

PART 1 航空行政、空港整備と財源

▶▶▶ 国の航空政策の根幹となる戦略や空港整備・運営のあり方と、その財源に関する航空連合の課題認識と提言

1 公平な競争環境の整備

- POINT
- 競争環境を整備し、産業の健全な発展を実現すべき
 - 公租公課の見直しやアフターコロナにおける国の経済支援など、本邦航空会社と外国航空会社の公平な競争環境の整備が必要

2 空港整備財源と空港整備のあり方

- POINT
- 歳入と歳出の関係を明確にし、徹底して歳出を削減すべき
 - 空港全体の維持・管理に関する中長期計画を策定し、空港整備財源のあり方に関する議論を開始すべき
 - 航空機燃料税は空港運営改革の進捗等にあわせて段階的に見直しをおこない、最終的には廃止すべき

3 空港運営のあり方

- POINT
- 民間委託等の運営形態に関わらず、空港経営改革を推進し、成功例を他空港へ展開すべき
 - 全空港の空港別収支を迅速に公表すべき
 - 首都圏空港の民営化は、国の基幹インフラにおける公益性・公平性の観点から慎重に検討すべき

TOPICS 1

- ✓ 令和5年度税制改正において、航空機燃料税の減免措置が令和9年度までの5年間継続されることになりました。令和5年度は別途、空港使用料も含め、業界全体で約500億円の公租公課減免がおこなわれています。
- ✓ コロナ禍の影響で本邦航空会社の財務体質は大幅に悪化しており、引き続き当面の間は継続的な経済支援を実施し、国際競争力の維持を図るべきです。

4 首都圏空港の機能強化(発着容量の拡大)

- POINT
- 首都圏空港の機能強化は国の最重要課題の一つであり、地域住民の理解促進のための丁寧なフォローアップを継続的にを行い、着実に進めるべき
 - 需要予測を精査し、既存ストックの有効活用を前提に取り組むべき
 - 成田空港のターミナル再編においては、働くものの利便性・生産性も踏まえた意見を反映すべき

TOPICS 2

- ✓ 成田空港会社が主体となって設置された「新しい成田空港」構想検討会が、2023年3月、旅客ターミナルの集約や貨物地区の整備、都心からのアクセス改善策などを含む「中間とりまとめ」を公表しました。
- ✓ 就航便数の拡大見込みを踏まえ、空港内の従業員数は大きく増加すると試算されています。働くものの意見が計画に反映されるような意見収集や情報開示がおこなわれるべきです。

5 離島・地方航空ネットワークの維持・運営

- POINT
- 離島生活路線の維持運営に向けて国は積極的に支援するとともに、路線収支損失分の全額を補助すべき
 - 国は系列を超えた地域航空の協業促進に向け、支援を強化すべき
 - 新規路線開拓も含め、地方航空ネットワークを活用した訪日誘客を強化すべき

TOPICS 3

- ✓ 九州の離島路線を担う航空会社5社による「地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合(EAS LLP)」は、2023年度が評価年度とされており、今後の方向性について具体的な議論がおこなわれる見込みです。
- ✓ LLPで培った系列を超えた協業メリットを持続・最大化するとともに、今後の環境変化や様々な課題にも柔軟に対応し、他地域にも展開できるような環境整備を図るべきです。

6 航空関連産業を支える人材の確保、育成、定着

- POINT
- 空港業務を中心にあらゆる人材確保策に重点的に取り組み、観光先進国の実現に向けた環境整備を図るべき
 - 航空イノベーションや適正な規制緩和による「圧倒的な生産性向上」によって、処遇を含めた産業の魅力向上を実現し、人材の確保、育成、定着を進めるべき

TOPICS 4

- ✓ コロナ禍からの急速な需要回復により、グランドハンドリング領域を中心に人材不足が顕在化したことを受け、2023年2月、国は「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」を設置し、同6月に「中間とりまとめ」を公表しました。
- ✓ 今後、特に地方空港を支える人材不足はさらに深刻化する恐れがあります。地方自治体はこれまで、インバウンド需要の取り込みを目指して外国航空会社の誘致を強化してきましたが、今後は地元空港における雇用確保を最優先課題として、関係事業者とも連携して積極的に取り組むべきです。
- ✓ 2023年8月には空港グランドハンドリング協会が設立されました。処遇改善や業務・資格の標準化、機材の共有化、適正取引推進、キャリア展望の明示・多様化など、同協会に求められる役割を着実に果たしていくことが期待されます。



「産業の魅力向上」をテーマに政策シンポジウムを開催(2023.5.25)

PART 2 航空安全政策

▶▶▶ 産業の基盤である航空安全について、利用者や働くものの視点を中心に取りまとめた航空連合の課題認識と提言

1 航空安全

- POINT
- 航空安全プログラム(SSP)の基本的な概念の浸透に継続的に取り組むべき
 - 安全に関する情報を幅広く収集した上で分析を強化し、未然防止に取り組むべき
 - 飲酒基準の実効性、持続性を定期的に点検すべき

TOPICS 5

- ✓ 2023年6月、「保安検査に関する有識者会議」は、保安検査の実施主体を空港管理者に移行するとともに、財源は旅客負担を原則とした充実かつ安定した確保の仕組みの構築を検討していくことを示しました。
- ✓ 実施主体が現行の航空会社から変更となることは評価できる一方、財源については具体的なあり方について引き続き議論を深めるべきです。

2 航空保安

- POINT
- 航空保安の責任主体・費用負担の見直しを着実に進め、人材確保を含めた保安体制の強化につなげるべき
 - 航空保安に関わる新たな脅威に着実に対応し、航空需要の増大や環境変化に対応すべき

TOPICS 6

- ✓ 2022年10月、国は「撮影罪」の新設を含む新法の試案を公表し、国会での審議を経て2023年6月に成立、同7月から施行されました。
- ✓ 2022年12月実施の航空連合のアンケートでは、撮影罪の罰則対象となりうる経験があるとする回答が一定数に上っており、実効性の高い運用としていく必要があります。また、より多く発生している悪質な無断撮影についても取り組みの強化が必要です。

3 事故調査

- POINT
- 航空事故調査は責任追及ではなく、再発防止を第一義とするべき
 - 事故調査に関する機能と権限の機能強化、独立性の確保を図るべき
 - 事故調査報告書は、再発防止を唯一の使用目的とするべき

4 空域と管制方式

- POINT
- 航空需要の変化に的確に対応し、すべての利用者が必要な時に必要な空域を使用できる協調的な空域利用を進めるべき
 - 民間機の安全確保を最優先とした関係省庁の体制の再構築を図るべき
 - 空域の上下分離移行をスムーズに実現し、管制処理能力の最大化を図るべき

5 安全阻害行為の抑止

- POINT
- 機内迷惑行為の防止に向けて、利用者への周知徹底と継続した運用の改善が必要
 - 機内における盗撮行為の防止・抑止に向けて、制定された「撮影罪」の運用強化を図るべき

6 手荷物と貨物

- POINT
- 利用者への継続的な周知徹底と、手荷物を受託しやすい体制の構築によって、機内持ち込み手荷物のルールを徹底すべき
 - 国として無申告危険物に関する個人荷主や代理店への周知を継続し、受託可否の判断がつく仕組みを構築すべき

7 航空機整備

- POINT
- 諸外国との相互承認の積極的な推進や、航空法と航空機製造事業法の二重適用の是正などにより、安全性を確保した上での業務負担軽減を早期に実現すべき
 - 本邦における整備品の安定的な確保と供給のため、国が主導して整備作業経験を積むための訓練機会を提供すべき
 - 落下物対策は、事業者の取り組みを前提とした上で、国も主体となって外国当局をはじめ、関係各所との連携強化を図り総合的に対策を講じるべき

PART 3 利用者本位の空港づくり

▶▶▶ 働くものの立場から、広く利用者視点の視点を持ち、防災や利便性向上の観点から取りまとめた航空連合の課題認識と提言

1 災害に強い空港づくり

- POINT
- 想定を超える自然災害の際の対応を教訓とし、空港における将来の災害に備えた関係者間の連携と災害対応力強化を図るべき
 - 災害発生時に行政は、利用者・従業員の安全・安心の確保を最優先に、迅速かつ柔軟に対応すべき

2 空港の安全性・利便性向上(利用者の視点)

- POINT
- 旅客需要の急速な増加を踏まえ、空港の混雑解消に取り組むべき
 - 拠点空港を中心に空港アクセスの利便性向上を実現すべき
 - 利用者の声を活かし、誰もが安全に、安心して利用できる空港をつくるべき

TOPICS 7

- ✓ 2022年12月実施の航空連合のアンケートでは、空港旅客サービスや旅行予約に従事している回答者の5割以上が、過去1年以内にカスタマーハラスメントにあったと回答しています。
- ✓ カスハラに対する事業者側の対応も十分とはいえない実態が明らかになっており、従業員が安心して働ける環境を整備する観点で、業界を挙げた取り組みとして、運送約款への明記など統一的な定義や判断基準の共有、旅客への周知・啓発も検討すべきです。

3 空港の安全性・利便性向上(働くものの視点)

- POINT
- ランプエリアでの安全が確保できるよう、現場の意見に基づき対応を図るべき
 - 空港内におけるランプバスや港内免許の手続き等のさらなる簡略化と各空港の基準の早期見直しを進めるべき
 - カスタマーハラスメント対策を強化し、安心して働くことができる環境整備を進めるべき

4 貨物物流

POINT

- 迅速で低コストの物流システムの構築や生産性向上に向けて、新技術の活用・促進、環境整備等に官民一体で取り組むべき
- 大都市拠点空港を重点的に整備し、空港使用料を低減するなど、世界の物流を日本に取り込む環境を早期に整えるべき
- 航空貨物を担う人材の確保に官民一体で取り組むべき

PART 4 観光政策

▶▶▶ 多大な経済波及効果と雇用創出力を有し、日本経済の牽引役が期待される観光分野の政策を航空・観光産業の成長につなげていくための課題認識と提言

1 観光産業の基盤強化と推進体制強化

POINT

- 観光産業の反転攻勢に向け、「観光省」の創設も視野に、観光庁に権限を集約し、他省庁との横断的な政策の立案・推進体制を構築すべき
- 地域振興と旅行者利便の向上に資する十分な予算を確保すべき
- 国際観光旅客税の用途は、観光産業の生産性向上や人材確保の観点で検討すべき

2 観光需要の早期回復

POINT

- 閑散期における国内旅行やアウトバウンドを促進する需要喚起策を検討すべき
- 官民一体で休暇取得を促進する環境整備に取り組み、国民の旅行促進につなげるべき

3 快適・円滑な旅行環境の整備

POINT

- 観光需要の回復を踏まえ、従来からの継続課題への対応を早期に強化し、旅行環境の整備を図るべき
- 空港における手続き・動線全体の効率化が重要であり、国際観光旅客税等の適切な財源の活用による環境整備を進めるべき

TOPICS 8

- ☑ 訪日外国客数は堅調に回復しており、2023年は2000万人を超過するペースで推移しています。また、「全国旅行支援」の実施は、公共交通の利用促進も含め、観光関連産業の基盤維持・回復に着実に寄与しました。
- ☑ 一方で、閑散期の需要喚起は引き続き課題であり、これに資する取り組みの実施を検討すべきです。また、日本人の海外出国数はいまだ低調であり、パスポートの取得支援や旅行活性化につながる取り組みの強化、さらに休暇改革の促進につながる環境整備をおこなうべきです。

PART 5 環境政策

▶▶▶ 航空関連産業としてCO2排出削減という社会的責務を果たし、産業の発展につなげていくための課題認識と提言

1 カーボンニュートラルに向けた取り組み

POINT

- 持続可能な航空燃料(SAF)の早期実用化・国産化に向けた取り組みを加速すべき
- 空港やグラウンドハンドリング等、航空運送に関わる業界全体でのカーボンニュートラルに向けた支援を強化すべき

2 経済的枠組みへの対応

POINT

- 排出権取引の活用においては、航空会社の負担を極小化できるような環境を整備すべき
- 社会的問題であるCO2排出の負担は広く国民が負うというスタンスに立ち、官民連携して啓蒙活動を展開すべき

TOPICS 9

- ☑ 国が策定した航空脱炭素化推進基本方針に基づき、輸入SAFのサプライチェーン構築に向けた実証事業がおこなわれたほか、様々な企業が国産SAFの開発に参入する動きを見せており、航空業界の脱炭素に向けた取り組みが広がりつつあります。
- ☑ ICAO(国際民間航空機関)が目指す2050年カーボンニュートラルに向け、当面の炭素排出量が従来よりも厳しい基準に修正されており、国は国産SAFの開発や本邦航空会社のSAF導入に対して強力な支援策を検討・実施すべきです。

地方別政策

航空連合地方組織(北海道・成田・東京・愛知・大阪・福岡・沖縄、および本部直轄の松山)では、地域の実情に即した独自の政策立案と要請行動を行っており、引き続き、身近な問題の解決に向けた活動を強化してまいります。詳細は航空連合ホームページをご参照ください。

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。57の企業別組合の44,306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象の根絶に向けて、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。

