

参考資料1：45・47体制

昭和61年の運輸政策審議会答申にて廃止された国内定期航空運送事業者の参入制度であり、昭和45年閣議了解・昭和47年大臣通達のためこう呼ばれる。この制度下では、JALは国際線と国内幹線、ANAは国内幹線とローカル線、JASは国内ローカル線との割り振りとなっていた。(幹線：札幌、東京、大阪、福岡および那覇)

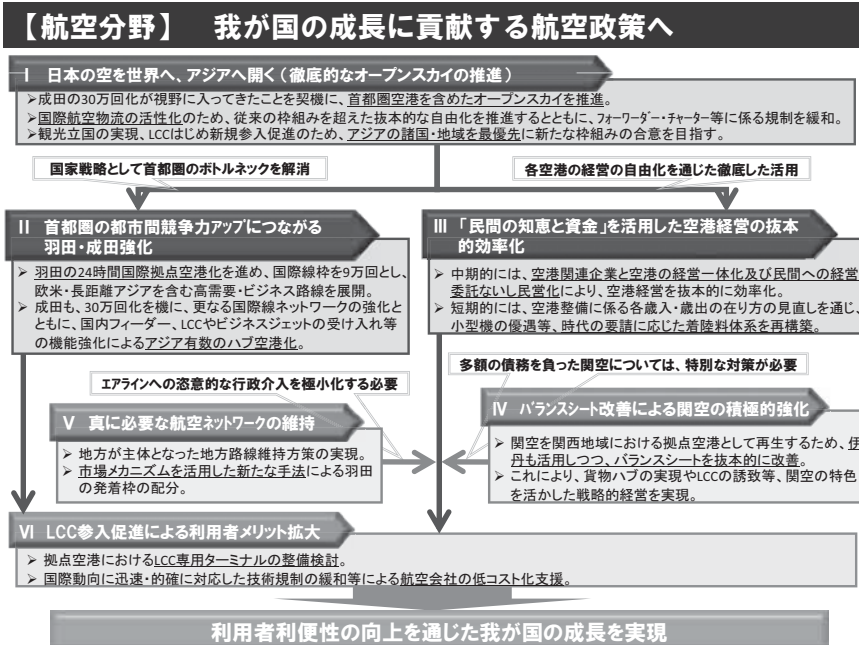
参考資料2：国土交通省成長戦略

人口が減少に転じ、急速に少子高齢化が進展するという厳しい局面を迎えている局面において、将来にわたって持続可能な国作りを進めるためには、人材・技術力・観光資源などの優れたリソースを有効に活用し、国際競争力を向上させるための成長戦略の確立が焦眉の急となっていることから、2009年10月26日に有識者で構成する国土交通省成長戦略会議を設置し、「航空分野」、「観光立国」など5つの課題についての検討を開始した。会議における検討結果は、2010年5月17日に「国土交通省成長戦略」として取りまとめられた。

航空分野の成長戦略は、「首都圏空港強化の遅れ」、「航空システムを支える空港・航空会社の高コストかつ赤字体質」、「真に必要な路線網を維持する仕組みの不全」の3点の基本認識に立ち、以下の6つの具体的戦略を提言している。

- I. 日本の空を世界へ、アジアへ開く(徹底的なオープンスカイの推進)
- II. 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化
- III. 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化
- IV. バランスシート改善による関空の積極的強化
- V. 真に必要な航空ネットワークの維持
- VI. LCC参入促進による利用者メリット拡大

観光分野については、観光立国に向けて「訪日外国人旅行者の誘致戦略」、「観光地の魅力度向上戦略」、「観光立国推進のための基盤整備と国民意識の改革戦略」の3つの戦略を策定し、7つの戦術を用いて観光政策を推進していくよう提言している。



<国土交通省成長戦略に対する航空連合の受け止め>

1. 公租公課も含めた空港整備勘定のあり方の見直し、空港経営の効率化、成田・羽田の利便性の向上など、航空連合がこれまで産業政策提言の中で主張してきた課題やその解決方法・道筋が示されており、一部例外はあるものの、総じて航空連合の提言内容と大きな相違はないと受け止める。
2. 今後、当該戦略のもとで具体的な施策への反映が検討される過程においては、利用者・事業者のみならず、働くものの意見も取り入れながら、進めていく必要がある。
3. また、検討状況・進捗状況については、適宜公表するなどして可能な限り透明性を確保することも重要である。

参考資料3：日本再生戦略（平成24年7月閣議決定）

日本再生戦略（航空関係部分抜粋）（平成24年7月31日閣議決定）

参考資料

○観光立国戦略

訪日外国人旅行者の増大に向けた取組、受入環境水準の向上

- ◆ オープンスカイをアジア以外の地域・国にも対象を広げて展開する
- ◆ 首都圏空港の強化や関空の再生と国際競争力の強化に努めるなど国際航空路線の拡充等に伴う受入環境水準の向上を図る。

観光需要の喚起

- ◆ LCC(Low-Cost-Carrier)やビジネスジェットの参入を促進するべく環境整備に取り組む。
- ◆ 安全性の確保を前提とした航空会社のコスト削減に資する技術規制の見直しを行う。
- ◆ LCCの参入促進にも資するよう、国管理空港等の経営改革の実現を進め、柔軟な着陸料体系の構築等を通じて地域活性化の核となる真に魅力ある空港の実現を目指す。

【2020年までの目標】

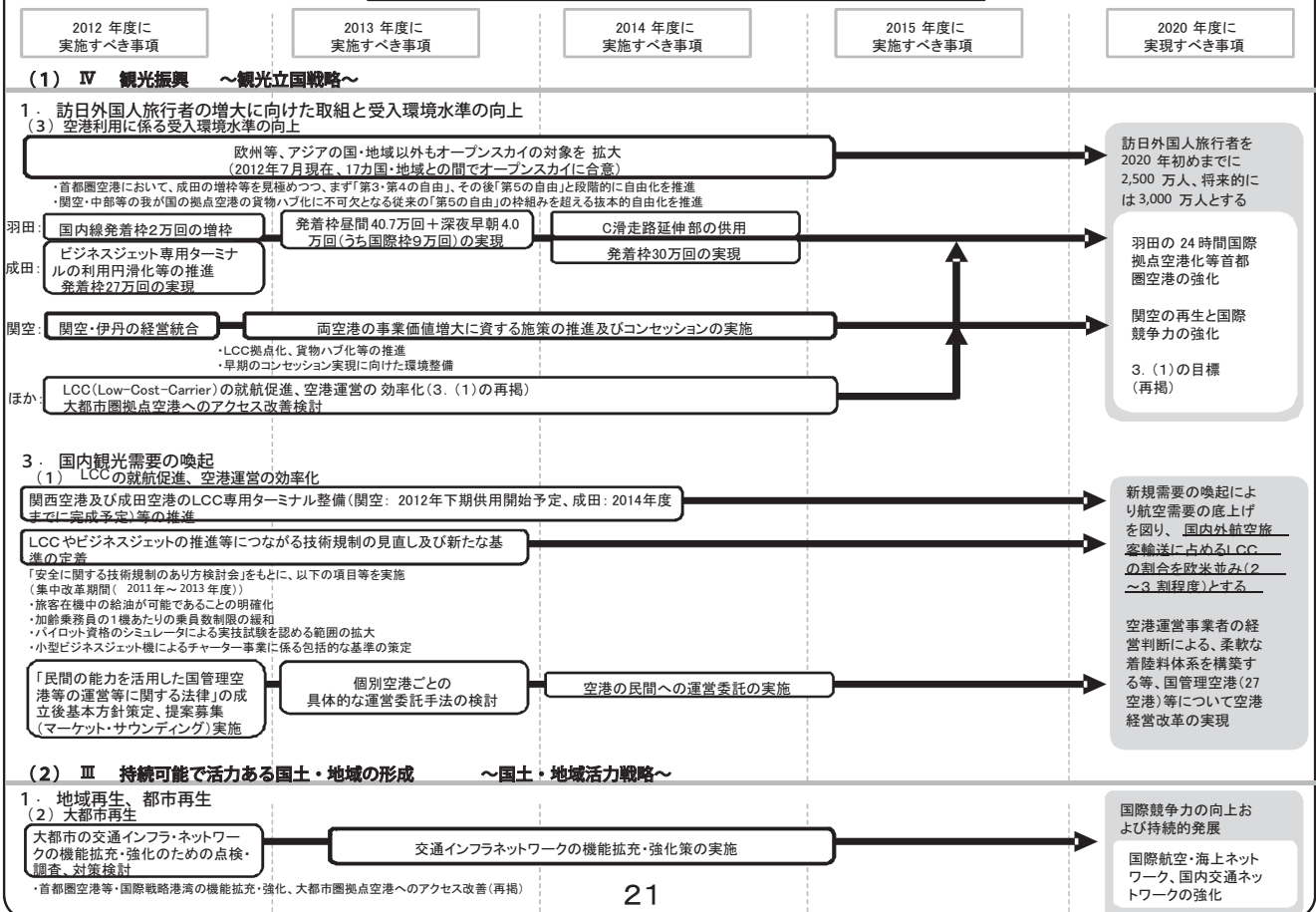
新規需要の喚起により航空需要の底上げを図り、国内航空旅客輸送に占めるLCCの割合を欧米並み(2～3割程度)とする

○国土・地域活力戦略

大都市等の再生と災害に強い国土・地域の構築

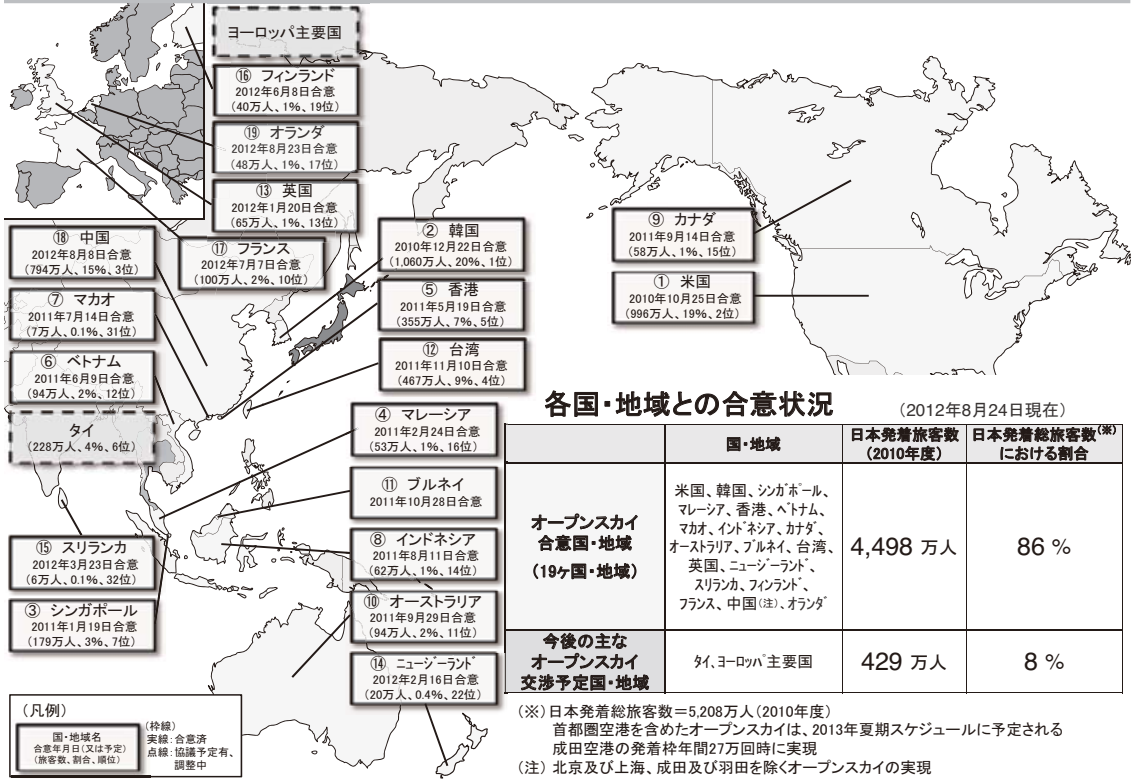
- ◆ 「選択と集中」の考え方にに基づき、首都圏空港等・国際戦略港湾の機能拡充・強化や大都市圏拠点空港へのアクセス改善、(中略)、真に必要なインフラの重点的な確保を図る

日本再生戦略の工程表（航空関係部分抜粋）



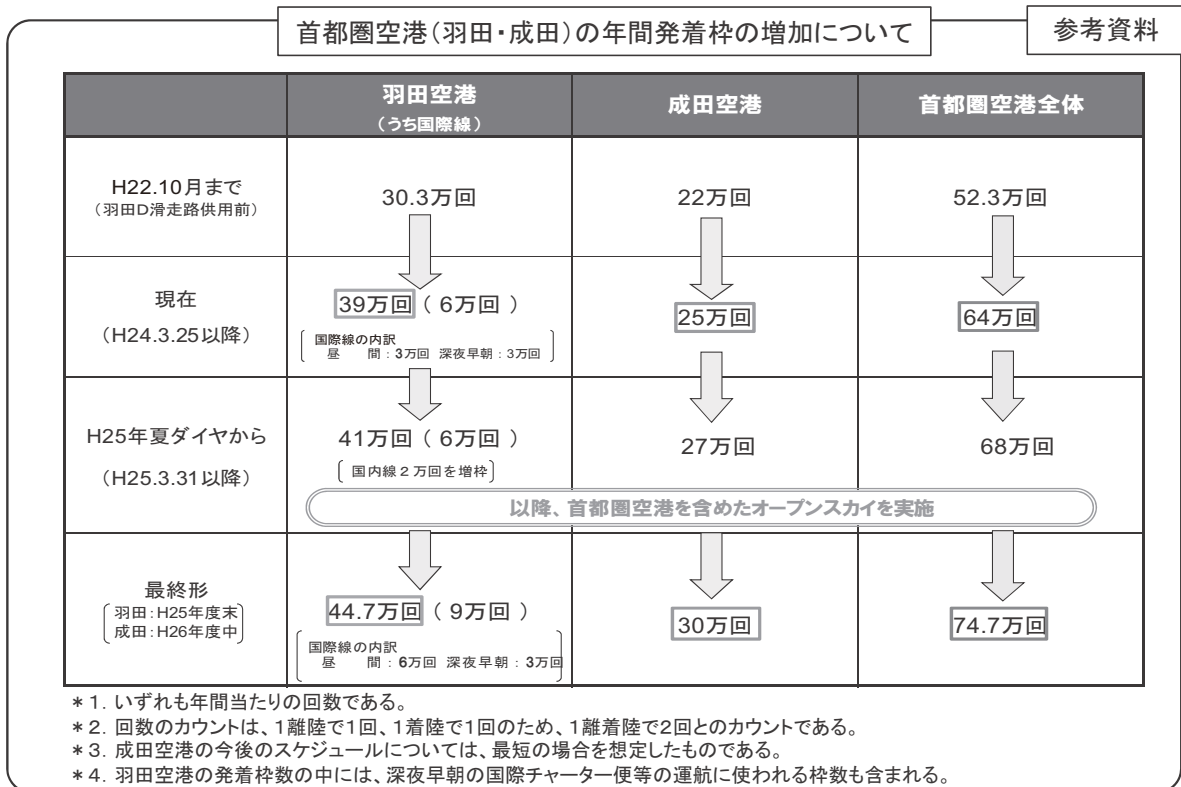
参考資料4：オープンスカイの交渉状況

オープンスカイ交渉の進捗状況について



(出典：国土交通省)

参考資料5：首都圏空港（羽田・成田）の年間発着枠の増加について



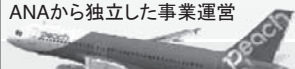
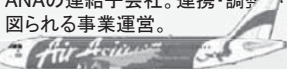
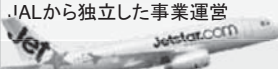
(出典：国土交通省)

参考資料6：我が国のLCC事業の現状

我が国LCC事業の概要



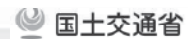
○本年3月からピーチアビエーションが関空を拠点に運航開始し、5月には国際線にも参入。ジェットスター・ジャパンは7月3日から成田を拠点に運航開始しており、エアアジア・ジャパンも8月から運航開始予定。
○各社ともにLCC事業としての低コスト運航（フライト準備時間を短縮した高稼働率・付加サービスの有料選択化）による低価格運賃設定を通じて、新たな需要層を創出するなど、日本経済の活性化に繋げていく考え。

会社名	ピーチアビエーション(株)	エアアジア・ジャパン(株)	ジェットスター・ジャパン(株)
資本金	150億円 (ANA 38.7%, First Eastern -Aviation Holding Limited 33.3%, 産業革新機構 28.0%)	25億円 順次50億円まで増資予定 (ANA 67%, エアアジア 33%)	96億円(今後120億円まで増資予定) (カンタスグループ 33.3%, JAL 33.3%, 三菱商事16.7%, 東京センチュリーリス16.7%)
拠点空港	関西国際空港	成田国際空港	成田国際空港
使用機材	エアバスA320-200型機 ※2011年11月に初号機受領、2年で10機	エアバスA320-200型機 (就航後A330の導入計画あり)	エアバスA320 ※当初は3機、その後3年間で24機まで増機
運航路線	内) 関西＝札幌(2012年3月1日) 関西＝長崎(2012年3月25日) 関西＝鹿児島(2012年4月1日) 関西＝那覇(2012年秋) 際) 関西＝仁川(2012年5月8日)、 香港(7月1日)、桃園(9月30日)	内) 成田＝札幌(2012年8月1日) 成田＝福岡(") 成田＝那覇(2012年8月3日) 際) 成田＝仁川(2012年10月) 成田＝釜山(")	内) 成田＝札幌,福岡(2012年7月3日) 成田＝関西,那覇(2012年7月9日) 関西＝札幌,福岡(2012年8月24日) 際) 中国、韓国などの短距離国際線を予定(2013年中)
許可申請状況	申請日 平成23年4月13日 許可日 平成23年7月7日	申請日 平成23年10月27日 許可日 平成24年2月2日	申請日 平成23年12月21日 許可日 平成24年4月6日
JAL・ANA中期計画との関係	マルチブランド戦略(「ANAブランド」ではカバーしきれない市場に訴求し需要喚起する「LCCブランド」として活用)	マルチブランド戦略(「ANAブランド」ではカバーしきれない市場に訴求し需要喚起する「LCCブランド」として活用)	戦略的パートナーとして補完的に活用
事業形態の特徴	ANAから独立した事業運営 	ANAの連結子会社。連携・調整図られる事業運営。 	JALから独立した事業運営 

(出典：国土交通省)

参考資料7：我が国へのLCCの就航状況

我が国へのLCC(格安航空会社)の就航状況



LCC(格安航空会社)は北東アジア等でも急成長しており、我が国への就航も増加してきている。

定期便 (9社)		(2012夏ダイヤ当初)		
国・地域	航空会社	乗入年月日	日本就航路線	備考
韓国	チェジュ航空	09年3月20日	関西＝仁川(デイリー) 関西＝金浦(デイリー) 関西＝済州(週3便)(H24.4.28から週5便) 北九州＝仁川(週3便)(H24.4.22まで) 中部＝金浦(デイリー) 中部＝仁川(デイリー) 福岡＝仁川(H24.3.30からデイリー)	
	エアプサン	10年3月29日	福岡＝釜山(デイリー) 関西＝釜山(デイリー) 成田＝釜山(デイリー)	アジアナ航空46%出資
	ジンエアー	11年7月15日	新千歳＝仁川(週4便) 関西＝仁川(H24.6.15からデイリー)	大韓航空100%出資
	イースター航空	11年5月5日	成田＝仁川(デイリー) 関西＝仁川(H24.3.30から2デイリー)	
	ティーウェイ航空	11年12月20日	福岡＝仁川(2デイリー)	
シンガポール	ジェットスター・アジア航空	10年7月5日	関西＝台北＝シンガポール(2デイリー) 関西＝マニラ＝シンガポール(週4便)	カンタスグループ49%出資
マレーシア	エアアジアX	10年12月9日	羽田＝クアラルンプール(デイリー) 関西＝クアラルンプール(週4便)	
フィリピン	セブ・パシフィック航空	08年11月20日	関西＝マニラ(週3便)	
オーストラリア	ジェットスター航空	07年3月25日	成田＝ゴールドコースト(週5便)※ 成田＝ケアンズ(デイリー) 関西＝ゴールドコースト(週4便)※ シドニー＝ケアンズ＝関西＝ケアンズ(週4便)※ ダーウィン＝マニラ＝成田(週4便) ※期中変動あり	カンタスグループ100%出資
プログラムチャーター便 (1社)				
国・地域	航空会社	乗入年月日	日本就航路線	備考
中国	春秋航空	10年7月28日	茨城＝上海(週6便) 佐賀＝上海(週2便) 高松＝上海(週3便)	

(出典：国土交通省)

参考資料8：国際連帯税

国際連帯税は、貧困問題、環境問題など地球規模の問題への対策の為の財源確保を目的としたものであり、代表例として航空券連帯税や通貨取引税が挙げられます。航空券連帯税については、既にフランスや韓国で導入されています。また、通貨取引税については、フランスやベルギーにおいて、他の全てのEU加盟国での実施等を前提として導入することとされています。一方、欧米諸国においては、リーマンショック後の経済・金融危機に伴う厳しい財政状況を背景として、富裕層への課税強化や、財政健全化のための財源確保やリスクの高い取引への対応等を目的とした域内の金融取引への課税が議論されています。上記のとおり、国際的には、用途のあり方を含め様々な議論があります。また、過度に投機的な通貨取引が、実体経済に悪影響を及ぼしうることが懸念されています。国際連帯税については、国際的な取組みの進展を踏まえ、今後、真摯に検討を行います（「平成24年度税制改正大綱」より）。

	国内域内(Y/C/F)	国際線(Y/C/F)	想定収入
フランス	1/10/10 ユーロ	4/40/40 ユーロ	160-170百万ユーロ
韓国	なし	1/1/1ドル	15百万ドル
ブラジル	なし	2/2/2ドル	10-12百万ドル
チリ	なし	2/2/2ドル	5-6百万ドル
ブルジン	1/5/5 ユーロ	1/5/5 ユーロ	小額
キプロス	1/1/1 ユーロ	1/1/1 ユーロ	0.8百万ユーロ
コートジボアール	なし	3/7/14 ユーロ	1.5百万ユーロ
ガボン	0/2/2 ユーロ	0/2/2 ユーロ	小額
ヨルダン	1.1/1.1/1.1ドル	1.1/1.1/1.1ドル	1百万ドル
マダガスカル	なし	1/2/2 ユーロ	小額
モーリシャス	なし	1/2/2 ユーロ	1百万ドル
ニジェール	0.76/3/3 ユーロ	3.8/15/15ユーロ	小額

(航空券連帯税の導入例 ※航空連合調べ)

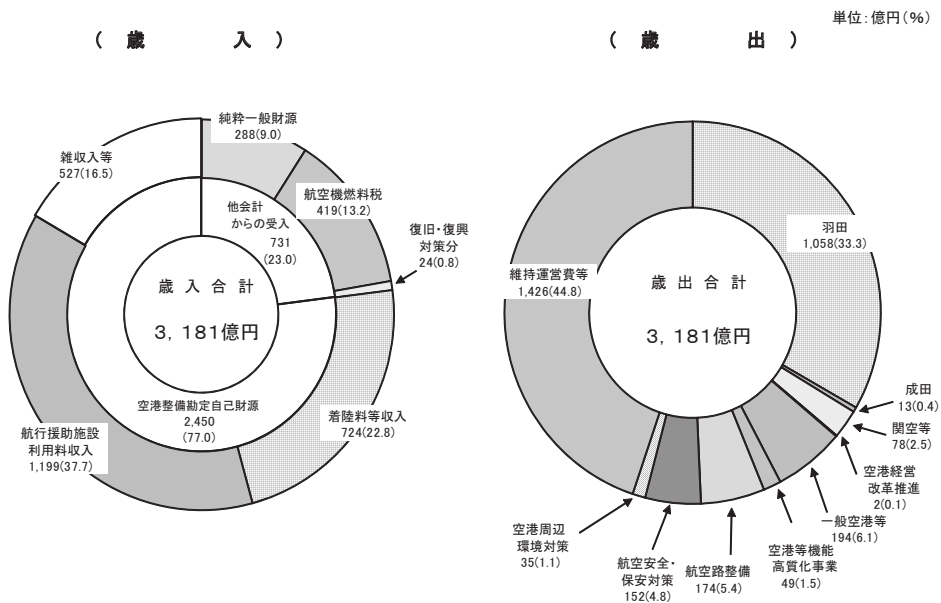
参考資料9：社会資本整備事業特別会計 空港整備勘定

航空ネットワークの基盤作りのため、昭和45年に空港整備に係る特定財源として空港整備特別会計が作られた。空港使用料や航空機燃料税といった利用者・事業者負担を主な財源とし、それらを一旦特別会計という大きな財布にいれ、そこから各空港の整備費を捻出するというプール制を取っている。空港を作りネットワークが拡充すると、歳入規模が大きくなり新たな投資原資が生まれるため、ネットワークの構築期には有効なスキームである。一方、国内の空港が概成し、空港整備がネットワークの拡充から質の向上に力点に移った現在では、適切な規模の利用者負担を効率的・効果的に運用することが求められており、歳入と歳出の関係が不透明となるプール制は問題が大きい。

また平成20年度より、行政改革推進法で示された特別会計改革によって、空港整備特別会計とその他4特別会計（道路整備、治水、港湾整備、都市開発資金融通）が統合され、社会資本整備事業特別会計となった。勘定区分として、道路整備、治水、港湾、空港整備、業務の5勘定が設けられたが、基本的に空港整備に関する財源スキームは変更されていない。

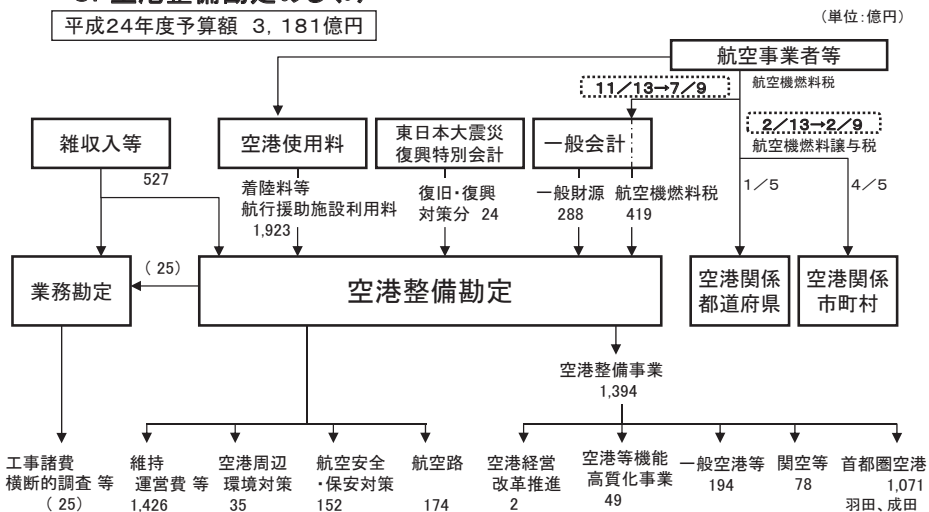
参考資料10：空港整備勘定の歳入・歳出規模としくみ 国土交通省航空局予算額 (平成24年度)

2. 空港整備勘定の歳入・歳出規模(平成24年度予算額)



3. 空港整備勘定のしくみ

平成24年度予算額 3,181億円



(注) () 書きは再掲。
 は平成23年度から3か年の特別措置。

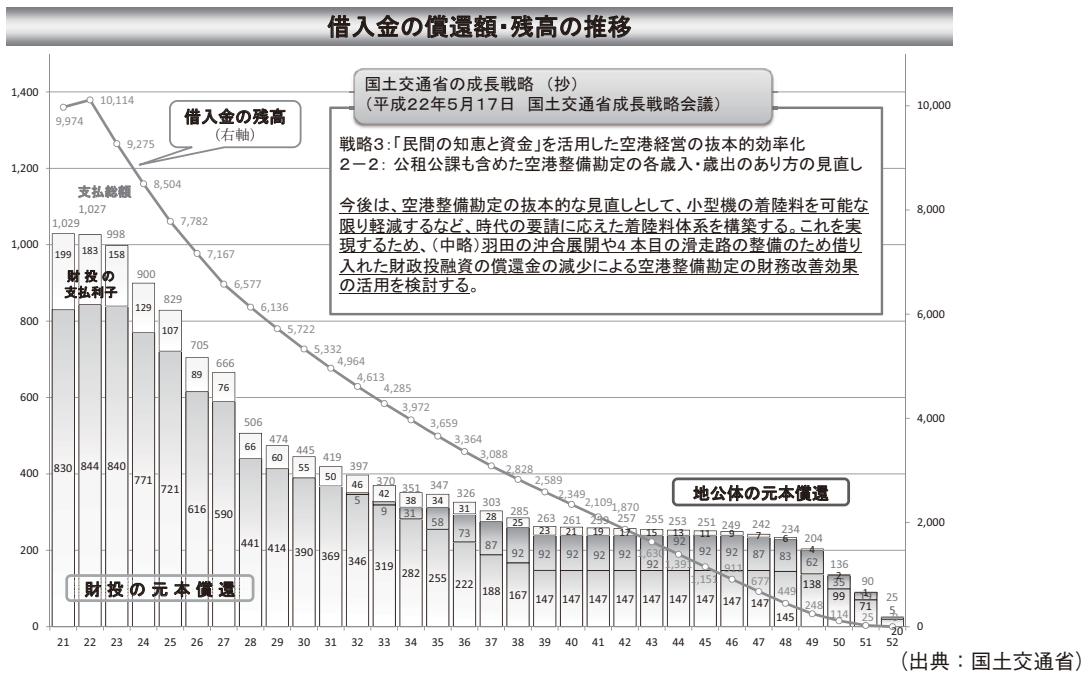
(出典：国土交通省)

参考資料11：空港法

従来の名称は「空港整備法」であったが、2008年6月18日法改正がなされ、「空港法」に名称が変更された。「東アジア地域における空港整備の進展による空港間競争の激化」「配置的側面からの空港整備の概成」「利用者ニーズの多様化、高質化」「空港における事件・事故の多発」などの空港を巡る社会情勢の変化を背景に、空港政策の重要課題は「整備」から「運営」へシフトしてきているとの認識から、法の目的として「我が国の国際競争力の強化及び地域の活力の向上に寄与する」ことなどが追加された。

その内容は、「空港の設置および管理に関する基本方針」を策定し、空港整備と運営に関する中期的なあり方を明示するなど評価すべき点もあるが、日本の空港運営全体の見直しには至っておらず、着陸料収入や航空機燃料税などの利用者負担に偏った空港整備財源の見直しなど、効率的・効果的な空港運営のあり方という点では課題を残している。

参考資料12：羽田空港の拡張に関わる償還について



参考資料13：新たな社会資本整備重点計画の全体像

社会資本整備重点計画とは

- 第1次計画（平成15～19年度）、第2次計画（平成20～24年度）、本計画（平成24～28年度）
- 社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画（閣議決定事項）
- 対象は、道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地、海岸及びこれら事業と一体となってその効果を増大させるため実施される事務又は事業
- 主な計画事項
 - ・計画期間における社会資本整備事業の実施に関する重点目標
 - ・重点目標の達成のため、計画期間において効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要
 - ・社会資本整備事業を効果的かつ効率的に実施するための措置等

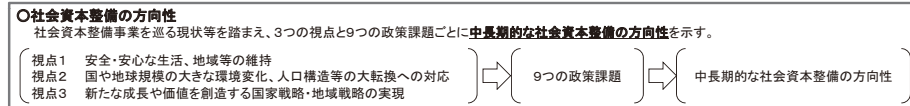
新たな社会資本整備重点計画の全体像



1. 社会資本整備事業を巡る現状とその対応

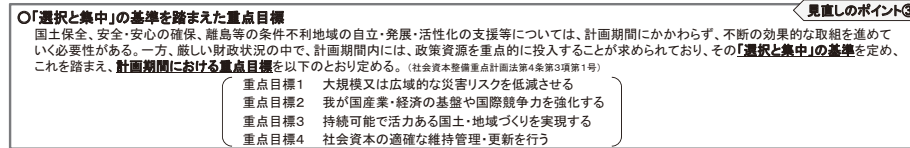
厳しい財政状況	既存ストックの老朽化	人口減少、少子・高齢化	グローバルな競争の進展	災害リスクの高まり
---------	------------	-------------	-------------	-----------

2. 社会資本整備のあるべき姿



○社会資本整備の方向性を実現するための事業・施策(プログラム)
中長期的な同じ政策目標を共有する分野横断的な事業・施策の集合体を「プログラム」ととらえ、その実現に向けた事業・施策を記載する。

3. 計画期間における重点目標(「選択と集中」の基準)と事業の概要



○重点目標と関連する事業・施策の概要
プログラムで示された事業・施策について、「選択と集中」の基準を踏まえ、重点目標の達成のため実施すべき社会資本整備事業の概要を記載する(社会資本整備重点計画法第4条第3項第2号)とともに、重点目標の主な事項について、その達成状況を定量的に測定するため、わかりやすい指標を設定する。

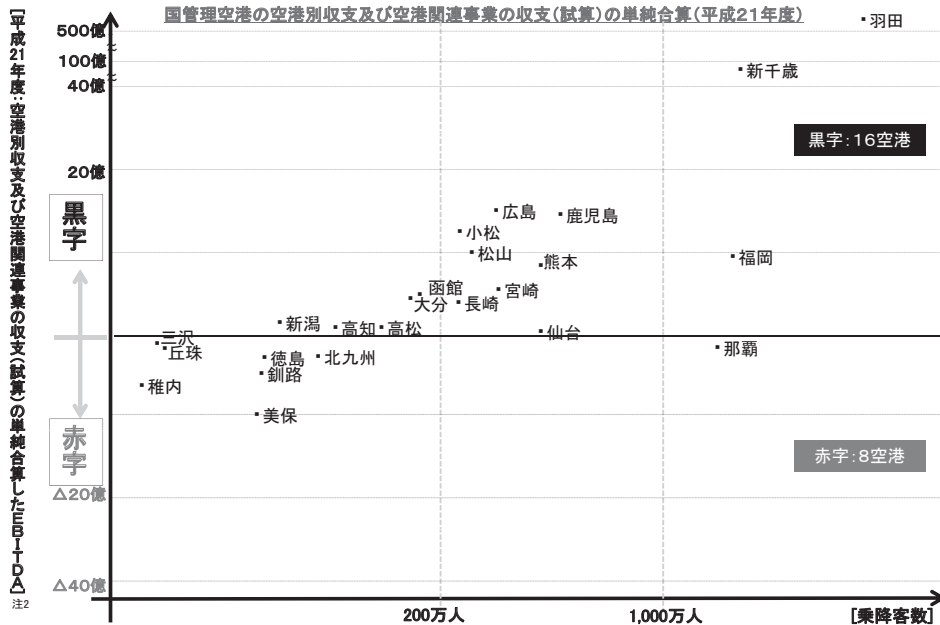
4. 計画の実効性を確保する方策

審議会によるフォローアップ、地方ブロック毎の重点整備方針の策定、その他社会資本整備を効果的・効率的に実施するための必要な措置等を明示。(社会資本整備重点計画法第4条第3項第3号)

(出典：国土交通省)

参考資料14：空港毎の収支状況（国管理空港の空港別収支と空港関連事業の収支の単純合算：試算）※平成21年度

空港毎の収支状況(EBITDA^{注1} 試算) 国土交通省

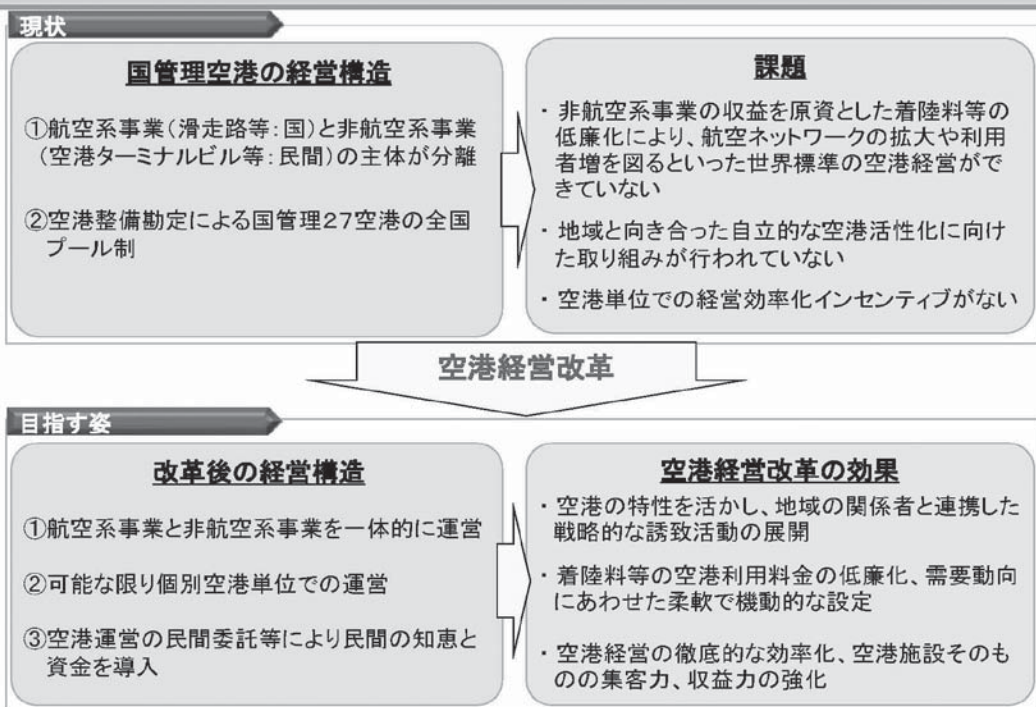


※注1：「EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (利払前税引前償却前営業利益) 与経常利益+支払利息+減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー(実質的な利益水準)を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用される指標のひとつ。
 ※注2：平成21年度空港別収支(「ターミナル」)空港整備に係る経費を費用に計上するとともに、純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上)と空港関連事業(旅客、貨物ターミナル事業者及び駐車場事業者)の収支(試算)を単純合算したEBITDA。
 ※注3：八尾空港、千歳空港は乗降客数がゼロのため記載していない。また、百里空港は平成21年度末の開港のため記載していない。
 ※注4：羽田空港は、当該空港関連事業以外の事業についても単体決算に含まれているため、その状況により変動がある。
 ※空港関連事業の収支を精査した結果、「空港運営のあり方に関する検討会報告書」(平成23年7月29日)に一部修正を行っている。

(出典：国土交通省)

参考資料15：空港運営のあり方に関する検討会報告書

空港経営改革の必要性 国土交通省



(出典：国土交通省)

空港運営のあり方に関する検討会報告書のポイント①

国土交通省

2つの方向性

真に魅力ある空港の実現

- ・ 就航路線・便数の拡大や利用者数の増大、地域の宿泊・物販等の拡大等を通じた地域経済の活性化、雇用の拡大等
- ・ 利用料金負担の低減等による航空会社の国際競争力の強化、空港機能向上による利用者利便の向上

国民負担の軽減

- ・ 空港経営の徹底的な効率化とともに、施設としての集客力、収益力の強化を図ることで、空港経営に伴う赤字の縮小・解消、事業価値の最大化

4つの基本原則

I 航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

II 民間の知恵と資金の導入とプロの経営者による空港経営の実現

※土地等の所有権は国に残し、航空系事業と非航空系事業を一体的に運営する権利を民間に付与する「コンセッション＝運営委託」方式を主たる手法として想定

III 空港経営改革に関する提案の公募と地域の視点の取り込み

IV 空港経営改革の推進のための民間の専門的知識・経験の活用

(出典：国土交通省)

空港運営のあり方に関する検討会報告書のポイント②

国土交通省

空港経営改革の実行プロセス

2012年度(平成24年度)の夏頃まで

(1)「空港経営改革の実行方針」の策定

(1)の策定以降、2013年度(平成25年度)まで

(2)民間投資家等のほか、地方自治体等、幅広い関係者から、個別空港を対象とした空港経営改革に関する具体的な提案の募集

2013年度(平成25年度)中の早い段階

(3)経営一体化と運営委託の推進体制の整備

- ✓ 個別空港毎の民営化手法等の具体的な検討、経営一体化に向けた円滑な交渉、開示資料の作成、運営主体選定・契約締結・モニタリングの支援等を実施
- ✓ 一定の期限付きで、官民のプロにより構成される公的な専門機関を新たに設置することも含めて検討

2014年度(平成26年度)以降、概ね2020年度(平成32年度)まで

(4)民間への運営委託等の実行

【第1フェーズ】2014年度(平成26年度)～2018年度(平成30年度)までの5年間

→可能な限り多くの空港の民間への運営委託を推進

【第2フェーズ】2019年度(平成31年度)～概ね2020年度(平成32年度)まで

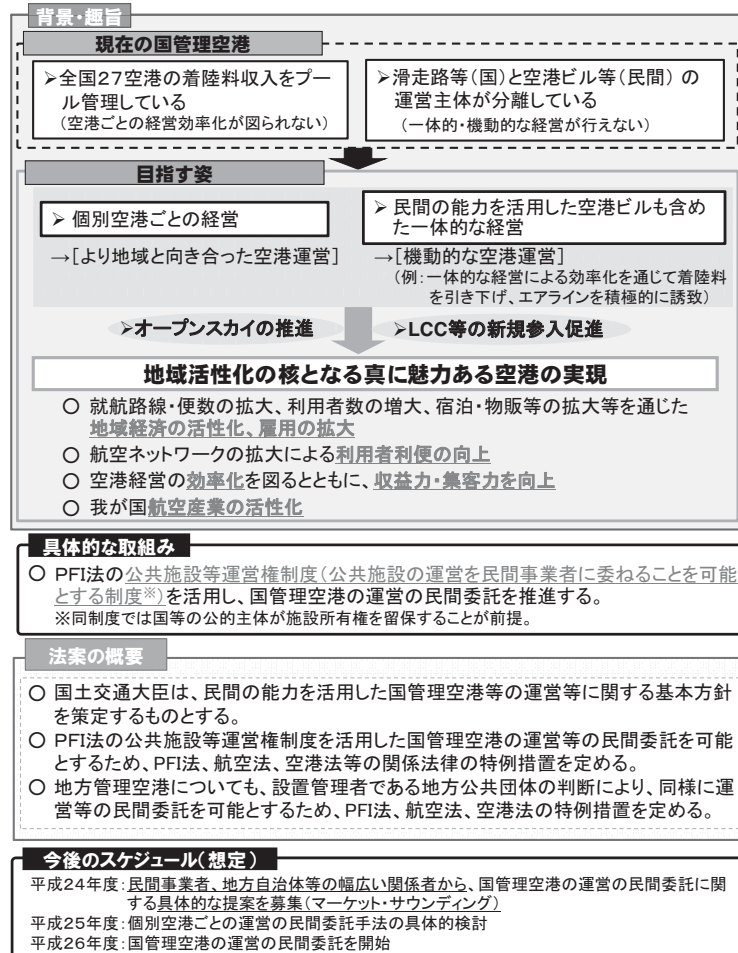
→やむを得ず同様の取扱いができない空港についても、空港経営改革を実現

(出典：国土交通省)

参考資料16：民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案

●民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案

民間の能力を活用した空港の運営等を推進するため、国土交通大臣がその基本方針を定めることとともに、国土交通大臣が管理する空港等について公共施設等運営権を設定して運営等が行われる場合における関係法律の特例を設ける等の所要の措置を講ずる。



(出典：国土交通省)

参考資料17：関西国際空港及び大阪国際空港の一体的に関する基本方針の考え方

基本方針の考え方について



基本方針の考え方

1. 経営統合法に規定された目的と会社の責務の実現
 - (1) 経営統合法の目的の達成
経営統合法の目的である、
 - ① 関西国際空港の国際拠点空港としての機能の再生及び強化
 - ② 両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大の実現を目指す。
 - (2) コンセッションの実現
統合法による規定されている、新関西国際空港株式会社の責務である「両空港に係る公共施設等運営権の設定を適時に、かつ、適切な条件で実施する」ことを明確にする。
2. 民間の経営判断の尊重
国土交通省成長戦略(平成22年5月17日)で示された「民間の知恵と資金」を活用するとの考えに則り、事業価値を増大させ、早期にコンセッションを実現するため、民間の経営判断を尊重することを明確にする。

(出典：国土交通省)

参考資料18：交通基本法案

国土交通省では、今後の人口減少・少子高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するため、交通政策全般にかかわる課題、交通体系のあるべき姿、交通に関する基本的な法制度や支援措置のあり方などについて検討を行うこととし、2009年11月に交通基本法検討会を立ち上げ、各地の交通関係者や利用からヒアリングを行った。航空連合は2010年4月14日の第9回検討会でヒアリングを受けた。同年6月には「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）」が取りまとめられた。その後、国土交通省交通政策審議会・社会資本整備審議会 交通基本法案検討小委員会が設置され、法案化に向けた具体的な検討が進められた。その中で「移動権の保障」については、法律面・行政面・社会的実態面から検討を行い、また地方公共団体、事業者などに対するアンケートを実施した結果、法案に「移動権の保障」を規定することは時期尚早と判断された。2011年1月に「交通基本法案の立案における基本的な論点について」の報告書が取りまとめられ、3月8日に交通基本法案が閣議決定された。2012年8月7日、第180国会の衆議院国土交通委員では法案趣旨説明、8月22日の同委員会では参考人質疑が行われたが、その後国会審議が中断、継続審議となった。

<交通基本法案の骨子>

I 基本理念等

第1条：目的

（この法律は、交通安全対策基本方と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする）

第2条：国民等の交通に対する基本的な需要の充足

（交通の機能が十分に発揮されることにより、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されなければならない）

第3条：交通の機能の確保及び向上

第4条：交通による環境への負荷の低減

第5条：交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携

第6条：連携等による施策の推進

第7条：交通の安全の確保

II 責務等

第8条：国の責務

第9条：地方公共団体の責務

第10条：交通関連事業者及び交通施設管理者の責務

第11条：国民の責務

第12条：関係者の連携及び協力

第13条：法制上の措置等

第14条：年次報告等

III 交通基本計画

第15条：交通基本計画

IV 国等の基本的施策

第16条：日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等

第17条：高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策

第18条：交通の利便性向上、円滑化及び効率化

第19条：国際競争力の強化及び地域の活力の向上に必要な施策

第20条：交通に係る環境負荷の低減に必要な施策

第21条：総合的な交通体系の整備等

第22条：まちづくりの観点からの施策の促進

第23条：観光立国の実現の観点からの施策の推進

第24条：協議の促進

第25条：技術の開発及び普及

第26条：国際的な連携の確保及び国際協力の推進

第27条：国民等の立場に立った施策の実施のための措置

第28条：地方公共団体の基本的施策

参考資料19：離島航空路運航費補助制度

離島航空路に係る確保維持事業(概要)

支援スキーム

- 協議会(都道府県ごと)において、離島の生活に必要な不可欠な航空路の確保維持の内容について議論し、生活交通ネットワーク計画を策定し(離島航空路確保維持に係る事業のみに係る離島航空路確保維持計画として策定することも可)、収支見込みを含めて国(本省航空局)へ提出。
- 補助対象経費の1/2以内を国が補助。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する。実績見込収支率が標準収支率に満たない者については、5%を上限としてその差分に相当する額を差し引いた額とする。
※補助対象とする航空路の考え方については現行と同様。(経常損失が見込まれる路線のうち、①最も日常拠点性を有する、②海上運送等の代替交通機関により概ね2時間以上、③2社以上の競合路線でない)
- 当該計画に基づき、国(本省航空局)が、補助対象期間の開始以前に補助額を内定し事業者へ提示。
- 事業終了後に計画に位置付けのある事業を実施した事業者が国(本省航空局)へ補助申請。事業実績の報告の後、計画通りの事業運営がなされたかを確認(監査)した後、国から事業者に対し補助金交付。

新制度のポイント

- 事業実施の前提として、地域の協議会での議論を経て生活交通ネットワーク計画(離島航空路確保維持計画)を策定。
- 支援に制約のある特別会計から一般会計に移行。
・物件費を上限とする制約をなくし、当該航空路の運航により見込まれる標準的な収支差に対して手当てができる制度とする。
・機材による路線制約(1,500m以下の滑走路で発着できる航空機)を外し、離島路線に就航する機材はすべて支援対象とする。

(出典：国土交通省)

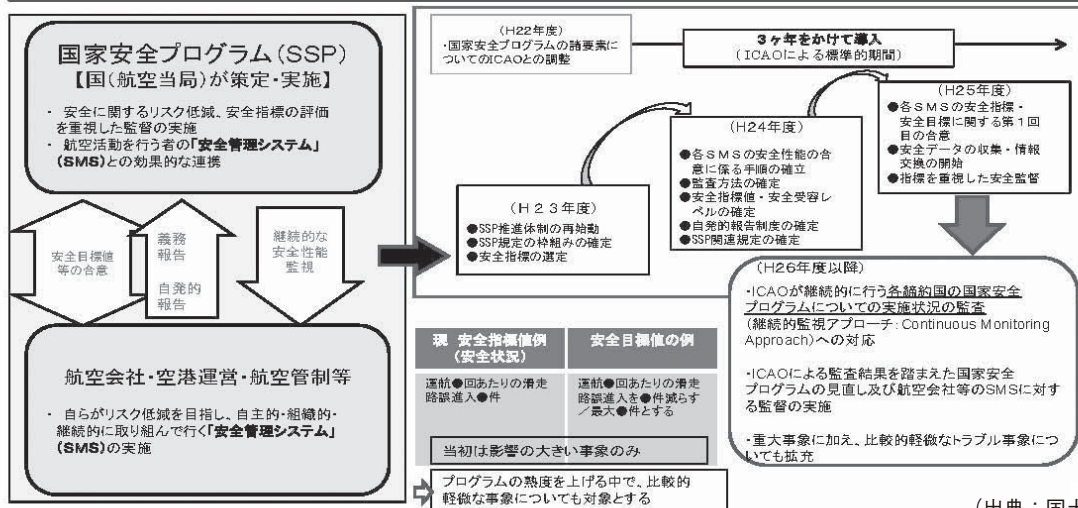
参考資料20：国家安全プログラム(SSP)に対応した体制の確立

国家安全プログラム(SSP)に対応した体制の確立

国土交通省

航空部門における次世代型安全行政への転換

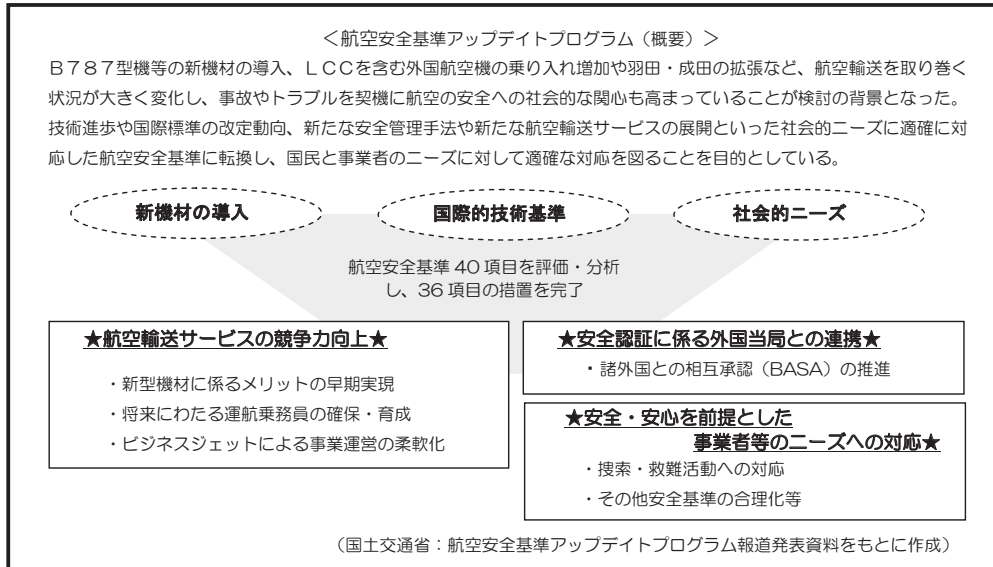
国が航空分野全体の安全目標を定め、航空会社・空港運営・航空管制等と個々の安全目標及び安全指標等について合意した上で、航空会社等による安全管理システム(Safety Management System: SMS)の実施状況を継続的に監視・監督、監査を行い、もって航空分野全体としての安全性向上を総合的に図る枠組みである**国家安全プログラム(State Safety Program: SSP)**を導入する。



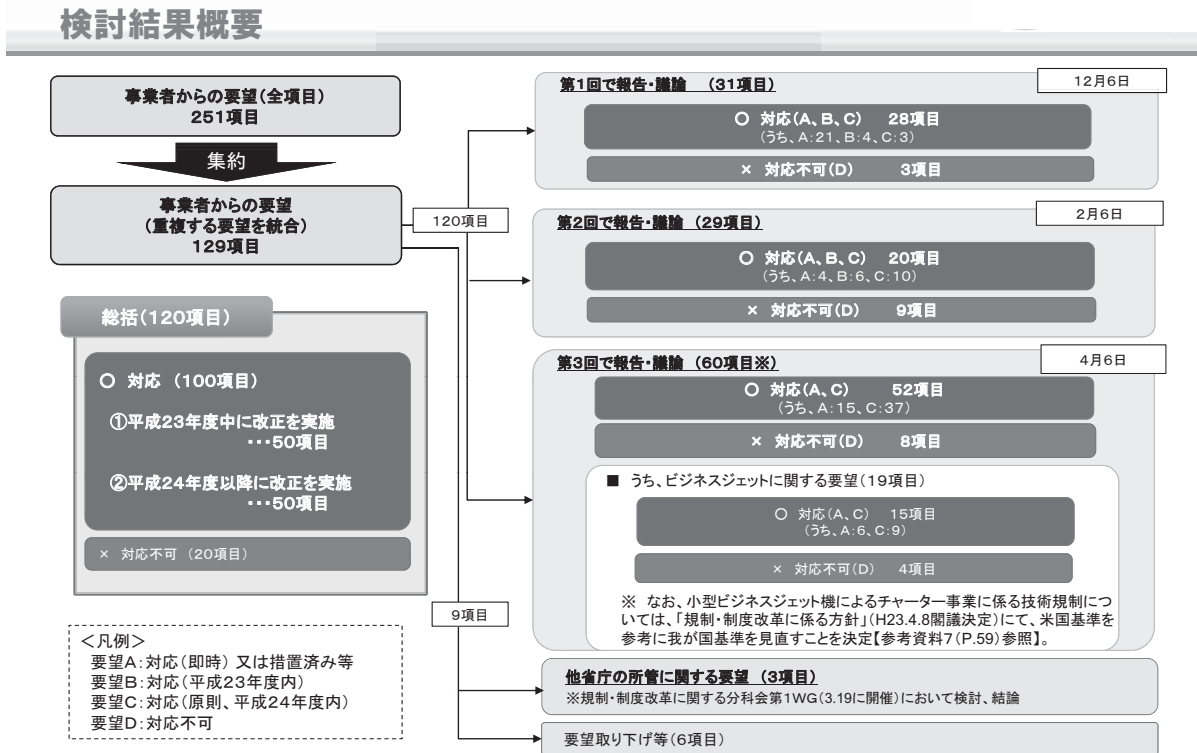
(出典：国土交通省)

参考資料21：航空安全基準アップデートプログラム

B787型機などの新機材の導入、LCCを含む外国航空機の乗り入れ増加や羽田・成田の拡張など、航空輸送を取り巻く状況が大きく変化し、事故やトラブルを契機に航空の安全への社会的な関心も高まっていたことが検討の背景となった。技術進歩や国際標準の改定動向、新たな安全管理手法や新たな航空輸送サービスの展開といった社会的ニーズに適確に対応した航空安全基準に転換し、国民と事業者のニーズに対して適確な対応を図ることを目的としている。



参考資料22：「安全に関する技術規制のあり方検討会」結果概要



(出典：国土交通省)

参考資料23：航空事故調査委員会設置法の改正

2001年3月、衆議院国土交通委員会に航空連合の清水事務局長(当時)が参考人として呼ばれ、航空事故調査について意見陳述を行った。設置法自体に航空連合の主張を反映させることはできなかったが、附帯決議に次の点が盛り込まれた。

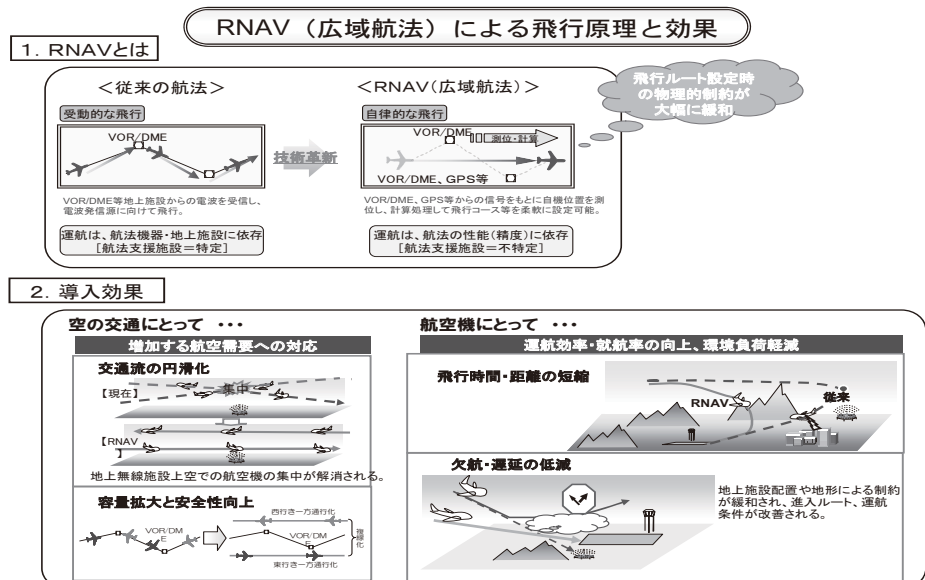
- ・ 事故調査委員会と捜査機関は国際民間航空条約の趣旨を尊重し、事故調査と犯罪捜査がそれぞれ適確に遂行されるよう十分協力すること。
- ・ 事故調査委員会の組織のあり方は、体制・機能強化や陸・海・空にわたる業務範囲の拡大などの必要性を検証の上、諸外国の例を参考に今後の課題として検討を行うこと。

参考資料24：EDCT (Expected Departure Clearance Time/出発制御時刻)

航空交通流管理管制官が航空交通流管理管制業務を行うために指示する航空機の出発制限時刻のことをいう。

参考資料25：RNAV (Area Navigation/広域航法) ロードマップ

RNAVとは任意の地点間を飛行する航法のことをいう。これまでの航空路は、航空保安無線施設相互を結んで構成されていたが、RNAV経路は任意の地点を結んだ経路で構成されており、これにより航空路の複線化や混雑緩和が可能になる。RNAVロードマップは、航空局が設置したRNAV連絡協議会により示されたRNAV展開計画。



(出典：国土交通省)

RNAVロードマップ

目 標	・航空路：航法精度等の規程なし→航法精度5マイル→航法精度2マイル（4D-RNAV） ・ターミナル（空港周辺）：航法精度等の規程なし→航法精度±1マイル ・進入：RNAV（GPS）→より高度な進入方式		
期 間	短期（平成17-19年）	中期（平成20-24年）	長期（平成25-30年）
航空路	・現行のRNAV方式を展開（航法精度の規程等なし）	・新しいRNAV運航方式を導入、移行（航法精度±5マイル等を規程）	・航法精度等の規程をさらに高めた新方式を導入、29,000ft以上の運航では義務化を目指す（航法精度±2マイル等を規程） ・将来は4D-RNAV
ターミナル	・新しいRNAV運航方式を導入（航法精度±1マイル等を規程）	・新方式を展開	・主要空港で新方式による運航の義務化を目指す ・将来的は4D-RNAV
進 入	・RNAV（GPS）進入方式を展開	・新しい進入方式を検討し、導入（航法精度等を規程）	・新方式を展開

参考資料26：機内迷惑防止法に関する法制化までの取り組み

航空連合は1999年10月の結成以来、機内迷惑行為の発生を抑止するため、罰則を伴った法制化に取り組んできた。2000年5月の第1回政策実現総行動で、民主党政策調査会長と国土交通省航空局長に対し、法制化を直接要請した。また、業界（定期航空協会）も2001年1月に航空局長宛に要請文を提出した。

これを受けて民主党は、2001年5月に議員立法による法案提出を決定し、11月、「機内迷惑行為防止法案」を国会に提出した。しかし、与党の反対により審議に入れず、3度にわたって継続審議となった。

一方、航空局は2001年12月、航空局・事業者・航空連合で構成される「機内迷惑行為防止検討委員会」を設置し、2002年10月までに5回開催した。委員会発足当初は法制化に否定的だった航空局は、航空連合の発言をはじめとする委員会での議論や2002年5～6月に実施した利用者アンケートの結果などにより、最終的には立法化を念頭に置いた具体的な作業に着手するというスタンスに変わった。

2003年3月、国土交通省は機内迷惑行為防止法案（航空法改正案）を国会に提出し、5月に衆議院で民主党案とともに審議が始まった。審議の中で、民主党案の趣旨を踏まえて政府案が修正されたことから民主党は法案を取り下げ、修正後の政府案が衆議院で全会一致で可決された。7月には参議院でも全会一致で可決され、機内迷惑行為防止法案（航空法改正案）が成立し、2004年1月15日に施行された。

航空連合は、この間、政党（民主党を中心に自民党、公明党にも）、行政、業界（定期航空協会）に対し法制化を繰り返して要請すると同時に、マスコミに対しても投稿、記者会見などを通じ法制化の必要性を訴えてきた。また、政策シンポジウム、安全シンポジウムを通じて組合員への浸透を図るとともに、航空連合加盟の客室乗務員へのアンケート調査（2001年4月）、連合メーデー会場でのビラ配布（2002年5月）、全国紙への意見広告掲載（2002年6月）といった活動を積極的に展開してきた。

参考資料27：機内迷惑防止法の骨子

- (1) 航空機内にある者は、安全阻害行為等（機内迷惑行為）をしてはならない旨を定める。
- (2) 機長は、国土交通省令で定める安全阻害行為等【下記】をした者に対し、当該行為を反復・継続してはならない旨の命令をすることができる。命令に違反した者は、50万円以下の罰金に処する。
- (3) 施行後3年を経過した場合、(2)の規定の施行状況を勘案し、必要がある時は検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる。

【罰金の対象となる安全阻害行為等（国土交通省令）】

- ① 乗降口または非常口の扉の開閉装置を正当な理由なく操作する行為
- ② トイレにおいて喫煙する行為
- ③ 航空機に乗り組んでその職務を行う者の職務の執行を妨げる行為（セクハラ、暴言・威嚇など）であって、当該航空機の安全の保持、当該航空機内にあるその者以外の者もしくは財産の保護または当該航空機内の秩序もしくは規律の維持に支障を及ぼすおそれのある行為
- ④ 航空機の運航の安全に支障を及ぼすおそれがある携帯電話その他の電子機器を正当な理由なく作動させる行為
- ⑤ 離着陸時その他機長がシートベルトの装着を指示した場合において、シートベルトを正当な理由なく装着しない行為
- ⑥ 離着陸時において、座席のリクライニング、テーブルまたはフットレストを正当な理由なく所定の位置に戻さない行為
- ⑦ 手荷物を通路その他非常時における脱出の妨げとなるおそれのある場所に正当な理由なく置く行為
- ⑧ 非常用の装置または器具（救命胴衣、煙感知機など）を正当な理由なく操作し、もしくは移動させ、またはその機能を損なう行為

参考資料28：懇談会の提言（抄）

「航空機内における安全阻害行為等に関する有識者懇談会」～平成19年3月28日とりまとめ「提言」（抄）～

- 安全阻害行為等に関する航空法第73条の4第5項及び関連する施行規則については、現時点で法的に見直すべき点は見あたらない。
- 同法の運用等については改善が必要と考えられる課題があることから、行政及び航空関係者が今後取り組むべき措置について、以下の通り対応するよう提言。
 - (1) 使用制限対象電子機器の見直し等
 - 最新電子機器の出現等に対応すべく、「使用制限対象電子機器告示」（平成15年10月国土交通省告示）の改正を早急に行うこと
 - ①使用制限対象電子機器として新規に追加すべきものの例
 - ・通信機能（無線LAN）を有する電子ゲーム機
 - ・ワイヤレスマウス等パソコン用周辺機器
 - ・アクティブ型電子タグ
 - ②使用制限となっている電子機器で対象から除外すべきものの例
 - ・電卓
 - ・ヘッドホン（電子回路を含まないもの）
 - 引き続き、1年毎を目処に定期的に検証を行い、告示の見直しを行うこと
 - 利用者に対し、制限理由等が説明できるよう、社員教育を継続実施すること
 - 電源が切れない電子機器を格納する電磁波遮蔽容器の技術的検討を行うこと
 - 外国航空会社に対しても、我が国航空法の内容及び運用について周知を図ること
 - (2) 運用の簡素化・改善の実施
 - 悪質者や常習犯へは「口頭注意」を省略し「命令書」を交付できるよう厳格化すること
 - 航空関係者間、及び空港警察との連携強化を図ること
 - 使用制限対象設備について、新サービス（レッグレスト）を追加すること
 - (3) 安全阻害行為等の効果的な抑制方策の実施
 - 搭乗ゲートでの広報等水際対策の強化等、効果的な手法・タイミングにて重層的に案内を実施すること
 - 外国人旅客も考慮し、安全阻害行為等に関する理解の促進に努めること
 - 違反の法的な重大性の周知を図ること（航空法：悪質者は50万以下の罰金）
 - 電子機器の使用等安全阻害行為等8類型は、当該行為が運航の安全に支障を及ぼすおそれがあることから、航空会社においても、毅然とした態度で対応すること
 - (4) 安全阻害行為等の定期的な検討の実施
 - 社会状況の変化や新サービスの開始等に対応するため、今後とも、定期的（数年毎）に、又は必要に応じ、適切なタイミングで検討を行うこと

参考資料29：危険物輸送に関する技術的な指針

ICAO（国際民間航空機関）では2年に1度、「危険物の航空輸送に関する技術指針」を審議している。国土交通省はその内容について全日本航空事業連合会の航空危険品委員会に諮問し、審議と検証を経て、日本政府としての対応方針を策定している。

参考資料30：EASA（European Aviation Safety Agency）

欧州連合（EU）の民間航空安全を司る機関。2002年にJAA（Joint Aviation Authorities）からEASAへの移行が決定されている。これまで欧州各国はJAAのレギュレーションに基づき自国の航空法を改正してきたが、EUは世界レベルの高い航空安全を確立させるため、EASAにより加盟国共通の基準を作り、法的な拘束力をもたせようとしている。これにより、EU域内では航空機の安全性に関わる証明は統一される。

参考資料31：バリアフリー法新旧基本方針（平成23年度改正）における目標

バリアフリー法新旧基本方針（平成23年改正）における目標
（平成32年度までの達成目標）

○ 旅客施設（共通）

1日当たりの平均的な利用者数が（旧：平成22年（2010年）まで）5,000人以上→（新：平成32年度まで）3,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、原則としてすべて、

- ・段差の解消
- ・視覚障害者誘導用ブロックの整備
- ・障害者用トイレの設置 等のバリアフリー化を実施する。

○ 車両等

（旧：平成22年（2010年）まで）

車両等の種類	車両等の総数	目 標 値
鉄軌道車両	約52,000	約26,000（約50%）
バス車両	約60,000	平成27年までに、原則としてすべて、低床化された車両に代替（うちノンステップバス） 約18,000（約30%）
福祉タクシー	—	約18,000
旅客船	約1,000	約500（約50%）
航空機	約530	約340（約65%）

（新：平成32年度まで）

車両等の種類	車両等の総数	目 標 値
鉄軌道車両	約52,000	約36,400（約70%）
バス車両	約50,000 （適用除外認定車両を除く）	ノンステップバス 約35,000（約70%）
	約10,000 （適用除外認定車両）	リフト付きバス又はスロープ付きバス 約2,500（約25%）
福祉タクシー	—	約28,000 （ユニバーサルデザインタクシーを含む）
旅客船	約800	約400（約50%）
航空機	約530	約480（約90%）

（出典：国土交通省）

参考資料32：成田・羽田両空港間及び都心と両空港間のアクセス改善に関わる調査結果

首都圏の国際競争力を維持・強化していく観点から、成田・羽田両空港の一体的活用を推進するに当たり、都心と両空港及び両空港間のアクセス強化を図るため、平成22年度完成予定の成田新高速鉄道等の既存ストックを最大限活用することを前提に、短絡線の整備を含め、首都圏空港として相応しいアクセス改善のための調査・検討を実施。

【整備目標】

- 都心と羽田空港のアクセス 20分台
- 都心と成田空港（2ビル）のアクセス 30分台
- 成田・羽田両空港間のアクセス 50分台

【想定ルート案】

押上駅～新東京駅～泉岳寺駅間（延長約11km）



I. 整備効果の一例

【東京駅～成田・羽田両空港間のアクセス改善】

- ・東京駅～羽田空港間：約22分（乗換無し）
- ・東京駅～成田空港間：約37分（乗換無し）

区 間	所要時間	乗換回数	現行のルート
東京駅～羽田空港	約22分 (25分)	0回 (1回)	京浜東北線 ～東京モレール
東京駅～成田空港(2ビル)	約37分 (50分)	0回 (0回)	成田エクスプレス
成田空港(2ビル)～羽田空港	約59分 (107分)	0回 (0回)	京成線～都営浅草線 ～京急線(直通列車)

※括弧内は、現行最速の場合である。

【都市内交通の利便性向上】

京成線、北総線及び京急線沿線を中心に広範囲に渡って、東京駅へのアクセス機能が強化されることに加え、既存の地下鉄（丸ノ内線、千代田線、三田線等）との乗換利便性が向上。

区 間	所要時間	乗換回数	現行のルート
東松戸駅～東京駅	約22分 (39分)	0回 (0回)	武蔵野線～京葉線
京急蒲田駅～東京駅	約21分 (27分)	0回 (1回)	京急線～山手線
京成高砂駅～霞ヶ関駅	約26分 (36分)	1回 (1回)	京成線～都営浅草線 ～日比谷線

※括弧内は、朝ピークの現行最速の場合である。

（出典：国土交通省）

参考資料33：旅客搭乗橋（PBB）の安全性向上についての提言（平成22年1月）

旅客搭乗橋（PBB）の安全性向上についての提言

【背景】 国内の空港において旅客搭乗橋（PBB）のタイヤに作業員が巻き込まれ両脚を切断するという痛ましい事故が平成20年に発生していることは極めて遺憾である。PBBの運用にあたっては、設置者及び運用者により種々の安全対策が講じられているところであるが、同様な事故の防止を図るため本検討会は、PBB本体についても、さらに安全性を向上させることが望ましいとの認識に至った。

【理由】 (1) PBBのタイヤには、接近を警告する装置が通常設置されているが、タイヤに巻き込まれることを直接防ぐ装置は我が国では未だ普及が十分でない。
 (2) PBBのタイヤには、一輪あたり7トン前後の大きな重量がかかっている。
 (3) 海外の主要空港ではPBBのタイヤに巻き込み防止装置（タイヤガード）を設置する事例が少なからずみられる。

【提言】 PBBのタイヤに巻き込み防止装置（タイヤガード）を設置することは、作業員等が万一接触した場合の事故被害の軽減に大きな効果があり、我が国の空港においても普及を図っていくべきものと考えられる。

従って、PBB設置者等の関係者に対して、PBBの新設、更新等の機会をとらえて、タイヤに巻き込み防止装置（タイヤガード）を設置することを推奨するとともに、広く関係者に対して、その普及が促進されるよう努めることを提言する。

平成22年1月26日

国土交通省空港制限区域内事故防止対策検討会

（出典：国土交通省）

参考資料34：日本再生戦略（観光立国戦略のみ抜粋） ※平成24年7月閣議決定

【更なる成長力強化のための取組】

観光立国戦略

は重点施策

訪日外国人旅行者の増大に向けた取組、受入環境水準の向上

2020年目標

- ◆訪日外国人旅行者 2,500万人
- ◆訪日外客2,500万人による経済波及効果 約10兆円
- 雇用創出効果 56万人

2016年目標

- ◆訪日外国人旅行者 1,800万人
- ◆空港での外国人入国審査の最長待ち時間 20分(2016年度)

- ◆オールジャパン訪日プロモーション体制の構築と国別目標数に沿った戦略的な取組み、風評被害対策
- ◆日本人等の出入国審査の自動化等、外国人の出入国審査の迅速化
- ◆新興国からの訪日客の査証発給要件の見直し
- ◆オープンスカイの更なる推進等
- ◆首都圏空港の強化や関空・伊丹の経営統合等による空港の利便性向上

【ボトルネック】

訪日外国人数は震災前の水準に挽回しつつあるが、回復の遅い市場がある

出入国の円滑化(査証、出入国審査等)が訪日客の増加の原動力となる可能性

アジア諸国・地域とのオープンスカイは進んだが、欧州等他地域にまだ推進の余地

観光需要の喚起

2020年目標

- ◆新規需要の喚起により航空需要の底上げを図り、国内外航空旅客輸送に占めるLCCの割合を欧米並み(2~3割)に
- ◆休暇改革による国内観光需要の創出効果: 約1兆円

2016年目標

- ◆国内における旅行消費額: 30兆円
- ◆国際会議開催件数を2010年の741件から5割以上増やす

- ◆LCC(※)参入促進やビジネスジェット推進となる環境整備、安全性を前提とした技術規制見直し
- ◆国管理空港の運営の民間委託を推進し、柔軟な着陸料体系を構築
- ◆医療やスポーツ等と結びついたニューツーリズムの振興
- ◆国際見本市や国際会議等のMICE(※)の誘致・開催の推進、2020年オリンピック等の国際競技大会の招致・開催の支援
- ◆魅力ある観光地域づくりのための環境整備
- ◆コストの低減につながる移動手段の検討
- ◆連続休暇の設定等、休暇改革の推進

【ボトルネック】

LCCの参入促進等により多様な航空サービスを提供することで、新たな需要創出につながる可能性

アジア諸国が国際会議の誘致取組を強化しており、競争が激化

※LCC (Low-Cost-Carrier) … 格安航空会社
 MICE… Meeting, Incentive, Convention, Exhibition/Eventの略

（出典：観光庁）

参考資料35：新たな観光立国推進基本計画の特徴 (平成24年3月閣議決定)

新たな観光立国推進基本計画の特徴



○基本計画の見直しの方向性

観光は、国の成長戦略の柱の一つであり、長らく経済が低迷し地域が疲弊する中、人口減少・少子高齢化の閉塞状況を打ち破り、急速に経済成長するアジアの観光需要を取込むとともに、地域経済の活性化・雇用機会の増大等を図る。

＜観光を取り巻く状況＞

- ・諸外国との誘致競争の激化
- ・マクロ経済・外交関係等の外的要因による訪日外国人旅行者減少のリスクの存在
- ・新規訪日旅行者のみならずリピーターを獲得する必要性
- ・旅行の相対的魅力の低下等による国内旅行のゼロ回層の増加 等

観光の裾野の拡大と観光の質の向上が必要

- ・東南アジア等、富裕層・中間層等急速な拡大が見込まれる市場の旅行者の獲得
- ・ゴールデンルートの次の目的地の開拓・情報発信
- ・観光地域や旅行サービスの質の向上
- ・観光旅行者の滞在日数や消費額の増加 等

○観光立国の実現に関する施策についての基本的な方針

東日本大震災を踏まえ、「震災からの復興」を柱の一つに掲載。

- ① 震災からの復興 ② 国民経済の発展 ③ 国際相互理解の増進 ④ 国民生活の安定向上

○観光立国の実現に関する目標

・観光地域や旅行サービスの質の向上を図るため、基本的な目標に満足度の指標(訪日外国人旅行者の満足度、観光地域の旅行者満足度)を追加。
・新たに、基本目標の下に「参考指標」を掲載。(訪日外国人旅行消費額、雇用効果、地方の国内旅行消費額等)

- ① 国内における旅行消費額 ② 訪日外国人旅行者数 ③ 訪日外国人旅行者の満足度 ④ 国際会議の開催件数
⑤ 日本人の海外旅行者数 ⑥ 国内宿泊観光旅行の年間平均宿泊数 ⑦ 観光地域の旅行者満足度

○観光立国の実現に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

観光は、良好な景観の形成、街並み整備等による地域の魅力向上、交通ネットワーク整備等による人の交流の拡大、文化財や農山漁村等の多様な観光資源の活用による旅行の魅力の向上など、多様な関係者による広範な施策により支えられるものであり、関係省庁間や多様な関係者間で連携を強化しつつ、取組むことが重要。具体的な施策として、観光庁が主導的な役割を果たすべき主な施策(4項目)及び政府全体により講ずべき施策を提示。

- ① 国内外から選好される魅力ある観光地域づくり(観光地域のブランド化・複数地域間の広域連携等)
② オールジャパンによる訪日プロモーションの実施 ③ 国際会議等のMICE分野の国際競争力強化 ④ 休暇改革の推進

○観光立国の実現に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

必要に応じ有識者の助言を受けつつ、毎年度当初に、目標の達成状況、施策の推進状況に関する点検を行うとともに、施策の効果に関する評価を行う。観光庁は関係省庁に対し、当該点検・評価の結果について翌年の施策に反映させるよう、働きかけを行う。

(出典：観光庁)

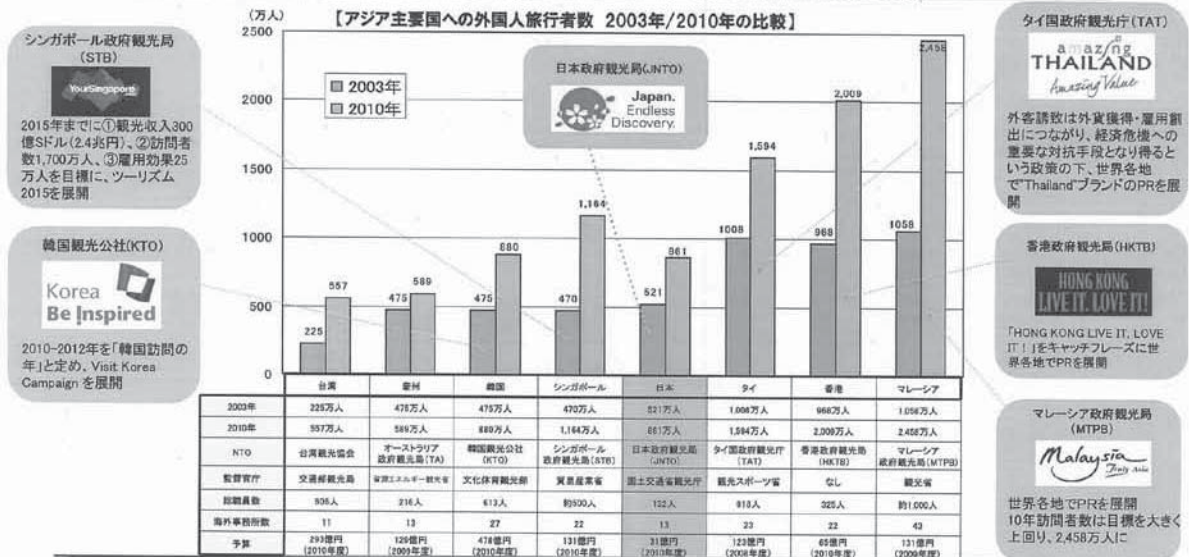
参考資料36：日本政府観光局(JNTO)と海外の政府観光局の比較

JNTOと海外の政府観光局の比較



世界各国が政府観光局を設置、外客誘致に向けたプロモーションを展開

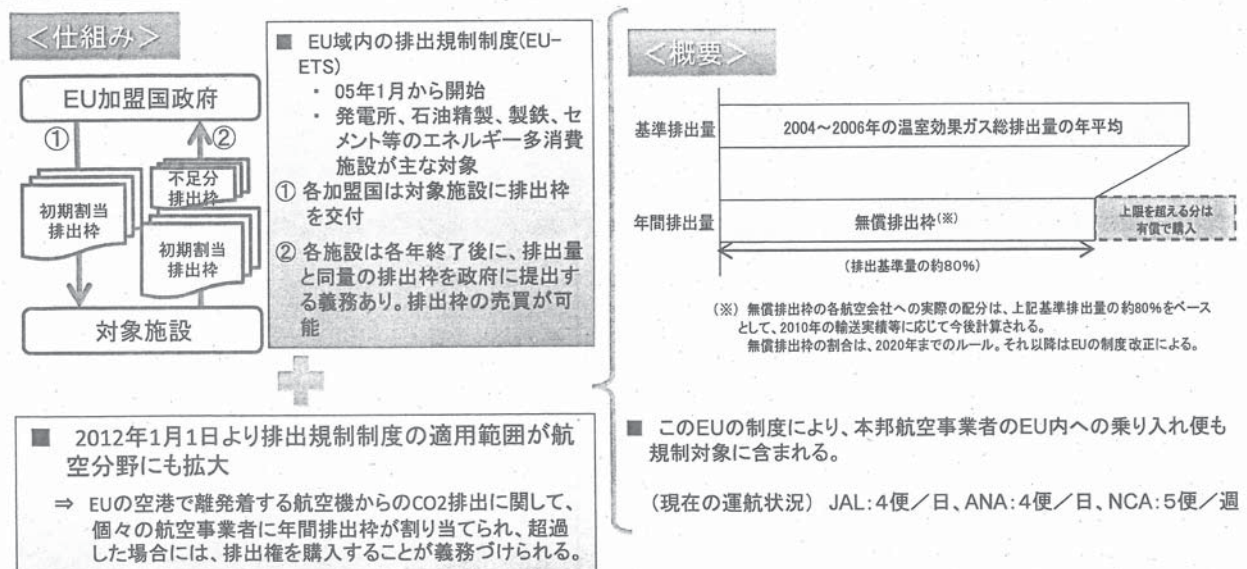
在外公館とは異なる外客誘致プロモーションに特化した海外事務所を世界各地に設置
100億円以上の予算を投じてプロモーションを展開する国も多数



(出典：日本政府観光局)

参考資料37：欧州の排出規制制度（EU-ETS）の国際航空分野への適用

欧州の排出規制制度（EU-ETS）の国際航空分野への適用について  国土交通省



<欧州の排出規制制度の問題点>

- 国際航空分野における温暖化対策については、地域的な対応を図るのではなく、世界的に解決されるべき課題であり、国際民間航空機関(ICAO)の場でグローバルな制度が適切に設けられるよう議論することが重要。
- ※ 国際民間航空機関(ICAO)においては、2011年11月の理事会で、EUの排出規制制度に反対する決議を採択
- ※ アメリカ航空会社2社(AA、UA/CO)が、EUの排出規制制度適用を不服として提訴(→ 欧州司法裁判所が、2011年12月、当該制度は国際法上の問題はない等の判決を下した)

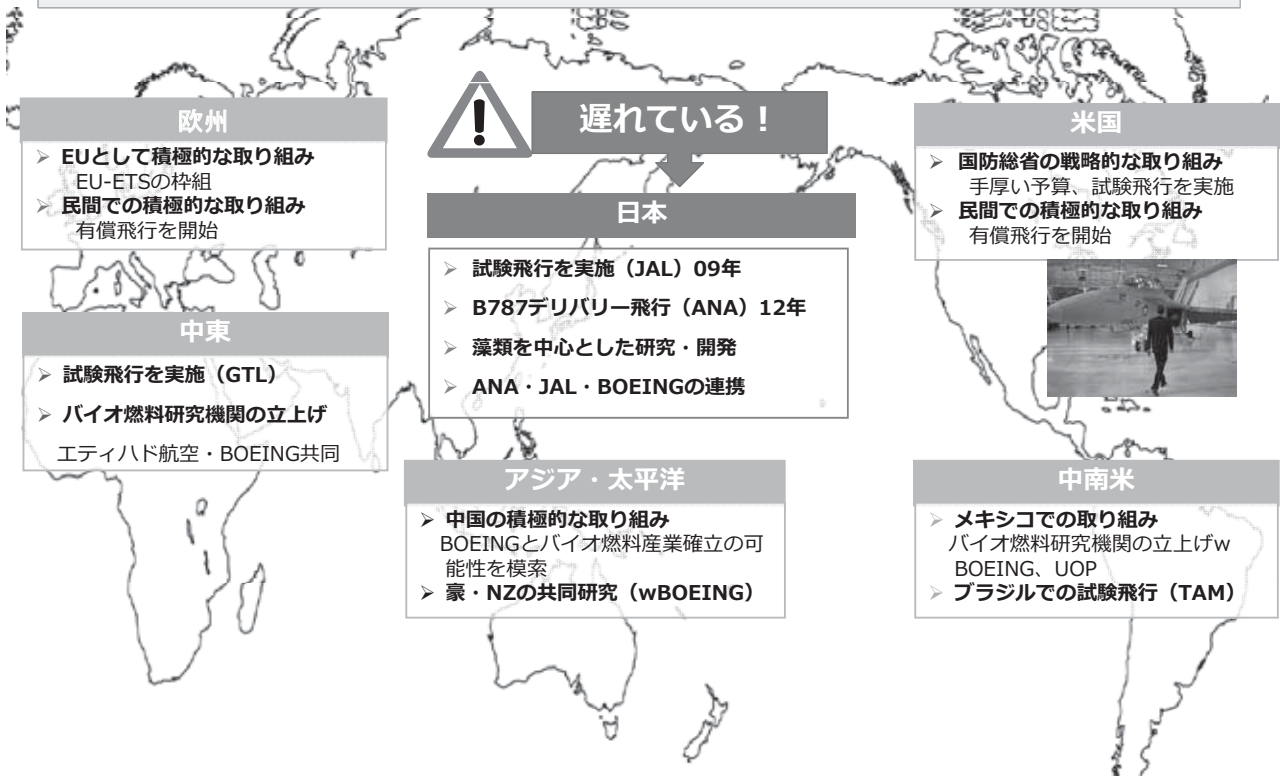
(出典：国土交通省)

参考資料38：キャップアンドトレード方式

温室効果ガスの排出権取引における取引手法の1つ。排出の規制対象となる企業などには、政府が定めた総排出量に基づいて、排出量の上限を設定した排出枠が割り当てられる。これがキャップである。この排出枠の一部を取引(トレード)することを、キャップアンドトレードと言う。たとえば、排出枠を大幅に下回り、余剰分が出る企業は、排出枠を超えてしまいそうな企業や排出枠を達成したい企業などに対して、排出権を売却することができる。





参考資料39：バイオジェット燃料を取り巻く世界・日本の動き

バイオジェット燃料を取り巻く世界の動き



バイオジェット燃料を取り巻く日本の動き

● 関係省庁、民主党でも具体的な取り組みの動き

 <p>民主党</p> <p>党エネルギーPT、再生可能エネルギー検討小委員会を中心に取りまとめた自然エネルギーに関する第2次提言に <u>「バイオ燃料の航空燃料への適用研究、実用化のための支援を行うべき」</u> といった趣旨で提言が盛り込まれる。 (4月26日政調役員会了承)</p>	 <p>国土交通省 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism</p> <p>①代替航空燃料とその規格策定の動向および承認の考え方について調査</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空機の安全性に係る承認・検査 代替航空燃料の地上での取扱い <p>②「<u>中期的地球温暖化対策</u>」の中間とりまとめに記載</p>  <p>資源エネルギー庁</p> <p>①NEDOを通じた要素技術開発の助成 「戦略的次世代バイオマスエネルギー利用技術開発事業」</p>	<p>農林水産省</p> <p>①バイオマス利用技術の到達レベルの横断的評価と事業化に向けた戦略的検討</p> <ul style="list-style-type: none"> バイオマス活用推進基本計画の閣議決定 バイオマス事業化戦略検討チーム  <p>防衛省・自衛隊 MINISTRY OF DEFENSE</p> <p>①米軍の積極的な動きに呼応して初期的検討を開始</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存装備の取扱い 日米物品役務相互協定 (ACSA) での相互供給の可能性
---	--	---

● 日本での取組み例 (各種報道資料から)

<p>①微細藻ユーグレナ</p> <ul style="list-style-type: none"> JX日鉱日石エネルギー、日立プラント、ユーグレナの三社が共同研究を進め、2018年度の実用化を目指している。 <p>②榎本藻</p> <ul style="list-style-type: none"> ボトリオコッカスの一種、IHIと神戸大学発ベンチャーのG&GTが共同研究を進める。 	<p>③シュードコリスチス</p> <ul style="list-style-type: none"> デンソーが中心となって産学連携の共同研究を進め、2020年ごろの実用化を目指している。 <p>④ジャトロファ (バイオディーゼル)</p> <ul style="list-style-type: none"> 出光興産とペトロベトナムグループが共同で事業化の検討を進める。
---	---