

参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	第 208 回国会法律案等 N A V I 「航空法等改正案」
著者 / 所属	井上 涼子 / 国土交通委員会調査室
雑誌名 / ISSN	立法と調査 / 0915-1338
編集・発行	参議院事務局企画調整室
通号	444 号
刊行日	2022-4-14
頁	63-66
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20220414.html

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください (TEL 03-3581-3111 (内線 75013) / 03-5521-7686 (直通))。

航空法等改正案

令和 4 年 3 月 1 日、「航空法等の一部を改正する法律案」（閣法第 44 号）が内閣から国会に提出された。

本法律案は、次の 2 点から構成されている。1 点目は、2050 年カーボンニュートラル目標の設定等を踏まえ、航空会社・空港が相互に連携しつつ、航空分野全体で脱炭素化を推進するための新たな仕組みを設けることである。2 点目は、新型コロナウイルス感染症により航空需要が依然として低迷していることを踏まえ、安定的な航空ネットワークが維持・確保されるよう、令和 4 年度においても引き続き、航空会社を支援するための措置を講ずることである。

以下、改正の背景や主な内容等を紹介する。

1. 航空分野全体における脱炭素化の推進

年々深刻化する地球温暖化への対応として、脱炭素社会の実現が重要な政策課題となっている。2015 年に採択されたパリ協定の目標¹等を踏まえ、我が国では令和 2 年 10 月、「2050 年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわちカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことが宣言された。

令和 3 年 10 月には、「地球温暖化対策計画」が改訂され、我が国の中期目標として、2030 年度に温室効果ガスを 2013 年度比で 46% 削減することを目指し、さらに、50% の高みに向けて挑戦を続けていくことが定められた。この中期目標及び 2050 年カーボンニュートラルの実現に向けたエネルギー政策の道筋として、同月策定された「第 6 次エネルギー基本計画」では、需要サイドの取組や再生可能エネルギーの導入等の方向性が示されており、航空分野の脱炭素化に向けては、①機材・装備品等への新技術導入、②管制の高度化による運航方式の改善、③持続可能な航空燃料（SAF）²の導入促進、④空港施設・空港車両の CO₂ 排出削減等の取組を推進するとともに、空港を再生可能エネルギー拠点化する方策を検討・始動し、官民連携の取組を推進することが位置付けられている。

国際航空の分野でも脱炭素化の流れは加速している。国際民間航空機関（ICAO）は、2010 年の総会において、①2050 年まで年平均 2% の燃費効率改善を行うこと、②2020 年以降、温室効果ガスの総排出量を増加させないことをグローバル削減目標として採択した。さらに、2016 年の総会では、2035 年までの削減手段として、CORSIA（Carbon Offsetting and

¹ 世界共通の長期目標として、平均気温上昇を産業革命以前に比べて 2℃より十分低く保つとともに、1.5℃に抑える努力を追求することとしている。

² SAF とは、バイオジェット燃料を含む持続可能な航空燃料（Sustainable Aviation Fuel）のことであり、原料として、廃食油、サトウキビ、木質バイオマス、都市ごみ、廃棄プラスチック、排ガス等が用いられている。

Reduction Scheme for International Aviation) の枠組みにおいて、①新技術の導入、②運航方式の改善、③S A Fの活用、④市場メカニズムの活用の四つの対策による取組を行うことを採択した。CORSAの運用が2021年から開始されたことに伴い、日本を含む対象国の国際航空運航事業者は、温室効果ガスの総排出量を2020年以降増加させないとする目標について、未達分は排出権取引（カーボンオフセット）により達成することが求められている。

脱炭素化に向けた目標を達成するためには、航空会社・空港の各主体がそれぞれ計画的に取組を進める必要がある。一方で、脱炭素化に資する取組の中には、駐機中の地上電力供給装置の整備、地上走行時間を短縮するための誘導路の改良、空港の再エネ化など、各主体単独での取組では実現が困難であり、関係者が連携して取り組む必要があるものも多数存在する。

そのため、本法律案では、関係者が一体となり、航空分野全体で脱炭素化を推進する体制を構築するため、以下の措置を講じることとしている。

（１）航空の脱炭素化の推進に関する基本方針の策定

国土交通大臣は、航空分野全体における脱炭素化を総合的かつ計画的に推進するため、政府の施策、航空会社、空港関係者等の取組について定めた「航空脱炭素化推進基本方針」を策定することとしている。

（２）本邦航空会社による脱炭素化の取組の推進

本邦航空会社は、低燃費機材の導入やS A Fの導入等の取組等について記載した「航空運送事業脱炭素化推進計画」を作成し、国土交通大臣に認定を申請することができることとしている。

また、認定を受けた計画に基づく取組について、事業計画の変更の認可又は届出に係る手続のワンストップ化を図ることとしているほか、取組の円滑化を図るため、計画の認定を受けた航空会社は、空港脱炭素化推進協議会（後述）に対し、必要な協議を求められることができることとしている。

（３）空港における脱炭素化の取組の推進

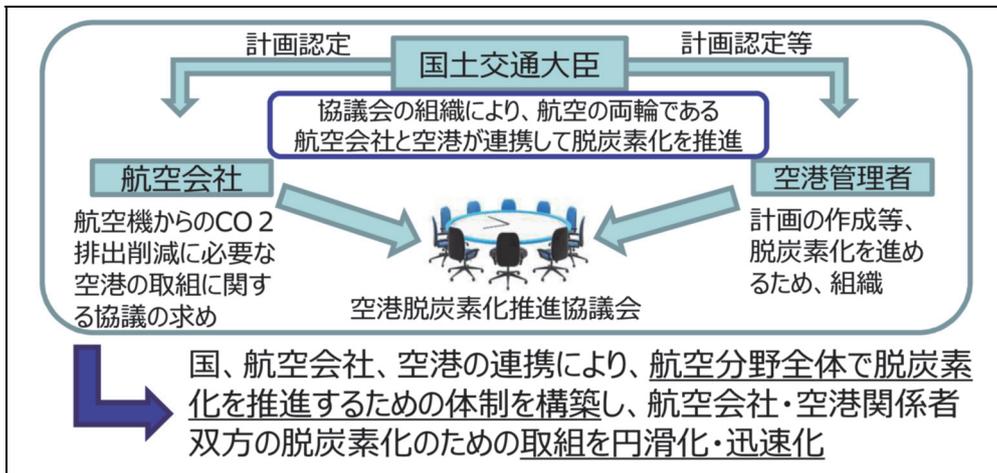
空港管理者は、空港施設の省エネ化、誘導路の改良、空港で使用する電力を供給するための太陽光発電設備の整備などの取組等について記載した「空港脱炭素化推進計画」を作成し、国土交通大臣に認定を申請することができることとしている。

また、認定を受けた計画に基づく取組について、空港施設の変更の許可に係る手続のワンストップ化を図ることとしているほか、国有財産の活用に関する特例³を設けることとしている。

³ 国有財産法第18条第1項の規定により貸付けが制限されている行政財産について、30年以内の期間において貸し付けることができることとしている。これにより、空港内庁舎の屋上・壁面や未利用地等に太陽光発電設備等を整備することが想定されている。

さらに、関係者が一体となって取組を推進していくため、計画を作成しようとする空港管理者は、航空会社、給油事業者、ターミナルビル事業者のほか、空港のための再生可能エネルギー発電を行う事業者等から構成される「空港脱炭素化推進協議会」を組織し、計画の作成、実施等について協議することができることとしている。

図表 航空分野全体における脱炭素化の推進（空港脱炭素化推進協議会）



(出所) 国土交通省資料

2. 航空運送事業基盤強化方針等の特例措置の延長

我が国の旅客需要は、令和2年以降、世界的規模での新型コロナウイルス感染症の流行拡大による移動の制限強化などの影響を直接的に受け、大きく減少している。航空貨物は堅調である一方、国内線旅客数は度重なる感染再拡大により低迷しており、令和3年秋の緊急事態宣言解除以降は若干回復傾向にあったものの、令和4年に入ると変異株の流行により再び落ち込むなど、先行きは依然として不透明である。また、国際線旅客数は、令和元年比で1割にも満たない状況が続いており、長期にわたる過去に例を見ない規模での旅客需要の大幅な減少は、航空会社の経営体力をより一層低下させ、航空ネットワークの縮小による社会経済活動への影響も懸念されている。

このような状況に対応するため、国土交通省は、令和2年10月、「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パッケージ」（令和2年12月改定）をとりまとめた。同パッケージは、既存の支援策に加え、航空会社等の収益性向上・コスト削減を支援する施策や空港会社その他空港関連企業への支援策をとりまとめたものであり、令和3年度において、空港使用料を約9割減額し、航空機燃料税をコロナ禍前の18,000円/kℓ（本則26,000円/kℓ）から9,000円/kℓに軽減するほか、感染リスク最小化のための空港受入環境高度化支援、空港施設の整備に対する無利子貸付等を実施する内容となっている。

あわせて、令和3年6月に航空法が改正され、航空ネットワークを維持・確保するため、世界的規模の感染症の流行等により航空会社の経営に甚大な被害が生じた場合、国は「航空運送事業基盤強化方針」を定めなければならないとし、航空会社は同方針に沿って、「航空運送事業基盤強化計画」を策定し、実施状況を定期的に国に報告しなければならないと

するとともに、同法の附則で、令和3年度における航空運送事業基盤強化方針等の特例措置が規定された。

これに基づき、令和3年6月に策定された「航空運送事業基盤強化方針」では、令和3年度で実施する空港使用料や航空機燃料税の軽減、空港施設の整備に対する無利子貸付の支援等の措置についても盛り込まれた。同方針を受け、航空会社が、設備投資等に係る計画の作成、実施状況の報告を行うことにより、国と航空会社が一体となった航空運送事業の基盤強化が図られている。

相次ぐ変異株の出現等により、旅行需要の回復は想定以上に遅れており、航空・空港関連企業は依然として極めて厳しい経営状況が続いている。そのため、国土交通省は、令和4年度も航空・空港関連企業に対する支援を引き続き行う必要があるとして、令和3年12月、「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一覧」をとりまとめた。具体的には、航空ネットワークを維持・確保し、需要回復後の成長投資を下支えするため、令和4年度では、空港使用料を約6割減額し、航空機燃料税を13,000円/kℓに軽減するほか、離島航空路線に係る支援措置、空港施設整備に対する無利子貸付等を実施するとしている。

本法律案では、航空運送事業基盤強化方針等の特例措置について、令和4年度においても適用されるよう期限を延長することとしている。令和4年度に実施が見込まれている空港使用料・航空機燃料税の減免等について航空運送事業基盤強化方針に盛り込むことで、航空会社からの設備投資の実施状況等の報告を通じて、航空ネットワークの確保等の取組に対する実効性を引き続き担保することとしている。

3. おわりに

長引く新型コロナウイルス感染症の影響により厳しい経営状況が続く中、航空会社や空港会社は、環境対応と収益の両立という難しいかじ取りを迫られており、両者に対する支援の在り方が課題となる。

また、欧州・米国では、空港内でのカーボンニュートラルが既に実現している空港があるほか、航空燃料へのSAFの混合が義務化されている国もあるなど、脱炭素化への取組が我が国と比べて先行している。国土交通省は、2030年時点のSAF使用量について、本邦エアラインによる燃料使用量の10%をSAFに置き換えることを目標としているが、国産SAFはいまだ商用化に至っておらず、原料調達からSAF供給までの安定的なサプライチェーンの構築が急務となっている。将来的には海外の航空会社がSAFを給油できない空港への運航便を減らすことなども懸念され、SAF等への取組の遅れは航空関連産業における国際競争力の低下につながるおそれがある。航空分野において、カーボンニュートラルを実現していくためには、航空会社・空港管理者の努力に加え、これらを支える幅広い関連産業の理解とその具体的な取組が求められよう。

いのうえ りょうこ
(井上 涼子・国土交通委員会調査室)