

1. 燃料価格高騰対策について

近年の燃料価格の高騰は、交通運輸事業者の自助努力の限界を超え、経営収支は悪化の一途をたどり、事業存廃の岐路に立たされているといっても過言ではない。また、そのことが労働環境の悪化や労働条件の切り下げにつながり、安全運行体制への負の影響が強く懸念される。については、燃油費高騰対策として助成金等の拡充や軽油引取税等の支援を講じられたい。

【回答】

燃料高騰対策について政府としては、これまで原油価格の高騰が国民生活の経済活動に与える影響を緩和することを目的として、燃料油価格激変緩和事業を実施しているところです。これまで原油価格の変動に応じて補助率を調整しながら、5月から徐々に引き上げる形で最終的にガソリンであれば1L当たり10円の引き下げを実施しています。

本施策は旧暫定税率の扱いについて結論を得るまで自主的に実施するという施策であり、いつまで続くか、今後どうなるかは決まっていますが、5月からは一定の期間、実施していくものと予定しています。

引き続き、燃料費の高騰対策を、政府としてもしっかりと行ってまいります。

2. 次世代燃料推進に向けた補助の創出について

国は、カーボンニュートラルを推進する立場であることから、次世代燃料車両の導入を推進しているが、車両価格が割高であり、国交省は車両差額の補助制度を設け導入支援を推進している。

燃料電池バスの燃料である水素については、電気料金の高騰などから価格が当初の2倍以上となり、軽油に比べ、距離当たりの単価は4倍近くになっている。また、合成燃料についても高価なため導入しづらい。については、水素等次世代燃料について新たな補助制度の創設を検討されたい。

【回答】

燃料電池自動車の導入促進に当たり、「ユーザー」「(車両)メーカー」「(水素を供給する)水素ステーション事業者」の三者が一斉に進み出なければならないと考えています。

ユーザーの立場では、まだ車両自体高価であり、水素燃料費も高価であることから、

価格が下がらないと使用できない。一方、車両メーカーは、台数が売れないと製造コストが下がらず、販売に際しても水素ステーションがなければユーザーは増えない。水素ステーションの立場では、ステーションを建てたとしても自動車が来ないと採算が取れず、確約がなければという、いわゆる「三すくみ」の構造に陥っています。

これまで燃料電池自動車については、トヨタの MIRAI など乗用車を中心に導入を進めてきたところですが、今後は燃料電池の特性を鑑みて、トラック、バスなどの商用車に重点化していく方向です。トラック、バスといった商用車を導入促進する重点地域を公募し、審査中です。重点地域に対し、国からの集中的支援に加え当該地域の自治体から支援により、よりリソースを集約させていくこととなります。重点地域に対する支援においても、水素の供給コストは高く、相当な赤字を出して国は今の販売価格を維持している状況となっています。トラック、バスなどの商用車は水素消費量が大きく、販売が上がれば益々赤字となることが予想されており、今後は、重点地域の水素ステーションに対し国がその追加的な支援を行っていきます。

具体的には水素 1 キロ当たり 700 円程度を目指し、水素供給量に応じたコストを支払うことにより少しでも価格を下げることを考えているところです。

3. 航空法と航空機製造事業法の重複について

国の認定事業場を有する事業者に対して「航空法」と「航空機製造事業法」の重複がある項目については、航空機製造事業法の適用から修理に関する認可を条件付き（航空法 20 条に定める修理に関わる認定事業場）で適用外とする軽減措置等によって、事業者・働くものの視点に立った抜本的な見直しを図るべきである。国

（経済産業省）として航空機製造事業法で必要な国家資格である航空工場検査員の養成は、現在おこなっていないと認識している。本邦認定事業場が航空法で規制されている中で、航空機製造事業法の制限を上回ることは運用上、考えにくい状況となっていること、また、航空機製造事業法で規制される修理や整備事業の許可、国の監督などの範囲は航空法で網羅されていること、さらに今後、世界的な航空機数の増加が見込まれる中、需要が高まる MRO 事業者をはじめとする認定事業場がスピード感を持って成長していく重要性も踏まえれば、4 M (MAN/MACHIN/METHOD/MATERIAL) を整えている国の認定事業場においては航空機製造事業法を適用外とするべきである。国の認識を明らかにされたい。

【回答】

航空法と航空機製造事業法はそれぞれ異なる目的で必要な措置を講じているところ
です。

他方で、事業者の負担軽減の観点から、例えば航空法に基づく事業場認定取得者が

航空機製造事業法の認可申請手続きを行う場合における提出書類の簡素化をするなど、必要な見直しについては行ってきたという経緯があります。

今後、事業者からの意見、要望を参考としながら、国土交通省と連携を取りながら、皆様の負担軽減に向けて必要な見直しについて検討を進めてまいります。

4. GX経済移行債の航空関連産業への適用について

「GX経済移行債」の適用については、国産SAFの研究開発投資が最優先であり、この促進に向けて民間事業者間での切磋琢磨が期待される。令和7年度予算では、協業体制でMRO拠点を集約・増強することによるMRO事業を含む一貫した事業能力の獲得、競争力のあるサプライチェーンの構築等に対する投資補助が措置されることとなった。大型の原動機のテストセル拠点を国内に設置することで、次世代の完成航空機開発に向けた知見を獲得するとともに、従来おこなわれていた海外基地へのテスト委託を内製化することも可能となり、総合的に脱炭素に資する極めて重要な取り組みとなる。このねらいについて、国の認識を明らかにされたい。一方、エアラインが実施する脱炭素対策の中で効果が高いのは、低燃費機材への更新である。急増するインバウンド拡大への対応と、それによる観光立国を実現する上で、次世代航空機開発が実現するまでの当面の間、本邦航空会社の新造機導入は不可欠であり、低燃費航空機購入にも適用すべきである。この点についても、あわせて認識を明らかにされたい。

【回答】

航空機産業の課題と今後の整備の方向性は、拡大する市場の獲得と、軽量化、効率化あるいは環境新技術と適応に、排出削減を目指すことになっていきます。GX経済移行債では、3本の事業を展開しており、一つ目は機体の軽量化、生産技術の実証、二つ目がエンジンの高効率化、三つ目が現在海外に依存しているエンジンMROの整備体制の確立です。

MRO事業については、これまでの取り組み自体は航空機産業全体の収益基盤の構築と整備を開発の方にフィードバックを行うことにより、産業としてインテグレーション能力を獲得していくという観点で重要と考えているところです。

また現状は、整備キャパシティが不足していると認識しており、MROの多くを海外に依存しているのが現状です。国内の関係事業者がしっかりと連携をして海外事業の獲得を見据えた形で、創出事業に変革をしていくことが必要だと考えており、以上の方針に沿って事業者を支援してまいります。

低燃費機材の更新については、GX経済移行債の予算では、排出削減のG、成長性のXの両立を目指す事業について支援してまいります。

現行の低燃費機材への更新については、特にX、成長の効果が限定的であり、GX
経済移行債を起用することは困難であることをご理解ください。