

## 航空運送事業基盤強化方針

新型コロナウイルス感染症拡大の影響の長期化により、過去に例を見ない規模で航空需要の大幅な減少が続き、本邦航空運送事業者は巨額の赤字を計上するなど航空運送事業に甚大な影響が生じており、我が国の国際及び国内の航空ネットワークの形成に支障を来すおそれがあると認められる事態が発生している。このため、利用者利便への重大な影響を回避するとともに、安全かつ安定的な輸送を確保するため、航空法（昭和27年法律第231号。以下単に「法」という。）第111条の7第1項に基づき、次のとおり、航空運送事業の基盤強化に関する方針を定める。

### 第一 航空運送事業の基盤強化の意義及び目標に関する事項

航空会社（法第111条の7第2項に規定する定期航空旅客運送事業者をいう。以下同じ。）は、かつてない苦境に立たされている。航空需要は、世界規模での新型コロナウイルス感染症拡大による移動抑制や水際対策などの影響を大きく受け、1回目の緊急事態宣言下の2020年5月には、国内線・国際線ともに対前年比90%超の減少という極めて厳しい状況となったが、その後も相次ぐ変異株の出現等により、旅客需要の回復が想定以上に遅れており、依然として先行きが不透明な状況が続いている。

こうした状況の中で、航空会社は、影響の長期化も念頭に置いた上で、固定費の削減や資本金資金の調達、公募増資等により当面の手持ち資金を手厚くするなどの努力を行っているものの、相次ぐ変異株の感染拡大の影響もあり、極めて厳しい経営状況が継続している。また、航空ネットワークの基盤を支える空港会社等においても、影響の長期化により、航空会社と同様、極めて厳しい経営状況にある。

航空ネットワークは、コロナ禍下においても、世界規模での人々の経済活動や消費行動が感染防止策をとりつつ一定程度継続すると考えられる中で、公共交通機関として国民の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不可欠な「空のインフラ」であり、その維持・確保が必要不可欠である。例えば、国際線は、現時点では需要が著しく低迷しているものの、2025年の大阪・関西万博、さらには、訪日外国人旅行者2030年6,000万人の政府目標の達成など、ポストコロナの成長戦略の実現を見据えて、今後の需要増加に対応していく必要がある。また、国内線のネットワークは、幹線、地方路線、離島路線も含め、人々の日々の生活を支えるとともに、大都市圏との交流人口の拡大、今後のインバウンド需要の地方への取り込みなど、地域の社会経済活動を支える基盤として、欠くことのできないものである。

こうした航空ネットワークを支える航空会社等において、今後もこのような厳しい経営状況が続くと、機材等の供給体制の縮減により航空ネットワークが縮小し、ポストコロナの航空ネットワーク拡大にも支障が生じるおそれがある。このため、利用者利便への重大な影響を回避し、我が国にとって今後も必要な安全かつ安定的な輸送を確保できるようにしていくためには、航空運送事業の基盤強化のために政府及び航空会社がそれぞれ講ずべき施策・措置を明確にし、実行することにより、今後の需要回復に速やかに対応するとともに、訪日外国人旅行者2030年6,000万人の政府目標の達成などポストコロナに向けた需要増加に対応するために必要な供給体制を確保していく必要がある。

具体的には、航空会社等に資する政府の支援策として、公租公課の減免や資金繰り支援などの支援策を講じることとする一方、航空会社においても、自助努力としてのコスト削減や

資金調達、ポストコロナに向けた需要増加に対応するための機材導入等の成長投資を実施していくなど、国と航空会社が一体となって航空運送事業の基盤強化に向けた取組を進めていく必要がある。

また、航空・空港関連企業は、約 24 万人の雇用を支えており、航空業界の人材は、日々の安全運航を支え、航空ネットワークの維持・確保の観点からも、その雇用の維持は極めて重要である。運航乗務員や客室乗務員をはじめとする航空業界の人材には高い専門性が求められ、長期にわたる訓練や経験が必要となるものである。航空会社等においても、社員の一時帰休、社外への出向等を実施することにより雇用維持を図りつつ、一時的に事業規模を縮小するなど、様々な工夫を行っている中、政府としても、その雇用維持のための支援を行うことが必要不可欠である。

## **第二 航空運送事業の基盤強化のために政府が実施すべき施策に関する事項**

航空運送事業の基盤強化のため、政府としては、航空会社に対して、機材投資等のための支援をはじめ、資金繰り、雇用維持、収益性向上、コスト削減、国際競争力強化等の観点からの支援を以下のとおり講じることとする。

引き続き、今後の航空需要の動向や経営状況を注視しつつ、航空会社の実情等を踏まえ、適時適切に対応していく。

### **1. 航空会社の機材投資等の支援のための施策**

航空ネットワークは公共交通として国民の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不可欠な「空のインフラ」である。その担い手である航空会社は、新型コロナウイルス感染症による甚大な影響が長期化し、極めて厳しい経営状況が続く中、今後の航空需要の回復に速やかに対応するとともに、訪日外国人旅行者 2030 年 6,000 万人の政府目標の達成などポストコロナの成長戦略の実現に向けて、必要な供給体制を確保していくため、航空会社の機材投資等を支援する必要がある。そのため、令和 3 年度においては、公租公課の減免措置として、国内線に係る空港使用料（着陸料、停留料、航行援助施設利用料）について、合計で約 90%の軽減を行うとともに、航空機燃料税について、税率をコロナ前の 18,000 円/kl から 9,000 円/kl 等へ軽減する措置を実施した。また、令和 4 年度に入っても、引き続き極めて厳しい経営状況が続いていることから、国内線に係る空港使用料について、合計で約 60%の軽減を行うとともに、航空機燃料税について、税率をコロナ前の 18,000 円/kl から 13,000 円/kl 等へ軽減する措置を実施することとする。

### **2. 資金繰り等の支援のための施策**

新型コロナウイルス感染症の影響が長期化する中、その影響が続く間、航空会社を含め、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた事業者に対して業種横断的に、日本政策投資銀行等の危機対応融資等を活用した、資金繰り支援や財務基盤強化のための資本性資金による支援を行っていくこととする。

### **3. 雇用維持のための施策**

航空会社において、社員の雇用維持のため一時帰休や教育訓練、社外への出向など様々な工夫を行っている中、政府としても、こうした航空会社の自助努力を支えるため、雇用維持のための支援を行う必要がある。

具体的には、運航乗務員の乗務資格を安全を確保しつつ維持するための措置を実施する

ことなどにより、航空会社の社員が引き続き安全かつ安定的な運航に寄与できるような雇用環境を整備していく。また、雇用調整助成金による支援を行うとともに、出向元及び出向先双方の企業に対する助成を行う産業雇用安定助成金による支援等を行うこととする。

#### 4. 収益性向上努力を支援するための施策

運航にあたっては、まずは、感染拡大防止策の徹底により、安全・安心な利用環境の確保に努めることが重要である。2020年5月には、航空会社等の各業界団体が自主的な取組として策定された『航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン』について随時改訂しながら、これに基づいて感染拡大防止策に取り組んでいるところである。政府としても、現在行っている航空会社における感染防止対策の補助等をはじめ、感染拡大防止策への必要な支援を行っていくことで、航空会社の取組を促す必要がある。

国内線については、国際線に比べて早期の需要回復が見込まれるが、国内需要の回復を下支えするような需要喚起策は、今後の情勢を踏まえつつ、適切に対応していくこととする。また、国際線については、国内外の厳しい感染状況を踏まえた水際対策等により極めて厳しい需要動向が続いているが、今後の感染の収束の状況等を十分に踏まえ、関係省庁と連携しながら国際的な人の往来再開に向けて適切に対応していく必要がある。

このほか、旅客機の客室内での貨物運送の実施や、欠航している国際線機材を活用した遊覧飛行等における飛行経路設定の柔軟化など、必要な輸送需要への的確な対応や新たな航空需要獲得等についても、継続して支援を行っていくこととする。

#### 5. コスト削減努力を支援するための施策

航空分野では、安全確保の観点から航空機・乗員・運航・整備等について、国際的な整合性もとりつつ種々の安全規制が課されているが、技術の進展等も踏まえて、随時、規制や運用の見直しが行われてきた。こうした中で、今般のコロナ禍に端を発する航空・空港関連企業を取り巻く状況を踏まえ、短期的には各社の事業継続を支え、さらに、中長期的にはポストコロナを見据えコスト削減を支援する観点から、安全確保を大前提として、今後見込まれる航空需要の回復に対応した事業展開を支援するための規制や運用の見直しを集中的に行うこととする。

具体的には、乗員・整備分野における安全にかかる手続の合理化・柔軟化等を講じていくとともに、飛行経路の短縮等により消費燃料の削減を図っていくこととする。

#### 6. カーボンニュートラルへの対応など国際競争力強化のための施策

政府全体では、2050年カーボンニュートラルの実現を目指し、脱炭素化を進めることとしており、航空分野においても、各国の航空会社が脱炭素化を進める中、我が国の航空会社がこれに取り組むことは、利用者から選ばれ続けるために極めて重要であり、国際競争力の強化に資するものである。

具体的には、機材・装備品等への新技術導入、飛行経路の短縮といった管制の高度化による運航方式の改善や SAF（持続可能な航空燃料）の導入促進など、運航分野における CO2 削減に資する取組を、関係省庁とも連携し積極的に進めるとともに、後述の空港分野における CO2 削減の取組と積極的に連携することとする。

また、今後策定される航空脱炭素化推進基本方針に基づき、航空分野全体における脱炭素化のための取組を、より一層推進していくこととする。

### **第三 空港の機能の確保のために政府が実施すべき施策に関する事項**

空港は航空運送事業を営むために欠かすことのできない重要なインフラであり、航空運送

事業の基盤強化のためには、空港の機能の確保も同様に必要である。

空港の機能は、滑走路や誘導路といった空港の施設だけでなく、空港会社、空港機能施設事業者をはじめ、グランドハンドリング（空港地上支援）、航空機給油、保安検査等のサービスを提供する様々な空港関連企業によって支えられている。しかしながら、今般の航空需要の大幅な減少により、空港関連企業はいずれも収入が激減しており、大変厳しい経営環境にある。

引き続き当面の航空需要の先行きは見通せないものの、このような状況にあっても、空港の機能を確保し、航空運送事業の基盤強化を図るため、ポストコロナも見据えて必要な空港整備については、政府として、着実に推進するとともに、以下の支援や取組を講じることとする。

#### 1. 空港関連企業の維持・強化のための施策

民間空港会社（空港法（昭和31年法律第80号）第4条第1項各号に掲げる空港の設置管理又は運営を行う会社をいう。以下同じ。）は、主要空港の根幹を支えており、国内・国外の航空ネットワークの基盤となるこれらの空港の機能確保について非常に大きな役割を担っている。そのため、民間空港会社等による設備投資が円滑に行われるよう、民間空港会社等が実施する滑走路の新設・改修、ターミナルビルの改修等の空港の施設の整備に対し、無利子貸付による支援や財政投融資の活用等を行う。あわせて、資金繰りの改善に向け、運営権対価の支払猶予や契約上の履行義務の緩和等による支援を行うこととする。

同様に、空港機能施設事業者、グランドハンドリング、航空機給油、保安検査等の空港の機能確保のために必要不可欠な空港関連企業に対し、国有財産使用料等の支払猶予により、事業継続に向けた資金繰り支援のための措置を行うこととする。あわせて、新型コロナウイルス感染症の影響が続く間、空港関連企業を含め、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた事業者に対して業種横断的に、日本政策投資銀行等の危機対応融資等を活用した資金繰り支援等を行っていくこととする。また、航空機の運航に必要なグランドハンドリング（航空機給油含む）については、2020年1月に策定した「グランドハンドリングアクションプラン」を踏まえ、人材の確保、資機材の共有化・共通化、業務の省力化・自動化等に資する先進資機材の導入等を通じ、体制強化を図ることとする。保安検査については、現場の関係者や有識者との議論を踏まえ、検査員の労働環境の改善等を含む、保安検査の量的・質的向上に向けた取組を進めることにより、体制強化を図ることとする。

#### 2. 雇用維持のための施策

空港関連企業各社において、社員の雇用維持のため一時帰休や教育訓練、社外への出向など様々な工夫を行っている中、政府としても、こうした空港関連企業の取組を支えるため、雇用維持のための支援を行う必要がある。

具体的には、雇用調整助成金による支援を行うとともに、出向元及び出向先双方の企業に対する助成を行う産業雇用安定助成金による支援等を行うこととする。

#### 3. 感染拡大防止のための施策

空港の機能の確保にあたっては、利用者の安全・安心の確保も重要であることから、空港関連企業において、前述の『航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン』に基づいて、感染拡大防止策に取り組んでいるところである。政府としても、安全・安心な利用環境の維持・確保に向けた取組を促す必要があることから、現在行っている、空港における感染リスクを最小化するための受入環境整備に向けた補助等をはじめ、感染拡大防止策への必要な支援を行っていくこととする。

#### 4. 空港のカーボンニュートラルの対応のための施策

第二の6. に掲げる政府全体の 2050 年カーボンニュートラルの実現に向けた取組と歩調を合わせつつ、空港においても、事業継続性の確保やグリーンリカバリーの観点から、空港の施設・車両の生産性向上にも資する投資、空港における航空機の燃料消費を削減する施設整備、空港の再生可能エネルギー生産拠点化などを進めつつ、今後策定される航空脱炭素化推進基本方針に基づき、より一層の空港の脱炭素化のための取組を積極的に進めていくこととする。

#### **第四 航空運送事業の基盤強化のために定期航空旅客運送事業者が講ずべき措置に関する事項**

航空会社においては、必要な航空運送事業の基盤強化にあたって、第一に掲げる航空運送事業の基盤強化の意義及び目標に沿って、以下の取組を講じていくことが必要不可欠である。

##### 1. 事業構造の変革

航空会社は固定費の割合が高い収支構造であるため、固定費等のコスト改革を積極的に進めるとともに、収益力を向上させるために必要な取組を積極的に展開すること等により、今後の事業環境の変化にも対応できるような事業体制の構築に努める必要がある。

また、今般の新型コロナウイルス感染症の影響による市場環境の劇的な変化を受けて、ビジネス需要の回復の遅れなどの指摘もある中、インバウンドの復活を見据え、アジアを中心とした成長市場における底堅い航空需要を取り込むために、例えば、中長距離 LCC 事業を強化するなど、攻めの姿勢で従来の事業構造を変革し、ポストコロナにおいても持続的成長が可能なビジネスモデルへの転換を図っていくことが望まれる。

さらに、事業の多角化による新たな収益確保にも努めていくことにより、リスク耐性の強い事業体制の構築を図る必要がある。例えば、新型コロナウイルス感染症による影響が旅客需要に比べて限定的である貨物需要を積極的に展開していくことや、また、非航空系分野においても、顧客基盤や人材などのリソースを活用した新しいビジネスモデルの創出など新たな収益機会を創出していくことにより、航空運送事業を下支えしていくことにつながると期待される。

このような中で、令和3年度に引き続き、令和4年度においても空港使用料や航空機燃料税が減免されることとなっていることを踏まえ、今後の需要回復に速やかに対応できる供給体制の確保やポストコロナに向けた需要増加への対応のために、機材導入等の設備投資を進める必要がある。その際、5. に掲げるカーボンニュートラルへの対応を念頭に置くことが重要である。

##### 2. 財務基盤の強化等

航空各社において適宜政府の支援策も活用しつつ、必要に応じて、金融機関からの融資等により資金繰りを確保するとともに、需要回復に速やかに対応できる供給体制やポストコロナに向けた成長投資の確保に対応できるよう、資本金劣後ローン等の資本金の調達や公募増資等の実施により財務基盤の強化に努めることが必要である。

##### 3. 雇用維持

航空各社において、航空需要の大幅な減少を受け、一時帰休や教育訓練、社外への出向等を実施しているところであるが、雇用調整助成金や令和3年度に措置されている産業雇用安定助成金を活用しつつ、引き続き将来の成長のための雇用維持を図っていくことが重要である。

#### 4. 感染拡大防止策への対応

新型コロナウイルス感染症による影響が依然として続いている中、航空会社は、2020年5月に策定した『航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン』も踏まえ、機内消毒や機内等でのマスク着用の要請などの感染拡大防止策や、搭乗前の検査サービスの提供等を実施することにより、安全・安心な利用環境の確保にも努める必要がある。

#### 5. カーボンニュートラルへの対応

脱炭素化の世界的時流に乗り遅れず、国際競争力を強化するためにも、カーボンニュートラルの実現に資する SAF（持続可能な航空燃料）の活用や、低燃費機材の導入などの CO2 削減のための設備投資、第三の 4. に掲げる空港分野における CO2 削減の取組と積極的な連携を図ることが必要である。

### **第五 その他**

#### 1. 空港整備勘定の収支を長期的に均衡させるための方針

令和3年度及び令和4年度における空港使用料及び航空機燃料税の減免による歳入の減少に伴う空港整備勘定の借入金の償還により、空港整備事業に充当する財源が減少することを踏まえ、旅客需要の回復後における空港整備需要の増加等に対応するため、空港整備勘定の収支均衡のための措置が必要となる可能性があることから、旅客需要の増加に伴う増収や空港整備勘定の歳出の適正化についても留意して、空港使用料の見直しについて検討し、必要な措置を講ずる。

具体的には、令和7年度から18年度にかけて、年間100億円程度の財源減少が生じると見込まれることを踏まえ、その回復を図るため、空港使用料を適正な水準に定める。

#### 2. 本方針の変更・廃止

今後の事態の推移に応じて、例えば、新型コロナウイルス感染症の航空会社に対する影響の程度や影響が生じている事業範囲が変化する場合など、本方針に記載する航空運送事業の基盤強化に向けた取組等を変更する必要がある場合には、本方針を変更することとする。

また、法第111条の7第1項に規定する「甚大影響事態」の状況が解消した場合には、本方針を廃止することとする。