

【航空局】

1. 航空機燃料税の廃止に向けた段階的引き下げの継続

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、オープンスカイの推進、LCCを含めた海外航空会社の参入加速などの急速な環境変化により、ますます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。

また、空港関係地方自治体へ交付され、騒音対策などに充当されている航空機燃料譲与税（4,000円/kℓ）も、その目的と必要性、および財源を見直す必要がある。一方、更なる見直しに向けた環境整備となる空港経営改革の進捗状況に鑑み、航空機燃料税の現行水準は当面維持すべきである。

（回答）

航空機燃料税については、平成23年度から平成25年度まで約30%引き下げを行っており、平成26年度税制改正において、軽減措置の延長を要望しているところである。他方、今後必要となる老朽化対策は空港の耐震化等の財源であることを勘案すれば航空燃料税の廃止は困難である。

2. 空港経営改革の推進

空港経営改革の方向性は私たちの主張と大きく異なることは無く、今後は、「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と考えている。

一方、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る。また、投資家へ十分な情報開示等が行えるよう適切な予算配分と進捗管理の徹底を求める。

（回答）

空港経営改革により、オープンスカイやLCCとの相乗効果が生まれ、航空ネットワークの拡大及びそれに伴う地域経済の活性化が期待される。空港経営改革の検討が進んでいる仙台空港等において、成功事例として民間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たい。

また、効率的に予算を活用し、綿密な情報整理及び進捗管理を行い、投資家への十分な情報開示に向けた体制作りを進めて参りたい。

3. 離島生活路線経常損失の離島航空路確保維持事業による全額補助

離島航空路は地域住民の重要な移動手段であるため、今国会に提出されている交通基本法におけるナショナルミニマムの視点から、離島生活路線として安定的・継続的に維持運営していくことが不可欠である。

昨年度より新たな支援スキームとして導入された地域公共交通確保維持事業に定める離島航空路確保維持事業（運航費補助）による補助対象経費は、実績損失見込額と標準損失額のいずれか低い方とされているが、欧米での支援スキーム等を参考にしつつ、路線収支の経常損失額の全額を対象とすることを求める。

(回答)

離島航空路線は、離島住民の日常生活にきわめて重要な交通手段であり、国土交通省としても、離島航空路線の維持・確保は重要であると認識している。このため、国土交通省としては、①離島航空路線の運航費補助、②航空機購入費補助、③航空機燃料税の引き下げ、④国管理空港の着陸料の軽減、⑤航空機に対する固定資産税の軽減措置、などにより、これまでも総合的な支援を講じてきたところである。

この中で、離島航空路線の運航費補助については、事業者の経営改善への自主的な取り組みを促す観点から、実績損失見込額と標準損失額のいずれか低い方を補助する仕組みとなっている。なお、平成26年度概算要求では、離島航空路線の運航費補助については、離島振興法に規程する人の往来及び物資の流通に要する費用の低廉化にも配慮し、離島住民に対する運賃割引補助の拡充や運航費補助対象要件の緩和を検討している。

離島航空路線について、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り組みを基本としつつ、これらの総合的な支援措置を適切に活用しながら、関係地方公共団体と連携して、離島航空路線の維持に取り組んで参りたい。

4. 離島生活路線以外の地方路線維持の仕組み作り

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り組みや、地方自治体や国による運航費補助等の仕組み作りが必要である。また、その仕組みは、各空港・地方自治体と航空会社の個別協議に全てを委ねることなく、公正かつ透明性の高いものにすべきである。

(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いるが、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いる。このため、地方航空ネットワーク維持に必要な支援策について、地方航空路線活性化プログラム等の離島以外の条件不利地域に対する支援策も含めた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る。

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り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たい。

5. 国の費用負担を明確にした「航空保安法（仮称）」の制定

テロ・ハイジャック対策は国家レベルの課題であり、国家がテロの標的になる現在、事業者任せの対応だけでは限界がある。また、オープンスカイの推進と海外航空会社の参入加速などにより、訪日外国人の急速な増大が見込まれ、テロ・ハイジャックのリスクに備える重要性が高まっています。これらの環境変化を踏まえ、「航空保安法（仮称）」を制定し、国の一義的な責任を明記するとともに、旅客・荷主の責任を明記する必要がある。さらに保安費用については、「国民を守る」という視点から、抛削減リスクを孕む航空会社からの抛出ではなく、国が一般財源により全額負担すべきである。

（回答）

航空保安対策について、我が国においては、安全に輸送を行う責務の一環として航空会社が一義的な責任を負っているが、国においても、航空保安の重要性に鑑み、国管理空港における検査機器又は検査員の費用の2分の1を補助又は負担するなど、積極的に支援を行っている。また、旅客及び荷主の責任としては、航空法第86条（爆発物等の輸送禁止）に基づいて凶器や爆発物の機内への持ち込みを制限するほか、「航空機の強取等の処罰に関する法律」及び「航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律」により、ハイジャックや航空機の破損等の行為を禁止している。

航空保安対策の実施体制は国により様々であるが、その費用に関しては、航空会社又は空港管理者を通じて最終的には航空利用者が負担することになる場合が大半であり、この点、我が国の制度も同様である。今後も航空会社を始めとする関係者と連携しつつ、航空保安の維持向上に努めて参りたい。

6. 航空券連帯税の導入には反対

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議論されている。しかしながら、航空利用者のみが地球規模の課題解決のための財源を負担する仕組みは、受益と負担の関係が不明確であり、合理性に欠けるため、導入すべきではないと考える。

（回答）

航空券連帯税については、外務省が、平成26年度税制改正要望において、国際連帯税に関する検討などについて要望したところである。

しかしながら、世界の開発を目的とした、気候変動、貧困、疾病等の課題解決のための資金を航空利用者の負担とすることに、合理的な関連性がなく、負担と受益の関係が極めて不明確であること、さらに、当省では、首都圏空港の容量拡大等による平

成 26 年度からの航空大競争時代に備え、我が国航空会社の国際競争力を強化することが急務であるとの認識の下、航空機燃料税の引き下げ等の取り組みも行っており、航空券連帯税の導入は、これに逆行するものであることなどから航空券連帯税の導入には反対しているところである。

7. 地球温暖化対策における公平性の確保

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 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仕組みを作る必要があると考える。

(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」を提出するなど、制度設計・対応策の議論に参画してきた。その結果、平成 24 年 10 月 1 日から平成 26 年 3 月 31 日までの間、国内定期航空運送事業の用に供した航空機燃料について、地球温暖化対策のための税の還付措置が設けられたところである。

当省としても、来年度税制改正要望の中で、本措置の延長要望を提出したところであり、今後とも地球温暖化対策税に係る議論へ参画して参りたい。

8. 成田空港と羽田空港のアクセスについて

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。航空局・道路局・鉄道局など関係行政機関が連携して取り組むとともに、必要な調査・研究の予算を確保されたい。

(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いる。

こうしたことから、鉄道局において、都営浅草線押上駅付近から泉岳寺駅付近を結ぶ短絡線（約 11 km）を整備し、途中に新東京駅を設けることにより、東京から成田空港へのアクセスを 36 分、東京から羽田空港へのアクセスを 18 分に改善する「都心直結線」の整備の検討を進めており、そのための具体的なスキームの在り方の検討や関係者との調整など、プロジェクトの具体化に努めているところである。

9. 空港における安心・安全の確保

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ていく必要がある。また、管制関係のシステムの危機管理対策も必要であり、災害発生時においても運航を継続できるよう、対応策について検討されたい。

(回答)

空港の耐震対策については、「地震に強い空港のあり方検討委員会報告（平成 19 年 4 月）」を踏まえ、必要な耐震対策を実施することとしており、「航空輸送上重要な空港（新千歳、仙台、羽田、成田、新潟、中部、伊丹、関西、広島、高松、福岡、鹿児島、那覇）」について、優先的に進めているところである。平成 25 年度末には、「航空輸送上重要な空港」のうち、仙台、高松等 8 空港について、救急・救命輸送拠点、緊急物資輸送拠点としての機能を確保できる予定であり、その他の空港においても順次必要な対策を実施していくこととしている。

空港の津波対策については、「空港の津波対策の方針」を平成 23 年 10 月に取りまとめ、人命保護のための緊急避難体制の構築を目的として、津波リスクの高いと考えられる空港（稚内、仙台、羽田、新潟、中部、関西、高知、大分、宮崎、那覇）について、津波避難計画を策定した。また、空港機能の早期復旧を目的として、本年 6 月に、「空港機能の早期復旧対策の方針」をとりまとめた。現在、空港毎の津波早期復旧対策について検討を進めているところである。

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る。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いる。

10. 成田空港の地位向上にむけて

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、既存施設の再編も含めた抜本的な対策に取り組まれない。

(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ある。また、平成 25 年夏ダイヤから実施しているオープ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いる。

これにあわせ、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、本年 3 月に策定した中期経営計画（2013～2015）に航空物流機能の強化を位置付け、貨物地区の混雑緩和、動線の簡素化等の効率化の取り組みや、将来の貨物需要に応えるための上屋再配置等、施設展開に向けた取り組みを進めることとしている。

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たい。

1 1. 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、国が航空安全の確保に第一義的な責任を果たし特定荷主の確定行為を行う必要がある。また、国管理空港の利用有無に関わらずフォワーダー各社が検査に要する装置導入にあたり費用の一部を負担するなどの負担軽減措置をはかられたい。

(回答)

米国向け旅客便に搭載する航空貨物の取扱いについては、航空会社、R A事業者、荷主の協力のもと昨年12月から新KS/RA制度を導入し、サプライチェーン全体で安全を担保しているところである。国としては、空港管理者として空港の秩序を維持する責務を有することから、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導入のための費用について半額補助をしており、さらに、国管理空港以外の空港においても、必要に応じ管理者に対し要請文書等を出すなどして協力をお願いしているところである。

今年度から、国はR A監査を行う際にはKSにも出向き、実地調査を行うこととしており、今後もテロ対策の強化が求められる中、航空セキュリティの維持向上を図ることは国として重要と認識しており、引き続き関係者と連携を深めて参りたいと考えている。

1 2. 危険物の輸送要件について

航空関連法規により規定されている危険物の輸送要件について、広く利用者に周知するために、監督官庁として一般国民に分かりやすいガイドライン等を示すとともに、広報・問い合わせの窓口設置のための予算措置をはかられたい。

(回答)

現在、危険物について広く周知するために、国土交通省のホームページにおいて、規定の抜粋及び航空輸送される可能性がある危険物の代表例を掲載している。また、手荷物又は貨物が航空輸送される際には、航空会社又は貨物運送事業者等の専門スタッフによる事前確認が必ず行われる手順となっている。

今後も不適切な危険物輸送が行われないよう措置を図っていく予定である。また、問い合わせの窓口については、ホームページに運航安全課及び航空保安対策室の電話番号を当該窓口として掲載している。