



## 「2022年度重点政策」を策定

### 産業政策の早期実現にむけた要請

サービス連合は、第5回中央執行委員会を経て、3月15日に開催された第8回四役・事務局合同会議にて「2022年度重点政策」を策定しました。2022年度重点政策は、「サービス連合の政策」の中から2022年4月から2023年3月の1年間で「早期に実現を目指すべきもの」、または「重要度合が非常に高く、重点的に取り組みを進める必要があるもの」を抽出し、2022年6月頃に政府がまとめる「経済財政運営と改革の基本方針（通称：骨太の方針）」、ならびに2023年4月以降の予算要求基準に反映させるものとして位置づけています。

サービス連合では、政策の早期実現にむけて、政党や行政官庁に対して重点政策に関する要請をおこなってまいります。

### サービス連合の政策（2022年1月～2023年12月）

#### 観光業の政策集

- ・ 観光庁を中心とした行政の体制構築
- ・ 観光需要の拡大
- ・ 環境整備
- ・ 健全な産業発展
- ・ 人財育成
- ・ 地域政策

#### 国際航空貨物業の政策集

- ・ 国際競争力強化
- ・ 事業環境の活性化と整備
- ・ 産業の将来を支える人材確保

早期に実現をめざすべきもの

重要度合が非常に高く、重点的に  
取り組みを進める必要があるもの

### 2022年度重点政策（2022年4月～2023年3月）

- ・ 地球環境問題への対応
- ・ 安定した国際物流網の確保
- ・ 地方創生
- ・ 保安関係の整備（KS/RA制度）

〔 経済財政と改革の基本方針  
2023年4月以降の予算要求基準 〕への反映をめざす

# サービス連合 2022年度重点政策 (2022年4月～2023年3月)

## 1. 地球環境問題への対応

### 現状と課題

2021年10月31日から11月13日まで英国グラスゴーで開催された「国連気候変動枠組み条約第26回締約国会議（COP26）」で合意された「グラスゴー気候協定」では、パリ協定での努力目標である「産業革命前からの気温上昇を1.5℃に抑える」努力を追求することが明記された。また、全ての国は2022年末までに2030年の温室効果ガスの排出目標を再検討し、強化することが合意された。

わが国は、2020年10月に2050年カーボンニュートラルを宣言し、2021年4月には2030年度における温室効果ガスの削減目標を2013年度に比べて46%削減することを目指し、さらに50%の高みに向けて挑戦を続けていくと表明している。

航空分野においては、人々の環境意識の高まりにより、脱炭素化への取り組み姿勢が国に対する評価や選択の基準となり、取り組み姿勢が弱いと旅行者など旅客からの選好度の低下により航空ネットワーク構築に影響を及ぼすことが懸念される。加えて荷主企業においてはサステナビリティ基準によってサプライチェーン全体の温室効果ガス排出を管理する必要があり、SAF（持続可能な航空燃料）の活用を中心とした脱炭素の取り組みは喫緊の課題である。しかしSAFの生産・調達体制はまだ十分とはいえず、コスト面において大きな課題が残っている。

宿泊業（ホテル・旅館など）はエネルギー排出量の多い業種であり、「エネルギー使用の合理化に関する法律（省エネ法）」でエネルギー消費の多い特定事業者として年1%の省エネを努力義務として求められている。加えて、2017年よりベンチマーク制度の対象として業種独自の省エネ指標が設定されている。事業者は、リネン類のエコ活動やアメニティ削減を始めとした取り組みをおこなっている。わが国が脱炭素化をすすめるうえで全国各地の宿泊事業者が施設規模に関わらず、業種全体で取り組むことが欠かせない。一方で、脱炭素化の取り組みについては高効率設備への更新など費用負担をとまなうものであり、わが国における削減目標を達成するためには、事業者だけの取り組みではなく、国が講じる補助事業を有効活用したうえで推進することが効果的であると考えられる。

### 要望

1) 航空分野において、CORSI A（国際民間航空のためのカーボン・オフセットおよび削減スキーム）で求められる排出権購入およびSAF調達費用について、輸送単位（人キロ・トンキロ）あたりの負担費用を国が年度ごとに明らかにすることを求める。これにより、旅行者や荷主に対し削減基準の達成にかかる費用を認識させ、適正な費用負担を促すことで、航空会社による脱炭素化への取り組みを促進することができる。

2) 宿泊業において、「建築物等の脱炭素化・レジリエンス強化促進事業」など、国のエネルギー対策特別会計で講じる省エネ補助事業の補助率の引き上げを国に求める。これにより、新型コロナウイルス感染症によって甚大な影響を受けている宿泊業においても、施設から排出される温室効果ガス削減の取り組みを促進することができる。

## 2. 地方創生

### 現状と課題

少子高齢化・人口減少が進むわが国において、地域の社会や産業を維持していくためには地方創生が重要である。国が地方創生の切り札と位置付けている観光産業は新型コロナウイルス感染症により現在は甚大な影響を受けているが、今後も地域内外の人々が交流することにより、地域に経済波及効果をもたらす。さらには、雇用創出などにも貢献し、地方創生において重要な役割を担っていく。

地方創生の取組を持続可能なものにするためには、関係事業者が業種の垣根を乗り越えて連携し、地域商社やDMOなどの社会的事業主体の活動環境を整備することが必要である。特に、観

光が経済や雇用を促進する主な産業となっている地域においては、DMOや観光事業者などが主体となり、環境整備と地域活性化に取り組むことが、持続可能な地方創生に寄与するものと考えられる。そのためには、地域の観光産業において観光に特化した人財の確保と育成が重要と考える。一方で、観光産業における人財不足は深刻な状況にあり、地域においても人財の確保が課題となっている。

## 要望

国が地方創生の基本方針として策定する「まち・ひと・しごと創生基本方針」の中に、観光に特化した人財育成の推進を盛り込むことを国に求める。これにより、地域において観光人財の育成を促進し、多様化する需要への対応力強化や新たな価値の創造など、地方創生を促進することができる。

## 3. 安定した国際物流網の確保

### 現状と課題

新型コロナウイルス感染症の影響により、国際航空貨物においては旅客便の減便による輸送ペースの著しい減少、国際海上貨物においては世界的なコンテナ不足や、港湾混雑の影響等による荷動きの悪化が発生し、自動車をはじめとした製品の生産能力低下や、高騰した運賃を価格に転嫁することによって起こる物価の急激な上昇など、一般消費者にも影響が出ている。

また、空港における日本の国際競争力の低下が顕在化し、物流網の不安定性に拍車をかける状態となっている。アジアのハブ機能の役割など、国際物流における競争力の強化が改めて必要である。

加えて、日本の物流業界におけるデジタル化の遅れは顕著である。2021年に発表された「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」では物流DXにも触れているが、国内よりさらに複雑な情報処理や標準化が必要な国際物流の領域については、具体的な方向性は触れられていない状況である。

## 要望

空港に関わる取り組みとして、成田国際空港をはじめとした主要国際空港の航空機発着回数の拡大を求める。加えて、成田国際空港における滑走路延伸・新設に関連した空港整備などに関わる空港行政において、盤石な国際物流網の構築を国に求める。

また、物流DXの一環として、貿易に関わるオペレーションのデジタル化を推進するため、諸外国とのデータ連携が図られるよう国家間の調整を求める。これにより、安定した国際物流網の確保と効率的な貿易を実現させることができる。

## 4. 保安関係の整備（KS/R A制度のありかた）

### 現状と課題

航空輸送では航空保安の役割や責任がますます高まっており、更なるセキュリティ強化が求められている。そのような中、KS/R A制度はフォワーダーが荷主と必要書類の取り交わしをおこなっており、荷主に対してガイドラインの説明義務を負うなど、民間企業である特定フォワーダー（特定航空貨物利用運送事業者等）に航空保安の責任が課せられている。一方で、旅客における保安検査については、航空法の改正により保安に対する国の責任が示された。国際的なテロ行為は国家を標的としており、国家安全保障の観点から、航空貨物においても国が保安責任を果たす必要がある。

## 要望

航空法に基づき策定されている危害行為防止基本方針の「航空貨物に係る保安対策」において、国がKS（特定荷主）認定をおこなうことを明記し、航空貨物において、国が保安責任を果たす制度とすることを国に求める。これにより、米国をはじめとした諸外国と同様の仕組みとなり、市場原理の働く荷主とフォワーダーとの関係で安全性を担保するのではなく、より強固な航空保安体制の構築を実現させることができる。