

航空連合 25-058 号
2024 年 7 月 30 日

立 憲 民 主 党
代 表 泉 健 太 様

航 空 連 合
会 長 内 藤 昇



要 請 書

私たちは、航空関連産業に働く者の立場から、日本の航空産業の健全な発展と安全性、利便性の向上のために、令和 7 年度予算概算要求および税制改正に関連する以下の産業政策の実現を要請します。

1. 主に予算概算要求に関わる項目

(1) 航空安全を司る機能の体制強化

本年 1 月 2 日に発生した羽田空港における航空機衝突事故は、本邦航空史上に例のない極めて重大な事故でした。「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」が 6 月に公表した「中間とりまとめ」では、「管制交信に係るヒューマンエラーの防止」、「滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化」、「管制業務の実施体制の強化」など 5 つの観点が提起されています。これまで、2008 年に「滑走路誤進入防止対策検討会議」に基づく対策が実行されてきましたが、今般の事故の重大性に鑑み、各観点から抜本的な対策を講じるとともに、その実効性を高める必要があります。インフラ面の整備を中心に、国として十分な予算措置を講じるとともに、グランドハンドリングも含めた各事業者において必要となる取り組みを支援すべきです。

また、事故調査については運輸安全委員会において引き続きおこなわれていますが、報告書公表までに時間を要することが、あらためて課題視されています。こうした現状を踏まえ、同委員会に関わる予算・人員規模を拡充し、事故再発防止を唯一の目的として、また事故調査機関としての独立性を強化する観点で、その体制・機能の拡充を図るべきです。

(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

グランドハンドリングや保安検査など、空港業務を支える職種の人材確保は、一時の危機的な状況からは、やや脱しつつありますが、2030 年の訪日旅客数 6,000 万人という国の目標達成を支える上では、いまだ相当程度不足しており、確保策のさらなる強化・拡充に向け、危機感を高めて取り組むことが必要です。課題は処遇面、施設面、労働環境、選択肢が限定的な働き方、一般的な認知度の低さなど多岐にわたりますが、まずは国として令和 5 年 6 月にとりまとめた「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」に則り、総合的な対応を速やかに進めていくべきです。

加えて中長期的な効果も見据えた取り組みとして、空港で働く魅力の発信に資す

る企業間・空港内でのコラボレーションやイメージアップ施策に対する支援、空港内運転免許やランプパスの申請・取得方法の簡略化や全国共通化、旅客ハンドリングとグランドハンドリングなど業種をまたいだリスクリングへの支援が必要であり、加えて空港内の移動や食事・休憩の際の施設面を含む職場の環境整備、通勤手段や住居確保の改善にも継続的に取り組むべきです。

空港の事業者、また航空機整備事業者においては、令和6年度に国が新たに設けた「中堅企業（従業員数おおむね300人～2,000人）」に適合するものが多くあると考えられます。国として、事業者が従業員の処遇改善を図る上での環境整備として税制上の優遇措置を検討すべきであり、特に当該規模の事業者が専門性を有した即戦力となる中途採用やシニア社員の再雇用をおこなった場合や、令和3年度に新設された「奨学金返還支援（代理返還）制度」を活用した場合などに関して拡充すべきです。

空港業務を担う各社の収入は、その多くを航空会社からの受託料金（保安検査を担う警備会社の場合は国からの保安料と折半）が占めています。一方、需給の逼迫状況に見合った受託料金となっていないこと、料金算定の基準となる工数・単価設定が長年据え置かれていること、さらに人材確保を進めても突然の就航取りやめ等が生じることなど、受託側の事業者が相当程度リスクを負った契約内容となっていることが多く、この適正化（キャンセル料の設定・最低保証金の導入等）が極めて重要です。人材不足が顕著となって以降、契約見直しの動きは広がりつつあるとされていますが、人件費増加の転嫁は他の費目の増加と比して容易ではないとされており、国として、外国社も含めた航空会社と事業者間の取引が適正なものとなっているかについて、「下請けGメン」の拡充等により重点的に点検すべきです。さらに、コスト上昇分の転嫁が着実におこなわれていることが重要であり、そのインセンティブとなる賃上げ減税の拡充も検討すべきです。

人材確保策の大幅な強化が必要である一方、採用環境が一層厳しくなっていくことを見ずえれば、数十年来変わっていない人海戦術的な働き方についてはDXの推進によって抜本的に見直し、人材が担う業務領域とのすみわけを図っていくことが必要不可欠です。大規模空港における実証実験と効果検証を経た他空港への展開に加えて、たとえば南紀白浜空港では様々な技術トライアルがおこなわれており、このような小規模空港から他空港への展開も、特に地方空港間では有効と考えます。令和6年6月に設置された「空港グランドハンドリング作業の生産性向上に関する技術検討会」は、手荷物仕分け・積み付け作業を皮切りに、生産性向上方針の検討が着手されていますが、国がイニシアティブをとり、空港運営会社を含む事業者をリードしていく取り組みとして極めて重要であると受け止めています。今後の調査を踏まえて、どのように当該業務の作業環境整備を進めていくのか、見直しをおこなう作業工程の優先順位、また施設整備に向けた財政面の担保や民間投資の呼び込みも含めて具体像を明らかにしていくべきです。

(3) 航空整備士の人材確保と生産性向上

令和6年2月から開催された「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」について、6月に「中間とりまとめ」が策定・公表されました。この中で提起

された国家資格の制度運用に関わる見直しは航空機整備の職場からも支持されており、着実に進めることを望みます。とりわけ、10代の青少年期における航空整備士の認知度を向上させ、就職先としての魅力を高め、選択肢になりうる戦略的な啓蒙活動は極めて重要であり、国として関係機関と連携し、重層的な取り組みを展開すべきです。

一方、ドローンなどの新技術やDX活用を促進し、既存業務の大幅な生産性向上を図ることは、貴重な有資格整備士が最大限活躍する環境整備の観点で重要であり、これらに資する調査・実証の充実も求めます。

(4) 特定技能制度の活用促進

グランドハンドリングを中心に、現在も外国人材が各空港で最前線の業務を支えています。その在留資格は技能実習生や留学生のアルバイトが中心です。人手不足が喫緊の課題となるなか、現状の労働条件の低下を招かないよう留意しつつ、特定技能人材の受け入れを拡大していく必要があります。令和5年6月の閣議決定で、今後、航空分野に特定技能2号が適用されることとなりましたが、2023年12月時点で2,200名以上に上る1号試験合格者数と、実際に当該資格で在留している人数との間には大きな差があることから、まずは就労を希望する合格者が早期に、かつ安心して働くことができる環境整備が必要です。具体的には、空港によって日本語のみとなっている港内免許取得に係る試験に英語を加えることや、生活面における医療や住宅環境、相談窓口の設置などの整備、さらに本年6月に法制化された育成就労制度の施行も見すえ、(旧)実習生から特定技能への円滑な移動や、受け入れ事業者側のサポートやマッチングについて、円滑に導入している他業界の事例も踏まえて取り組むべきです。

(5) 燃料油価格激変緩和措置の継続

航空会社は財務構造上、その営業費用の約2~3割を航空機運航に関わる燃料費、および航空機燃料税が占めており、安定的な燃料調達や市況変動への対応が重要な経営課題となっています。一方で、折から不安定化していた国際情勢の影響に加え、ロシアによるウクライナ侵攻が発生した2022年2月以降、原油市況は高止まりしています。加えて、従来飛行していたロシア領空を回避するルートを選択せざるを得ない状況が続いており、これにより、飛行時間が2~3割長くなり、燃料消費量が大幅に増加していることや、燃料の増加により、通常時と比べて搭乗旅客数・搭載貨物量が制約を受け、収入が減少するなど、ロシア領空を迂回することにより、経営上、極めて大きな影響が生じています。さらに、円安が依然として歴史的な水準で推移しており、国内線専門の本邦航空会社は訪日旅客の増加というプラス効果を享受できず、燃料費を中心とする大幅なコスト増というマイナス影響のみを強く受けている状態です。国は令和4年4月にコロナ禍における「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」を取りまとめ、航空機燃料が補助の対象となりました。これは、他の公共交通機関に対する補助との整合性・公平性を踏まえた妥当なものであり、航空関連産業の特殊性や安定的な人流・物流を維持する観点から継続的な措置を求めます。

(6) 航空保安体制の強化について

令和 5 年 6 月、国土交通省より、「空港における旅客の保安検査の実施主体・費用負担の見直しの方向性」が公表され、旅客に対する保安検査の実施主体を航空会社から空港管理者に移行し、あわせて保安検査の費用負担は、旅客からの透明性を確保した形での負担とともに、関係者の一定の負担からなる仕組みを構築していく方向性が示されました。一方で、保安検査員の人材不足が顕著であり、喫緊の対応が必要とされたことから、令和 6 年度に国管理空港で保安料の引き上げ（105 円→250 円）が先行しておこなわれ、財源として大きく拡充されました。保安検査の実施主体が航空会社から変更されるとの方向性自体は評価できますが、航空保安は国家安全保障上の重要課題であることに鑑み、一義的には国が責任・実施主体であるべきです。また、航空保安の強化に向けた財源確保が先行して実現しましたが、令和 6 年度時点では実施主体は従前と同様であり、費用負担も航空会社の負担比率が従前同様に継続されているため、航空会社の実質的な負担額は大きく増加しています。実施主体・費用負担の方向性が示されて以降の議論が停滞しており、早期に今後のスケジュールを明らかにするとともに、費用負担については、現行の負担比率を前提としない方向で議論を進め、さらに事業者の経営状況や旅客数の影響を受けにくい安定的な財源のあり方についても、あわせて検討すべきです。

保安検査従事者の離職率は依然として高位で継続しており、新たな財源を原資にスマートレーンなど先進機器の導入をさらに展開するとともに、空港会社等と保安事業者の契約内容を継続的に見直して適切な人材確保・育成・処遇改善につなげ、航空保安体制の基盤強化に取り組むべきです。

(7) アウトバウンド（日本人の渡航需要）を促進する施策の強化

日本人の海外出国数は依然として低調で、2019 年比で約 6 割にとどまっていますが、背景には為替の影響など以外に、日本人のパスポート保有率が 2019 年の 24.4%から 2022 年に 17.8%まで低下していることや、COVID-19 影響下で期限が切れていることが考えられます。この保有水準は G7 諸国で最低レベルであるほか、非英語圏の韓国と比べても大幅に低位となっており、世界に羽ばたく有為な人材の育成を阻むものになりかねません。政府は令和 5 年 3 月に「アウトバウンドの本格的な回復に向けた政策パッケージ」を策定したほか、パスポートの更新申請がオンラインでもできるようになるなど具体の取り組みに着手しています。また、地方自治体によっては地元空港の利用促進の観点からパスポート取得費用の補助をおこなっている例もありますが、日本人の利用が相対的に多い航空会社の経営基盤を長期的視点で強化する意味でも、さらに積極的に予算を配分し、パスポート取得率の向上と、海外への渡航需要喚起に資する支援策の強化を求めます。

(8) カーボンニュートラルの実現に向けて

2050 年までにカーボンニュートラルを実現していくためには、エネルギー・産業部門の構造転換や、大胆な投資によるイノベーションといった現行の取り組みを大幅に加速させることが必要です。

航空機・空港の各分野においても、今後の課題解決に向けた施策が整理され、具体的な取り組みが着手されつつありますが、以下の観点に基づき推進すべきです。

① 航空機分野

- ・低燃費機材への更新を早期に促すことが重要であり、事業者の先行投資を促すため、継続的に公租公課の軽減を行うべき。
- ・持続可能な航空燃料（SAF）の早期実用化および国産化に向け、研究開発費や生産技術・運用環境整備に関する費用への補助、全量買取制度の導入など、あらゆる支援策を検討・実施し、既存燃料の数倍とされる価格が既存燃料と同水準で導入できるよう補助すべき。
- ・必要な費用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であり、すでに国際線航空券において導入されている燃油特別付加運賃に類似した制度や、再生可能エネルギー発電促進賦課金に類似した制度の創設、およびクレジット購入や CO2 削減活動への投資などのカーボンオフセットなど、公平な負担や投資による普及促進のための世界的な枠組みを推進すべき。
- ・SAF の利用促進に向けて、2030 年に石油元売会社が国内空港にて供給する燃料の 1 割を SAF にすることを義務づける方針が公表されたが、航空機燃料税を一定期間非課税とすることなど、導入を促進するインセンティブをあわせて付与すべき。
- ・SAF の現時点での供給量が極めて限定的である一方、今後、急速に需要拡大することも見すえた戦略分野国内生産促進税制における最優遇措置の適用をおこなうべき。

② 空港分野

- ・空港管理者や空港ビル会社は、電気車両や水素車両の導入など環境対策を推進するとともに、バッテリー充電装置や水素ステーションの設置等、積極的にインフラ整備を進めるべき。特に、地上電源装置（GPU）の利用促進のため、各空港における施設の整備を推進し、地上走行の効率化や効率的な施設配置をおこなうことが重要であり、設備普及にあたっては、課税による手法ではなく、補助金等を活用し、事業会社の背中を押す取り組みを進めるべき。

③ 両分野共通

- ・「グリーンイノベーション基金事業」は効果的であり、最大限に活用していくべき。
- ・「GX 経済移行債」の投資先として、SAF の開発や低燃費機材の更新に積極的に充当すべき。
- ・「GX 経済移行債」の償還財源としてカーボンプライシングが導入され、化石燃料の輸入に対して賦課金を課すこととしているが、現時点において代替動力源が実用化されていないという航空産業の特性や、免税措置が講じられている諸外国での公共交通機関への対応を踏まえ、航空機燃料に対する徴収は見送るべき。
- ・航空産業以外を含めた国内の排出権取引市場を活性化させることが必要であり、透明性のあるチェック機能を付した上で、「GX リーグ」への参加や、省エネルギー設備の導入や再生可能エネルギーの利用による CO2 等の排出削減量を国が認証する「J-クレジット」の活用などを推進すべき。
- ・エネルギー起源の CO2 排出抑制を目的とした石油石炭税に排出量に応じた税率を上乗せする「地球温暖化対策のための課税の特例（2012 年 10 月より）」について、令和 5 年度税制改正にて、航空機燃料の免税・還付措置が 2026 年 3 月まで 3 年間延長されたが、航空機燃料に対する免税・還付措置は恒久化すべき。

(9) カスタマーハラスメント対策の強化

空港の接客現場を中心に、航空関連産業には利用客との直接的な取引をおこなう職場が多く存在しており、高品質なサービス提供が期待される一方、遅延・欠航など利用客における不利益事象も頻繁に発生することから、暴言や悪質クレームなど、カスタマーハラスメントに相当する行為は日常的に発生しています。航空連合の調べでは、空港接客係員の 50%以上が過去 1 年以内にカスハラに遭ったことが判明している一方、職場の対策は十分に取られているとは言えず、精神的な影響も継続するとされており、現行の労働施策総合推進法（ハラスメント対策関連法）に基づく指針（事業主は、従業員との相談に応じ、適切に対応するための体制の整備や被害者への配慮の取組を行うことが望ましい旨、また、被害を防止するための取組をおこなうことが有効である旨を記載）では大いに不足があると言えます。

カスハラ対策の強化に向けた社会的機運が高まりを見せていることも踏まえ、法改正に向けた議論を早急に進めるとともに、事業者における環境整備や社会的認知度の向上や発生抑止に資する予算措置を講じるべきです。

2. 税制改正を含む項目

(1) 公租公課の減免継続および空港整備勘定のあり方の検討

コロナ禍以降の本邦航空会社を取り巻く事業環境が大きく変化する中、令和6年度は地方航空ネットワークの維持に貢献している100トン以下の機材を対象として100億円規模での空港使用料(発着料・航行援助施設利用料)の軽減が実施されています。本施策については、これまでは本邦航空会社の収益基盤であった国内線の収益がコロナ禍の影響で大幅に悪化している中では極めて有効な施策であり、航空会社の財務状況の回復が明確に見通せるまでの間は継続すべきです。

また、航空機燃料税は、1970年という国内航空ネットワークの発展初期に、空港の早急な整備・拡充のために設けられた税金であり、空港が概成した現在はずでにその役割を終えています。令和5年度予算において、航空ネットワークの維持や航空会社の経営基盤強化を目的に、令和9年度までの継続的な軽減措置が実現したことは評価できます。一方で、所期の目的との関係を踏まえれば、時限的な措置に留めることなく、最終的な廃止に向けた検討を進めるべきです。具体的には、26,000円/klとなっている本則について、令和10年度以降、段階的に引き下げていくことを目指した検討をおこなうことを求めます。

さらに、令和7年度以降、COVID-19の影響下で借り入れた財政投融资(令和2年度～5年度でおよそ計4,500億円)の返済が開始されます。当初は羽田空港拡張に係る財政投融资であり、単年度の償還金は徐々に減少し、令和22年度(2040年度)には完了する計画となっていました。ただし、コロナ禍で大きく増額したことで、令和19年度にかけて、毎年300億円以上の追加償還が生じることになるとされています。この財政投融资は、コロナ禍の影響を踏まえて実施された航空会社に対する公租公課減免措置にともない、その間の持続的な空港整備等に充当する目的でおこなわれたものですが、航空会社に対する実質的な支援策として位置づけを明確にし、償還財源は本邦航空会社による公租公課負担以外の方法も検討すべきです。

なお、特別会計に関する法律「空港整備勘定の廃止に伴う経過措置」では、空港整備勘定の借入金償還完了年度後の歳入・歳出や権利・義務は、一般会計に継承されることとなっています。一方、今後は空港の老朽化対策や防災対策の必要性がいつそう高まっていくと見込まれることや、人口減少が確実に進むなかで、空港で働くものの生産性や効率性を考慮した空港整備を検討することも必要です。そのため、日本の空港全体の維持・管理に関する中長期計画を策定し、歳出の適正化を図るとともに、空港整備勘定の抜本的見直しに着手し、早期にその工程を明示すべきです。

(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

国は令和5年3月に新たな観光立国推進基本計画を策定しましたが、訪日客の急回復への対応策と合わせ、コロナ禍の影響により顕在化した観光産業の抱える課題にも速やかに対応していくことが求められており、それに資する十分な財源確保が必要です。国際観光旅客税は2019年の施行直後にコロナ禍となったため、いまだ所期の目的が十分に達せられているとはいえませんが、徴収対象である出国者の6～7割が訪日客であることや、施行時と比べて大幅な円安になっていること、直近では訪日旅客数がコロナ禍以前の水準を超過していることなどを踏まえれば、一律1,000円となっている税額水準について、引き上げの検討に着手すべきと考えます。

また、財源の使途については、同税法成立時の附帯決議において、施行後 3 年を目途にそのあり方について検討を加えることとした経緯も踏まえつつ、具体的には、空港における保安検査の円滑化、厳格化の両立に資する航空保安に関する費用や、手荷物返却の迅速化に関する費用など、出入国の手続きに際し、負担者がより直接的な受益を実感できるものに充当すべきです。

(3) 免税品還付制度に関わる適切な制度設計・運用

令和 6 年度税制改正において、安く購入した商品が日本国内で転売されるという制度の不正利用が相次いでいる現状を踏まえ、購入時は免税せず、出国時に税関において免税購入物品の持ち出しが確認された場合に免税額を還付する制度への見直し、いわゆるタックスリファンド型制度の導入に向けて検討を進める旨が盛り込まれました。制度の詳細は、令和 7 年度税制改正において結論を得るとされていますが、現行制度の不正利用は大きな問題であり、諸外国で先例があるとされるタックスリファンド型制度は、不正抑止のみならず利用客利便の観点からも、導入に向けた期待があるものと受け止めています。

一方、利用客が出国する際に空港における還付作業は誰が担うのか、また混雑防止の確保をどのようにおこなうのかなど、検討にあたっては具体的な制度設計や空港毎の実態に即した運用が重要です。折からの空港業務の人材不足や、訪日客の増加で現時点でも相当程度、混雑していることを前提に、現場の声も反映したかたちで検討すべきです。

以 上