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）　Q&A

●本事業全般について

	Q	A
1	補助を受けるためには今年度実施することが必要か。次年度に跨る事業については対象とならないのか。	原則として、年度内に交付決定・事業実施・事業完了する必要があります。
2	予算は次年度に繰り越されるのか。	予算は次年度へ繰り越せるよう、必要に応じて財務当局と調整する場合もありますが、現時点で確約されるものではありません。
3	既に実施済みの事業について補助対象となるのか。	交付決定以前に契約等が行われているものは補助対象外となります。 補助対象事業は、交付決定以後の申込・契約等により開始されるものに限ります。 なお、交付決定前に契約予定先と調整等を進めることは差支えありません。
4	国内線のみに資する空港受入体制強化に要する経費は補助対象となるか。	本補助金は、インバウンド需要に対応するための空港受入体制強化を図ること目的としているため、国内線又は貨物便のみに資する事業は補助対象外となります。
5	貨物便のみに資する空港受入体制強化に要する経費は補助対象となるか。	
6	国際線の就航がない空港は、本補助金の交付を受けることはできないのか。	申請時点で国際線の就航が無い空港は、今後見込まれる国際線の就航に向けて実施する事業であれば対象になり得ます。 また、国際線の就航が見込まれない空港であっても、他空港経由でインバウンドを取り込む空港として、「国際線が就航する空港が所在する地方自治体、観光協会等と協調してインバンド施策を講じていることを証する資料」を提出いただければ、対象になり得ます。 なお、定期便との比較が困難なことから、単純に自空港を経由地としたインバウンドは対象外とみなします。
7	国の他の補助金を受けている場合、本事業の補助は受けられないのか。	国による固有の補助金等の給付を既に受けている、受けることが確定している、又は他に補助申請を行っている場合には、原則として本補助金の対象にはなりません。

●補助対象事業者について

	Q	A
1	グラハン会社について、委託先も含め対象となるのか。	補助対象事業者となります。 ただし、航空整備士に係る人材確保事業は除きます。
2	ランプ構内のバス事業者、ケータリング会社、貨物上屋会社、給油事業者は対象となるのか。	
3	保安検査会社・警備会社は対象となるのか。	
4	航空専門学校は対象となるのか。	
6	補助対象事業者について「本邦航空会社」とあるが、外国航空会社は補助対象事業者に含まれないのか。	外国航空会社は補助対象外となります。 また、処遇改善等において、補助事業者が第三者へ間接補助を行う場合も、第三者が外国航空会社であれば同様に補助対象外です。
7	補助対象に含まれない事業者はどのような事業者か。	例えば、タクシー・レンタカー会社や空港内テナント事業者は対象外です。
8	空港WGに参加していない事業者も補助対象となるか。	空港WGに参加し、計画策定の議論に加わっていただくことが必要となるため、対象外です。
9	航空整備士に係る事業の対象は。	航空整備士に関連する業界団体となります。 航空整備を担う事業者や空港ビル会社等の個社、地方自治体等は補助の対象外となります。

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）　Q&A

●補助要件（空港WG・計画作成等）・申請手続きについて

	Q	A
1	補助申請に係る要件・手続きはどうなっているのか。	空港管理者（・空港運営権者）、航空局、都道府県、航空・空港関係事業者等により構成される空港毎の会議体（例：空港WG）において、計画を作成し、議決を受けることが要件となります。 その上で、その計画に位置付けられた事業について、事業主体が地方航空局に申請いただくようお願いいたします。 必要な申請書類については、補助要綱等をご確認ください。
2	空港WGはどこが立ち上げを行うのか。	空港管理者や空港運営会社がWGの設置をすることになるが、当該補助事業の活用を希望する事業者においては、空港管理者や空港運営会社にWG設置について働きかけを行っていただきますようお願いいたします。
3	空港WGで作成する計画は誰がとりまとめるのか。	空港管理者や空港運営会社が計画のとりまとめをすることを想定しておりますが、地域の実情に応じ、他の構成員がとりまとめを行っていただくことも妨げません。
5	空港WGの必須構成員に「都道府県」とありますが、全空港において必須なのでしょうか。必須である場合、どの立場の都道府県職員を想定しているのか。	全空港において必須です。 参加する職員の立場の指定は特段ございません。
6	既存の会議体がある場合、それを活用して計画策定することは可能か。	既存の会議体で、要綱に規定した空港WG必須構成員が参加していれば、可能です。
7	航空整備士に係る事業を行う場合の事業計画はどの機関が承認を行うのか。	航空局が設置する「航空整備士広報戦略推進協議会」において事業計画の議決を得る必要があります。
8	人材確保事業等を複数空港で実施する場合、各空港毎に計画を策定する必要があるのか、あるいは空港WGを共同で計画を策定することは可能か。	①空港WG毎に計画を策定し、それぞれで議決 ②共同開催による空港WGにおいて、実施空港の関係者より計画を策定し、議決のいずれでも構いません。空港WGの必要構成員に漏れがないようにご注意ください。
9	計画に必ず記載すべき内容はなにか。	以下の4項目を必ず記載するようにお願いいたします。記載イメージについては、HPに掲載の資料をご参照ください。 ①計画の目標 ②計画の目標を達成するために必要な事業 ③②の事業の効果の把握及び評価に関する事項 ④その他必要な事項
10	本補助金を活用するにあたっては、採用活動による成果や業務効率化の効果を求められるのか。	空港WGや航空整備士広報戦略推進協議会で策定する計画の中の目標（KPI）として設定していただくことになります。
11	事業完了となる基準日はいつか。	実施事業の完了（資機材等の導入の場合は納品）及び請求（支払）が完了した時点をもって事業完了となります。 なお、間接補助事業につきましては、補助対象事業者が間接補助事業者に対し、間接補助金の支払いが完了した時点をもって事業完了となることにご注意願います。
12	完了実績報告書はいつまでに提出すればよいのか。	補助対象事業の完了の日から1か月を経過した日又は翌年度の4月10日のいずれか早い日までに所定の様式による報告を行ってください。 なお、事業完了日の判断として、事業完了・支払の双方が完了した日となります。 ※事業完了日を誤認する事例が多々見られますので、判断に迷いが生じた場合は速やかにご相談願います。

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）　Q&A

●その他

	Q	A
1	補助対象経費及び補助金の上限額はあるのか。	補助金は、補助対象経費の1/2以下としており、上限額の設定はありませんが、予算の範囲内の対応となります。
2	交付申請または交付決定時に地方公共団体の予算が確保されている必要があるのか。要求段階でもかまわない場合、R6補正予算での要求が必要か。	交付申請時点で予算化されていることは条件としていません。他方、地方公共団体で使用（予定）される予算については報告する必要があります。
3	補助事業を中止する場合は、どのように行えばよいのか。	補助事業の中止等を行う場合は、所定の様式による補助対象事業中止申請書をご提出いただき、中止の承認を受けていただくようお願いいたします。 この場合、補助金の支払いはできませんので、ご注意ください。
4	取得財産等は具体的にどのようなものか。 また、取得財産に係る帳簿等の管理は必要か。	取得財産等は、資産として会計処理の対象となるホームページのほか、業務効率化、職場環境改善及び敷材の共有化・共用化事業により導入・整備が行われるものとなります。 これらについては、特別の帳簿を備え、その取得し、又は効用の増加した時期、所在場所等に関する状況が明らかになるように整理・保存をお願いいたします。 また、必要に応じてご報告をお願いする場合があります。
5	補助金を活用して施設・設備を整備した場合、財産の処分に制限（10年など）があるのか？	本事業により取得した財産等については、国土交通省告示において、財産種別毎に一定期間の保存が定められています。 国土交通大臣の承認を受けず、当該期間を経過する前に処分等を行った場合は、補助金の返還の対象となりますのでご注意ください。
6	採択は申請の受付順か。早く申請した方が有利になるか。	採択は申請の受付順ではありません。国土交通省において審査の上、事業目的との整合性を勘案し、採択します。
7	補助に係る募集は1回限りか。	当該事業は予算が無くなり次第終了します。予算状況によっては追加で公募を行う可能性もありますが、確約するものではありません。 可能な限り、お早めに申請いただくことをおすすめします。
8	採択審査はどのように実施されるのか。	国土交通省で、事業内容を審査の上、採択する事業を決定します。 なお、予算額の上限を超える申請があった場合、一定の採択基準を定めた上で、優先的に採択を行う場合もあります。
9	指名競争入札、随意契約の方式による契約で補助事業を行いたいが、可能か。 その場合、取得する見積書は１社でよいか。	補助事業に係る契約等は、国の法律に準じたものであることが前提となっており、 原則として一般競争入札方式（最低価格落札方式）による契約等である必要があります。 そのため、特別な事情を除き、複数の事業者から同一条件で比較が可能な見積を取得の上、一般競争入札方式（最低価格落札方式）による契約等が必要となります。 ここでいう特別な事情とは、個社事由ではなく、客観的かつ合理的な判断基準が明示できるものに限ります。

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＜処遇改善及び生産性向上に資する取組の推進＞）　Q&A

●共通事項

	Q	A
1	補助対象事業者が地方公共団体等とあるが、空港会社やグラハン会社が補助対象事業者とならないのか。	補助対象外です。 補助対象となる事業者につきましては、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＜処遇改善及び生産性向上に資する取組の推進＞）交付要綱第３条をご確認願います。
2	ここでいう、協議会とはどのような性質のものか。	空港法第14条に規定する協議会のほか、空港が所在する地方公共団体、空港の設置管理者及び航空・空港関係事業者が構成員として含まれる会議体を指します。 例えば、促進協等の上記構成員が含まれる既存の会議体も補助の対象となります。
3	空港WG等が補助対象事業者となる場合、必要な条件は何か。	空港が所在する地方公共団体、空港の設置管理者及び航空・空港関係事業者が構成員として含まれる会議体であることが前提となります。 また、補助事業実施主体として、契約・実行・支払を行うことが必要となります。
4	直接補助事業と間接補助事業について説明願いたい。	本事業に対し、補助対象事業者が実施主体となって補助事業を行うものを「直接補助事業」といいます。 一方、補助対象事業者が、補助事業について第三者（民間事業者）に対し、交付要綱・応募要領に定める事項に準ずる条件を付したうえで補助金を交付する場合は「間接補助事業」といいます。 この場合、事業実施主体が第三者（民間事業者）となり、この第三者を「間接補助事業者」といいます。
5	間接補助事業における申請の手続きを説明願いたい。	補助対象事業者は、間接補助事業者による間接補助事業の交付申請（又は要望）をもって、国に補助事業の交付申請を行ってください。なお、空港WGにおける事業計画の議決においては、補助事業者及び間接補助事業者双方の事業計画を議決する必要があることに留意願います。 国は、補助対象事業者からの交付申請をもって、審査・採択・交付決定を行います。補助対象事業者は、国の審査・採択・交付決定をもって、間接補助事業者へ採択・交付決定を通知してください。
6	間接補助事業における完了実績報告の手続きを説明願いたい。	補助対象事業者は、間接補助事業者による間接補助事業の完了実績報告をもって、審査を行ったうえで国に補助事業の事前審査を依頼してください。 国は、補助対象事業者からの事前審査依頼をもって、事前審査・確認を行い、内容の是非について報告します。補助対象事業者は、国の事前審査の完了報告をもって、間接補助事業者へ額の確定通知及び間接補助金の支払をしてください。 補助対象事業者は、間接補助金の支払が終えたことをもって、国に補助事業の完了実績報告を行ってください。

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＜処遇改善及び生産性向上に資する取組の推進＞）　Q&A

●職場環境改善に係る事業について

	Q	A
1	対象となる施設を具体的に教えてほしい。	休憩室、保育施設、シャワー室、トイレ、仮眠室、従業員食堂等職員の職場環境改善に資する施設が補助対象となります。 なお、複数の事業者によって共有又は共用されることが前提となります。
2	喫煙室の整備は補助対象となるか。	補助対象外です。
3	空港外に設置する施設は対象となるか。	補助対象外です。
4	休憩室等を整備するにあたり、付帯設備は補助対象になるか。	休憩室等の整備に真に必要であると認めれる設備は補助対象となります。 具体的には、水道・電気・ガス・空調設備や、什器類は補助対象となります。 記載の無いものについては、国土交通省へご相談ください。
5	自動販売機（食品）は補助対象となるのか。	補助対象となります。 ただし、導入後のランニングコストは補助対象外となります。
6	通勤用のバス導入にかかる経費は補助対象となるのか。	
7	自社の休憩室を整備することは補助対象となるのか。	職場環境改善事業については、複数の事業者が共有又は共用することを前提としているため、１社のみの使用に限られる施設の整備は補助対象外となります。
8	空港会社等が整備した休憩室の賃料は補助対象となるのか。	補助対象外です。

●資機材の共有化・共用化に係る事業について

	Q	A
1	対象となる事業を具体的に教えてほしい。	共有化を前提としたGSE車両や共有化車両の導入に伴う付帯設備（EV用充電設備等）の導入経費、車両共用化に向けた改造経費、車両の共用化に伴う教育・訓練に要する経費が対象となります。
2	共有化・共用化が前提とあるが、グラハン会社が１社しかない場合は対象外となるのか。	将来的な共有化・共用化の具体的な計画を有している場合は対象となり得ます。 また、車両を使用する事業者が１社であっても、例えば複数の航空会社のハンドリング行っており、それぞれの航空会社毎に使用している車両を、本事業により共用化することで生産性の向上に寄与できる場合も対象となり得ます。
3	共有化するために導入した資機材について、国内線で使用することは可能か。	国際線での使用を主目的とし、状況に応じて国内線で活用することについては差し支えありません。 また、国際線就航の無い空港でも、今後国際線の就航を目指すために必要な事業とする場合や、他空港経由でインバウンドを取り込む空港として申請する場合でも補助の対象となり得ます。

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＜処遇改善及び生産性向上に資する取組の推進＞）　Q&A

●資機材のレンタルに係る事業について

	Q	A
1	補助対象期間はどの程度か。	具体的な期間の設定はしておりませんが、「需要変動リスク」に対応するものであるため、１年間を通じたレンタルのような長期間を想定しておりません。 一定期間のチャーター便対応や、資機材の本格導入前の臨時的な対応を想定しております。
2	「地方空港等受入環境整備事業費補助金」の他の事業により導入した資機材（業務効率化、資機材の共有化等）をレンタルする場合の経費は対象となるのか。	補助対象外です。

●応援派遣・業務委託費に係る事業について

	Q	A
1	補助対象期間はどの程度か。	具体的な期間の設定はしておりませんが、「需要変動リスク」に対応するものであるため、１年間を通じた派遣期間のような長期間を想定しておりません。 一定期間のチャーター便対応や、体制拡充前の臨時的な対応を想定しております。
2	応援派遣と業務委託の違いは何か。	応援派遣とは、同一会社における他事業所間やグループ会社間での派遣を指すものと定義しております。 業務委託は、自社（グループ会社を含む）以外の事業者に対して、業務を委託する形で派遣を受け入れるものとしております。
3	人員の応援派遣について、具体的な補助対象経費は何か。	応援派遣により新たに発生する経費が対象となり、主に、派遣元から派遣先までの移動交通費、現地滞在費（宿泊費・家賃）等を想定しており、人件費（諸手当を含む）、生活費については補助対象外です。
4	人員の業務委託について、具体的な補助対象経費は何か。	業務委託により新たに発生する経費を対象となり、主に、業務委託費、派遣元から派遣先までの移動交通費、現地滞在費（宿泊費・家賃）等を想定しており、生活費等は補助対象外です。