

交運労協 FAX ニュースNO. 22

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル 3階 発行日 2013年9月12日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行人 交運労協 関 政治

交運労協URL <http://www.koun-itf.jp>

【2014年度予算概算要求説明会】

国土交通省航空局、観光庁と交渉！

1. 航空局

9月11日（水）9時45分より、合同庁舎2号館7階航空局C会議室において、「2014年度予算概算要求」について説明を受けた。交運労協からは、山本部長をはじめ16名、交運労協政策推進議員懇談会からは、近藤衆議院議員、三日月衆議院議員秘書、高木衆議院議員秘書、航空局からは坂野総務課長をはじめ13名が出席した。



議事の進行は、近藤衆議院議員の挨拶で始まり、航空局の各担当者から予算要求に関する特徴的な要点説明を受けた後、各構成組織の担当者から説明内容に関わる疑問点等を質し、再回答を受ける形で進行した。

2. 観光庁

同日の11時からは、同会議室において、「2014年度予算概算要求」について説明を受けた。交運労協からは、山本部長をはじめ15名、交運労協政策推進議員懇談会からは、近藤衆議院議員、田城参議院議員、三日月衆議院議員秘書、高木衆議院議員秘書、観光庁からは岡野総務課企画官をはじめ6名が出席した。



議事の進行は、近藤衆議院議員と田城参議院の挨拶で始まり、岡野企画官から予算要求に関する特徴的な要点説明を受けた後、各構成組織の担当者から説明内容に関わる疑問点等を質し、再回答を受ける形で進行した。

航空局並びに観光庁への要請事項並びに回答については、関係各省庁との交渉が終了次第、報告書としてとりまとめ、各構成組織、各地方・県交運労協に送付する。

【航空局】への要請事項

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。

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。

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。

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。

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、抛削削減リスクを孕む航空会社からの抛削ではなく、国が一般財源により全額負担すべきである。

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。

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。

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組むとともに、必要な調査・研究の予算を確保されたい。

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。

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。

11. 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ない。

12. 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ない。

【観光庁】への要請事項

1. 入国審査の迅速化に向けて

法務省が主体となった「訪日外国人 2500 万人時代の出入国管理行政の在り方に関する検討結果（中間報告）」によると、出入国手続きの自動化の方向性が示された。自動化ゲートの利用者拡大に必要な予算措置を講ずるとともに、それまでの間、スムーズに短時間で入国審査が行えるよう、ブースの増設や審査官の増員配置などに向けた予算を確保されたい。（主に、成田、羽田、関西、中部、新千歳の各空港）。

2. 外国人旅行者の接遇向上策について

外国人旅行者が訪日旅行を通じて、日本に対して良い印象を持つと共に、再度来日してもらうことや、母国にて日本の宣伝をしてもらうことが必要である。そのためには、旅行の質・満足度を向上させると共に訪日外国人のニーズを把握し、緊急時における適切な対応を担う地上手配業務の役割は極めて重要である。地上手配業者の接遇向上に向けて登録制の導入など実効性を確保でき

る制度構築にむけた必要予算を確保されたい。

3. 案内標識の整備について

訪日外国人旅行者への案内標識は、「案内標識におけるガイドライン策定」等により、公共交通機関での取り組みは進んでいる。一方、観光地や宿泊施設などにおいては、中国語や韓国語の表記整備についてはあまり進んでいないのが現状である。英語以外の言語ガイドラインの策定と、表記整備に向けた費用補助金の支援に向けて必要予算を確保されたい。

4. 国内旅行市場活性化に向けた積極的な取り組みについて

ニューツーリズム創出・流通促進事業は、実証実験の追跡調査による課題を整理し、国内旅行市場活性化のために引き続き積極的に取り組むための予算を確保されたい。また、歴史的建造物や産業遺産については、潜在的な観光資源としての需要もあり、観光圏の指定地域にかかわらず維持、活用をしていく必要がある。国として積極的に財政的支援を検討し必要予算を確保されたい。

5. パスポート取得手数料の減免や手続きの簡素化

若年層の出国者数の減少が顕著であるが、その原因は、少子化・景気動向・意識変化・多様性などが考えられる。しかし、若年層の海外旅行離れは、海外文化や風土を体験する機会の喪失といったことから、日本の将来を考えていくにあたっては極めて憂慮すべきことである。旅券発給数をみても 2004 年度をピークに漸減傾向は明らかであることから、観光庁の目標（日本人海外旅行者数 2 千万人）にも連動させた若年層の海外渡航優遇施策について、パスポート取得手数料の減免をされたい。

（具体的検討項目）

- ・12 歳未満に適用されている旅券発給手数料の減額措置を 25 歳未満まで引き下げられたい。

6. 「旅行版エコポイント」や「旅行減税」制度創設について

旅行需要の創出・活性化の具体策の一つとして、公共交通機関を利用した旅行者の企画商品を利用した場合など環境への貢献に対し補助金を支出する「旅行版エコポイント」や国内消費を拡大による日本経済の活性化をはかるため「旅行減税」といった施策の創設に必要な予算措置を講じられたい。

7. 日本政府観光局（JNTO）の機能強化

海外でのプロモーションや日本への情報提供を担う日本政府観光局の役割は重要である。諸外国の事例なども参考に、積極的な取り組みができるような人員配置や機能強化をはかるための予算措置を講じられたい。

以上