

立 憲 民 主 党
代 表 泉 健 太 様

航 空 連 合
会 長 内 藤 晃

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 6 年度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. 公租公課の減免および空港整備勘定のあり方について

COVID-19 の拡大による世界的な航空需要の激減を受け、各国政府は自国の航空会社に対し大規模な経済支援を講じました。日本でも令和 3 年度から令和 5 年度において公租公課の減免等が講じられています。

国際航空運送協会（IATA）の直近の予測（2023 年 6 月）では、2023 年の世界の旅客需要は COVID-19 の影響を受ける前の 2019 年比 96% の水準に回復するとしており、それ以前の予測を大幅に上方修正しています。一方、危機的な経営状況に瀕した各航空会社は当面の資金繰り確保のため、新たに多額の負債を抱えており、今後長年にわたり、その返済をおこなっていく必要があります。加えて、航空業界のカーボンニュートラル実現に向けた持続可能な航空燃料（SAF: Sustainable Aviation Fuel）の調達や、空港人材不足への対応も喫緊の課題となっており、各航空会社は財務面で大きな負担を強いられる見通しです。このような産業の特殊性のもと、航空ネットワークの再拡大や国際的な競争が本格化していくことも踏まえ、航空会社の財務状況の回復が一定程度見通せるまでの間、空港使用料（発着料・停留料・航行援助施設利用料）を減免するとともに、国際的な競争にも劣後しない公平な仕組みの構築に関する検討を求めます。

また、航空機燃料税は、空港の早急な整備・拡充のために設けられた税金であり、空港が概成した現在はずでにその役割を終えています。令和 5 年度予算において、航空ネットワークの維持や航空会社の経営基盤強化を目的に、令和 9 年度までの継続的な軽減措置が実現したことは評価できます。一方で、所期の目的との関係を踏まえれば、時限的な措置に留めることなく、最終的な廃止に向けた検討を進めるべきです。具体的には、26,000 円/k1 となっている本則について、令和 10 年度以降、段階的に引き下げていくことを目指した検討をおこなうことを求めます。

さらに、令和 7 年度（2025 年度）以降、COVID-19 の影響下で借り入れた財政投融資の返済が開始されますが、羽田空港の拡張に係る借入金の単年度の償還金は徐々に減少し、令和 22 年度（2040 年度）には償還が完了するとされています。特別会計に関する法律「空港整備勘定の廃止に伴う経過措置」では、空港整備勘定の借入金償還完了年度後の歳入・歳出や権利・義務は一般会計に継承されることとなっています。

一方、今後は空港の老朽化対策や防災対策の必要性がますます高まっていくと見込まれることや、人口減少が確実に進むなかで、空港で働くものの生産性や効率性を考慮した空港整備を検討することも必要です。そのため、日本の空港全体の維持・管理に関する中長期計画を策定し、歳出の適正化を図るとともに、空港整備勘定の抜本の見直しに着手し、早期にその工程を明示すべきです。

2. 日本・欧州間の航空路線維持に対する支援について

ロシアによるウクライナ侵攻を踏まえ、本邦航空会社は、安全を確保したうえで、日欧間の物流・人流を維持するために、2022年3月以降、従来飛行していたロシア領空を回避するルートを選択せざるを得ない状況が続いています。この経路変更により、飛行時間が2～3割長くなり、燃料消費量が大幅に増加していることや、燃料の増加により、通常時と比べて搭乗旅客数・搭載貨物量が制約を受け、収入が減少していることに加えて、運航乗務員の必要人員数の増加により人件費も膨張するなど、ロシア領空を迂回することにより、経営上、極めて大きな影響が生じています。

公共交通としての使命を果たすとともに、日本・欧州間の航空路線を維持するためには、直近の情勢をふまえた適時適切な対応が必要であり、不安定な原油・航空機燃料市況への対応も含めた経済的支援を強く求めます。

3. 地方路線の活性化および離島路線の維持について

地方路線の維持には、航空会社の自助努力だけでなく、地域による主体的な取り組みや、国・地方自治体などによる運航費補助等の支援の仕組みが不可欠です。

「地方航空路線活性化プログラム（平成26年度～28年度）」、「地方航空路線活性化プラットフォーム（平成29年度～令和元年度）」など、地方を主体としたこれまでの取り組みは有効でした。令和4、5年度には、地方路線の新規開設支援や地域航空会社を側面支援する調査に予算が充当されていますが、COVID-19の影響による需要の落ち込みや、加速化する地方の人口減少などを背景に、地方航空ネットワークの持続可能性はますます重要性が高まっており、調査結果を踏まえた具体策の実現を求めます。

また、今後も離島路線を維持するため、地域公共交通確保維持改善事業による離島路線の運航費補助の対象路線拡大と、路線収支の経常損失額の全額を補助の対象とすることに加えて、2023年に改正された「地方公共交通活性化再生法」の趣旨をふまえ、社会資本整備総合交付金の支給対象に「空港」を追加し、離島生活路線を担う地方空港の整備や地域航空会社の経営基盤強化に充当することを求めます。

4. 空港業務に関わる人材確保について

産業の基盤である雇用の維持・確保は最優先課題であり、この課題に適切に対応できなければ、公共交通としての路線の維持はもちろん、観光先進国の実現を目指すうえでボトルネックとなります。人材不足の根幹となっている労働条件改善には投資が必要であり、事業者間や地域間で人材や環境整備への投資に極端な差が生じることのないよう、国がリーダーシップを発揮する必要があります。具体的には、「空港業務の持続的発展に向けたビジョン・中間とりまとめ」で示された各施策について、国が定期的に進捗を確認し、早期に課題に対応することが極めて重要です。

特に、空港のDX化を加速させるうえでは、実証実験で得られた知見を迅速に展開・具現化すべきです。現在、羽田空港では車両の自動走行の実証実験が進められ、2025年の実装が計画されていますが、車種の拡大や、全国の空港への展開も早期に進める必要があります。また、各事業者が投資をしやすい環境整備や地方自治体を含めた効果的・効率的な支援についても、手続き面を含め、従来にない規模・発想で積極的におこなうべきです。

また、グランドハンドリングを中心に、現在も外国人材が各空港で最前線の業務を支えています。その在留資格は技能実習生や留学生のアルバイトが中心です。人手不足が喫緊の課題となるなか、現状の労働条件の低下を招かないよう留意しつつ、特定技能人材の受け入れを拡大していく必要があります。2023年6月の閣議決定で、今後、航空分野にも特定技能2号が適用されることとなりましたが、現時点で1,500名以上に上る1号試験合格者数と、実際に当該資格で在留している人数との間には大きな差があることから、まずは就労を希望する合格者が早期に、かつ安心して働くことができる環境整備が必要です。具体的には、空港によって日本語のみとなっている港内免許取得に係る試験に英語を加えることや、生活面において医療や住宅環境、相談窓口の設置などの整備を官民連携のもとで早急に進める必要があります。あわせて、受け入れる事業者側のサポートやマッチングについて、労働条件に留意しつつ、円滑に導入している他業界の先行例も踏まえて取り組むべきです。

加えて、国はかねて地域別最低賃金の引き上げを推し進めています。請負側個社の自助努力も含め、賃金水準の上昇が適切に取引価格に反映されることが重要です。国は事業者に対して「パートナーシップ構築宣言」締結を業界全体で促進し、適正な取引を推進するとともに、独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関して、コスト上昇分の転嫁が確実におこなわれているか継続的な点検を実施し、必要に応じて適切に対応すべきです。また、人手不足が顕著なグランドハンドリング業や空港保安業について、地域ごとに労使対話を促進し、課題認識の共有化を図り、必要に応じて特定最低賃金の新設や労働協約の拡張適用も検討すべきであり、国は各制度の運用に関わる環境整備に取り組むべきです。

さらに、COVID-19感染拡大時においては、国は雇用調整助成金の特例措置の延長や産業雇用安定助成金の創設など、雇用維持のための支援を講じましたが、将来のイベントリスクに備える観点では、独自の雇用保険制度を有する建設業なども参考に、航空関連産業独自の雇用維持のあり方や制度について、空港整備勘定全体のあり方を見直すことと並行し、検討していくべきです。

5. 航空保安体制の強化について

2023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・費用負担の見直しの方向性」が公表され、旅客に対する保安検査の実施主体を航空会社から空港管理者に移行し、あわせて保安検査の費用負担は、旅客からの透明性を確保した形での負担とともに関係者の一定の負担からなる仕組みを構築していく方向性が示されました。保安検査の実施主体が、航空会社から変更されたことは評価できませんが、航空保安は国家安全保障上の重要課題であることに鑑み、一義的には国が責任・実施主体であるべきです。また、費用負担について、航空保安の強化に向けた財源の確保につながる点は評価できますが、「関係者の一定の負担からなる仕組み」については、航空会社の負担を前提とすべきではありません。中長期的には、事業者の経営状況や旅客数の影響を受けにくい財源のあり方について議論が必要です。

保安検査従事者の離職が継続し、各空港の保安検査場が混雑しており、新たな財源が確保されるまでの間も、スマートレーンなど先進機器の導入を促進し、適切な人材確保、育成、処遇改善などを通じ、航空保安体制の基盤強化に取り組むべきです。

6. 観光政策の充実について

移動・観光需要の大幅な減少は、観光関連産業に深刻な影響を与えました。少子化等の構造的な課題を抱えている日本にとって、観光産業を基幹産業へ成長させ、地方創生を実現していく重要性に変わりはなく、現下の危機を乗り越え、観光先進国の実現を一層加速させていく必要があります。

2023年3月に、国は新たな観光立国推進基本計画を策定しましたが、訪日客の再拡大に対応する各施策と合わせ、COVID-19の影響によって顕在化した観光産業の抱える課題にも早急に対応していくことが求められており、十分な財源確保が必要です。国際観光旅客税は2019年の施行直後にCOVID-19の影響が拡大したため、いまだ所期の制定目的が十分に達せられているとはいえませんが、観光政策の財源として相当程度を同税に依拠した構造になっていることも踏まえ、より安定的な財源確保のあり方についても検討すべきです。

また、日本人の海外出国数は低調で、2019年比で4割程度にとどまっていますが、背景には日本人のパスポート取得率が2019年の24.4%から2022年に17.8%まで低下していることや、COVID-19影響下で期限が切れていることも考えられます。政府はパスポートの取得費用を支援するキャンペーンを開始していますが、その対象は限定的であり、日本人の利用が相対的に多い航空会社の経営基盤を長期的視点で強化する意味でも、積極的に予算を配分し、取得率向上を支援すべきです。

また、旅行需要を喚起する方策として、COVID-19を経たワーク・ライフスタイルの変化や働き方改革の進展に鑑み、地域単位を軸とした休暇取得の分散化をあらためて検討すべきです。加えて、年次有給休暇の取得促進を通じた旅行しやすい環境整備の観点から、次世代育成支援対策推進法に基づく一般事業主行動計画の作成について、100人以下の企業にも義務化範囲を拡大させることや、平日や閑散期の利用拡大に着目した「利用の平準化」の推進も重要です。さらに、リモートワーク、ワーケーション、二拠点居住といった新たな働き方を普及・発展させるよう、航空機による長距離通勤に必要な通勤費用に関わる制度を改訂し、通勤手当の非課税免除額の引き上げ、社会保険料の基準となる標準報酬月額からの除外等を求めます。

7. カーボンニュートラルの実現に向けて

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、今後の課題解決に向けた施策が整理され、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推進すべきです。

(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行うべき。
- ・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・運用環境整備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、現行では既存燃料の数倍とされる価格が既存燃料と同水準で導入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年に石油元売会社が国内空港にて供給する燃料の1割をSAFにすることを義務づける方針が公表されたが、航空機燃料税を一定期間非課税とすることなど、さらに導入を促進するインセンティブをあわせて付与すべき。

(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

- ・「グリーンイノベーション基金事業」は効果的であり、最大限に活用していくべき。
- ・「GX 経済移行債」の投資先として、SAFの開発や低燃費機材の更新に積極的に充当すべき。
- ・「GX 経済移行債」の償還財源としてカーボンプライシングが導入され、化石燃料の輸入に対して賦課金を課すこととしているが、現時点において代替動力源が実用化されていないという航空産業の特性や、免税措置が講じられている諸外国での公共交通機関への対応を踏まえ、航空機燃料に対する徴収は見送るべき。
- ・航空産業以外を含めた国内の排出権取引市場を活性化させることが必要であり、透明性のあるチェック機能を付した上で、「GX リーグ」への参加や、省エネルギー

ギー設備の導入や再生可能エネルギーの利用による CO₂ 等の排出削減量を国が認証する制度「J-クレジット」の活用などを推進すべき。

- エネルギー起源の CO₂ 排出抑制を目的とした石油石炭税に排出量に応じた税率を上乗せする「地球温暖化対策のための課税の特例（2012 年 10 月より）」について、令和 5 年度税制改正にて、航空機燃料の免税・還付措置が 2026 年 3 月まで 3 年間延長されたが、航空機燃料に対する免税・還付措置は恒久化すべき。

以 上