

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(参考資料)

令和2年12月21日
国土交通省

1. <令和3年度> 航空ネットワーク維持・確保のための空港使用料・航空機燃料税の更なる減免

担当部署：航空局総務課政策企画調査室
 担当者：二瓶・石徹白（内線48150、48154）

- 航空ネットワークは、公共交通として社会経済活動を支えるとともに、訪日外国人旅行者2030年6000万人の政府目標など成長戦略の実現に必要な「空のインフラシステム」。
- その担い手である航空会社が厳しい経営状況にある中、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。
- 上記、成長基盤確保のための支援として、着陸料、航行援助施設利用料等、及び航空機燃料税の更なる減免を実施。

成長基盤確保のための支援策

空港使用料 約900億円規模

令和3年度において、国内線に係る

着陸料
停留料
航行援助施設利用料

について、合計で約9割軽減

航空機燃料税 約300億円規模

令和3年度に限り、現在の軽減措置から税率を更に1/2軽減

	現行（平成23～令和2年度）	改正（令和3年度）
本則	18,000円/キロメートル	9,000円/キロメートル
特定離島路線	13,500円/キロメートル	6,750円/キロメートル
沖縄路線	9,000円/キロメートル	4,500円/キロメートル

【航空機燃料譲与税】 航空機燃料税から地方自治体へ譲与する割合を引き上げ（2/9 → 4/9）

合計1200億円規模の減免

需要回復に速やかに対応できる機材等の供給体制を確保するとともに、
 需要回復後の成長投資ができる体力を確保

1. 航空ネットワーク維持・確保のための着陸料等の減免

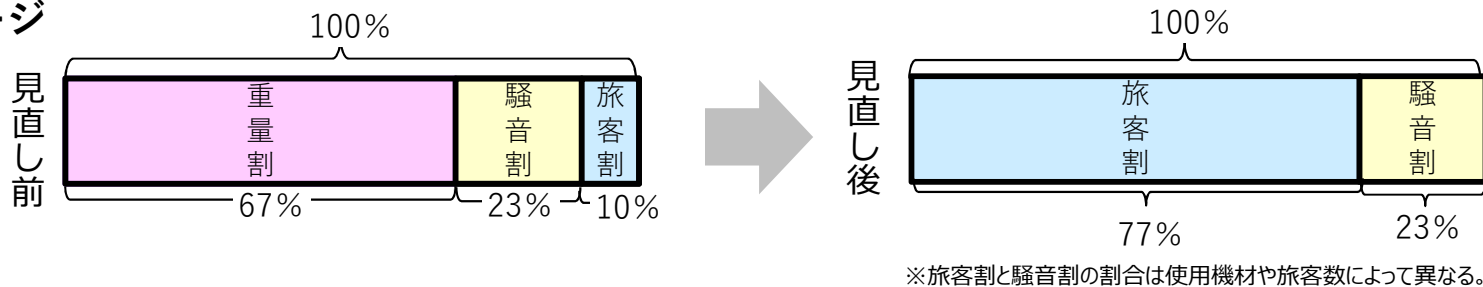
担当部署：航空局総務課政策企画調査室
 担当者：二瓶・石徹白（内線48150、48154）

●新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて、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、**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等から、旅客需要の減少を踏まえた減免**を行う。

【着陸料体系の見直し】

着陸料について、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。これにより、旅客需要が減少した場合には、航空会社の着陸料支払いの負担も減ることとなる。

・体系見直しのイメージ



【減免措置の内容】

(現行措置)

出発空港	国内線着陸料	
	機材の重量・騒音値・旅客数に応じて定まる額 に本表の割合をかけた額	到着空港
羽田、伊丹、福岡、新千歳	羽田、伊丹、福岡、新千歳	1/1
	関西、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島	2/3
	釧路、函館、高知、米子（美保）、岩国、徳島、小松	2/5
	旭川、帯広、女満別、秋田、山口宇部、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	1/5
	中部、稚内、紋別、中標津、丘珠、三沢、山形、大館能代、能登、南紀白浜、石見、その他	1/6
	沖縄・離島所在空港	1/6

令和2年度下期
 (体系見直しを前提とした減免)

× 55% (45%軽減)

令和3年3月～(体系見直し)
 旅客比例部分の新単価(予定)

- ・ 101t以上の機材：1,080円/人
- ・ 100t以下の機材：720円/人

※旅客数の算定にあたっては座席利用率70% (101 t 以上の機材は75%) を上限とする。



＜令和3年度における措置＞
 国内線着陸料の体系見直しを行った上で、国内線に係る着陸料、停留料、航行援助施設利用料について、合計で約9割軽減

1. 航空ネットワークの維持・確保 / 2. 資金需要への対応、雇用維持のための施策

担当部署：航空局航空ネットワーク部航空事業課
担当者：川端・林（内線48502、48512）

1. 航空ネットワークの維持・確保

◆令和2年度下期 着陸料・停留料の減免（国管理・共用空港）

令和2年度下期分の国内線旅客便について一律45%の軽減 **【約55億円】**

◆令和3年度 空港使用料・航空機燃料税の減免

令和3年度当初予算・税制改正

令和3年度分の国内線の着陸料・停留料・航行援助施設利用料について合計で約90%軽減、航空機燃料税について税率を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 **【総額約1,200億円】**

2. 資金需要への対応、雇用維持

◆令和2年度 着陸料等の支払い猶予

緊急経済対策

着陸料、停留料、保安料、航行援助施設利用料

◆国税・地方税等の支払い猶予

緊急経済対策

航空機燃料税、固定資産税等
（令和2年2月1日～令和3年2月1日に納付期限が到来するもの）

◆繰越欠損金の控除上限の特例

令和3年度税制改正

事業再構築・再編等に向けた投資を行う企業に対し、コロナ禍での欠損金を対象に、繰越欠損金の控除上限（現行50%）を最長5年間、投資額の範囲内で最大100%まで引き上げ

◆雇用調整助成金の拡充（令和3年2月28日まで延長）

緊急経済対策
（一次補正）

二次補正

三次補正

- 助成率の引上げ
大企業：1/2 ⇒ 2/3（解雇等を行わない場合は3/4）
- 一人あたり支給上限額の引上げ（8,330円⇒15,000円）

◆産業雇用安定助成金（仮称）

三次補正

出向元及び出向先双方の企業に対する新たな助成制度

◆日本政策投資銀行の危機対応融資等の活用

中堅・大企業向け危機対応融資

緊急経済対策
（一次補正）

二次補正

総額15兆円規模

（うち劣後ローン最大5兆円） ※全業種合計

◆日本政策投資銀行の資本金の供給

劣後ローン等の設定

二次補正

最大5兆円規模 ※全業種合計

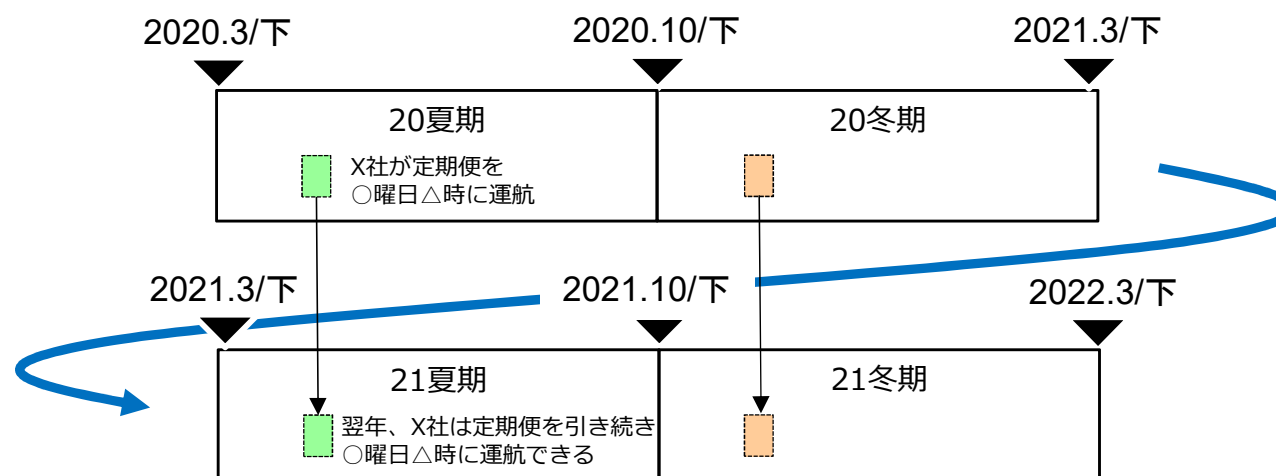
3. 混雑空港利用ルールの弾力的運用(U/Lルールの適用免除)

担当部署: 航空局航空ネットワーク部国際航空課
担当者: 高橋(内線48189)

- 定期便については、運航日時が確定されないと安定して運航ができないため、将来の発着枠を一定程度確約する仕組みが世界的に共通して設けられている。
(※出発国の空港・到着国の空港の両方で必要。また、乗継便接続や発着空港の運用時間の観点からも安定的である必要あり。)
- この確約は、定期便の予約受け付け開始のタイミング(約半年前)を踏まえ、半年前までに行われることとなっている。

【U/Lルール^(※)】定期便を運航した会社は、翌年も同一時間に運航できるという国際的なルール(運航は、夏・冬期ごとに半年単位で算定)。

(※) U/L (Use it or Lose it) ルール … 「運航した」かどうかは、半年単位で80%以上の運航があったかどうかで判断



- このルールは、実際に運航しなければならないのが原則だが、コロナのようなやむを得ない事情がある場合には、運航しなくとも、運航したとみなす取扱いとなっており、2020年冬期ダイヤ 5 においても、この取扱いを行う。(U/Lルールの適用免除)

3. 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

- 運航便の減少に伴い、操縦士が乗務にあたって必要となる資格を維持できなくなる事態が懸念されているところ。
- こうした状況を踏まえ、身体検査の有効期間の延長、操縦士に求められる最近の飛行経験の要件についての代替措置の設定、機長に求められる審査要件の一時的緩和等を講じた。

対応項目の例

航空身体検査の有効期間の伸長

- ✓ 操縦士は乗務にあたって航空身体検査証明を受ける必要があり、航空身体検査証明には資格の種類や年齢等に応じて有効期間が設定

航空身体検査証明の有効期間（抜粋）

資格の種類	操縦士の年齢	有効期間
定期運送用操縦士 事業用操縦士	60歳未満	1年
准定期運送用操縦士	60歳以上	6か月

※2人操縦の航空運送事業機に操縦者として乗り組む場合

- ✓ 新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受け、**航空身体検査証明に係る手続きが困難な場合に有効期間を伸長**

最近の飛行経験についての代替措置

- ✓ 航空会社の航空機に乗り組む操縦士に対しては、最近の飛行経験を満たすことが求められている

操縦する日からさかのぼって90日以内に同じ又は類似型式の航空機で3回以上の離着陸を実施した経験

操縦する日からさかのぼって180日以内に6時間以上の計器飛行を行った経験

- ✓ ICAOが定める新型コロナウイルス対応のガイダンスをもとに**代替措置を設定**

代替措置の例

- ・要件を満たさない操縦士でも要件を満たす操縦士等との同乗であれば乗務を許容
- ・代替措置の適用にあたってはリスク評価等を実施

機長審査の要件の一時的緩和

- ✓ 航空会社の航空機に乗り組む機長は、定期的に能力・知識の審査を受ける必要がある
- ✓ 機長審査にあたっては、口述審査及び実地（路線・技能）審査を実施

- ✓ ICAOが定める新型コロナウイルス対応のガイダンスをもとに**一時的な要件緩和を実施**

一時的な要件緩和の例

- ・口述審査の後、路線運航の減少により審査が受けられない場合**一定要件を満たせば乗務を許容**※

※ 有効期限を付すとともにその他各種条件を満たす場合に限り許容

- 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、**Go Toトラベル事業を延長**。
- **感染状況を踏まえつつ適切に運用**し、国内旅行需要の本格的回復に結びつける。
- 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つつ、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**。

旅行代金割引と地域共通クーポンによる 失われた観光需要の回復

- **旅行・宿泊商品の割引支援**を行うとともに、観光地周辺の土産物店、飲食店、観光施設、交通機関等で幅広く使用できる**地域共通クーポン**を発行することで、観光地全体の消費を促し、観光需要の喚起を図る。



<今後の事業の実施に当たってのポイント>

- **観光需要の回復が遅れている事業者・地域への配慮**
(例: 中小事業者、被災地)
- **平日への旅行需要の分散化**
- **制度の段階的見直しによるソフトランディング**

ウィズコロナの時代における「安全で安心な 新しい旅のスタイル」の普及・定着

- **感染拡大防止に当たっての「参加条件」の遵守**
- **感染拡大予防ガイドラインの実施の徹底**
- 「**新しい旅のエチケット**」の利用者への周知(例)



- **平日への旅行需要の分散化策**



4.1).① 感染拡大予防ガイドラインの普及

担当部署: 航空局総務課危機管理室
担当者: 赤井(内線48143)

- 航空会社・空港ビル会社の各業界団体は、新型コロナウイルス対策の今後の持続的な取組を見据え、感染防止のための自主的な取組として、専門家会議の提言や医療関係の専門家の助言等を踏まえて、予防ガイドラインを策定（令和2年5月）。

空港ターミナルにおける利用者向けの主な対策

- 出発旅客の検温
 - 羽田、成田、中部、伊丹、関西、福岡の6空港において、出発旅客に対しサーモグラフィーによる体温測定を実施。
※その他空港でも、体調不良と思われる旅客には体温測定実施
- 3密の回避
 - チェックインカウンターや保安検査場など、列ができる場所では旅客同士の間隔を確保するよう誘導
 - 空港到着前や非接触によるチェックイン、自動チェックイン機・自動手荷物預け機の利用を促進
- 利用者への呼びかけ等
 - 館内アナウンス・ポスター等による手洗いやマスク着用、発熱時の入館・航空便利用の自粛等の要請
 - 館内への消毒液の設置 等



サーモグラフィーによる体温測定
(関西空港)
提供: 関西エアポート(株)



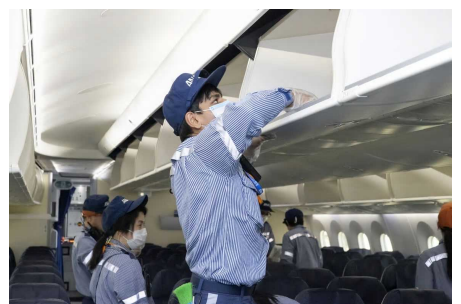
床面マーキングによる一定間隔の確保
(チェックインカウンター)

航空機内における利用者向けの主な対策

- マスク着用等
 - 機内では、会話をなるべく控えることやマスクの着用を要請
- 必要最小限の機内サービス
 - 機内での食事・飲料の提供は必要最小限に
- 機内消毒
 - 座席のテーブル、肘掛け、モニター画面やコントローラーなど、利用者がよく触れる場所の消毒 等

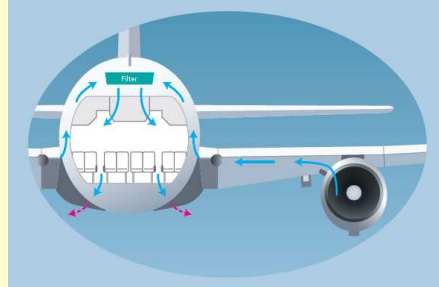


会話は控え、マスク着用



機内消毒

機内は常に衛生的で清潔な環境！



- 航空機内の空気は、常に機外から新しい空気を取り入れ、機内で循環後、機外へ排出することで、約3分ですべて入れ替わる仕組み。
- 機内の空気は、病院の手術室にも使用されている高性能なフィルターでろ過され、常時清潔。

4.1).①感染リスク最小化のための空港受入環境高度化支援

- 本事業では、「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、空港における感染リスク最小化のための受入環境整備を推進する。
- 具体的には、空港ターミナルにおいて、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・抗菌関連機器、旅客動線の管理等の受入環境整備を推進するため、空ビル会社等が実施する施設等整備の経費の一部について補助を行う。

補助メニュー

R2補正予算 及び R3当初予算

・待合スペース・保安検査場 (物理的距離の確保、密集防止、動線分離等の措置)

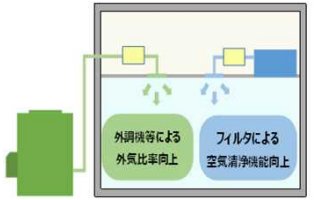
待合スペースや保安検査場などの旅客が密集する場所において、物理的距離の確保、密集防止、動線分離等の措置を行うことにより、感染リスクの低減及び航空需要への対応を行う。



待合室等の改修 動線分離 密集防止案内

・空調・換気設備機能向上 (外気比率向上、フィルタ)

外気比率の向上、空気清浄機能の向上により、ビル内での感染リスクを低減する。



空調・換気設備の機能向上

・衛生設備の非接触化 (トイレ設備等)

衛生設備の接触機会を減らし、感染症リスクを低減する。



自動水栓・水石けん供給栓 自動洗浄装置

・検温、殺菌・抗菌関連機器

旅客ターミナルビル内における検温機器を配備、接触機会が多い検査トレイや手荷物カート等の抗菌、殺菌を目的とした機器を導入し、感染症リスクを低減する。

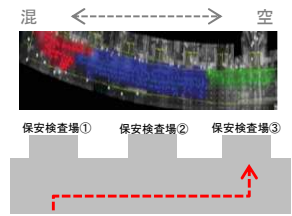


サーモグラフィ 保安検査トレイUV殺菌装置 手荷物カート殺菌装置

R3当初予算～

・旅客動線管理システム

旅客の流動や、混雑エリアを常時計測、表示することにより旅客の密集防止や動線整理により、感染症リスクを低減する。(空調と連動した室内環境維持も可能)



旅客動線の管理

補助対象： 空港ビル会社等 <R2補正>すべての空港
 <R3当初>地方空港等（東京国際空港及び会社管理空港以外の空港）

補助率 : 1/2
 予算額 : R2補正 7億、R3当初 3億

4.1).②国際的な人の往来再開に向けた対応状況

担当部署: 航空局総務課危機管理室
担当者: 赤井(内線48143)

水際対策

○2/1以降、入国拒否対象国を順次拡大し、8/30より159か国・地域が入国拒否対象。

○11/1より、各国の感染状況を考慮し、一部の入国拒否対象を解除(※一部の国は入国拒否対象に追加)し、現在、152か国・地域が入国拒否対象(レベル3)。

- 11/1～指定解除: 9カ国 (豪州、シンガポール、タイ、韓国、ブルネイ、中国(香港・マカオを含む)、ベトナム、ニュージーランド、台湾)
- 11/1～追加指定: 2カ国(ミャンマー、ヨルダン)
- ※レベル2国: 約40カ国

ただし、日本人は帰国可

感染再拡大の防止と両立する形で、往来再開に向けて順次対応
※ 防疫措置(検査等)が求められる。

○検査の適切な実施を確保するため、入国者の受入を成田・羽田・関西の3空港に当初集約

- ※ 3/9以降、中国・韓国からの旅客便は到着空港を成田・関空に限定
- 現在: 成田・羽田・関西・中部・福岡で国際線を受入れ

○入国者(原則全員)は、入国後14日間待機が要請され、その間は「公共交通機関不使用」の要請。

- 空港到着後は、
①空港周辺のホテルに14日間待機するか、
②待機場所まで自家用車、レンタカー、ハイヤーの限られた手段で移動する、

国際的な人の往来再開に向けた対応

①在留資格保持者の再入国を順次許可(7/22以降順次)

(出国中の者の再入国から開始)

②レジデンストラック※1・ビジネストラック※2の創設

※1: レジデンストラック

日本に入国(帰国)時の14日間の自宅待機が前提

(→主にビジネス目的の長期滞在者向け(駐在員の派遣・交代等)。

タイ・ベトナム・台湾等11か国・地域との間で運用中(11月30日時点)

※2: ビジネストラック

「活動計画書」の提出等の条件のもと、14日間待機期間中の行動範囲を限定したビジネス活動が可能(→主に短期出張者向け。ビジネス目的のみ)

シンガポール・韓国・ベトナム・中国の間で運用中(11月30日時点)

③日本滞在中の在留資格保持者について、一旦出国した後に再入国することを許可(9/1～)

④全ての国・地域からの新規入国を許可(10/1～)

(ビジネス上必要な人材に加え、留学、家族滞在等の在留資格が対象。但し、防疫措置を確約できる受入企業等があることが条件)

⑤日本人等の全ての国等からの帰国時等の14日間待機緩和を許可(11/1～)

(日本在住の日本人及び在留資格保持者が対象。渡航先での滞在を7日以内に限定し、防疫措置を確約できる受入企業等があることが条件)

○11月までに、上記3空港に中部・福岡・新千歳を加えた6空港で2万人/日の検査能力を確保。

中国・韓国からの旅客便は、成田と関空に加え、11/1より中部、11/17より福岡での受け入れを再開。

○感染防止対策を徹底しつつ、利用者の追跡可能性も確保することで、入国者円滑に待機場所まで空港から移動することが可能になるよう、交通事業者において移動手段を検討。

- ・バス…東京空港交通で、成田・羽田から都内ホテル(待機場所)に直行する入国者専用の貸切バスを運行。(12/16～)
- ・鉄道…京成電鉄で、①成田～京成上野間のスカイライナーの入国者専用車両+京成上野駅到着後の待機場所までのハイヤー等の組合せで一貫的に輸送する新サービスの提供を検討中(開始時期未定)。

4.1).③ 旅客機の客室内での貨物運送実施

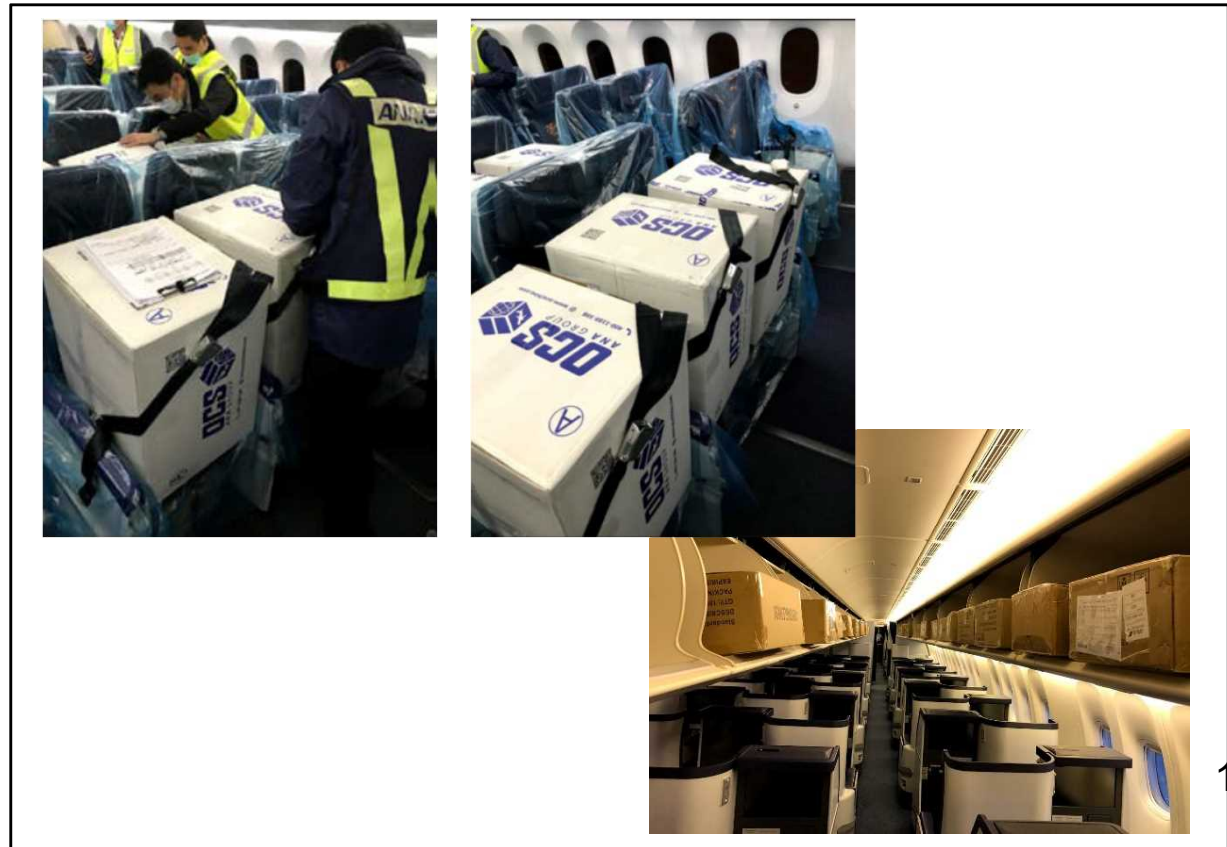
担当部署: 航空局安全部
航空事業安全室
担当者: 勝間(内線50163)

- これまで、旅客機の客室内で貨物運送を行うことは想定しておらず、基準等は設けられていなかった。
- 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、諸外国における対応を参考に、旅客機の客室内での貨物運送を実施できるよう認可することとしている。
- 認可にあたっては、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。

客室内貨物運送実施にあたって 航空会社がマニュアルに定めた事項例

- ✓ 座席1席当たりの重量制限
- ✓ 座席に搭載する貨物の重心の高さの制限
- ✓ 貨物の固定方法(固縛方法や非常用装備品へのアクセスを妨げないこと等)
- ✓ 貨物運送を行うための添乗者の搭乗
- ✓ 貨物からの発煙・発火等緊急時等緊急時の対応手順

航空会社における客室内貨物運送風景



4.1).③ 遊覧飛行等における柔軟な飛行経路の設定支援等

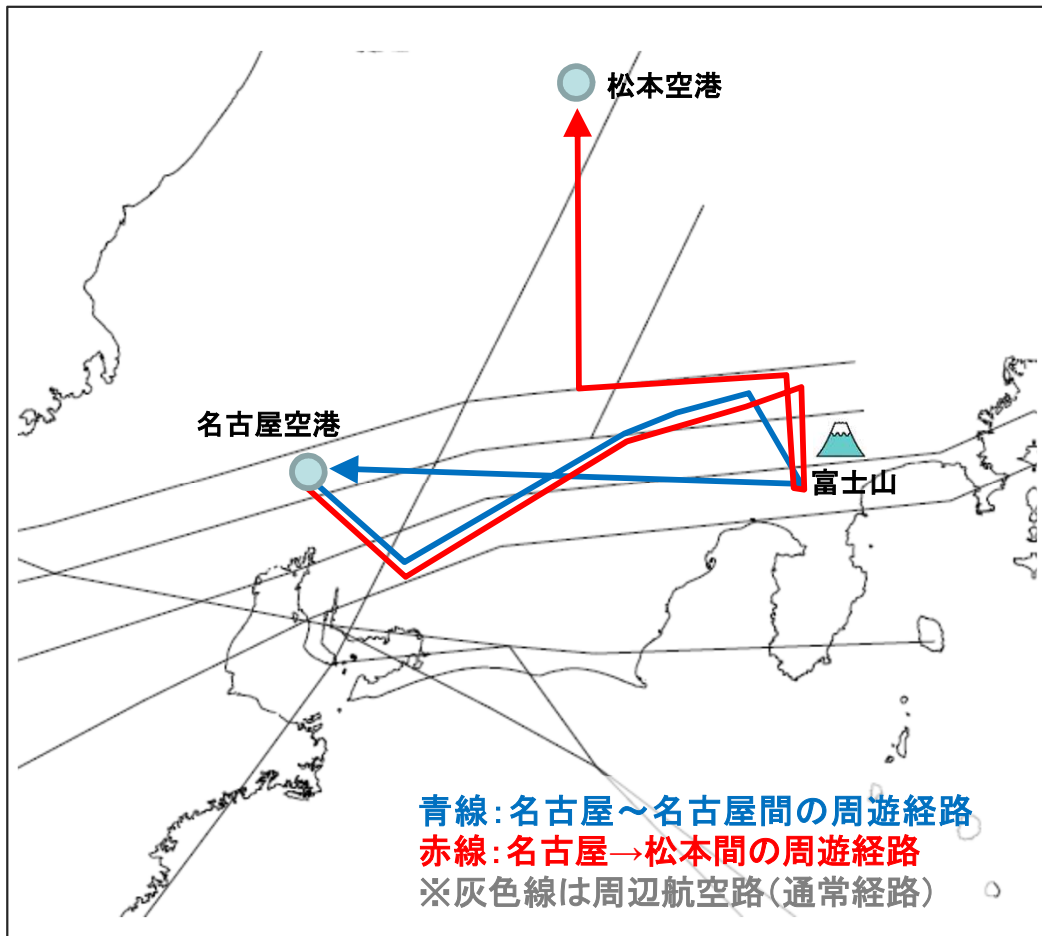
担当部署: 航空局交通管制部
管制課
担当者: 後藤(内線51212)

○遊覧飛行など新たな需要獲得に向けた航空会社の取組に対して、柔軟な飛行経路の設定を支援。

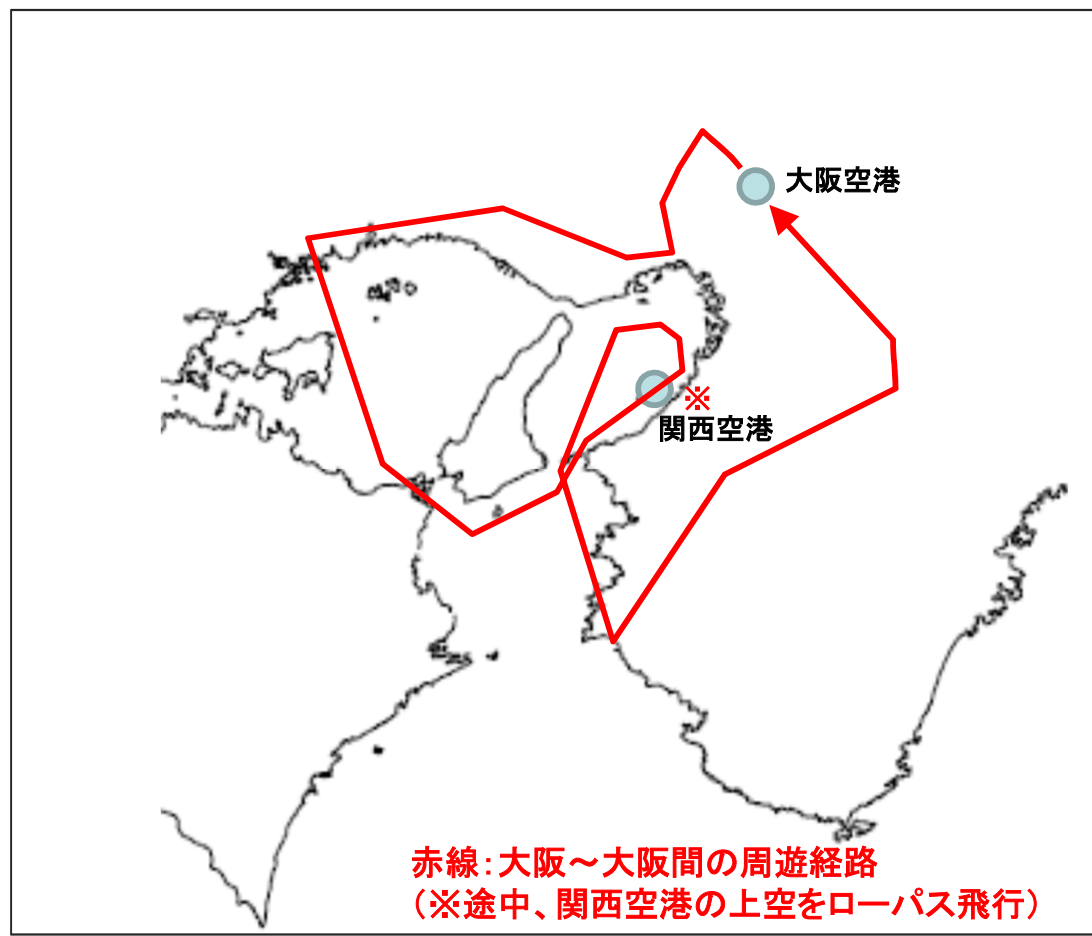
(※17社、計121件に対応。)

○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を可能とするとともに、「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に対応。

【実績例①】 名古屋～松本空港等の富士山周遊フライト経路



【実績例②】 大阪～大阪空港間の周遊フライト経路



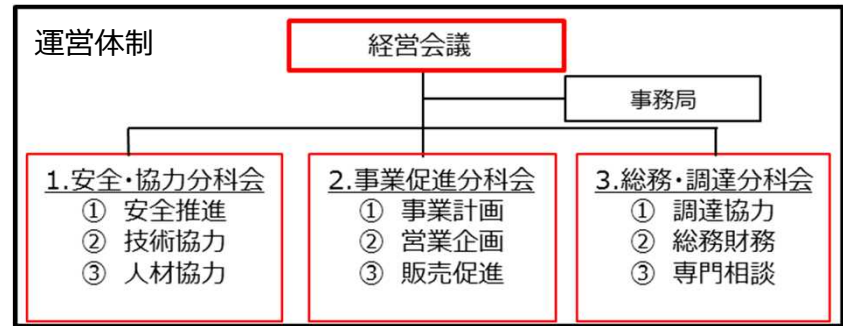
4.1).④ 持続可能な地域航空の実現に向けた協業の促進

持続可能な地域航空の実現に向けた検討

- 人口減少に伴う利用者の減少が見込まれるなか、地域航空の路線を持続可能なものとするため、国土交通省では、有識者からなる研究会(座長:竹内健蔵 東京女子大学教授)等において検討を行い、平成30年12月に報告書を公表。
- 経営統合については継続課題としつつ、まずは九州地域における有限責任事業組合(LLP)の設立を目指すこととされた。
- これを受け、令和元年10月25日に地域航空サービスアライアンス 有限責任事業組合(EAS LLP)が設立された。

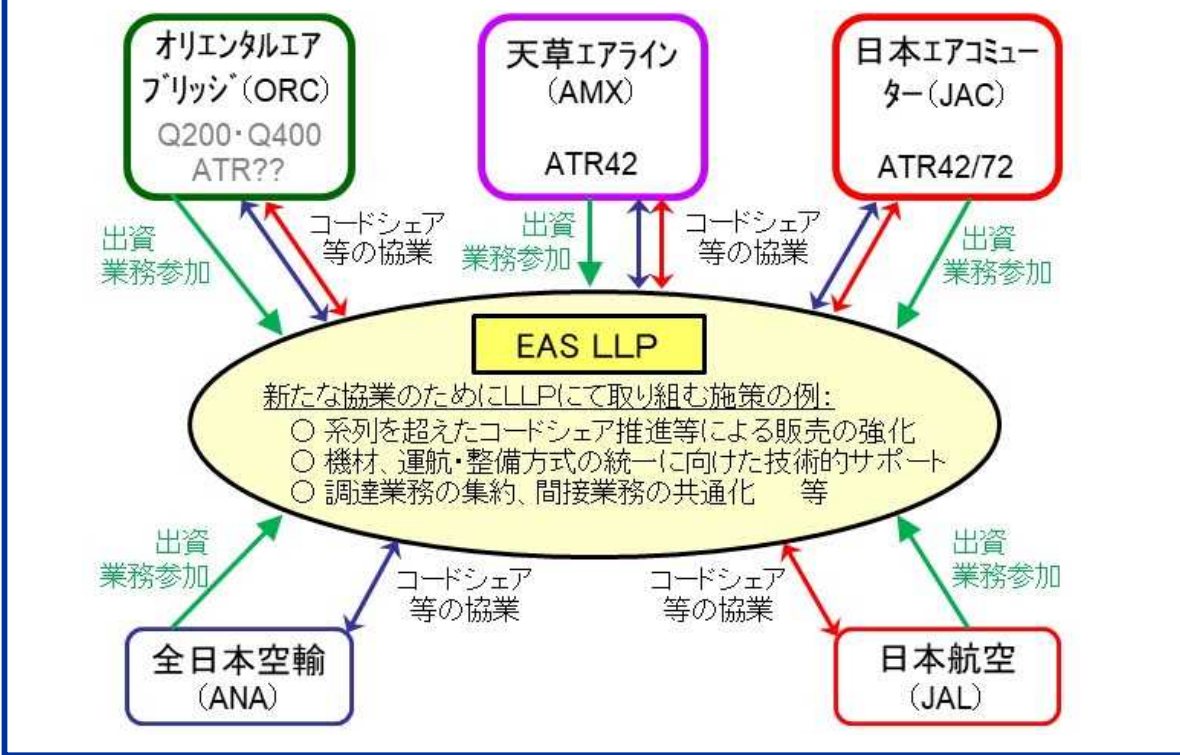
EAS LLPの概要

項目	内容
名称	地域航空サービスアライアンス 有限責任事業組合 (EAS LLP)
設立日	令和元年10月25日(金)
設立期間	4年間 (3年間を経過した時点で取組結果を総括検証)
出資金	5社計 1,000万円



各種取り組みについて構成会社相互の合意形成と推進を行う

EAS LLPによる協業



期待される効果

- 販売網の拡大による収入の増加 (系列を超えたコードシェアの実現)
- 機材・規程の統一による人員融通の容易化
- 運休回避等による信頼性向上、逸失収入の低減
- 調達価格低減、業務効率化等による費用削減 等

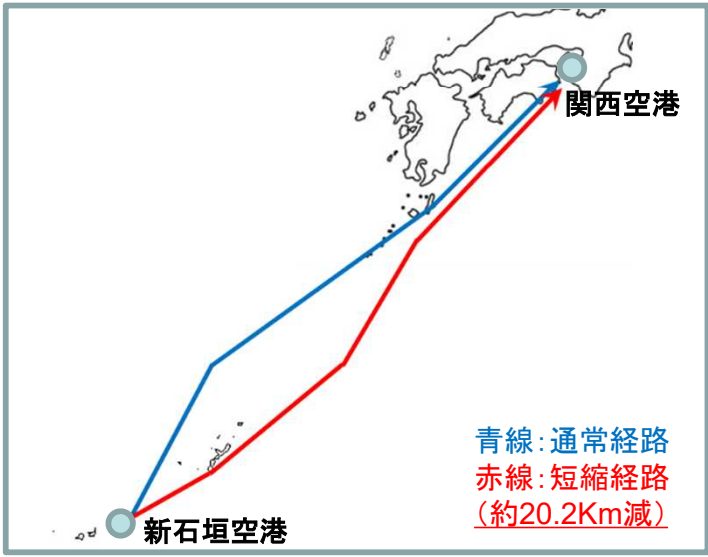
4.2) 飛行経路の短縮等による消費燃料の削減策(航空路・洋上)

担当部署: 航空局交通管制部
 交通管制企画課
 担当者: 井部・和田(内線51112、51126)

- 減便による交通量の減少を踏まえ、可能な限り飛行中の経路短縮など柔軟運用を実施するとともに、航空会社の要望を踏まえ、さらなる経路短縮や効率的な運航に係る柔軟な対応を実施。
 (※全本邦社にヒアリングし、12路線において飛行計画経路の短縮を実施。)
- 航空路空域の抜本的な再編を令和2年11月5日から段階的に開始、より直線的な経路を設定。

(交通量の減少を踏まえた飛行計画経路の短縮例) ※今後も交通量を勘案しつつ、適用路線の拡大に対応

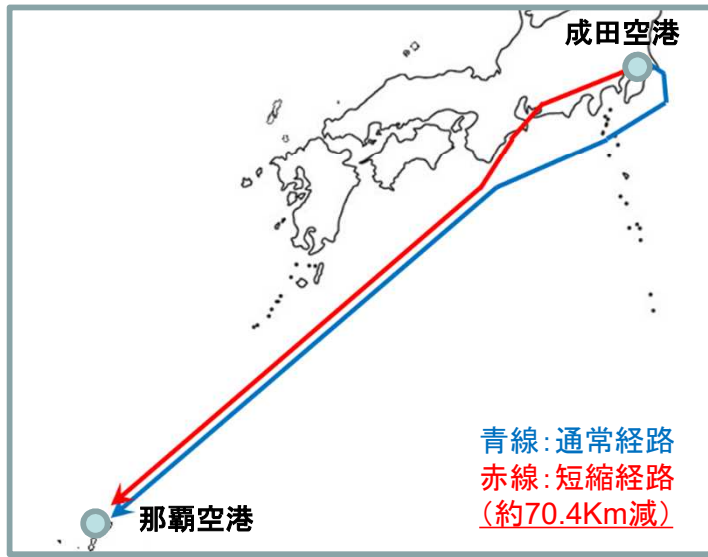
【実施例①: 新石垣→関西】※11月16日～



【実施例②: 羽田→高知】※11月20日～

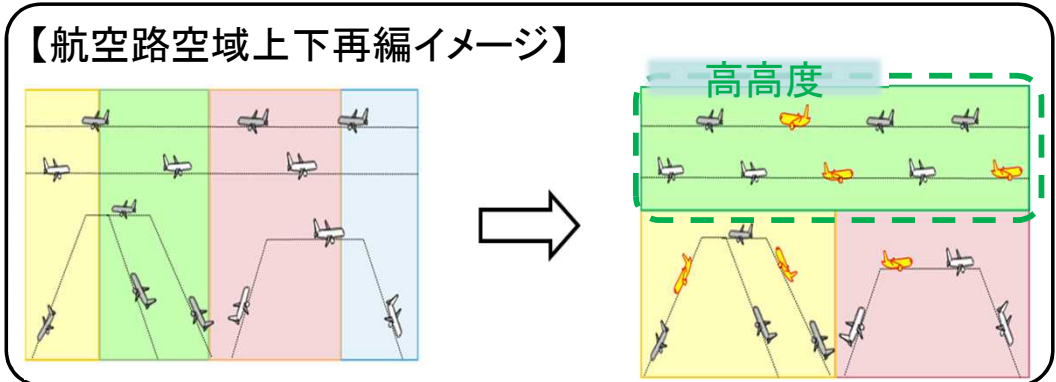


【実施例③: 成田→那覇】※11月23日～



(航空路・洋上における対応策)

- ・航空路空域の上下再編により、国内高高度を一体的に管轄することになり、全域でより効率的かつ柔軟な経路運用を実施し、経路短縮を実現
- ・その他、洋上空域において新たな管制方式の導入などによる運航の効率化を実現

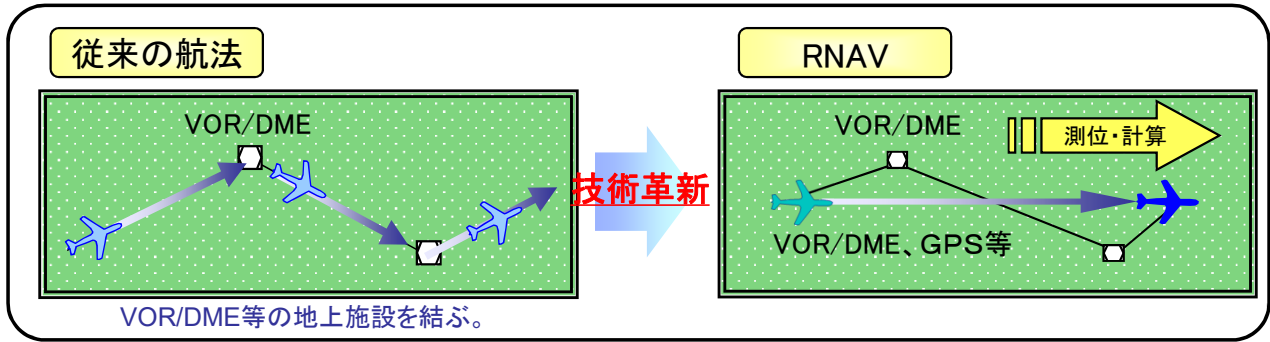


4.2) 飛行経路の短縮等による消費燃料の削減策(空港周辺)

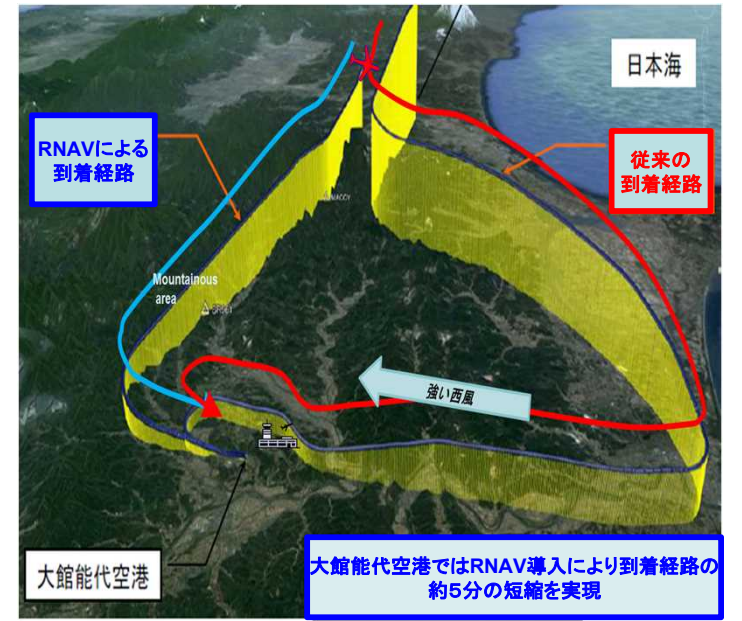
担当部署: 航空局交通管制部
 管制課空域調整整備室
 担当者: 濱畑・大橋(内線51232、51251)

- 従来の航法よりも飛行距離を短縮し、より多くの航空機を効率よく飛行させることが可能となる **RNAV経路等の導入を促進**。(※RNAV:衛星や機上装備を活用して飛行する航法)
- 令和2年度において、国内4空港にRNAVによる出発・到着経路の導入を決定済み。(令和3年度以降についても継続して導入予定)

【RNAV導入の効果(空域容量増加、経路短縮、遅延低減)】

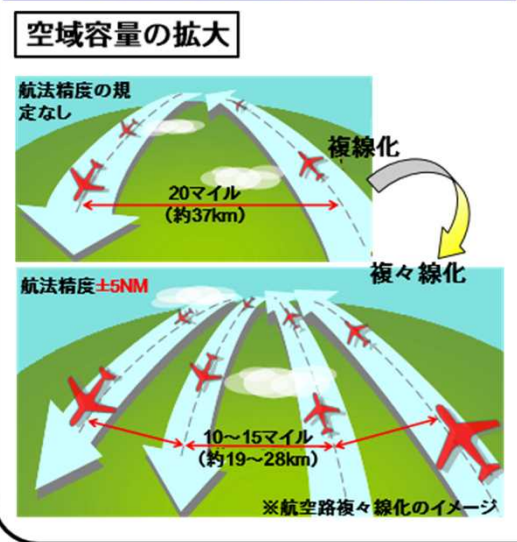


【経路短縮イメージ(事例:大館能代空港)】

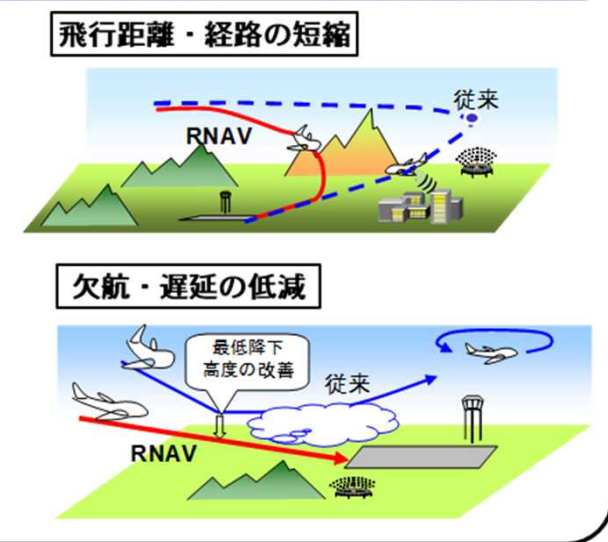


【令和2年度導入予定】

空の交通にとって ... 増加する航空需要への対応



航空機にとって ... 運航効率・就航率の向上、環境負荷軽減



導入空港	導入時期	短縮効果(最大値)
函館空港	令和2年12月3日導入済み	約3分
奥尻空港	令和3年3月	約8分
利尻空港	令和3年3月	約8分
丘珠空港	令和3年3月	約4分

※函館空港については、到着経路のみ導入

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)

- 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、規制・運用の見直しに向けた検討を実施する。
- 航空会社を交えた官民で連携を図るための検討体制を構築し、対応の方向性について結論を得た。
- 一部については既に対応済であり、今後、得られた対応の方向性に沿って具体的な検討を行い、今年度末を目途に対応状況を取りまとめる。

乗員についての規制・運用の見直しの検討項目の例

航空会社内で実施可能な機長認定の範囲拡大 (対応済)

現行の制度概要

- ・航空会社の航空機に乗り組む機長は、必要な知識・能力を有していることにつき、国の認定を受ける必要がある(機長認定)
- ・機長認定審査の一部は、国の審査官に代わって社内で実施可能

対応の方向性

- ・社内で実施可能な機長認定審査の範囲を拡大する

外国人操縦士活用のための試験等の合理化

現行の制度概要

- ・外国の操縦士ライセンスを有する操縦士が我が国の技能証明を取得する際には、学科・実地試験を受ける必要がある

対応の方向性

- ・外国の操縦士ライセンスを有する操縦士が我が国の技能証明を取得する際の試験方法や手続の合理化を行う

技能証明取得時におけるシミュレータのさらなる活用

現行の制度概要

- ・操縦士に係る技能証明を取得する際に必要とされる飛行経歴に関しては、シミュレータによる飛行経験を充当可能(上限あり)

対応の方向性

- ・操縦士に係る技能証明を取得する際の飛行経歴として充当可能なシミュレータでの時間の上限を拡大する



技能証明取得に関するより柔軟な受験機会の提供

現行の制度概要

- ・操縦士等の技能証明を取得する際の学科試験について、技能証明の各資格について年に数回程度実施

対応の方向性

- ・技能証明取得の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



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の追加を行う際には、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の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、不具合がないか等の検査(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

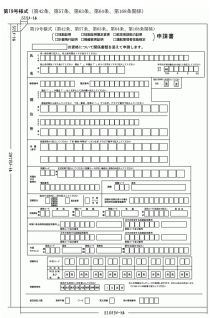
技能証明の申請手続や運航規程等の書類等の電子化

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)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

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

共通

空港会社

空港ビル会社

保安検査会社

グラハン

空港給油会社

テナント

青枠 は10月28日版から
新たに追加・延長等した施策

■ 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、地方税、社会保険料等の納付猶予の措置を実施する。

国税の例) 消費税、法人税等

地方税の例) 固定資産税、事業税、法人住民税等

■ 雇用調整助成金による支援

○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：令和2年4月1日から令和3年2月28日まで（延長）

■ 繰越欠損金の控除上限の特例

○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。

■ 産業雇用安定助成金（仮称）による支援

○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。

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

○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。

■ 空港運営事業期間の延長

○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。

■ 運営権対価分割金等の年度越え猶予（北海道・福岡）

○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。

■ 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。

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

担当部署：航空局航空ネットワーク部
 近畿圏・中部圏空港政策室 川俣(内線49632)
 成田国際空港企画室 須山(内線48502)

関西国際空港

■ 防災機能強化施設の早期買い取り

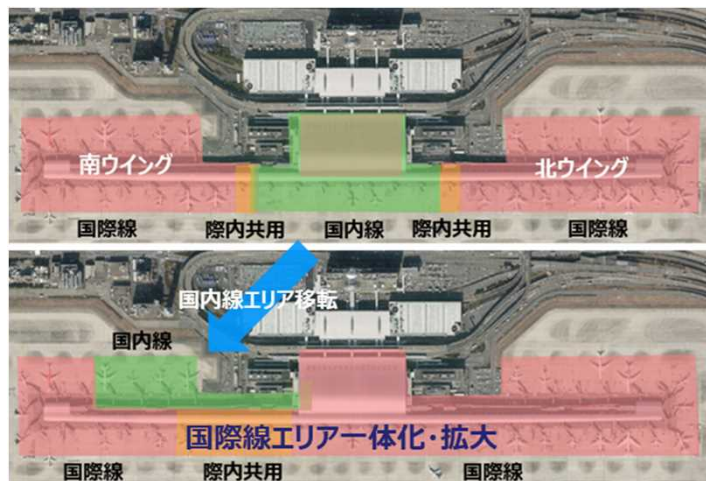
○関西エアポート(株)が平成30年台風21号による被害を踏まえ実施している防災機能強化事業において整備された防災機能強化施設(地上化電源施設、護岸等)を、新関西国際空港(株)が迅速に買い取ることで、関西エアポート(株)の資金繰りを支援し、安定的な空港運営を確保する。

■ 第1ターミナル改修事業

○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)に対する財政投融資の活用により、空港機能強化の取組を推進する。

【第1ターミナルビル改修事業】

国際線エリアの拡大



中部国際空港

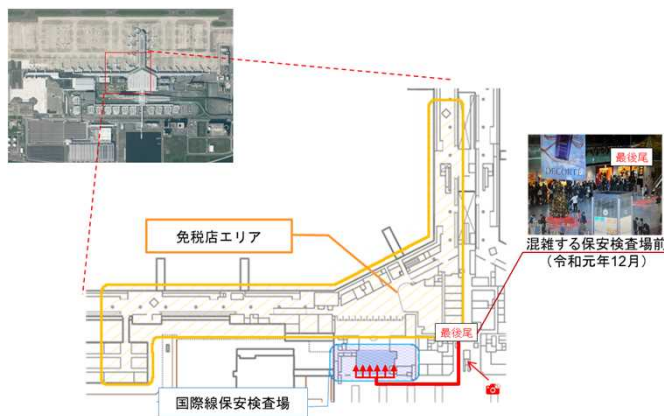
■ 令和2年度政府保証債の前倒し発行

○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月としていたころ、令和2年6月に前倒し、経営基盤を強化。

■ 第1ターミナル改修事業等

○令和3年度財政投融資により、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。

【第1ターミナルビル改修事業】



成田国際空港

■ 令和元年度決算に基づく配当金の免除

○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

○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。

【成田空港の更なる機能強化】

B滑走路の延伸、C滑走路の新設 等



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

その他空港関連企業関係

■ 国有財産使用料の支払い猶予

空港ビル会社

グラハン

空港給油会社

○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。(例年は6月支払い期限のところ、約半年間猶予)

○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、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。※前年同時期に比べて売上が20%以上減少していることなど

■ 空港関連企業における体制の維持に向けた支援

保安検査会社

グラハン

○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。

例1) 厚労省が委託するPCR検査の際の旅客の誘導業務などの紹介

例2) 事業者に対し(公財)産業雇用安定センターを紹介

例3) 雇用調整助成金の出向型の活用に向けた情報提供を実施

■ 空港会社等に対する空港関連企業の支援の要請

保安検査会社

グラハン

空港給油会社

テナント

○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。

空港会社

空港ビル会社

グランドハンドリング関係

■ 軽油引取税の課税免除の特例措置の延長

○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。

※空港内の貨物の積卸しや運搬、航空機の整備等に使用される特殊車両に該当するものが対象。

現行) 令和2年度末まで

延長後) 令和5年度末まで

■ グランドハンドリングの生産性の向上

○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。

(参考) グランドハンドリングの体制強化に向けた取り組み

○令和2年1月に「グランドハンドリング アクションプラン」をとりまとめ、グランドハンドリングについて、系列を超えた体制強化とさらなる能力向上の実現に取り組んでまいりました。

○この一環として、令和2年度予算では人材育成の効率化や資機材の共有化等に向けた検討を実施してきたところです。令和3年度予算でも以下のとおり取り組みを実施してまいります。

■ 地上支援業務（グランドハンドリング）の体制強化（令和2年度予算）

○空港における地上支援業務の機能強化を図るため、引き続き、省力化・効率化に資する無人車両技術の活用を図っていくとともに、人材育成や資機材使用の効率化等に向けた調査を実施しています。

■ 地上支援業務への先進技術等の導入（令和3年度予算）

○新型コロナウイルスの感染拡大防止と航空輸送の安定的な提供を両立するため、先進技術等の活用による省人化・省力化・自動化を実現するための調査を実施します。

■ 空港運用への無人車両技術の導入（令和3年度予算）

○令和7（2025）年までに無人車両技術を導入するため、必要となる要件（車両技術、インフラ、運用ルール）を整理した導入モデルを構築するとともに、インフラや運用ルールの課題を抽出します。