

# 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綜合ビル5階 TEL (03) 5708-7161 FAX (03) 5708-7163

第24期

## 政策シンポジウムを開催！

5月25日(木)、第24期政策シンポジウムを開催し、加盟組合役員を中心に150名が参加しました。第1部・政治パートでは「社会課題・産業課題と政治の関わり」、また、第2部・政策パートでは「航空関連産業の魅力向上」をテーマに、有識者もお招きして活発な議論がおこなわれました。

第一部

### 政治パート：社会課題・産業課題と政治の関わり

講演

#### 「人口減少日本で起きること」

河合 雅司氏／一般社団法人 人口減少対策総合研究所 理事長

##### →人口減少をすべての前提に

人口減少は誰もが知っている問題だが、正確に理解されておらず、ファクトに基づく議論が必要である。日本の人口は2020年に1.26億人だが、甘い推計でも50年後には3割、100年後には6割減少する。国のかたちが変わる「静かなる有事」である。岸田首相が「異次元の少子化対策」を唱えているが、まったく不十分で、100年先まで何をやろうが減少は続く。経済も外交も、すべてそれを前提に考えなければならない。他国に前例はなく、強い覚悟が必要である。外国人労働者の受け入れ拡大、AI/機械化、高齢者の雇用促進がよく挙げられるが、部分的な対策に過ぎない。

##### →「戦略的に縮む」成長モデルへの転換を

人手不足と市場縮小が同時に進行し、影響を受けない業界はない。人手不足を解決するようなイノベーションは担い手不足で停滞する。入社する人と退職する人のバランスが崩れるので、年功序列も崩壊する。雇用モデルをどう考えるか、労働組合にとっても大きな課題となるだろう。一方、税收確保のためにも経済成長は引き続き重要である。「戦略的に縮む」成長モデルへの転換、つまり①生産性向上による商品・サービスの高付加価値化、②ヒト・モノ・カネ・情報を循環させる社会の流動化、③一定の人口集約による商圈規模の確保が重要である。こうした大改革を2030年までに立案し、2040年を目標に推進すべきである。

##### →航空業界の将来は

航空分野の人手不足も深刻になる。航空専門学校の入学者がコロナ前より4割減った。短期的には若くして退職した人を再雇用することなどが必要だろう。長期的には、業界を志す子供たち向けの取り組みも重要であり、5～10年後を見すえ、先手を打って対策すべきである。そして、人口減少の影響により国内旅客需要は相当減っていく。特に地方路線は影響が大きく、空港到着後のアクセス確保も難しくなる。一方、高付加価値製品や農産物などを地方から直接輸出する需要が増える。航空会社として収益をどう稼ぐのが議論が必要となるだろう。航空輸送の本質をとらえて、広い視野で俯瞰した議論をしてほしい。



## 第二部 政策パート：航空関連産業の魅力向上

### 基調講演 「航空行政の現状と展望」

講師 大野 達氏 / 国土交通省航空局 航空ネットワーク部長(当時)

- ☑ コロナで減少した旅客需要は徐々に回復し、国内線ではコロナ前にほぼ戻りつつある。国際線も2022年10月の水際対策緩和以降、ようやく増加してきた。一方で、航空会社の財務体質は有利子負債が大幅に増加し、空港関連会社も大変厳しい。国として航空ネットワーク維持や関連企業の経営基盤強化の観点から各種の支援をおこなってきたが、2023年度も公租公課500億円の減免を実施している。
- ☑ 2023年3月に観光立国推進基本計画を発表した。観光はコロナ禍を経ても重要な成長戦略であり、「持続可能な観光」、「消費額拡大」、「地方誘客推進」の3つを柱に、「質」の向上を強調した目標を設定している。
- ☑ 今後の需要増加に向けて、2023年度は羽田新経路の固定化回避に向けた技術的方策に関わる検討を引き続き進める。関西3空港の機能を最大活用するため、関西・神戸の発着枠拡大をめざして飛行経路の見直しを検討している。一方、グラハン・保安検査を中心に人材不足に直面している。地方における国際線復便を進めていく上でも、従来以上の対応が必要と認識しており、現在開催している検討会での議論をもとに、関係者と連携して取り組みを強化していく。
- ☑ 脱炭素化の推進に向けて、改正航空法・空港法等に基づき、航空機運航・空港の両分野でロードマップに基づく取り組みを開始している。2022年10月のICAO総会では2050年までのカーボンニュートラル達成が採択されるとともに、2035年までのベースラインが従来よりも厳しく設定されることになった。
- ☑ 無人航空機(ドローン)については、2022年12月の改正航空法で機体認証・技能証明を得ることにより、レベル4飛行(有人地帯での補助者なし目視外飛行)が可能となった。「空飛ぶクルマ」も、2025年の大阪・関西万博での商用飛行開始をめざし、引き続き環境整備を進めていく。



### 課題提起 「空港と地域を持続的に発展させる政策とは」

講師 加藤 一誠氏 / 慶應義塾大学商学部 教授

- ☑ 2023年3月に新たな観光立国推進基本計画が策定された。訪日客6000万人の旗は降ろしていないが、消費額や地域づくり数を目指するなど、「量から質」「個から面」へと転換した内容といえる。
- ☑ コロナ前、大きく増加した訪日客による消費は、地方も含めて国内経済に寄与するものであったが、それだけで地方創生といえるのだろうか。就航する航空会社の増加に応じて空港における雇用も増加し、さらに消費が伸びる。それが「真の」地方創生なのではないか。航空だけでなく、観光・宿泊業も地域経済への波及効果が大きい。
- ☑ 地方自治体は競って外国航空会社を誘致してきたが、立地上、不利にある地域はインセンティブ(報奨金)を積み重ねて強化してきた。しかし、今後は観光予算の使途を変えていくべきなのではないか。たとえば、自治体が空港で働くシフト勤務者の通勤タクシー代を補助するようになれば、その人たちの労働条件が改善するし、タクシー産業の雇用にも資する。
- ☑ グラハンの人材不足が深刻になっている。現在の仕組みでは、航空会社に対してグラハン会社の立場が非常に弱い。航空会社にとってのコスト最小化が、グラハン会社ではコスト増になるという相反構造が課題である。グラハン会社は、業務や機材をもっと共通化できるのではないかと。新設されるグラハン業界団体には、実効性のある取り組みを期待したい。
- ☑ 保安検査会社も含めて極端に若年層に偏っていて、キャリアプランが描けず、早期に離職してしまっている。魅力をいかに高めるかというのは長期的に見て大変重要な観点になる。やはり産業のイメージが低下することで人気は下がり、応募も減る。国の検討会では様々な施策が提起されているが、今後の具現化にあたっては、取り組みごとに誰が主体となって実施するのかを明確にすることがポイントになると考えている。



#### 全体まとめ(加藤教授)

日本は空港の管理形態が多様である。みなさんもさまざまな空港で働いていると思うが、意見交換や見学などを通じて、自空港の課題について考えていただきたい。空港を有する自治体にはいずれも航空・空港政策があるが、自治体によっては空港整備の観点が中心で、あまり観光について考えられていないことがある。これは縦割り行政の弊害であり、民間の自由な発想がますます重要となる。航空連合にはぜひ

パネルディスカッション

## テーマ 航空関連産業の魅力向上の実現に向けて



加藤 一誠氏 大野 達氏 大串 葉子氏 鳥海 高太郎氏 白石 哲也氏

コーディネーター  
加藤 一誠氏 / 慶應義塾大学 商学部 教授

パネリスト  
大野 達氏 / 国土交通省 航空局航空ネットワーク部長(当時)  
大串 葉子氏 / 福山女子学園大学 現代マネジメント学部教授  
鳥海高太郎氏 / 航空・旅行アナリスト  
白石 哲也氏 / 航空連合副会長(政策委員長)

### 論点 1 航空関連産業の魅力と課題は

**大串氏** 航空業界は、航空利用のコモディティ化による業界収益の低下が課題である。これまでは賃金に必ずしも見合わない就労構造やキャリアデザインにも関わらず、憧れの業界と見る若者が多くいたので何とか魅力が保たれていたが、今は相対的に低下している。トラック業界では、過去は若い男性が「稼げる」仕事と見て参入してきたが、運送料金の低廉化を背景に待遇面の魅力が低下し、高齢化が進んだ。「2024年問題」も控え、担い手確保は喫緊の課題となっている。これに対して、女性をターゲットに、官民を挙げて職場環境改善や就労支援体制の充実、イメージの刷新などが取り組まれている。女性が少ない業界は、その参入を促すだけでも一定の効果があるが、待遇改善とキャリアデザイン構築をセットでおこなう必要がある。委託構造はどの業界にも存在するが、「かかるものはかかる」をどう分担するのか、早期の対策が求められる。

**鳥海氏** 本格的に海外との往来が再開され、大変うれしく思っている。一方で、現在生じている空港混雑は、コロナ禍において空港業務に従事する人の雇用を維持する政策が不十分であったことの現れである。アフターコロナにおいても、引き続き観光立国を目指す意思を持っていたのであれば、もっと強力な対策をとるべきだった。空港の人手不足や外航の就航遅れは、コロナ禍における厳格な水際対策のイメージと合わせ、今後「ジャパンパッシング」を引き起こしかねない。国は、航空・観光業界が日本経済を支える重要インフラであることを十分アピールできていない。コロナ禍を通じて、様々なワーク・ライフスタイルの変化はあったが、旅行だけは、やはり実際に行かなければ十分な満足感を得られないことが明らかになった。旅行はどんな時代でも強いコンテンツであり、航空は移動を支える重要なインフラであることをあらためて強調したい。

### 論点 2 産業の魅力向上に向けて

**白石氏** 産業の魅力向上に向けて3つの観点で伺いたい。まずは採用競争力と就職後の定着策についてはどうか。

**大串氏** 学生の留年率が高い学部があり、なぜかを問うと航空業界に行きたくて採用再開まで大学に残るといふ。今でもそれだけの魅力がある。しかし入ってみると離職率が高い。やはり待遇の改善が重要である。

**鳥海氏** 優待航空券の存在は、業界ならではの魅力である。社員はもっと活用してほしい。一方、シフト勤務の場合、翌月の休日が月末にならないと決まらず困ると聞く。「休日決定の早期化」は離職抑制につながると思う。

**大野氏** 若い人が長く働ける仕組みを構築する必要がある。家庭の事情を抱えた社員が、関連企業に転出して働き方を変えることで離職を踏みとどまったという好例もある。

**白石氏** 取引価格の見直しや省人化に資する投資に、いっそう積極的に取り組む必要があると考えている。財源確保が課題となるが、どうすればよいか。

**大串氏** グラハン会社は、安い価格で請け負う慣行を見直す必要がある。特に外国航空会社との交渉力を高める必要がある。また、自治体の支援も重要である。

**鳥海氏** 日本は利用客の施設利用や保安に関する料金が安い。その分、航空会社の負担が重くなっているが、これが軽減されれば、委託料引上げや設備投資にも回せるのではないかと。

**加藤氏** 地方空港の総代理店では、たとえばJALとANAで担当部署が分かれている場合があるが、これは非効率。グラハンは果たして競争領域なのか。長年の慣行を変えるのは難しいが、乗り越える努力を期待したい。

**白石氏** 他産業や自治体との連携により、空港を基軸とした地域活性化や長期的視点に立った雇用の創造も重要と考えているがどうか。

**大串氏** 空港は情報の発信地。地元住民が日常的に楽しめる魅力ある場所にしてほしい。空港の発展には路線維持も重要であり、地元経済も巻き込んだ取り組みが必要である。

**鳥海氏** 特に閑散期に航空会社が設定する割引運賃は、需要喚起に大いに資する。税金を投入せずに地方活性化に寄与できる有効策。今後は、空港をより広域的にとらえる視点や政策も必要になる。

**大野氏** 空港民営化が進んできたが、運営会社には今こそ民間の知恵を發揮して、利用者や地元雇用を増やす取り組みを充実させてほしい。また、自治体には部門横断的に航空・空港政策を考えてほしい。

幅広い視野で課題提起してほしい。「真の」地方創生の観点では、自治体が地元の雇用創出に関与することも重要である。アフターコロナにおいて観光政策の重要性にあらためて理解が広がりつつあるが、自治体をインセンティブ競争に回帰させてはならない。雇用の創出には労働条件も重要となる。産業の魅力を高めるための航空連合の取り組みに期待している。



「空をつなく。笑顔をつなく。」プロジェクト参加者

航空連合独自の環境ボランティア

**空をつなく。  
笑顔をつなく。  
プロジェクト**

## 航空連合独自の環境ボランティアを今年も実施しました!

6月4日(日)、航空連合独自の環境ボランティア「空をつなく。笑顔をつなく。」プロジェクトとして、福岡県八女市に設立した航空連合の森において、総勢58名の方が参加し、昨年植樹した苗木の周囲を覆った雑草などを除去する下刈り作業を実施しました。航空連合は綱領に「環境にやさしい社会」に向けて積極的に貢献することを掲げ、SAFの普及促進など政策面を中心に主張を重ねてきました。昨年、航空連合の運動方針に基づき、組合員を含めた機運醸成を図り、脱炭素社会の実現に貢献すべく、航空連合に集う仲間の力を結集した独自の環境ボランティアを検討し、「空をつなく。笑顔をつなく。」プロジェクトの実施に至りました。健全な森林を維持するには、木を育てるだけでなく、適切に伐採していくこと、そしてその伐採された木を加工し

ていく必要があります。今回は下刈りに加えて、林業に関する講演を受け、現状と課題を理解するとともに、伐採された木々がどのように製材されていくのか、「セイザイゲーム」というゲームを通じて、参加者同士が交流しながら理解を深めました。参加者の皆さんからは「最初は多くの雑草が茂っており、これは大変だと思ったが、皆で実施すればあつという間だったので、仲間の力を結集して取り組むということの凄さと大切さを改めて実感した」「セイザイゲームにて林業についての理解を深めるとともに、参加した仲間と交流もできて良かった」といった声をいただいております。参加者の皆さんや加盟組合にとって有意義な機会となりました。今後は地域の子どもの未来に貢献できる取り組みや学びの機会、人と繋がることのできる機会の提供など、地域の方とも連携しながら、取り組みを進めていく予定です。これからも航空連合福岡の取り組みとも連携し、環境にやさしい社会の実現と加盟組合の仲間がつながる機会を継続的に創出していきます!

### 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。

フォローをお願いします!  
Facebook



Follow me!  
Instagram



会長Twitter 始めました!  
Twitter



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](mailto: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。

