

# コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた 支援施策(参考資料)

令和3年12月  
国土交通省

# 1. <令和4年度>航空ネットワーク維持等のための空港使用料・航空機燃料税の減免

担当部署：航空局総務課政策企画調査室  
 担当者：矢吹・朝井（内線48152、48154）

- 航空ネットワークは、公共交通として社会経済活動を支えるとともに、ポストコロナの我が国の成長戦略の実現に必要な「空のインフラシステム」。
- 新型コロナの影響を受けて、過去に例を見ない規模で航空需要の減少が継続しており、航空会社の経営は極めて厳しい状況が続いている。
- 国民生活を支える航空ネットワークの維持と、2030年訪日外国人旅行者6,000万人の政府目標の達成等、今後の成長投資を支えるため、空港使用料及び航空機燃料税の減免を実施。

**空港使用料** 約510億円

国内線に係る

- ・着陸料
- ・停留料
- ・航行援助施設利用料

について、合計で約6割軽減

**航空機燃料税** 約190億円

税率をコロナ前の18,000円/kl から**13,000円/kl等**へ軽減

	平成22年度以前	平成23～令和2年度	令和3年度	令和4年度
下記以外の路線	26,000円/kl	18,000円/kl	9,000円/kl	13,000円/kl
特定離島路線	19,500円/kl	13,500円/kl	6,750円/kl	9,750円/kl
沖縄路線	13,000円/kl	9,000円/kl	4,500円/kl	6,500円/kl

【航空機燃料譲与税】 譲与金額：4,000円/kl等を維持（譲与割合：4/13）

**合計700億円の減免**

（令和4年度に限る）

**コロナ影響下での生産体制を確保するとともに、将来の成長に向けた投資額を確保**

# 1. 航空ネットワークの維持・確保 / 2. 資金需要への対応、雇用維持のための施策

担当部署：航空局航空ネットワーク部航空事業課  
担当者：村田・山道（内線48502、48512）

## 1. 航空ネットワークの維持・確保

### ◆空港使用料・航空機燃料税の減免（令和4年度）

国内線の着陸料・停留料・航行援助施設利用料について合計で約60%軽減、航空機燃料税の税率をコロナ前の18,000円/klから13,000円/kl等へ軽減する **【約700億円】**

### ◆離島航空路線に係る支援措置

離島航空路線の安定的な輸送の確保のため、運航費に対する補助等を実施（令和4年度）**【14.7億円】 + 【総合政策局予算】**

## 2. 資金需要への対応、雇用維持

### ◆日本政策投資銀行の危機対応融資等の活用

中堅・大企業向け危機対応融資  
総額15兆円規模  
（うち劣後ローン最大5兆円） ※全業種合計

### ◆繰越欠損金の控除上限の特例

事業再構築・再編等に向けた投資を行う企業に対し、コロナ禍で生じた欠損金を対象に、繰越欠損金の控除上限（現行50%）を最長5年間、投資額の範囲内で最大100%まで引き上げ

### ◆雇用調整助成金

（特例措置（業況特例）：令和4年3月31日まで延長）

- 助成率の引上げ  
大企業：1/2 ⇒ 4/5（解雇等を行わない場合は10/10）
- 一人あたり支給上限額の引上げ（8,265円⇒15,000円）

### ◆産業雇用安定助成金

出向元及び出向先双方の企業に対する助成制度

担当部署:航空局航空事業課  
 地方航空活性化推進室  
 担当者:山村、中山(内線49451、49452)

# 1. 航空離島路線に係る支援措置:航空機等購入費補助金の概要

離島航空路線は、内陸路線に比べ旅客需要が小さく、運航距離が近距離でコスト面が割高であることから、離島路線を運航している航空会社の経営環境は厳しい状況にあるが、離島航空路線は離島住民の日常生活に不可欠なものであり、不採算路線であっても引き続き維持を図る必要がある。

これに鑑み、離島住民の福祉の向上並びに離島における空港の効率的な利用及び整備に資するため、離島に係る航空路線に就航する航空機及びその部品の購入に要する費用の一部を補助するものとして、昭和47年度から措置されている。

## 制度概要

- 対象機材  
9人以上の旅客、1,500メートル以下の長さの滑走路で離着陸できる飛行機
- 対象路線  
補助金の交付がなかった場合、事業年度以降の3年度のそれぞれの事業年度において経常損失が生じることが見込まれる離島路線
- 補助対象者  
補助対象路線において航空運送事業を営業者（航空運送事業者）
- 補助率  
補助対象航空機及びその部品の購入に要する費用の45パーセント（沖縄路線に就航する場合は、75パーセント）

## 対象機材例

機材名	乗客数	必要滑走路長
DO228	19人乗り	792m
ATR42-600	48人乗り	1,170m
ATR72-600	70人乗り	1,333m
DHC-8-Q400CC	50人乗り	1,200m



## 予算額実績

	予算額	対象機材
平成30年度	27.6億円	ATR72-600×1機 ATR42-600×1機 DO228×1機
令和元年度	27.4億円	ATR72-600×1機 ATR42-600×1機 DHC-8-Q200×1機
令和2年度	6.3億円	DO228×1機
令和3年度	19.7億円	ATR42-600×1機 ATR42-600×1機

# 1. 地域公共交通確保維持改善事業(離島航空路運航費補助)の概要

担当部署:航空局航空事業課  
地方航空活性化推進室  
担当者:山村、中山(内線49451、49452)

離島住民の日常生活に重要な役割を果たしている離島航空路について、安定的な輸送の確保のため運航費補助を実施するとともに、人の往来に要する費用の低廉化のため離島住民運賃割引補助を実施。

## 離島航空路運航費補助

### 制度概要

- ・補助対象路線は、経常損失が見込まれる離島路線のうち、地域の協議会で決定された最も日常拠点性を有する路線
- ・事前算定方式による内定制度
- ・補助対象経費は、実績損失見込み額と標準損失額のいずれか低い方
- ・補助対象経費の1/2以内を国が補助(残り1/2は地域で負担)
- ・補助対象期間は4月から翌年3月までの1年間  
※補助対象航空路 15航空路6事業者(R3年度)  
14航空路6事業者(R2年度)

### 補助対象路線の主な基準

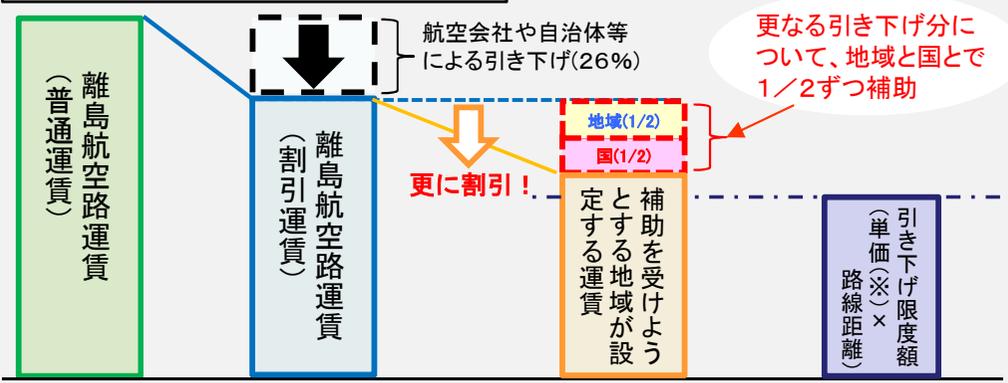
- 補助対象期間に経常損失が見込まれる離島航空路線において①～④の基準を満たすこと。
- ① 当該離島にとって最も日常拠点性を有する地点を結ぶ路線であること。
  - ② 海上運送等の主たる代替交通機関による当該離島と前項の地点の間の所要時間が、概ね2時間以上であること。
  - ③ 二以上の航空運送事業者が競合関係の下で経営する航空路線でないこと。
  - ④ 当該離島航空路線に係る運航計画の内容が、当該離島航空路線の確保維持を図るため適切なものであって、その実施が確実であると認められること。

## 離島住民運賃割引補助

### 制度概要

- ・離島住民に対する割引運賃を設定する場合に、運賃引き下げによる損失額の1/2を国が補助(残り1/2は地域で負担)
- ・引き下げ限度額は、同一都道府県内離島航空路線及びこれに準ずる路線(県庁所在地までの路線よりも距離が短い県外路線)のうち、補助対象外路線の平均単価に路線距離を乗じた金額
- ・一定の要件を満たす路線については、最も日常拠点性を有する路線に加え、これに準ずる路線についても補助対象とする
- ・実際の運賃水準は協議会において決定

### ○離島住民割引補助のイメージ



※補助対象外離島航空路線(同一都道府県内離島航空路線、及びこれに準ずる離島航空路線を対象)の運賃の平均

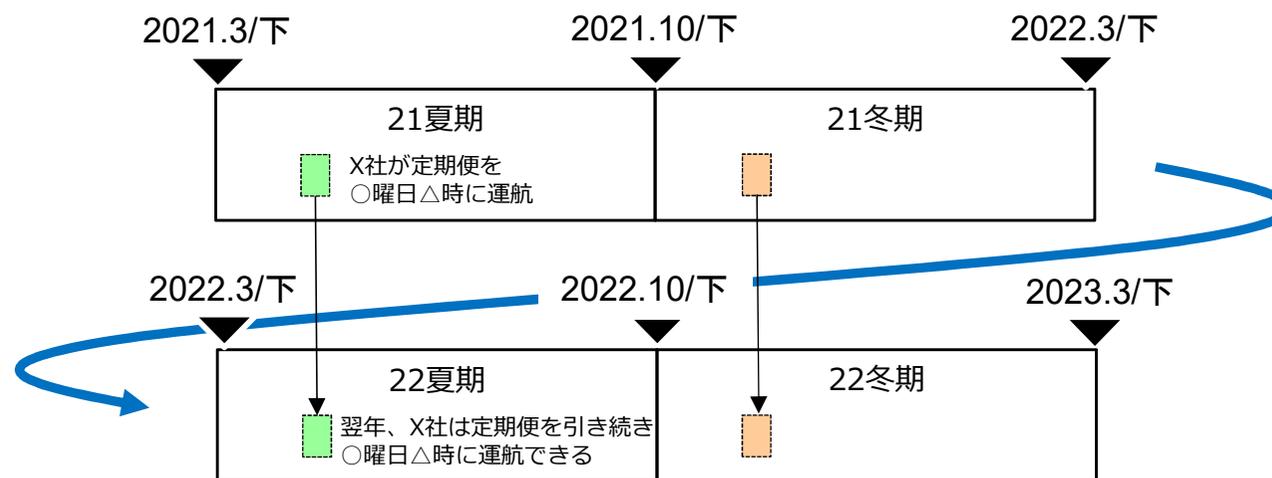
### 3. 混雑空港利用ルールの弾力的運用(U/Lルールの適用免除)

担当部署: 航空局航空ネットワーク部国際航空課  
担当者: 高橋(内線48189)

- 定期便については、運航日時が確定されないと安定して運航ができないため、将来の発着枠を一定程度確約する仕組みが世界的に共通して設けられている。  
(※出発国の空港・到着国の空港の両方で必要。また、乗継便接続や発着空港の運用時間の観点からも安定的である必要あり。)
- この確約は、定期便の予約受け付け開始のタイミング（約半年前）を踏まえ、半年前までに行われることとなっている。

【U/Lルール<sup>(※)</sup>】 定期便を運航した会社は、翌年も同一時間に運航できるという国際的なルール（運航は、夏・冬期ごとに半年単位で算定）。

(※) U/L (Use it or Lose it) ルール … 「運航した」かどうかは、半年単位で80%以上の運航があったかどうかで判断



- このルールは、実際に運航しなければならないのが原則だが、コロナのようなやむを得ない事情がある場合には、運航しなくとも、運航したとみなす取扱いとなっており、2021年冬期ダイヤにおいても、この取扱いを行う。(U/Lルールの適用免除)

### 3. 乗務機会の減少等を踏まえた乗務資格維持に係る緩和措置

- 運航便の減少に伴い、操縦士が乗務にあたって必要となる資格を維持できなくなる事態が懸念されているところ。
- こうした状況を踏まえ、身体検査の有効期間の延長、操縦士に求められる最近の飛行経験の要件についての代替措置の設定、機長に求められる審査要件の一時的緩和等を講じた。

#### 対応項目の例

##### 航空身体検査の有効期間の伸長

- ✓ 操縦士は乗務にあたって航空身体検査証明を受けの必要があり、航空身体検査証明には資格の種類や年齢等に応じて有効期間が設定

航空身体検査証明の有効期間（抜粋）

資格の種類	操縦士の年齢	有効期間
定期運送用操縦士 事業用操縦士	60歳未満	1年
准定期運送用操縦士	60歳以上	6か月

※2人操縦の航空運送事業機に操縦者として乗り組む場合

- ✓ 新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受け、**航空身体検査証明に係る手続きが困難な場合に有効期間を伸長**

##### 最近の飛行経験についての代替措置

- ✓ 航空会社の航空機に乗り組む操縦士に対しては、最近の飛行経験を満たすことが求められている

操縦する日からさかのぼって90日以内に同じ又は類似型式の航空機で3回以上の離着陸を実施した経験

操縦する日からさかのぼって180日以内に6時間以上の計器飛行を行った経験

- ✓ ICAOが定める新型コロナウイルス対応のガイダンスをもとに**代替措置を設定**

##### 代替措置の例

- ・要件を満たさない操縦士でも要件を満たす操縦士等との同乗であれば乗務を許容
- ・代替措置の適用にあたってはリスク評価等を実施

##### 機長審査の要件の一時的緩和

- ✓ 航空会社の航空機に乗り組む機長は、定期的に能力・知識の審査を受ける必要がある
- ✓ 機長審査にあたっては、口述審査及び実地（路線・技能）審査を実施

- ✓ ICAOが定める新型コロナウイルス対応のガイダンスをもとに**一時的な要件緩和を実施**

##### 一時的な要件緩和の例

- ・口述審査の後、路線運航の減少により審査が受けられない場合**一定要件を満たせば乗務を許容**※

※ 有効期限を付すとともにその他各種条件を満たす場合に限り許容

# 4.1) 国の実施する「新たなGo To トラベル事業」の考え方

担当部署: 観光庁参事官(旅行振興)  
担当者: 杉田(内線27302)

**我が国の地域経済を支える観光の需要喚起を図る**ため、**ワクチン接種証明や検査の活用**による安全・安心の確保を前提とした仕組みに見直すとともに、**平日への旅行需要の分散化策等**を講じつつ、「**新たなGo To トラベル事業**」を実施する。  
※国による事業はGW前まで実施、春休みは対象外

## 事業実施にあたってのポイント

- **ワクチン・検査パッケージの活用** (ワクチン接種証明又は陰性証明を利用条件として設定)
- 感染防止対策
  - ・ 旅行後 2 週間以内に**陽性となった際の報告**や**旅行中の行動履歴の記録**の利用条件化
  - ・ GoTo事務局による旅行 2 週間後の**健康状態に関する抽出調査**の実施
- **低価格帯の実質割引率の引上げ** (割引率・割引上限額の引下げ、地域共通クーポンの定額化)
- **団体旅行**について、国の事業終了後の都道府県の実施において一定の**専用給付枠**を割り当て
- **平日は地域共通クーポン券を上乗せ**
- **交通費を含む旅行商品は割引上限額を引上げ**
- 国の事業終了後は**都道府県による事業**とし、地域の実情に応じて柔軟に割引率等を設定

## 【支援額のイメージ】



※割引上限額：交通付商品10,000円、交通付商品以外7,000円、日帰り旅行3,000円

# 4.1) 航空分野における新型コロナウイルス感染症対策

担当部署: 航空局総務課危機管理室  
担当者: 森合(内線51612)

航空会社・空港ビル会社の各業界団体は、新型コロナウイルス対策の今後の持続的な取組を見据え、感染防止のための自主的な取組として、専門家会議の提言や医療関係の専門家の助言等を踏まえて、予防ガイドラインを策定（令和2年5月（令和3年11月改定））。

## 空港ターミナルにおける利用者向けの主な対策

- **出発旅客の検温**
  - 主要な空港において、出発旅客に対しサーモグラフィー等による体温測定を実施。
- **3密の回避**
  - チェックインカウンターや保安検査場など、列ができる場所では旅客同士の間隔を確保するよう誘導
  - 空港到着前や非接触によるチェックイン、自動チェックイン機・自動手荷物預け機の利用を促進
- **利用者への呼びかけ等**
  - 館内アナウンス・ポスター等による手洗いやマスク着用、発熱時の入館・航空便利用の自粛等の要請
  - 館内への消毒液の設置 等



サーモグラフィーによる体温測定  
(関西空港)  
提供: 関西エアポート(株)



床面マーキングによる一定間隔の確保  
(チェックインカウンター)

## 航空機内における利用者向けの主な対策

- **マスク着用等**
  - 機内では、会話をなるべく控えることやマスクの着用を要請
- **必要最小限の機内サービス**
  - 機内での食事・飲料の提供は必要最小限に
- **機内消毒**
  - 座席のテーブル、肘掛け、モニター画面やコントローラーなど、利用者がよく触れる場所の消毒 等



会話は控え、マスク着用



機内消毒

**機内は常に衛生的で清潔な環境！**

- 航空機内の空気は、常に機外から新しい空気を取り入れ、機内で循環後、機外へ排出することで、約3分ですべて入れ替わる仕組み。
- 機内の空気は、病院の手術室にも使用されている高性能なフィルターでろ過され、常時清潔。

# 4.1) 感染リスク最小化のための空港受入環境高度化支援

- 本事業では、「感染拡大防止」と「今後の航空旅客の回復・増大」の両立を図ることを目的として、空港における感染リスク最小化のための受入環境整備を推進する。
- 具体的には、空港ターミナルにおいて、待合スペース等の密集防止、空調・換気設備の機能向上、衛生設備の非接触化、検温、殺菌・抗菌関連機器、旅客動線の管理の受入環境整備を推進するため、空ビル会社等が実施する施設等整備の経費の一部について補助を行う。

## 補助内容

### ・待合スペース等の密集防止

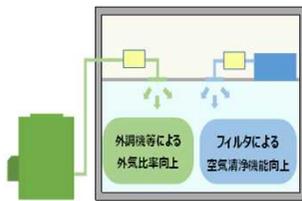
待合スペースや保安検査場などの旅客が密集する場所において、物理的距離の確保、密集防止、動線分離等の措置を行うことにより、感染リスクの低減及び航空需要への対応を行う。



待合室等の改修      動線分離      密集防止案内

### ・空調・換気設備機能向上

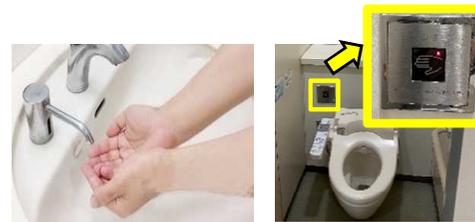
外気比率の向上、空気清浄機能の向上により、ビル内での感染リスクを低減する。



空調・換気設備の機能向上

### ・衛生設備の非接触化

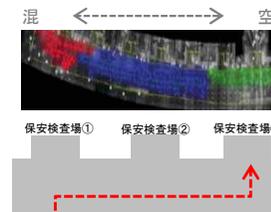
トイレ設備等衛生設備の接触機会を減らすことにより、感染症リスクを低減する。



自動水栓・水石けん供給栓      自動洗浄装置

### ・旅客動線管理システム

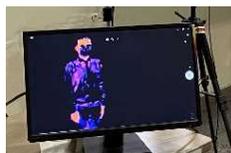
旅客の流動や、混雑エリアを常時計測、表示することで旅客の密集防止や動線整理により、感染症リスクの低減及び航空需要への対応を行う。  
 （空調と連動した室内環境維持も可能）



旅客動線の管理

### ・検温、殺菌・抗菌関連機器の導入

旅客ターミナルビル内において検温機器を配備するとともに、接触機会が多い検査トレイや手荷物カート等の抗菌、殺菌を目的とした機器を導入することにより、感染症リスクを低減する。



サーモグラフィ



保安検査トレイUV殺菌装置



手荷物カート殺菌装置

- 補助対象空港：<R3補正>すべての空港  
<R4当初>地方空港等（東京国際空港及び会社管理空港以外の空港）

○補助率：1/2以内

- 補助対象事業者：空港ビル会社等

○予算額：<R3補正> 2.2億円  
<R4当初> 0.9億円

## 4.1) 航空会社の感染防止対策に係る負担への支援

担当部署: 航空局航空ネットワーク部航空事業課  
 担当者: 村田・山道(内線48502、48512)

### 概要

水際対策として実施している国際線に係る乗員の検査費用に係る経費について補助を実施。

### 航空会社における感染防止対策の現状

#### ○国際線乗員の検査

航空会社の乗員が変異株指定国・地域からの出発便に乗務した場合には、帰国時や帰国後3日後等に検査を行うこととされているところ。



**安全・安心な利用環境の確保**

### 施策スキーム

【補助対象事業者】 航空運送事業者

【補助対象経費】 国際線乗員の検査費用

【補助率】 1/3

# 4.1 ). FAST TRAVELの推進

担当部署: 航空局総務課政策企画調査室  
担当者: 山根・片岡(内線48156、49602)

- 世界最高水準の空港利用者サービスを提供するため、先端技術の活用等により、旅客が行う諸手続きや空港内の動線を一気に通貫で高度化することにより、手続きを迅速化する。  
[補助対象事業者: 空港ビル会社、空港会社等 (補助率1/2)]

## 【搭乗関連手続きの円滑化】

ストレスフリーで快適な旅行環境実現のため、新たな手続きに対応するための環境整備や自動手荷物預機・スマートレーン等の自動化機器、顔認証技術を活用した本人確認システムの導入を促進。旅客の待ち時間の短縮や手続きの非接触・非対面化等、旅客利便増進に取り組む。



新たな手続きへの対応



自動チェックイン機



自動手荷物預機



スマートレーン



自動搭乗ゲート

**チェックイン→搭乗までの自動化機器を顔認証システムで一元化 (One ID化)**  
顔写真を登録した以降の手続きではパスポートや搭乗券の提示が不要となり、いわゆる「顔パス」で通過可能

## 【旅客動線の合理化・高度化】



提供: ホンバルディア



提供: 成田国際空港(株)



- 上質なサービスを求める観光客の誘致に向け、ビジネスジェット旅客専用の待合スペース、C I Qカウンター等を確保し、プライバシー・迅速性を重視する旅客ニーズに対応。

- チェックインカウンターを航空会社で共用化するシステムや、手荷物検査を手荷物預け後に実施するシステム(インラインスクリーニングシステム)の導入により、地方空港における旅客動線を合理化し、手続きに係る時間を短縮。

## 4.1) 旅客機の客室内での貨物運送実施

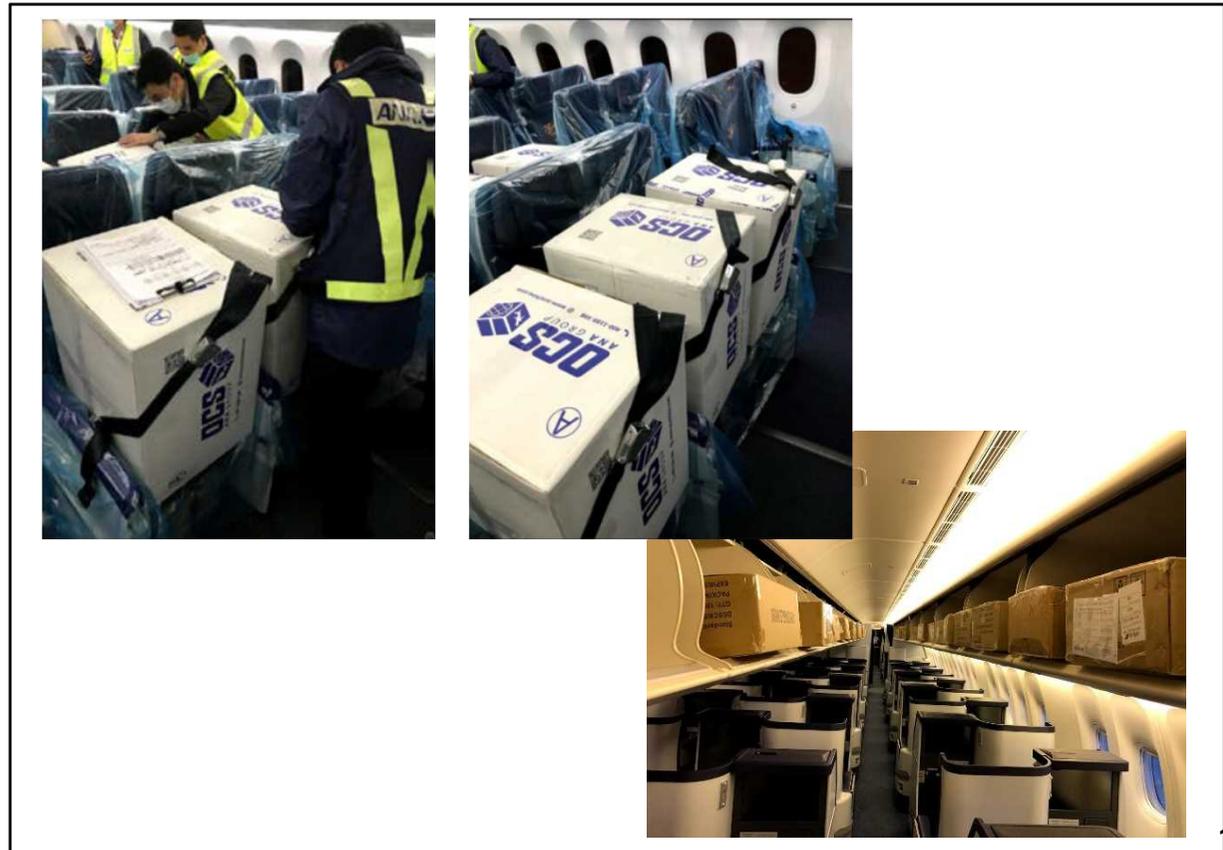
担当部署: 航空局安全部  
航空事業安全室  
担当者: 松田(内線50163)

- これまで、旅客機の客室内で貨物運送を行うことは想定しておらず、基準等は設けられていなかった。
- 新型コロナウイルスの影響による貨物需要の増大に対応するため、諸外国における対応を参考に、旅客機の客室内での貨物運送を実施できるよう認可することとしている。
- 認可にあたっては、航空機の客室内に貨物を搭載する方法や緊急時の対応手順等をあらかじめ航空局が確認する。

### 客室内貨物運送実施にあたって 航空会社がマニュアルに定めた事項例

- ✓ 座席1席当たりの重量制限
- ✓ 座席に搭載する貨物の重心の高さの制限
- ✓ 貨物の固定方法(固縛方法や非常用装備品へのアクセスを妨げないこと等)
- ✓ 貨物運送を行うための添乗者の搭乗
- ✓ 貨物からの発煙・発火等緊急時等緊急時の対応手順

### 航空会社における客室内貨物運送風景

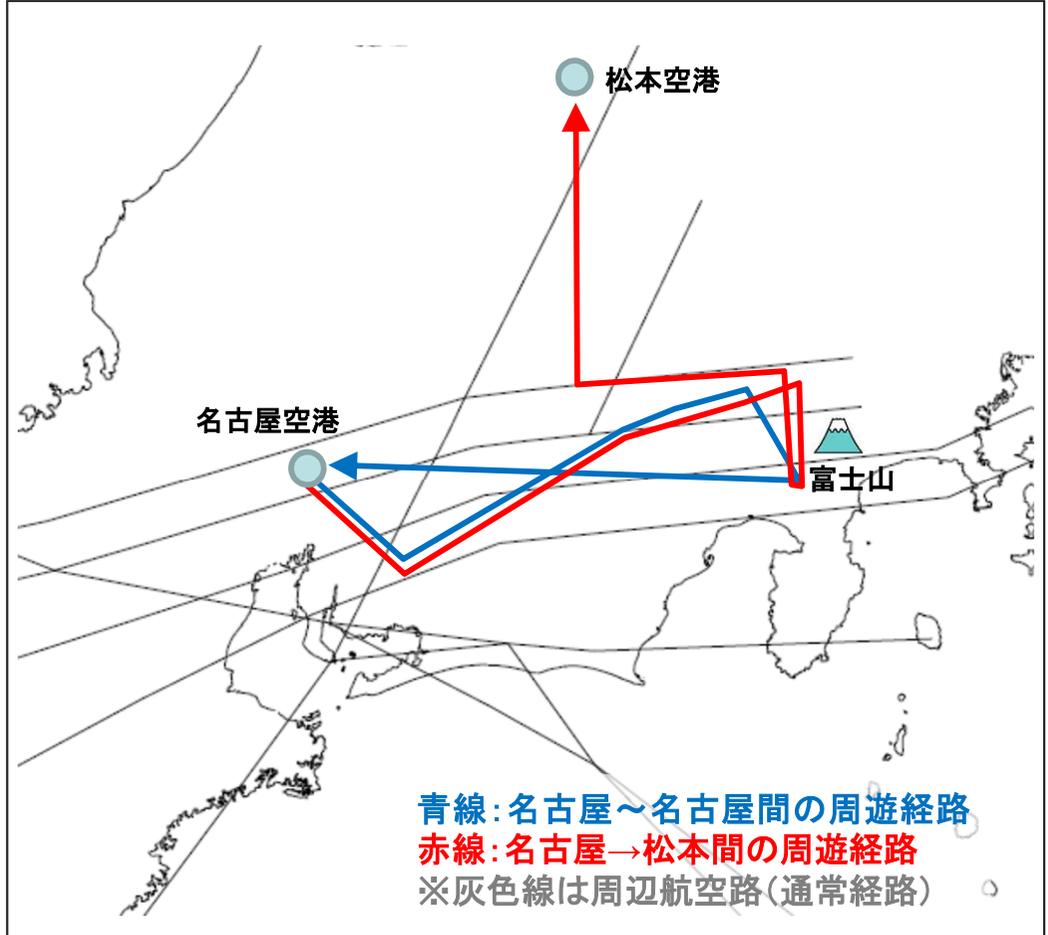


# 4.1) 遊覧飛行等における柔軟な飛行経路の設定支援等

担当部署: 航空局交通管制部  
管制課  
担当者: 後藤(内線51212)

- 遊覧飛行など新たな需要獲得に向けた航空会社の取組に対して、柔軟な飛行経路の設定を支援。  
**(※ 26社、計454件に対応。)**
- 公示された経路によらない自由度の高い飛行経路の設定や民間訓練試験空域における遊覧飛行の実施を可能とするとともに、「初日の出フライト」に伴う航空保安業務の提供時間の臨時延長を可能とするなど柔軟に対応。

【実績例①】 名古屋～松本空港等の富士山周遊フライト経路



【実績例②】 大阪～大阪空港間の周遊フライト経路



# 4.2) 飛行経路の短縮等による消費燃料の削減策(航空路・洋上)

担当部署: 航空局交通管制部  
 交通管制企画課  
 担当者: 井部・今田(内線51112、51126)

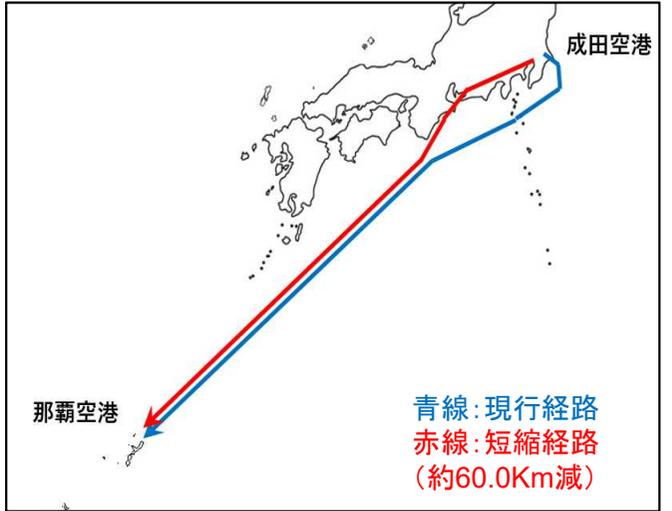
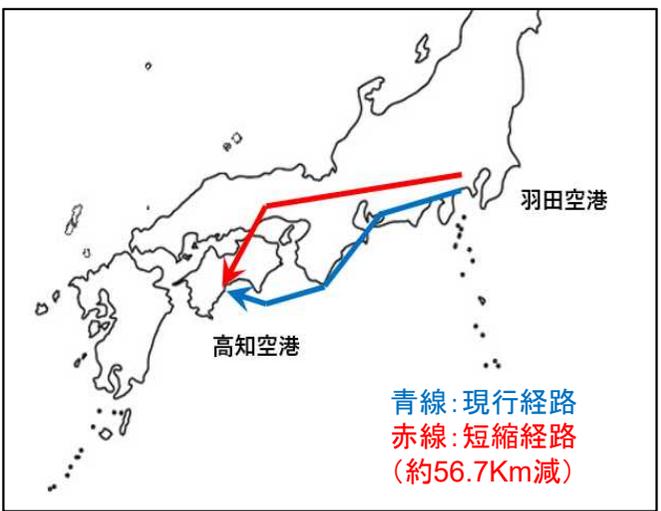
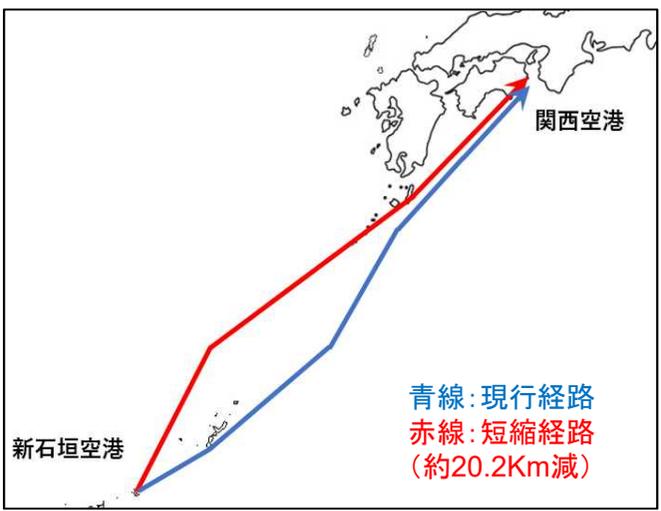
- 減便による交通量の減少を踏まえ、可能な限り飛行中の経路短縮など柔軟運用を実施するとともに、航空会社の要望を踏まえ、継続的に経路短縮や効率的な運航に係る柔軟な対応を実施。(※全本邦社にヒアリングし、13路線において飛行計画経路の短縮を実施中。)
- 航空路空域の抜本的な再編を令和2年11月5日から段階的に開始、より直線的な経路を設定。

(交通量の減少を踏まえた飛行計画経路の短縮例) ※今後も交通量を勘案しつつ、適用路線の拡大に対応

【実施例①: 新石垣→関西】※令和2年11月16日～

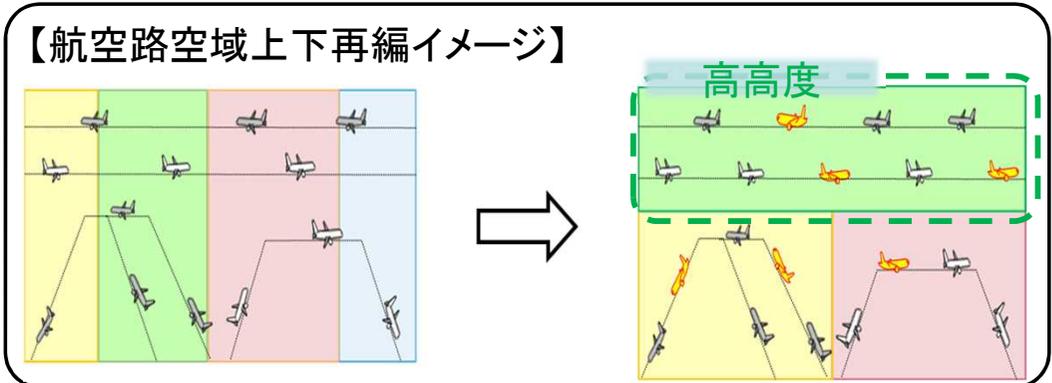
【実施例②: 羽田→高知】※令和2年11月20日～

【実施例③: 成田→那覇】※令和2年11月23日～



## (航空路・洋上における対応策)

- ・航空路空域の上下再編により、国内高高度を一体的に管轄することになり、全域でより効率的かつ柔軟な経路運用を実施し、経路短縮を実現
- ・その他、洋上空域において新たな管制方式の導入などによる運航の効率化を実現

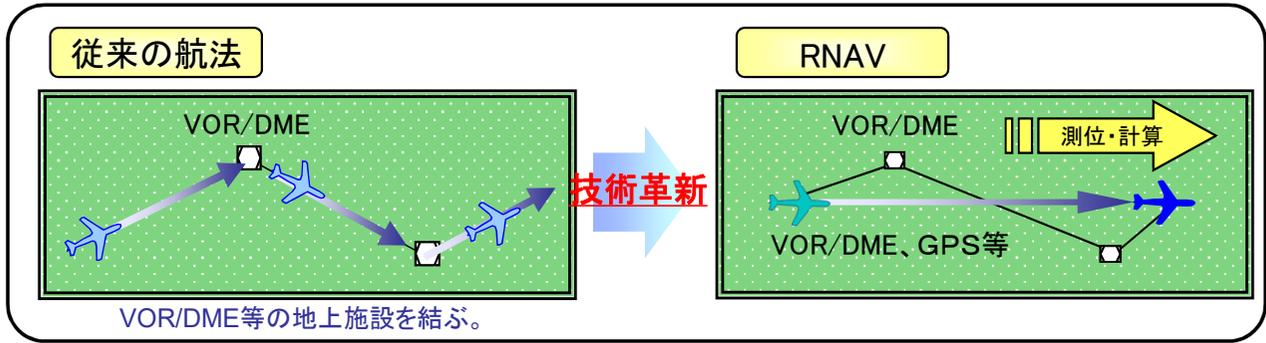


# 4.2) 飛行経路の短縮等による消費燃料の削減策(空港周辺)

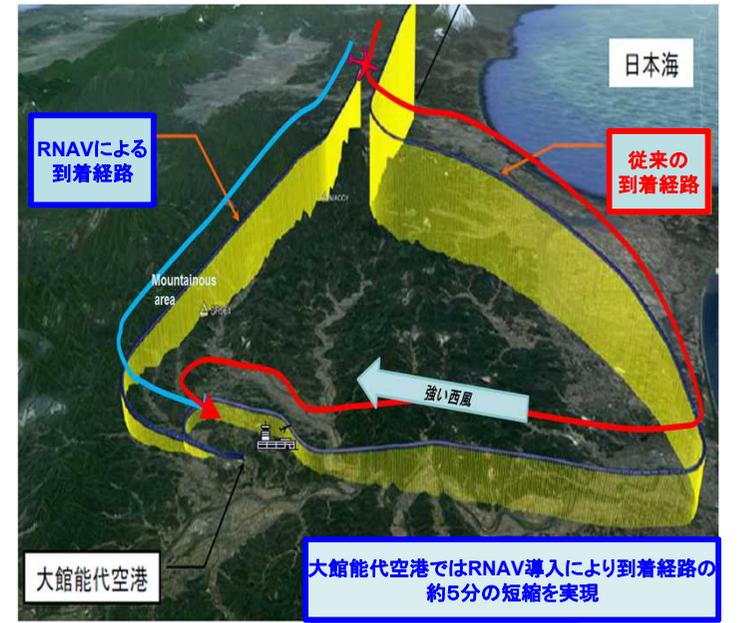
担当部署: 航空局交通管制部  
 管制課空域調整整備室  
 担当者: 増田・永幡(内線51232、51238)

- 従来の航法よりも飛行距離を短縮し、より多くの航空機を効率よく飛行させることが可能となる **RNAV経路等の導入を促進**。(※RNAV:衛星や機上装備を活用して飛行する航法)
- 令和2年度において、国内4空港にRNAVによる出発・到着経路を導入済み。(令和3年度以降についても継続して導入)

【RNAV導入の効果(空域容量増加、経路短縮、遅延低減)】



【経路短縮イメージ(事例:大館能代空港)】

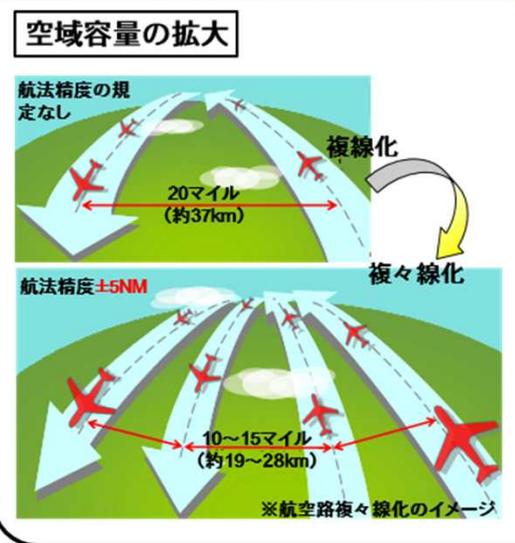


【令和2年度導入】

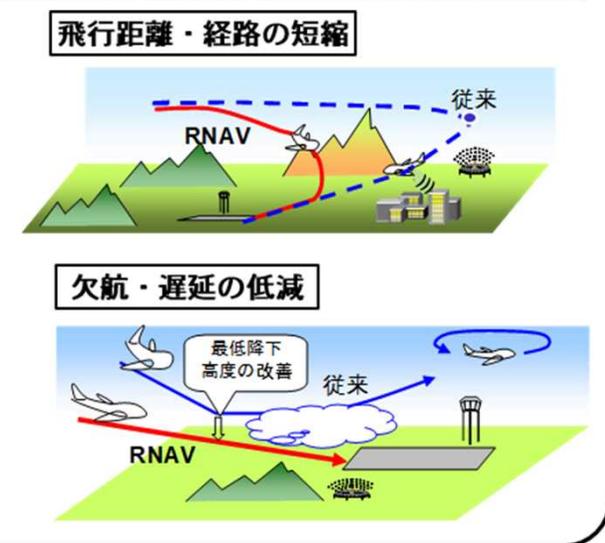
導入空港	導入日(導入済み)	短縮効果(最大値)
函館空港	令和2年12月3日	約3分
丘珠空港	令和3年1月28日	約4分
利尻空港	令和3年3月25日	約8分
奥尻空港	令和3年3月25日	約8分

※函館空港については、到着経路のみ導入

空の交通にとって ... 増加する航空需要への対応



航空機にとって ... 運航効率・就航率の向上、環境負荷軽減



## 4.2)航空需要の回復・拡大に迅速に対応するための安全規制の集中的見直し(乗員についての規制・運用の見直し)

担当部署: 航空局安全部航空事業安全室  
担当者: 松田(内線50163)

- 諸外国の状況や近年の技術・情勢の変化等を踏まえ安全性の維持・向上が図られることを大前提としつつ、規制・運用の見直しに向けた検討を実施している。
- 昨年度は、航空会社を交えた官民で連携を図るための検討体制を構築し、対応の方向性について結論を得た。
- 一部については対応済であり、残りの項目についても引き続き、この対応の方向性に沿って具体的な検討を行う。

### 乗員についての規制・運用の見直しの検討項目の例

#### 航空会社内で実施可能な機長認定の範囲拡大 (対応済)

##### 現行の制度概要

- ・航空会社の航空機に乗り組む機長は、必要な知識・能力を有していることにつき、国の認定を受ける必要がある(機長認定)
- ・機長認定審査の一部は、国の審査官に代わって社内で実施可能

##### 対応の方向性

- ・社内で実施可能な機長認定審査の範囲を拡大する

#### 外国人操縦士活用のための試験等の合理化

##### 現行の制度概要

- ・外国の操縦士ライセンスを有する操縦士が我が国の技能証明を取得する際には、学科・実地試験を受ける必要がある

##### 対応の方向性

- ・外国の操縦士ライセンスを有する操縦士が我が国の技能証明を取得する際の試験方法や手続の合理化を行う

#### 技能証明取得時におけるシミュレータのさらなる活用 (対応済)

##### 現行の制度概要

- ・操縦士に係る技能証明を取得する際に必要とされる飛行経歴に関しては、シミュレータによる飛行経験を充当可能(上限あり)

##### 対応の方向性

- ・操縦士に係る技能証明を取得する際の飛行経歴として充当可能なシミュレータでの時間の上限を拡大する



#### 技能証明取得に関するより柔軟な受験機会の提供

##### 現行の制度概要

- ・操縦士等の技能証明を取得する際の学科試験について、技能証明の各資格について年に数回程度実施

##### 対応の方向性

- ・技能証明取得のための学科試験について、より柔軟な受験機会の提供を可能とする



担当部署: 航空局安全部航空事業安全室  
 担当者: 松田(内線50163)

整備についての規制・運用の見直しの検討項目の例

整備基地開設や機種追加のための手続の見直し (対応済)

現行の制度概要

- 航空会社が整備基地を開設したり、整備基地で取り扱う航空機の機種を追加を行う際には、基地の検査を受け、事業計画の変更手続を行う必要がある



対応の方向性

- 整備基地開設や整備基地で取り扱う航空機の機種を追加を行う場合について、検査等における手続の明確化や手続の柔軟化を図る



部品等領収検査のリモートでの実施を含む合理化 (対応済)

現行の制度概要

- 航空会社は整備に使用する航空機の部品等をメーカーから受領した際には、不具合がないか等の検査(領収検査)を行う必要がある
- 航空会社が整備を委託する場合、航空会社が部品等を購入し領収検査を行った後、委託先へ部品等を供給するが、供給を受けた委託先も品質確保のため部品等の領収検査を行う必要がある

対応の方向性

- 部品等の領収検査について、最新技術を活用したリモートでの実施など効果的な手法の導入を図る



手続の電子化の検討項目の例

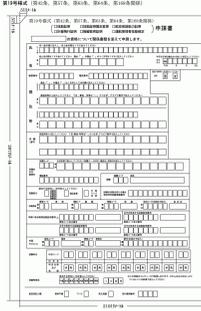
技能証明の申請手続や運航規程等の書類等の電子化

現行の制度概要

- 技能証明の申請は様式に従って紙媒体での申請書により行われている
- 航空法に基づく運航規程(航空会社)・教育規程(訓練会社等)等の各種書類や申請手続については、多くが紙媒体での手続・提出が求められている

対応の方向性

- 技能証明の申請手続や運航規程・教育規程等の認可書類や申請手続について、可能なものからデジタル化を行う



技能証明の申請書様式



紙媒体の規程類

## 5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の維持・強化を支援するための施策

### 共通

空港会社

空港ビル会社

保安検査会社

グラハン

空港給油会社

テナント

#### ■ 雇用調整助成金による支援

○助成率の拡充や一人当たり支給上限額の引き上げ等の特例措置の延長により、空港関連企業における雇用の維持を継続的に支援する。

緊急対応期間：令和2年4月1日～令和4年3月31日まで（予定）

#### ■ 繰越欠損金の控除上限の特例

○カーボン・ニュートラル、DX、事業再構築・再編に向けた投資を行う企業に対し、コロナ禍で生じた欠損金に限り、繰越欠損金の控除上限（現行50%）を、最長5年間、投資額の範囲で最大100%まで引き上げる。

#### ■ 産業雇用安定助成金による支援

○出向元及び出向先双方の企業に対する助成制度を活用することで、雇用の維持を支援する。

#### ■ 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の活用

○各地域の実情に応じた、地方公共団体の必要な事業の実施に対する交付金制度を活用することにより、空港関連企業に対して支援の実施が可能となる。

### コンセッション空港関係

#### ■ 空港施設の整備に対する無利子貸付

○空港運営会社が実施する、滑走路、灯火その他空港の機能を確保するために必要な空港施設の整備に対し、無利子貸付を行う。

#### ■ 空港運営事業期間の延長

○空港運営会社からの申し入れに応じ、空港運営事業期間をさらに1年（通算2年）延長する。今後の航空需要の回復状況等及び空港運営会社からの申し入れを踏まえ、さらなる期間の延長について協議する。

#### ■ 運営権対価分割金の年度越え猶予（北海道・福岡）

○令和2・3年度に支払い期限が到来する運営権対価分割金の支払いをそれぞれ2年間猶予し、加えて、令和4年度分についても年度越え猶予（令和5年度から5年分割払い）を行う。

#### ■ 契約上の履行義務の緩和（施設整備の後ろ倒し等）

○契約上の義務となっている空港活性化投資の後ろ倒し等を柔軟に認めることにより、空港運営会社における当面の資金繰りの支援を実施する。

## 5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の維持・強化を支援するための施策①

### 成田国際空港

#### ■ 令和元年度決算に基づく配当金の免除

○成田国際空港(株)の令和元年度決算に基づく配当金の無配を認める。

#### ■ 滑走路新設等に対する無利子貸付

○成田国際空港(株)が実施する、滑走路新設等の空港施設の整備費用に対し、令和3年度に引き続き令和4年度においても無利子貸付を行う。

#### 【成田空港の更なる機能強化】 B滑走路の延伸、C滑走路の新設 等



### 東京国際空港

#### ■ 国際線バゲージハンドリングシステム整備等に対する無利子貸付

○東京国際空港ターミナル(株)に対して、今後の航空需要の回復・増大への対応に必要なバゲージハンドリングシステム（旅客手荷物搬送設備）等の整備を支援するため、無利子貸付を実施する。

#### <ベルトコンベヤ>



#### <制御装置>



## 5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の維持・強化を支援するための施策②

担当部署：航空局航空ネットワーク部  
近畿圏・中部圏空港課 菊地(内線49632)

### 関西国際空港・大阪国際空港

#### ■ 防災機能強化施設の早期買い取り

○関西エアポート(株)が平成30年台風21号による被害を踏まえ実施している防災機能強化事業において整備された防災機能強化施設(地上化電源施設、護岸等)を、新関西国際空港(株)が迅速に買い取ることで、関西エアポート(株)の資金繰りを支援し、安定的な空港運営を確保する。

#### ■ 第1ターミナル改修事業

○2025年大阪・関西万博に向け、関西エアポート(株)が実施する、関西国際空港第1ターミナル改修事業について、事業費の一部を負担する新関西国際空港(株)に対する財政投融資の活用により、空港機能強化の取組を推進する。

#### 【第1ターミナル改修事業】 国際線エリアの拡大



#### ■ 脱炭素化事業等

○関西国際空港及び大阪国際空港において、2050年カーボンニュートラルの実現等に向けて、財政投融資を活用した航空灯火のLED化等の空港の脱炭素化等を推進する。

### 中部国際空港

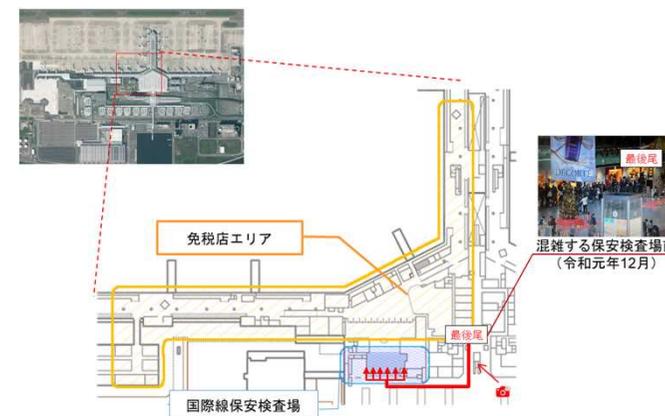
#### ■ 令和2年度政府保証債の前倒し発行

○中部国際空港(株)において、令和2年度政府保証債の発行時期を、当初計画では令和3年3月としていたところ、令和2年6月に前倒し、経営基盤を強化。

#### ■ 第1ターミナル改修事業等

○令和3年度財政投融資により、中部国際空港(株)において第1ターミナルの改修事業等を実施。

#### 【第1ターミナル改修事業】



#### ■ 脱炭素化事業

○中部国際空港において、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、財政投融資を活用した航空灯火のLED化等の空港の脱炭素化を推進する。

## 5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の維持・強化を支援するための施策

### その他空港関連企業関係

#### ■ 国有財産使用料の支払い猶予

空港ビル会社 グラハン 空港給油会社

○空港ビル会社等が支払う国有財産使用料について、支払い期限の猶予を行う。

保安検査会社 グラハン  
空港給油会社 テナント

#### ■ 空港関連企業における体制の維持に向けた支援

保安検査会社 グラハン

○グランドハンドリング会社や保安検査会社に対し、在籍型出向等支援協議会等を通じた情報提供等をはじめ、一時的な労働力移転に向けた情報提供を行う。

- 例1) 在籍型出向等支援協議会等を通じた情報提供を実施
- 例2) 事業者に対し(公財)産業雇用安定センターを紹介

#### ■ 空港会社等に対する空港関連企業の支援の要請

○空港会社等に対して、その他空港関連企業が支払う賃料の猶予を要請する。

○空港会社等において賃料を減免した場合、その損害の額を税務上の損金として算入できることを明確化する。

空港会社 空港ビル会社

### グランドハンドリング関係

#### ■ 軽油引取税の課税免除の特例措置の延長

○空港内でグランドハンドリングの用に供する車両※に係る軽油引取税の課税免除の特例措置について、適用期限を令和5年度まで延長する。

※空港内の貨物の積卸しや運搬、航空機の整備等に使用される特殊車両に該当するものが対象。

#### ■ グランドハンドリングの生産性の向上

○グランドハンドリングについて、ポストコロナにおける外国航空会社等の需要に対応するため、先進技術等の活用を通じた生産性向上の実現に資する支援策を含めた検討を行う。

### (参考) グランドハンドリングの体制強化に向けた取り組み

○令和2年1月に「グランドハンドリング アクションプラン」をとりまとめ、グランドハンドリングについて、系列を超えた体制強化とさらなる能力向上の実現に取り組んでまいりました。  
○この一環として、令和2・3年度予算では人材育成の効率化や資機材の共有化・先進技術等の導入等に向けた検討を実施してきたところです。令和4年度予算でも以下のとおり取り組みを実施してまいります。

#### ■ 地上支援業務（グランドハンドリング）の体制強化（令和2年度予算）

○空港における地上支援業務の機能強化を図るため、引き続き、省力化・効率化に資する無人車両技術の活用を図っていくとともに、人材育成や資機材使用の効率化等に向けた調査を実施しています。

#### ■ 地上支援業務への先進技術等の導入（令和3・4年度予算）

○新型コロナウイルスの感染拡大防止と航空輸送の安定的な提供を両立するため、先進技術等の活用による省力化・省力化・自動化を実現するための調査を実施します。

#### ■ 空港運用への無人車両技術の導入（令和3・4年度予算）

○令和7（2025）年までに無人車両技術を導入するため、必要となる要件（車両技術、インフラ、運用ルール）を整理した導入モデルを構築するとともに、インフラや運用ルールの課題を抽出します。