



「2023年度サービス連合の重点政策」を策定

人財不足への対応など、重要かつ喫緊の課題を策定

サービス連合は、3月6日（月）に実施した持ち回り中央執行委員会にて、「2023年度 サービス連合の重点政策」を策定しました。2023年度重点政策は、「サービス連合の政策」の中から2023年4月から2024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、2023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2024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。

重点政策の位置づけ



サービス連合の政策 (2023年1月～2023年12月)

産業政策

観光政策

- I. 観光需要の拡大にむけて
- II. 観光産業を取り巻く環境の整備にむけて
- III. 産業の地位向上と人財育成
- IV. 持続可能な観光産業にむけて
- V. 観光地域政策

物流政策

- I. レジリエンスな国際物流にむけて
- II. 円滑な輸出入手続きにむけて
- III. 安心・安全な労働環境にむけて
- IV. 持続可能な国際物流にむけて

労働政策

- I. 高齢者の働き方
- II. 多様な働き方と適正な労働時間

社会政策

- I. 温暖化対策・カーボンニュートラル
- II. 公正な取引について
- III. ハラスメントの撲滅にむけて
- IV. 男性との家庭・育児との関わり

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

2023年度 重点政策 (2023年4月～2024年3月)

観光産業における
人財不足への対応

観光産業における
高付加価値化を通じた
働く者への投資

レジリエンスな
国際物流にむけて
(世界でえらばれる空港づくり)

地球環境問題
への対応

各政党・
国会議員など

各省庁
政策議論

経済財政運営と
改革の基本方針
(骨太の方針)

予算概算要求

国会予算
補正予算

政策実現へ

2023年度 サービス連合の重点政策

(2023年4月～2024年3月)

1. 観光産業における人財不足への対応

現状と課題

観光関連産業では、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により甚大な打撃を受けました。この間、事業者は事業を守るための大変厳しい苦渋の選択として、希望退職などの踏み込んだ対応をおこなったことなどで、多くの雇用が失われ、産業における担い手が減少することとなりました。コロナ禍によって事業者の債務が増加するなど、経営におけるダメージは甚大であり、回復には相当の期間を要します。

一方、現在は、国内の観光需要が一定程度回復したことにより、人財不足が深刻な課題となっています。観光関連の各事業者は人財確保のためにあらゆる手を尽くしていますが、コロナ禍で需要が激減した経験などから、需要が回復し始めた今もなお観光産業の将来への不安が残っており、観光産業はイベントリスク等によって需要が激減してしまう不安定な産業であるとの印象により、人々から働く産業として選んでもらうことができず、人財不足が解消されない状況にあります。その影響により、政府が目指す観光立国を実現するうえで必要な観光需要に応えきれない状況が発生しており、更に現場で働く者が疲弊して離職するなど、大変深刻な状況にあります。

重点政策

観光産業において人財不足を解消し、安定した雇用を維持したうえで人財を育成していくことは、観光が我が国の基幹産業として持続的に成長していくために不可欠です。また、観光需要を拡大させ、更にその需要を平準化させていくためには、労働力供給についても安定化をはかることが重要です。

観光需要の拡大に応えられる人財を確保していくために、各事業者による取り組みだけでなく、国が「観光産業は我が国の基幹産業であり、産業を国がしっかり支え、働く者の地位向上に取り組んでいく」という意思を労働市場とともに国民に対して強く発信することを国に求めます。

加えて、観光事業者に対する各種支援事業を講じる際の要件として、事業者への従業員の賃金改善要請に留まらず、それが適切に実施されているかの検証を追加することを国に求めます。

また、観光産業の人財不足について課題解決にむけた方策の検討を目的とした検討会を立ち上げ、具体的な検討をおこなうよう国に求めます。

これにより、足下では観光産業における深刻な課題となっている人財不足を解消するとともに、人口減少・少子高齢化が進む我が国において、基幹産業に成長する発展性のある観光産業が、真の基幹産業へと持続的に成長していくことにつながります。

2. 観光産業における高付加価値化を通じた働く者への投資

現状と課題

観光庁は2022年に「アフターコロナ時代における地域活性化と観光産業に関する検討会」の最終とりまとめを公表し、今後の取り組みの方向性として、「観光地の面的な再生・高付加価値の推進」、「持続可能な観光地経営の確立」を掲げ、観光を「稼げる産業」にすることを目指しています。

観光関連産業の多くは労働集約型産業であり、旅行業においては、近年、様々な旅行形態が求められる中、多様なニーズに対応した複雑・特別な手配の必要性が増していることや、教育旅行をはじめとする団体旅行やユニバーサルツーリズム等のプロデュースなど、産業として働く者の介在が欠かせません。

宿泊業は、近年、観光分野における地方の活性化や伝統文化の継承、人との交流が求められる中、旅行中の宿泊や飲食等において旅の拠点として欠かせない産業であり、そこで働く者の介在が不可欠です。

一方、旅行業、宿泊業共に利益率が他産業に比べて低い水準にあり、旅行業については、取扱額・取扱単価の低下とともに低い利益率が産業の課題となっています（「令和4年版観光白書」より）。

宿泊業については、労働生産性が全産業（除く金融保険業）平均と比較して大きく低い水準（「令和4年版観光白書」より）にあります。加えて、装置産業の側面もあることから、高付加価値を維持するための改築や老朽化した施設の改修など、設備投資の資金が半永久的に必要となります。

現在は、観光関連産業の多くの業種でコロナ禍前から課題となっていた人財不足が、更に深刻な状況となっています。そのような中、観光産業発展のためには、高付加価値化を図るとともに生産性の向上を通じ、いかに労働分配との好循環を生み出して働く者の待遇改善や人財育成をはじめとした人への投資をおこなっていくかが課題となっています。

重点政策

観光産業において、特定の地域や事業規模に偏ることなく、産業全体で高付加価値化を進め、適正な価格転嫁により、生産性を高めていくことが重要です。高付加価値化、ならびに人財育成に関して地域や事業者が取り組んでいる成功事例について、より多くの地域や事業者が活用できるよう、インバウンドのみならず国内旅行も対象とした、多様な事例をモデルケースとして産業内で広く共有し、横展開するとともに活用を促す取り組みを国に求めます。

また、観光DX(※)については、労務管理や業務効率化、省力化に留まらず、それらを通じ、地域や事業規模に関わらず産業全体で高付加価値なサービスや新たな体験を生み出すことができるツールとして利活用できるよう、更に踏み込んだ取り

組みを国に求めます。

加えて、宿泊業の高付加価値化のための経営ガイドライン・登録制度については、人財育成をはじめとした人への投資について項目を具体的に盛り込み、更なる取り組みを進めるよう国に求めます。

これにより、観光分野での高付加価値化の推進によって生産性の向上を図り、人への投資を進めることで産業の成長と労働分配の好循環を生み出し、観光産業における働く者の地位向上と基幹産業へむけた持続可能な成長につながります。

(※)DX(デジタルトランスフォーメーション)…企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること(2018年12月経済産業省「産業界のデジタルトランスフォーメーションの推進」より)

3. レジリエンス^(※)な国際物流にむけて(世界でえらばれる空港づくり)

現状と課題

成田空港における国際貨物取扱量(積み込みおよび取り出し国際貨物・郵便の合計トン・トランジット貨物を含む)は1995年には世界1位の取扱量を誇っていましたが、周辺国の空港取扱量の伸びにより2021年には5位に後退し、上位には香港や仁川など、国際ハブ空港として発展した空港が台頭しています。また航空ネットワークに影響する国際線旅客数をみても、成田・羽田空港ともに10位圏外の状況です。現在、成田空港では第3滑走路の設置などに向け、再配置計画が進められていますが、それだけでは海外の空港に比べて相対的に不十分であり、国際競争力の強化が急務となっています。

また、首都圏空港において、成田空港と羽田空港は国際航空貨物を取り扱う上で別々の空港として取り扱われており、両空港間を経由することで貨物が滞るなど、物流の停滞が生じています。

(※)レジリエンス…resilience 「回復力」、「弾性(しなやかさ)」を指す

重点政策

成田空港については、貨物地区の再配置が終了するまでの期間において、既存施設について、安全を確保したうえで円滑な物流を推進するため、どのような改善をおこなっていくべきか、フォワーダーを含めた関係事業者と引き続き協議するとともに、既存施設に対しては、安全を確保する観点からも必要な改善や機能強化などを実施していくよう国に求めます。

国際物流の中でも、生鮮食品や医薬品、精密機器や救援物資など国民生活に欠かせない貨物を安全かつ迅速に運ぶことができる国際航空貨物の安定は、レジリエンスな国際物流を実現するうえで欠かせません。については、より多くの航空貨物を搭載することが可能であるワイドボディ機の離発着に対して、空港着陸料を減額するなどの優遇措置を講じることを国に求めます。

首都圏空港の国際航空取扱量を安定・拡大し、国際競争力を強化するため、成田空港と羽田空港を同一空港とみなした一体的な運用の実現を国に求めます。

これにより、成田空港と羽田空港の一体的な首都圏空港としての機能強化を推進するとともに、国際航空貨物物流の安定化などを通じ、我が国における空港の国際競争力を向上させることで、円滑な国際物流の構築に寄与することができます。

4. 地球環境問題への対応

現状と課題

経済活動・日常生活に伴い排出される二酸化炭素(CO₂)をはじめとした温室効果ガスの影響による気候変動問題は、国際社会が一体となって直ちにに取り組むべき重要な課題であり、我が国は、2020年10月に2050年のカーボンニュートラル^(※)を目指して脱炭素化に取り組むことを宣言しました。また、2021年4月には、2050年の目標と総合的で、野心的な目標として、2030年度に、温室効果ガスを2013年度比で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ます。しかし、これらの目標を実現することは、決して容易なものではありません。

2021年に開催された、第26回気候変動枠組条約締約国会議(COP26)では、2030年までに観光部門での温室効果ガス排出量を半減させ、2050年までにカーボンニュートラルの達成を目指す「観光における気候変動対策に関するグラスゴー宣言」が発表されました。近年、観光産業においても「持続可能な観光開発」への取り組みが求められており、観光における環境への意識は高まり、温室効果ガス削減が求められています。

一方、我が国の産業関連統計では観光を独立部門として位置づけていないため、エネルギー消費、二酸化炭素排出量などの統計値は、各部門における観光の寄与分を計上して合算するしかありません。すそ野が広く関係業種や事業者が多岐にわたる観光産業において、温室効果ガス排出削減の取り組みを進めるうえで、目標に対する進捗や成果などがわかりにくいことが課題となっています。

※カーボンニュートラル…温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること

重点政策

温室効果ガスの全排出量のおよそ1割を排出している観光分野において、取り組みをすすめることは、国際社会が一体となって取り組むカーボンニュートラルの実現に大きく寄与するとともに気候変動問題を解決し、地球環境の保全につながるものです。

観光産業における脱炭素化を推進するため、観光地域経済調査の対象業種など、観光に関連した業種の事業者における温室効果ガス排出量を集計して定期的に公表するなど、観光関連産業における温室効果ガス排出削減の可視化にむけて取り組むことを求めます。

これにより、国の2050年目標、および2030年目標の達成とともに、グラスゴー宣言の目標達成に寄与し、観光産業における脱炭素化を推進することにつながります。更には、温室効果ガスの削減において、我が国が国際的にリーダーシップをとることにもつながります。