



交運労協ニュース No. 20

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階

発行日 2024年6月20日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行人 慶島 譲治

交運労協URL <http://www.itf-jc.jp>

【2024年政策・制度要求】

国交省・航空局から回答を受け、意見交換を行う！

交運労協は、6月17日13時より、合同庁舎3号館17階会議室において「2024年政策・制度要求」について国土交通省（航空局）から回答を受けた。交運労協から8名が出席した。



冒頭、交運労協を代表して内藤副議長（航空連合会長）より「5年ぶりの対面での開催だった。私達労働組合としては職場の声を踏まえて、常に航空行政の皆様とは連携を図りながら進めさせていただいているが、本日は航空貨物に関連する部分を主ということで運輸労連とサービス連合の仲間にも参加していただいている。短い時間であるがよろしくお願ひしたい」と挨拶があった。

以降、同省から以下の要求項目について、回答を受けた後、各構成組織よりそれぞれ質問および要請を行い、意見交換を終了した。なお、主な発言内容は以下のとおりである。

（航空連合・坂元副事務局長）

能登空港においては能登地震の影響が相当あったと認識している。また「空港における自然災害対策に関する検討委員会」が設置されているが、本委員会で能登地震、あるいは能登空港への影響、半島の先にあるという地理的特性を念頭に置いた検討が必要と考える。議論の経緯や方向性を示せるものがあればご教示願ひたい。

（国土交通省）

委員会の中でも振り返りを行い、ご指摘の通り地理的な条件により復旧に多少時間がかかるというのを改めて認識したところだ。今後は立地面で課題がある地域に所在する空港をどう守っていくか、検討していく。また能登空港は地震後防災拠点として活躍したことを踏まえ、空港の防災的な検討のあり方を調査していきたい。

(運輸労連・坂井中央書記次長)

空港業務継続計画に関連して「各空港において定期的かつ現に即した訓練を実施」されているとのことだが、訓練の対象者の対象範囲はどの程度か。民間事業者の従業員も含むのか、空港施設の関係者だけなのか、ご教示願いたい。

(国土交通省)

訓練については、ガイドライン上可能な限り幅広く参加していただきたいというスタンスであるが、最終的には空港管理者が決めることになっている。空港業務継続計画の構成員は全ての事業者となっているので、訓練参加の要請があった際には可能な限りの参加をいただきたいと考えている。



(サービス連合・岡本政策局長)

自然災害の発生により被災空港での貨物が滞留していくという課題があり、特に海上空港では、陸地と繋ぐ橋が渡れないという事態も起きている。また空港によっても貨物の扱いが異なるケースがあり、取り扱い方が空港によって違うということあり混乱が起きたと聞く。ケースによっての対応となるが関係業界と連携をいただけるということであるのでよろしく願いたい。

(国土交通省)

滞留貨物について過去に、関空で降ろした貨物を他空港に持って行った際に様々なボトルネックが生じたということは承知している。今回改めて連絡体制について構築したところだ。フォワーダー、関係省庁などと連携をしながらで今後も協議を進めてまいりたい。

(航空連合・坂元副事務局長)

CORSIAについて、2024年以降の排出量のベースラインが引き下げられたことで、航空会社や国土交通省としても、想定よりも取り組みを加速させる必要があるとのことだが、2016年の国土交通省の試算では、前提条件が異なるので比較対象にするのは難しいものの、本邦航空会社の将来的な負担について制度開始当初の年間10数億円程度から、2035年には年間で数百億程度に段階的に増加するという予測が出ていた。貴省の回答として「試算は困難」といただいたが、改めて様々な制度の見直しや、環境の変化も相まって試算額もアップデートされていると考える。やはり回答の通り試算は難しいということか。

(国土交通省)

試算は困難と考えている。クレジットをCORSIAではオフセットとして使うという段階

にまだなっていない状態であり、またCORSlA以外のクレジットを使う場面がある。

【解説】CORSlAとは

複数の国をまたぐ移動手段である航空機では、各国がパリ協定に基づいた削減目標を適用することが難しいために、国際民間航空機関(ICA0)が国際航空全体の削減目標等を設定しています。その一つがCORSlA=「国際航空のための炭素オフセットと削減のための枠組み」のです。パリ協定の各国削減目標の対象とならない国際航空では、国際民間航空機関(ICA0)が温室効果ガス削減目標を設定しています。

ICA0では、技術、運用改善、代替燃料(SAF)での排出量削減に加え、どうしても削減できない炭素は、炭素クレジットを活用することによる、2020年水準からの温室効果ガス排出量の増加防止を目標としており、この枠組みを定めるのがCORSlAです。2023年5月の段階では、日本を含む193カ国がCORSlAに参加しています。

炭素オフセット(=カーボンオフセット)とは、自社の温室効果ガス排出量を認識し、積極的に削減に取り組むとともに、削減が難しい部分は他の場所で発生した排出量削減・吸収量等(クレジット)を購入・支援して埋め合わせる手法です。

<2024年政策・制度要求(国土交通省・航空局)>

【総合政策局宛て】

1. 自然災害・震災対策などについて
2. 観光先進国の実現に向けた取り組みのさらなる強化について

【航空局宛て】

1. 空港および航空ネットワーク基盤の充実について
2. 航空安全・保安について
3. カーボンニュートラルへの対応について

(航空貨物関係)

1. 成田空港の安全対策について
2. 航空貨物に対する保安措置について
3. SDSの記載事項について

以上