

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

2025-2026

産業政策 提言 DIGEST



航空局に対して航空連合政策議員フォーラムメンバーとともに政策要請(2025.5.28)

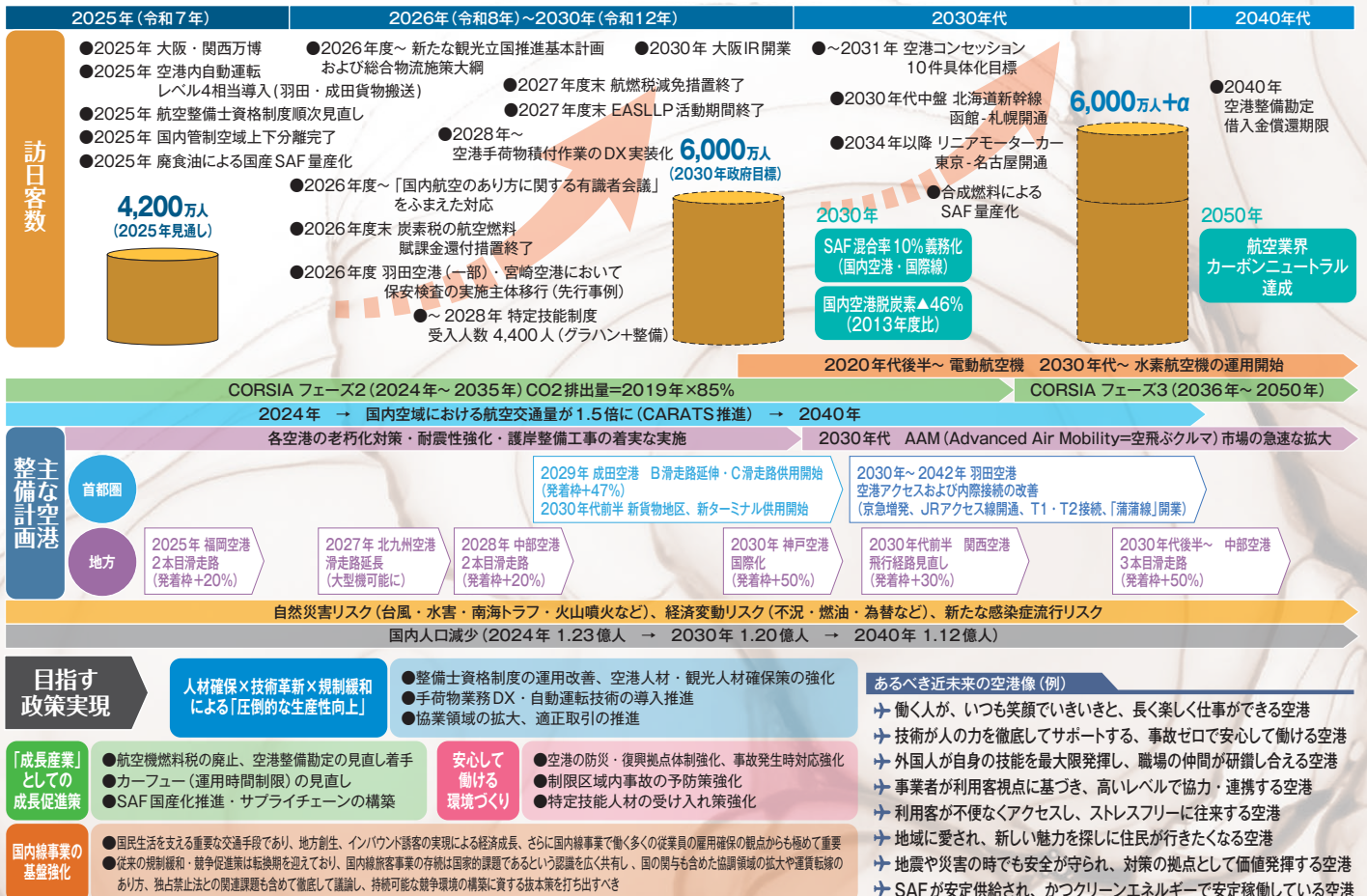


■航空連合は、1999年の結成以来、より安全で利用しやすい航空輸送を実現し、航空および観光を含めた航空関連産業が健全に発展していくことを目指し、働くものの立場から、広く利用者本位の視点を持った「産業政策提言」を策定しています。本文は航空連合ホームページをご参照ください。



大きく変わる日本の空 産業の維持・成長・発展につながる政策実現を!

訪日需要の増加が続く一方、国内線の事業性に関わる構造的な課題が露呈し、持続可能性を高める環境整備は極めて重要となっています。航空関連産業に携わるあらゆる人材の確保を着実に図るとともに、大きなチャンスを実に捉え、産業全体のさらなる成長・発展につなげていく観点の政策実現が極めて重要となります。



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**
- 国内線の今後のあり方について、構造的な変化を踏まえて徹底的に議論し、持続可能な競争環境を構築すべき
 - 本邦航空会社と外国航空会社の公平な競争環境の整備に向けて、公租公課の抜本的な見直しを図るべき
 - 自治体は空港の就航環境の整備を通じた地域の雇用確保・経済活性化に取り組むべき

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を抜本的に見直すべき
 - 航空機燃料税は空港経営改革の進捗等にあわせて段階的に見直しを行い、最終的には廃止すべき

3 空港運営のあり方

- POINT**
- 全空港の空港別収支を迅速に公表すべき
 - 国は空港経営改革の推進と、それに資する継続的な環境整備に取り組むべき
 - 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

4 首都圏空港の機能強化

- 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しつつ、最優先で実現すべき
 - 需要予測を精査し、政府目標との整合性を図った上で、既存ストックの有効活用を前提に取り組むべき
 - 成田空港の機能強化においては、働くものの安全・利便・生産性も踏まえ検討すべき

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、支援を継続的に強化すべき
 - 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

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
 - 空港DX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



◎矢田稚子内閣総理大臣補佐官(当時)に産業内の適正取引推進について要請(2025.1.10)

TOPICS 1

- ☑ コロナ禍を契機とした需要構造の変化や物価高、円安による燃料費等の外貨建てコストの上昇により、国内線旅客事業の継続が困難になりつつあるとの認識から、2025年5月に「国内航空のあり方に関する有識者会議」が設置されました。
- ☑ 2000年前後以来の規制緩和・競争促進策は転換期を迎えており、国内線旅客事業の存続は国家的課題であるという認識を広く共有し、国の関与も含めた協調領域の拡大など、持続可能な競争環境の構築に資する抜本策を打ち出すべきです。

TOPICS 2

- ☑ コロナ禍からの国際旅客需要の回復、さらに今後もアジア太平洋地域では世界的に見ても高い伸びが見込まれる中、アジア各地の大規模国際空港の拡張は活発化しており、国際ハブ空港間の競争が激化しています。
- ☑ 首都圏空港の機能強化は国の最重要課題の一つであり、「骨太の方針」など政府の経済政策において中核に位置付け、最優先で実現すべきと考えます。

TOPICS 3

- ☑ 2025年6月に閣議決定された「骨太の方針2025」では、「持続可能な観光の推進」として「インバウンドによる地方路線を含む国内航空ネットワークの利用拡大」が示されました。
- ☑ 国内航空ネットワークの利用拡大に向けては、地方空港と海外を直接結ぶ路線だけではなく、首都圏空港を経由した既存の豊富な地方航空ネットワークを生かした取り組みを進めていくべきであり、羽田線の機材大型化や成田線の開設・増便の検討を重視すべきと考えます。

TOPICS 4

- ☑ 公正取引委員会を含む関係省庁に対して、グランドハンドリング業における下請法に基づく適正取引等推進のためのガイドラインを策定するよう強く働きかけ、2025年4月に「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」の下に有識者を含めたワーキンググループが設置されました。
- ☑ 今後策定されるガイドラインにおいては、航空会社との受委託構造の特徴を踏まえたものとする、外資系を含めて航空会社が遵守する制度・仕組みとすること、さらに作業安全向上や労働条件の持続的改善など、総合的な働く環境整備の視点を反映することを検討すべきです。

TOPICS 5

- ☑ 人材不足による便の遅れや顧客サービスの低下が発生しているのみならず、作業場の受傷案件など安全品質に関わる事象増加の背景となっている可能性もあり、短期的な視点も含めて人材の確保が急がれます。
- ☑ 賃金の引き上げを一過性のものとせず、さらに広範に進めていくとともに、勤務間インターバル制度や公休数の拡大など、働き方のさらなる改善に事業者が前向きに取り組む環境整備を図るべきです。

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
 - 航空安全に関わる事業を総点検し、必要な予算を適切に確保すべき
 - 安全に関する情報を幅広く収集した上で分析を強化し、不安全事故の未然防止に取り組むべき

2 航空保安

- POINT**
- 航空保安の実施主体の移行を着実に進め、保安体制の強化を図るとともに、費用負担の見直しに関わる具体的な取り組みに着手すべき
 - サイバーテロの脅威に対して、国や業界を挙げた取り組みを強化すべき

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
 - 事故調査報告書は、再発防止を唯一の使用目的とするべき
 - 事故調査に関する機能と権限の強化、独立性の確保を図るべき

4 空域と管制方式

- POINT**
- 航空需要の増大に的確に対応し、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推進すべき
 - 空域の上下分離完了を踏まえ、管制処理能力の最大化を図るとともに、新たな交通管制システムの導入を着実に進めるべき

5 安全阻害行為の抑止

- POINT**
- 機内における安全阻害行為やカスタマーハラスメントの防止に向けて、利用者への周知徹底と継続的な対策強化に取り組むべき
 - 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」の運用強化と無断撮影行為の対策強化を図るべき

6 手荷物と貨物

- POINT**
- 利用者に対する機内持ち込み手荷物のルールの周知徹底と環境整備を強化すべき
 - 危険物について、国が情報を取りまとめ航空会社に提供するなど、正確な受託可否判断ができる仕組みを構築すべき
 - 爆発物検査の厳格化に際して、国は事業者が取り組む環境整備を丁寧にサポートすべき

7 航空機整備

- POINT**
- 諸外国との相互承認(耐空性分野・整備分野)の積極的な締結や新技術導入を着実に進め、安全性を確保した上で生産性向上を推進すべき
 - 航空法と航空機製造事業法の二重適用の是正を図り、本邦認定事業場における業務効率化を図るべき
 - 航空整備士人材の確保・活用に向けて、国家資格制度の見直し・移行の具体策を着実に進めるべき

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、空港を防災・復興拠点として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**
- 拠点空港を中心に空港アクセスの利便性向上を早期に実現すべき
 - 空港にアクセスするバス・タクシーの人材確保に向けて、国・自治体は対策を強化すべき
 - 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づくりを進めるべき

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確保や業務の持続可能性の観点で、現場の意見に基づき対応を図るべき
 - 雷発生が増加していることを踏まえ、空港ごとの対策を強化すべき
 - カスタマーハラスメント対策の義務化措置を踏まえ、安心して働くことができる環境整備を進めるべき

TOPICS 6

- ☑ コロナ禍以降、急速に回復し、さらに増大する生産量に対して、あらゆる職場においてタイムプレッシャーや疲労蓄積、教育の不足、マニュアルの複雑化などの不安全に直結しかねない課題が山積みしています。
- ☑ 国は国際的な動向や医学的な観点、データなども踏まえ、勤務間インターバル制度の法制化やICAOが標準として定め、すでに運航乗務員に適用されている疲労管理システム(FRMS)を客室乗務員にも導入することなど、労働組合の意見も踏まえて安全を確立するためのシステムを積極的に検討すべきです。

TOPICS 7

- ☑ 国の「空港における保安検査の実施主体の円滑な移行等に向けた実務者検討会議」が、2025年6月に「中間とりまとめ」を発表しました。
- ☑ 実施主体の移行は、全体および空港毎のスケジュールや完了時期の目標感を早期に明示するとともに、費用負担については、国管理空港における「オンチケット方式」と保安料引き上げの一体的な運用開始、また旅客保安サービス料(PSSC)形式導入にも早期に着手すべきです。

TOPICS 8

- ☑ カスタマーハラスメントについて、社会的な機運の高まりと先行する事業者の取り組みも背景に、2025年6月に成立した改正労働施策総合推進法により、事業者に対して相談窓口設置や研修等、カスハラ対策に関わる「雇用管理上必要な措置」が義務付けられることになりました。
- ☑ 航空関連産業においても業界団体・事業者を挙げて対応に着手しており、カスハラを許さない姿勢を明確にして対策指針を広く共通化するほか、旅客への周知・啓蒙もさらに強化すべきです。

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の向上に向けて、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
- モーダルシフトの推進に向けて、国内航空貨物物流の増加を想定した環境整備を図るべき
- 成田空港を国際貨物物流拠点とする実効性向上のため、働くものの声を踏まえて検討を進めるべき

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

- 観光産業のさらなる発展に向けて「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
- 国際観光旅客税は、空港における円滑な出入国や生産性向上に重点的に措置するとともに、さらなる収収確保も検討すべき

2 観光需要の拡大

POINT

- 経済波及効果が大きい国内旅行の継続的な需要喚起とアウトバウンド促進強化に取り組むべき
- 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と人材確保

POINT

- 需要増加を踏まえた空港の受け入れ体制の強化・充実を図るべき
- 宿泊施設の人材確保・定着は喫緊の課題であり、最優先で対策を図るべき

TOPICS 9

- ☑ 2024年の訪日客による国内消費額は8.1兆円にのぼり、輸出額換算で自動車産業に次ぐ規模です。「骨太の方針2025」では、インバウンド戦略は「地方創生2.0」の中核政策として位置付けられており、観光立国推進は国の優先政策課題といえます。
- ☑ 国際観光旅客税の使途について、FAST TRAVEL推進支援事業の補助対象事業者に航空会社を加えるとともに、現在は一律1,000円となっている税額水準について、世界各国における同種の税体系や租税条約の内容、サービス料金に関わる分析も踏まえ、特に外国人旅行者の負担について引き上げる方向で検討すべきです。

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し、他国に劣後しない調達条件を整備すべき
- 空港やグラ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 10

- ☑ 2023年5月、経済産業省は、2030年から日本の空港で航空機に給油する燃料の1割をSAFとし、供給目標量を法的に義務付ける方向性を示しました。令和7年度予算では、経済産業省がSAFの製造・供給体制構築支援事業として前年度予算の約3倍となる838億円を盛り込みました。
- ☑ 航空会社をはじめ、関係事業者が原価の低廉化に努める必要がある一方で、必要コストは航空サービスを利用し、利益を享受する利用者においても公平に負担されるべきと考えます。

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いきます。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。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。



フォローを
お願いします!
Facebook



Follow me!
Instagram



公式アカウント
を作りました!
LINE



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>