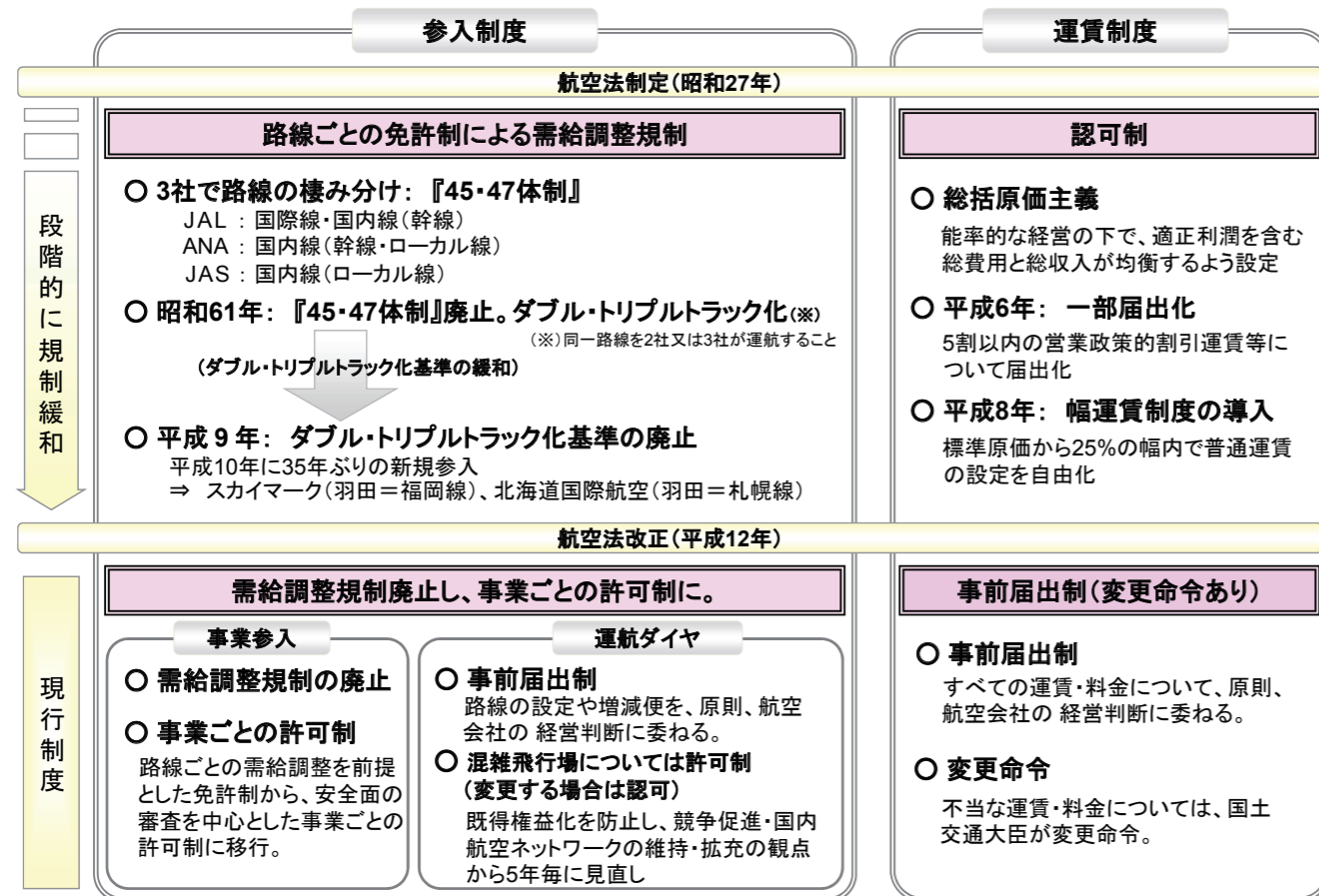


国内航空分野における規制緩和の経緯



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加制度であり、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)

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者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回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。

2012年8月7日、第180回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。

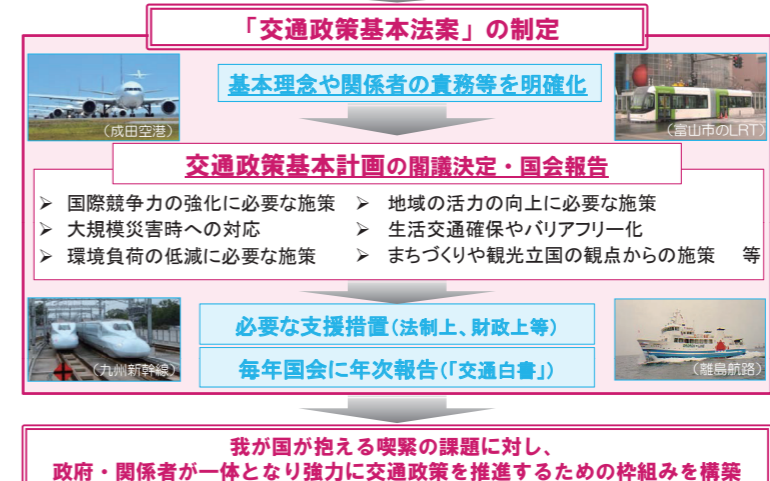
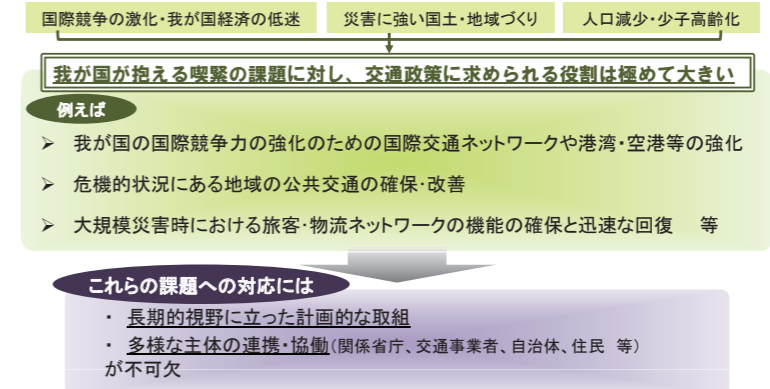
その後、政権再交代を受け、国土交通省は「交通政策基本法案」として、再提出を検討するものの、見込みが立たず、2013年6月13日、民主・社民両党の議員立法として「交通基本法案」が183回通常国会に提出された。

政府は2014年11月1日、提出を検討していた「交通政策基本法案」を閣議決定し、内閣提出法案として第185回国会に提出し、11月27日、参議院本会議で可決・成立し、12月4日から施行された。

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、衆議院、参議院の附帯決議として採択されている。

●交通政策基本法案

我が国経済・社会活動を支える基盤である国際交通、幹線交通及び地域交通について、国際競争力の強化や地域の活力の向上、大規模災害時への対応等の観点から、国が自治体、事業者等と密接に連携しつつ総合的かつ計画的に必要な施策を推進していくため、交通に関する施策についての基本理念を定め、関係者の責務等を明らかにするとともに、政府に交通政策基本計画の閣議決定及び国会報告を義務づける。



出典：国土交通省

(概要)交通政策審議会 航空分科会 基本政策部会とりまとめ

新時代の航空システムのあり方 ～世界のダイナミズムへの扉を開き、日本の明日を育む航空システム～

基本的考え方

- ◆ アジア等の世界経済の成長を取り込み日本経済の一層の発展を図るため、日本の航空システムの長所を伸ばしつつ、更に日本の空を世界に開く。国際航空の環境変化に機敏に対応し、戦略的に我が国航空企業や空港の国際競争力を向上。
- ◆ 我が国航空企業が、国際競争に立ち回れるよう、航空ネットワークの創設を積極的に行うこと。我が国航空企業が、国際競争に立ち回れるよう、航空ネットワークの創設を積極的に行うこと。

1. 航空ネットワーク構築のための強固な基礎づくり

- ✓ 我が国の航空需要は着実な伸びを予想。国内外の航空企業が航空需要を積極的に創造できるよう、環境を整備。
- ✓ 我が国の航空会社・空港の国際競争力強化が必要。航空行政はそのポテンシャルを生かすこと。航空行政は、我が国の航空会社・空港の国際競争力強化を最大の課題とする。

(首都圏空港の更なる機能強化) ※首都圏空港機能強化技術検討小委で別途検討中

- ◆ 機能強化に係る技術的選択肢を洗い出し、検討に基づき具体的な強化が必要
- ◆ 羽田・成田の特性を最大限生かす役割分担の議論が必要

(首都圏以外の国際拠点空港等の機能強化)

- ◆ 関西・中部を中心にLCCや訪日外国人旅行者受入れ、国際航空貨物の拠点としての機能強化と、利用促進のための経済的施策の検討が必要
- ◆ 那覇・福岡は本格的な空港能力向上のための機能強化が急務

(管制処理能力の向上等)

- ◆ 空域の上下分離、ターミナル空域の拡大・統合等により処理能力を向上
- ◆ 航行援助施設利用料の飛行形態(上空通過・国際・国内)の違いによる不均衡解消を検討

(空港経営改革の推進)

- ◆ 地域にメリットが見えるよう民間委託の具体的なプロジェクトを推進
- ◆ 民間委託が当面行われない空港を含め、顧客満足向上の取組や空港事務所の役割強化、空港ターミナル会社における経営計画策定等が必要

(我が国の航空企業のコスト競争力向上の環境づくり)

- ◆ 我が国航空企業のユニットコストは高水準。競争を通じて自助努力の喚起が重要
- ◆ 公租公課等について、相当部分を欧米並みに航空利用者から直接徴収する体系に移行することにつき、諸課題を整理の上、具体的な方策を検討
- ◆ 操縦士等の養成・確保 ※乗員政策等検討合同小委で別途中間とりまとめ、検討継続
- ◆ 養成機関拡充や制度改善等による供給能力の確保、産官学の連携を強化(環境面への配慮)
- ◆ 経済的手法による低騒音化促進の検討等、総合的な環境対策を推進

2. 充実した航空ネットワークの構築と需要の開拓

(より開かれた国際的枠組みの構築)

- ◆ ASEAN等との路線網の充実、アジア＝北米間等の乗継需要の取込みを企図し、航空企業が自律的に需要創造できるよう、ソフト施策を推進。
- ◆ 我が国航空企業は、限られた路線展開で競合。独自のネットワーク戦略を展開して国内外の需要を広く取り込むよう、航空行政が後押し。
- ◆ 2020年の訪日外国人旅行者2000万人の高みを目標とし、訪日旅行需要の掘り起こしと航空路線ネットワーク展開を軌を一に実施。

(首都圏空域の容量拡大等) ※ASEANとの多国籍間協定締結に向けた交渉を推進

- ◆ 首都圏空域の容量拡大等を進め、海外航空連立企業への投資枠が効果的に利用されるメカニズムの可能性を検討

(我が国航空企業の国際航空ネットワーク戦略の構築)

- ◆ 我が国航空企業は、強固なネットワーク構築に向けた戦略の確立が必要
- ◆ 航空行政は、ネットワーク戦略の後押しとなる航空協定上の枠組み設定、我が国航空企業の独自路線やセカンドフロントの展開、海外航空連立企業への投資等の側面支援、機材の円滑な活用による規制見直し、といった施策を検討し、健全な競争環境の確保に努めつつ、航空企業の取組を積極的に後押し
- ◆ 我が国の航空ネットワーク構築に重要な役割を果たすLCC
- ◆ LCC普及のため、空港関連コストの低減、就航・稼働率向上の環境整備等を推進

(観光振興と一体となった航空ネットワークの構築)

- ◆ 地方空港でのLCC等の受入れ、出入国手続円滑化、訪日旅行増加にインセンティブを与え、地方空港等を観光政策と一体的に検討。東京五輪時には、旅行者等を全国で受入れ、ビジネスジェットの就航促進
- ◆ 首都圏空港の利用環境の改善を引き続き推進。東京五輪の需要増に万全に対応
- ◆ 我が国の航空貨物ネットワークの充実
- ◆ 国際トラフィックの取込み、各地の成長産業を支える物流機能強化等のため、ポータルネットワークとなる制度や空港使用料体系の見直し等が必要
- ◆ 航空インフラの海外展開
- ◆ 周辺国のインフラ改善は、我が国航空ネットワーク強化や安全性向上に寄与。案件の上流段階からの関与や官民連携体制の強化が必要

(地方航空ネットワークの安定的な確保) → 中間とりまとめに基づき着実に推進

3. 質の高い航空・空港サービスを提供

✓ 日本の強みである優れた品質の提供能力を武器に、航空サービス品質の向上を強く追求。

(空港・空港サービスの安全の確保)

- ◆ 事前予防的取組を強化。安全指標等の設定、積極的な情報発信を推進
- ◆ 新規企業乗入れや新機材トランクル等に対応し、重点的な監査・審査を実施
- ◆ 施設量増加や老朽化を踏まえた適切な維持管理・更新、施設の耐震化、空港のBCP策定や広域災害時の空港機能のあり方の検討等を推進

(空港の利用環境の改善、空港アクセス強化)

- ◆ 空港での乗継時間短縮、空間マネジメントやレギュラー対応の改善等が必要
- ◆ 大都市圏では、アクセス鉄道網充実に向けた検討、空港アクセスと新幹線等との接続性向上、安価で充実したバスアクセスと深夜早朝時間帯のアクセス充実が必要
- ◆ 地方では、地域等がアクセスを主体的に提供する取組も必要

注：国土交通省

航空機燃料税の緊急的な軽減措置 ～経緯と航空連合の要望～

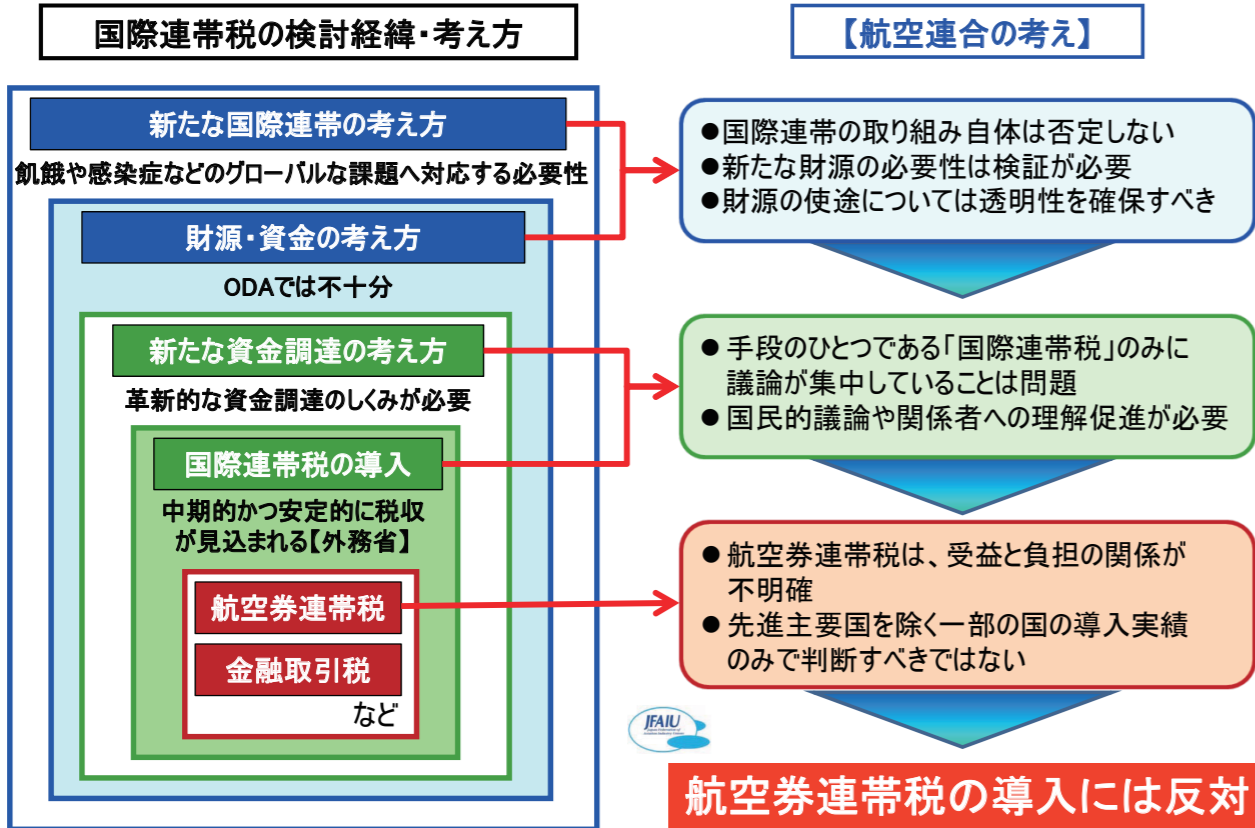


航空機燃料税の税率推移

昭和47～ 昭和53年度	昭和54～ 平成22年度	平成23～ 令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度～ 中期的に
13,000円/kl	26,000円/kl	18,000円/kl	9,000円/kl	13,000円/kl	最終的には 廃止
		軽減措置①～④	緊急支援①	緊急支援②	空港経営改革の進捗に 合わせた段階的引き下げ
		軽減措置① 平成23～25年度 (18,000円/kl)	緊急支援① 令和3年度 (9,000円/kl)	緊急支援② 令和4年度 (13,000円/kl)	
		軽減措置② 平成26～28年度 (18,000円/kl)			
		軽減措置③ 平成29～31年度 (18,000円/kl)			
		軽減措置④ 令和2年度 (18,000円/kl)			
		緊急支援② 令和4年度 (13,000円/kl)			

- 軽減措置①**
平成23～25年度 (18,000円/kl)
- ◆ 民主党政権下で実現
 - ◆ 本格的な大競争時代の到来を見据えた我が国航空会社の国際競争力強化が目的。
 - ◆ 平成23年度から3年間で「集中改革期間」と位置づけ、緊急的支援方策として引き下げ。
- 軽減措置②**
平成26～28年度 (18,000円/kl)
- ◆ 競争激化に伴う我が国航空会社の更なるコスト削減が必要。
 - ◆ 大幅に縮小された国内航空ネットワークの回復のため、特例措置の適用期限を延長。
- 軽減措置③**
平成29～31年度 (18,000円/kl)
- ◆ 観光先進国の実現及び地方創生回廊の完備のため、航空各社においてコスト削減や訪日観光客の取り込み等の取組を引き続き進める。
 - ◆ 同時に、平成29年度から3年間延長し、地方航空ネットワークの維持・強化を図る。
- 軽減措置④**
令和2年度 (18,000円/kl)
- ◆ 航空会社による東京オリ・パラを契機とした訪日外国人旅行者の地方誘客を拡大するための取り組みを、国としても後押しする必要がある。
 - ◆ 取り組みを航空会社で短期間かつ集中的に実施してもらう趣旨で、延長期間を2年間に短縮。
- 緊急支援①**
令和3年度 (9,000円/kl)
- ◆ 2年間の軽減措置期間の最終年度において、新型コロナウイルスの影響による厳しい経営状況に対し、航空ネットワーク維持と航空会社の経営基盤強化を図る目的で支援パッケージをとりまとめた。
 - ◆ 空港使用料等を9割軽減し、航空機燃料税について税率を従来の軽減措置からさらに1/2に軽減。
- 緊急支援②**
令和4年度 (13,000円/kl)
- ◆ 極めて厳しい経営状況が続く航空会社は、新型コロナウイルス感染症による甚大な影響が継続。
 - ◆ 航空ネットワークを維持し、航空会社の経営基盤強化を図る観点から、引き続き国として強力に支援。

【航空連合作成】

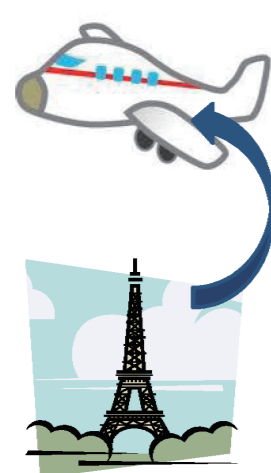


航空券連帯税の導入には反対

【航空連合作成】

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
 税収: 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、国税ではなく寄付金(「国際貧困撲滅寄付金」)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年収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。

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、特会法に基づき、平成25年には社会資本整備事業特別会計に関して、原則廃止され、一般会計化された。

しかし、平成24年1月に閣議決定された「特別会計改革の基本方針」に基づき、空港整備勘定については、空港経営改革の取り組みや、羽田空港の債務の返済状況を見極めるまでの間、自動車安全特別会計の下に経過勘定を設置し、現在に至っている。

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、航空機の大規模化、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。

出典: 国土交通省

「明日の日本を支える観光ビジョン」 - 世界が訪れたいくなる日本へ - 概要

これまでの議論を踏まえた課題

平成28年3月30日策定

- 我が国の豊富で多様な観光資源を、誇りを持って磨き上げ、その価値を日本人にも外国人にも分かりやすく伝えていくことが必要。
- 観光の力で、地域の雇用を生み出し、人を育て、国際競争力のある生産性の高い観光産業へと変革していくことが必要。
- CIQや宿泊施設、通信・交通・決済など、受入環境整備を早急に進めることが必要。
- 高齢者や障がい者なども含めた、すべての旅行者が「旅の喜び」を実感できるような社会を築いていくことが必要。

「観光先進国」への「3つの視点」と「10の改革」

視点1 「観光資源の魅力を活かす、地方創生の礎に」	視点2 「観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業に」	視点3 「すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に」
<ul style="list-style-type: none"> ■「魅力ある公的施設」を、ひろく国民、そして世界に開放 <ul style="list-style-type: none"> ・赤坂や京都の迎賓館などを大胆に公開・開放 ■「文化財」を、「保存優先」から観光客目線での「理解促進」、そして「活用」へ <ul style="list-style-type: none"> ・2020年までに、文化財を核とする観光拠点を全国で200整備、わかりやすい多言語解説など1000事業を展開し、集中的に支援強化 ■「国立公園」を、世界水準の「ナショナルパーク」へ <ul style="list-style-type: none"> ・2020年を目標に、全国5箇所の公園について民間の力も活かし、体験・活用型の空間へと集中改善 ■おもな観光地で「景観計画」をつくり、美しい街並みへ <ul style="list-style-type: none"> ・2020年を目途に、原則として全都道府県・全国の半数の市区町村で「景観計画」を策定 	<ul style="list-style-type: none"> ■古い規制を見直し、生産性を大切にする観光産業へ <ul style="list-style-type: none"> ・60年以上経過した規制・制度の抜本見直し、トップレベルの経営人材育成、民泊の整備、宿泊業の生産性向上など、総合パッケージで推進・支援 ■あたらしい市場を開拓し、長期滞在と消費拡大を同時に実現 <ul style="list-style-type: none"> ・欧州・米国・豪州や富裕層などをターゲットにしたプロモーション、戦略的な「ミゼージング」緩和などを実施 ・MICE誘致・開催の支援体制を抜本的に改善 ・首都圏における「ビジネス」の受入環境改善 ■疲弊した温泉街や地方都市を、未来発想の経営で再生・活性化 <ul style="list-style-type: none"> ・2020年までに、世界水準DMOを全国100形成 ・観光地再生・活性化ファンド、規制緩和などを駆使し、民間の力を最大限活用した安定的・継続的な「観光まちづくり」を実現 	<ul style="list-style-type: none"> ■ソフトインフラを飛躍的に改善し、世界一快適な滞在を実現 <ul style="list-style-type: none"> ・世界最高水準の技術活用により、出入国審査の風景を一変 ・ストレスフリーな通信・交通利用環境を実現 ・キャッシュレス観光を実現 ■「地方創生回廊」を完備し、全国どこへでも快適な旅行を実現 <ul style="list-style-type: none"> ・「ジャパン・レールパス」を訪日後でも購入可能化 ・新幹線開業やコンテナ空港運営等と連動した、観光地へのアクセス交通充実の実現 ■「働きかた」と「休みかた」を改革し、躍動感あふれる社会を実現 <ul style="list-style-type: none"> ・2020年までに、年次有給休暇取得率70%へ向上 ・家族が休暇をとりやすい制度の導入、休暇取得の分散化による観光需要の平準化

新たな目標値について

安倍内閣3年間の成果

戦略的なビザ緩和、免税制度の拡充、出入国管理体制の充実、航空ネットワーク拡大など、**大胆な「改革」**を断行。

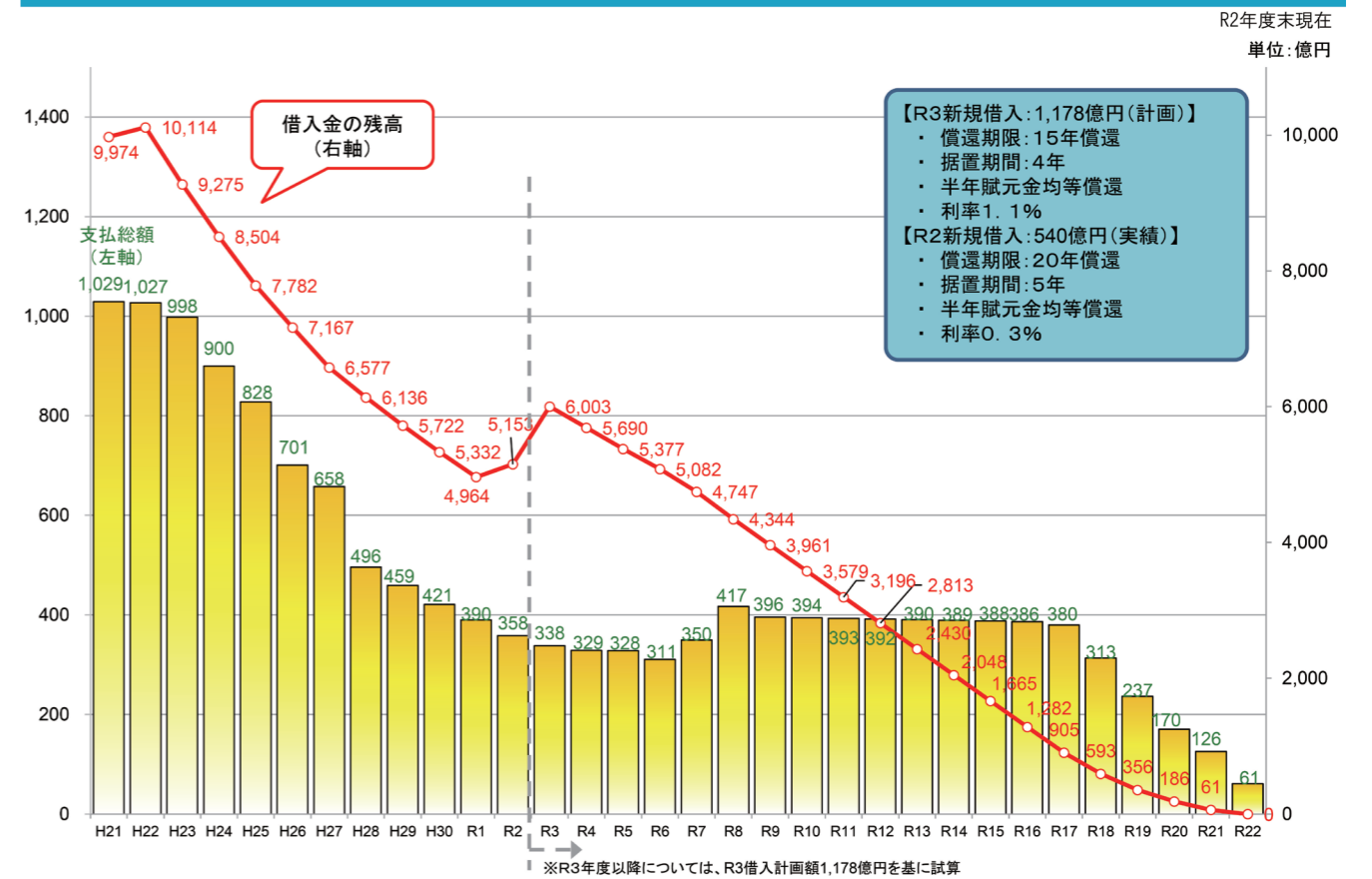
	(2012年)	(2015年)
・訪日外国人旅行者数は、 2倍増の約2000万人 に	836万人	⇒ 1974万人
・訪日外国人旅行消費額は、 3倍増の約3.5兆円 に	1兆846億円	⇒ 3兆4771億円

新たな目標への挑戦！

訪日外国人旅行者数	2020年： 4,000万人 (2015年の約2倍)	2030年： 6,000万人 (2015年の約3倍)
訪日外国人旅行消費額	2020年： 8兆円 (2015年の2倍超)	2030年： 15兆円 (2015年の4倍超)
地方部での外国人延べ宿泊者数	2020年： 7,000万人泊 (2015年の3倍弱)	2030年： 1億3,000万人泊 (2015年の5倍超)
外国人リピーター数	2020年： 2,400万人 (2015年の約2倍)	2030年： 3,600万人 (2015年の約3倍)
日本人国内旅行消費額	2020年： 21兆円 (最近5年間の平均から約5%増)	2030年： 22兆円 (最近5年間の平均から約10%増)

出典：明日の日本を支える観光ビジョン構想会議

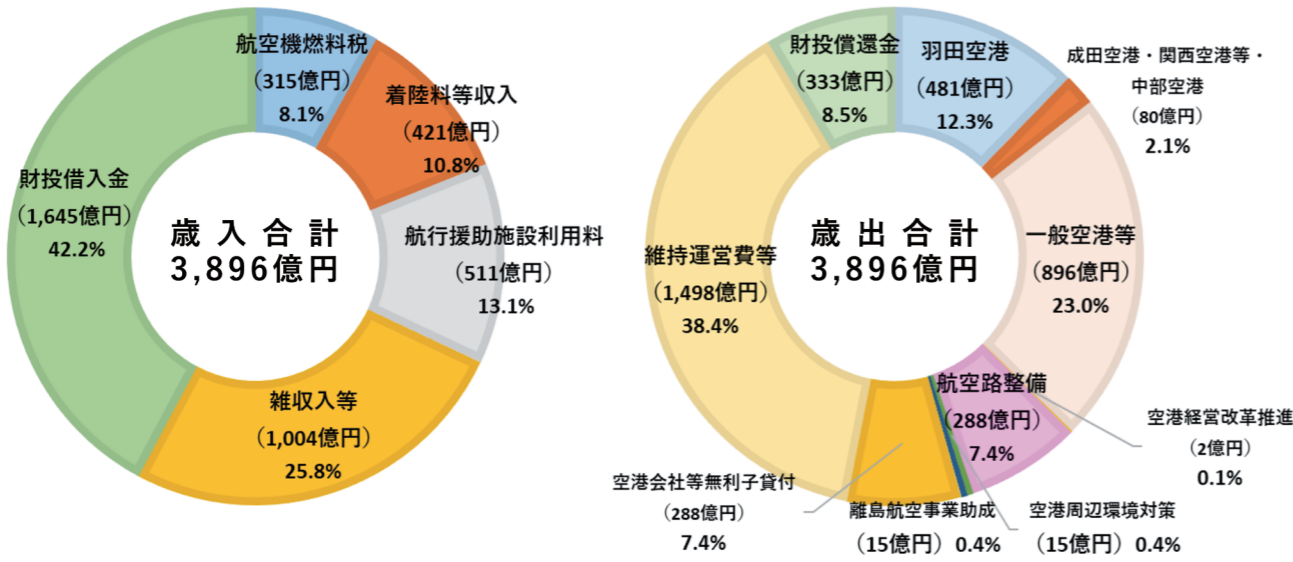
借入金の償還額・残高の推移見込



出典：国土交通省

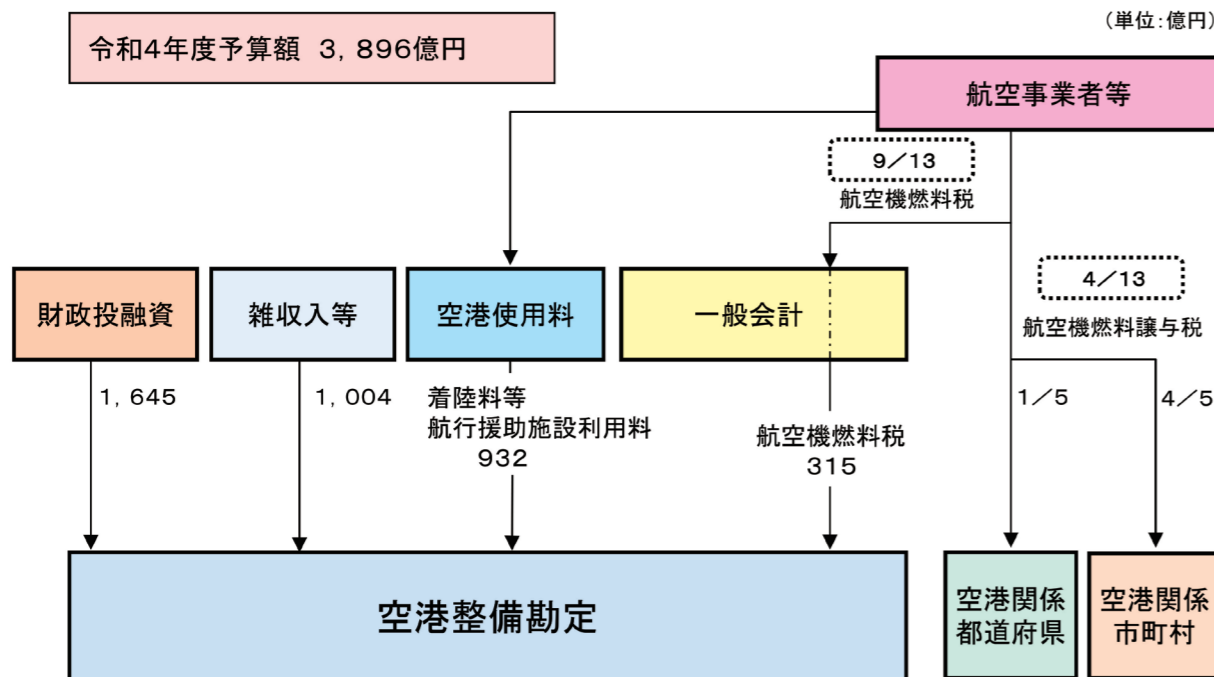
令和4年度国土交通省航空局関係予算決定概要

空港整備勘定の歳入・歳出規模（令和4年度予算額）



※ 上記歳出には、航空分野のグリーン施策の推進として121億円を含む

空港整備勘定のしくみ



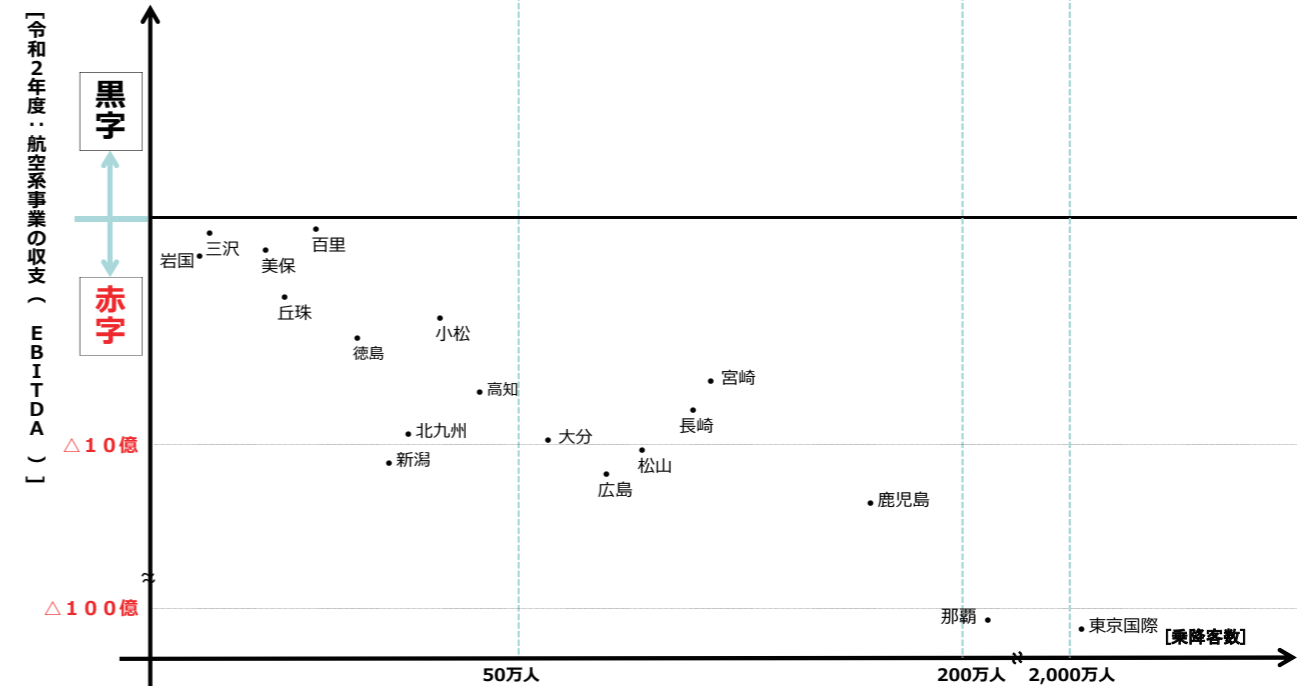
(注) 1. 計数は端数処理の関係で合計額に一致しない。

2. [] は令和4年度に限る措置

	平成22年度以前	平成23～令和2年度	令和3年度	令和4年度
下記以外の路線	26,000円/kl	18,000円/kl	9,000円/kl	13,000円/kl
特定離島路線	19,500円/kl	13,500円/kl	6,750円/kl	9,750円/kl
沖縄路線	13,000円/kl	9,000円/kl	4,500円/kl	6,500円/kl

出典：国土交通省

航空系事業の収支 (EBITDA) と乗降客数について

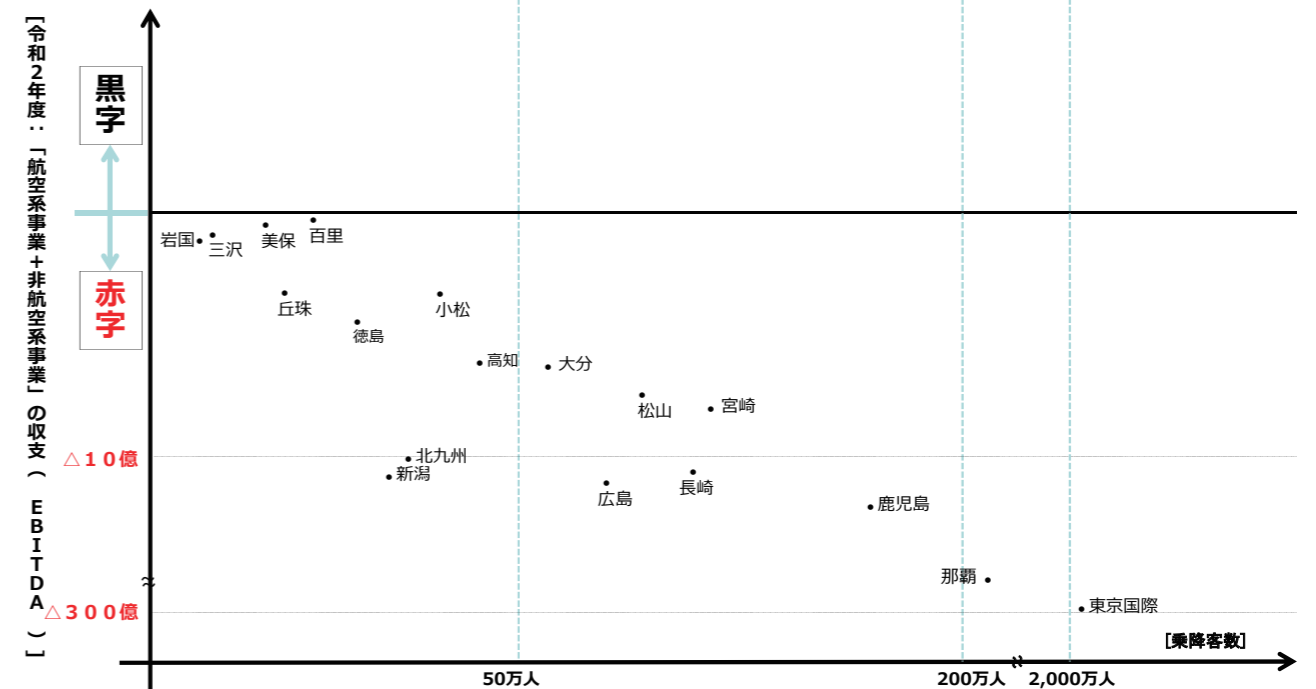


※注1: 「EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (利払前税引前償却前営業利益) と経常損益 + 支払利息 + 減価償却費」。各空港が1年間の営業を通して得られるキャッシュフロー (実質的な利益水準) を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。

※注2: 航空系事業の収支は、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した損益を基礎として算出し、作成したもの。

※注3: 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。

「航空系事業 + 非航空系事業」の収支 (EBITDA) と乗降客数について



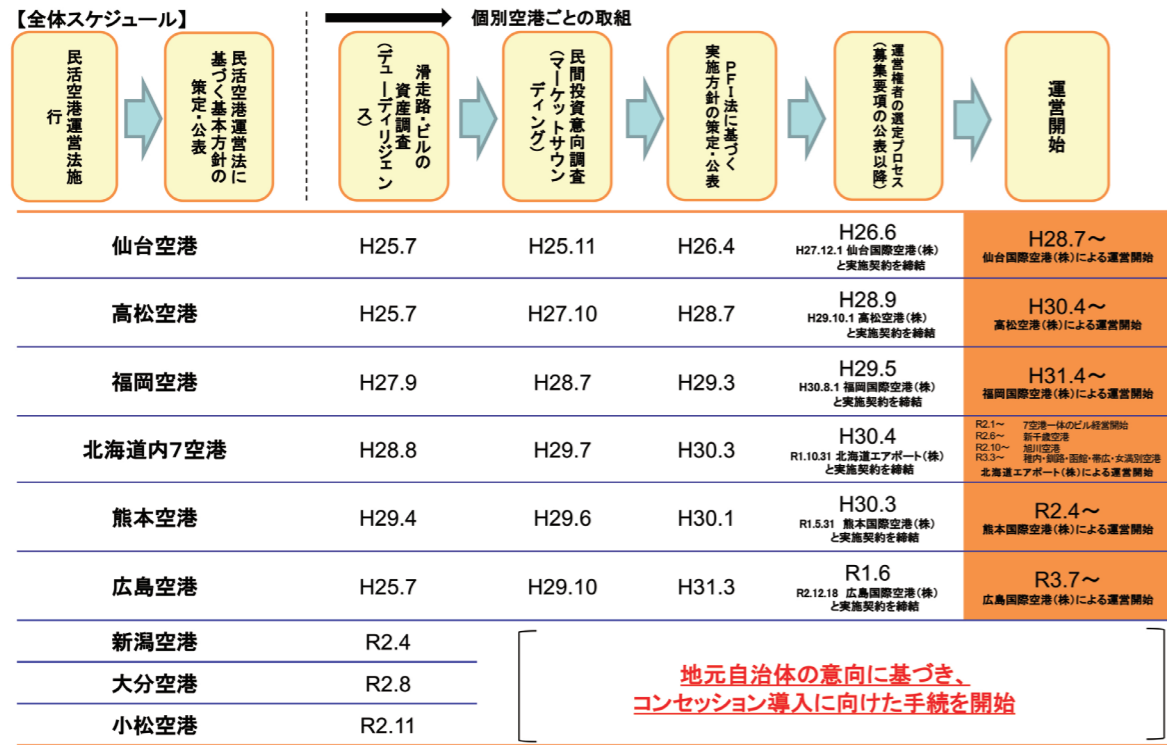
※注1: 「EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (利払前税引前償却前営業利益) と経常損益 + 支払利息 + 減価償却費」。各空港が1年間の営業を通して得られるキャッシュフロー (実質的な利益水準) を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。

※注2: 航空系事業の収支は、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した損益に基づき算出し作成したもの。また、非航空系事業の収支は、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) の損益を単純合算したものを基礎として算出し作成したもの。

※注3: 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。

出典：国土交通省

空港運営の民間委託(コンセッション)の実績と現在の検討状況 国土交通省



出典：国土交通省

コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策一覧(概要) 国土交通省

- オミクロン株など、変異株の相次ぐ出現等により、旅客需要の回復が想定以上に遅れていることから、**航空需要は過去に例を見ない規模で大規模な減少**が続いており、**航空・空港関連企業は極めて厳しい経営状況**。
- 国内外の交流や国民生活、経済活動を支える**航空ネットワークを維持**するとともに、**航空・空港関連企業の経営基盤強化**を図るため、航空・空港関連各社におけるコスト削減等の取組を前提として、**令和4年度においても引き続き、国と関係者が連携して強力に支援**。

1. 航空ネットワーク維持・確保のための施策

- 空港使用料・航空機燃料料の減免(令和4年度) R4**
- 離島航空路線に係る支援措置 R4 R3補正**

4. コロナ時代における航空・空港関連企業の持続可能な事業構造への転換を支援するための施策

1) 収益性向上努力を支援するための施策

- 感染拡大防止と航空需要回復の両立に向けた取組**
- 新たな航空需要獲得のための規制緩和等**

2. 資金需要への対応、雇用維持のための施策

- 危機対応融資等の活用による資金繰り支援**
- 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の活用**

2) コスト削減努力を支援するための施策

- 飛行経路の短縮等による消費燃料の削減**
- 安全規制の集中的見直し**

3. 航空輸送の安定的かつ円滑な回復を図るための緊急措置

- 混雑空港利用ルールの弾力運用(U/Lルールの適用免除)**
- 乗務機会の減少等を踏まえた乗務資格維持に係る緩和措置**

5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の経営基盤の維持・強化を支援するための施策

- コンセッション空港における空港運営事業期間の延長**
- コンセッション空港における空港運営事業期間の延長**
- その他の空港関連企業関係**

出典：国土交通省

落下物対策総合パッケージ(概要)

- 有識者や実務者等の関係者が一堂に会した「落下物防止等に係る総合対策推進会議」において、**平成30年3月にとりまとめた「落下物対策の強化策」を踏まえ、落下物対策を充実・強化**
- 今後も、**関係者が一丸となって、更なる追加対策の検討等を進める**

未然防止策の徹底

「落下物防止対策基準」の策定

本邦航空会社及び日本に乗り入れる外国航空会社に、落下物防止対策を義務付け

あらゆるチャネルを通じた未然防止策の徹底

駐機中の機体チェックの強化

事案発生時の対応強化

情報収集・分析の強化

航空会社に対する処分等の検討

補償等の充実

出典：国土交通省

地域航空の担い手のあり方に関する実務者協議会 国土交通省

○検討結果報告書(平成30年12月18日公表)のポイント

経営統合の可否に係る検討結果

- ・安全・技術の観点からは、一定の準備は必要ではあるものの、それが経営統合の障害とはならないことが確認された。
- ・機材や規程の統一化を進めることで、運航・整備業務の効率化が図られることが確認された。
- ・系列を超えたコードシェアについては、収益性向上のため極めて重要であり、関係者で前向きに検討を進めるとの共通認識が得られた。
- ・一方、経営統合するには、地元自治体や既存株主との関係を整理する必要があるうえ、経営統合による経営改善の具現化には、機材や規程の統一等の長期にわたる準備期間等が必要となることから、早期の実現は困難。
- ・そのため、早期に協業の深化が実現可能な取組として、まずは九州地域を対象として、「有限責任事業組合」制度を活用した共同事業の開始を目指すとの試みが提案され、協議会構成員全ての賛同を得た。

組織のあり方の方向性

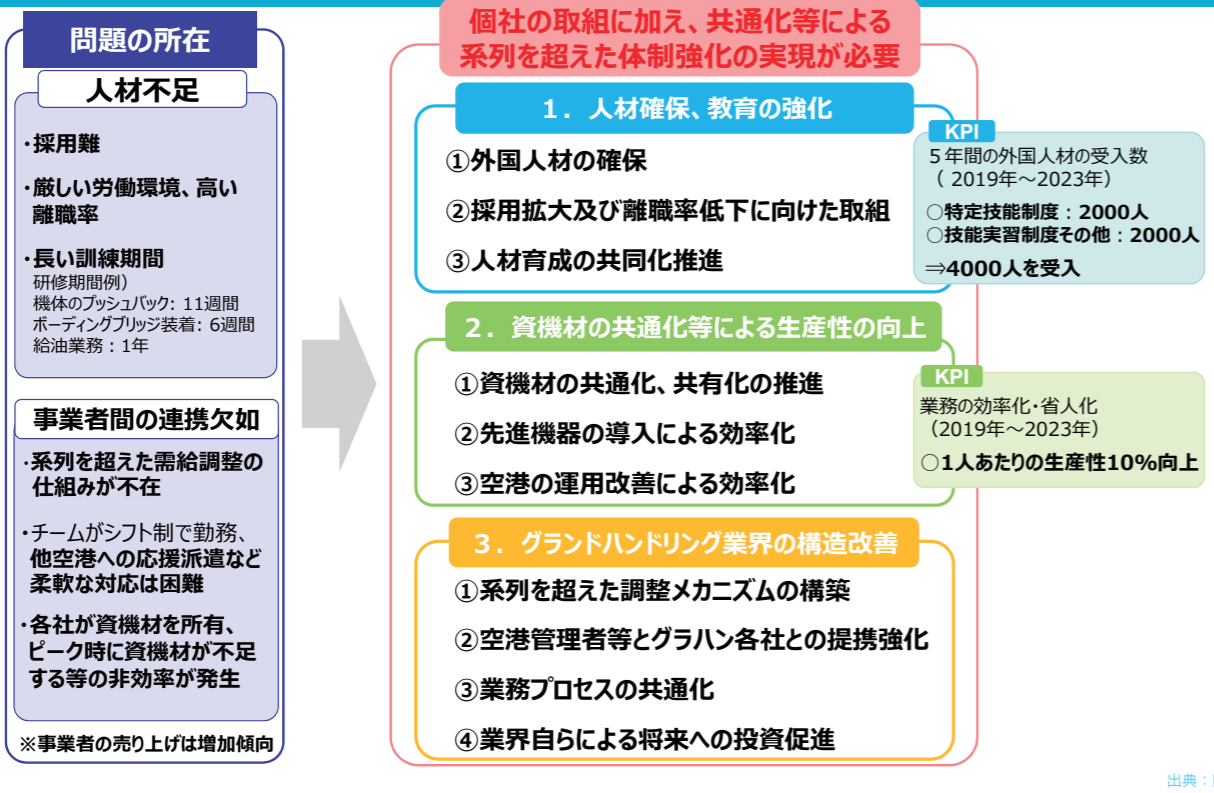
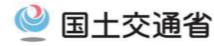
- (1)九州地域における系列を超えた航空会社間の協業をより一層促進するため、平成31年度中に大手航空2社(ANA・JAL)及び地域航空3社(天草エアライン・オリエンタルエアーブリッジ・日本エアコミューター)を構成員とする有限責任事業組合を設立することを目指し、経営改善効果の試算や運営ルールづくりを開始することに合意した。
- (2)北海道地域については、九州地域における取組の成果を踏まえ、必要に応じ同様の取組について検討する。
- (3)持株会社の設立等による経営統合については継続課題とし、組合設立後3年を経過した時点で組合の取組結果についての総括検証を行う。

【参考】有限責任事業組合(LLP*)制度の特徴

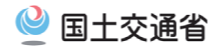
- 出資者が出資額までしか事業上の責任を負わない有限責任制。
- 意思決定は原則として出資者全員の同意のもと行われる。
- 出資者全員が業務執行に参加する。
- 従って、小規模な地域航空会社にとっても参加しやすい仕組みとなっており、共同事業にあたっての公平性・透明性も確保できる。

出典：国土交通省

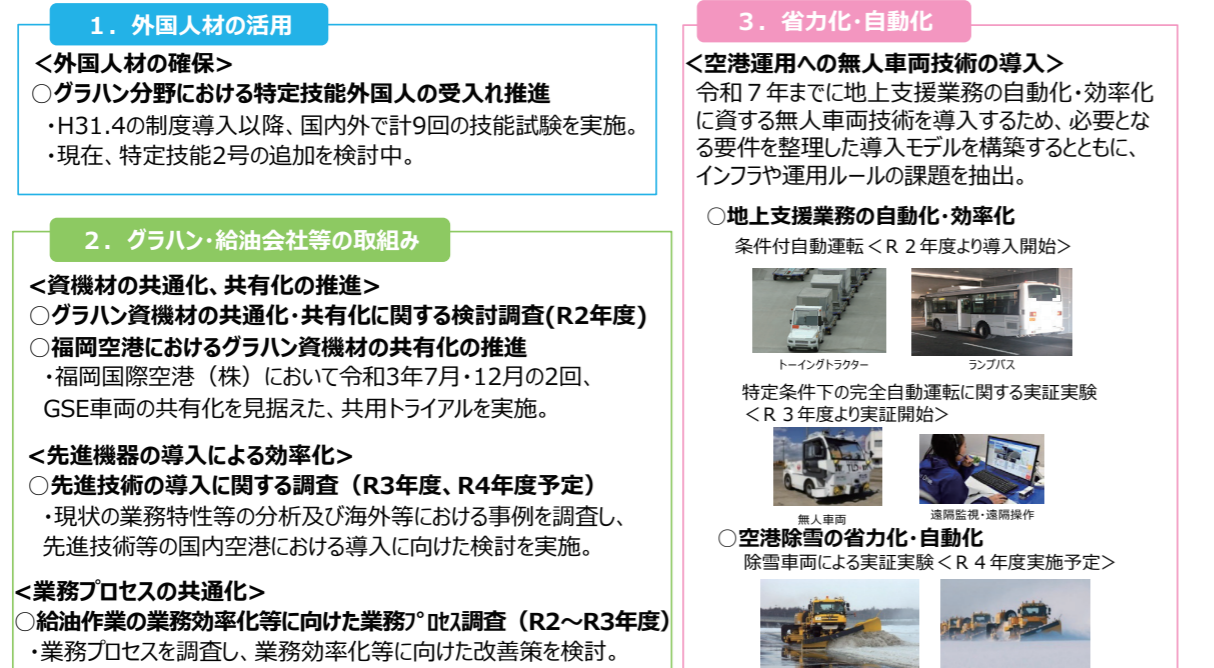
グランドハンドリング アクションプラン(概観)



空港の労働力不足に対応した官民の取り組みについて



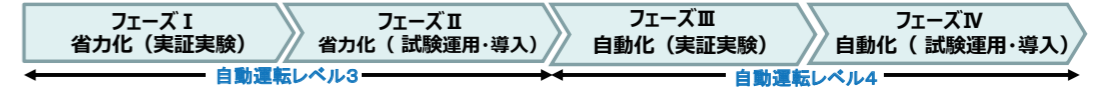
令和2年1月に策定した「グランドハンドリング アクションプラン」に基づくグラハン体制の強化に関する施策を推進するなど、関係者が連携して生産性の向上等に資する取組を進めている。



地上支援業務の省力化・自動化



○旅客需要が増加する一方で、生産年齢人口の減少等を背景に、航空分野においても保安やグラハンなどをはじめ人手不足等が懸念されている。
○地上支援業務の各分野において、イノベーションを推進。2020年までにフェーズⅡ、2030年までにフェーズⅣの達成を目標とする。
○自動運転の分野については、これまでの検証を踏まえて目標を前倒して2025年までのフェーズⅣの達成(無人の自動運転)を目指し、官民連携して実証実験を実施し、共通インフラや運用ルールの検討を行う。



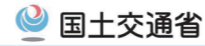
<地上支援業務の省力化・自動化のイメージ>



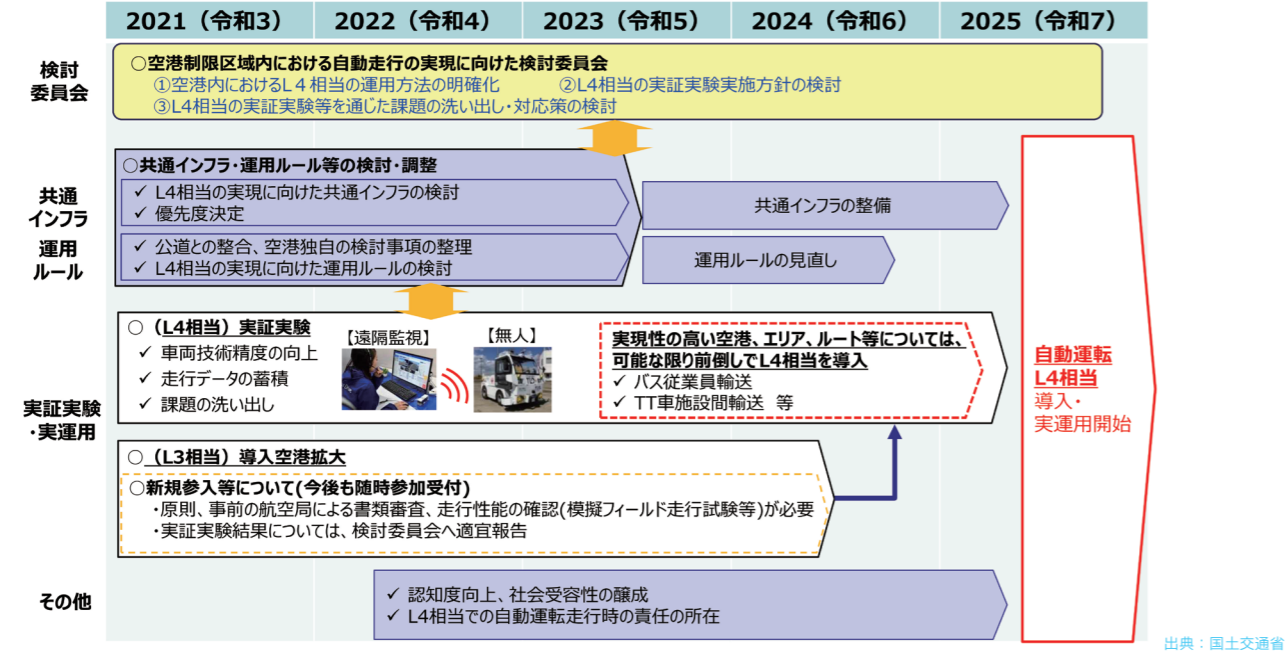
地上支援業務の省力化・自動化等の実例



レベル4相当導入までのスケジュール案

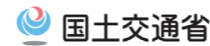


- L4相当の導入は2025年までを目標とするが、共通インフラや運用ルール等の検討状況も踏まえつつ、実現性の高い空港、エリア、ルート等については可能な限り前倒しでの導入を目指す。
- 2021年度よりL4相当の導入に向けた実証実験を開始。L3相当についても、導入空港を拡大するとともに、自動運転車両の走行データ等をL4相当の導入に向けた検討に活用する。



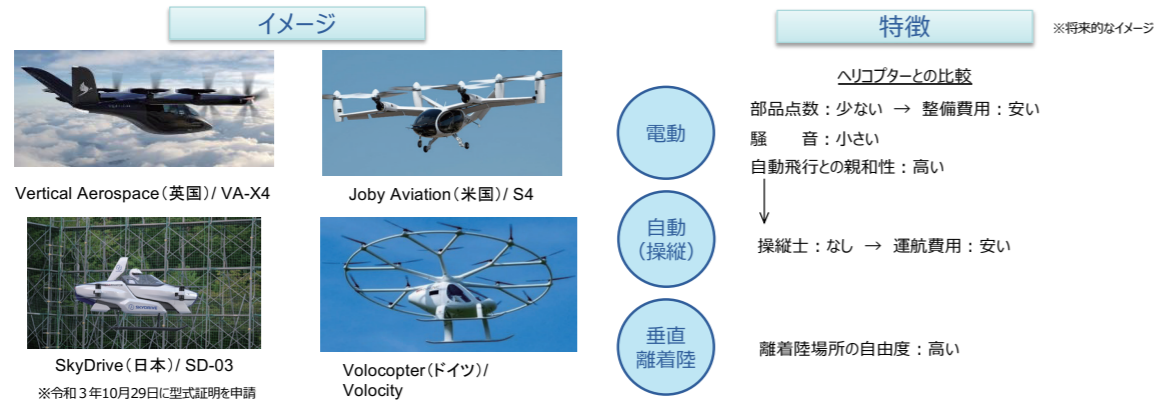
出典：国土交通省

“空飛ぶクルマ” (※) とは



※「クルマ」と称するものの、必ずしも道路を走行する機能を有するわけではない。個人が日常の移動のために利用するイメージを表している。
 ※必ずしも「電動」「自動」「垂直離着陸」に限定されず、内燃機関とのハイブリッドや有人操縦、水平離着陸のものも開発されている。

- 明確な定義はないが、「電動」「自動(操縦)」「垂直離着陸」が一つのイメージ。
- 諸外国では、eVTOL (Electric Vertical Take-Off and Landing aircraft) やUAM (Urban Air Mobility) とも呼ばれ、新たなモビリティとして世界各国で機体開発の取組がなされている。
- 我が国においても、都市部での送迎サービスや離島や山間部での移動手段、災害時の救急搬送などの活用を期待し、次世代モビリティシステムの新たな取り組みとして、世界に先駆けた実現を目指している。
- 令和3年10月29日、株式会社スカイドライブは開発中の“空飛ぶクルマ”について、我が国初となる空飛ぶクルマの型式証明を申請。
- “空飛ぶクルマ”の実現に向けた「空の移動革命に向けたロードマップ」に基づき、2025年の大阪・関西万博を目標として、必要な技術開発や機体の安全基準をはじめとする制度の整備を進めている。



出典：国土交通省

航空従事者の飲酒基準について①(基準の内容)



1. 全ての操縦士に対する飲酒基準

「航空法70条：アルコールにより正常な運航が状態での運航を禁止※1」の目安※2とする数値基準を制定
 (従前) 具体の判断基準無し → 血中濃度：0.2g/L未満、呼気中濃度：0.09mg/L未満

※1:対象は事業用・自家用問わず我が国を運航する全ての操縦士(外国機含む)
 ※2:罰則適用上の目安

2. 航空運送事業者に対する規制

(1) 考え方

- ・高い安全性が求められる旅客等を輸送する航空運送事業についてはアルコールへの厳格な対応が必要
- ・アルコールは微量でも注意力の低下や業務の正確性に影響し、その度合いはその日の体調や体質により異なる。
- ・航空機の運航に直接関与する者のうち「隠時に正確な判断・行動」が求められる、かつ、その者の「単独の判断・行動により安全運航に影響を与える場合」は厳格な飲酒ルールを義務化

(2) 飲酒対策 ※下線部は中間とりまとめから追加

1. アルコール検査の義務化(法104条関係)

- 対象：操縦士、客室乗務員、運航前整備を行う整備従事者、対空通信を行う運航管理従事者
- 業務前のアルコール検知器(ストロー式)による検査義務化※
- アルコールが検知された場合には業務禁止
- 検査時の不正(なりすまし、すり抜け)防止体制の義務化
- ・検査時に第三者の立ち会い等を義務化(モニター等の活用可)
- ・検査情報の記録・保存(日時、氏名、結果等)

※操縦士及び客室乗務員は、機上で機体の操縦や旅客へ避難誘導を行うこと等から、乗務後のアルコール検査の義務化、飛行勤務前8時間以内の飲酒を禁止

2. アルコール教育の徹底・依存症対応(法103条の2、104条関係)

- 経営者含む全関係職員への定期的なアルコール教育(危険性・分解速度等)を義務化
- 依存症職員等の早期発見・対応のための体制整備(職員への教育、報告制度、カウンセリング環境等)

3. アルコール不適切事案の航空局報告義務(法111条の4関係)

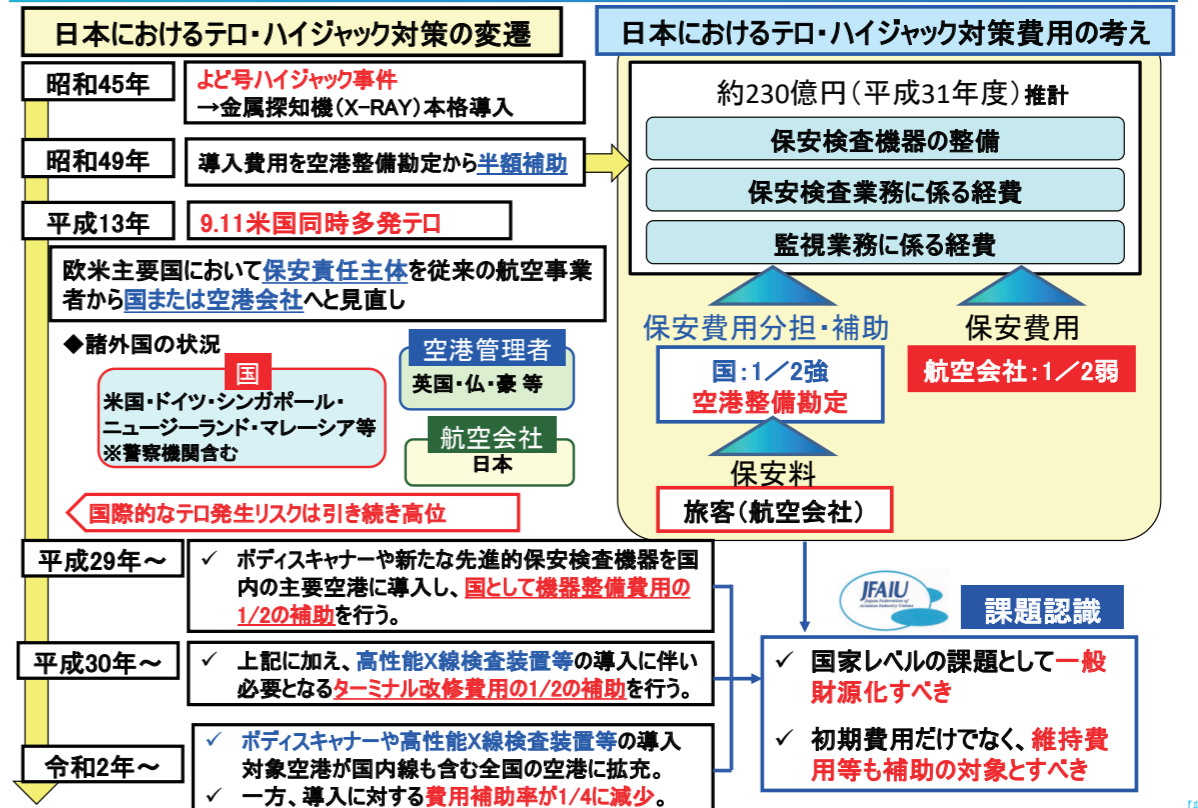
飲酒に係る不適切事案(アルコール検査で不合格の場合や適切に実施されなかった場合等)について航空局への報告義務化

4. 飲酒対策に係る体制の強化(法103条の2関係)

安全統括管理者の責務として飲酒対策を明確に位置づけ、必要な体制を整備することを義務づけ、飲酒対策に係る体制を強化

出典：国土交通省

航空保安の変遷



航空保安に関する航空法の一部改正

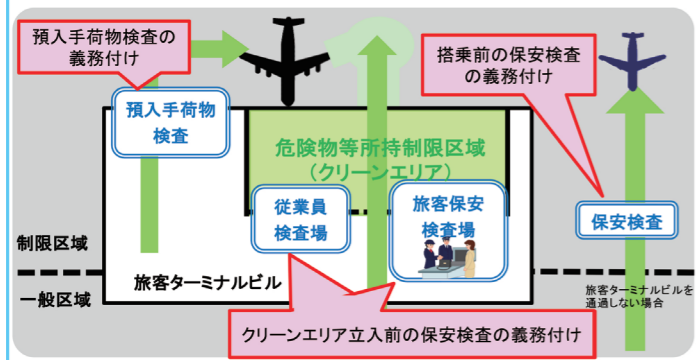
〔令和3年6月11日公布
令和4年3月10日施行〕 国土交通省

背景・課題

- コロナ禍からの航空需要の回復や将来の増大、国際的なイベントの実施等を見据え、旅客等の安全を確実に確保する必要。
- 保安検査に係る以下のような課題を踏まえ、**航空機に搭乗する旅客に確実に検査を受検させる仕組み等が必要。**
- ①保安検査の明確な法的位置づけがなく、旅客の協力を得にくい、毅然とした姿勢で検査に臨みにくい
- ②検査の確実な実施や事案への迅速な対応のため、複数の関係者による連携強化や国のリーダーシップの強化が急務
- ③離職率の高い検査員人材の確保・育成や今後の航空需要の増大に対応した検査の高度化など、保安検査の現場における量的・質的向上が課題

① 保安検査等の法律上の根拠・保安職員の権限の明確化

- 旅客等に対し航空機搭乗前の**保安検査の受検義務付け**（未受検の場合には罰則）
- **預入手荷物検査の義務付け**
- **保安職員が職務遂行のための指示を出す権限を明確化**



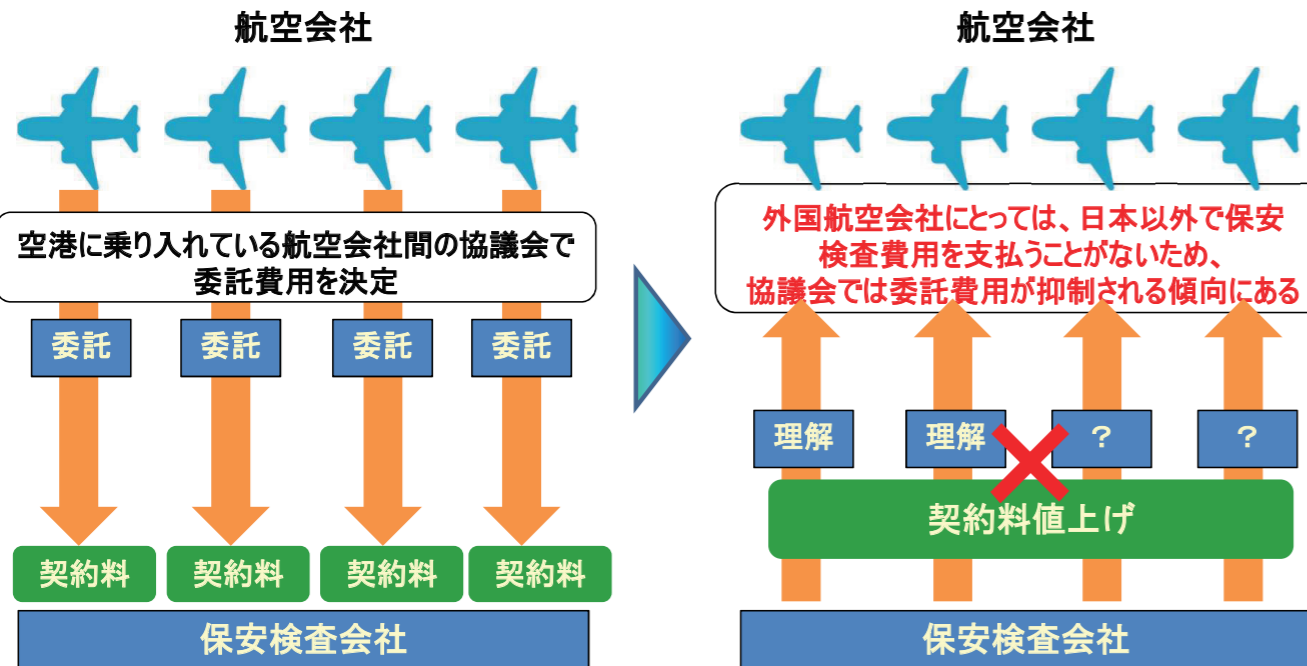
② ハイジャック・テロ等の防止に関する国の役割の明確化・関係者間の連携強化

- 国土交通大臣は「**危害行為防止基本方針**」を策定。航空保安対策全体を主体的にマネジメント。
- 【危害行為防止基本方針】
 - 国が実施すべき施策
 - 関係者（空港会社、航空会社、検査会社等）が講ずべき措置
 - 国や関係者の連携協力確保
 - 保安検査等の実施体制強化・検査能力向上 等
- 基本方針に基づき、国土交通大臣は関係者に対し**指導、助言**

③ 保安検査の量的・質的向上のための措置

- 保安検査等の業務の受委託に係る**基準策定**
- 保安検査等の実施主体と業務受託者に対する**報告徴収・立入検査、改善命令**
- ※制度面以外の点でも、先進機器の導入推進、検査員の労働環境改善のための官民での検討等の取組を継続的に実施（基本方針に記載）

出典：国土交通省



※会社管理空港では、空港が航空各社と保安検査会社間の契約を一括して受ける事務委任制度を導入している例もある。

〔航空連合作成〕

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、運輸の安全性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、分かりやすく心がけ、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**
あらゆる機会を捉えて、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。

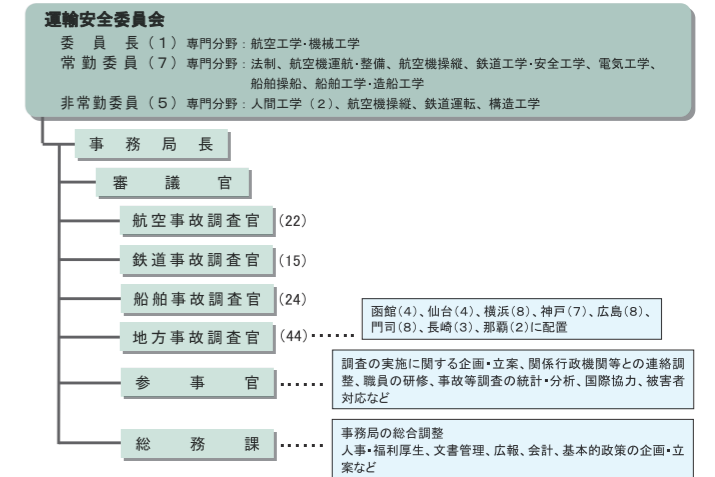
運輸安全委員会の主な業務

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、意見を述べることで改善を促します。
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



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46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46年7月 全日本空輸機と自衛隊機が岩手県雫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
- 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
- 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 運輸安全一括法衆参附帯決議(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

出典：運輸安全委員会

航空連合は1999年10月の結成以来、機内迷惑行為の発生を抑止するため、罰則を伴った法制化に取り組んできた。2000年5月の第1回政策実現総行動で、民主党政策調査会長と国土交通省航空局長に対し、法制化を直接要請した。また、業界（定期航空協会）も2001年1月に航空局長宛に要請文を提出した。

これを受けて民主党は、2001年5月に議員立法による法案提出を決定し、11月、「機内迷惑行為防止法案」を国会に提出した。しかし、与党の反対により審議に入れず、3度にわたって継続審議となった。

一方、航空局は2001年12月、航空局・事業者・航空連合で構成される「機内迷惑行為防止検討委員会」を設置し、2002年10月までに5回開催した。委員会発足当初は法制化に否定的だった航空局は、航空連合の発言をはじめとする委員会での議論や2002年5～6月に実施した利用者アンケートの結果などにより、最終的には立法化を念頭に置いた具体的作業に着手するというスタンスに変わった。

2003年3月、国土交通省は機内迷惑行為防止法案（航空法改正案）を国会に提出し、5月に衆議院で民主党案とともに審議が始まった。審議の中で、民主党案の趣旨を踏まえて政府案が修正されたことから民主党は法案を取り下げ、修正後の政府案が衆議院で全会一致で可決された。7月には参議院でも全会一致で可決され、機内迷惑行為防止法案（航空法改正案）が成立し、2004年1月15日に施行された。

航空連合は、この間、政党（民主党を中心に自民党、公明党にも）、行政、業界（定期航空協会）に対し法制化を繰り返し要請すると同時に、マスコミに対しても投稿、記者会見などを通じ法制化の必要性を訴えてきた。また、政策シンポジウム、安全シンポジウムを通じて組合員への浸透を図るとともに、航空連合加盟の客室乗務員へのアンケート調査（2001年4月）、連合メーデー会場でのピラ配布（2002年5月）、全国紙への意見広告掲載（2002年6月）といった活動を積極的に展開してきた。

【機内迷惑防止法の骨子】

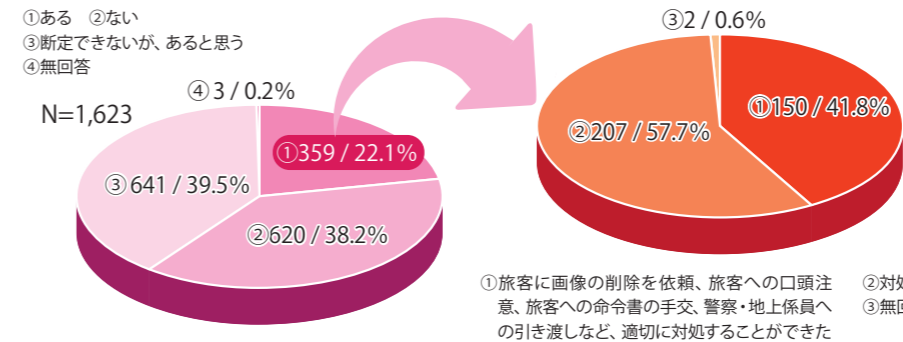
- 航空機内にある者は、安全阻害行為等（機内迷惑行為）をしてはならない旨を定める。
- 機長は、国土交通省令で定める安全阻害行為等【下記】をした者に対し、当該行為を反復・継続してはならない旨の命令をすることができる。命令に違反した者は、50万円以下の罰金に処する。
- 施行後3年を経過した場合、(2)の規定の施行状況を勘案し、必要がある時は検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる。

【罰金の対象となる安全阻害行為等（国土交通省令）】

- 乗降口または非常口の扉の開閉装置を正当な理由なく操作する行為
- トイレにおいて喫煙する行為
- 航空機に乗り込んでその職務を行う者の職務の執行を妨げる行為*であって、当該航空機の安全の保持、当該航空機内にあるその者以外の者もしくは財産の保護または当該航空機内の秩序もしくは規律の維持に支障を及ぼすおそれのある行為
- 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を正当な理由なく作動させる行為
- 離着陸時その他機長がシートベルトの装着を指示した場合において、シートベルトを正当な理由なく装着しない行為
- 離着陸時において、座席のリクライニング、テーブルまたはフットレストを正当な理由なく所定の位置に戻さない行為
- 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のある場所に正当な理由なく置く行為
- 非常用の装置または器具（救命胴衣、煙感知機など）を正当な理由なく操作し、もしくは移動させ、またはその機能を損なう行為

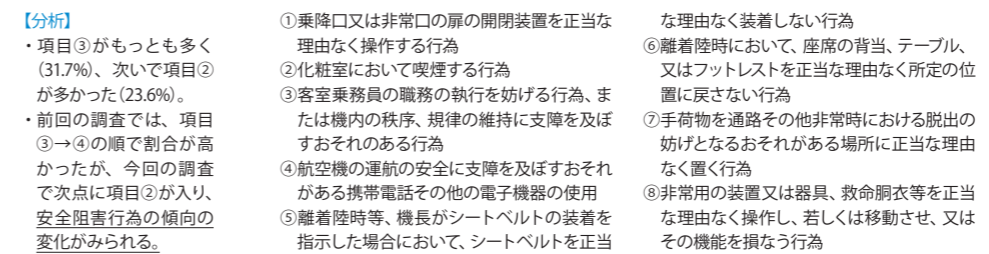
*「航空機に乗り込んでその職務を行う者の職務の執行を妨げる行為」の具体例：セクハラ、暴言・威嚇など（航空連合追記）

Q1：ご自身の乗務する便において、盗撮・無断撮影にあったことはありますか？
Q2：Q1で「ある」と回答した方にお聞きします。盗撮・無断撮影行為に対し、あなたはどのように対処しましたか？

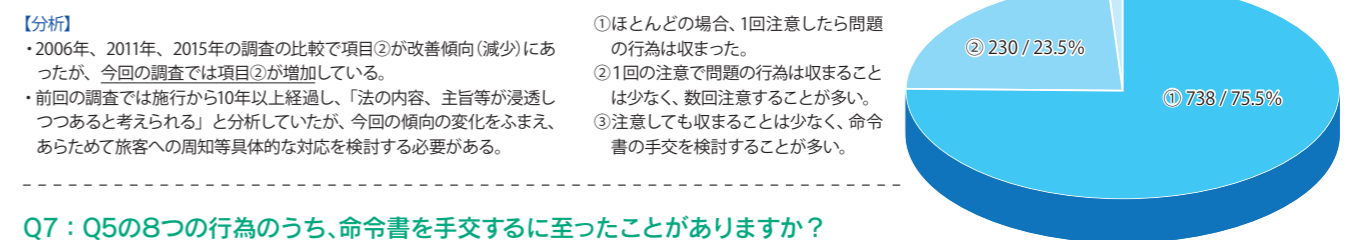


【分析】
盗撮・無断撮影の経験が「ある」または「断定できないが、あると思う」と回答された合計の割合が61.6%となっており、多くの客室乗務員が機内で盗撮または無断撮影の経験があることが判明した。
盗撮・無断撮影の経験が「ある」と回答された客室乗務員のうち、「対処することができなかった」割合が57.7%となっており、半数以上が盗撮・無断撮影行為に対し具体的なアクションを起こすことができなかったことが判明した。

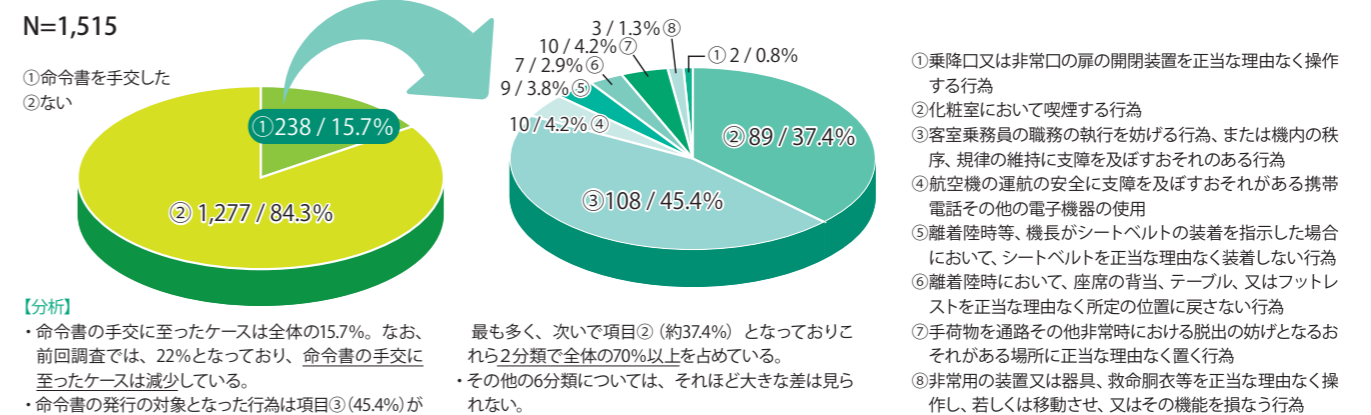
Q5：禁止命令の対象となる行為のうち、もっとも日常的に目にする行為はどれですか？



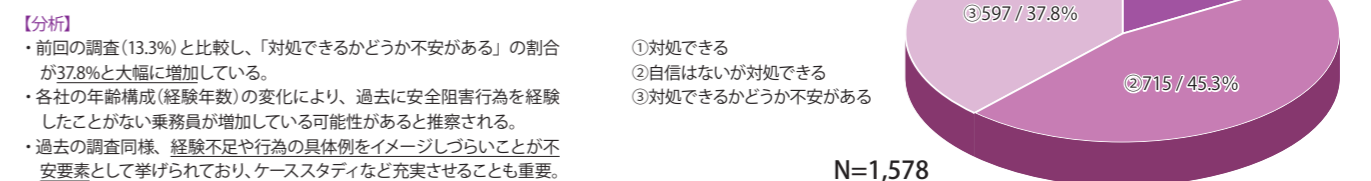
Q6：Q5の行為に遭遇したときの旅客の対応としてもっとも多いものはどれですか？



Q7：Q5の8つの行為のうち、命令書を手交するに至ったことがありますか？また、その行為はどれですか？(もっとも回数の多いものを選択ください。)

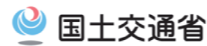


Q10：安全阻害行為等が自分の乗務便で発生した場合、自信を持って対処できますか？



【航空連合作成】

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、グローバル化が進んでいるところ、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」

出典：国土交通省

4.2) 航空需要の回復・拡大に迅速に対応するための安全規制の集中的見直し(整備分野における規制・運用の見直し等)

担当部署：航空局安全部航空事業安全室
担当者：勝間(内線50163)

整備についての規制・運用の見直しの検討項目の例

整備基地開設や機種追加のための手続の見直し

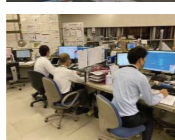
現行の制度概要

- ・航空会社が整備基地を開設したり、整備基地で取り扱う航空機の機種を追加を行う際には、基地の検査を受け、事業計画の変更手続を行う必要がある



対応の方向性

- ・整備基地開設や整備基地で取り扱う航空機の機種を追加を行う場合について、**検査等における手続の明確化や手続の柔軟化を図る**



部品等領収検査のリモートでの実施を含む合理化

現行の制度概要

- ・航空会社は整備に使用する航空機の部品等をメーカーから受領した際には、不具合がないかの検査(領収検査)を行う必要がある
- ・航空会社が整備を委託する場合、航空会社が部品等を購入し領収検査を行った後、委託先へ部品等を供給するが、供給を受けた委託先も品質確保のため部品等の領収検査を行う必要がある



対応の方向性

- ・部品等の領収検査について、**最新技術を活用したリモートでの実施など効果的な手法の導入を図る**

手続の電子化の検討項目の例

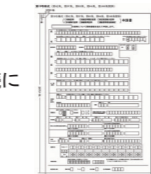
技能証明の申請手続や運航規程等の書類等の電子化

現行の制度概要

- ・技能証明の申請は様式に従って紙媒体での申請書により行われている
- ・航空法に基づく運航規程(航空会社)・教育規程(訓練会社等)の各種書類や申請手続については、多くが紙媒体での手続・提出が求められている

対応の方向性

- ・技能証明の申請手続や運航規程・教育規程等の認可書類や申請手続について、可能なものから**デジタル化を行う**



技能証明の申請書様式

紙媒体の規程類

出典：国土交通省

グラハン体制強化のための空港運用基準の見直し



背景

明日の日本を支える観光ビジョン(平成28年3月)(新たな目標 訪日外国人旅行者数 2020年:4000万人 2030年:6000万人等)

地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進

- ・複数空港の一体運営(コンセッション等)の推進(特に北海道)
- ・地方空港の着陸料軽減を実施
- ・首都圏空港の容量拡大(羽田空港の飛行経路の見直し等)
- ・首都圏におけるビジネスジェットの受入環境の改善
- ・地方空港のLCC・チャーター便の受入促進(グラハン要員の機動的配置を可能にする基準の柔軟化、CIQ機能の強化、地方空港チャーター便の規制緩和、操縦士・整備士の養成・確保等)
- ・コンセッション空港等における到着時免税店制度の研究・検討
- ・新規誘致に係るJNTOの協働プロモーション支援

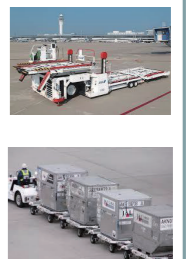
- ▶ 地方空港のグラハン業務は、定期便に対応できる最小の要員体制で実施されており、LCC・チャーター便の就航への対応が困難
- ▶ グラハン要員の複数の空港間での機動的配置(広域的な支援体制の確保)が必要



グラハン業務の生産体制向上、グラハン要員の円滑・効率的な機動的配置を支援するため安全確保を前提として現行の基準を見直す

方向性

- 車両運転許可取得に係る講習・試験の見直し
空港の車両運転許可を有している者が、一時的に他の地方空港のグラハン業務の支援を行う場合、車両運転許可の条件としている空港管理者による講習及び試験を免除可能とする。(平成28年8月基準改正済み)
- 車両運転資格要件の見直し
GSE車両の運転資格要件(大型免許、中型免許、牽引免許、大型特殊等)
〔・旅客輸送バス等に係る二種免許は要件としないこととして平成28年12月通達済み〕
〔・GSE車両の運転資格要件について平成29年3月基準改正済み〕
- 未登録自走車両の整備要件の見直し
半年毎に課している「道路運送車両の保安基準」に準じた検査間隔の延長等(平成29年3月基準改正済み)
- 【今後の取り組み】
- 立入承認証(ランプパス)の改善
グラハン要員の機動的配置を可能とする更なる見直し



出典：国土交通省

次世代の観光立国実現に向けた観光促進のための国際観光旅客税(仮称)の創設

観光立国実現に向けた観光基盤の拡充・強化を図る観点から、観光促進のための税として国際観光旅客税(仮称)を創設する。

要望の結果

- ▶ 観光促進のための税として、国際観光旅客税(仮称)を創設し、平成31年1月7日以後の出国旅客に定額・一律(1,000円)の負担を求めることにより、高次元の観光施策のための財源を確保。
- ▶ 2020年訪日外国人客4,000万人目標等に向け、ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備、我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化及び地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験・滞在の満足度の向上に資する施策に財源を充当。

背景・概要

- ◆ 次世代の観光立国実現のための観光財源のあり方検討会「中間とりまとめ」(抜粋)(平成29年11月9日)
- ▶ 訪日外国人旅行者2020年4,000万人等の目標達成に向けて、①ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備、②我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化、③地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験・滞在の満足度向上の3つの分野に観光財源を充当する。
- ▶ 財源を充当する施策は、①受益と負担の関係から負担者の納得が得られること、②先進性が高く費用対効果が高い取組みであること、③地方創生をはじめとする我が国が直面する重要な政策課題に合致すること。

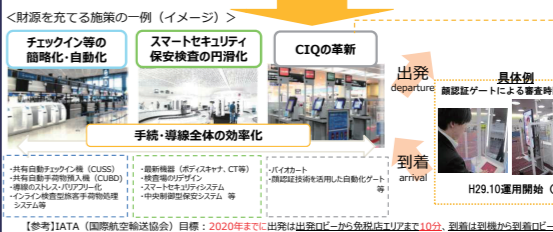
財源の使途

- ▶ 2020年訪日外国人客4,000万人目標等に向け、ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備、我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化及び地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験・滞在の満足度の向上に資する施策に財源を充当。



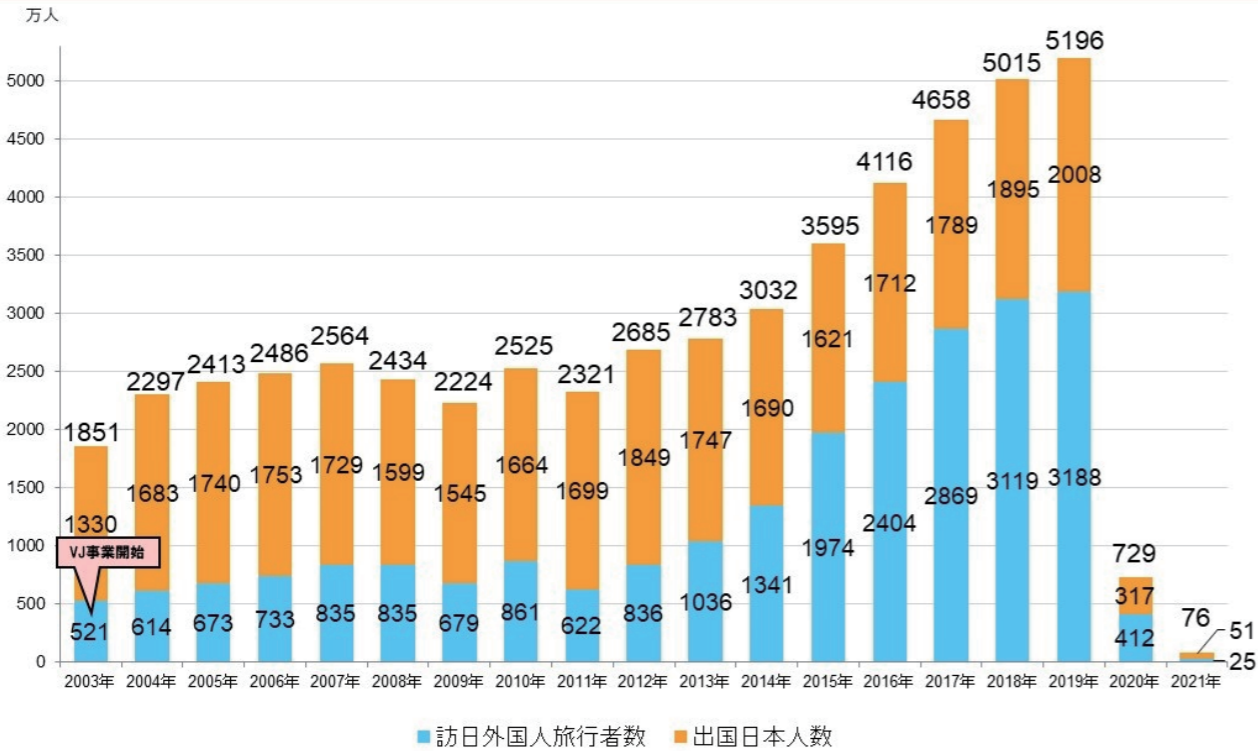
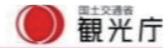
<概要>

納税義務者	航空機又は船舶により出国する旅客 ・航空機又は船舶の乗員 ・強制退去等 ・公用機又は公用船(政府専用機等)により出国する者 ・乗機旅客(入国後24時間以内に出国する者) ・外国間を航行中に、天候その他の理由により本邦に緊急着陸した者 ・本邦から出国したが、天候その他の理由により本邦に帰ってきた者 ・虚無渡りの者 〔注〕本邦に帰還された外交官等の一定の出国については、本税を課さないこととする。
税率	出国1回につき1,000円
徴収・納付	①国際運送事業者等による特別徴収(国際運送事業者等による運送による出国の場合) ▶ 国際運送事業者等による、旅客から徴収し、翌々月末までに国に納付 ②旅客による納付(ランプパス等)による出国の場合 ▶ 旅客は、航空機等に搭乗する時点で国に納付
適用時期	平成31年1月7日(月)以後の出国に適用 (同日前に締結された運送契約による国際運送事業に係る一定の出国を除く)



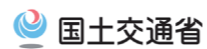
出典：国土交通省

訪日外国人旅行者数・出国日本人数の推移



出典：日本政府観光局(JNTO) 出典：観光庁

航空法等の一部を改正する法律案

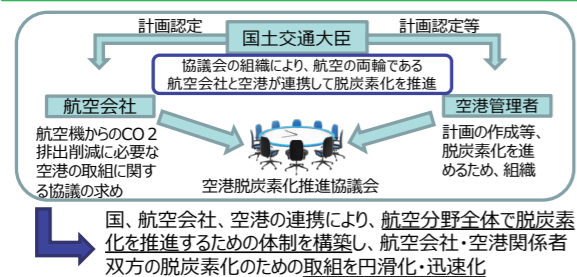


① 航空の脱炭素化の推進に関する基本方針の策定


- 国土交通大臣は、航空分野全体における脱炭素化を計画的に推進するため、政府の施策、航空会社、空港関係者等の取組について定めた**航空脱炭素化推進基本方針**を策定。
【航空脱炭素化推進基本方針】
➢ 航空の脱炭素化の推進の意義・目標
➢ 政府が実施すべき施策
➢ 関係者（航空会社、空港関係者等）が講ずべき措置 等

② 本邦航空会社による脱炭素化の取組の推進

- 本邦航空会社は、**航空運送事業脱炭素化推進計画**を作成し、**国土交通大臣が認定**。
【航空運送事業脱炭素化推進計画】
➢ 航空運送事業の脱炭素化の目標
➢ SAF（※）の導入等の取組 等
※ バイオジェット燃料等の持続可能な航空燃料
- 認定を受けた航空会社に係る特例を措置。
✓ ③の空港脱炭素化推進協議会の組織の要請
✓ 取組の円滑化を図るための**同協議会に対する協議の求め**
✓ 事業計画の変更手続のワンストップ化



③ 空港における脱炭素化の取組の推進

- 空港管理者は、誘導路の改良、空港で使用する電力を供給するための太陽光発電設備の整備等の取組について記載した**空港脱炭素化推進計画**を作成し、**国土交通大臣が認定**（※）。
※ 国管理空港の場合は、国土交通大臣が作成し、公表。

- 計画を作成しようとする空港管理者は、航空会社、給油事業者、ターミナルビル事業者のほか、空港のための再生可能エネルギー発電を行う事業者等からなる**空港脱炭素化推進協議会**を組織し、計画の作成、実施等について協議。
- 計画に位置付けられた事業に係る特例を措置。
✓ 行政財産を活用するための**国有財産法の特例**
・計画記載事業への**行政財産の貸付特例**（事業例：庁舎屋上等への太陽光パネルの設置等）
・上記貸付の**期間の上限を30年とする特例**（国有財産法上建築物は上限10年）
✓ 空港施設の変更に係る許可手続のワンストップ化

出典：国土交通省



航空機運航分野における脱炭素化の推進

- 我が国の航空機運航分野におけるCO2削減に係る取組を検討するため、**以下の3つのアプローチを設定**。
① 機材・装備品等への新技術の導入 ② 管制の高度化による運航方式の改善 ③ 持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進
- 2021年3月に検討会を立ち上げ、**12月に第4回検討会を開催し、工程表を取りまとめ**
【委員】学識経験者、航空会社、研究機関、空港会社、業界団体等（委員長：屋井 鉄雄 東京工業大学教授）【オブザーバー】関係省庁、関係メーカー等

※ 空港分野については、別途「空港分野におけるCO2削減に関する検討会」にて検討

1. 工程表の策定

(1) 機材・装備品等への新技術の導入

- 国内環境技術の実用化見込みや海外の競合他社に対する優位性を精査し、重点的に**基準検討を行う対象技術を選定**した計画を策定
- 計画に基づき当該技術に係る**安全基準の策定、国際標準化への取組、認証活動のサポート**を実施

(2) 管制の高度化による運航方式の改善

- 航空交通全体の最適化：**国内空域の抜本的再編**や**運航情報の共有による飛行計画の調整**等
- **運航フェーズごとの改善策**：高度・経路の選択自由度向上（**航空路**）、燃費のよい降下（**到着**）、待機時間の短縮（**空港面**）
- 今後の取組で、**CO2排出を10%程度減**とする目標

(3) 持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進

- 2030年実用化を目指した、グリーンイノベーション基金等の活用による**国産SAFの研究開発**
- 2024年頃から見込まれるSAFの実需発生に対応すべく、輸入SAFを含めた**サプライチェーンの構築**（施設整備、品質管理ルール検討等）
- **SAF使用目標の設定**（2030年時点で本邦エアラインによる**燃料使用量の10%をSAFに置き換え**）

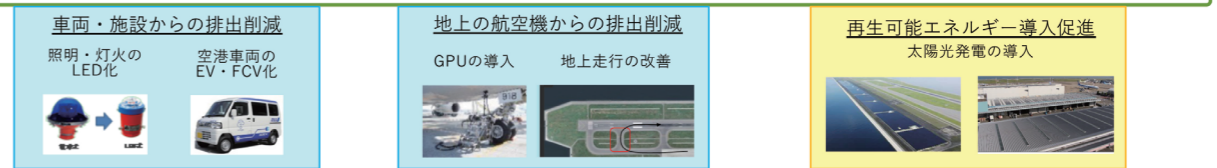
2. 今後の検討体制

- **策定された工程表を着実に進めていく**ため、実務的な検討の場として、**3つのアプローチ毎に官民協議会などを設置**。
- 「航空機運航分野におけるCO2削減に関する検討会」は、今後策定されるICAOの長期目標等を踏まえ、我が国航空分野の脱炭素化関係施策を**総合的・横断的な視点で議論する場**として継続。

空港分野における脱炭素化の推進



- 従来から取り組んでいる「**空港の**」**カーボンニュートラル化を加速**。
- 新たに、再エネを活用し「**空港による**」**カーボンニュートラル化を開始**。



「**空港の**」**カーボンニュートラル化 → 加速**
(**空港の施設・車両からのCO2削減**)

【CO2削減効果】

- 照明・灯火LED化 3割～9割削減(1灯あたり)
- 空港車両EV・FCV化 約5割削減
- GPU導入 約9割削減(駐機1回あたり)

※再エネ電気を使用すると更なる削減が可能

「**空港による**」**カーボンニュートラル化 → 開始**
(**空港の再エネ拠点化**)

【効果】

- **自家消費** → 空港の脱炭素化、災害時の対応強化
- **売電** → 周辺地域との連携強化、空港の経営基盤強化
- **炭素クレジット組成** → 航空会社の国際競争力強化

(参考：CO2削減効果 試算値)

1haで太陽光発電 (1,000kW、年120万kWh) を行った場合、**年400トンのCO2削減**

【**空港分野におけるCO2削減に関する検討会**】

- 令和3年3月に検討会を設置。第1回から第3回の検討会において、課題の整理、空港施設・空港車両のCO2排出削減や空港の再エネ拠点化の方向性を検討。
- 8月からは各空港の検討を深掘りするため、21空港について「**重点調査**」を進めるとともに、空港関係者と技術や知見を有する企業が協力体制を構築するための「**空港脱炭素化プラットフォーム**」を設置。
- 令和4年1月頃には、**空港脱炭素化の取組方針・ロードマップの策定**を行い、各空港で作成する計画の**ガイドライン**を年度内に策定予定。

出典：国土交通省