

【2025年政策・制度要求】

国土交通省・航空局から回答を受け、意見交換を行う！

交運労協は、5月22日14時より、合同庁舎2号館共用会議室において「2025年政策・制度要求」について国土交通省・航空局から回答を受けた。交運労協から9名が出席した。

冒頭、航空・観光部会内藤部会長（航空連合会長）は、「航空局としての政策をまとめていただいている中、我々も意見交換をさせていただきたいと思っている。コロナ禍を経てから、大きく業界を取り巻く構造が変わっていて、特に国内線は収益的にも非常に厳しい状況が続いており、さらには人口減少やワークスタイルの変化等、難しい課題がある。一方でインバウンドは、非常に好調で、観光を柱にしっかりと日本の社会経済に貢献していきたいと考えている。空港整備勘定や航空機燃料税のあり方など、変えていかなければならない局面にあると考えている」と挨拶した。以降、同局から以下の要求項目について、回答を受けた後、各構成組織よりそれぞれ質問および要請を行い、意見交換を終了した。なお、主な発言内容は以下のとおり。



<航空機燃料税と公平な競争環境の整備について> (航空連合)

航空連合は結成以来、空港整備勘定の抜本的な見直しと航空機燃料税の廃止を申し上げてきた。現状足元では国内線事業の不振という構造的な問題が顕在化している。地域航空会社などは、事業者単位で見ると非常に大きな赤字を抱えている。地方路線を担う中堅の航空会社も昨年度、今年と黒字化見通しであるが、相当程度厳しいというのが実態である。大手のJAL、ANAについても、昨年度大きな黒字であるが、社内の会計管理では国内線事業の収支も均衡に近い状況であり、国際線で大きく稼ぐことにより国内線の厳しい状況を救っているのが実態である。

このような大きな環境変化、構造変化にどのように対応するのか、喫緊の課題になっている。航空機燃料税が1972年の創設時には初期の目的があったということは承知しているが、現状空港は外製化している。国内線事業、国民の足としての航空ネットワークインフラが持続可能なものに移行していくためにも、航空機燃料税のあり方を考えていくべきだ。

(回答)

本邦航空会社、特に国内線について、コロナ禍後ビジネスのお客様の減少や社会情勢の変化により、事業環境が大きく変化をしたことで、収支が厳しいということは我々としても承知しているところだ。構造的な変化に対する抜本的対応というところは、弊局事業課を中心に、別途ご相談をさせていただいている。

航空機燃料税については、空港整備の財源として徴収させていただいているが、今後は新たに空港を設置することは考えづらいものの、維持・管理・整備や防災・減災対策含めて必要な事業に充てられているところだ。モードは異なるが自動車の車体課税のように様々な税が課されているところで、航空機に対してはどうするとなった際に、航空機は単独で課税するとなった。税調などを含めた全体的な議論になっていくものと考えている。いずれにせよ、航空事業者の経営状況も踏まえつつ引き続き検討していく。

(航空連合)

国際線における外国航空会社との公平な競争環境について回答をお願いしたい。

(回答)

航空機燃料税に関して、国内線のみ課税ということであるが、これは二国間協定を各国それぞれと結んでいく中で決まってくる。例えばアメリカも航空機燃料税に類するものを課しているものの、国内線には課されている一方で、国際線には課されていない。国際線を含めて、必ずしも一方的にその競争力、競争関係がおかしいとは言いきれないのではないかな。

一方で、国内専門の事業者は事業環境が変化し経営が苦しいという現実もあり、公租公課全体を含めた中であり方として何が適切かということは、しっかり皆さんと検討していきたい。

【航空機燃料税】

- ・1972年に創設された国税であり、国内線のみ課税され、本邦航空会社のみが負担。
- ・本邦航空会社から徴収したうちの11/15は一旦、一般会計を通じて空港整備勘定の歳入に、残り4/15は「航空機燃料譲与税」として地方自治体に配分(2025年度)。
- ・2011年度(民主党政権下)に初めて減免措置が実現(当初3年間、その後3次にわたる延長)。(なお「航空機燃料譲与税」は減免の対象外)
- ・コロナ禍で航空会社が多額の負債を抱え、厳しい財務状況に陥ったことなどを踏まえ、2023年度より5カ年に渡る減免措置を決定。

【空港整備勘定】

- ・1970年に設置された、国の特別会計(当時は「空港整備特別会計」)。
- ・航空輸送需要の増大に対処し、空港整備の促進と維持運営の円滑化を図るとともに、受益と負担の関係を明確にした上で、必要な財源を確保。
- ・主な歳入は、**航空機燃料税**や空港使用料(着陸料など)であり、平時においては航空会社の負担で8割近くが賄われている。
- ・この歳入を、プール制という内部補助の仕組みによって、各空港の整備および機能向上、安全・保安対策、借入金(財政投融资)の償還、維持管理費等に配分(歳出)。
- ・2007年に成立した「特別会計に関する法律」に基づき、特別会計の統廃合が進められる中、2012年の閣議決定に基づき、空港経営改革や羽田空港の債務の返済状況を見極めるまでの間、自動車安全特別会計の下に経過勘定を設置し、一般会計と区分され、現在に至る。

(航空連合・第26期政策シンポジウム資料より引用)

<空港ハンドリング業における適正取引の推進について>

(航空連合)

空港グランドハンドリング業務(以下、グラハン)については相当厳しい実態がある。グラハンの構造の中で、1次のみならず2次、3次下請けにも相当の課題がある。

今回、下請法(正式名称:下請代金支払遅延等防止法)見直しの審議がなされていると承知しているが、それに則ってしっかりと賃上げや、現場で支えるグラハンの皆さんが安心して長く働けるような環境整備のためには、「適正取引等推進のためのガイドライン」が非常に重要だと考えており、実効性を担保するという意味でも、グラハンの特殊性を踏まえた内容についてご検討いただければ、大変ありがたいと思っている。

<国による航空貨物保安のマネジメントについて>

(サービス連合)

RA制度が始まって10年経つということで、見直し時期に入っているのではと感じている。旅客の方がどうしても優先される体制の中で、貨物の方はまだフォワーダー任せの部分が多いということ、現場から困りごとを含めよく聞いているところだ。厳格化に踏み込んでいるが、まだまだ説明不足な部分が多いということを知っている。荷主からフォワーダーへ問い合わせるケースが非常に多く、フォワーダーとしても答えにくい部分があると。説明会を何度かしていただいていると伺っているが、まだ周知徹底が図られていないとも聞く。そういった対応も引き続き行っていたきたい。

加えて、実際、1月に向けて各社で、X線検査装置を購入する稟議を通し始めているとのことだ。一方で、実際問題として、係員を配置しなければならず、特に爆発物検査は、資格を取らなければならない。各社の準備期間が足りないと思われ、裏を返すと国の説明も丁寧にしていただきたいと思うので、引き続きお願いしたい。

(回答)

荷主に対する説明会であるが、JAFA(一般社団法人航空貨物運送協会)、サービス連合から要望を受けており、毎週荷主団体に対して再度、継続した説明会を開催している。ある程度ご理解いただけるまで継続して実施できればと考えている。

貨物の爆発物検査方法の見直しに関しては、業界団体傘下の方々より要望を受けている。X線検査装置の導入に関しても前向きに検討いただいていると聞いているところだ。X線検査装置自体、買って即納入するようなものではなく、受注生産になるため、ある程度納入までの期間が必要となるということは、こちらも認識している。その点への対応として、実施計画を事前にご提出いただくこと、例えば来年1月から実施ということにはしているものの、実際にRA事業者の責によらない事情で開始時期が延びる、購入した機器がどうしても2月にならないと納入にならない、などの事情があれば、そのような実施計画を我々の方にご連絡をいただければ、当然我々の方としても延びた期間内は従前通りの検査方法で実施していただいて構わない旨の話をRA事業者に対してもしている。1月まで若干時間もあることからJAFAを通じて、または我々からRA事業者に対してご案内するといった対応を考えている。

【RA制度】

RA=Regulated Agent、特定航空貨物利用運送事業者のことをいう。

安全性が確認されているKS(Known Shipper、特定荷主)以外の貨物はフォワーダーを中心としたRAまたは航空会社などが爆発物検査を行っている。来年1月からは「中身」の安全確認が必要となるが、全量開披確認は現実的ではなく、X線検査装置による検査が求められる。X線検査装置は1台の価格が数千万円となり、専門の保安検査員を育成する必要もある。さらに、発注から受領まで半年近くかかる中、メーカー自体が限られるX線検査装置を1月までに受領できるかという課題が顕在化していた。

<2025年政策・制度要求(国土交通省・航空局)>

(航空局)

1. 空港および航空ネットワーク基盤の充実について
 - (1)燃料油価格激変緩和補助金縮小を踏まえた対応について
 - (2)航空機燃料税と公平な競争環境の整備について
 - (3)空港整備勘定における予実差異について
 - (4)訪日客受け入れに関わる空港需要予測について
 - (5)離島航空ネットワークの維持について
 - (6)空港ハンドリング業における適正取引の推進について
 - (7)空港におけるデジタルトランスフォーメーションの推進について
2. 航空安全・保安について
 - (1)アルコール検査制度の見直しについて
 - (2)保安検査の実施主体移行・費用負担見直しについて
 - (3)管制の体制に関わるあり方について
 - (4)運輸安全委員会の体制・機能強化について
 - (5)機内における無断撮影行為への対応について
 - (6)雷警報発令時の制限区域内の対応について
 - (7)空港の災害対策について
3. カーボンニュートラルへの対応について
 - (1)SAF導入に対する航空会社への支援について

(航空貨物関係)

1. 成田空港関連について
 - (1)成田空港の“更なる機能強化”に向けた航空物流機能の高度化に関する働く者の意見について
 - (2)成田空港安全対策 業務用車両の駐車場利用について
 2. 航空貨物の持続性について
 - (1)フォワーダー業の社会的認知と人材確保について
 - (2)国による航空貨物保安のマネジメントについて
- (総合政策局からの割り振り項目)
1. 自然災害・震災対策などについて
 2. カーボンニュートラル2050への対応について

以 上