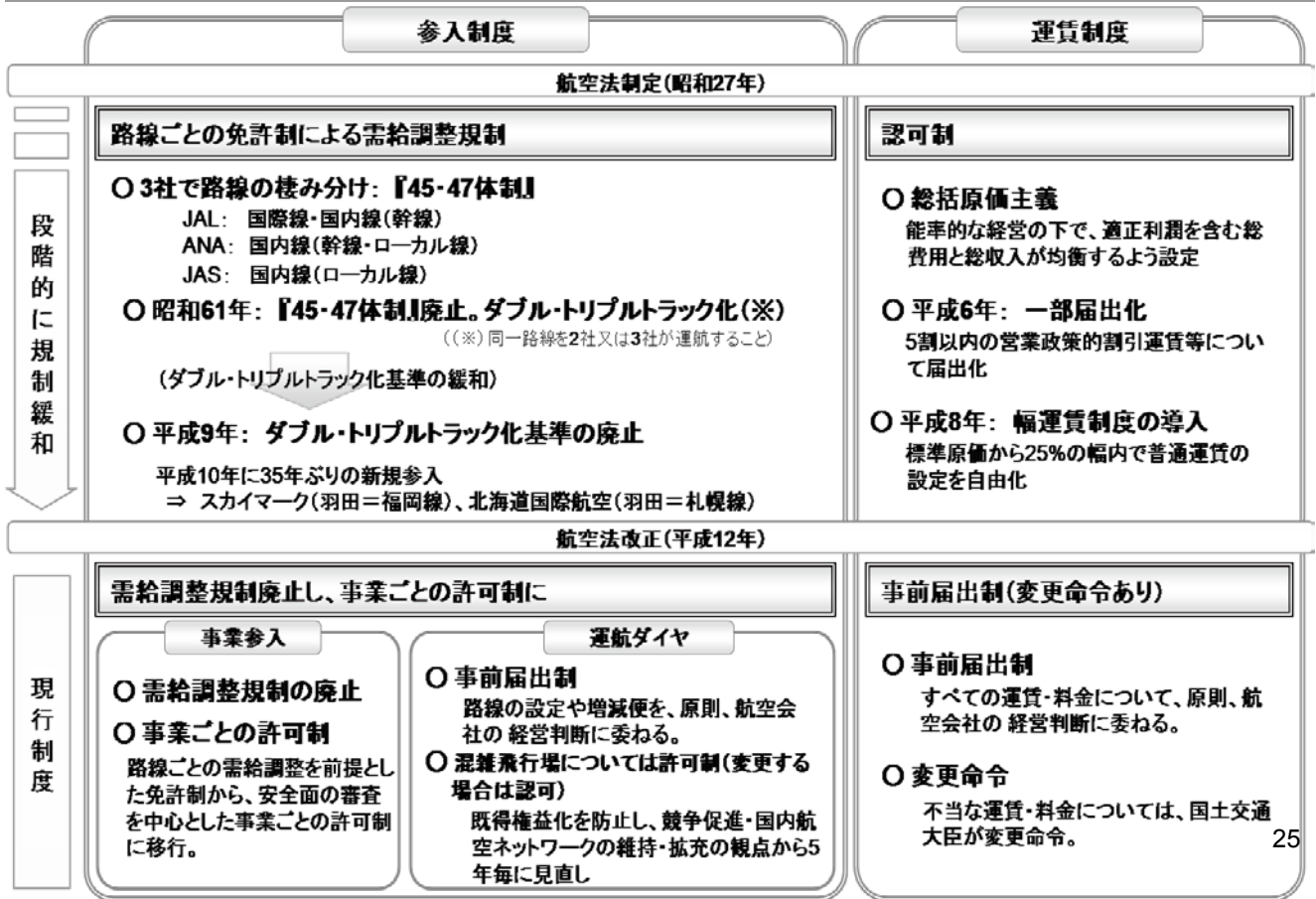
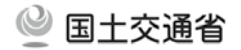


国内航空分野における参入規制緩和の経緯



出典：国土交通省

「45・47体制」

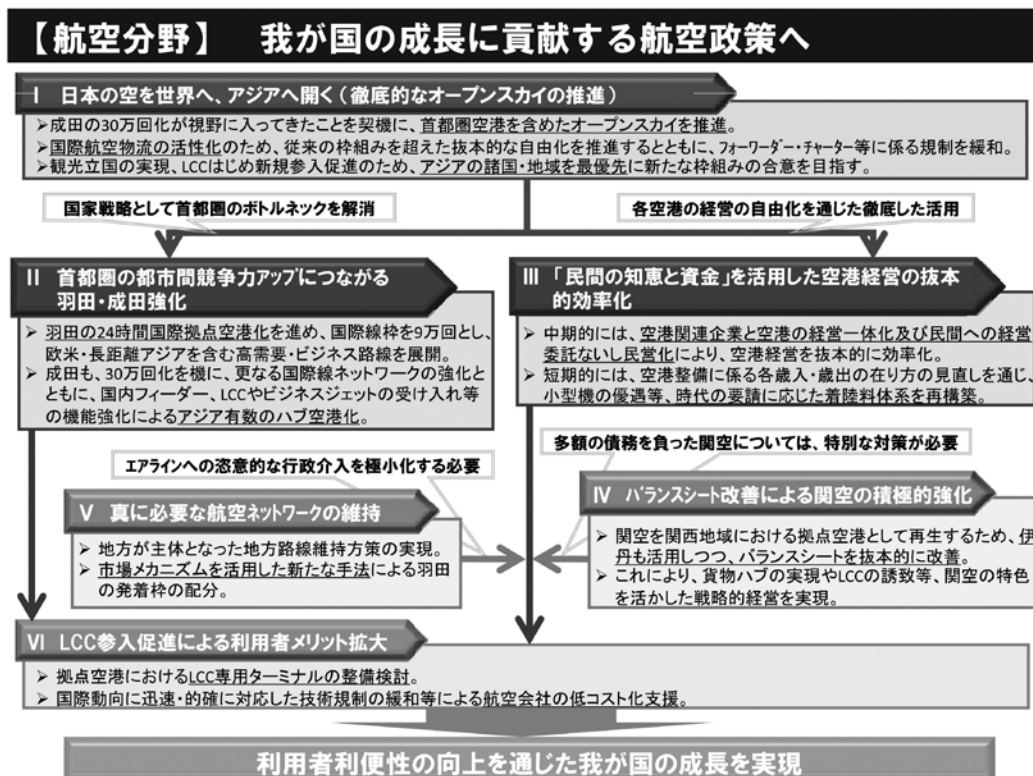
昭和61年の運輸政策審議会答申にて廃止された国内定期航空運送事業者の参入制度であり、昭和45年閣議了解・昭和47年大臣通達のためこう呼ばれる。この制度下では、JALは国際線と国内幹線、ANAは国内幹線とローカル線、JASは国内ローカル線との割り振りとなっていた。(幹線：札幌、東京、大阪、福岡および那覇)

人口が減少に転じ、急速に少子高齢化が進展するという厳しい局面を迎えている局面において、将来にわたって持続可能な国作りを進めるためには、人材・技術力・観光資源などの優れたリソースを有効に活用し、国際競争力を向上させるための成長戦略の確立が焦眉の急となっていることから、2009年10月26日に有識者で構成する国土交通省成長戦略会議を設置し、「航空分野」、「観光立国」など5つの課題についての検討を開始した。会議における検討結果は、2010年5月17日に「国土交通省成長戦略」として取りまとめられた。

航空分野の成長戦略は、「首都圏空港強化の遅れ」、「航空システムを支える空港・航空会社の高コストかつ赤字体質」、「真に必要な路線網を維持する仕組みの不全」の3点の基本認識に立ち、以下の6つの具体的戦略を提言している。

- I. 日本の空を世界へ、アジアへ開く（徹底的なオープンスカイの推進）
- II. 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化
- III. 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化
- IV. バランスシート改善による関空の積極的強化
- V. 真に必要な航空ネットワークの維持
- VI. LCC参入促進による利用者メリット拡大

観光分野については、観光立国に向けて「訪日外国人旅行者の誘致戦略」、「観光地の魅力度向上戦略」、「観光立国推進のための基盤整備と国民意識の改革戦略」の3つの戦略を策定し、7つの戦術を用いて観光政策を推進していくよう提言している。



出典：国土交通省

〈国土交通省成長戦略に対する航空連合の受け止め〉

1. 公租公課も含めた空港整備勘定のあり方の見直し、空港経営の効率化、成田・羽田の利便性の向上など、航空連合がこれまで産業政策提言の中で主張してきた課題やその解決方法・道筋が示されており、一部例外はあるものの、総じて航空連合の提言内容と大きな相違はないと受け止める。
2. 今後、当該戦略のもとで具体的な施策への反映が検討される過程においては、利用者・事業者のみならず、働くものの意見も取り入れながら、進めていく必要がある。
3. また、検討状況・進捗状況については、適宜公表するなどして可能な限り透明性を確保することも重要である。

参考資料

日本再興戦略(航空関係部分抜粋)(平成25年6月14日閣議決定)

参考資料

一. 日本産業再興プラン

5. 立地競争力の更なる強化

②公共施設等運営権等の民間開放(PPP/PFIの活用拡大)

○コンセッション方式の対象拡大

・空港、上下水道、道路を始めとする公共施設について、公共による管理から、民間事業者による経営へと転換することにより、サービスの向上や公共施設を活用した新しい価値を生み出す経営手法である公共施設等運営権制度(いわゆる「コンセッション」)の導入を推進する。
具体的には、空港においては対象を仙台空港など国管理空港等に拡大することについて、早期かつ着実な実施を目指す。

③空港・港湾など産業インフラの整備

ヒトやモノの国際的な移動を円滑化するため、首都圏空港や戦略港湾の強化を図る。

○首都圏空港の強化と都心アクセスの改善

・今年度末の羽田空港の国際線3万回増枠、来年度中の成田空港の30万回化を着実に実施しつつ、首都圏の各空港地方路線と海外路線との接続を改善するなどの更なる機能強化を検討する。

二. 戦略市場創造プラン

テーマ4：世界を惹きつける地域資源で稼ぐ地域社会の実現

②観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会

○査証発給要件緩和、入国審査迅速化等の訪日環境の改善

・首都圏空港の容量拡大を背景とした首都圏空港を含めたオープンスカイの戦略的な推進、LCCの参入促進等による航空ネットワークの充実、ビジネスジェットの利用環境の整備等を実施する。

三. 国際展開戦略

2. 海外市場獲得のための戦略的取組

①インフラ輸出・資源確保

「インフラシステム輸出戦略」を迅速かつ着実に実施する。

○トップセールスの実行と官民連携体制の強化

○経済協力の戦略的な活用

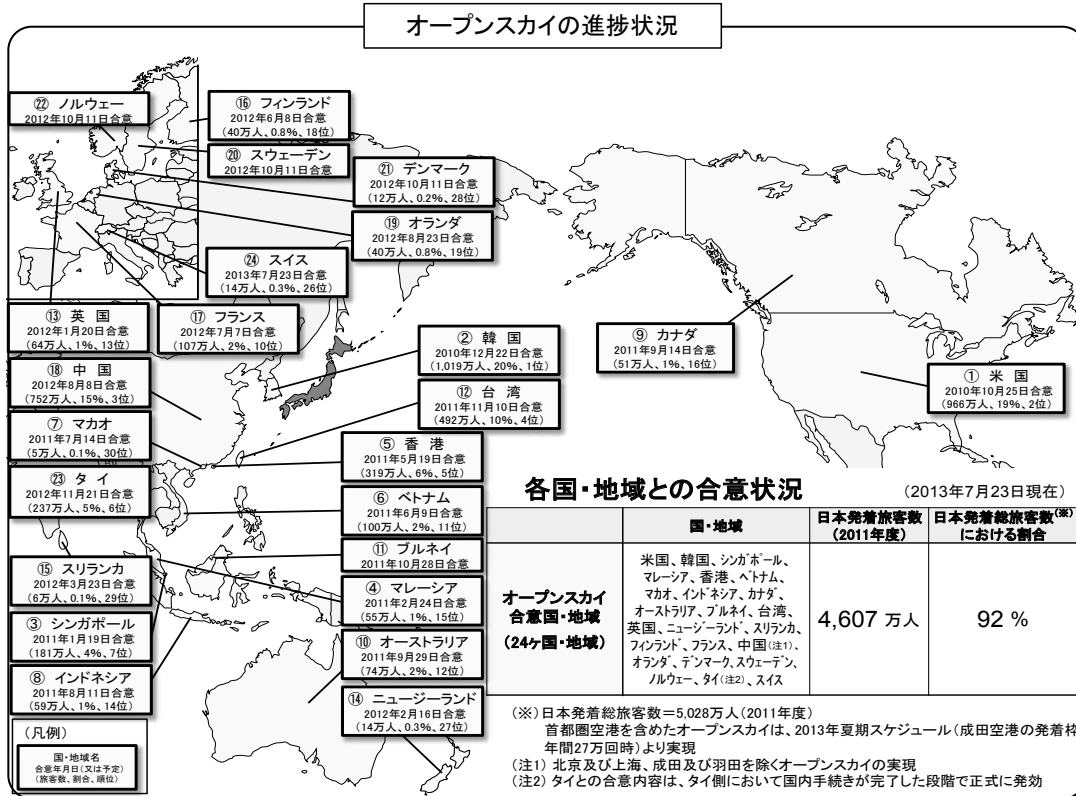
○公的ファイナンススキームの充実 等

日本再興戦略の中短期工程表(航空関係部分抜粋)

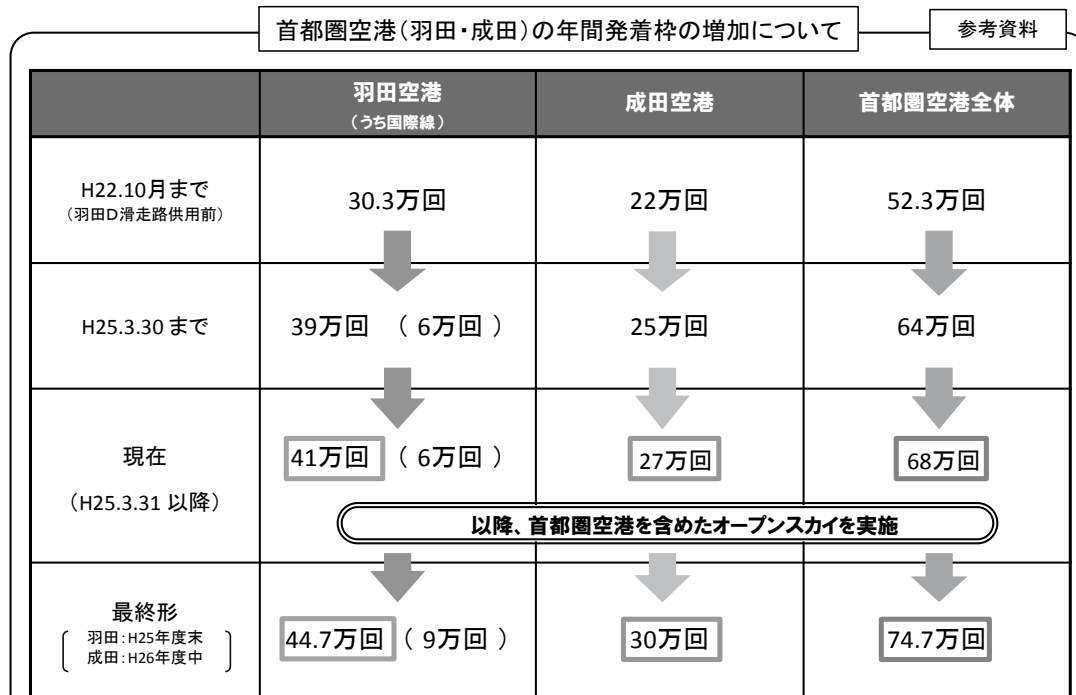
項目	2013年度			2014年度	2015年度	2016年度	KPI
	概算要求 税制改正要望等	秋	年末	通常国会		~	
立地競争力の更なる強化	公共施設等運営権等の民間開放	法案成立	国管理空港等における民間事業者への運営委託手法等を具体的に検討		・仙台空港等における公共施設等運営権を決定した指合の運営権者の公募・選定手続 ・仙台空港等における運営権者の選定	仙台空港等における運営権者に対する業務の引継ぎ及び運営委託の開始	・2020年までに、世界銀行のビジネス環境ランキングにおいて、日本が、現状先進国中15位→3位以内に入る。
	産業インフラの整備	羽田空港国際線3万回の増枠実現		首都圏空港の更なる機能強化			・2020年までに、世界の都市総合ランキングにおいて、東京が、現状4位→3位以内に入る。
世界を惹きつける地域資源で稼ぐ地域社会の実現	観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を呼び込む社会	査証発給要件緩和、入国審査迅速化等の訪日環境の改善		航空ネットワークの充実、ビジネスジェットの利用環境の整備			・2030年には訪日外国人旅行者3,000万人を超えることを目指す。 ・2030年には観光収入でアジアのトップクラス入りを目指す。
海外市場獲得のための戦略的取組	インフラ輸出・資源確保	インフラシステム輸出戦略の決定・迅速かつ着実な実施		トップセールスの実行と官民連携体制強化 経済協力の戦略的な活用 公的ファイナンススキームの充実 等			・我が国企業の2020年のインフラシステム受注約30兆円(現状約10兆円)

出典：国土交通省

参考資料4 オープンスカイの進捗状況



参考資料5 首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加について



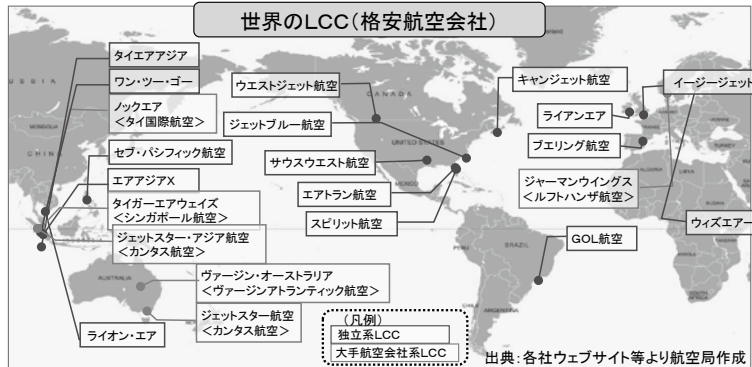
- * 1. いずれも年間当たりの回数である。
- * 2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。
- * 3. 羽田空港の発着枠数の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。

出典：国土交通省

参考資料

世界のLCC(格安航空会社)

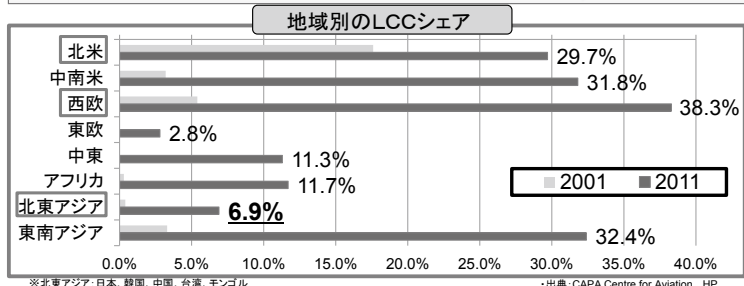
- LCC (Low Cost Carrier: 格安航空会社) は、米国市場・欧州市場に加え、東南アジア市場等においても積極的に事業を展開。
- 世界の航空輸送市場において、LCCのシェアは全体の2~3割を占めるに至っている。



世界の航空会社ランキング [旅客数 平成23年]

国際線		
航空会社	旅客数 (千人)	
1	ライオンエア	76,422
2	ルフトハンザ航空	49,755
3	イーージェット	42,028
4	エミレーツ航空	32,730
5	エールフランス	32,597
6	ブリティッシュ エアウェイ	29,307
7	エアベルリン	25,825
8	KLMオランダ航空	25,066

国内線		
航空会社	旅客数 (千人)	
1	サウスウエスト航空	110,687
2	デルタ航空	92,023
3	中国南方航空	74,648
4	アメリカン航空	65,303
5	USエアウェイ	46,619
6	中国東方航空	45,595
7	中国国際航空	42,072
8	ユナイテッド航空	40,524



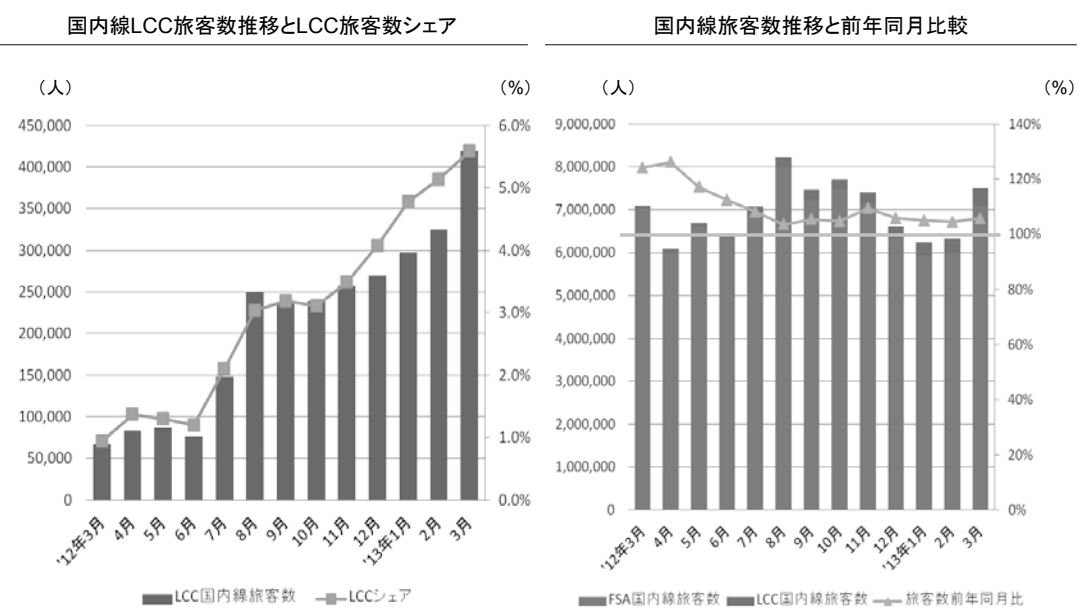
出典: IATA(国際航空運送協会) World Air Transport Statistics 56th edition

17 出典: 国土交通省

参考資料7 我が国のLCC旅客数推移と旅客数全体の前年比較※国内線対象

我が国のLCC旅客数推移と旅客数全体の前年比較(国内線対象)

- LCCの旅客数は徐々に増加してきており、2012年3月時点で40万人程度あり、国内線の5.6%を占めている
- 国内線全体の旅客数は昨年度と比べ成長し、LCCも航空需要の増加に貢献していると考えられる



18 出典: 国土交通省

航空機燃料税の引き下げ

国土交通省

我が国航空企業の国際競争力強化のため、平成23年度税制改正において、平成23年度から25年度までの3年間、航空機燃料税を引き下げ。

我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化の実現

世界の潮流

航空自由化の進展

▶航空会社間のグローバルな提携の進展
▶LCCの台頭

グローバルなレベルでの競争の激化

我が国航空会社の現状

国際的に比較して高コスト体質

▶人件費、燃料費等、どの費用項目も高い水準
▶世界的に希有な航空機燃料税も重い負担

我が国航空会社の国際競争力の低下

国際競争力強化のための集中改革の実施

平成23年度～25年度を「集中改革期間」と位置付け、我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化を実現。

航空会社の自己改革

▶人件費、燃料費、機材費等、あらゆる分野におけるコスト削減努力を集中的に実施。グローバルベースで優位な収益体質を構築。

航空行政の改革

▶成長戦略に基づく航空行政の改革を推進。徹底的なオープンスカイの推進、首都圏空港の機能強化、関空・伊丹の経営統合等を実現。

航空会社の自己改革を前提とした緊急的支援策を実施

集中改革の促進のための緊急的支援

航空機燃料税の引き下げ

	改正前	改正後
本則	26,000円/キロリットル	18,000円/キロリットル
沖縄路線	13,000円/キロリットル	9,000円/キロリットル
離島路線	19,500円/キロリットル	13,500円/キロリットル

※1 航空機燃料税については、自治体による空港対策に充てられていることから、現行どおり。
※2 沖縄路線の軽減措置については、沖縄振興特別措置法の期限である平成23年度末までとされていたが、平成24年度税制改正において、2年間延長(平成25年度まで)された。

26

出典：国土交通省

航空連合の基本的な考え方

新たな国際連帯の取組み

議論・検討が不十分

理由① 国際的取組みの新たな財源に関する議論は、新たな財源の必要性の検証、財源の使途などについて透明性を確保しつつ、様々な選択肢の中で広く行われるべき。

理由② 手段の1つである『国際連帯税』のみに議論が集中。国民・関係者に対する理解促進の取組みなど十分な議論・検討が必要。

航空券連帯税

受益と負担の関係が不明確な税であり、導入には反対

理由① 航空利用者の負担による、貧困や飢餓など地球規模の課題解決の財源を補完する仕組みの一つとされているが、受益と負担の関係が不明確であり、合理性に欠ける。

理由② 飛行機に乗れる「豊かな」人たちから徴収し、貧しい人に再配分する考え方があるが、低料金で利用できる事業モデルも一般化しつつあり、航空は日常的な移動手段と言える。

理由③ 合理的理由を欠いた税によって利用者負担が増加することについて、利用者の理解を得ることは困難と考えられ、航空産業の健全な発展を阻害する懸念がある。

(航空連合作成)

航空券連帯税

各国における導入状況

コナクリ宣言

(2008年「開発のための革新的資金調達に関するリーディング・グループ」第5回総会)
28カ国が航空券連帯税導入の意図を表明した旨記載

仏資料 (2010年6月)

実施国12カ国：フランス、韓国、チリ、モーリシャス、マダガスカル、ニジェール、ブルンジ、コートジボワール、ブラジル、キプロス、ガボン、ヨルダン

我が国在外公館を通じて調査

- **実施国**：フランス、韓国、チリ、モーリシャス、マダガスカル、ニジェール、ガボン、(以下は仏資料に未掲載)マリ、ブルキナファソ、コンゴ共和国
- **廃止または未実施**：ヨルダン、ブラジル、キプロス、ブルンジ
(コートジボワールについては確認中。なお、ブラジルについては航空券への課税によらず一般財源からUNITAIDへの拠出を実施。)

コナクリ宣言に記載されている国の多くは、仏語圏を中心とするアフリカ各国。

➡ **欧米及びアジア各国で新たに導入する動きは、今のところ見られない。**

航空券連帯税

各国における実施状況の例



各国ともに、自国からの出発便のみを課税対象とし、到着便及びトランジット便を除外。国内線を含むか否かは各国で異なる。

フランス (2006年導入)

国際便：ビジネス以上：40ユーロ、エコノミー：4ユーロ、
国内・欧州圏内便：ビジネス以上：10ユーロ、エコノミー：1ユーロ
税込：1.63億ユーロ(2010年、約179億円)
用途：概ね約9割をUNITAIDへ(HIV/エイズ、マラリア、結核の対策)、残り1割はIFFImに拠出しGAVIを通じ予防接種促進に。さらに2011年から拠出先に世界基金(世界エイズ・結核・マラリア対策基金)を追加。

韓国 (2007年に5年間の時限立法で導入。2012年8月に5年間の延長を決定。なお、国税ではなく寄与金(「国際貧困撲滅寄与金」)であり、政府予算外で運用。)

国際便に一律1000ウォン
徴収額：約150億ウォン(約10.5億円。2010年收入は前年の残額含め約166億ウォン。)
用途：徴収額の約半分をUNITAIDに、2010年からGAVIにも拠出(2010-12年100万ドル)、残りは韓国NGO等のアフリカの疾病対策事業に利用。

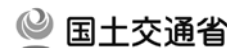
3

出典：外務省

航空ネットワークの基盤作りのため、昭和45年に空港整備に係る特定財源として空港整備特別会計が作られた。空港使用料や航空機燃料税といった利用者・事業者負担を主な財源とし、それらを一旦特別会計という大きな財布にいれ、そこから各空港の整備費を捻出するというプール制を取っている。空港を作りネットワークが拡充すると、歳入規模が大きくなり新たな投資原資が生まれるため、ネットワークの構築期には有効なスキームである。一方、国内の空港が概成し、空港整備がネットワークの拡充から質の向上に力点が移った現在では、適切な規模の利用者負担を効率的・効果的に運用することが求められており、歳入と歳出の関係が不透明となるプール制は問題が大きい。

また平成20年度より、行政改革推進法で示された特別会計改革によって、空港整備特別会計とその他4特別会計（道路整備、治水、港湾整備、都市開発資金融通）が統合され、社会資本整備事業特別会計となった。勘定区分として、道路整備、治水、港湾、空港整備、業務の5勘定が設けられたが、基本的に空港整備に関する財源スキームは変更されていない。

1 空港整備勘定とは



昭和42年度 第一次空港整備五箇年計画開始

第一次空港整備五箇年計画が開始された昭和42年の時点で我が国には既に58空港が存在していた。しかし昭和40年代に入り、航空輸送需要の急速な増大、航空機の大形化、高速化に対処するため、中長期的見通しに立った空港整備を推進する必要性に迫られたこと、また41年には航空機事故が相次いで起こり、航空交通の安全の確保を図っていく必要に迫られたことなどから、長期計画を策定。

昭和45年度 空港整備特別会計創設

航空輸送量の急激な増加と航空機の高速化、大型化に伴う空港整備等に対処するとともに、受益と負担の関係を明確にする観点から、滑走路や管制サービスの直接の受益者である航空会社が支払う空港使用料等の歳入を主な財源とし、空港の維持運営・整備や管制業務を行うため、空港整備特別会計を設置。

昭和47年度 航空機燃料税導入(13,000円/kl)

第二次空港整備五箇年計画(昭和46～50年度)での航空輸送量の急激な増加と航空機の高速化・大型化の急速な進展に伴い空港の整備拡張や、航空機騒音対策、さらには航空保安施設・管制施設の拡充に航空輸送の安全確保等を緊急に推進していく必要が生じたため創設された。

昭和54年度 航空機燃料税率改定(26,000円/kl)

航空機騒音対策事業の拡充等に伴い国の空港対策費が増大してきていること、また関西空港の整備、羽田の沖合展開が具体的な課題となっており、そのための財源を手当てする必要があったことから税率が引き上げられた。

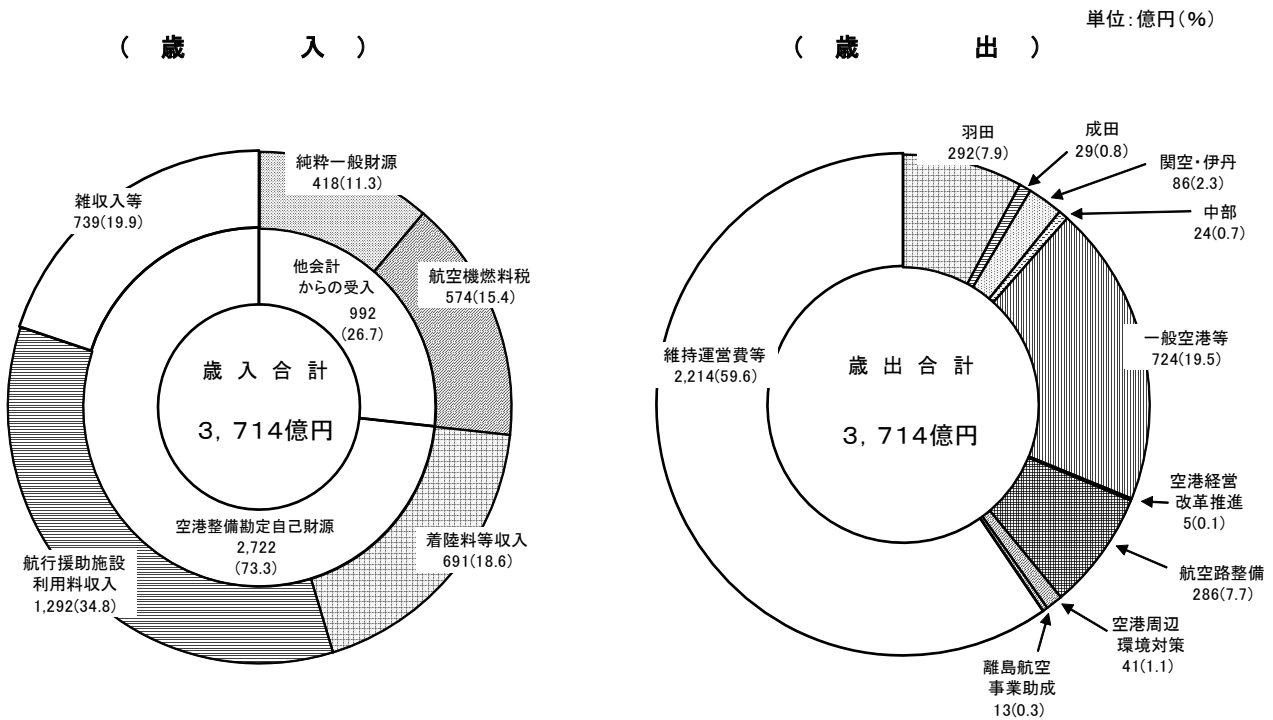
平成20年度 社会資本整備事業特別会計空港整備勘定へ

受益と負担の対応関係や収支等を明確化しつつ、社会資本の整備に関して縦割りの弊害を除去し、事業間連携の強化等を図ることで、効率性の向上に資するとともに社会資本整備全体としての通覧性を確保する観点等から、これらを統合し「社会資本整備事業特別会計」を設置。「社会資本整備事業特別会計空港整備勘定」となった。

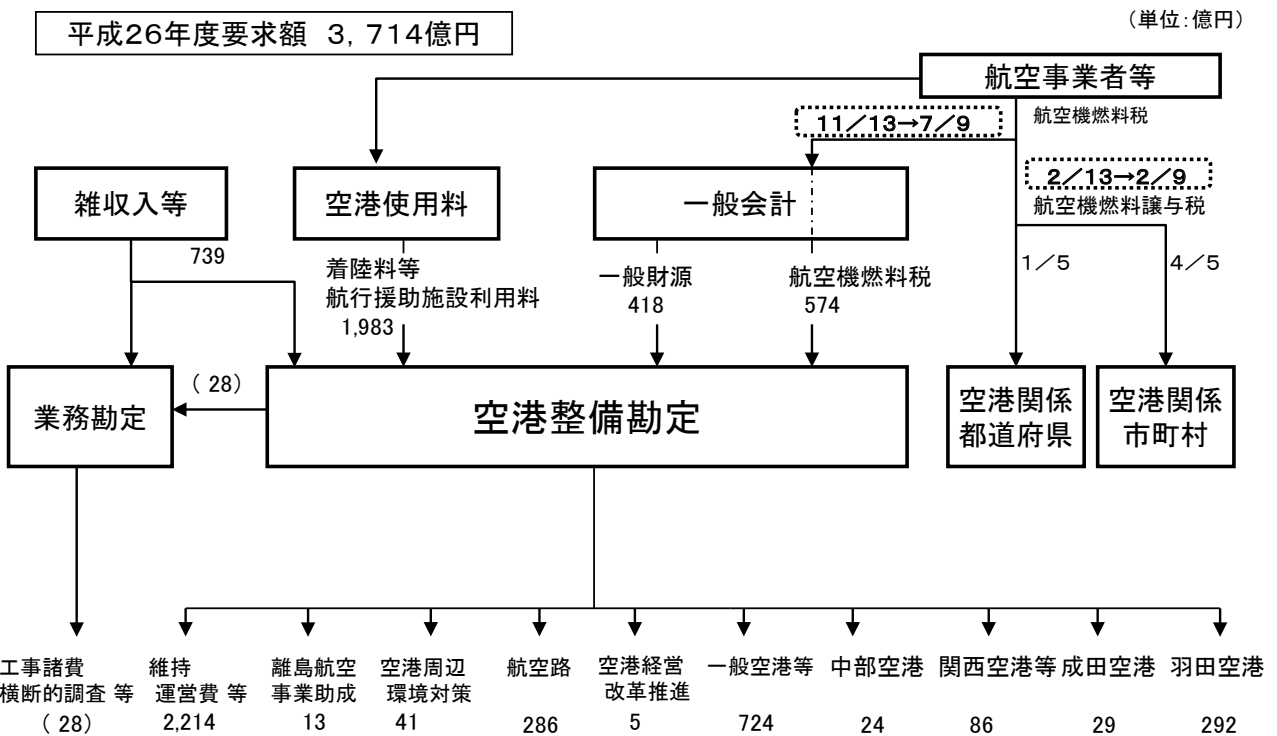
9

出典：国土交通省

○空港整備勘定の歳入・歳出規模(平成26年度要求額)



○空港整備勘定のしくみ



(注) () 書きは再掲。
 [] は平成26年度から3カ年の特例措置の延長を要望。

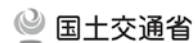
参考資料12 「空港法」

従来の名称は「空港整備法」であったが、2008年6月18日法改正がなされ、「空港法」に名称が変更された。「東アジア地域における空港整備の進展による空港間競争の激化」「配置的側面からの空港整備の概成」「利用者ニーズの多様化、高質化」「空港における事件・事故の多発」などの空港を巡る社会情勢の変化を背景に、空港政策の重要課題は「整備」から「運営」へシフトしてきているとの認識から、法の目的として「我が国の国際競争力の強化及び地域の活力の向上に寄与する」ことなどが追加された。

その内容は、「空港の設置および管理に関する基本方針」を策定し、空港整備と運営に関する中期的なあり方を明示するなど評価すべき点もあるが、日本の空港運営全体の見直しには至っておらず、着陸料収入や航空機燃料税などの利用者負担に偏った空港整備財源の見直しなど、効率的・効果的な空港運営のあり方という点では課題を残している。

参考資料13 今後の空港整備事業

今後の空港整備事業



- 全国にある空港の更新・改良等を順次進めるべく、これまでに引き続き、毎年度一定の事業費のほか、空港能力向上等のための事業費が必要。

羽田空港の機能維持・向上

【国際線地区の拡充】

- 国際線9万回への増枠に必要な整備
エプロン増設・改良／CIQ施設の増設／空港アクセス道路改良

【発着容量の拡大】

- 発着容量44.7万回への増枠に必要な整備
エプロンの新設・改良

【長距離国際線の輸送能力増強】

- 深夜早朝時間帯に就航する長距離国際線の大型化を可能
C滑走路延伸事業



航空管制の機能維持・向上

・管制施設の性能確保

航空機を安全に飛行させるために不可欠な精密機器であり、健全に維持管理することが重要。寿命を迎える前の更新(取替)が必要。

航空路管制に必要な施設



航空路監視レーダー
(航空路の航空機の監視)



管制情報処理システム
(管制室)

空港管制に必要な施設



空港監視レーダー
(空港周辺の航空機の監視)

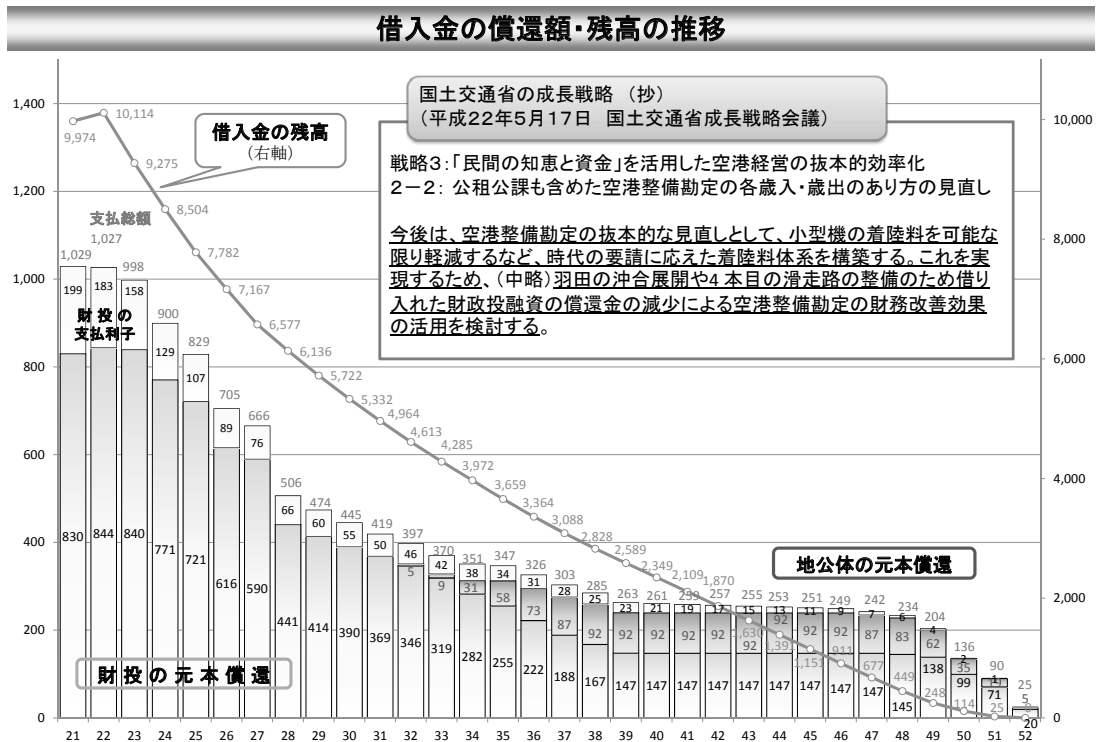


管制情報処理システム
(管制塔)

59

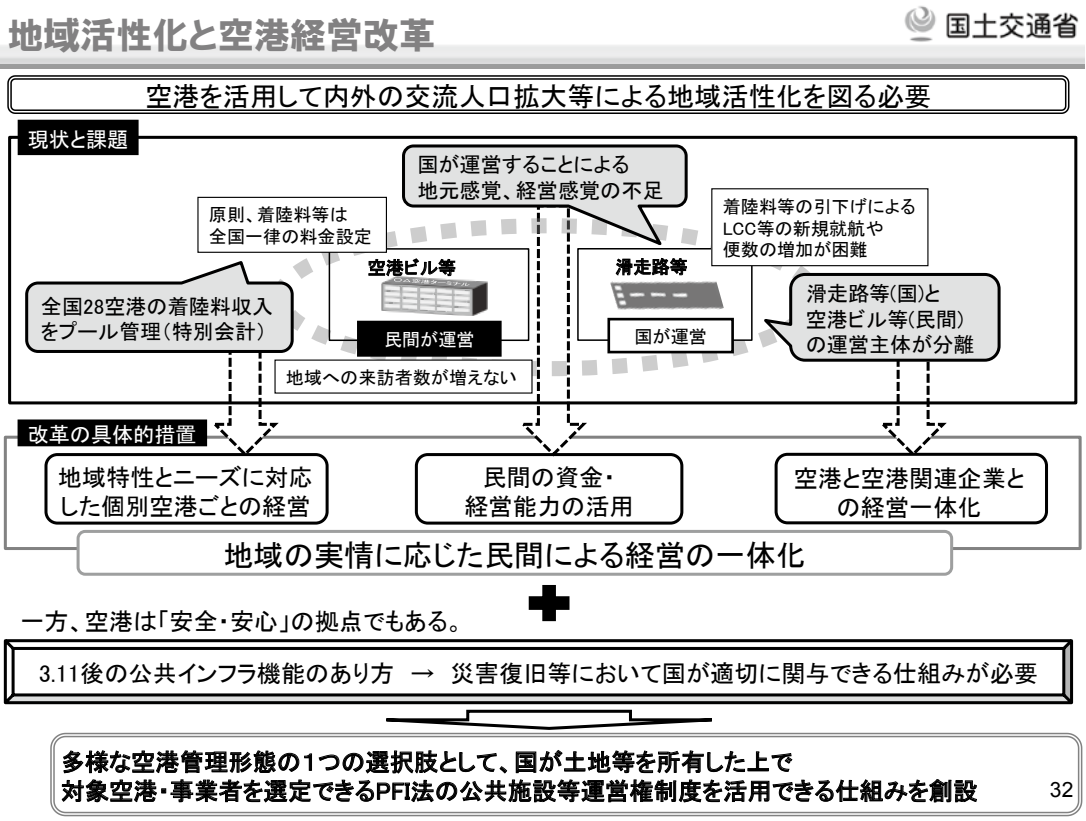
出典：国土交通省

参考資料14 羽田空港の拡張に係る償還について



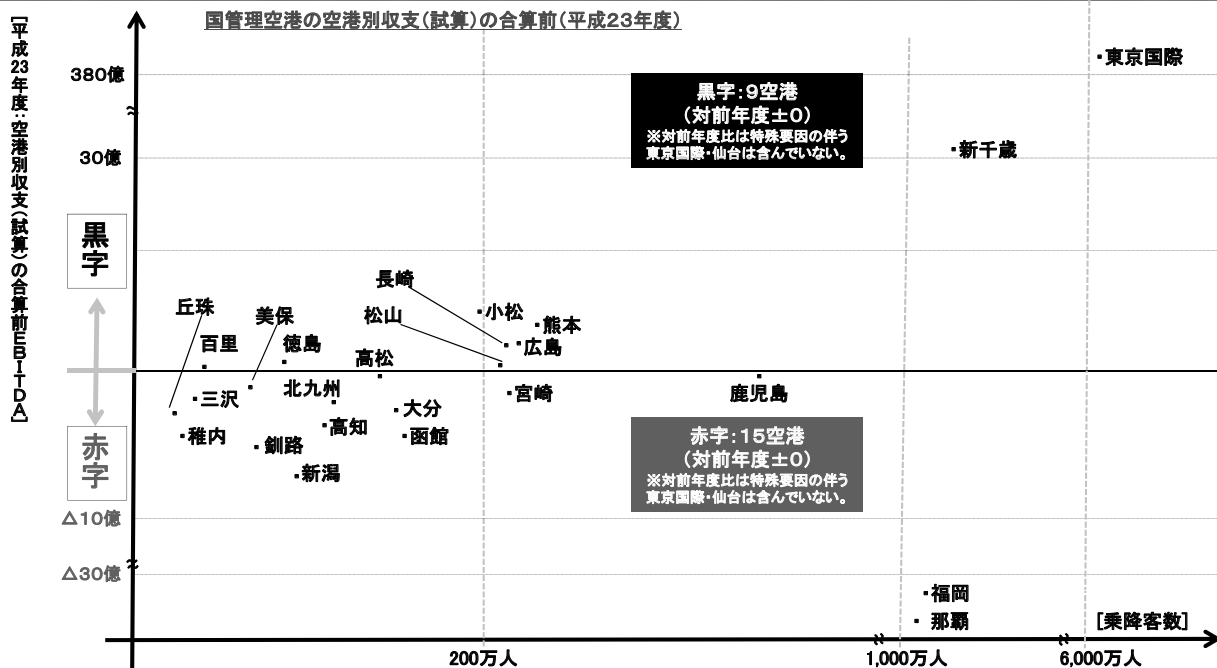
出典：国土交通省

参考資料16 地域活性化と空港経営改革



出典：国土交通省

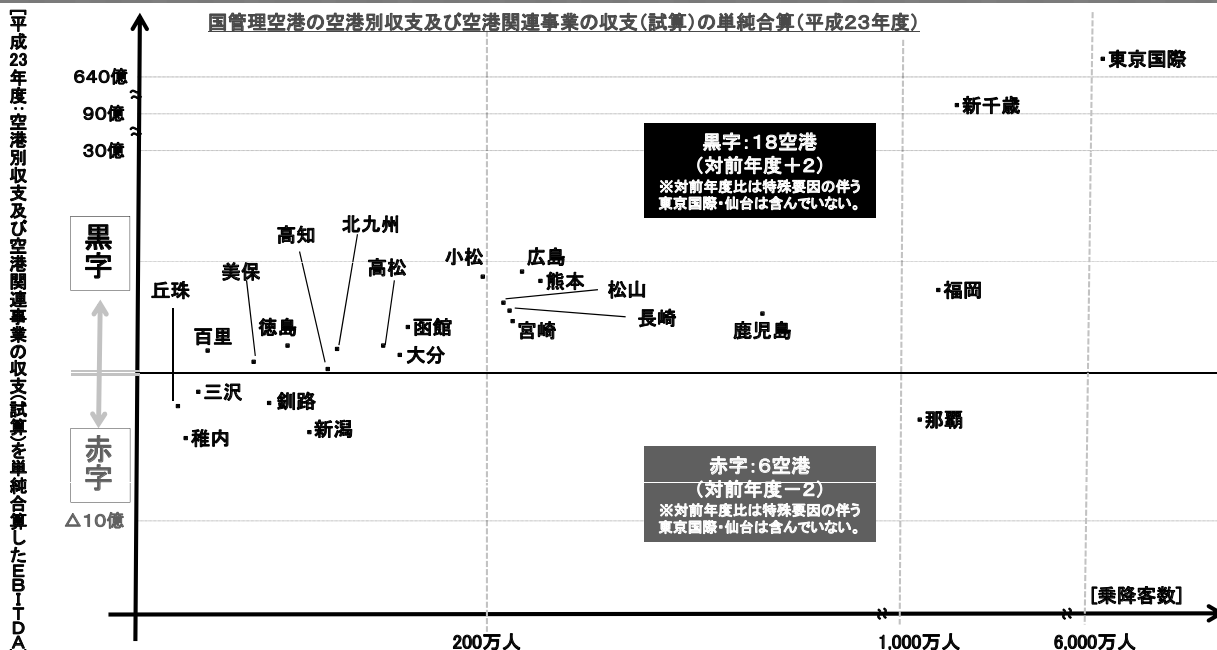
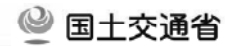
空港毎の収支状況(EBITDA^{※1} 試算) 合算前



※注1:「EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (利払前税引前償却前営業利益) = 経常損益 + 支払利息 + 減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー(実質的な利益水準)を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。
 ※注2: 試算パターン③(空港整備に係る経費を費用に計上するとともに、純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上)に基づいて作成したものである。
 ※注3: 仙台空港は東日本大震災の影響による、復旧のための空港整備経費の約19億円増や被災から運航再開までの間の着陸料収入減等、特殊要因が伴うため上表には記載していないが、仙台空港の合算前EBITDAは△約26億円。(なお、平成22年度収支においても、東京国際空港に特殊要因が伴っていたため、本表には記載しなかった。)
 ※注4: 八尾空港は前年度に引き続き乗降客数がゼロのため、記載していない。

8

空港毎の収支状況(EBITDA^{※1} 試算) 合算後

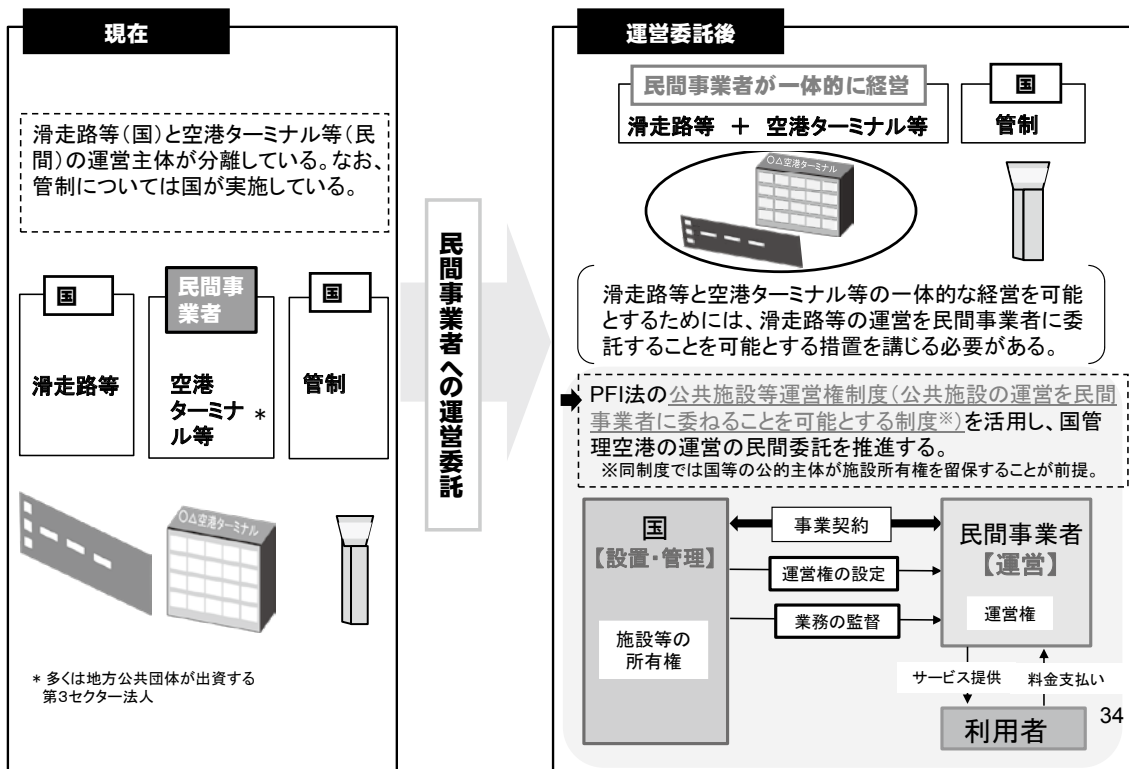


※注1:「EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (利払前税引前償却前営業利益) = 経常損益 + 支払利息 + 減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー(実質的な利益水準)を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。
 ※注2: 「合算後」については、「合算前」に空港関連事業(旅客、貨物ターミナルビル事業者及び駐車場事業者)の収支に基づいたものを単純合算して作成したものである。
 ※注3: 仙台空港は東日本大震災の影響による、復旧のための空港整備経費の約19億円増や被災から運航再開までの間の着陸料収入減等、特殊要因が伴うため上表には記載していないが、仙台空港の合算後EBITDAは△約21億円。(なお、平成22年度収支においても、東京国際空港に特殊要因が伴っていたため、本表には記載しなかった。)
 ※注4: 八尾空港は前年度に引き続き乗降客数がゼロのため、記載していない。

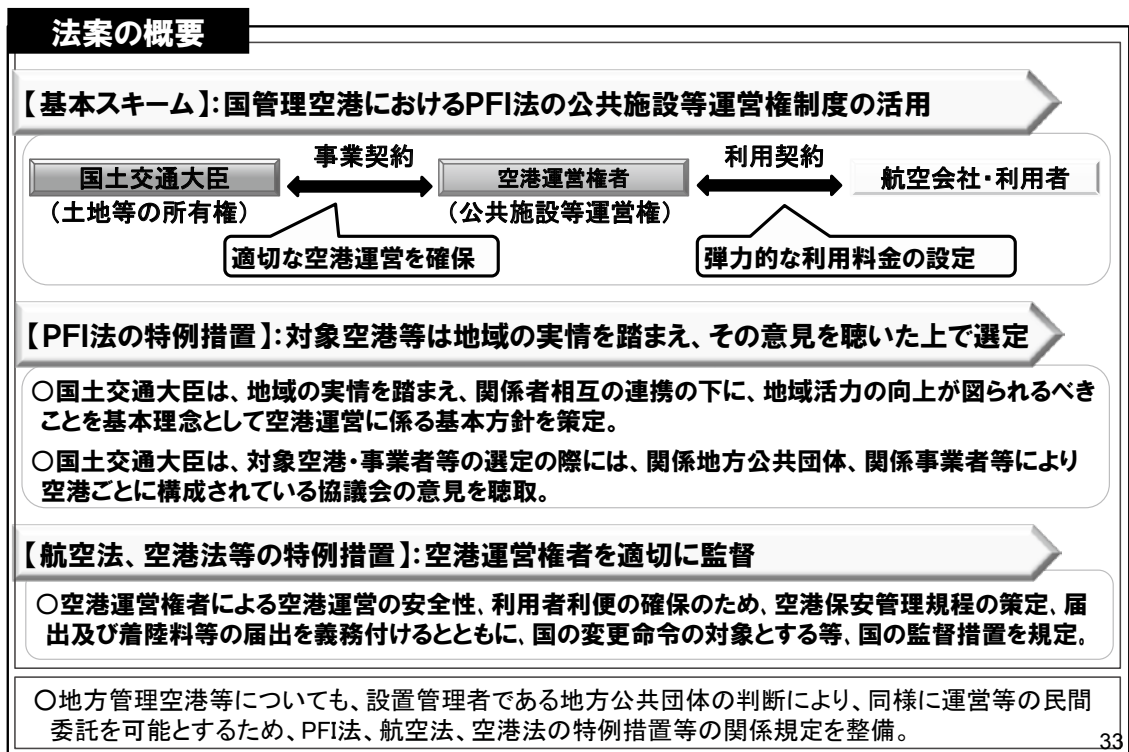
9

出典: 国土交通省

1 公共施設等運営権制度を活用した国管理空港の運営の民間委託について 国土交通省



民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案 国土交通省



出典：国土交通省

平成25年6月19日、第183回常会参議院本会議にて、民主党政権時から航空連合が成立に向け取組んできた「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案（民活空港運営法案）」が可決成立しました。審議日程の都合上、成立が危ぶまれる情勢でしたが、航空連合の継続的な働きかけが奏功し、民主党航空政策議員フォーラムメンバーの尽力が結実したと言えます。また、本法案には航空連合の要望が反映された以下の附帯決議が付されています。

《民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案に対する附帯決議》

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。

- 一 空港は、国及び地域にとって重要な公共インフラであることから、空港運営の形態にかかわらず、利用者や航空会社に対して、空港の機能が安全、安定的かつ利用しやすい形で提供されることが必要である。このため、本法による空港運営の民間委託を行うに当たっては、空港運営権者がコスト削減を行うことにより、空港利用者へのサービス水準及び安全性が低下することがないように、また、着陸料等の大幅な値上げや高額な旅客取扱施設利用料の新設により、航空会社及び利用者の負担が大幅に増大することがないように、国が本法に基づく基本方針等において空港運営の方針を明確に指示するとともに、民間事業者の運営体制について確認を行い、人的及び技術的援助を含めた必要な措置を講じること。
- 二 空港は、大規模災害の発生時において、救出活動・医療活動の拠点、緊急物資の輸送のための拠点など、極めて重要な役割を担うことに鑑み、大規模災害により空港に被害が発生した場合には、早期に復旧ができるよう、滑走路、誘導路等の基本施設は国の責任で行うことはもとより、旅客ターミナル施設等の空港機能施設においても、空港運営権者である民間事業者に対して必要な支援及び指導に努めること。
- 三 民間事業者の選定を行うに当たっては、法定の要件遵守はもちろんのこと、国・地域の健全な発展に資するよう配慮すること。また、協議会の意見を聴取する際には、地域経済活性化を主体的に担う地方公共団体や経済団体、当該空港で働く人々を含め、関係当事者の幅広い意見が反映される仕組みを整備するよう努めるとともに、運営委託後も、その効果等について定期的な点検が行われるよう、必要な措置を講じること。
- 四 空港経営改革が検討・実行される際には、徹底的な効率化のもと、安全性の確保と利用者利便の向上に資する空港運営が担保されることを前提に、民営化、運営の民間委託、地方公共団体又は国による運営など、各空港の地域特性に適合した運営手法が選択されるよう十分配慮し、運営の民間委託を行わない国管理空港については、国が引き続き責任をもって、管理運営を行うとともに、コスト削減等の空港運営の効率化や改善に向けた取組みを推進すること。同時に、運営受託者から国に支払われる運営権の対価は、透明性と公平性を担保して運営の民間委託を行わない国管理空港の整備や維持運営に必要な財源が十分に確保されるよう、また、空港整備勘定への負担が軽減され、空港利用者に還元されるよう、適切に設定すること。
- 五 空港運営の改善に向けた取組みと併せて地方航空ネットワークの維持、充実が図られるよう地方航空ネットワークの支援措置の充実、強化について、欧米等における地方航空ネットワーク維持の補助制度を参考にしつつ、離島振興法に規定する「人の往来及び物資の流通に要する費用の低廉化」にも配慮して検討を進め、早急に結論を得て、必要な支援措置を講じること。

4. 戦略的成長プログラム

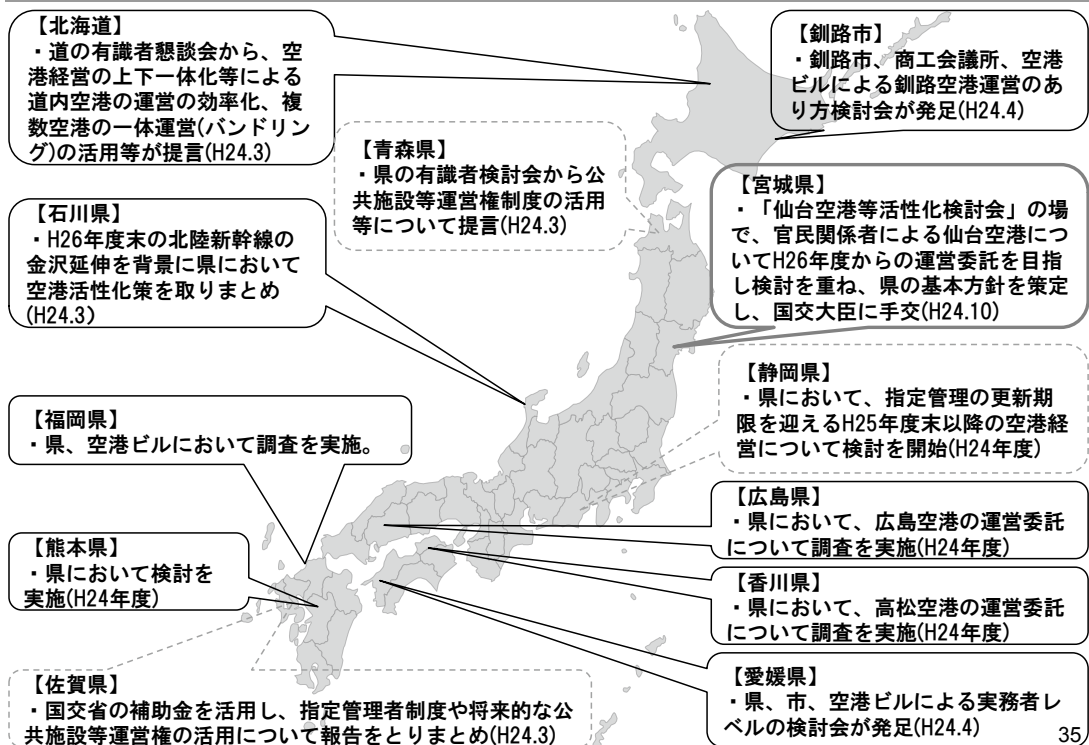
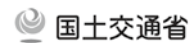


(1)航空成長	
重点プロジェクト	①旅客ネットワーク拡大戦略 ②貨物ハブ空港戦略 ③料金戦略 ④アクセス改善
(2)ターミナル成長	
重点プロジェクト	⑤「魅力ある商業エリア」の創造 ⑥伊丹空港関連用地の有効活用
(3)経営効率化	
重点プロジェクト	⑦経営効率化戦略
(4)安全安心・お客様満足向上・環境対策	
重点プロジェクト	⑧安全安心への取組み・お客様満足度向上 ⑨環境先進空港（スマート愛ランド構想）
(5)空港運営ノウハウの活用	
重点プロジェクト	⑩国際事業展開（海外・事業連携室（仮称）の設置） ⑪コンセッション実現

出典：新関西国際空港（株）

参考資料19 空港経営改革に関する各地の動き

1 空港経営改革に関する各地の動き



35 出典：国土交通省

国土交通省では、今後の人口減少・少子高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するため、交通政策全般にかかわる課題、交通体系のあるべき姿、交通に関する基本的な法制度や支援措置のあり方などについて検討を行うこととし、2009年11月に交通基本法検討会を立ち上げ、各地の交通関係者や利用からヒアリングを行った。

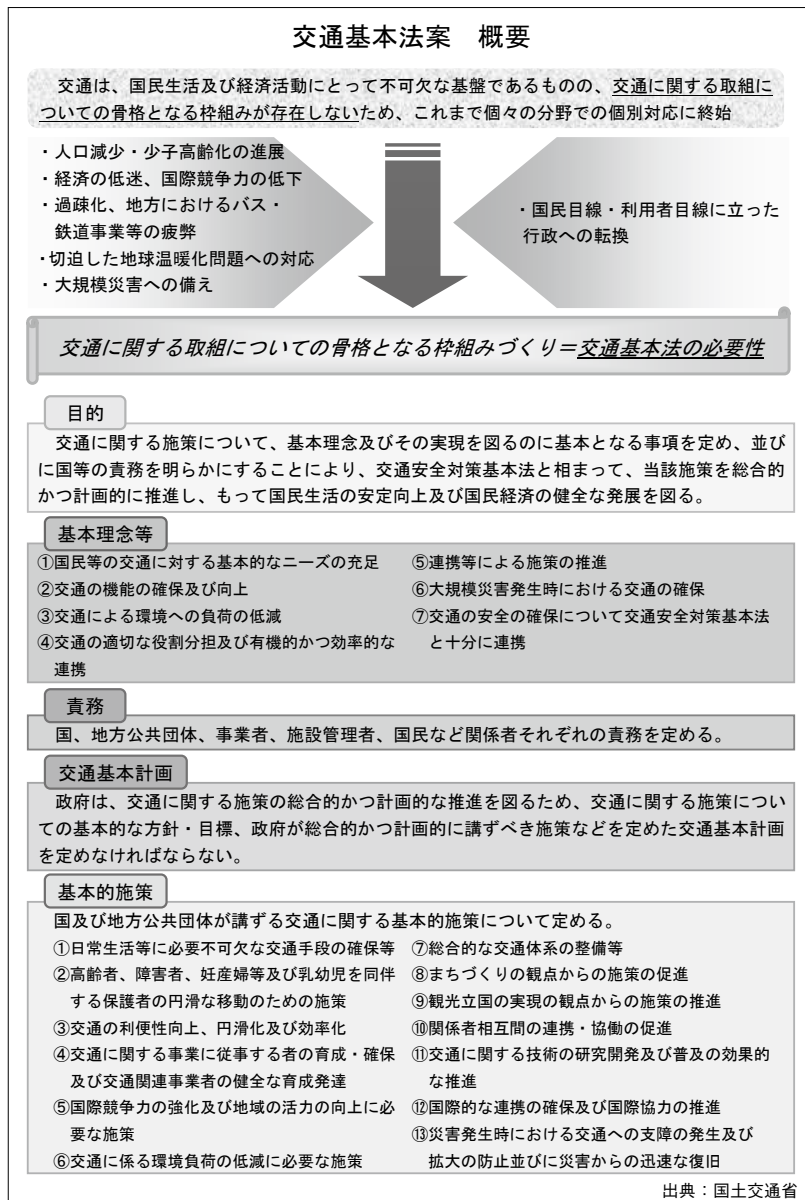
航空連合は2010年4月14日の第9回検討会でヒアリングを受けた。同年6月には「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）」が取りまとめられた後に、国土交通省交通政策審議会・社会資本整備審議会 交通基本法案検討小委員会が設置され、法案化に向けた具体的な検討が進められた。

その中で「移動権の保障」については、法律面・行政面・社会的実態面から検討を行い、また地方公共団体、事業者などに対するアンケートを実施した結果、法案に「移動権の保障」を規定することは時期尚早と判断された。

2011年1月に「交通基本法案の立案における基本的な論点について」の報告書が取りまとめられ、同年3月8日に交通基本法案が閣議決定され、政府提出法案として第177国会に提出されたが、その3日後に東日本大震災が発災したために棚上げされた。

その後、2012年8月7日、第180国会の衆議院国土交通委員会では法案主旨説明、同月22日の同委員会では参考人質疑が行われたが、2012年12月の衆議院解散によって廃案となった。

その後、政権再交代を受け、国土交通省は「交通政策基本法案」として、再提出を検討するものの、見込みが立たず、2013年6月13日、民主・社民両党の議員立法として「交通基本法案」が183回通常国会に提出され、現在は継続審議扱いとなっている。なお、今回の法案には、民主党国土交通部門会議等で航空連合が要望した「航空保安の強化」に関する内容が反映されている。



離島航空路線維持対策

参考資料

1. 運航費補助

- 協議会(都道府県ごと)において、離島の生活に必要な不可欠な航空路の確保維持の内容について議論し、生活交通ネットワーク計画を策定
- 補助対象路線
 経常損失が見込まれる路線のうち、
 - ①最も日常拠点性を有する、
 - ②海上運送等の代替交通機関により概ね2時間以上、
 - ③2社以上の競合路線でない路線
- 補助対象経費は、実績損失見込額と、標準損失額のいずれか低い方
- 補助対象経費の1/2以内を国が補助(残り1/2は地域で負担)
- 制度拡充(平成23年度下半期～)特別会計から一般会計へ移行
 (平成24年度～) 島民運賃割引の拡充を支援
 (平成26年度～) 島民運賃割引の基準運賃の引き下げ
 補助対象要件の緩和

2. 機体購入費補助

- 対象航空機 : 9人以上の旅客、1,500メートル以下の長さの滑走路で離着陸できる飛行機
- 補助方式 : 補助対象航空機及びその部品の購入に要する費用の45%(沖縄路線に就航する場合は、75%)を補助

3. 衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入費補助

- 対象航空機 : 9人以上の旅客、1,500メートル以下の長さの滑走路で離着陸できる飛行機
- 補助方式 : 衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入に要する費用の45%(沖縄路線に就航する場合は、75%)を補助

4. 着陸料の軽減、航行援助施設利用料の軽減

- | | |
|----------------------------|-----------|
| ■ターボジェット機(B737等) | 一般路線の1/6 |
| ■その他航空機(DHC-8-400等) | 一般路線の1/8 |
| 〔うち、着陸料 6t以下(アイランダー等) | 一般路線の1/16 |
| 航行援助施設利用料 15t以下(SAAB340B等) | 一般路線の1/16 |

※以下の措置については、離島路線にも適用される

最大離陸重量50t以下の小型機材に係る着陸料について、上記に加えて10%の軽減措置を新設。

最大離陸重量15t～20tの小型機材に係る航行援助施設利用料について、上記に加えて1/2の軽減措置を新設。【P23参照】

5. 航空機燃料税の引き下げ

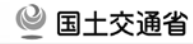
- 一定の離島路線に就航する航空機について、通常の3/4へ軽減
 1kl=26,000円→19,500円
 ※現行特例措置(平成23年度～平成25年度)1kl=13,500円に軽減
- 沖縄路線に就航する航空機について、通常の1/2へ軽減
 1kl=26,000円→13,000円
 ※現行特例措置(平成23年度～平成25年度)1kl=9,000円に軽減
- ※航空機燃料に係る航空機燃料税の特例措置の適用期限を3年間延長する。(平成28年度まで)
 【P16参照】

6. 固定資産税の軽減

- | | |
|------------------------------------|-----------|
| ■最大離陸重量30t～70t(B737) | 取得後3年間1/3 |
| | その後3年間2/3 |
| ■最大離陸重量30t未満(DHC-8-100～400、アイランダー) | 永久に1/4 |

出典：国土交通省

我が国における各交通モードの路線補助

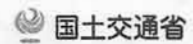


○ 国と地方自治体で役割分担をしつつ、国は広域的・幹線的なバス路線や離島航路・航空路に対して補助。
 ○ いずれも損失額の一定割合を補助する方式であり、事業者の利益は保証していない。(ただし、事前に補助額を内定することにより、コスト削減のインセンティブを効かせている場合がある)

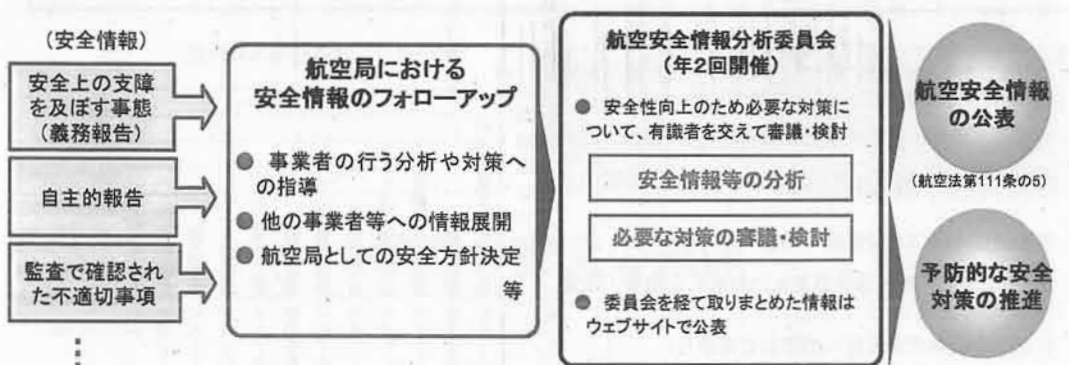
	バス	鉄道	船舶	航空
事業別	陸上交通(地域間幹線系統)	—	離島交通(航路)	離島交通(航空路)
助成主体	国(1/2) (地方自治体においても補助を実施)	—	国(1/2) (地方自治体においても補助を実施)	国(1/2) (地方自治体においても補助を実施)
助成対象	バス事業者	—	航路事業者	航空事業者
対象費用	・ 経常費用見込額と経常収益見込額との差額(国が1/2を補助) ・ 経常費用見込額の9/20に相当する額を限度	—	・ 実績収支差見込額に効率化係数(当該航路の効率的運営収支差見込額を基本補助対象収支差額で除した率)を乗じた額	・ 実績損失見込額と標準損失額のいずれか低い方(国が1/2を補助) ・ 実績見込収支率が標準収支率に満たない者は、5%を上限にその差分に相当する額を差し引いた額
助成要件	① 路線定期運行である ② 複数市町村にまたがる系統 ③ 都道府県庁所在地、広域行政圏の中心市町村等へ接続している系統 ④ 1日当たり計画運行回数が3回以上の系統 ⑤ 輸送量が15~150人/日と見込まれる ⑥ 経常赤字が見込まれる	—	① 本土と離島又は離島相互間を結ぶ航路で、かつ、船舶以外の交通機関がない、又は他の交通機関によることが著しく不便 ② 陸上の国道又は都道府県に相当する海上交通機能を有している ③ 関係住民のほか、郵便物又は生活必需品及び主要物資等を輸送している ④ 経営により生ずる欠損見込みが明らかにやむを得ない	① 経常損失が見込まれる路線 ② 最も日常拠点性を有する ③ 船舶等の主たる代替交通機関により2時間以上 ④ 2社以上の競合路線でない
対象路線数(平成23年度実績)	1638系統(被災地分を含む)	—	120航路	16路線
予算規模(平成23年度実績)	約72億円	—	約60億円	約4億円
財源	地域公共交通確保維持事業(一般会計)	—	地域公共交通確保維持事業(一般会計)	地域公共交通確保維持事業(一般会計)

出典：国土交通省

安全情報の分析・活用



○ 安全情報は、有識者を交えた委員会の検討を経て分析・公表し、予防的安全対策に活用。

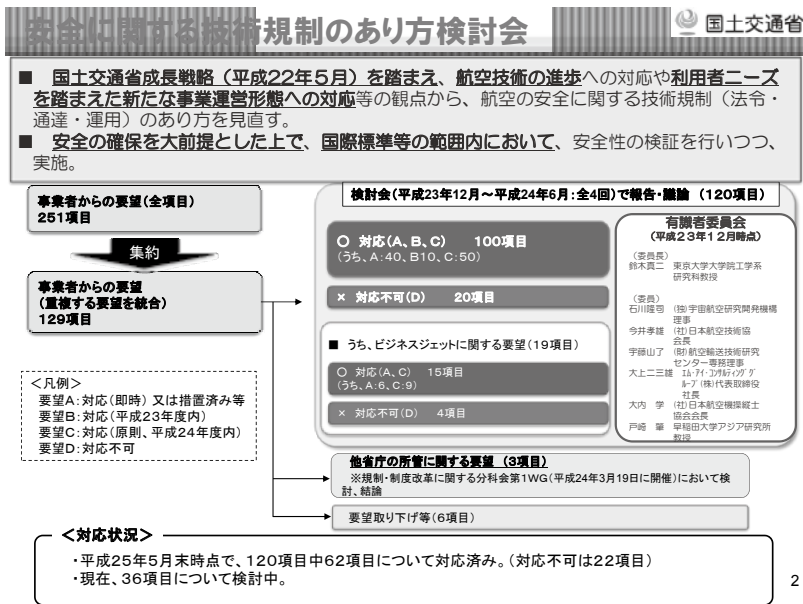


第12回航空安全情報分析委員会(平成24年12月)の審議結果概要(平成24年度上期分の中間報告)

- 航空事故は1件、重大インシデントは3件発生(管制官の誤指示によるものなども含む)。
- その他の安全上のトラブルは約510件発生しており、最近の実績と比較するとやや増加。
- 各事案については関係者により必要な対応がとられており、引き続き適切にフォローアップを行っていくべき。
- 今後の取組みとして、安全監査を通じた監視・監督の強化、航空安全情報を用いた予防的安全対策の充実、ヒューマンエラー防止対策の推進が必要。

68

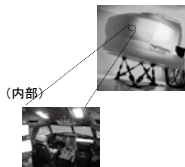
出典：国土交通省



2

技術規制の見直しの主な事例

実技試験のシミュレータ化	旅客在機中給油の実施	打刻方法の見直し
<p>[当時] 副操縦士に昇格する者に対する実技試験は、実機で行っていた。</p> <p>[対応] 訓練の一部を実機で行う等の一定の条件のもと、実技試験はシミュレータ(パイロットの試験等に使用する模擬飛行装置)使用を認める方向で対応した。</p> <p>[効果] 試験のために機材を運休させる必要がなくなるほか、燃料費等のコスト削減につながる。</p>	<p>[当時] 旅客在機中に給油を行うことは、一定の条件を満たせば可能であるが、その旨が認知されていなかった。</p> <p>[対応] 通達を改正し、旅客在機中に給油を行うことが可能であることを明確化した。</p> <p>[効果] 旅客在機中に給油を行うことで、ターンアラウンドタイム(着陸から離陸までの間隔)が短縮され、遅延回復などが可能となる。</p>	<p>[当時] 金属プレートの貼付による打刻は、一定の条件を満たせば可能であるが、その旨が認知されていなかった。</p> <p>[対応] 省令を改正し、金属プレートの貼付による打刻が認められることを明確化した。</p> <p>[効果] リース機である場合、「直接」打刻していると、返却時に原状回復コストがかかっていたが、これを低減することが可能となる。</p>



3

技術規制の見直しを検討中である事例

機長認定	非常信号灯の装備義務	放射性輸送物等の取扱い
<p>[現状] 機長の認定に係る審査、社内審査における不合格者の再審査は国の運航審査官が実施している。</p> <p>[対応] 国が指定する航空会社においては、初回の機長認定の審査、社内定期審査における不合格者の再審査等を実施できるようにする方向で改正手続き中。</p> <p>[効果] 航空会社における訓練・審査のスケジュールの効率化が図られる。</p>	<p>[現状] 航空機には、非常信号灯を1つ装備していなければならない。</p> <p>[対応] 非常信号灯の装備について、長距離洋上飛行を行う場合に限定するなど、当該装置の装備義務を緩和する方向で改正手続き中。</p> <p>[効果] 当該装置の装備義務緩和範囲においては、非常信号灯を搭載する必要がなくなり、コスト削減につながる。</p>	<p>[現状] 放射性輸送物等は、火薬類、高圧ガス、腐食性液体、引火性液体など、安全な輸送を損なう恐れのある物件と混載してはならない。</p> <p>[対応] 当該規制については、火薬類との混載を除き緩和する方向で改正手続き中。</p> <p>[効果] 放射性輸送物等と火薬類を除く他の輸送物との混載が可能となり、輸送の効率化が図られる。</p>



訓練・審査スケジュールの効率化



非常信号灯

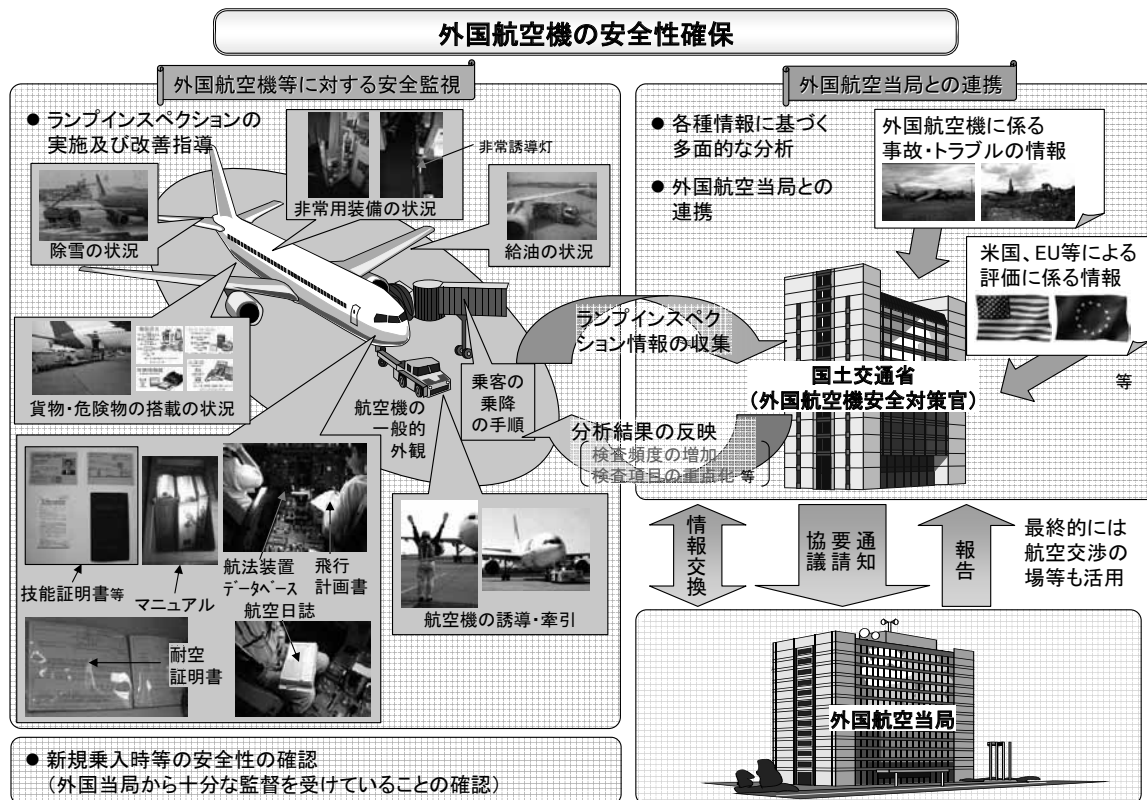


航空機内

4

出典：国土交通省

参考資料25 外国機に対する安全対策の概要



出典：国土交通省

参考資料26 航空事故調査委員会設置法の改正

2001年3月、衆議院国土交通委員会に航空連合の清水事務局長(当時)が参考人として呼ばれ、航空事故調査について意見陳述を行った。設置法自体に航空連合の主張を反映させることはできなかったが、附帯決議に次の点が盛り込まれた。

- ・ 事故調査委員会と捜査機関は国際民間航空条約の趣旨を尊重し、事故調査と犯罪捜査がそれぞれ適確に遂行されるよう十分協力すること。
- ・ 事故調査委員会の組織のあり方は、体制・機能強化や陸・海・空にわたる業務範囲の拡大などの必要性を検証の上、諸外国の例を参考に今後の課題として検討を行うこと。

運輸安全委員会のミッション

私たちは、**適確な事故調査により事故及びその被害の原因究明を徹底して行い、勧告や意見の発出、事実情報の提供などの情報発信を通じて必要な施策又は措置の実施を求めることにより、運輸の安全に対する社会の認識を深めつつ事故の防止及び被害の軽減に寄与し、運輸の安全性を向上させ、人々の生命と暮らしを守ります。**

運輸安全委員会の行動指針

○ 適確な事故調査の実施

組織問題といった事故の背景にまで深く掘り下げつつ、責任追及から分離された科学的かつ客観的な事故調査を実施し、迅速に報告書を作成します。その際、分かりやすさに心がけ、理解を助ける情報の提供に努めます。

○ 適時適切な情報発信

事故の防止や被害の軽減に寄与するため、国内外に対し勧告や意見の発出、事実情報の提供などの情報発信をタイムリーかつ積極的に行うとともに、事故調査の透明性確保の観点から情報の開示に努めます。

○ 被害者への配慮

被害者やそのご家族、ご遺族の心情に十分配慮し、事故調査に関する情報を適時適切に提供するとともに、ご意見などに丁寧に対応します。

○ 組織基盤の充実

あらゆる機会をとらえて、調査手法に対する総合的な理解をはじめとした個々の能力の向上に努めるとともに、組織全体が活性化できるよう、自由に意見を交換し、問題を共有できる組織づくりに努めます。

運輸安全委員会の主な業務

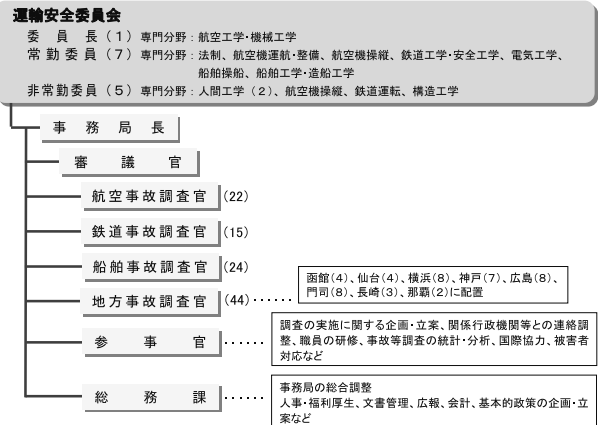
1. 航空、鉄道及び船舶の事故・重大インシデント(※1)(以下「事故等」)が発生した原因や、事故による被害の原因を究明するための調査を行います。
2. 事故等の調査の結果をもとに、事故等の防止や事故が発生した場合における被害の軽減のための施策・措置について、関係行政機関の長や事故等の原因関係者(※2)等に勧告したり、意見を述べることにより改善を促します。
3. 事故等の調査、勧告や意見の陳述を行うために必要な調査・研究を行います。

※1 重大インシデント(船舶では「インシデント」)とは、事故が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。
 ※2 原因関係者とは、事故等の原因又は事故に伴い発生した被害の原因に関係があると認められる者をいいます。

出典：運輸安全委員会

組織図

※()内は、平成24年度末の定員数



事故調査の沿革

昭和24年6月 海難審判庁発足

- 航空事故 昭和40年7月 東亜国内航空機が函館北方の横津岳に墜落(死者68名)
- 昭和48年7月 全日本空輸機と自衛隊機が岩手県奥石町上空で接触し墜落(死者162名)

昭和49年1月 航空事故調査委員会発足

- 鉄道事故 平成3年5月 信楽高原鉄道列車とJR西日本列車が衝突(死者42名、負傷者628名)
- 平成12年3月 営団地下鉄日比谷線で列車が脱線・衝突(死者5名、負傷者64名)

平成13年10月 航空・鉄道事故調査委員会発足

- 鉄道事故 平成17年4月 JR西日本福知山線で列車が脱線(死者107名、負傷者562名)

平成18年3月 運輸安全一括法案参附帯決議(事故調査について業務範囲の拡大、体制・機能の強化)

平成20年5月 国際海事機関において、船舶事故における原因究明と懲戒手続きとを分離することなどを規定した事故調査コードを海上人命安全条約に盛り込む決議が採択、平成22年1月発効

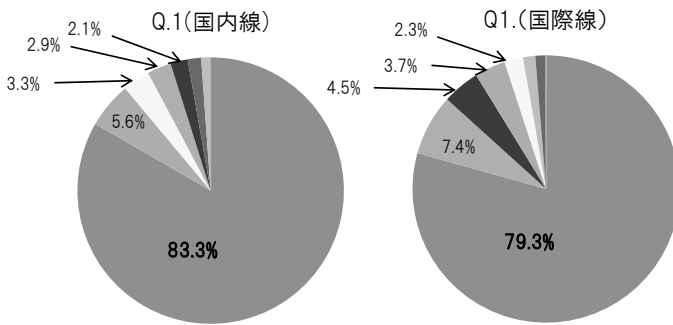
平成20年10月 運輸安全委員会発足

…航空・鉄道事故調査委員会と、海難審判庁の原因究明機能を統合

参考資料28 EDCT(Expected Departure Clearance Time)出発制御時刻

航空交通流管理管制官が航空交通流管理管制業務を行うために指示する航空機の出発制限時刻のことをいう。

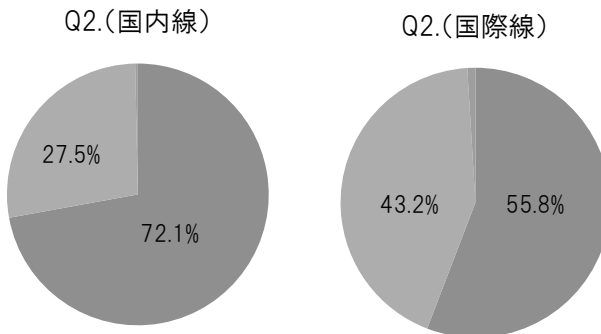
Q1. 法律により禁止命令の対象となる行為のうち、もっとも日常的に目にする行為はどれですか？



【分析】
 1. 法律により禁止命令の対象となる行為のうち、もっとも日常的に目にする行為は、「航空機の運航の安全に支障を及ぼすおそれがある携帯電話その他の電子機器の使用」が最も多い(約80%、2006年の結果と同傾向)。
 2. 国内線と国際線とでは、傾向に違いがあり、国際線では、化粧室において喫煙する行為、「客室乗務員の職務の執行を妨げる行為、または機内の秩序、規律の維持に支障を及ぼすおそれのある行為」が多い。

- 航空機の運航の安全に支障を及ぼすおそれがある携帯電話その他の電子機器の使用
- 手荷物を通路その他非常時における脱出の妨げとなるおそれがある場所に正当な理由なく置く行為
- 特に無い
- 化粧室において喫煙する行為
- 客室乗務員の職務の執行を妨げる行為、または機内の秩序、規律の維持に支障を及ぼすおそれのある行為

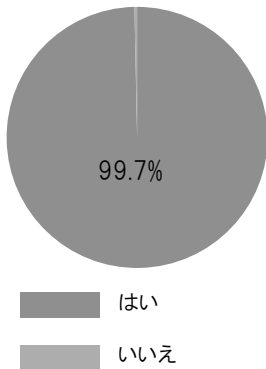
Q2. Q1の行為に遭遇したときの旅客の対応としてもっとも多いものはどれですか？



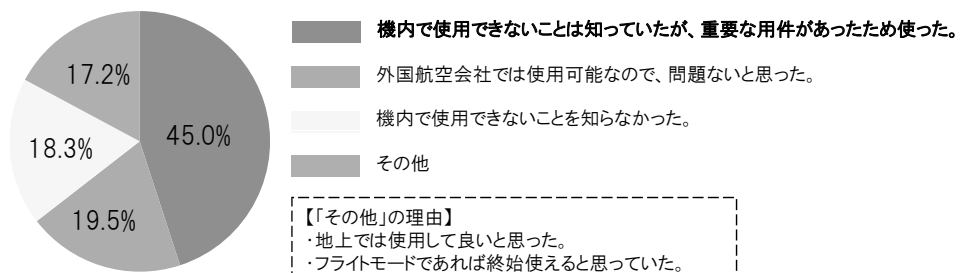
【分析】
 1. 旅客の対応としては、「ほとんどの場合、1回注意したら問題の行為は収まった」が最も多いが、国際線では、国内線に比べて数回注意することが多い傾向となっている。
 2. 2006年の結果と比較すると、改善傾向にある。

- ほとんどの場合、1回注意したら問題の行為は収まった。
- 1回の注意で問題の行為は収まることは少なく、数回注意することが多い。

Q3. 機内で携帯電話を使用した旅客に対し、注意したことはありますか？

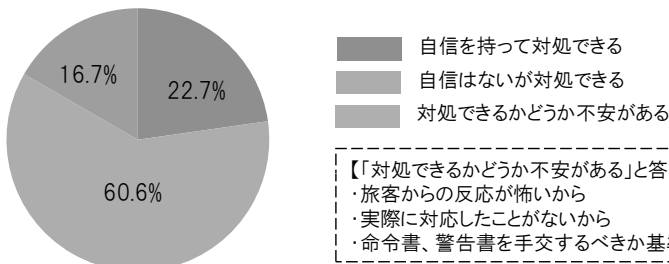


Q4. その時の旅客の反応として一番多かったのは以下のうちどれですか？



【「その他」の理由】
 ・地上では使用して良いと思った。
 ・フライトモードであれば終始使えようと思っていた。
 ・カメラ機能、時計の機能はいいと思った。
 ・使用しても安全に支障ないと思っていた。

Q5. 安全阻害行為等が自分の乗務便で発生した場合、自信を持って対処できますか？



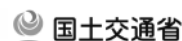
【「対処できるかどうか不安がある」と答えた理由】
 ・旅客からの反応が怖いから
 ・実際に対応したことがないから
 ・命令書、警告書を手交するべきか基準が曖昧なため

参考資料30 危険物輸送に関する技術的な指針

ICAO（国際民間航空機関）では2年に1度、「危険物の航空輸送に関する技術指針」を審議している。国土交通省はその内容について全日本航空事業連合会の航空危険品委員会に諮問し、審議と検証を経て、日本政府としての対応方針を策定している。

参考資料31 BASAの必要性

BASAの必要性



BASAとは

- シカゴ条約及びその附属書においては、航空機の安全性の証明及び維持並びに航空従事者の技能証明等は、航空機の登録国の責任となっており、外国の証明等をそのまま受け入れることはできない。
- 一方、外国から航空製品を輸入する場合や、外国の整備施設を利用する場合などにおいて、自国と同等の安全制度・能力を有する外国の証明等を受けているものについて、再度自国の証明等のために同様の審査を行うことは、行政及び航空会社等の負担が大きい。
- このため、自国と同等の安全制度・能力を有することを確認するとともに、相手国の責任・権限を明確化した上で、航空安全に関する相互承認協定(BASA)を締結することで、双方の安全性の証明等の受け入れを可能とし、審査の軽減・技術協力等を実現する。

我が国の航空を取巻く状況

- 航空会社においては、海外への整備委託や外国人乗員の活用など、グローバル化が進展しているところ、安全性を確保した上で、整備施設、乗員ライセンス等に係る手続きの簡素化、負担の軽減が求められている。
- 国産ジェット旅客機(MRJ)の諸外国における適確な運航の確保のため、航空機や装備品等の円滑な流通が不可欠である。

BASAの締結・拡大が必要

規制・制度改革に係る方針(抄)(H23.4.8閣議決定)

「米国との間で、平成21年4月に締結した航空機材以外の分野（乗員資格、整備施設、シミュレーター等）においても、相互承認の協議を推進する。また、欧州等その他の先進国とも協議を推進する。」

国土交通省成長戦略(抄)(H22.5.17)

「乗員資格等の相互承認を早期に実現するべく、米国をはじめとする諸外国との協議を積極的に進めていく」

1

出典：国土交通省

参考資料32 EASA(European Aviation Safety Agency)

欧州連合（EU）の民間航空安全を司る機関。2002年にJAA（Joint Aviation Authorities）からEASAへの移行が決定されている。これまで欧州各国はJAAのレギュレーションに基づき自国の航空法を改正してきたが、EUは世界レベルの高い航空安全を確立させるため、EASAにより加盟国共通の基準を作り、法的な拘束力をもたせようとしている。これにより、EU域内では航空機の安全性に関わる証明は統一される。

参考資料33 航空分野における規制・制度改革(航空機製造事業法の事業許可基準等の見直し)

規制・制度改革に係る方針(平成24年7月10日閣議決定)における決定内容				所轄官庁	実施状況
番号	事項名	規制・制度改革の内容	実施期間		
18	航空分野における規制・制度改革①(航空機製造事業法の事業許可基準等の見直し)	航空機製造事業法に規定する航空機等の修理の事業における航空法との重複規制について、航空機製造事業法による指導・監督等の実績が少ない状況等を踏まえ、航空機修理事業者の負担軽減に向けた本格的な見直しの検討を行い、結論を得る。 また、上記の検討を行うため、航空機修理事業者等を含めた検討会を早急に立ち上げる。	平成24年度 検討・結論	経済産業省	有識者による検討会を計4回開催し、航空機製造事業法の運用の見直しについて、「認可範囲の明確化」「設備検定・技術検定の見直し」等の結論をまとめたところ。結論を踏まえ、省令・通達等を今夏までに改正予定。
		上記措置までの間、航空機製造事業法第2条の2の「航空運送事業者又は航空機使用事業者の自家修理及びこれに準ずるもの」についての解釈について通知等で周知を図り、子会社が、航空運送事業者である親会社の航空機等の修理を行う場合等、修理事業許可の適用外とする範囲を明確化する。	平成24年度 上期措置		航空機製造事業法第2条の2の「航空運送事業者又は航空機使用事業者の自家修理に準ずるもの」に以下が該当することを明確化すべく、航空機製造事業法の運用についてを定めた通達(「航空機製造事業法の運用について(昭和54年7月20日付け54機局第391号)」)を、平成24年10月31日付けて改正し、関係団体等を通じ各事業者に通知済み。 ・航空運送事業者又は航空機使用事業者(以下「航空運送事業者等」)以外の事業者であって、航空機又は特定機器(以下「航空機等」)を航空の用に供する者が、当該航空機等について自ら行う修理。 ・航空運送事業者等の親会社であって、航空法第20条に基づく認定を取得している者が、認定の範囲内において、当該航空運送事業者等の使用する航空機等について行う修理。 ・航空運送事業者等の子会社であって、航空法第20条に基づく認定を取得している者が、認定の範囲内において、当該航空運送事業者等の使用する航空機等について行う修理。 ・航空運送事業者等の親会社の子会社であって、航空法第20条に基づく認定を取得している者が、認定の範囲内において、当該航空運送事業者等の使用する航空機等について行う修理。(航空運送事業者等の自家修理を除く。)

※「実施状況」の内容は、原則として平成25年4月1日時点のものである。

出典：国土交通省

参考資料34 バリアフリー法新旧基本法(平成23年度改正)における目標

バリアフリー法基本方針における目標
(平成23年改正：平成32年度までの達成目標)

○ 旅客施設(共通)

- 1日当たりの平均的な利用者数が
(旧：平成22年(2010年)まで)5,000人以上
→(新：平成32年度まで)3,000人以上
の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、
原則としてすべて、
・段差の解消
・視覚障害者誘導用ブロックの整備
・障害者用トイレの設置 等のバリアフリー化を実施する。

○ 車両等

(旧：平成22年(2010年)まで)

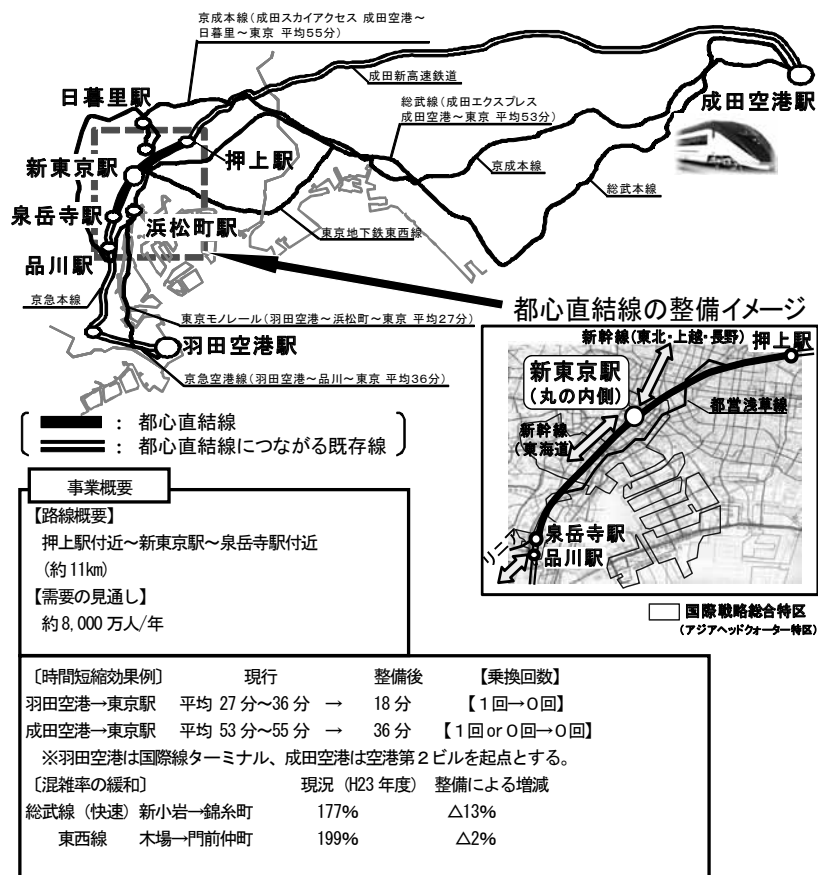
車両等の種類	車両等の総数	目標値
鉄軌道車両	約52,000	約26,000(約50%)
バス車両	約60,000	平成27年までに、原則としてすべて、低床化された車両に代替(うちノンステップバス)約18,000(約30%)
福祉タクシー	—	約18,000
旅客船	約1,000	約500(約50%)
航空機	約530	約340(約65%)

(新：平成32年度まで)

車両等の種類	車両等の総数	目標値
鉄軌道車両	約52,000	約36,400(約70%)
バス車両	約50,000 (適用除外認定車両を除く)	ノンステップバス 約35,000(約70%)
	約10,000 (適用除外認定車両)	リフト付きバス又はスロープ付きバス 約2,500(約25%)
福祉タクシー	—	約28,000 (ユニバーサルデザインタクシーを含む)
旅客船	約800	約400(約50%)
航空機	約530	約480(約90%)

出典：国土交通省

参考資料35 都心と羽田・成田空港を結ぶ鉄道アクセスの改善



出典：国土交通省

参考資料36 旅客搭乗橋(PBB)の安全性向上についての提言

旅客搭乗橋 (PBB) の安全性向上についての提言

【背景】国内の空港において旅客搭乗橋 (PBB) のタイヤに作業員が巻き込まれ両脚を切断するという痛ましい事故が平成20年に発生していることは極めて遺憾である。PBBの運用にあたっては、設置者及び運用者により種々の安全対策が講じられているところであるが、同様な事故の防止を図るため本検討会は、PBB本体についても、さらに安全性を向上させることが望ましいとの認識に至った。

【理由】(1) PBBのタイヤには、接近を警告する装置が通常設置されているが、タイヤに巻き込まれることを直接防ぐ装置は我が国では未だ普及が十分でない。
 (2) PBBのタイヤには、一輪あたり7トン前後の大きな重量がかかっている。
 (3) 海外の主要空港ではPBBのタイヤに巻き込み防止装置 (タイヤガード) を設置する事例が少なからずみられる。

【提言】PBBのタイヤに巻き込み防止装置 (タイヤガード) を設置することは、作業員等が万一接触した場合の事故被害の軽減に大きな効果があり、我が国の空港においても普及を図っていくべきものと考えられる。

従って、PBB設置者等の関係者に対して、PBBの新設、更新等の機会をとらえて、タイヤに巻き込み防止装置 (タイヤガード) を設置することを推奨するとともに、広く関係者に対して、その普及が促進されるよう努めることを提言する。

平成22年1月26日

国土交通省空港制限区域内事故防止対策検討会

出典：国土交通省

■ 総合物流施策大綱(2013-2017)について

総合物流施策大綱について

政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図るものとして、「総合物流施策大綱(2013-2017)」を2013年6月25日に閣議決定。

【これまでの総合物流施策大綱】

- 1) 総合物流施策大綱(1997-2001)、1997年4月閣議決定
- 2) 新総合物流施策大綱(2001-2005)、2001年7月閣議決定
- 3) 総合物流施策大綱(2005-2009)、2005年11月閣議決定
- 4) 総合物流施策大綱(2009-2013)、2009年7月閣議決定

物流を取り巻く現状・課題

(1) グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化

- 我が国産業は、付加価値の高い分野を国内に残しつつも、海外生産を増加させており、アジア域内の調達・生産・販売網を拡大。
→ 我が国の物流システムを海外展開する一方、立地競争力強化に資する取組が必要。

(2) 地球温暖化など環境問題の状況

- 東日本大震災後、エネルギー需給が逼迫する中、エネルギー使用量の削減は、エネルギーセキュリティの観点からも重要。

(3) 安全・安心な物流をめぐる状況

- 東日本大震災の経験を踏まえた取組の強化を各分野において進めることが重要。
- 社会資本の老朽化への対応や、国内物流の安全確保、海賊対策等の国際物流の安全確保の継続等が重要。

1

■ 今後の物流施策の方向性と取組及び推進体制

強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築

～国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現～

【今後の方向性と取組】

I 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現	<ul style="list-style-type: none"> ● 我が国物流システムのアジア物流圏への展開 <ul style="list-style-type: none"> ・ アジア各国との政策対話による海外展開の環境整備 ・ NEAL-NET(北東アジア物流情報サービスネットワーク)のアジア展開 ● 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶の大型化に対応した港湾機能の強化 ・ 港湾のコンテナターミナル周辺の渋滞対策 ・ 国際海上コンテナ積載車両の通行支障解消 ・ シャーシの相互通行の実現、国際コンテナの鉄道輸送の推進 ● 関係者の連携による物流効率化等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 荷主と物流事業者のパートナーシップ強化 ・ 運送契約の書面化、輸送コストの明確化 ・ 物流人材育成、3PL事業の育成・振興
II さらなる環境負荷の低減に向けた取組	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道・内航海運の輸送力強化とモーダルシフトの推進、トラック・船舶・鉄道等の省エネ化等 ・ 荷主・物流事業者の連携による輸配送共同化の促進
III 安全・安心の確保に向けた取組	<ul style="list-style-type: none"> ● 物流における災害対策 <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路、港湾等の地震・津波対策の推進、道路啓開・航路啓開等の応急復旧計画等の事前準備等 ・ 支援物資オペレーションに物流事業者のノウハウや施設を活用するための連携体制の整備 ● 社会資本の適切な維持管理・利用 <ul style="list-style-type: none"> ・ 貨物車が通行すべき経路を指定し、望ましい経路を貨物車が通行するよう誘導しつつ、適正な道路利用を促進 ● セキュリティ確保と物流効率化の両立 <ul style="list-style-type: none"> ・ AEO事業者の輸出入手続簡素化の推進 ● 輸送の安全、保安の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行管理制度の徹底、監査の充実等 ・ 海賊対策の一層の強化

【今後の推進体制】

- 関係省庁による推進会議の開催
- 中長期的な見通しを持ちつつ、目標を設定し、工程表を作成
- 毎年度、PDCA方式により進捗管理

2

出典：国土交通省

《観光立国推進基本計画（概要）》

I. 基本的な方針

1. 震災からの復興 [観光が、復興を支え、日本を元気づける]
2. 国民経済の発展 [観光が、日本経済と地域を再生する]
3. 国際相互理解の増進 [観光が、世界をひきつける]
4. 国民生活の安定向上 [観光が、人生を楽しく豊かにする]

II. 計画期間

5年間（平成24年度から平成28年度）

III. 目標（計画期間における基本的な目標）

1. 国内における旅行消費額
平成28年までに30兆円にする。【平成21年実績：25.5兆円】
2. 訪日外国人旅行者数
平成32年初めまでに2,500万人とすることを念頭に、平成28年までに1,800万人にする。
【平成22年実績：861万人、平成23年推計：622万人】
3. 訪日外国人旅行者の満足度
平成28年までに、訪日外国人消費動向調査で、「大変満足」と回答する割合を45%、
「必ず再訪したい」と回答する割合を60%とすることを旨とする。
【平成23年実績：「大変満足」の回答割合43.6%、「必ず再訪したい」の回答割合：58.4%】
4. 国際会議の開催件数
我が国における国際会議の開催件数を平成28年までに5割以上増やすことを目標とし、
アジアにおける最大の開催国を目指す。【平成22年実績：国際会議の開催件数741件】
5. 日本人の海外旅行者数
平成28年までに2,000万人にする。
【平成22年実績：1,664万人、平成23年推計：1,699万人】
6. 日本人の国内観光旅行による1人当たりの宿泊数
平成28年までに年間2.5泊とする。【平成22年実績：2.12泊】
7. 観光地域の旅行者満足度
観光地域の旅行者の総合満足度について、「大変満足」と回答する割合及び
再来訪意向について「大変そう思う」と回答する割合を平成28年までにいずれも25%程度にする。

④世界を惹きつける地域資源で稼ぐ地域社会の実現【中短期行程表】

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度～	KPI	
	概算要求 税制改正要望等	秋	年末	通常国会		
観光①	日本ブランド発信に向けた政府 一体的に取り組む 体制の構築	事業計画を定期的に定めてプロモーション実施				・2030年には訪日外国人旅行者3,000万人を超えることを目指す。 ・2030年には観光収入でアジアのトップクラス入りを目指す。
	訪日プロモーションに関する省庁・関係機関の横断的計画策定と実行	日本関連コンテンツのローカライズ・プロモーション支援、テレビ番組の国際共同制作、(株)海外営業開発支援機構(仮称)等を通じた、海外のテレビ放送の確保、「ジャパン・チャンネル」への支援、「ジャパンモール」の海外展開への支援等	関係省庁と民間企業が連携した、日本ブランド向上及び観光促進に資する関連コンテンツの継続的海外発信の促進			
		地域の文化財について、情報発信・活用方法の検討	保存、整備を図るとともに、観光資源として積極的に国内外へ発信、活用			
		一部のASEAN諸国からの観光客に対する査証発給要件の緩和	近隣諸国の状況を踏まえながら、査証発給要件を緩和する方向で取り組む			
	査証発給要件緩和、入国審査迅速化等の訪日環境の改善	一定の要件を満たした外国人の長期滞在を可能とする制度の導入について検討	クルーズ船入港時の入国審査手続の迅速化・円滑化について、新たな方策の検討	空港における外国人用審査ブースの増加やファーストレーンの設置の実現		
		外国クルーズ船社に対応するワンストップ窓口の周知等				
		航空ネットワークの充実、ビジネスジェットの利用環境の整備				

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度～	KPI	
	概算要求 税制改正要望等	秋	年末	通常国会		
観光②	案内表示、多言語対応について、外国人目線に立った共通のガイドライン策定	ガイドラインを踏まえた整備・改善を促進				・2030年には宿泊客のおよそ6人に1人は外国人となる社会を目指す。
	外国人旅行者の滞在環境の改善	都心直結線(都心-首都圏空港)整備に関する調査の実施	整備に向けた検討			
	JNTOが地域資源の海外展開を支援する取組の開始	観光地域の魅力向上・発信とこうしたプロセスを支援する新ビジネスの育成、新たな発想による観光地域づくり				
		ツアーオペレーターの認証制度の定着				
		宿泊施設についての情報提供制度の導入に向けて、具体的な方針を策定	宿泊施設の情報提供の促進			
		宗教上の制約に配慮した食事の提供等、受入環境の整備等を促進				
	外国人旅行者向け消費税免税制度について、税制改正要望の過程において制度の見直しも含め検討					
新たなツーリズムの創出	モデル事業の実施等によりニューツーリズムに関する情報を発信	エコツーリズム、スポーツツーリズム、医療と連携した観光等新たなツーリズムの創出を促進				

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度～	KPI	
	概算要求 税制改正要望等	秋	年末	通常国会		
観光③	「グローバルMICE戦略都市」の選定	世界トップレベルの誘致能力・体制・受入環境の整備(潜在需要の掘り起こし、マーケティング能力の向上支援等)				・2030年にはアジアNo.1の国際会議開催国として不動の地位を築く。
	主要分野の国際的リーダーを中心としたMICE誘致体制を構築	産業界や大学等との連携体制の整備、オールジャパンの視点による誘致の促進				
	国際会議等(MICE)誘致体制の構築・強化	個や自治体の文化施設、公共空間等のイベント利用への開放(ユニークペニュー)に拠り、関係者による協議会を設置	ユニークペニューの開発(モデル事業実施、ガイドライン作成)	ユニークペニューを活用したイベントの活性化		
		観光庁、JNTO、経済産業省、JETROが協働し、訪日外国人増加を目的とした共同行動計画を策定	具体的な連携の促進			
		2020年オリンピック・パラリンピックの東京への招致実現	象徴性のある国際的なイベントの積極的開催、イベント大國、国際交流先進国としての日本の姿を海外に強力に発信			

出典：日本経済再生本部

参考資料40 キャップアンドトレード方式

温室効果ガスの排出権取引における取引手法の1つ。排出の規制対象となる企業などには、政府が定めた総排出量に基づいて、排出量の上限を設定した排出枠が割り当てられる。これがキャップである。この排出枠の一部を取引（トレード）することを、キャップアンドトレードと言う。たとえば、排出枠を大幅に下回り、余剰分が出る企業は、排出枠を超えてしまいそうな企業や排出枠を達成したい企業などに対して、排出権を売却することができる。

参考資料41 地球温暖化対策のための課税の特例

地球温暖化対策のための石油石炭税の税率の特例等について

平成24年7月
国 税 庁

租税特別措置法等の一部を改正する法律（平成24年法律第16号）により、租税特別措置法の一部が改正され、租税特別措置法に「地球温暖化対策のための課税の特例」が設けられました。

1 地球温暖化対策のための石油石炭税の税率の特例

石油石炭税は、国内で採取される「原油」、「ガス状炭化水素」、「石炭」、保税地域から引き取られる「原油」、「石油製品」、「ガス状炭化水素」、「石炭」に対して課税されていますが、租税特別措置法に「地球温暖化対策のための石油石炭税の税率の特例」が設けられ、平成24年10月1日から適用されることとされました。

なお、具体的には、次のように段階的に実施することとされています。

課税物件	本則税率 (石油石炭税法)	地球温暖化対策のための税率の特例（租税特別措置法）		
		平成24年10月1日～	平成26年4月1日～	平成28年4月1日～
原油・石油製品 (1kℓ当たり)	2,040円	2,290円 (+250円)	2,540円 (+500円)	2,800円 (+760円)
ガス状炭化水素 (1t当たり)	1,080円	1,340円 (+260円)	1,600円 (+520円)	1,860円 (+780円)
石炭 (1t当たり)	700円	920円 (+220円)	1,140円 (+440円)	1,370円 (+670円)

※カッコ書きは本則税率と特例税率との差額を表しています。

2 特定用途石油製品に係る石油石炭税の還付

石油石炭税課税済みの原油等から国内において製造された石油製品又は保税地域から引き取られた石油石炭税課税済みの石油製品であって次の①から⑤に掲げるもの（以下「特定用途石油製品」といいます。）を、平成24年10月1日から平成26年3月31日までに、それぞれの用途に供した場合には、「地球温暖化対策のための税率の特例」により計算した税額と石油石炭税法による本則税率により計算した税額との差額に相当する金額について、当該特定用途石油製品の製造者又は当該特定用途石油製品を保税地域から引き取った者（国税庁長官の承認を受けた者に限ります。）に還付することとされました。

- ① 内航運送の用に供する軽油又は重油
- ② 一般旅客定期航空事業の用（遊覧の用を除きます。）に供する軽油又は重油
- ③ 鉄道事業の用（鉄道用車両の動力源の用途に限ります。）に供する軽油
- ④ 国内定期航空運送事業の用に供する航空機燃料
- ⑤ 農林漁業の用に供する軽油

（注） この還付措置の適用を受けようとする特定用途石油製品の製造者又は国税庁長官の承認を受けた引取者（承認輸入者）は、①から⑤に掲げる用途に供された日後1年以内（⑤については2年以内）に、「石油石炭税相当額還付申請書（特定用途石油製品用）」に、①から④に掲げる用途に供されたものである旨の国土交通大臣の用途証明書又は⑤の用途に供されたものである旨の農林水産大臣の用途証明書を添付して、特定用途石油製品の製造場又は承認輸入者の住所・居所の所在地を所轄する税務署長に提出する必要があります。

出典：国税庁