また、航空・空港関連企業は、多くの雇用を支えており、航空業界の人材は、日々の安全運航を支え、航空ネットワークの維持・確保の観点からも、その雇用の維持は極めて重要である。運航乗務員や客室乗務員をはじめとする航空業界の人材には高い専門性が求められ、長期にわたる訓練や経験が必要となるものである。航空会社等においても、社員の一時帰休、社外への出向等を実施することにより雇用維持を図りつつ、一時的に事業規模を縮小するなど、様々な工夫を行ってきたところではあるが、政府としても、その雇用維持のための支援を行うことが必要不可欠である。

第二　航空運送事業の基盤強化のために政府が実施すべき施策に関する事項

（略）

１．航空会社の機材投資等の支援のための施策

航空ネットワークは公共交通として国民の社会経済活動を支えるとともに、ポストコロナの我が国の成長戦略の実現に不可欠な「空のインフラ」である。航空旅客需要は回復しつつあるが、コロナ禍前に比べて巨額の有利子負債を抱えるなど、航空会社を取り巻く経営・財務環境は依然として厳しい状況が継続していることから、引き続き、航空会社の経営基盤の強化を図りつつ、航空ネットワークの維持と航空需要の回復・増加にむけた機材投資等を支援する必要がある。そのため、令和３年度（国内線に係る空港使用料（着陸料・停留料・航行援助施設利用料）を合計で約90％軽減、航空機燃料税の税率をコロナ禍前の18,000円／klから9,000円／kl等へ軽減）・令和４年度（国内線に係る空港使用料（着陸料・停留料・航行援助施設利用料）を合計で約60％軽減、航空機燃料税の税率をコロナ禍前の18,000円／klから13,000円／kl等へ軽減）・令和５年度（国内線に係る空港使用料（着陸料・停留料・航行援助施設利用料）を合計で約30％軽減、航空機燃料税は特例措置を５年間延長し、税率をコロナ禍前の18,000円／klから13,000円／kl等へ軽減）・令和６年度（国内線に係る空港使用料（着陸料・航行援助施設利用料）を機材の重量に応じた軽減措置により約100億円軽減、航空機燃料税の税率をコロナ禍前の18,000円／klから13,000円／kl等へ軽減）に引き続き、令和７年度においても、航空機燃料税の税率について、コロナ禍前の18,000円／klから15,000円／kl等へ軽減する措置を実施することとする。

２．雇用維持のための施策

航空会社において、社員の雇用維持のため一時帰休や教育訓練、社外への出向など様々な工夫を行ってきたところではあるが、政府としても、こうした航空会社の自助努力を支えるため、雇用維持のための支援を行う必要がある。

（略）

３．収益性向上努力を支援するための施策

運航にあたっては、まずは、安全・安心な利用環境の確保に努めることが重要である。2023年５月８日、新型コロナウイルス感染症について、感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律（平成10年法律第114号）上の新型インフルエンザ等感染症に該当しないものとし、５類感染症に位置づけることとされ、同日、「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（令和３年11月19日新型コロナウイルス感染症対策本部決定。令和５年２月10日変更。）に基づき、業界団体による感染拡大予防の取組としてこれまで自主的に策定し随時改訂されてきた「航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン」（令和２年５月14日一般社団法人全国空港事業者協会及び定期航空協会決定。令和５年３月14日変更。）が廃止され、事業者は自主的な感染拡大防止策に取り組むこととされている。政府としても、自主的な感染対策について必要となる情報提供等により、事業者の取組を支援し、国際的な人の往来の回復に適切に対応していく必要がある。

また、航空・空港関連企業は、多くの雇用を支えており、航空業界の人材は、日々の安全運航を支え、航空ネットワークの維持・確保の観点からも、その雇用の維持は極めて重要である。運航乗務員や客室乗務員をはじめとする航空業界の人材には高い専門性が求められ、長期にわたる訓練や経験が必要となるものである。航空会社等においても、社員の一時帰休、社外への出向等を実施することにより雇用維持を図りつつ、一時的に事業規模を縮小するなど、様々な工夫を行っている中、政府としても、その雇用維持のための支援を行うことが必要不可欠である。

第二　航空運送事業の基盤強化のために政府が実施すべき施策に関する事項

（略）

１．航空会社の機材投資等の支援のための施策

航空ネットワークは公共交通として国民の社会経済活動を支えるとともに、ポストコロナの我が国の成長戦略の実現に不可欠な「空のインフラ」である。航空旅客需要は回復しつつあるが、コロナ禍前に比べて巨額の有利子負債を抱えるなど、航空会社を取り巻く経営・財務環境は依然として厳しい状況が継続していることから、引き続き、航空会社の経営基盤の強化を図りつつ、航空ネットワークの維持と航空需要の回復・増加にむけた機材投資等を支援する必要がある。そのため、令和３年度（国内線に係る空港使用料（着陸料・停留料・航行援助施設利用料）を合計で約90％軽減、航空機燃料税の税率をコロナ禍前の18,000円／klから9,000円／kl等へ軽減）・令和４年度（国内線に係る空港使用料（着陸料・停留料・航行援助施設利用料）を合計で約60％軽減、航空機燃料税の税率をコロナ禍前の18,000円／klから13,000円／kl等へ軽減）・令和５年度（国内線に係る空港使用料（着陸料・停留料・航行援助施設利用料）を合計で約30％軽減、航空機燃料税は特例措置を５年間延長し、コロナ禍前の18,000円／klから13,000円／kl等へ軽減）に引き続き、令和６年度においても、国内線に係る空港使用料（着陸料・航行援助施設利用料）について、機材の重量に応じた軽減措置により約100億円の軽減、航空機燃料税について、令和５年度同様に税率をコロナ禍前の18,000円／klから13,000円／kl等へ軽減する措置を実施することとする。

２．雇用維持のための施策

航空会社において、社員の雇用維持のため一時帰休や教育訓練、社外への出向など様々な工夫を行っている中、政府としても、こうした航空会社の自助努力を支えるため、雇用維持のための支援を行う必要がある。

（略）

３．収益性向上努力を支援するための施策

運航にあたっては、まずは、安全・安心な利用環境の確保に努めることが重要である。2023年５月８日、新型コロナウイルス感染症について、感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律（平成10年法律第114号）上の新型インフルエンザ等感染症に該当しないものとし、５類感染症に位置づけることとされ、同日、「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（令和３年11月19日新型コロナウイルス感染症対策本部決定。令和５年２月10日変更。）に基づき、業界団体による感染拡大予防の取組としてこれまで自主的に策定し随時改訂されてきた「航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン」（令和２年５月14日一般社団法人全国空港事業者協会及び定期航空協会決定。令和５年３月14日変更。）が廃止され、事業者は今後自主的な感染拡大防止策に取り組むこととされている。政府としても、自主的な感染対策について必要となる情報提供等により、事業者の取組を支援し、国際的な人の往来再開に向けて適切に対応していく必要がある。