

# 航空連合NEWS

発行：航空連合／発行人：内藤 晃 〒144-0041 東京都大田区羽田空港1-6-5 第5総合ビル5階 TEL (03) 5708-7161 FAX (03) 5708-7163



航空連合

## 政策議員フォーラムを開催

令和2年度航空局関係予算・税制改正／新型コロナウイルス対応／航空保安法(仮称)制定



2月21日(金)、航空連合政策議員フォーラムを開催し、令和2年度予算・税制改正について航空局から説明を受けた後、航空連合の評価と課題について意見交換を行いました。また、新型コロナウイルスの影響について職場の課題認識を共有するとともに、「航空保安法(仮称)」の制定に向けた議論を行い、現在会期中の第201回通常国会で法案審議に向けて働きかけを行うことを確認しました。今回のフォーラムは約30名の国会議員、政策秘書が出席し、活発な意見交換を行いました。

◎左から

玉木雄一郎フォーラム副会長(衆)、島会長、枝野幸男フォーラム会長(衆)

### 令和2年度航空局関係予算等に関する主な課題認識

#### 1 航空機燃料税の軽減措置の延長と将来的な廃止

分析・課題

◎軽減措置が令和3年度末まで延長された。

■これまで3年間だった延長期間が2年間に短縮された。また、譲与税については軽減措置の対象外。

◎は評価項目、■は継続課題

#### 2 航空券連帯税の導入には反対

分析・課題

◎項目が盛り込まれなかった。

#### 3 地球温暖化対策税の免税・還付措置の恒久化

分析・課題

◎還付措置が、令和4年度末まで3年間延長された。

■免税措置の恒久化には至っていない。

#### 4 国際観光旅客税の航空保安等への充当

分析・課題

◎旅客の諸手続きや空港内動線を一气通貫で高度化するべく、搭乗手続きの自動化・顔認証化、手荷物輸送・出入国・税関手続きの円滑化に予算措置が図られた。

■使途に関する検討過程の透明化については継続課題である。加えて縦割り・個別最適に施策が実施されていないか引き続き注視が必要。

#### 5 首都圏空港の機能強化(都心上空)の着実な推進

分析・課題

◎首都圏空港機能強化(羽田・成田各空港の処理能力を約4万回拡大)に向けて着実に推進するべく対応が図られている。

#### 6 航空保安体制の強化と適切な予算措置

分析・課題

◎先進的な保安検査機器やボディスキャナーを導入する際の費用補助に対する予算措置が継続された。また、費用補助の対象が、これまでの国際線の主要空港のみならず、国内線を含めた全国の空港に拡充された。

■補助率が1/2から1/4に減少したことは、国の責任、保安体制強化の観点から問題がある。また、ターミナルビル内の一般区域を標的としたテロ対策の調査・実証実験に対する予算措置がされていないことや、財源が一般財源化されていないこと、維持費用の支援がないことは継続課題。



稲富修二フォーラム事務局長(衆)



航空局 予算・管財室 黒須参事官

各フォーラム議員から今後出席する国会審議を見据え、多くの意見、質問があげられました。



◎左から

古賀之士(参)、浜口誠(参)、伊藤孝恵(参)、山岡達丸(衆)





# 国土交通省航空局と政策協議を実施しました!

2月5～6日に国土交通省航空局と実務者レベルの政策協議を実施し、航空連合「2019-2020産業政策提言」の実現に向けた意見反映を行いました。主な協議内容は以下のとおりです。

## 1 航空行政について

### 1 国際競争における公平な競争環境の整備 (航空機燃料税について)

【JFAIU】航空連合は、航空機燃料税について、空港経営改革の進捗等にあわせて段階的な見直しを行い、最終的には廃止すべきだと考えている。令和2年度の税制改正大綱では現行の軽減措置を2年間延長することが示されたが、これまで3年だった延長期間が2年に短縮されたことについて、航空局としてどのようにとらえているか。

【航空局】航空機燃料税は空港整備等の財源確保のために国内の航空事業者から徴収しているものである。配置的側面での空港整備は概成しているとの意見もあるが、将来の航空輸送の需要増に向けた空港の機能向上や昨今の自然災害の発生状況に鑑みた空港の防災・減災対策は必要である。訪日外国人4,000万人、6,000万人の目標があるなかで、空港整備財源のあり方については、多様化するニーズに柔軟に対応する観点から検討する必要がある。これまで3年であった航空機燃料税の軽減措置の延長期間は2年に短縮されたが、今回の軽減措置の目的は、航空会社による東京オリンピック・パラリンピックを契機とした訪日外国人の地方誘客拡大の取り組みを後押しすることであり、短期間かつ集中的に航空会社に取り組んでもらうため期間を2年とした。加えて、沖縄路線についても、沖縄振興特別措置法の期限が2年後の令和3年度末となっているため、その期限にも合わせて延長期間を2年間としている。



### 2 首都圏空港の機能強化 (羽田・成田の発着容量拡大)

【JFAIU】羽田空港機能強化に関し、情報提供の機会を積極的に設定することは大変重要だと考えている。特に機能強化に向けた正しい認識を説明するための住民説明会が重要であり、積極的に実施されていると認識しているが、これまでの実績や今後のスケジュール、落下物対策や騒音対策など住民からの反応等について説明いただきたい。

【航空局】新飛行経路の発表前には、オープンハウス型の住民説明会に延べ27,900人の方々にご来場いただいた。2019年11月から2020年4月にかけて6巡目となる住民説明会を延べ60回開催しており、新飛行経路の運用に向けたプロセスや騒音・落下物対策の取り組みについて情報を提供している。また、電車広告や新聞の折り込みチラシでも情報提供しており、臨時的騒音測定の結果も専用ホームページで公表できるよう準備している。対策をしっかりとし、新飛行経路の実現に向けて多くの方々のご理解を得られるよう対応していく。今後、北風・南風運用時でそれぞれ7日間程度、(1月30日から3月11日の期間にかけて)実機飛行確認を行い、こうした取り組みを踏まえて、3月29日からの新飛行経路の運用、国際線の増便を実施していきたい。

【JFAIU】成田空港のC滑走路の新設やB滑走路の延伸、夜間飛行制限の緩和などに向けて、2018年3月の四者協議会で最終合意がなされ、2019年11月にNAAが航空法に定める空港等の変更許可の申請を実施したが、今後の具体的な予定について確認したい。

【航空局】2019年12月に高速離脱誘導路が供用されたことにより、1時間あたりの発着回数は現在の68回から、2020年夏ダイヤより72回に拡大される。また、2020年以降の更なる機能強化に向けて、既存のB滑走路の延伸、C滑走路の増設によって首都圏空港の発着容量を年間50万回とする案については、2018年3月の四者協議会で最終合意をいただいております。2019年11月のNAAによる航空法の許可申請をうけ、2020年1月31日に許可を行った。今月からNAAによる用地買収や滑走路建設を実施するというフェーズに入ったところである。2028年度末(B滑走路の延伸・C滑走路の増設)の供用に向けて、地元自治体と関係者と連携しながら成田空港の機能強化を図っていきたい。

### 3 離島・地方航空ネットワークの維持、運営

【JFAIU】2019年10月に九州地区における地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合(LLP)が設立されたが、航空局として今後どのように関わっていくのか。また、北海道地区における地域航空の協業等の議論はどのような状況なのか。

【航空局】LLPは、エアライン系列を超えたコードシェアの実現や整備、機材調達などの共同化を進めていくことにより収益の改善が見込まれていることから、航空局としてもより効果的なものになるよう関係事業者と連携を図りながら取り組みを進めていく。国としては、プロセスや、より効率的な体制に必要な調査を行い、これまで一部の分野や路線にとどまっていた系列を超えたエアラインの協業促進につながる施策を検討していきたい。なお、北海道地区におけるLLPの導入については、平成30年度に取りまとめられた実務者研究会の取りまとめを踏まえ、九州地区の成果を見て検討していくこととしている。

## 2 空港運営のあり方について

【JFAIU】運営権対価の支払い方法に関しては、分割・一括はその都度判断するが、一括ではB/Sが崩れるため分割が望ましいとされていた。直近に控えている北海道内空港のコンセッションフィーの支払い方法について確認したい。

【航空局】北海道内空港の民間委託に関するコンセッションフィーについては、運営権対価一時金として、応募者の提案額である2200億円を一括で収受することになっている。加えて、運営権対価分割金として総額720億円を1事業半期あたり12億円ずつ、合計で60事業半期(30年分)にわたって収受することになっている。

## 3 航空安全・保安

### 1 航空保安について

【JFAIU】航空保安対策の強化に関する予算について、先進的な保安検査機器導入時の補助の割合が1/2から1/4になった理由はなにか。

【航空局】補助率については、東京オリパラまでに主要空港への保安検査機器の整備を完了させるというターゲットがある



中で、高価な保安検査機器を緊急的に配備する必要があったことから今年度までは最大限の補助を行った。オリパラ後については、財務省との議論の論点として、1/2の補助率を維持するかどうかといった論点ではなく、補助をなくしたところからの積み上げといった論点で議論をしなければならなかったということもあり、結果として1/4となった。一方で費用補助の対象は、これまでの国際線の主要空港から国内線も含む全空港と拡大された。

### 2 無人航空機(ドローン等)の安全確保

【JFAIU】無人航空機を有人地帯へ飛行させるための制度の基本方針を策定していくとあるが、現時点での制度の方向性は。

【航空局】LEVEL4と呼んでいる2022年度までの「有人地帯で目視外飛行するための制度設計」については、小型無人機の環境整備に関するロードマップに沿って、2019年度中に、①機体の安全性・信頼性を確保するための具体的なルール、②操縦者、運航管理を行う人材の確保、③運航管理の体制・ルール、④所有者を把握するためのルール、について、制度設計の基本方針を策定しており、引き続き、システム制御を含めて無人航空機の利活用を促進しつつ安全確保を進めていく。一方で昨年、関西国際空港において3件相次いでドローンらしきものが目撃され、そのために滑走路も閉鎖された。こういった事例への対応強化を至急進めていく必要があると認識しており、具体的には「飛んできているものが無人航空機(ドローン)であるかどうかの確認」、「飛んでいる場所の特定」、「飛行している無人航空機の操縦者の発見、飛行の阻止」が必要である。現状、飛行をやめさせるまでに時間を要しており、速やかに発見するためのシステム制御をおこなっていく。

### 3 安全阻害行為の抑止

【JFAIU】盗撮行為や電子タバコ等喫煙行為について、どのように抑制・規制ができるか方向性は決まっているのか。

【航空局】盗撮行為については航空連合のアンケートや新聞記事を確認している。定期航空協会とは、現場でどういった行為が困るのか、事例としてどれくらい発注しているのかという実態把握を進めている。盗撮行為をいきなり法律で罰することを目的とすると時間がかかってしまう。現場でうまく対応できず困っているとの声も伺っているので、対応の取り方について関係者と議論を進めている。電子タバコについては規制対象とする方向で進めている。





## 4 航空機整備

【JFAIU】「航空機検査制度等検討小委員会」において、国による予備品証明検査のあり方が検討され、航空法の改正によって、予備品証明制度が廃止されることとなった。大きな制度変更による影響を緩和するための経過措置もとられているが、新しい制度に移行する上での課題認識は、



【航空局】航空機の安全確保のために検討を重ね、平成31年1月に最終とりまとめを公表した。予備品証明検査制度については、予備品証明検査自体を廃止して、これに代わるような装備品等の安全性を確保するような新たな制度を導入すべきという取りまとめ内容を受け、令和元年6月に改正航空法が公布され、令和4年6月18日の施行をもって予備品証明制度が廃止されることとなる。予備品証明制度が廃止されることを受け、本邦認定事業場の益々のご理解を得ながら、大小様々な事業場の安全性や品質を維持して認定を与えていきたいと考えている。

## 4 空港の利便性向上 (利用者の視点)

【JFAIU】東京パラリンピックの開催を間近に控える中、空港の施設面など航空局としてもパラリンピック開催に向け積極的に対応を図ることも必要と考える。現時点で具体的に取り組んでいることを説明いただきたい。



【航空局】羽田・成田空港を中心とした大会関係者の円滑な出入国は、東京オリンピック・パラリンピックを成功に導くために非常に重要な要素である。そのため、空港におけるバリアフリー対応、特にパラリンピック開催時のアクセシブルルートの確保など、円滑な出入国に向けたIOC・IPCからの要望事項について関係省庁と調整をおこなっている。具体的には、施設面で東京2020アクセシビリティガイドラインに適合するように、改修可能な箇所においては改修をおこない、施設の構造上の理由で不可能な箇所は人的対応を図るなど、引き続き関係各所と密な連携を図り、万全な準備を尽くしたい。

## 5 空港の利便性向上 (働く者の視点)

【JFAIU】ランプパスについて、昨年「臨時立入承認証」という制度が開始されたが、その導入は各空港管理者の判断によるものと認識している。導入促進の観点で航空局としての取り組みを説明いただきたい。

【航空局】臨時立入承認証の導入状況について、全国の主な56空港に対して調査を行った。その結果、56空港のうち29空港ですでに導入済み、または導入するためにマニュアルを作成しているところであり、11空港については導入を検討中である。現在のところ航空会社やグランドハンドリング会社から要望のあった空港は適切に対応していると理解している。今後必要により機会を設け、空港管理者に対し、臨時立入承認証の導入促進を図っていきたい。



## 6 環境負荷軽減への取り組み

【JFAIU】欧州などの先進国を中心に飛行機の利用を控える動きが広がり始めている。フランスでは2020年に同国発の航空券を対象に環境保全のためのエコ課税を導入する方針が示されており、ドイツでも2020年に航空券への課税率を引き上げるとのマスコミ報道がある。各国の動向と航空局の課題認識を確認したい。

【航空局】航空に関する環境税は、2011年にドイツ、2018年にスウェーデンが導入しており、2020年にフランスが導入する予定であると認識している。航空局としては地球温暖化対策が課題であり、CO2削減対策を進める必要があると考えている。一方、わが国は島国であり諸外国との往来は航空に依存すること、訪日外国人の増加に対応するためのネットワークの維持が必要であることから、新技術の導入、エコエアポートの積極的な推進が必要であると考えている。航空分野は世界に広がるものであり、わが国だけではなく国際的に取り組む必要があることから、ICAOにおけるCO2削減の議論に積極的に加わりたい。



### 航空連合

は、航空関連産業で働く仲間・労働組合が大同団結し、産業の魅力の向上や基盤の強化に向けて1999年10月に結成された、航空労働界を代表する最大の産業別労働組合です。55の企業別組合の44,152人（うち客室乗務員約1万4,000人）で構成され、ナショナルセンター「連合」に加盟しています。



ニュース・航空連合へのご意見はE-mailでお受けしています。

アドレス [avinet00@jfaiu.gr.jp](mailto:avinet00@jfaiu.gr.jp)  
ホームページ <http://www.jfaiu.gr.jp>



Facebookをはじめました!

[facebook.com/jfaiu](https://facebook.com/jfaiu)

