

広報用資料

2011年度 定期航空協会 年次総会 資料

【1】2010年度事業報告・・・P.1

【2】2011年度事業方針・・・P.9

2011年5月19日

【1】2010年度事業報告

定期航空協会規約第3条に示された本会の目的達成のため、2010年度事業として実施した協会運営、各政策課題への取り組み等は以下のとおりである。

I. 協会主催の会議

1. 総会

- | | | |
|----------|-----|--|
| (1) 年次総会 | 開催日 | 2010年5月24日 |
| | 議案 | ①2009年度事業報告
②2009年度収支決算
③2010年度事業方針
④2010年度収支予算
⑤役員を選任 |
| (2) 臨時総会 | 開催日 | 2010年7月20日 |
| | 議案 | ①監事を選任 |

2. 理事会

- | | | |
|----------|-----|--|
| (1) 第78回 | 開催日 | 2010年4月21日 |
| | 議案 | ①2009年度事業報告
②2009年度収支決算
③2010年度事業方針
④2010年度収支予算
⑤役員を選任
⑥常任委員会委員 |
| (2) 第79回 | 開催日 | 2010年7月5日 |
| | 議案 | ①監事候補者の推薦
②臨時総会の開催 |
| (3) 第80回 | 開催日 | 2010年10月1日 |
| | 議案 | ①ANAウイングス株式会社の入会 |
| (4) 第81回 | 開催日 | 2011年1月5日 |
| | 議案 | ①常任委員会委員の交代 |

II. 各政策課題への対応

1. 安全かつ安定的な航空輸送サービスの提供に係る事項

(1) 安全対策の強化

会員各社の社長を委員とする「安全委員会」を開催し、リスクマネジメントやヒューマンエラーの防止策といったテーマについて、経営トップの情報、知見の共有化を図った。

(2) 国内線の機内持ち込み手荷物への対応

航空機の定時性を向上させる観点から、規定を超えた機内持ち込み手荷物の取扱いに関わるポスターを作成し、国内の主要空港において周知を図った。

(3) 安全阻害行為等への対応

国土交通省成長戦略会議報告を受けて、利用者利便性の向上の観点から、機内における電子機器等の使用制限の緩和について、諸外国の規制等を参考に業界内の課題と要望を取りまとめ、円滑な導入を図るべく国土交通省航空局と調整を実施した。

(4) 危険物輸送への対応

2008年に設置された「航空貨物運送に係る安全対策研究会」において、対策状況を確認するためのフォローアップ会合が開催され、国土交通省航空局および航空貨物運送協会の取組を確認し共有を図るとともに、指導サポート体制や教育内容の充実等、対応強化に向けた取り組みを継続するよう要望を行った。

また、機内持ち込み制限品と旅客手荷物としての危険物についても、現在の課題等を取り纏め、国土交通省航空局と情報共有のうえ、各物品の運送可否に係る協議を実施した。また、円滑な導入にむけて、官民一体となってポスターを作成し、各空港の保安検査場や各社のホームページに掲示した。

(5) Secure Flight Programの義務化

2010年11月、米国内の保安強化の観点から、米国運輸保安局（TSA）が北米を発着する航空機の搭乗旅客情報を出発の72時間前までに航空会社の予約システムに入力することを義務化したSecure Flight Programの厳格化運用を導入した。同制度の導入にあたって、会員各社と取扱い手順を確立し、関係団体を通じて、利用者への周知を図った。

2. 利用者利便の向上に係る事項

(1) 空域、航空路再編への対応

① 羽田空港再拡張後の飛行方式

「羽田空港再拡張後の飛行方式等に係る検討会」に参画し、方面別運用・滑走路運用方式および経路短縮等の考え方について、国土交通省航空局に対して要望を行った。また、再拡張後の羽田空港活用策の検討として、「羽田再拡張レビュー」に参画し、実際の運用を踏まえた意見交換・修正要望等を実施した。

② CARATS推進協議会

国土交通省航空局主催の「将来の航空交通システムに関する推進協議会」に参画し、ロードマップの作成や指標の設定、目標の達成度の検証方法等について要望し、取りまとめへの反映を行った。

(2) 空港整備への対応

① 羽田空港の整備

国土交通省航空局主催の「東京国際空港耐震検討会」に参画し、被災時における効率的な空港の運用等について、関係者と意見交換を実施した。

② 福岡空港の整備

2010年7月に開催された施設計画段階における技術検討委員会に委員として参加し、需要予測、整備に係る工程、受益者負担のあり方等について意見を述べた。

(3) 各種法制度改正への対応

① 航空法の一部改正

平成22年度国会では廃案となったが、今年度第177回通常国会に再提出が図られ、法案が可決成立した。これにより、新たな技能証明制度（MPL：Multi-Crew Pilot License）の導入やエアライン機長の身体検査有効期間の延長が図られ、操縦者の安定的な確保や航空の安全性・航空会社の競争力向上に寄与することが期待される。

② 交通基本法の制定に向けた対応

現在、第177回通常国会において法案の審議が行われている「交通基本法」の制定に関し、パブリックコメントの提出や議連説明会への参加を通じて、事業者として懸念する点を中心に意見提出を行い、法案に反映された。

3. わが国航空産業の競争力強化に係る事項

(1) 2011年度税制改正要望

※以下①②④については、第177回通常国会にて関連法案を審議中

① 航空機燃料税の大幅低減

航空機燃料税の税額変更が以下のとおり措置された。

- ・国内路線（沖縄・離島路線を除く）：
平成23年4月1日から平成26年3月31日まで1キロリットル当たり
18,000円（現行：26,000円）
 - ・沖縄路線：
平成23年4月1日から平成24年3月31日まで1キロリットル当たり
9,000円（現行：13,000円）
 - ・離島路線：
平成23年4月1日から平成26年3月31日まで1キロリットル当たり
13,500円（現行：19,500円）
- ※平成23年6月30日まで現行税額を適用とする延長法案が可決された。

成立時の軽減効果額：約238億円/年

② 固定資産税の特例措置の拡充

特定離島路線に就航する機材の固定資産税について要件変更による拡充が以下のとおり措置された。

- ・最大離陸重量70t未満：最初の3年間1/3に軽減、次の3年間2/3に軽減
- ・最大離陸重量30t未満：期間を恒久化し、1/4に軽減

成立時の軽減効果額：約18.9百万円/年

③ 航空機の部品等に係る関税の免税措置の延長

3年間の延長が措置された。

成立時の軽減効果額：約2億円/年

④ 地球温暖化対策税について

石油石炭税に、「地球温暖化対策のための課税の特例」が設けられ、上乗せ税額はジェット燃料1キロリットル当たり760円とされた。

適用は平成23年10月1日から実施とし、以下の経過措置を講じる。

現行	2,040円/k1
平成23年10月～	2,290円/k1(250円/k1増)
平成25年04月～	2,540円/k1(250円/k1増)
平成26年04月～	2,800円/k1(260円/k1増)

なお、航空については以下の取扱いとなった。

- ・国際線 非課税（石油石炭税対象外）
- ・国内線 平成23年10月1日から平成25年3月31日までの間、国内定期運送事業用航空機に積み込まれる航空機燃料は免税・還付

成立時の軽減効果額：約5.3億円（平成23年度）

⑤ 航空券連帯税（仮称）の導入について

航空業界、旅行業界等、関係者と一体となった取り組みの結果、平成23年度における導入は見送られた。

(2) 国土交通省成長戦略会議報告に係る業界意見の取りまとめ

国土交通省成長戦略会議の最終報告を受けて、本邦航空会社の国際競争力向上によるわが国の発展の観点から、業界としての考え方を取りまとめ、関係者と意見交換を実施した。あわせて、有識者による「空港運営のあり方に関する検討会」においても、会員各社より航空事業者としての意見を述べた。

(3) 高速道路無料化施策に係る対応

2010年6月より実施されている高速道路無料化社会実験（対象37区間、総延長1,652km）について、対象区間と競合関係にある短距離航空路線への需要影響を見極めるため、各路線の旅客数実績を取りまとめて国土交通省に報告するとともに、無料化の実施拡大にあたっては慎重な検討判断を行うよう求めた。なお、2011年度6月から追加実施予定であった、全日全車の無料化社会実験（対象6区間、総延長329km）および物流効率化のための夜間大型車無料化社会実験（対象5区間、総延長1,493km）については東日本大震災の影響もあり政府内でその取扱いが検討されているところである。

(4) 貿易円滑化と関税行政に関する課題

財務省主催の「貿易円滑化と関税行政に関する懇談会」に出席し、事業の効率化を図る観点から、輸出入に関わる各種手続きの簡素化について要望を行った。そのうち、航空機材資格変更手続きについては、「NACCS」（輸出入・港湾関連情報処理システム）にて電子化対応が図られた。

4. 社会的な役割の遂行に係る事項

(1) 環境対策

① 地球温暖化防止への対応

日本経済団体連合会（以下、経団連）、国土交通省が各々取りまとめている温室効果ガス対策に係る「自主行動計画」に、航空分野の進捗状況を反映させた。昨年（2008年度）のフォローアップにおいて目標の深堀（*）を行ったが、2009年度実績は新たな目標を上回った。

（*）目標：提供座席キロあたりCO₂排出量を2008～2012年度の平均で1990年度比13.5%削減：

また、上記の「自主行動計画」に続く経団連の新たな取り組みである「低炭素社会実行計画」に航空分野として参画し、新たな目標（*）を策定した。

（*）目標：有償トンキロあたりCO₂排出量を2020年度までに1990年度比16.8%削減

② 循環型社会形成への対応

経団連が取りまとめている廃棄物削減に向けた「自主行動計画」に、航空分野の進捗状況を反映させた。2009年度実績は、航空分野の目標（*）を上回った。

（*）目標：2010年における産業廃棄物最終処分量を292トンまで削減

また、上記の「自主行動計画」に続く経団連の新たな取り組みである2015年度の産業廃棄物最終処分量の統一目標の設定に際し、航空分野として参画し、新たな目標（*）を策定した。

（*）目標：2015年における産業廃棄物最終処分量を202トンまで削減

③ 欧州排出権取引(EU-ETS)への対応

2012年より導入が予定されているEU-ETSについては、ICAOガイダンス（排出権取引制度の導入にあたっては相互合意により適用すること）に反することから、相互合意が得られるまでは導入を猶予すべきなどを求め、国土交通省航空局と協議を行った。一方、EU監理国から本邦航空会社に対し、制度導入に向け必要なデータ提出が粛々と求められている状況である。

(2) 情報セキュリティ対策強化への対応

国の重要インフラ事業者として情報セキュリティ対策の強化が求められる中、昨年引き続き「共通脅威分析」、「分野横断的演習」の各活動に参画した。

また、セプターカウンシル（重要インフラ事業者間の情報共有組織）にも参加し、各種ワーキンググループ等を通じて意見交換を実施した。

(3) 東日本大震災に係る対応

震災発生後、諸外国の一部において、地震・津波の被害に関し、必ずしも事実に基づかない報道が散見され、また、福島原子力発電所の事故についても、規模、範囲、それに基づく影響について過剰な対応や報道がなされたことで、本邦発着の貨客の動向に大きな影響が発生した。これら観光や物流、航空等の関連産業への悪影響を払拭するため、日本政府から諸外国関係機関に対し、あらゆる機会を捉え最新且つ正確な事実関係を広く発信するよう要望し、国土交通省ホームページの開設等の対応が図られた。また、仙台空港の早期完全復旧や需要低迷の長期化の懸念も踏まえた航空機燃料税減税の早期実現等の税・財政支援に関する要望を関係先に行った。

Ⅲ. 総務、広報関連事項

国土交通省をはじめとした関係省庁・機関等からの通達、連絡事項の周知および各種照会事項に関し、速やかに対応するとともに、ホームページを活用した情報公開に努め、会員サービスの充実を図った。

Ⅳ. 役員及び会員会社の現況（2010年度末現在）

1. 役員

会長・理事	伊東 信一郎	全日本空輸(株) 代表取締役社長
理事長	辻岡 明	
専務理事	坂尻 敏光	
理事	大西 賢	(株)日本航空インターナショナル 代表取締役社長
監事	大槻 哲史	日本貨物航空(株) 代表取締役社長
監事	齋藤 貞夫	北海道国際航空(株) 代表取締役社長

2. 会員会社（全12社）

(株)日本航空インターナショナル	(株)ジャルエクスプレス
全日本空輸(株)	北海道国際航空(株)
日本貨物航空(株)	(株)エアージャパン
エアーニッポン(株)	スカイネットアジア航空(株)
日本トランスオーシャン航空(株)	(株)スターフライヤー
日本エアコミューター(株)	ANAウイングス(株)

以 上

【2】2011年度事業方針

定期航空協会規約第3条に示された本会の目的達成のため、2011年度事業として予定している各政策課題、協会運営への取り組み等は以下のとおり。

I. 航空を取り巻く情勢と基本方針

わが国経済は、金融危機に端を発する世界同時不況から緩やかに回復する兆しが見られたが、3月11日に発生した東日本大震災による津波被害や福島第一原子力発電所の事故により、被災地だけでなく日本経済全体が大きな打撃を受け、その影響は長期化の様相を呈している。

航空業界においては、昨年来、成田空港B滑走路延長や羽田空港の4本目滑走路完成によって首都圏空港の発着容量が大幅に拡大された。これにより、オープンスカイ政策やLCCの新規参入が進み、本邦航空会社の国際競争力確保が急務となり、政府においては、空港整備勘定や航空機燃料税をはじめとした公租公課、空港運営のあり方等の見直しの途上にある。

こうした状況下、震災が発生して以降、仙台空港の閉鎖などの直接的被害の他、自粛ムードの拡大による国内線利用率の大幅な低下や原子力発電所事故の影響による訪日外国人数の激減など、内外の需要が大きく低迷し、本邦航空会社の経営に甚大な影響を及ぼしている。今後も需要低迷の長期化が懸念されており、上昇傾向にある原油価格の懸念も加え、航空会社の経営にとって一層深刻な事態に陥る恐れも出てきている。

このように、わが国の航空を取り巻く情勢は、国際競争の激化と内外の需要低迷が同時に進行する極めて厳しい状況にあるが、航空輸送は社会・経済を支える基本インフラとして定着しており、安全運航の堅持を前提に、利用者利便の向上、国際交流や国際物流の円滑化、地域経済の活性化に向け、果たすべき社会的役割や責務は大きい。

かかる中、航空業界としては、被災地をはじめとした地域経済の復興・活性化に向けた取り組みを最優先としつつも空港運営のあり方等の見直しの議論において、適切な利用者負担の観点から、緊急的な措置も視野に入れた空港使用料や航空機燃料税等の公租公課の軽減が図られるよう働きかけを実施し、日本経済の活性化や本邦航空会社の国際競争力強化を実現させていくことが重要である。

当協会としても、航空業界を取り巻く未曾有の困難に迅速かつ的確に対応し、会員各社の期待に応えるべく、上記のポイントを踏まえつつ以下の重点課題に積極的に取り組んでいく。

II. 重点課題

1. 安全かつ安定的な航空輸送サービスの提供に係る事項

先の震災が航空輸送サービスに与える影響を最小限に留め、安定的な輸送力確保に向けた措置が円滑に図られるよう、必要に応じて関係各所に対し要請を行う。

また、公共交通機関の重要な責務である安全な航空輸送サービスを提供するため、安全委員会での議論等を通じて、引き続き業界全体の安全文化の醸成や安全マネジメントシステムの充実に取り組むとともに、航空旅客の安全についての啓発活動を行う。

2. 利用者利便の向上に係る事項

定時性向上施策や空港整備施策等の具体化にあたり、会員会社共通の課題を解決すべく積極的且つ的確に対応する。あわせて、利用者への啓発活動や対策を適宜実施する。

3. わが国航空産業の競争力強化に係る事項

震災被害からの復旧・復興、日本経済の活性化、本邦航空会社の健全な発展等の観点から、取り巻く環境を考慮した中で、航空需要回復のための諸施策について積極的な意見交換および施策への意見反映を行う。

また、空港整備勘定の見直しの議論にあたっては、短期的と中長期的に取るべき対応を整理して考える必要があると思われることから、震災の影響を見極め、着陸料や航空機燃料税をはじめとする各種税制など空港の整備・維持運営に係る財源について利用者負担の適切なあり方を議論し、併せて歳出の見直しについて求めていくこととする。

一方、政府で検討が進んでいる空港運営のあり方については、その議論の成り行きを注視しつつ、適宜意見交換及び施策への意見反映を行う。

4. 社会的な役割の遂行に係る事項

社会的に重要な関心事である温暖化対策について、会員各社は従来から効率の良い新型航空機への更新や軽量化等の温室効果ガスの排出量削減対策を行ってきたが、今後も温暖化対策に係る議論は活発化するものと考えられる。また、2012年から導入が予定されているEU-ETSについても具体的協議等が進みつつある。こうした中で、当協会としては、社会・経済を支える基本インフラとしての役割と環境の共生を考え、温暖化対策への議論に積極的に参加するとともに国内外の状況を踏まえ、意見発信を行う。

Ⅲ. その他

1. 総務、広報関連事項

国土交通省はじめ関係省庁等からの通知、意見照会、各課題の検討に際し、会員各社とのコミュニケーションを密にし、情報の周知や意見反映等の充実を図る。また、協会及び航空業界へのより広範な理解が得られるよう、ホームページ等を活用した情報発信を促進する。

以 上