には多くのマスメディアが集まり、複数の紙面等で取り上げられるなど社会的関心を集めています。
- 引き続き、「撮影罪」に関する組織内の理解促進や、法律の着実な成立に向けて主体的な取り組みを加速させていきます。



客室部会での議論



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



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!



航空局との政策協議には航空局から約35名、航空連合から13名が出席しました。

1月31日・2月1日に国土交通省航空局と、また2月3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行いました。

1 航空行政

1 空港運営のあり方について

【JFAIU】国の有識者会議で成田・羽田両空港の民営化について議論が行われているが、航空局の認識は。

【航空局】航空局としては、原則としてすべての空港へのコンセッション導入を促進していくという考え方である。他方、成田・羽田の首都圏空港については、我が国の国際競争力の強化等の観点から、年間発着容量100万回をめざした機能強化に取り組んでいる。航空局としては、空港経営体制に関わる議論をするよりも、まずは年間発着容量の拡充に注力すべきと考えている。

【JFAIU】首都圏空港は日本の国益を担う最重要空港であり、公益性・公平性の観点から、慎重に検討すべきである。将来的に年間発着容量100万回が達成できれば、両空港にコンセッションを導入していく方向なのか。

【航空局】コンセッションの導入は、あくまでも「原則としてすべての空港」である。ただし首都圏空港は特殊であり、直近では経済安全保障という観点も非常に重要であるため、それらを整理した上で議論していきたい。

【JFAIU】有識者会議では、コンセッションの導入対価によって空港整備勘定の債務を返済するメリットなどへの言及もあったようだが、目先の利益のみにとらわれることなく、引き続き慎重に議論していただきたい。

2 航空関連産業を支える人材の確保・育成について

【JFAIU】グランドハンドリング部門における人員不足の課題は深刻さを増しており、新たな技術の開発・導入にとどまらず、具体的な成果にもつなげていく必要があるが、国の見解は。

【航空局】必ずしも先進技術が即、生産性向上につながるわけではなく、ある程度、汎用性の高いものであっても、現場の皆さんが慣れていくことには一定の時間もかかるため、実証実験を繰り返していく必要がある。国としては、その結果もふまえて、好事例をお示ししている。空港には様々な規模や運営形態があるため、自空港の状況もふまえ、事業者には検討していただきたい。国としても引き続き、各空港におけるワーキンググループに参画し、必要な助言にあたっていく。

【JFAIU】航空連合は、かねてグランドハンドリングに関わる業界団体の設立を提言している。事業者団体があることで、国としても各事業者に対して一律的な情報周知や依頼ができるなどのメリットがあると考えているがどうか。

【航空局】ご指摘のように、現在、グランドハンドリング業には業界団体がない。コロナ期間中に、国の考え方について情報共有が必要であると考え、現在では約15社を集めた連絡会を定期的に開催している。今後の課題解決に向けては、やはり業界団体が必要であると認識している。

2 航空安全・保安

1 航空保安について

【JFAIU】2022年3月の航空法改正により、航空保安に関する国の責任が一定程度、明確化した。法施行後の状況をどのように認識しているか。

【航空局】空港の監査や関係者へのアンケートにより、運用面では適切に対応されていると認識している。検査場の混雑については、毎週、各空港の調査をおこなっており、状況は把握している。保安係員の離職率が高いことも背景にあると捉えており、国としても採用や人材育成に協力していく。

【JFAIU】航空保安に関する海外との比較分析を通して確認できた課題は何か。

【航空局】調査の結果として、航空保安の責任主体については、米国は国、ドイツは連邦警察、イギリス・オーストラリア・フランス・シンガポールは空港運営者であることがわかった。費用負担については、各国とも原則、旅客や航空会社から徴収した税金を財源に、保安検査機器の購入費や改修費、保安検査員人件費の一部に充てていることが明らかになった。今後、我が国の費用負担のあり方についても論点を整理し、検討を進めていく。

2 「空飛ぶクルマ」について

【JFAIU】「空飛ぶクルマ」の実用化に向けた進捗や課題について伺いたい。

【航空局】「空飛ぶクルマ」は、離島や山間地域の移動、災害時の迅速な救助救急など社会課題の解決につながることを認識している。メーカーのみならず、運航サービス事業者の新たなビジネスを含め、幅広い産業のサービス創出につながると考えており、早期の社会実装が重要である。2025年の大阪・関西万博において実用化する目標に向け、2023年度末までに、機体や運航の安全基準、交通管理、離着陸場、試験飛行に関する基準などの整備に取り組んでいく。安全性の担保については、通常の旅客機の基準とも比較勘案しながら、官民のワーキンググループにて、欧米の考え方も参考に議論している。また、社会受容性の向上が重要であり、広く周知するための取り組みも進めていく。

3 BASA 締結について

【JFAIU】整備分野に関わるBASA(諸外国との相互承認)締結の進捗や今後の方針について伺いたい。

【航空局】2022年3月にオーストラリアとの間で整備分野に関するBASAを締結した。現在わが国では、整備分野に関するBASAはカナダ、シンガポール、オーストラリアと締結している状況であるが、米国および英国との間では、整備分野に関するBASA締結に向けた協議を継続しているとともに、欧州とは協議開始に向けた調整を進めている。

3 空港の安全性・利便性向上

1 水際対策について

【JFAIU】2022年10月まで航空会社に渡または便あたり搭乗者数上限を課すかたちで水際対策が図られてきたが、国としての総括は。

【航空局】過去に類を見ない事態であったが、航空会社には急なお願いも多々させていただき、ご不便をお掛けしたと認識している。そのプロセスについてはこれまでご意見をいただいております。今後の取り組みに活かしていく。ただし、まったく同じ状況になるわけではない。今回の経験をふまえて、検疫も含めて、可能な限りご負担をお掛けしないように検討していきたい。

2 雷警報など発令時の対応について

【JFAIU】雷等の警報発令時におけるランプ内作業からの一斉退避の必要性について、各空港に対して適時適切な情報提供をするよう指導されていると認識しているが、各空港の対応状況に関する認識は。

【航空局】2021年度に、雷警報発令時の対応について各空港に初めてアンケート調査を実施し、95空港中93空港から回答を得た。雷が発生した場合に制限区域内の作業者に注意喚起を実施した空港が41空港、それとは別に、特にエプロン内の作業者に注意喚起をしている空港が9空港あった。またSMS(安全管理システム)による安全啓発を実施しているのは14空港だった。まだ好事例等の水平展開までには至っていない状況であるが、他空港の取り組みの参考になるというご指摘もいただいております。今後の取り組みを検討していきたい。

3 空港内免許取得時の効率化について

【JFAIU】車両運転許可取得に係る講習・試験のさらなる簡略化・効率化に関わる検討状況について伺いたい。

【航空局】継続的に様々な取り組みを進めている。制限区域に立ち入る承認をする際や、車両運転許可を取得する際には、当該空港の安全知識を有していること、車両運転の必要知識を取得していることの確認を必要としているが、今年度は各空港の安全知識、立ち入りなどに関する知識レベルを平準化することをめざして、各空港の標準的な教材の作成を実施している。これらを通じて、空港への立ち入りや車両運転に最低限必要な知識について、全国で共通化を図っていく。追加的に必要となる知識についても、一定のガイダンスを設けるなど対応を進め、車両運転許可の大きな要素となる知識取得の効率化・簡略化を図っていきたい。

4 観光政策

1 観光産業の基盤維持のための推進体制強化について

【JFAIU】「観光立国推進基本計画」の改定に向けた議論が進んでいると認識しているが、基本方針・戦略について伺いたい。

【航空局】2023年から2025年までの3年計画を検討している。キーワードは「持続可能な観光」、「消費額拡大」、「地方誘客促進」の3つである。これらに留意しながら、持続可能な観光地域づくり・インバウンド回復・国内交流拡大に取り組んでいく。定量目標として、持続可能な観光地域づくりに取り組む地域数について新たに設定する。訪日旅客数は2025年までにコロナ前水準への回復をめざし、旅行消費額5兆円を早期に達成していく。これに向けては消費単価を上げることが重要であり、地方誘客促進に資する宿泊数目標の必要性も議論している。

【JFAIU】インバウンド消費額5兆円は、富裕層の単価を引き上げるイメージなのか。

【航空局】富裕層の旅行先は東京・大阪中心となっており、これを地方へ誘客したい。富裕層は本物の体験を求めており、潜在需要を発掘するとともにサービスレベルの向上も図り、品質に見合った価格の設定によって消費単価を上げていきたい。

2 観光需要の早期回復

【JFAIU】全国旅行支援は需要喚起に寄与しているが、現場では様々な課題が生じている。国の認識を伺いたい。

【航空局】2022年10月の開始時の反省を踏まえて、年明けからの再開時の案内は、開始1か月前の12月上旬時点でリリースした。また、課題として挙げられていた既予約分については対象外にしたほか、電子クーポン化についても改善を図った。航空会社の業績は回復しつつあると認識しており、支援の効果も感じているところである。

【JFAIU】今後もアウトバウンドを含めて、観光需要の掘り起こしが重要となるが、運用面に対する現場の課題認識もぜひ活かしていただきたい。

【航空局】各自治体には何度か通達を發出し、情報の浸透を図ったが、至らなかつた点もあり、事業者には多くのご迷惑をおかけしたと認識している。今再生した課題は今後活かしていきたい。

3 快適・円滑な旅行環境の整備

【JFAIU】地方誘客や国内旅行の促進において、公共交通機関の利用環境充実を図ることは非常に重要である。多くの実証例がある日本版MaaSの実用化が各地で進むことを望みたい。電子マネーの普及状況の改善も必要である。

【航空局】人口減少という日本の構造的な問題があるなか、観光産業は成長産業として重要である。観光促進の観点から交通モードや決済インフラ整備の支援などは重要であると考えており、関係者と連携しながら進めていく。



観光庁との政策協議には観光庁から2名、航空連合から15名が出席しました。

5 カーボンニュートラルの実現

【JFAIU】昨年開催されたICAO（国際民間航空機関）総会で採択されたCORSIAと呼ばれる排出権取引制度に関わる目標修正の内容と、国としての対応・課題について伺いたい。

【航空局】大きな修正点は、長期目標とCORSIAの見直しである。長期目標については、2050年までのカーボンニュートラル実現が採択された。また、CORSIAについては、ベースラインを2019年単年の排出量の85%とする目標が採択された。ももとのベースライン（2019年単年）に比べ、航空会社にとって達成のハードルは高まったと捉えている。

【JFAIU】カーボンクレジットのような手法が必要だと認識しているが、経済的負担のバランスが重要である。航空会社だけでなく、国や利用者もどのように負担していくかについて議論する必要があるのではないかと考えている。

【航空局】必要量のクレジットが適正な価格で供給されることが重要であり、ICAOでも主張していく。その上で、利用者にも負担してもらうための啓発活動が必要ではないかと考えている。官民で連携を深めていくとともに、事業者になるべく負担がかからないような方策は国としても検討したい。

【JFAIU】SAFの利用促進に向けて、現状をどのように分析しているか。

【航空局】着実にCO₂削減を進めていくためにはSAFが切り札であり、安定的な供給が重要である。一方、現状は世界的に見て供給量は限られており、まずはその拡大が必要である。供給量を増やす観点では、製造側の初期投資への支援が重要であり、グリーンイノベーション基金を通して開発支援をおこなっている。その上で、世界のSAF製造状況を注視し、関係省庁との連携を強化するとともに、航空会社への支援策についても検討していきたい。

【JFAIU】CORSIAに関して、ICAO総会において当面の目標値ベースラインが変わったことは、航空連合としても厳しく受け止めている。日本としてICAOにおける発言権を強化し、他国とも連携しながら政策反映すべきではないか。

【航空局】特に脱炭素化に向けた考え方は各国でスタンスが異なる。EUは厳密な運用を推進していく立場である一方、途上国は自分たちで責任を負わないようにしたい立場、米国・日本・豪州・シンガポールなどは伝統的にバランスを重視する立場である。志を同じくする国家間で連携を図っていくことは重要であるため、今後は日本としての主張をより明確化し、発言権の向上をめざしていく。



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。57の企業別組合の45,294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。

Facebook
フォローをお願いします！



Instagram
Follow me!



Twitter
会長Twitter 始めました！



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。

