

航空連合 27-074 号
2026 年 8 月 19 日

立 憲 民 主 党
代表 水岡 俊一 様

航空連合
会長 小林 合



要 請 書

私たちは、航空関連産業に働く者の立場から、日本の航空産業の健全な発展と安全性、利便性の向上のために、令和 9 年度予算概算要求および税制改正に関連する以下の産業政策の実現を要請します。

1. 主に予算概算要求に関わる項目

(1) 原油市況の高騰に対する支援の維持・強化

ロシアによるウクライナ侵攻に伴うロシア領空回避ルートの恒常化に加え、2026 年 2 月に勃発したイラン紛争による中東情勢の深刻な悪化により、原油および航空機燃料は歴史的な高騰を記録しています。国は 2026 年 3 月、「中東情勢を踏まえた緊急的激変緩和措置」を取りまとめ、航空機燃料費についてはガソリン補助額の 4 割相当が措置されています。他方で、航空機燃料相場は原油やガソリンの相場を大きく上回って推移し、事業者の経営を強く圧迫している状況であり、当面の危機を乗り越えるためにも、補助措置の継続を求めます。とりわけ限られた財源の中で相対的に優先すべきは、多くの生活路線を担い、かつ事業性が急速に悪化している国内線であり、少なくとも各事業者が検討を始めている国内線の燃油サーチャージ制度が確立されるまでの間は、重点的な支援を求めます。

(2) 地方創生に資する離島・地方路線ネットワークの維持・発展

主に離島路線を担う地域航空各社では、コロナ禍以前から赤字傾向が続いており、現状はさらに悪化しています。2026 年 5 月に公表された国土交通省の「国内航空のあり方に関する有識者会議」の取りまとめでも、地域航空の維持のあり方は継続課題として具体的な方向性が示されておらず、安全保障上の観点も含めて重要な当該課題の解決をめざし、以下の施策を総合的に組み合わせ、実質的支援を早期に実施することを強く求めます。

- ① 「新しい地方経済・生活環境創生交付金（新地方創生交付金）」の航空・空港分野におけるさらなる活用促進・環境整備
- ② 「地方公共交通活性化再生法」に基づく社会資本整備総合交付金の航空・空港分野におけるさらなる活用促進・環境整備

③ 離島生活路線の維持に資する事業の拡充

- 1) 国土交通省「地域公共交通のリ・デザイン」における「地域公共交通確保維持改善事業」のうち「離島航空路の運航費等に対する支援」の具現化策として、補助対象路線の拡大と、欧米の事例も踏まえつつ、各路線収支の損失額を全額補填、または収益を担保する仕組みの構築
- 2) 離島路線を就航する航空機の導入や就航率向上、需要喚起に関わるさらなる予算充実や規制緩和、手続きの簡素化、協業体制の進展

(3) 空港業務や航空機整備における人材確保策の強化

グランドハンドリングや保安検査など、空港業務を支える職種の人材不足は、一時の危機的な状況からは、やや脱しつつありますが、2030年の訪日旅客数6,000万人という国の目標達成を支える上では、いまだ相当程度不足しているのが実情です。繁忙を極める空港関連業務を担う事業者が、いっそう積極的に「人への投資」に取り組むことができる環境整備を強化することが必要不可欠です。「地方空港等受入環境整備事業費補助金（空港受入体制強化支援事業）」や国際観光旅客税を活用した「ボトルネック解消に向けた空港機能の抜本的強化事業」は、空港業務人材に関わる空港ごとの合同就職説明会や広報活動、ならびに人材の教育訓練や処遇改善、特定技能など増加する外国人労働者の多言語対応の取り組みに対する支援、さらに空港における資機材の共有化や需要変動リスク対応のための空港業務職員の応援派遣等の生産性向上に資する取り組みに対する支援として極めて重要であり、維持・拡充を求めます。

(4) 適正取引の推進

2026年1月の中小受託取引適正化法（取適法）施行を控え、2025年12月、国土交通省は「空港グランドハンドリング事業における適正取引等推進のためのガイドライン」を策定しました。これにより、空港グランドハンドリング事業における取引において、取適法や独占禁止法に抵触する恐れのある取引内容や不適切な行為などを防ぎ、委託者および受託者の対等な関係の構築と、公正かつ透明な取引の推進が図られることとなりました。これは、裾野の広い空港グランドハンドリング業の持続的な労働条件改善や安全な作業環境の構築にも大いに資するものです。本ガイドラインの効力を確実に発揮させるための環境整備として、特に空港分野における「取引Gメン」や「取引駆け込み寺」の拡充など、必要な予算措置を講じることを求めます。

(5) 航空保安体制の強化

2025年6月、国土交通省より「空港における旅客の保安検査の実施主体の円滑な移行に向けた実務者検討会議・中間とりまとめ」が示されました。この中で、課題となっている保安検査の費用負担のあり方に関して、国管理空港の保安料については、従来、航空会社が負担していた分も含めて、保安検査等の実施に必要な費用の全額を保安料により一括で徴収する方式に改めること、また、旅客から透明性のある形で負担いただくため、保安料をオンチケット方式として徴収するべく、国から航空会社に対して働きかけていくこと、さらに旅客への透明性確保の観点から、保安料による一括徴収は、将来的に全ての国管理空港が移行することを前提に、先行しておこなうこととされました。

オンチケット方式の実施に向けては、航空会社側の予約・発券システムの改修や

運用移行が不可欠であり、各社のシステム開発・移行作業を円滑に進めるため、国による支援措置を求めます。あわせて、保安検査の高度化・効率化を図るため、スマートレーン等の先進的な機器の導入促進が急務であり、とりわけ保安検査員の確保が難化する地方空港への展開支援を求めます。

(6) 空港 DX による生産性向上

国土交通省の「空港グランドハンドリング作業の生産性向上に関する技術検討会」で示されたロードマップに則り、2026 年度から「NEDO 懸賞金活用型プログラム（経済産業省所管）」を活用した手荷物積み付け作業の自動化技術の検討が進んでいます。手荷物積み付け作業は、同じく検討が開始されている手荷物取り卸し作業や貨物梱包作業と並び、あらゆる空港において相当なマンパワーを要する工程となっており、将来的なさらなる人材不足を見すえれば、技術導入による生産性向上は必要不可欠です。まずは大規模空港を念頭に、施設整備に向けた財政面の担保や民間投資の呼び込みも含め、具体像を早期に明らかにしていくことを求めます。

また、羽田・成田の両空港においては、2025 年 12 月より制限区域内でトーイングトラクターによる「自動運転レベル 4」の運用が開始されています。他方、新型車両の価格は既存車両の約 10 倍に達するなど高額な投資が必要で、普及は容易ではありません。さらに、自動運転の運用に不可欠な空港インフラの整備についても、給電スポットの配備が航空事業者に委ねられているなど、事業者側の負担が依然として大きい状況です。空港機能の受け入れ拡大や地上支援業務の効率化を進めていくためには自動運転技術の導入は極めて重要であり、その普及に向けて、車両導入費用および空港内インフラ整備に対する国のさらなる支援強化を求めます。

(7) 空港地上支援機材 (GSE) 車両に関わる総合的な対策の実施

インバウンド需要がさらに伸びると見込まれる 2030 年代にかけて、国内空港の発着便数はさらに増大し、空港の GSE 車両の稼働力・生産性向上が求められています。また、EV 化・自動運転などが進み、全体の台数も増加していくことが見込まれます。GSE 車両整備体制の強化・充実がなければ、生産量拡大に対応できず、航空関連産業が成長していく上でのボトルネックになりかねません。他方で、GSE 車両の国内メーカーは事業性の観点から撤退・規模縮小が進行しつつあるほか、地方空港の GSE 整備協力事業者も持続可能性の危機に直面しています。また、GSE 車両整備人材は多くが自動車整備士専門学校出身者により構成されていますが、市場性や認知度の問題により、その確保は厳しい状況が継続しています。GSE 車両に関わる一連の課題は、航空業界にとどまらない総合的な対応が必要であり、このような認識に基づく国としての調査および必要な措置を求めます。

(8) 航空貨物へのモーダルシフトの促進・環境整備

2026 年 3 月に国土交通省が策定した「総合物流施策大綱（2026 年度～2030 年度）」では、「陸・海・空の輸送モードを総動員した『新モーダルシフト』の推進」が明記されました。航空貨物輸送について、2030 年代前半までに輸送量・輸送分担率を倍増させるべく、既存定期便の空きスペース等を活用した実証運航や空港への貨物検査機器等の導入が必要とされており、これらの促進に向けた支援制度の構築と十分な予算措置を講じることを求めます。

(9) 脱炭素化の促進

2050 年までにカーボンニュートラルを実現していくためには、エネルギー・産業部門の構造転換や、大胆な投資によるイノベーションといった現行の取り組みを大幅に加速させることが必要です。航空機・空港の各分野においても、今後の施策が概ね整理され、具体的な取り組みが着手されつつありますが、以下の観点に基づき、所要の予算措置をおこなうことを求めます。

① 航空機分野

- ・低燃費機材への更新を早期に促すことが重要であり、事業者の先行投資を促すため、継続的に公租公課の軽減をおこなうべき。
- ・持続可能な航空燃料（SAF）の早期実用化および国産化に向け、研究開発費や生産技術等に関する費用への補助、全量買取制度の導入など、あらゆる支援策を検討・実施し、既存燃料の数倍に上る価格を同水準に抑制できるよう補助すべき。
- ・必要な費用は航空サービスを利用し、利益を享受する利用者においても公平に負担されるべきであり、すでに国際線航空券において導入されている燃油特別付加運賃に類似した制度や、再生可能エネルギー発電促進賦課金に類似した制度の創設、およびクレジット購入や CO2 削減活動への投資などのカーボンオフセットなど、公平な負担や投資による普及促進のための世界的な枠組みを推進すべき。
- ・SAF の利用促進に向けて、2030 年に SAF の活用により炭素排出量ベースで 5%の削減が義務付けられたが、国内線の場合、航空機燃料税を一定期間非課税とすることなど、導入を促進するインセンティブをあわせて付与すべき。
- ・今後、SAF の供給量が今後、急速に拡大することも見すえて戦略分野国内生産促進税制における最優遇措置の適用をおこなうべき。

② 空港分野

- ・空港管理者や空港ビル会社は、電気車両や水素車両の導入など環境対策を推進するとともに、バッテリー充電装置や水素ステーションの設置等、積極的にインフラ整備を進めるべき。特に、地上電源装置（GPU）の利用促進のため、各空港における施設の整備を推進し、地上走行の効率化や効率的な施設配置をおこなうことが重要であり、設備普及にあたっては、課税による手法ではなく、補助金等を活用し、事業会社の背中を押す取り組みを進めるべき。

③ 両分野共通

- ・「GX 経済移行債」の償還財源として、化石燃料の輸入段階に賦課金を課すカーボンプライシングの導入が予定されているが、航空産業は代替動力源の実用化が進んでおらず、現時点では化石燃料に依存せざるを得ない構造にある。また、諸外国では燃料税の免税措置が広く講じられている。これらを踏まえると、国際競争力や国内航空ネットワークへの影響が大きい航空機燃料への賦課金の適用は見送るべき。

(10) JESTA の導入に向けて

電子渡航認証制度（JESTA）の創設に向けた検討が法対応を含めて進められており、2028 年度中の導入をめざして具体の制度構築がおこなわれるものと認識しています。国際情勢を踏まえ、外国人の不法入国を未然防止するとともに、入国時の審査手続きを効率化する趣旨・目的は理解している一方、今後さらなる増加をめざす訪日客とそれがもたらす経済効果等も十分に勘案し、申請手数料や有効期限については諸外国における同等の制度と比較して妥当な水準とすることを求めます。

以 上

2. 税制改正を含む項目

(1) 航空機燃料税の早期廃止と空港整備勘定のあり方見直し

コロナ禍以降の本邦航空会社を取り巻く事業環境が大きく変化する中、これまで本邦航空会社の収益基盤であった国内線の収益が大幅に悪化しており、公租公課減免等による効果を除くと実質的に営業赤字に陥っています。また、イラン紛争による中東情勢の深刻な悪化を背景とする航空機燃料の高騰はそれに追い打ちをかけており、円安基調の定着も含め、国内線事業のコスト構造は従来とはまったく異なるフェーズに入っていると認識しています。

航空機燃料税は国内線のみ課せられていますが、1972年の創設時における国内空港普及整備という所期の目標は達せられたこと、国際線が大幅に拡張し、かつ外国航空会社はその多数を占めるという環境変化、さらに国内線ネットワークを将来的にも維持していく観点で運航コストの削減が必要不可欠であることを踏まえ、早期に廃止する方向で検討すべきです。令和9年度（2027年度）については本則特例の水準が見直され、18,000円/k1に引き上げられる計画となっていますが、少なくとも令和8年度（2026年度）水準である15,000円/k1を維持する方向で対応いただくよう求めます。その上で、令和10年度（2028年度）以降に、一般財源の繰り入れも含めて必要な代替財源の確保に取り組み、廃止に向けて段階的に本則の減額を図っていただくよう求めます。

また、合わせて空港整備勘定のあり方について、以下の通り求めます。

- ① 空港整備勘定において借り入れている財政投融资について、償還終了年度を現在の令和22年度（2040年度）から10年間を目安に延長し、令和9年度以降の単年度償還額について平準化を図る。
- ② 空港整備勘定において、着陸料体系における国内線・国際線配分を見直し、全体として本邦航空会社と外国航空会社との公平な負担の仕組みを構築する。
- ③ 羽田空港および成田空港については、国内・国際航空ネットワークへの貢献が極めて大きく、国民の多くが直接・間接に裨益していることを踏まえれば、その整備事業は国家プロジェクトそのものであり、空港整備にあたって一般財源の投入を検討する。
- ④ 国内空港全体の維持・管理に関する中長期計画を策定し、歳出の適正化を図る。

(2) 空港業務における人材確保策の強化に資する税制支援

グランドハンドリングや保安検査など、空港業務を支える職種の人材不足は、一時の危機的な状況からは、やや脱しつつありますが、2030年の訪日旅客数6,000万人という国の目標達成を支える上では、いまだ相当程度不足しています。2025年の訪日客数も過去最多ペースとなっている中、繁忙を極める空港関連業務を担う事業者が、いっそう積極的に「人への投資」に取り組むことができる環境整備は極めて重要です。特に、機械装置や車両等の対象設備を取得等した場合に優遇される「中小企業投資促進税制」について、適用期限を令和8年度（2026年度）末から延長するとともに、対象業種に空港グランドハンドリングを含む事業者を新たに追加することを求めます。

(3) 国際観光旅客税のさらなる見直し

2019 年に施行された国際観光旅客税の使途は、訪日客の 98% がゲートウェイとしている空港機能の総合的な拡充が最も重要と考えます。2026 年 7 月より税額水準が見直され、財源が大幅に拡充されましたが、航空関連産業において国際線のみならず国内線に関わる事業も、また空港運営会社等だけでなく航空会社も補助対象となったことは、財源を効果的に活用するうえで大変重要です。より多くの事業者がこれを有効活用するためには、申請から受給までの手続きの簡素化が必要です。また補助対象についても、自動運転など新技術の導入において必要不可欠な実証実験に関わるもの、設備等の導入時のみならず運営時も含めたコストに関わるもの、旅客に関わるものだけでなく貨物に関わるものなど、納税する出国者に広く裨益する事業にも対象を拡大することを求めます。

あわせて、より充実した財源の確保に向けて、税額水準のあり方など制度全般に関して継続的に検討することを求めます。

(4) 空港特殊車両の軽油引取税特例措置の延長

空港内のグランドハンドリング業務に使用される特殊車両（GSE）に供する軽油に関わる軽油引取税の課税免除の特例措置については、令和 8 年度末までとされています。他方、原油価格高騰の影響によりグランドハンドリング事業者は厳しい事業運営を強いられており、安定的なサービスを提供し、航空ネットワークの維持に寄与する観点から、特例措置の延長を求めます。また、国内の複数の空港において GSE 車両を複数の事業者で共用し、生産性向上に取り組んでいる事例がありますが、これらの共用車両については特例措置の対象外となっています。現場の創意工夫を後押しし、生産性向上を促進する観点から 新たに特例対象とすることを求めます。

以 上