

# 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パッケージ

令和 2 年 10 月 28 日

令和 2 年 12 月 21 日改定

国 土 交 通 省

## I. 支援施策パッケージの背景・目的

### (1) 航空・空港関連企業の経営環境

- 航空会社は、かつてない苦境に立たされている。航空需要は、世界規模での新型コロナウイルス感染拡大による移動抑制や水際対策などの影響を大きく受け、緊急事態宣言下の 5 月には、国内線・国際線ともに対前年比 90%超の減少という壊滅的な状況となった。その後、国内需要は緊急事態宣言の全面解除以降緩やかに回復していたが、7 月下旬以降、全国的な感染再拡大等により需要の伸びが当初想定を下回り、書き入れ時のお盆期間の旅客数も対前年比で 3 割、国際線にあつてはいまだに 1 割にも満たない状況が続いているなど、その影響は長期化しており、過去に例を見ない規模で航空需要の大幅な減少が続いている。
- こうした極めて厳しい経営環境の中で、航空会社は、人件費削減を含めて、コスト削減などの経営効率化について検討・取組を進めているが、航空会社は固定費の割合が高く、急激な変動に対する生産調整を行いにくい収支構造であることから、引き続き極めて厳しい経営状況にある。
- また、航空ネットワークの基盤を支える空港会社や、空港ビル、地上支援（グランドハンドリング）、空港内給油、保安検査、空港内での各種機能の提供を行うテナントなど、日々の航空輸送を支えるその他空港関連企業においても、現下の航空需要の大幅な減少を受け、航空会社と同様、極めて厳しい経営状況にある。

### (2) 航空・空港関連企業支援の必要性

- コロナ時代においても、世界規模になっている人々の経済活動や消費行動は、感染防止策をとりつつ継続すると考えられる中で、航空ネットワークは、公共交通として国民の社会経済活動を支えるとともに、訪日旅行者 2030 年 6,000 万人の政府目標の達成など、ポストコロナの成長戦略の実現に不可欠な「空のインフラ」であり、その維持・確保が必要不可欠である。加えて、来年には、延期となった東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催も予定されており、そのための輸送力の確保も必須である。
- 我が国の航空市場においては、平成 12 年の規制緩和以降、新規参入が促進され、近年の LCC の台頭を含め、多様な航空会社による自由な競争促進を通じて、サービスの向上・多様化や、運賃・料金の低廉化が進み、利用者利便の向上が図られてきた。

- いずれ新型コロナウイルスの感染状況が終息へ向かい、引き続き、我が国航空会社が活発な競争を行いつつ、航空ネットワークの維持・発展に重要な役割を果たしていくためには、航空会社が経営基盤の強化を図れるよう、企業におけるコスト削減等の自らの収支改善等の取組を前提としつつ、金融機関の取組も合わせて、国と関係者が連携して強力に支援していく必要がある。
- 加えて、航空ネットワークの基盤を支える空港会社その他空港関連企業においても、航空会社と両輪となって存続していけるよう、必要な支援を確実に措置していく必要がある。
- これら約 24 万人（※1）の雇用を支える航空・空港関連企業は、2018 年度の売上高約 5 兆円（※2）から今年度は約 6～7 割程度の減収が見込まれるなど、極めて厳しい経営状況が続いている。航空ネットワークを維持・確保するとともに、これを担う産業を、その雇用を守りつつ支援することが必要不可欠である。  
（※1）航空会社+空港会社+空港ビル会社+空港内事業者 （※2）航空会社+主要 11 空港会社

### （3）今回の支援施策パッケージの構成等

- こうした状況を踏まえ、国土交通省は、我が国航空・空港関連企業の収支改善等の取組を支援することにより、航空・空港関連企業の経営基盤を強化するとともに、国民の移動の基礎的インフラである航空ネットワークを適切に維持するため、以下により構成される『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パッケージ』をとりまとめた。
- 本パッケージでは、既存の支援策に加え、航空会社等の収益性向上・コスト削減を支援する施策や、空港会社その他空港関連企業への支援策をとりまとめている。

1. 航空ネットワーク維持・確保のための施策
2. 資金需要への対応、雇用維持のための施策
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
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
  - 2) コスト削減努力を支援するための施策
5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の維持・強化を支援するための施策

#### （規制・運用の見直し）

- 航空分野では、安全確保の観点から航空機・乗員・運航・整備等について、国際的な整合性もとりつつ種々の安全規制が課されているが、技術の進展等も踏まえて、随時、規制や運用の見直しが行われてきた。こうした中で、今般のコロナ禍に端を発する航空・空港関連企業を取り巻く状況を踏まえ、短期的には各社の事業継続を支え、さらに、中長期的にはポストコロナを見据え、今後見込まれる航空需要の回復に対応した事業展開を支援するための規制のあり方が求められている。

- このため、業界から規制緩和や運用弾力化に関する要望等を受け付け、諸外国の状況や近年の技術・情勢の変化等を踏まえ、安全性の維持・向上が図られることを大前提としつつ、可能なものについて集中的に規制や運用の見直しを行うこととする。  
(※本パッケージにおいて、規制緩和関連の施策には『**規**』を付している。)

## Ⅱ. 支援施策パッケージの内容

### 1. 航空ネットワーク維持・確保のための施策

#### ■旅客需要の減少を踏まえた着陸料等の減免（令和2年度下期）

- 過去に例を見ない規模で航空需要の大幅な減少が続いている状況に鑑み、経済活動や国民生活を支える航空ネットワークの維持を図るため、国管理空港の着陸料について、旅客需要が減少した場合に航空会社の着陸料支払いの負担が軽減されるよう、令和3年3月より、主に航空機の重量に応じて徴収する体系から旅客数に応じて徴収する体系に見直す。
- この考え方に基づき、令和2年度下期（令和2年8月～令和3年2月）分の国内線の着陸料及び停留料について、旅客需要の減少を踏まえた引下げを行うこととし、国内線全路線を対象に、過去最大規模となる一律45%の軽減を実施する。

#### ■空港使用料・航空機燃料税の更なる減免（令和3年度）**新規**

**令和3年度当初予算・税制改正**

- 航空ネットワークを維持するとともに、ポストコロナを見据えた成長戦略の実現に向け、今後の機材投資等を支援する必要があることから、総額1,200億円規模の空港使用料・航空機燃料税の減免を実施する。
- 具体的には、空港使用料について、国内線に係る着陸料、停留料、航行援助施設利用料を合計で約9割軽減し、航空機燃料税について、従来の軽減措置から更に1/2（本則18,000円/kl→9,000円/kl）に軽減する。

### 2. 資金需要への対応、雇用維持のための施策

#### ■令和2年度下期の着陸料等の支払い猶予

- 令和2年度下期分の着陸料、停留料、航行援助施設利用料等の支払いを猶予する。

#### ■金融上の措置

- 政府においては、航空会社の資金繰りや資本強化を支援するため、日本政策投資銀行の危機対応融資等の活用や資本金の供給等の支援策を準備する。
- 引き続き、航空会社の資金需要に対応した適切な金融上の措置が講じられるよう、関係金融機関に対する検討要請等を行う。

#### ■国税・地方税等の支払い猶予

- 令和2年2月1日から令和3年2月1日の間に納付期限が到来する国税（消費税、法人税等）、地方税（事業税、法人住民税等）、社会保険料等の納付猶予の措置を実施する。

■繰越欠損金の控除上限の特例 **令和3年度税制改正** **新規**

○カーボン・ニュートラル、DX、事業再構築・再編に向けた投資を行う企業に対し、コロナ禍で生じた欠損金に限り、繰越欠損金の控除上限（現行 50%）を、最長 5 年間、投資額の範囲で最大 100%まで引き上げる。

■雇用調整助成金による支援 **令和2年度3次補正予算** **延長**

○助成率の拡充や一人当たり支給上限額の引上げ等の特例措置により、航空業界における雇用の維持を支援する。（※緊急対応期間は、令和 2 年 4 月 1 日から令和 3 年 2 月 28 日まで（延長））

■産業雇用安定助成金（仮称）による支援 **令和2年度3次補正予算** **新規**

○出向元及び出向先双方の企業に対する新たな助成制度を創設することで、雇用の維持を支援する。

### 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）

○2020 年夏期ダイヤと同様、2020 年冬期ダイヤ全期間において、新型コロナウイルス感染拡大の影響を理由として欠航した便については、U/L (Use it or Lose it) ルールの適用上、欠航便のカウントから除外して取り扱うこととする。2021 年夏期ダイヤについても、諸外国の動向等も踏まえ、運用を検討していく。

■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 **規**

○必要な要件を満たせず操縦士が乗務不可となる事態を避けるため、航空身体検査の有効期間の伸長、乗務にあたって操縦士に求められる最近の飛行経験における代替措置の設定、機長に求められる審査の要件の一時的緩和など、乗務資格維持のための特別措置を講じた。

### 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

##### ①感染拡大防止と航空需要回復の両立に向けた取組

■G・O・T・O トラベル事業の延長と適切な運用 **令和2年度3次補正予算** **延長**

○G・O・T・O トラベル事業について、事業者と旅行者の双方において感染拡大防止策を徹底しつつ、感染状況を踏まえて適切に運用しながら、本事業を延長することで、国内旅行需要の本格的回復に結び付ける。その際、例えば中小事業者や被災地など、観光需要の回復が遅れている事業者・地域へ配慮するとともに、平日への旅行需要

の分散化策を講じていく。また、制度を段階的に見直しながら延長し、来年6月末までとすることを基本想定としつつ、感染状況を踏まえ、柔軟に対応する。

### ■感染拡大予防ガイドラインの普及

○今年5月に、航空会社・空港ビル会社の各業界団体が自主的な取り組みとして『航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン』を策定した。機内・空港でのマスク着用の要請、消毒などの感染拡大防止対策を講じるとともに、機内の空気が3分で全て入れ替わる仕組みを周知するなど、安全・安心な利用環境の確保に努める。

### ■感染リスク最小化のための空港受入環境高度化支援 **新規**

**令和2年度3次補正予算・令和3年度当初予算**

○感染拡大防止と今後の航空旅客の回復・増大の両立を図ることを目的として、空港ビル内の感染リスク最小化のため、待合スペース等の密集防止、空調・換気設備の機能向上、衛生設備の非接触化、検温・殺菌関連機器の導入等について、空ビル会社等が実施する施設整備の経費の一部補助（補助率1/2）を行う。

### ■地域航空における感染防止対策等 **令和2年度3次補正予算 拡充**

○離島航空路線を運航する地域航空会社に対し、機内の衛生対策等や、ポスト・コロナ時代を見据えたデジタル投資、安心・安全の確保、収益の回復・増加等のための新たな取組に対して重点的に支援し、地域航空の活性化・継続を図る。

## ②国際的な人の往来再開に向けた段階的措置

国際的な人の往来再開に向けて、国内外の感染状況や国内空港の検疫体制の拡充の状況等を踏まえ、関係省庁と連携して、水際対策を徹底しつつ段階的に出入国規制を緩和していく。

### ■段階的な出入国規制の緩和

○レジデンストラックやビジネストラックの対象国・地域の拡大など、防疫措置を確保しつつ、ビジネス目的等の国際的な人の往来の活性化を段階的に進める。

### ■入国時の検査能力の確保

○11月までに、成田・羽田・関西の3空港に加え、中部・福岡・新千歳を加えた6空港で1日2万人の検査能力を確保したところ。引き続き、国際的な人の往来の活性化を段階的に進める。

## ③新たな航空需要獲得のための規制緩和等

### ■旅客機の客室内での貨物運送実施 **規**

○新型コロナウイルスの影響による貨物需要の増大に対応するため、航空機の客室

内に貨物を搭載する方法や緊急時の対応手順等をあらかじめ航空局が確認することにより、旅客機の客室内での貨物運送を例外的に認可する。

### ■遊覧飛行等における柔軟な飛行経路の設定支援等 **規**

○欠航している国際線機材を活用した遊覧飛行など新たな需要獲得に向けた航空会社の取組を促進する。具体的には、公示された経路によらない自由度の高い飛行経路の設定や民間訓練試験空域における遊覧飛行の実施、「初日の出フライト」に伴う航空保安業務の提供時間の臨時延長を可能とするなど柔軟な対応を実施する（17社、計121件の遊覧飛行の要望に対応）。

## ④スケールメリット創出による経営環境改善

### ■持続可能な地域航空の実現に向けた協業の促進

○脆弱な経営基盤、少数機材運営による高コスト構造等の様々な課題を抱えている地域航空会社について、系列の枠を超えて、乗員の円滑な融通や整備業務の共同化等の新たな協業を促進することにより、スケールメリットを創出し、経営環境の改善を図る。

## 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

（減便による交通量の減少を踏まえた対応策）

- 飛行中の経路短縮など運航の経済性を高める管制運用を実施するなど、今後も交通量を踏まえた柔軟な運用を継続する。
- 交通量の減少状況及び航空会社からの具体的な要望を踏まえつつ、国内航空路に係る飛行計画経路の短縮を図る。これまでに、全ての本邦航空会社にヒアリングを実施し、調整が整った12路線について短縮経路を設定した。

（航空路・洋上における対応策）

- 令和2年11月5日から段階的に開始した航空路空域の抜本的再編を着実に進め、国内高高度を一体的に管轄することで、より直線的な飛行経路を設定する。
- 洋上空域において、経路設定の柔軟運用や新たな管制方式の導入等により運航の効率化を実現する。
  - ・令和3年3月から、洋上空域の経路・高度制限を一部緩和し、運航者自身による、運航機材や気象予報等を考慮したより自由度の高い経路設定を可能とする。
  - ・令和3年4月に上昇・降下時において管制間隔を短縮する新たな管制方式を導入し、より経済性の高い高度での運航を実現する。

（空港周辺における対応策）

- 令和3年3月までに、国内4空港に新規にRNAVによる経路を設定し、飛行経路の短縮を図る（12月3日、函館空港に導入済み）。令和3年度以降も、運航機材の対応状況や航空会社の要望も踏まえ、継続して導入する。

## ■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 規

諸外国の状況や近年の技術・情勢の変化等を踏まえ、安全性の維持・向上が図られることを大前提としつつ、航空会社とも連携して規制・運用の見直しに向けた検討を開始しており、下記の項目をはじめとして対応の方向性について結論を得た。今後、この方向性に沿って具体的な検討を行い、今年度末を目途として対応状況についてとりまとめを行う。なお、対応可能なものについてはそれを待たず、順次、法令・通達等の規制の見直しを行うこととしており、既に一部の項目については見直しを実施した。

<対応の方向性>

### (乗員についての規制・運用の見直し)

- より迅速な機長認定審査を可能にする観点から、エアライン機に乗り組む機長に求められる認定について、国の審査官に代わって社内で審査を実施可能とする機長認定範囲の拡大を行った。
- 即戦力となる外国人操縦士の活用が図れるよう、外国人操縦士が我が国の技能証明を取得するにあたって必要となる試験や手続の合理化を行う。
- 操縦士技能証明（ライセンス）取得のために必要とされる飛行経歴について、高度化等が進むシミュレータの更なる活用を可能とする。
- 技能証明を取得するための学科試験について、より柔軟な受験機会の提供を可能とする。

### (整備分野における規制・運用の見直し)

- 航空会社が新たに整備基地の開設や機種追加を行う場合について、検査等の手続の明確化や手続の柔軟化を図る。
- 航空会社がメーカー等から部品等を受領する際に実施することが求められる検査について、最新技術を活用したりリモートでの実施など効果的な手法の導入を図る。

### (その他手続の電子化)

- 手続に要する航空会社の負担を軽減する観点から、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その申請手続について可能なものから電子化を行う。

## **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**

### 1) 共通

#### ■国税・地方税等の支払い猶予 (P. 4 再掲)

- 令和2年2月1日から令和3年2月1日の間に納付期限が到来する国税（消費税、法人税等）、地方税（事業税、法人住民税等）、社会保険料等の納付猶予の措置を実施する。

■繰越欠損金の控除上限の特例（P. 5 再掲）**令和3年度税制改正** **新規**

○カーボン・ニュートラル、DX、事業再構築・再編に向けた投資を行う企業に対し、コロナ禍で生じた欠損金に限り、繰越欠損金の控除上限（現行 50%）を、最長 5 年間、投資額の範囲で最大 100%まで引き上げる。

■雇用調整助成金による支援（P. 5 再掲）**令和2年度3次補正予算** **延長**

○助成率の拡充や一人当たり支給上限額の引き上げ等の特例措置により、空港関連企業における雇用の維持を支援する。（※緊急対応期間は、令和2年4月1日から令和3年2月28日まで（延長））

■産業雇用安定助成金（仮称）による支援（P. 5 再掲）**令和2年度3次補正予算** **新規**

○出向元及び出向先双方の企業に対する新たな助成制度を創設することで、雇用の維持を支援する。

## 2) 空港会社関係

### ① コンセッション空港関係

■空港施設の整備に対する無利子貸付 **令和3年度当初予算** **新規**

○空港運営会社が実施する、滑走路の改修、灯火の更新等の空港施設の整備費用に対し、無利子貸付を行う。

■運営権対価分割金等の年度越え猶予（北海道・福岡）**新規**

○令和2・3年度に支払期限が到来する運営権対価分割金等について、当面の措置として、支払いをそれぞれ2年猶予する。今後の航空需要の回復状況、経営改善や資金繰り確保に向けた取組みの進捗等を踏まえ、必要に応じて、それぞれ猶予を最大3年延長（通算5年）する。

■空港運営事業期間の延長 **拡充**

○空港運営会社からの申し入れに応じ、今年度の措置として、空港運営事業期間を1年延長する。今後の航空需要の回復状況等及び空港運営会社からの申し入れを踏まえ、更なる期間の延長について協議する。

■契約上の履行義務の緩和（施設整備の後ろ倒し等）

○契約上の義務となっている空港活性化投資の後ろ倒し等を柔軟に認めることにより、空港運営会社における当面の資金繰りの支援を実施する。

## ②会社管理空港関係

### 【関西空港関係】

#### ■防災機能強化施設の早期買い取り

○関西エアポート(株)が平成30年台風21号による被害を踏まえ実施している防災機能強化事業において整備された防災機能強化施設(地上化電源施設、護岸等)を、新関西国際空港(株)が迅速に買い取ることで、関西エアポート(株)の資金繰りを支援し、安定的な空港運営を確保する。

#### ■第1ターミナル改修事業の実施 **令和2年度3次補正予算 財政投融资 新規**

○2025年大阪・関西万博に向け、関西エアポート(株)が実施する、関西国際空港第1ターミナル(T1)改修事業について、事業費の一部を負担する新関西国際空港(株)に対して、財政投融资を活用し、空港機能強化の取組を推進する。

### 【中部空港関係】

#### ■令和2年度政府保証債の前倒し発行

○中部国際空港(株)において、令和2年度政府保証債の発行時期を、当初計画では令和3年3月としていたところ、令和2年6月に前倒しし、経営基盤を強化。

#### ■第1ターミナル改修事業等 **令和3年度当初予算 財政投融资 新規**

○令和3年度財政投融资により、中部国際空港(株)において第1ターミナルの改修事業等を実施。

### 【成田空港関係】

#### ■令和元年度決算に基づく配当金の免除 **新規**

○成田国際空港(株)の令和元年度決算に基づく配当金の無配を認める。

#### ■滑走路新設等に対する無利子貸付 **令和3年度当初予算 新規**

○成田国際空港(株)が実施する、滑走路新設等の空港施設の整備費用に対し、無利子貸付を行う。

## 3) その他空港関連企業関係

#### ■国有財産使用料の支払い猶予

○令和2年度分の航空局所管の国有財産使用料について、支払い期限を令和3年1月まで猶予する。

○また、令和2年2月1日から令和3年1月31日までの間に支払い期限が到来する国有財産使用料については、前年同時期に比べて売上が20%以上減少しているなど一定の条件を満たす場合、支払い期限から1年間猶予(航空局所管のものについては令和4年1月まで)することを可能とする。

### ■その他空港関連企業における体制の維持に向けた支援

- グランドハンドリング会社や保安検査会社に対し、空港における PCR 検査に係る業務の紹介をはじめ、一時的な労働力移転に向けた情報提供を行う。

### ■空港会社等に対するその他空港関連企業の支援の要請

- 空港会社等に対して、その他空港関連企業が支払う賃料の猶予を要請する。
- 空港会社等において賃料を減免した場合、その損害の額を税務上の損金として算入できることを明確化する。

### ■軽油引取税の免税措置の延長 **令和3年度税制改正** **新規**

- 空港内でグランドハンドリングの用に供する車両に係る軽油引取税の課税免除の特例措置について、適用期限を3年間延長する。

### ■グランドハンドリングの生産性の向上 **新規**

- グランドハンドリングについて、資機材の共通化・共有化に向け、空港会社等によるグランドハンドリングの資機材の共有化等を推進するため、支援策を含めた検討を行う。