

## ***Mizuho Short Industry Focus***

### 国による業界支援政策の潮流 ～運輸業界を事例に～

#### 【要約】

- ◆ コロナ禍で苦境に陥った航空業界に対して、国は空港使用料及び航空機燃料税の軽減等の支援を講じている。リーマンショック時も同様の軽減措置を行っていたが、今般の支援において、国は支援目的として航空会社に機材投資等の設備投資を促すことを掲げ、航空法を改正して届出制度を創設し、投資の実施状況等を定期的に国に報告することを義務付けるなど、ポストコロナを見据えて、航空会社による経営基盤強化の取り組みや事業構造改革の実効性を高めるための環境整備まで行っている。
- ◆ 航空業界以外に、海事業界においても、同様の趣旨で届出・計画認定制度に基づく、民間の成長投資等による経営基盤強化や事業構造改革の取り組みを促進する制度が創設されているところであり、業界支援政策として、国はこのような環境整備を行う潮流にあると考えられる。
- ◆ 民間だけでの対応・解決が難しいカーボンニュートラルの実現や経済安全保障への対応、各業界固有の構造的課題などの山積する諸課題を解決するとともに、企業の国際競争力強化を実現するためには、届出・計画認定制度等の政策支援を後押しに、必要な成長投資を行い、経営基盤の強化と事業構造改革を推進していく必要がある。国には、民間活力を喚起し、それぞれの取り組みの効果を最大限発揮できるような環境整備を実施していくことを期待したい。

## 1. 政府による航空業界への支援措置

### (1) 航空業界への支援概要

航空各社は、コロナ禍の航空需要の大幅減により、大きなダメージ

新型コロナウイルスの感染拡大対策として、世界各国が厳しい水際対策や国内の移動制限等を実施した影響で、2020 年 3 月以降、航空需要は大幅に減少した。コロナ禍による前例のない規模の航空需要の減少は日系航空会社の経営に大きなダメージを与えている。通期に渡ってコロナ禍の決算であった 2021 年 3 月期において、ANA と JAL の大手 2 社は、共に巨額の最終赤字を計上することになった。

航空会社に対する国による支援が展開

こうした航空業界の苦境を受け、国内外の移動などの経済・社会活動を支える航空ネットワークの維持・確保を図るため、各社のコスト削減等の収支改善に向けた取り組みを前提に、国も支援に乗り出している。2020 年 10 月 28 日には、航空・空港関連企業の経営基盤を強化するとともに、国民の移動の基礎的インフラである航空ネットワークを適切に維持するため、「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（以下、支援パッケージ）」が取りまとめられた（【図表 1】）。具体的には、航空会社が負担する空港使用料の 2020 年度上期分に加え、下期分の支払い猶予、国内線着陸料・停留料の軽減などのコスト軽減策が盛り込まれたほか、雇用調整助成金による支援や、政府系金融機関による危機対応融資等を行うこととされた。

着陸料体系の見直し等により航空会社の負担を軽減

更に 2020 年 12 月 21 日には、2021 年度予算案が閣議決定されたこと等を踏まえ、新たな追加支援策が盛り込まれ、支援パッケージが改定されている。国管理空港の着陸料体系の見直しや、2021 年度の空港使用料・航空機燃料税の更なる軽減などが新たに措置された。具体的には、国管理空港の国内線着陸料について、これまで主に航空

機の重量に応じて徴収する体系であったが、コロナ禍で旅客需要が減少した一方で、航空会社が負担する着陸料はほとんど変わらず、重いコスト負担となっていた。そのため、2021年3月より、主に旅客数に応じて徴収する体系に見直され、旅客需要が減少した場合には、それに伴って着陸料負担が軽減されるように改定されている。

さらに1,200億円規模の空港使用料及び航空機燃料税の軽減を実施

そのうえで、2021年度に限り、国内線の着陸料・停留料・航行援助施設利用料について約900億円規模を軽減、航空機燃料税について従来の軽減措置後の税率から更に半分に軽減することで約300億円規模を軽減し、合計で約1,200億円規模の軽減を行うなど、相当踏み込んだ支援策によって、国は航空業界のてこ入れを図っていると言えるだろう(【図表2】)。

【図表1】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

| 項目                                         | 支援概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 航空ネットワーク維持のための施策                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>航空ネットワーク維持のための着陸料等の引き下げ(減免想定額:約55億円)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 2020年度下期(2020年8月～2021年2月)分の国内線の着陸料・停留料について、旅客需要の減少を踏まえて、一律45%減免</li> <li>— 着陸料について、主に航空機の重量に応じて徴収する体系から、旅客数に応じて徴収する体系に見直すことにより、旅客需要が減少した場合には、航空会社の着陸料負担を軽減(2021年3月～)</li> </ul> </li> <li>■ <b>空港使用料・航空機燃料税の更なる減免(2021年度)(減免想定額:約1,200億円)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 2021年度分の国内線の着陸料・停留料・航行援助施設利用料について合計で約90%軽減、航空機燃料税について税率を従来の軽減措置から更に1/2に軽減</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                                                                                                                         |
| 資金需要への対応、雇用維持のための施策                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>2020年度下期の着陸料等の支払い猶予(猶予想定額:約480億円)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 2020年度下期分の着陸料、停留料、保安料、航行援助施設利用料の支払い猶予</li> </ul> </li> <li>■ <b>日本政策投資銀行の危機対応融資等の活用による資金繰り等の支援(航空会社向け支援額:約5,000億円)</b></li> <li>■ <b>雇用調整助成金による支援(申請済額:約490億円(2020年12月判明時点))</b></li> <li>■ <b>国税・地方税等の支払い猶予、繰越欠損金の控除上限の特例、産業雇用安定助成金</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 航空輸送の安定的かつ円滑な回復を図るための緊急措置                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>混雑空港利用ルールの弾力運用(U/Lルール<sup>(注)</sup>の適用免除)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 2020年冬期ダイヤ全期間、コロナ影響による欠航はカウント除外</li> </ul> </li> <li>■ <b>乗務機会の減少等を踏まえた乗務資格維持に係る緩和措置</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| コロナ時代における航空・空港関連企業の持続可能な事業構造への転換を支援するための施策 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>国内観光需要喚起のための取り組み</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— GoToトラベル事業の延長と適切な運用、感染拡大予防ガイドラインの普及、地域航空における感染防止対策、感染リスク最小化のための空港受入環境高度化支援</li> </ul> </li> <li>■ <b>国際的な人の往来再開に向けた段階的措置</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 段階的な出入国規制の緩和、入国時の検査能力の確保</li> </ul> </li> <li>■ <b>新たな航空需要獲得のための規制緩和等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 旅客機の客室内での貨物運送実施、遊覧飛行等における柔軟な飛行経路の設定支援</li> </ul> </li> <li>■ <b>飛行経路の短縮等による消費燃料の削減</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 飛行中の経路短縮など運航の経済性を高める管制運用の実施等</li> </ul> </li> <li>■ <b>安全規制の集中的見直し</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 乗員・運航・整備等に係る安全規制について、航空業界からの規制緩和・運用弾力化に関する要望に集中的に対応</li> </ul> </li> </ul> |

2020年12月21日改定時の新規・延長等の項目

(注) 定期便を運航した会社は翌年も同一時間に運航できるという国際的なルール  
(出所) 国土交通省資料より、みずは銀行産業調査部作成

【図表 2】成長基盤確保のための支援策 ～空港使用料・航空機燃料税の更なる軽減～

| 空港使用料              | 令和3年度軽減率 | 航空機燃料税   | 平成23～令和2年度 | 令和3年度     | 軽減率 |
|--------------------|----------|----------|------------|-----------|-----|
| 着陸料                | 80%      | 本則       | 18,000円/kl | 9,000円/kl | 50% |
| 停留料                | 100%     | 特定離島路線   | 13,500円/kl | 6,750円/kl | 50% |
| 航行援助施設利用料          | 100%     | 沖縄路線     | 9,000円/kl  | 4,500円/kl | 50% |
| 約900億円規模           |          | 約300億円規模 |            |           |     |
| 合計1,200億円<br>規模の軽減 |          |          |            |           |     |

- 航空会社が、需要回復に速やかに対応できる機材等の供給体制を確保するとともに、需要回復後の成長投資ができる体力を確保

(出所)国土交通省資料より、みずほ銀行産業調査部作成

航空会社に成長投資等による経営基盤強化や構造改革を促すことが支援目的

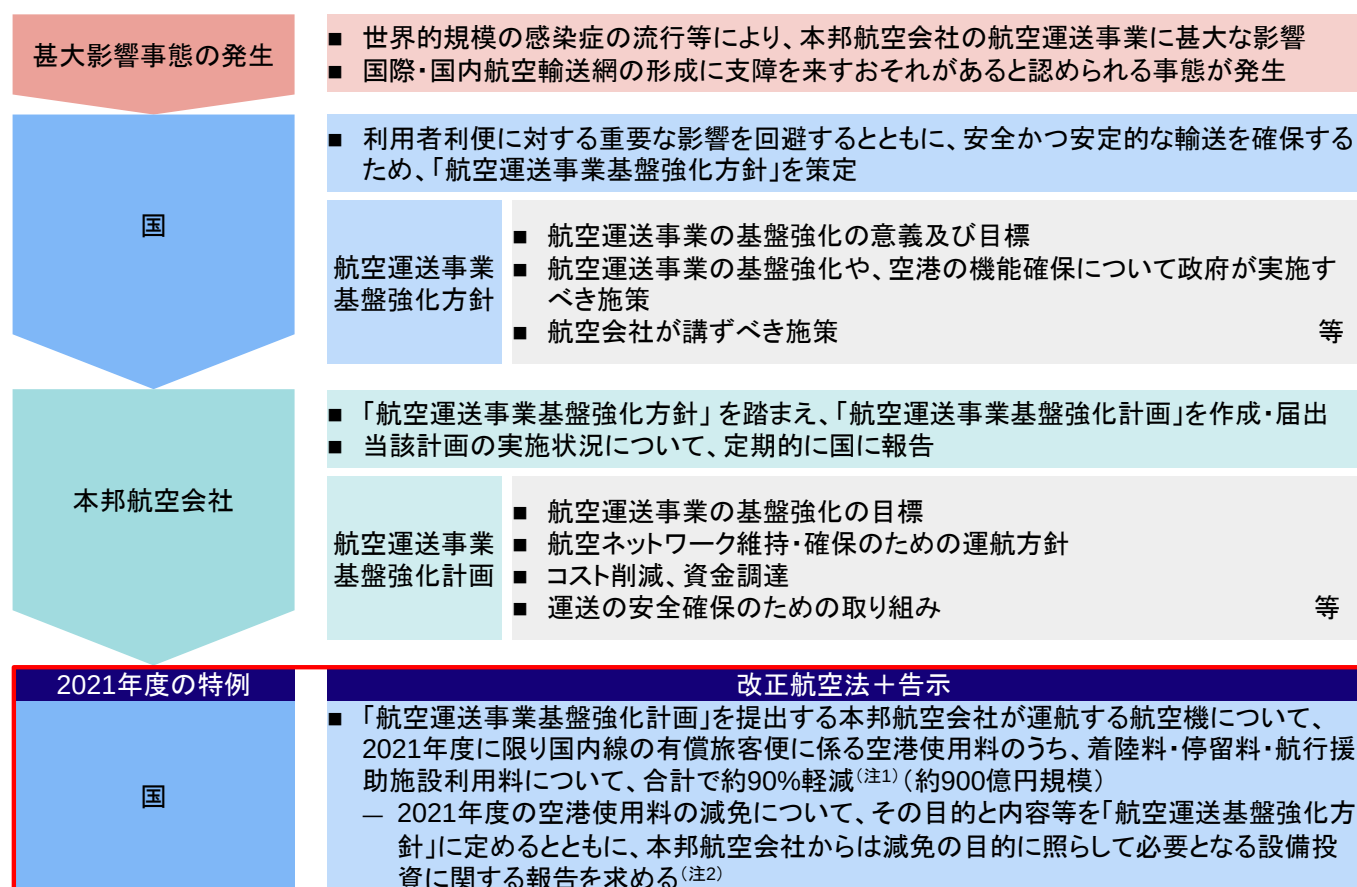
支援パッケージにおいて、政府は、航空ネットワークを「公共交通として社会経済活動を支えるとともに、訪日外国人旅行者 2030 年 6,000 万人の政府目標など成長戦略の実現に必要な空のインフラシステム」と位置付けている。そして、「その担い手である航空会社が厳しい経営状況にある中、航空ネットワークを維持するとともに、ポストコロナを見据えた成長戦略の実現に向け、今後の機材投資等を支援する必要」があるとしており、「需要回復に速やかに対応するとともに、需要回復後の成長投資ができる体力を確保」することを支援目的としている点が特徴的である。つまり、コロナ禍の苦境においても、航空会社は、ただネットワークを維持するだけでなく、ポストコロナの航空需要回復時の国内外の人流の受け皿としての機能を果たすべく、積極的な投資を行い、経営基盤の強化や事業構造改革を行っていくことが期待されている。そのため、航空業界はその支援目的を踏まえたうえで、今後の機材投資やその他関連投資を行っていく必要があると言える。

## (2) 航空法等の一部改正による支援スキーム

支援策の実効性を担保するため、国は航空法を改正

こうした支援策を実効性のあるものにすべく、政府は「航空運送事業基盤強化方針」の策定等を盛り込んだ「航空法等の一部を改正する法律案」を提出し、2021 年 3 月 9 日に閣議決定、同年 6 月 11 日に公布・施行している。当該法改正の背景としては、コロナ禍による航空会社等に対する甚大な影響が長期化していることから、安全で安定的な航空ネットワークを維持・確保していくために、国と航空会社が一体となって、航空運送事業の基盤強化を図っていくことの必要性が挙げられる(【図表 3】)。

【図表 3】改正航空法による支援スキーム概要(2021 年 6 月 11 日公布・施行)



(注 1) 空港使用料の軽減は「国土交通大臣が設置し、及び管理する空港の使用料に関する告示の特例に関する告示」と「航行援助施設利用料に関する告示の特例に関する告示」の改正で措置。航空機燃料税の軽減は別途、租税特別措置法の改正で措置

(注 2) 改正航空法附則第 5 条で規定

(出所) 国土交通省資料より、みずほ銀行産業調査部作成

国と航空会社が一体となって航空ネットワークの維持・確保を図る仕組みを整備

具体的には、新型コロナウイルスなどの世界的規模の感染症の流行等により、航空運送事業に甚大な影響が生じ、航空ネットワークの維持・確保に支障をきたすおそれがあると認められる場合、国は利用者利便に対する重大な影響を回避するとともに、安全かつ安定的な輸送を確保するため、事業基盤強化の意義や支援策の方向性、事業構造の変革などの航空会社が講ずべき措置等について記載した「航空運送事業基盤強化方針」を策定する。そして航空会社に対し、同方針に沿って運航方針やコスト削減の取り組み等について記載した「航空運送事業基盤強化計画」を策定・届出し、その実施状況を定期的に国へ報告することを義務付けるというものである。こうした仕組みを整備することは、国による支援の後押しを受けた航空会社の自主的な取り組みの充実とその実効性を高め、航空ネットワークの維持・確保をより確かなものとする事が期待される。

2021 年度の空港使用料の減免に伴い、航空会社は設備投資計画の報告が必要に

また、特に 2021 年度については、航空会社に対する支援として、大規模な空港使用料の減免を行うことから、その減免目的や内容等を 2021 年 6 月 22 日に策定した「航空運送事業基盤強化方針」に定めるとともに、機材投資等を支援するという減免目的に照らし、航空会社に必要となる設備投資計画の提出とその実施状況の報告を求めることとされている(【図表 4】)。



【図表 4】航空運送事業基盤強化方針(2021 年 6 月 22 日策定)

| 項目                    | 内容                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 基盤強化の意義・目標            | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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、ポストコロナの成長戦略の実現にも不可欠な「空のインフラ」</li> <li>■ このため、今後も必要な安全かつ安定的な輸送を確保できるよう、航空運送事業の基盤強化のために政府及び航空会社がそれぞれ講ずべき施策・措置を明確にし、実行することにより、今後の需要回復に速やかに対応するとともに、ポストコロナに向けた需要増加に対応するために必要な供給体制を確保していく必要</li> <li>■ 日々の安全運航を支える航空業界の人材の雇用の維持は極めて重要。政府としても、その雇用維持のための支援を行うことが不可欠</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 基盤強化のために政府が実施すべき施策    | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>航空会社の機材投資等の支援</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>― 着陸料や航空機燃料税等の1,200億円規模の減免(2021年度に限る)</li> </ul> </li> <li>■ <b>資金繰り等の支援</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>― 日本政策投資銀行等の危機対応融資等を活用した資金繰り支援や財務基盤強化のための資本性資金による支援</li> </ul> </li> <li>■ <b>雇用維持</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>― 雇用調整助成金や産業雇用安定助成金の活用 等</li> </ul> </li> <li>■ <b>収益性向上努力の支援</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>― 感染拡大防止策への支援、国際往来再開に向けた適切な対応 等</li> </ul> </li> <li>■ <b>コスト削減努力の支援</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>― 乗員・整備分野における安全に係る手続きの合理化・柔軟化</li> <li>― 飛行経路の短縮等による消費燃料の削減</li> </ul> </li> <li>■ <b>カーボンニュートラルへの対応など国際競争力強化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>― 機材・装備品等への新技術導入、飛行経路短縮等の管制の高度化による運航方式の改善、SAF<sup>(注)</sup>の導入促進 等</li> </ul> </li> </ul> |
| 空港の機能確保のために政府が実施すべき施策 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>空港関連企業の維持・強化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>― 空港整備事業に対する無利子貸し付け、運営権対価の支払い猶予、日本政策投資銀行等の危機対応融資 等</li> </ul> </li> <li>■ <b>雇用維持</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>― 雇用調整助成金や産業雇用安定助成金の活用</li> </ul> </li> <li>■ <b>その他</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>― 感染拡大防止策への支援、カーボンニュートラルへの対応</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 航空会社が講ずべき措置           | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>事業構造の変革</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>― コスト改革、持続可能なビジネスモデルへの転換、低燃費機材の導入 等</li> </ul> </li> <li>■ <b>財務基盤強化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>― 資金繰りの確保、資本性資金の調達等による財務基盤強化</li> </ul> </li> <li>■ <b>雇用維持</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>― 雇用調整助成金等を活用しつつ、将来の成長のための雇用維持</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

(注) Sustainable Aviation Fuel。バイオジェット燃料を含む持続可能な航空燃料で、主に動植物や廃棄物由来の原料から製造される。

(出所) 国土交通省資料より、みずほ銀行産業調査部作成

### (3) 過去の公租公課軽減策との比較

リーマンショック  
時とコロナ禍の  
支援策を比較

本項では、特に国が 2021 年度で 1,200 億円規模の軽減を行うとされている、機材投資等の支援を目的とした着陸料等の空港使用料といった公租公課の軽減に着目し、リーマンショック時に実施した公租公課の軽減策と比較してみたい。

リーマンショック  
時は、航空ネット  
ワーク維持のため  
着陸料を軽減

リーマンショック時は、急速に悪化した景気の影響を受けて航空需要が減少したため、航空会社の収支改善努力を支援することによって、本邦航空会社の経営基盤を強化し、日本の航空ネットワークの維持・発展を図ることが必要であった。そのため、国は 2009 年 4 月 10 日に、本邦航空会社の収益力向上努力を支援するための施策、本邦航空会社のコスト削減努力を支援するための施策、航空ネットワーク維持のための施策、本邦航空会社の資金需要に対応するための施策を盛り込んだ「航空事業経営基盤強化のための支援施策パッケージ」を公表した。当該パッケージでは、航空ネットワーク維持のための施策として、「運賃の引き下げ等による地方航空ネットワークの維持を図るため、2009 年 7 月から 2010 年 3 月末まで着陸料の引き下げを行うこととし、対象路線および軽減率について検討を行う」とされていた。そして、2009 年 6 月 16 日には、2009 年 7 月から 2010 年 3 月末までの間、国内線について、羽田・伊丹空港を除く国管理・共用空港に到着する航空機の着陸料の軽減措置を、従来の 7/10 から 6/10 に拡大、伊丹・新千歳・福岡を除く空港を出発し、羽田空港に到着する航空機の着陸料の軽減措置を、空港区分に応じて 9/10～1/2 から 3/4～1/3 に拡大する措置を実施することとされた。なお、本軽減措置については軽減割合等見直された上で 2021 年度においても継続されている。

コロナ禍では、軽減対象を広げて支援規模を拡大するとともに、支援目的に成長投資の促進などを追加

リーマンショック時の軽減策とコロナ禍での軽減策では、大きく 2 点の違いがみられる。1 点目は軽減対象となっている料金種類である。リーマンショック時に軽減対象となったのは着陸料の 1 種類のみである。一方、コロナ禍で軽減対象となったのは、2020 年度下期は着陸料と停留料の 2 種類で、2021 年度は更に航行援助施設利用料まで拡大され、空港使用料のうち保安料を除く 3 種類にまで対象が広がっていることが分かる。2 点目は軽減の目的である。リーマンショック時の軽減目的は航空ネットワーク維持という記載であった。今般のコロナ禍においては航空ネットワークを維持するだけでなく、前述したとおり今後の機材投資等を支援し、需要回復後に速やかに供給体制を構築できるように、航空会社の成長投資の余力を確保することが追加されている。コロナ禍における公租公課の軽減措置は、過去のリーマンショック時の軽減措置と比較しても、航空業界の救済という観点から、軽減対象を広げることで金額的に大規模な支援を行うというだけでなく、軽減目的として、航空会社に機材投資等の設備投資を促すことを掲げ、航空法を改正して届出制度を創設し、投資の実施状況を定期的に国に報告することを義務付けるなど、ポストコロナを見据えて、航空会社による経営基盤強化の取り組みや事業構造改革の実効性を高めるための環境整備まで行っている点が注目される。

## 2. 政府による特定業界支援の最近の潮流

### (1)他業界での事例

海事業界でも改正法による支援措置が実施

こうした成長投資等による経営基盤の強化や、事業構造改革を促すことを目的とした支援措置は、航空業界に限ったものではない。政府による公的支援を受ける中国や韓国企業との低価格競争に巻き込まれている造船業や、外航海運分野における競争の激しさが増す海運業に対しても、航空業界と同様に、国は届出・計画認定制度を活用した環境整備を行うといった支援措置を講じている。

造船業の生産性向上や海運業の国際競争力強化などが目的

まず背景として、造船業が今後も地域経済の発展や安全保障に貢献し、船舶を安定的に供給できる体制を確保するために、生産性向上や事業再編を通じた事業基盤の強化が必要であるということがある。そして船舶を需要する側である海運業が、今後外需を日本の成長として取り込み、安定的な国際海上輸送の確保を図っていくためには、特定船舶<sup>1</sup>の導入を促進するなど、更なる国際競争力の強化を実現することが求められる。そして、前向きな成長投資を促し、造船需要を喚起する環境整備も併せて必要だと考えられる。こうした状況を踏まえ、船舶の供給側の造船業と需要側の海運業の両面からの総合的な施策による好循環を創出するため、「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律(海事産業強化法)」に基づき、2021 年 8 月に造船・海運分野における計画認定制度が創設された。

①造船業に対する支援策

この計画認定制度は、船舶を供給する造船業と船舶を必要とする海運業について、一貫通貫で支援を行う、2 段階の制度設計になっていることが特徴的である。具体的には、まず国が改正造船法に基づき、造船分野の事業基盤強化の促進の意義や目標、国が実施すべき短・中長期的な施策等を記載した「事業基盤強化促進基本方針」を策定する。それに基づき、造船・船用事業者が事業再編を含む生産性向上や、品質向上に資する取り組み等を記載した「事業基盤強化計画」を作成・提出し、国が認定要件に基づき提出された計画を認定する。こうして計画を認定された造船・船用事業者は、当該計画に基づく事業に対して新設された、財政融資資金を活用したツーステップローン<sup>2</sup>による金融支援を受けることができる。なお、生産性向上の取り組みとして事業再編も併せて行う場合には、改正産業競争力強化法の「事業再編計画」の認定も同時に受けたものとみなすとしていることから、合併や会社分割、出資の受け入れ等を行う際に係る登録免許税の軽減や、会社法上の特例を受けることも可能となる。

②海運業に対する支援

並行して、国は改正海上運送法に基づいて、特定船舶の導入促進の意義や、国が実施すべき施策等を盛り込んだ「特定船舶の導入の促進に関する基本方針」を策定している。同方針に基づき、海運事業者等が「事業基盤強化計画」の認定を受けた造船事

<sup>1</sup> 安全・環境性能等の一定の性能を有した高品質な船舶

<sup>2</sup> 日本政策金融公庫より融資を受けた指定金融機関が事業者に対し、長期・低利の融資を実施する金融手法

業者とともに共同で「特定船舶導入計画」を作成・提出し、国が認定要件に基づき審査・認定する。計画の認定を受けた海運事業者は、造船業同様ツーステップローンによる金融支援や、外航船舶については、日本船舶に係る固定資産税の軽減を受けることができる。また、内航船舶については、鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、JRTT）と事業者が費用を分担して船舶を共有建造し、事業者が共有期間を通じて JRTT に船舶使用料を支払う「船舶共有建造制度」に新たな措置を設けている。具体的には「特定船舶導入計画」の認定を受けた船舶について、JRTT 持分が通常 70～90%であるところを 80～95%に拡大するとともに、船舶使用料のうち利息相当分について適用利率を 0.2%軽減する措置を新設している。なお、いずれの認定制度においても、その実施状況を国に報告することが必要であり、事業者は実効性のある取り組みが求められている。

## (2) 今後の政府支援の見通し

引き続き、経営  
基盤強化や設備  
投資に対する支  
援を実施

2021 年 6 月 18 日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針 2021」や「成長戦略」において、航空・海事業界に対する支援の方向性が盛り込まれた（【図表 5、6】）。現在実施している経営基盤強化、設備投資等の支援、新技術の開発・実用化に向けた取り組みなどを継続するほか、経済安全保障やカーボンニュートラルへの対応に取り組むとしている。

【図表 5】「経済財政運営と改革の基本方針 2021」における航空・海事業界の記載

経済財政運営と  
改革の基本方針  
2021(抄)

- 世界経済が回復していく中で、国際経済連携を強化しつつ、中小企業の輸出や農水産物輸出の振興、インバウンドの再生、航空・空港・海事関連といった国際交通を支える企業の経営基盤強化等を通じて、外需を日本の成長に取り込んでいく
- 地域活性化に向けた環境整備のため、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、港湾、漁港等の人流・物流ネットワークの早期整備・活用を進めるとともに、感染症の影響により危機的状況にある航空・地域公共交通サービスの持続可能性を確保し、維持・活性化を図る。また、造船・海運業等の競争力強化を図る
- 我が国のサプライチェーンを強靱化していく観点から、半導体、レアアースを含む重要鉱物、電池、医薬品等の先行的な重点項目について必要な措置を実施するとともに、電力、ガス、石油、通信、航空、鉄道、造船を含む海上物流、医療を始めとする重要業種について必要な対策を講ずるべく分析を進める
- 水素の輸入等のためのカーボンニュートラルポートの形成や船舶・航空分野の脱炭素化を進める

(出所)内閣府資料より、みずほ銀行産業調査部作成

【図表 6】「成長戦略」における航空・海事業界の記載

|    |                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 航空 | 成長戦略2021        | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ICAO(国際民間航空機関)が2020年比でCO2排出量を増加させないことを決定した中、<b>電動化・ハイブリッド電動化、水素等の代替燃料、機体向け炭素繊維複合材などにおける我が国航空機製造業の技術的優位性の確立</b>を目指す</li> <li>■ 具体的には、将来航空機の市場導入のタイミングに合わせ、<b>2030年以降の電動化技術の拡大、2035年以降の水素航空機等に必要のコア技術の確立</b>を目指す</li> </ul>                                                                                                                                |
|    | 成長戦略<br>フォローアップ | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 航空・空港の支援施策パッケージ等により、2030年の訪日外国人旅行者数6,000万人の目標達成に不可欠な<b>航空会社・空港会社等の設備投資等を支援</b>するとともに、<b>航空イノベーションの推進や空港等の機能強化</b>を図る</li> <li>■ 航空分野の脱炭素化による航空産業の競争力強化に向けて、<b>機材・装備品等への新技術導入や、管制の高度化による運航方式の改善、持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進、空港の施設・車両のCO2排出削減等を加速</b>するとともに、2021年度中に空港を再エネ拠点化する方策を検討の上着手し、官民連携を推進する</li> </ul>                                                     |
| 海事 | 成長戦略2021        | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>水素、アンモニア等の代替燃料を使ったゼロエミッション船</b>について、技術開発を進め、2025年までに実証事業を開始し、<b>従来の目標である2028年よりも前倒して商業運航を実現</b>するとともに、2030年には更なる普及を目指す</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                     |
|    | 成長戦略<br>フォローアップ | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 我が国海事産業の国際競争力の強化や脱炭素化の推進のため、ゼロエミッション船の商業運航を2028年以前に実現することを目指し、<b>その導入・普及に資する国際基準の整備、ガス燃料船等の生産基盤確立・普及促進、低・脱炭素化技術の開発・実用化、新船への代替を促す国際制度の2021年度中の構築と国内制度化を推進</b>するとともに、<b>内航海運の低・脱炭素化に向けて必要な制度構築を含めた環境整備、洋上風力関連船舶の国産化等</b>に取り組む</li> <li>■ 海運業・造船業、洋上風力産業等我が国海洋産業の国際競争力強化のため、<b>造船所におけるDX、船用工業を含めたサプライチェーン横断的な企業間連携・協業等の事業再編等による造船業の生産性向上</b>等を図る</li> </ul> |

(出所)内閣官房資料より、みずほ銀行産業調査部作成

国は航空業界への支援を継続

そして、上記の骨太方針や成長戦略も踏まえ、航空業界において、国土交通省の令和4年度税制改正要望では、「新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、過去に例を見ない規模で航空需要の大幅な減少が続いている状況に鑑み、航空機燃料税に係る所要の措置を講じる」とされている。また、国土交通省航空局の令和4年度予算概算要求概要では「依然として厳しい状況に置かれている航空会社、空港会社等航空関連業界への支援等新型コロナウイルス感染症への対応のために必要な措置について、航空旅客需要の回復状況等を踏まえ、今後の予算編成過程において検討する」とされている。そして、2021年12月10日に公表された令和4年度与党税制改正大綱において、航空機燃料税を1年間に限り、コロナ前の18,000円/klから13,000円/klに軽減するとされた。また、2021年12月24日には、令和4年度予算案が閣議決定され、空港使用料を約6割軽減することが盛り込まれた。これらを通じて航空機燃料税を約190億円、空港使用料を約510億円、合計で約700億円規模の軽減を行うなど、国は航空業界への支援を継続していく構えである。引き続き、航空会社はポストコロナを見据えた成長投資等による経営基盤強化や事業構造改革の取り組みを求められることになるだろう。今後の動向が注目される。

引き続き、海事産業強化法を軸とした施策が展開

また、海事業界においては、海事産業の国際競争力強化と船舶輸送能力強化を図るため、造船業の「事業基盤強化計画」の策定を前提に、自動運航船やゼロエミッション船、内航船近代化を実現するための技術・システム開発に対する支援や、開発・設計、建造から運航・メンテナンスまで船舶のライフサイクル全体を効率化するDX造船所へのビジ



ネスモデルの転換を促進するための予算措置等を行うこととされている。引き続き、海事産業強化法を軸とした政策が展開されていくものと考えられるだろう。

### (3) 他業界への示唆

特定業界に限定しない支援措置も講じられている

これまで述べてきた通り、航空、海事といった運輸業界において、国の届出・計画認定制度に基づく、民間の成長投資等による経営基盤強化や事業構造改革の取り組みを促進する制度が創設されている。また、経済産業省が所管する改正産業競争力強化法において、特定業界に限定しない投資促進策が講じられている。同法では、事業再構築や DX、カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みを「事業適応」として定義し、前向きな未来投資を通じた新商品や新サービスの生産・販売等の事業変革を実行する企業の産業競争力強化を図る取り組みを支援すべく、「事業適応計画」の認定スキームが創設されている。認定を受けた事業適応計画に従って行う取り組みに対しては、金融支援のほか、繰越欠損金の控除上限の特例や DX 投資促進税制、CN(カーボンニュートラル)投資促進税制などの税制支援が措置されている。

加えて、業界固有の事情に応じた支援が行われていく可能性

引き続き重点的な取り組みが不可欠なカーボンニュートラルへの対応や、米中対立等に起因する経済安全保障への対応などの国が抱える重要課題の中でも、民間企業単独での対応は困難であり、国による環境整備や後押しが必要な領域もあるだろう。そのため、このような国の重点施策に深く関係する領域において、特定業界に対する支援を行う際には、ただ金銭的な支援を実施するだけでなく、各業界の経営基盤の強化や事業構造改革の取り組みを促し、その取り組みの実効性を高めるという観点から、届出・計画認定制度による支援が講じられていくと考えられる。経済産業省が所管する産業競争力強化法等の特定業界に限定しない施策に加えて、業界固有の事情等を踏まえ、個別業界が抱える課題への対応に向けては、所管省庁による特定業界に対する更なる支援策の拡充が行われていくであろう。

省庁横断による支援策も求められていく

一方、個別業界が抱える課題であっても、その解決のためには業界の垣根を超えた対応が必要になると考えられるケースも存在する。例えば、航空業界でいえば、ANA は 2021 年 4 月 26 日に、2030 年中期環境目標として、2030 年度までに航空機の運航で発生する CO2 排出量総量を 2019 年度グループ全体の排出量以下とし、2050 年長期環境目標としては、2050 年度までに航空機の運航における CO2 排出量実質ゼロの実現を目指すことを発表した。そして、JAL が 2021 年 5 月 7 日に公表した「2021～2025 年度 JAL グループ中期経営計画」では、CO2 排出量を 2050 年に実質ゼロとすることを目標としており、そのうち 50%は省燃費機材への更新、45%は SAF の活用、5%は運航の工夫で実現するとしている。こうした航空各社の目標実現のためには、最新鋭機材を導入するという航空会社による投資行動に加えて、航空機メーカーによる更なる省エネ機材の開発や、燃料製造を行う石油関連業界を中心に進められている SAF の実用化が必要不可欠である。このような技術開発は、航空業界で完結するものではなく、業界の垣根を超えた取り組みが求められることから、その支援措置においても、技術開発からその導入に至るまでの一貫した対応が必要となり、省庁横断での支援策<sup>3</sup>の検討が加速していくと考えられる。また、2021 年 10 月には、ANA と JAL が共同で SAF の認知拡大や理解促進を目的とした共同レポートを公表するなど、業界共通の課題について、大手企業同士が一定の協調を行う動きも出てきている。このような民間企業同士の連携が進むとともに、上記の通り省庁間の連携がより深化することで、課題解決のスピードが速まっていくことが期待されるだろう。

<sup>3</sup> 先述の海事業界における造船業と海運業に対する支援策は業界横断的だが、造船業・海運業はともに国土交通省が所管

各社は成長投資等の前向きな投資行動を通じた経営基盤の強化と事業構造改革を行うことで、社会課題の解決に貢献すべき

このように、国は特定の政策目的の実現のため、税を始めとした公租公課の軽減や補助等の予算措置などの特定業界に対する支援を講じる。その支援に当たっては、ただ金銭的な支援を実施するという観点ではなく、政策目的の確実な実現のため、国は民間企業に対し、今後の成長投資等の前向きな投資行動を通じて経営基盤の強化や事業構造改革などを行うことを要請する。そして、各社の投資状況や取り組みが着実に進んでいるかなどの状況を適切に把握するために、国は法改正等により届出・計画認定制度の創設といった環境整備を行う潮流にある。上記も踏まえ、各業界・企業は、それぞれが抱える民間だけでは対応困難なカーボンニュートラルへの対応や経済安全保障、業界固有の構造的課題などの諸課題を解決するとともに、国際競争力強化を実現するためには、届出・計画認定制度等の政策支援を後押しに、必要な成長投資を行い、経営基盤の強化と事業構造改革を推進していくべきである。現在直面しているもしくは将来直面するかもしれない、あらゆる社会課題を解決していくためには、民間の活力が必要であり、将来の成長に向けた積極投資などによる経営基盤の強化、事業構造改革などの成果がその源泉となるはずである。国には、民間活力を喚起し、それぞれの取り組みの効果を最大限発揮できるような環境整備を期待したい。

みずほ銀行産業調査部

総括チーム 間宮 陽平

yohei.mamiya@mizuho-bk.co.jp