

○国土交通省告示第 号

航空法等の一部を改正する法律（令和四年法律第 号）の一部の施行に伴い、及び航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第百十一条の七第五項の規定に基づき、航空運送事業基盤強化関方針（令和三年国土交通省告示第五百四十八号）の一部を次のように改正したので、同条第六項により準用する同条第四項の規定に基づき公表する。

令和四年 月 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫

航空運送事業基盤強化方針の一部を改正する告示

航空運送事業基盤強化方針（令和三年国土交通省告示第五百四十八号）の一部を次のように改正する。

次の表により、改正前欄に掲げる規定の傍線を付した部分をこれに順次対応する改正後欄に掲げる規定の傍線を付した部分のように改め、改正後欄に掲げるその標記部分に二重傍線を付した規定で改正前欄にこれに対応するものを掲げていないものは、これを加える。

改 正 後	改 正 前
<p>第一 航空運送事業の基盤強化の意義及び目標に関する事項</p> <p>航空会社（法第111条の7第2項に規定する定期航空旅客運送事業者をいう。以下同じ。）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症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、1回目の緊急事態宣言下の2020年5月には、国内線・国際線ともに対前年比90%超の減少という極めて厳しい状況となったが、<u>その後も相次ぐ変異株の出現等により、旅客需要の回復が想定以上に遅れており、依然として先行きが不透明な状況が続いている。</u></p> <p>こうした状況の中で、<u>航空会社は、影響の長期化も念頭に置いた上で、固定費の削減や資本金の調達、公募増資等により当面の持ち資金を厚くするなどの努力を行っているものの、相次ぐ変異株の感染拡大の影響もあり、極めて厳しい経営状況が継続している。また、航空ネットワークの基盤を支える空港会社等においても、影響の長期化により、航空会社と同様、極めて厳しい経営状況にある。</u></p> <p>(略)</p>	<p>第一 航空運送事業の基盤強化の意義及び目標に関する事項</p> <p>航空会社（法第111条の7第2項に規定する定期航空旅客運送事業者をいう。以下同じ。）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症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、1回目の緊急事態宣言下の2020年5月には、国内線・国際線ともに対前年比90%超の減少という極めて厳しい状況となった。<u>その後も1年以上の間、国内線は、度重なる感染再拡大等により回復に時間を要しており、また、売上の半分を占める国際線はいまだに需要が1割にも満たず、先行きが不透明な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。</u></p> <p>こうした状況の中で、航空会社は、<u>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きにくい収支構造であることもあって、極めて厳しい経営状況が継続している。また、航空ネットワークの基盤を支える空港会社等においても、影響の長期化により、航空会社と同様、極めて厳しい経営状況にある。2020年度の航空会社や空港会社等の売上高は約2兆円となり、コロナ前の2018年度の売上高約5兆円と比べ、約4割程度の規模にまで落ち込んでいる。</u></p> <p>(略)</p>
<p>第二 航空運送事業の基盤強化のために政府が実施すべき施策に関する事項</p> <p>(略)</p>	<p>第二 航空運送事業の基盤強化のために政府が実施すべき施策に関する事項</p> <p>(略)</p>

1. 航空会社の機材投資等の支援のための施策

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、ポストコロナの我が国の成長戦略の実現に不可欠な「空のインフラ」である。その担い手である航空会社は、新型コロナウイルス感染症による甚大な影響が長期化し、極めて厳しい経営状況が続く中、今後の航空需要の回復に速やかに対応するとともに、訪日外国人旅行者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向けて、必要な供給体制を確保していくため、航空会社の機材投資等を支援する必要がある。そのため、令和3年度においては、公租公課の減免措置として、国内線に係る空港使用料（着陸料、停留料、航行援助施設利用料）について、合計で約90%の軽減を行うとともに、航空機燃料税について、税率をコロナ前の18,000円/k1から9,000円/k1等へ軽減する措置を実施した。また、令和4年度に入っても、引き続き極めて厳しい経営状況が続いていることから、国内線に係る空港使用料について、合計で約60%の軽減を行うとともに、航空機燃料税について、税率をコロナ前の18,000円/k1から13,000円/k1等へ軽減する措置を実施することとする。

2. (略)

3. 雇用維持のための施策

(略)

具体的には、運航乗務員の乗務資格を安全を確保しつつ維持するための措置を実施することなどにより、航空会社の社員が引き続き安全かつ安定的な運航に寄与できるような雇用環境を整備していく。また、雇用調整助成金による支援を行うとともに、出向元及び出向先双方の企業に対する助成を行う産業雇用安定助成金による支援等を行うこととする。

4. 収益性向上努力を支援するための施策

1. 航空会社の機材投資等の支援のための施策

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、ポストコロナの我が国の成長戦略の実現に不可欠な「空のインフラ」である。その担い手である航空会社は、新型コロナウイルス感染症による甚大な影響が長期化し、極めて厳しい経営状況が続く中、今後の航空需要の回復に速やかに対応するとともに、訪日外国人旅行者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向けて、必要な供給体制を確保していくため、航空会社の機材投資等を支援する必要がある。そのため、令和3年度において、以下のとおり、総額1,200億円規模の公租公課の減免を実施することとする。

(減免の内容)

- ①国内線に係る空港使用料（着陸料、停留料、航行援助施設利用料）：合計で約9割軽減（約900億円規模）
- ②航空機燃料税：従来の軽減措置から更に1/2（税率18,000円/k1→9,000円/k1）軽減（約300億円規模）

2. (略)

3. 雇用維持のための施策

(略)

具体的には、運航乗務員の乗務資格を安全を確保しつつ維持するための措置を実施することなどにより、航空会社の社員が引き続き安全かつ安定的な運航に寄与できるような雇用環境を整備していく。また、雇用調整助成金による支援を行うとともに、令和3年度に措置されている出向元及び出向先双方の企業に対する助成を行う産業雇用安定助成金による支援等を行うこととする。

4. 収益性向上努力を支援するための施策

運航にあたっては、まずは、感染拡大防止策の徹底により、安全・安心な利用環境の確保に努めることが重要である。2020年5月には、航空会社等の各業界団体が自主的な取組として策定された『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』について随時改訂しながら、これに基づいて感染拡大防止策に取り組んでいるところである。政府としても、現在行っている航空会社における感染防止対策の補助等をはじめ、感染拡大防止策への必要な支援を行っていくことで、航空会社の取組を促す必要がある。

国内線については、国際線に比べて早期の需要回復が見込まれるが、国内需要の回復を下支えするような需要喚起策は、今後の情勢を踏まえつつ、適切に対応していくこととする。また、国際線については、国内外の厳しい感染状況を踏まえた水際対策等により極めて厳しい需要動向が続いているが、今後の感染の収束の状況等を十分に踏まえ、関係省庁と連携しながら、国際的な人の往来再開に向けて適切に対応していく必要がある。

このほか、旅客機の客室内での貨物運送の実施や、欠航している国際線機材を活用した遊覧飛行等における飛行経路設定の柔軟化など、必要な輸送需要への的確な対応や新たな航空需要獲得等についても、継続して支援を行っていくこととする。

5. (略)

運航にあたっては、まずは、感染拡大防止策の徹底により、安全・安心な利用環境の確保に努めることが重要である。2020年5月には、航空会社等の各業界団体が自主的な取組として『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、これに基づいて感染拡大防止策に取り組んでいるところである。政府としても、現在行っている地域航空会社における感染防止対策の補助等をはじめ、感染拡大防止策への必要な支援を行っていくことで、航空会社の取組を促す必要がある。

また、国内線については、国際線に比べて早期の需要回復が見込まれるが、国内需要の回復を下支えするような需要喚起策は、今後の感染状況等を踏まえて取扱いを判断することとする。また、国際線については、現時点では国内外の厳しい感染状況を踏まえた水際対策強化等により極めて厳しい需要動向が続いているが、今後の感染の収束の状況等を十分に踏まえ、関係省庁と連携しながら水際対策を徹底し、国際的な人の往来再開に向けて適切に対応していく必要がある。また、渡航時に必要となる新型コロナウイルスへの感染に係る検査結果をデジタル化するデジタル証明の活用については、手続の非接触化や円滑化を図るため、関係省庁・航空会社・関係団体等と連携して取り組んでいく必要がある。

また、一部の航空会社では、独自に検査機関と連携し、航空券の予約者等を対象に、搭乗前検査を受けられるサービスを提供する事例も出てきている。こうした取組の促進をはじめ、引き続き、移動に対する利用者の安心感や航空機の利用機会の増加につなげていく取組を行っていくこととする。

このほか、旅客機の客室内での貨物運送の実施や、欠航している国際線機材を活用した遊覧飛行等における飛行経路設定の柔軟化など、必要な輸送需要への的確な対応や新たな航空需要獲得等を支援する。

5. (略)

6. カーボンニュートラルへの対応など国際競争力強化のための施策
(略)

具体的には、機材・装備品等への新技術導入、飛行経路の短縮といった管制の高度化による運航方式の改善やS A F（持続可能な航空燃料）の導入促進など、運航分野におけるCO2削減に資する取組を、関係省庁とも連携し積極的に進めるとともに、後述の空港分野におけるCO2削減の取組と積極的に連携することとする。

また、今後策定される航空脱炭素化推進基本方針に基づき、航空分野全体における脱炭素化のための取組を、より一層推進していくこととする。

第三 空港の機能の確保のために政府が実施すべき施策に関する事項
(略)

1. 空港関連企業の維持・強化のための施策
(略)

同様に、空港機能施設事業者、グランドハンドリング、航空機給油、保安検査等の空港の機能確保のために必要不可欠な空港関連企業に対し、国有財産使用料等の支払猶予により、事業継続に向けた資金繰り支援のための措置を行うこととする。あわせて、新型コロナウイルス感染症の影響が続く間、空港関連企業を含め、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた事業者に対して業種横断的に、日本政策投資銀行等の危機対応融資等を活用した資金繰り支援等を行っていくこととする。また、航空機の運航に必要な不可欠なグランドハンドリング（航空機給油含む）については、2020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」を踏まえ、人材の確保、資機材の共有化・共通化、業務の省力化・自動化等に資する先進資機材の導入等を通じ、体制強化を図ることとする。保安検査については、現場の関係者や有識者との議論を踏まえ、検査員の労働環境の改善等を含む、保安

6. カーボンニュートラルへの対応など国際競争力強化のための施策
(略)

具体的には、機材・装備品等への新技術導入、飛行経路の短縮といった管制の高度化による運航方式の改善やS A F（持続可能な航空燃料）の導入促進など、運航分野におけるCO2削減に資する取組を積極的に進めるとともに、後述の空港分野におけるCO2削減の取組と積極的に連携することとする。

第三 空港の機能の確保のために政府が実施すべき施策に関する事項
(略)

1. 空港関連企業の維持・強化のための施策
(略)

同様に、空港機能施設事業者、グランドハンドリング、航空機給油、保安検査等の空港の機能確保のために必要不可欠な空港関連企業に対し、これまで講じてきた一部の国税・地方税・国有財産使用料等の支払猶予により、事業継続に向けた資金繰り支援のための措置を行うこととする。あわせて、新型コロナウイルス感染症の影響が続く間、空港関連企業を含め、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた事業者に対して業種横断的に、日本政策投資銀行等の危機対応融資等を活用した資金繰り支援等を行っていくこととする。また、航空機の運航に必要な不可欠なグランドハンドリング（航空機給油含む）については、2020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」を踏まえ、人材の確保、資機材の共有化・共通化、業務の省力化・自動化等に資する先進資機材の導入等を通じ、体制強化を図ることとする。保安検査については、現場の関係者や有識者との議論を踏まえ

検査の量的・質的向上に向けた取組を進めることにより、体制強化を図ることとする。

2. 雇用維持のための施策 (略)

具体的には、雇用調整助成金による支援を行うとともに、出向元及び出向先双方の企業に対する助成を行う産業雇用安定助成金による支援等を行うこととする。

3. 感染拡大防止のための施策

空港の機能の確保にあたっては、利用者の安全・安心の確保も重要であることから、空港関連企業において、前述の『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』に基づいて、感染拡大防止策に取り組んでいるところである。政府としても、安全・安心な利用環境の維持・確保に向けた取組を促す必要があることから、現在行っている、空港における感染リスクを最小化するための受入環境整備に向けた補助等をはじめ、感染拡大防止策への必要な支援を行っていくこととする。

4. 空港のカーボンニュートラルの対応のための施策

第二の6. に掲げる政府全体の2050年カーボンニュートラルの実現に向けた取組と歩調を合わせつつ、空港においても、事業継続性の確保やグリーンリカバリーの観点から、空港の施設・車両の生産性向上にも資する投資、空港における航空機の燃料消費を削減する施設整備

、検査員の労働環境の改善等を含む、保安検査の量的・質的向上に向けた取組を進めることにより、体制強化を図ることとする。

2. 雇用維持のための施策 (略)

具体的には、雇用調整助成金による支援を行うとともに、令和3年度に措置されている出向元及び出向先双方の企業に対する助成を行う産業雇用安定助成金による支援等を行うこととする。

3. その他

空港の機能の確保にあたっては、利用者の安全・安心の確保も重要であることから、空港関連企業において、前述の『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』に基づいて、感染拡大防止策に取り組んでいるところである。政府としても、安全・安心な利用環境の維持・確保に向けた取組を促す必要があることから、現在行っている、空港における感染リスクを最小化するための受入環境整備に向けた補助等をはじめ、感染拡大防止策への必要な支援を行っていくこととする。

また、前述の政府全体の2050年カーボンニュートラルの実現に向けた取組を踏まえ、空港においては、事業継続性確保やグリーンリカバリーの観点からも、空港の施設・車両の生産性向上にも資する投資、空港における航空機の燃料消費を削減する施設整備、民間空港会社等が中心となっていく空港の再生可能エネルギー生産拠点化など、空港分野におけるCO2削減の取組を積極的に進めることとする。

(新設)

、空港の再生可能エネルギー生産拠点化などを進めつつ、今後策定される航空脱炭素化推進基本方針に基づき、より一層の空港の脱炭素化のための取組を積極的に進めていくこととする。

第四 航空運送事業の基盤強化のために定期航空旅客運送事業者が講ずべき措置に関する事項

(略)

1. 事業構造の変革

航空会社は固定費の割合が高い収支構造であるため、固定費等のコスト改革を積極的に進めるとともに、収益力を向上させるために必要な取組を積極的に展開すること等により、今後の事業環境の変化にも対応できるような事業体制の構築に努める必要がある。

(略)

このような中で、令和3年度に引き続き、令和4年度においても空港使用料や航空機燃料税が減免されることとなっていることを踏まえ、今後の需要回復に速やかに対応できる供給体制の確保やポストコロナに向けた需要増加への対応のために、機材導入等の設備投資を進める必要がある。その際、5. に掲げるカーボンニュートラルへの対応を念頭に置くことが重要である。

2.・3. (略)

4. 感染拡大防止策への対応

新型コロナウイルス感染症による影響が依然として続いている中、航空会社は、2020年5月に作成した『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』も踏まえ、機内消毒や機内等での

第四 航空運送事業の基盤強化のために定期航空旅客運送事業者が講ずべき措置に関する事項

(略)

1. 事業構造の変革

航空会社は固定費の割合が高い収支構造であるため、固定費等のコスト改革を積極的に進めることにより、今後の事業環境の変化にも対応できるような事業体制の構築に努める必要がある。

(略)

このような中で、令和3年度は空港使用料や航空機燃料税が減免されることとなっていることを踏まえ、今後の需要回復に速やかに対応できる供給体制の確保やポストコロナに向けた需要増加への対応のために、機材導入等の設備投資を進める必要がある。その際、カーボンニュートラルの実現に資する低燃費機材の導入などのCO2削減を意識した設備投資や、先述の空港分野におけるCO2削減との積極的な連携を図ることが、脱炭素化の世界的時流に乗り遅れず、国際競争力を強化することにもつながる。

2.・3. (略)

4. その他

新型コロナウイルス感染症による影響が依然として続いている中、航空会社は、2020年5月に作成した『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』も踏まえ、機内消毒や機内等での

マスク着用の要請などの感染拡大防止策や、搭乗前の検査サービスの提供等を実施することにより、安全・安心な利用環境の確保にも努める必要がある。

5. カーボンニュートラルへの対応

脱炭素化の世界的時流に乗り遅れず、国際競争力を強化するためにも、カーボンニュートラルの実現に資するS A F（持続可能な航空燃料）の活用や、低燃費機材の導入などのCO₂削減のための設備投資、第三の4. に掲げる空港分野におけるCO₂削減の取組と積極的な連携を図ることが必要である。

第五 その他

1. 空港整備勘定の収支を長期的に均衡させるための方針

令和3年度及び令和4年度における空港使用料及び航空機燃料税の減免による歳入の減少に伴う空港整備勘定の借入金の償還により、空港整備事業に充当する財源が減少することを踏まえ、旅客需要の回復後における空港整備需要の増加等に対応するため、空港整備勘定の収支均衡のための措置が必要となる可能性があることから、旅客需要の増加に伴う増収や空港整備勘定の歳出の適正化についても留意して、空港使用料の見直しについて検討し、必要な措置を講ずる。

具体的には、令和7年度から18年度にかけて、年間100億円程度の財源減少が生じると見込まれることを踏まえ、その回復を図るため、空港使用料を適正な水準に定める。

2. (略)

マスク着用の要請などの感染拡大防止策や、搭乗前の検査サービスの提供等を実施することにより、安全・安心な利用環境の確保にも努める必要がある。

(新設)

第五 その他

1. 空港整備勘定の収支を長期的に均衡させるための方針

令和3年度における空港使用料及び航空機燃料税の減免による歳入の減少に伴う空港整備勘定の借入金の償還により、空港整備事業に充当する財源が減少することを踏まえ、旅客需要の回復後における空港整備需要の増加等に対応するため、空港整備勘定の収支均衡のための措置が必要となる可能性があることから、旅客需要の増加に伴う増収や空港整備勘定の歳出の適正化についても留意して、空港使用料の見直しについて検討し、必要な措置を講ずる。

具体的には、令和7年度から18年度にかけて、年間100億円程度の財源減少が生じると見込まれることを踏まえ、その回復を図るため、空港使用料を適正な水準に定める。

2. (略)

附 則

この告示は、公布の日から施行する。