

【航空局】

1. 航空機燃料税の廃止に向けた段階的な引き下げについて

航空機燃料税は、空港の緊急な整備・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においては、すでにその役割を終えている。また、海外ではほとんど例のない税金であり、国際競争が激化しているなか、海外航空会社との公平な競争環境の観点からも早急に廃止すべきである。

航空機燃料税は最終的には廃止すべきだが、当面は空港経営改革により各空港の収支が独立し、空港整備勘定の歳出が削減される状況にあわせて、段階的に引き下げていくことを求める。

さらに、空港関係地方自治体へ充当されている航空機燃料譲与税について、使途の状況を開示するとともに必要性を精査したうえで、財源のあり方を見直すべきである。

(回答)

航空機燃料税については、平成 23 年度より実施している約 30%の軽減措置を平成 26 年度より 3 年間延長したところです。

一方で、空港整備の観点からは、老朽化施設の更新・改良、空港の耐震対策や必要な機能強化等を着実に実施する必要があります。

このため、軽減措置期間経過後の航空機燃料税のあり方については、その時点における航空ネットワークの回復・充実の状況や今後の空港整備費用の規模等を総合的に見極めて慎重に検討する必要があります。

2. 空港経営改革の推進について

「民活空港運営法」に基づき、各空港が滑走路部分と空港ビル・駐車場などの経営を一体化するとともに、財務状況を透明化し、徹底的に歳出を削減することで、航空機燃料税や世界的に見て高額な空港使用料等に頼らない空港運営へ移行することが可能になる。

空港は地域へ多大な経済波及効果をもたらす存在であり、社会全体における喫緊の課題の一つである地域活性化にも貢献できるものと考えているが、航空を取り巻く競争環境がますます激化するなか、空港の役割を早期に最大限発揮できるよう実行プロセスのスピードアップと成功例の早期実現が不可欠であり、仙台空港における運営委託を着実に進めるとともに、他空港においても運営委託などの具体的な検討を促すために、適切な予算配分を講じられたい。

(回答)

民活空港運営法に基づく空港の運営委託制度は、効率的な空港運営を通じた地域活性化を実現する選択肢の一つとして位置づけられたものであり、空港経営改革を検討するに際しては、地域の実情等を踏まえ、個別空港の特性に応じた運営手法が選択さ

れるよう検討して参ります。

空港経営改革の検討が進んでいる仙台空港等において、成功事例として運営委託を実現できるよう、迅速かつ適切に関係者との調整及び運営権者の選定を行って参ります。また、仙台空港以外の国管理空港等においても、引き続き具体的な検討が進められるよう関係者等との調整を進めて参ります。

3. 地方路線維持のスキームについて

利用者利便の向上の観点から、地方路線を安定的に維持していくためには、航空会社の自助努力だけでなく、空港の外部経済効果を考慮した地域の主体的な取組みや、地方自治体による運賃助成等の仕組み作りが不可欠である。また、平成 26 年度に創設された「地方航空路線活性化プログラム」のように、地域の取組みを後押しする国による助成等の仕組みも有効であり、そのための適切な予算措置を講じられたい。

(回答)

国内航空路線の参入・退出については、航空会社が、自らの経営判断により決定することとなっておりますが、国土交通省としても、地方路線の航空サービスの維持は重要であると認識しております。

このため、平成 27 年度予算・税制においては、地方航空ネットワーク維持に必要な支援策について、引き続き「地方航空路線活性化プログラム」を中心に、トータルパッケージにより対応を図ることを検討しています。

国土交通省としては、今後も、事業者の経営改善への自主的な取組みを基本としつつ、このような支援措置を講じることなどを通じて、地域航空ネットワークの維持に資するよう取り組んで参ります。

4. 航空券連帯税について

航空券連帯税は、国際連帯税の具体的な税制の一つとして外務省からの継続的な要望もあり、導入に向けた議論が活発化している。

しかしながら、航空利用者のみが飢餓や貧困など地球規模の課題解決のための財源として航空券に課税する仕組みは、受益と負担の関係が不明確であり合理性にも欠けることに加えて、訪日外国人の増加を目指す観光立国実現の阻害要因となり得るため、導入への反対を働きかけられたい。

(回答)

航空券連帯税については、①受益と負担の関係が不明確である、②我が国航空産業の国際競争力強化、地方路線維持のための航空機燃料税や着陸料などの公租公課の引き下げの取組みに逆行する、③訪日観光客数の拡大等、観光立国実現に向けた取組みに逆行する、④フランス以外の欧米主要国（英、米、独等）は導入しておらず、世界的な潮流となっていない、などの理由により、航空券連帯税の導入には反対して

おります。

5. 地球温暖化対策における公平性の確保について

エネルギー起源のCO₂排出抑制を図るため、平成24年10月より現行の石油石炭税にCO₂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」が適用されることとなったが、航空機燃料については、平成26年度税制改正において、平成29年3月までの免税・還付措置が設けられた。

しかしながら、代替燃料が存在しないという航空産業の特性を十分考慮したうえで、免税・還付措置ではない公平性を担保できるスキームを構築されたい。

(回答)

地球温暖化対策税の創設に当たっては、地球温暖化対策を適正に推進する観点から、当省より平成23年度税制改正要望として「地球温暖化対策税に係る特例措置の創設」を提供するなど、制度設計・対応策の議論に参画してきました。

その結果、ご案内のとおり、国内定期運送事業用航空機に積み込まれる航空機燃料に上乗せされる地球温暖化対策税分について還付措置が設けられ、平成26年度税制改正において、さらに平成29年3月31日までの3年間、延長されたところです。

当省としては、地球温暖化対策を適正に推進する観点から、引き続き地球温暖化対策税に係る議論へ参画して参る考えです。

6. 成田空港と羽田空港のアクセス改善について

利用者の利便性確保のためには、成田・羽田空港間や両空港と都心間のアクセス改善は必要不可欠である。「新空港線」および「都心直結線」の新設に伴い、鉄道局など関係行政機関と連携して取り組むとともに、必要な予算を措置されたい。

(回答)

経済のグローバル化が進むとともに、アジア地域の経済が成長する中、東京がアジアの拠点として発展していくためには、都心と我が国の玄関口である羽田空港や成田空港とのアクセスを強化することが非常に重要であると考えております。

首都圏空港の鉄道アクセスについてですが、本年5月より、交通政策審議会鉄道部会において、東京圏の今後の都市鉄道のあり方についての議論が開始されたところであり、空港アクセスの改善は、東京の国際競争力強化のため、重要なテーマの1つと考えております。

鉄道部会において進めて頂いている今後の空港アクセスのあるべき姿についての議論を踏まえ、適切に対応して参ります。

7. 空港における安心・安全の確保について

大規模災害時に空港機能の確保が図れるよう、空港の耐震化・津波対策などを進め

るとともに、管制関係のシステムの危機管理対策も喫緊の課題となっており、災害発生時においても運航を継続できるよう、必要な対応策について予算措置をされたい。

(回答)

空港の地震対策については、空港が災害時に救急・救命活動及び緊急物資・人員輸送の拠点としての役割や空港近隣における経済活動の継続性確保の役割を果たすと認識しており、平成 19 年 4 月に「地震に強い空港のあり方委員会報告」を策定しました。

この「報告」に基づき、発災後早期の段階から救急・救命活動等を行うことができるよう、また、発災後 3 日以内の緊急物資・人員輸送の拠点として機能するよう、航空輸送上重要な 13 空港から優先的に滑走路等の耐震対策を進めているところです。

また、津波対策については、平成 23 年 10 月に策定した「空港の津波対策の方針」に基づき、津波による浸水の可能性がある 10 空港すべてについて津波避難計画を定めており、計画に基づき避難訓練等への取り組みを実施しています。

更に、津波被害からの空港機能の早期復旧を目的として、平成 25 年 6 月に「空港機能の早期復旧対策の方針」をとりまとめ、対象 7 空港のうち 5 空港については策定済みです。

管制関係のシステムにおいては、耐震対策やシステムの冗長化及びバックアップ体制の構築などの危機管理対策を講じています。今後のシステム整備時においても、同様の対策を講じるとともに、新たな技術を用いた対策の導入など、万全の対策を講じていきたいと考えております。

8. 成田空港の地位向上について

航空物流システム全体の底上げは、航空物流産業の振興のみならず日本の国際競争力の維持・向上につながる重要な取り組みである。

成田空港の物流施設について、仁川や香港といった近隣各国の空港と十分な競争関係が築けるよう、老朽化・狭隘化による弊害を取り除き、既存施設の再編および物流施設の拡張を含めた抜本的な対策に必要な予算を措置されたい。

(回答)

国際航空貨物の大宗を担う成田国際空港では平成 26 年度中の空港容量 30 万回化を着実に実施しているところです。また、平成 25 年夏ダイヤから実施しているオーブンスカイを契機として、国際航空ネットワークを一層強化することとしております。

成田国際空港を管理・運営する成田国際空港株式会社(NAA)においては、今後、物流事業団体等とも連携をしながら、将来の貨物需要に応えるための上屋再配置等、物流機能強化に向けた方策を検討していくこととしております。航空局としてもNAAと連携し、成田空港の物流機能の強化を図って参ります。

9. 航空保安制度の運用について

KS/R A制度の一部改正により、「特定荷主」の確定行為は各フォワーダーが実施することとなっているが、航空安全の確保には国・航空会社・フォワーダー・荷主が一丸となって取り組む必要がある。

官民一体となって安全確保に取り組むためにも、フォワーダー各社が検査に要する装置導入にあたり、導入費用の一部に補助金を支給する費用の一部を負担するなどの負担軽減措置を講ぜられたい。

(回答)

新KS/R A制度については、サプライチェーン全体で安全を担保するべく、航空会社、R A事業者、荷主の協力のもと平成24年12月から米国向け旅客便搭載貨物を対象に導入し、本年4月からは全ての国際旅客便搭載貨物を対象に適用拡大となりましたが、関係者の皆様のおかげで、円滑に適用拡大できたと理解しております。

ご指摘のとおり、航空安全の確保のためには、国、航空会社、R A事業者、荷主が一丸となって取り組むことが重要と考えており、今後とも官民一体となって安全確保に取り組んでいきたいと考えております。

負担軽減措置について、国は、国管理空港を利用するR A事業者に対し航空貨物検査に係る爆発物等検査機器購入のための費用について既に半額補助をしております。

会社管理空港については、各空港会社に対し爆発物等検査機器購入の補助を行うよう要請を行っているところであり、今後、負担軽減措置について、関係者間で検討を進めて参りたいと考えております。