

平成29年度税制改正に関する要望

定期航空協会

人の流れを都市から地方へ

～航空ネットワークを活用した地方経済の活性化に向けて～

本邦航空会社は、国内外の航空ネットワークにより、人流物流を介して、我が国の経済発展に重要な役割を果たしております。また、政府が掲げる「2020年までに訪日外国人旅行者数4000万人」「地方部での外国人延べ宿泊者数7000万人泊」という目標を達成するためには、航空の果たすべき役割が益々大きなものとなっております。

アジアをはじめとして海外から地方に乗り入れる国際線が増加しておりますが、訪日旅客の約50%は首都圏空港に集中しております。

訪日観光を通じた地方経済の活性化には、この首都圏空港を拠点に最大のネットワークを持つ本邦航空会社が重要な役割を果たします。2020年までに首都圏空港の容量拡大が予定されており、今後はさらに首都圏空港から地方へ、如何に訪日旅客を送客するかが重要になって参ります。

訪日旅客の地方送客に寄与する航空ネットワークの維持・拡充や利用者利便の向上に、航空機燃料税の軽減措置は大きな役割を果たしております。この航空ネットワークを本邦航空会社が活用し、都市と地方を結ぶことによって地方経済の活性化が実現します。また、航空各社による訪日旅客向けの特別な運賃や訪日促進施策により、昨年の訪日旅客の国内線利用は、平成23年度の2倍にのぼる、約184万人に達しました。今後も訪日旅客の国内線による移動人数を増加させることにより訪日旅客を地方へ誘客し、地方経済の活性化に貢献していきます。

航空機燃料税の軽減により航空ネットワークの維持・拡充や利用者利便の向上を図ることは、ひいては「地方創生」と「観光先進国」の実現につながります。そのため、平成28年度末に期限を迎える航空機燃料税の軽減措置等については、現行の措置を継続していただくことが必要です。

上記を踏まえ、平成29年度税制改正においては、次の各号を要望いたします。

平成29年度税制改正要望

- ① 航空機燃料税軽減措置の延長
(①-2沖縄路線、①-3特定離島路線を含む)
- ② 地球温暖化対策税還付措置の延長
- ③ 航空機の部分品等に係る関税免税措置の延長
- ④ 航空券連帯税(仮称)の導入反対

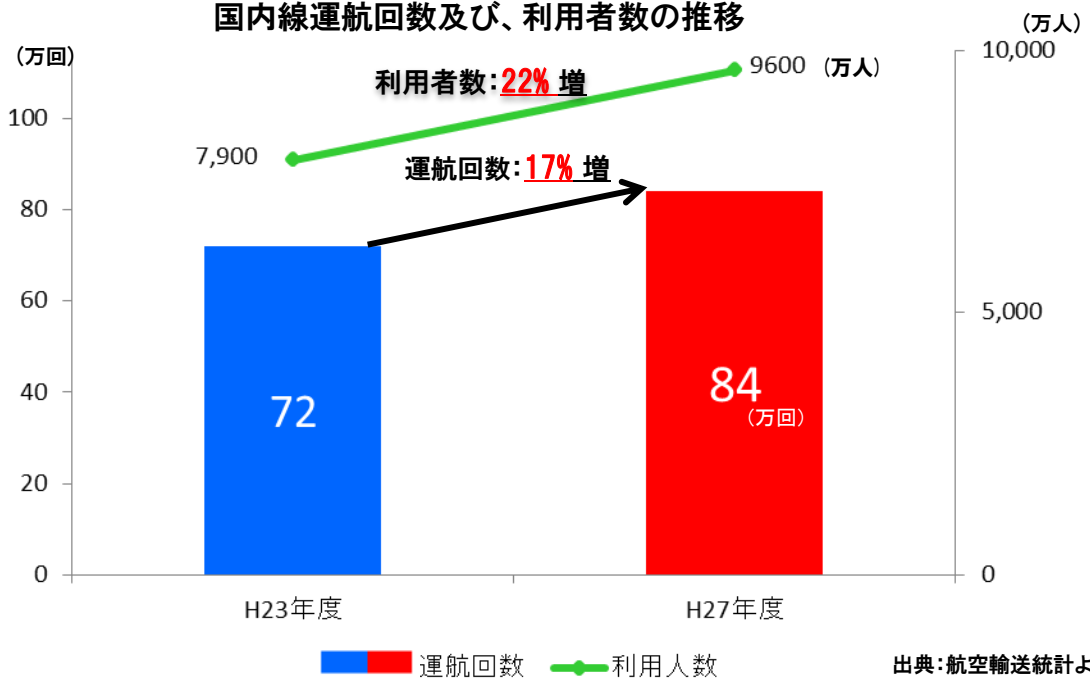
① 航空機燃料税軽減措置の延長(本則)

[現行] 18,000円/kl (現行軽減措置の適用以前 26,000円/kl、平成23年度以降は18,000円/kl)

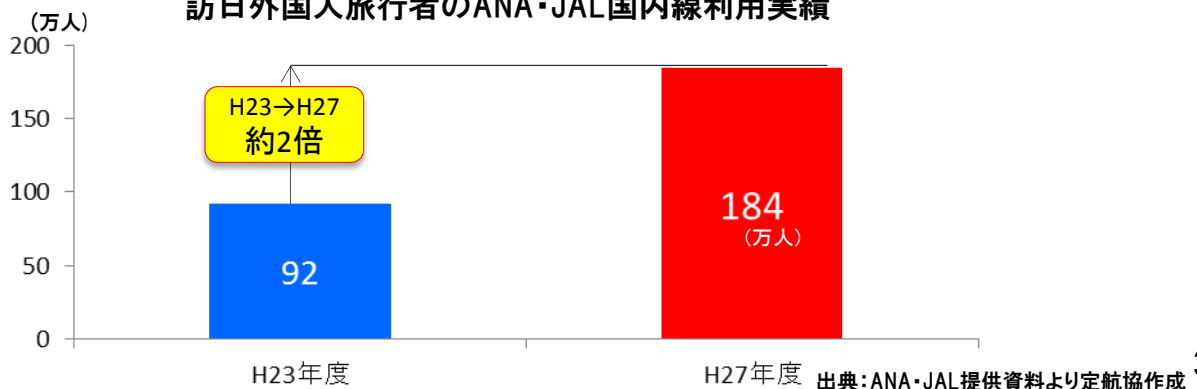
[要望] 航空機燃料税軽減措置の延長(3年間)

- 航空ネットワークの維持・拡充や利用者利便の向上に、航空機燃料税の軽減は大きな役割を果たしております。また、航空運賃の負担を軽減させ、国内外の航空利用者へ貢献しています。
- 本邦航空会社は、充実した航空ネットワークを活用して訪日外国人旅客を都市から地方に送客し、地方経済を活性化させます。
- 航空機燃料税は我が国特有の税負担であり、本邦航空会社を国際競争力上不利にしています。

国内線運航回数及び、利用者数の推移



訪日外国人旅行者のANA・JAL国内線利用実績

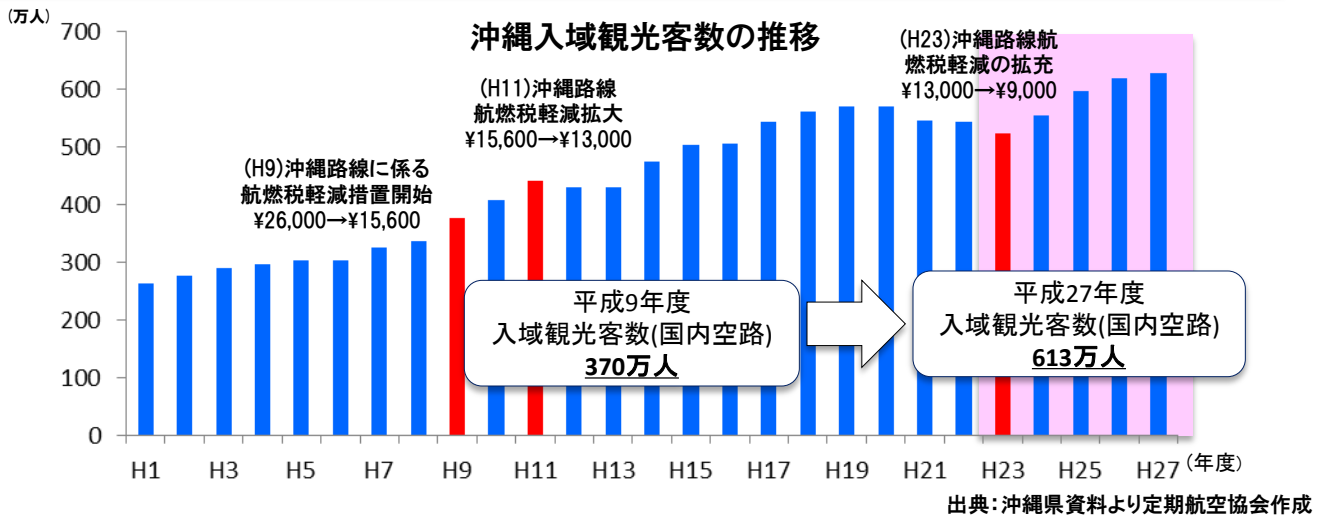


①-2 航空機燃料税軽減措置の延長（沖縄路線）

[現行] 9,000円/kl（現行軽減措置の適用以前13,000円/kl → 平成23年度以降 9,000円/kl）

[要望] 沖縄路線航空機に対する航空機燃料税特例措置の延長（3年間）

- 平成9年度、沖縄路線に係る航空機燃料税の軽減措置が導入されて以降、航空運賃の負担軽減もあり、沖縄入域の航空旅客数は大幅に増加しております。沖縄にとって重要な観光産業の今後の発展のためにも、引き続き航空機燃料税軽減措置の延長が不可欠です。



①-3 航空機燃料税軽減措置の延長（特定離島路線）

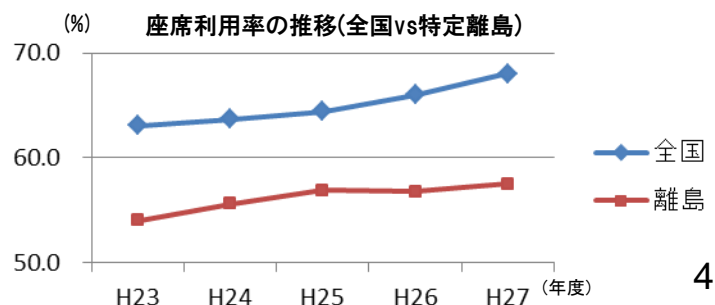
[現行] 13,500円/kl（現行軽減措置の適用以前19,500円/kl → 平成23年度以降 13,500円/kl）

[要望] 特定離島路線航空機に対する航空機燃料税特例措置の延長（3年間）

- 離島地域において航空輸送は住民の生命線であり、地域経済に欠くことのできない重要な交通手段です。
- 小型機を使用しているにもかかわらず、座席利用率が低い離島路線の維持を図るためには、特定離島路線に対する本措置の延長が不可欠です。

座席利用率比較(平成27年度実績)

国内線全路線	特定離島路線
68.0 %	57.5%



②地球温暖化対策税還付措置の延長

[現行] 国内線で使用する航空機燃料に対する地球温暖化対策税還付

[要望] 地球温暖化対策税還付措置の延長(3年間)

- 航空輸送は環境負荷の少ない輸送機関であり、公共交通機関として国民生活上重要な役割を果たしています。
- 先進諸国でも、環境関連税制は航空を「非課税」としています。
- そのため、現行の「地球温暖化対策税の還付措置」の延長が必要です。

環境対策先進国の欧州でも公共交通機関である航空は非課税となっています。

環境関連税制を有する欧州各国の航空機燃料の課税状況 (本邦社が就航している国を中心に)

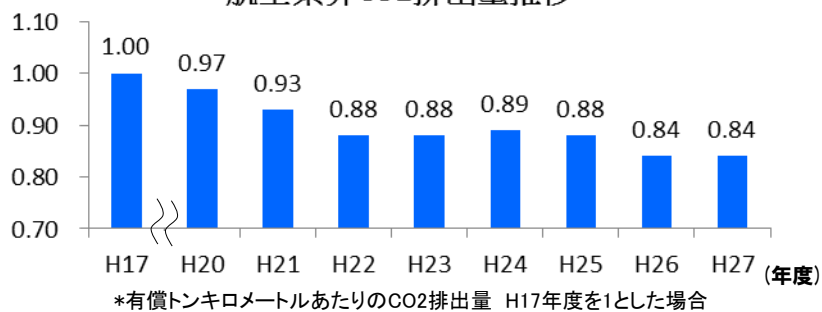
イギリス	フランス	ドイツ	イタリア	フィンランド
非課税	非課税	非課税	非課税	非課税

出典: OECDデータベースより定航協作成

本邦航空会社はこれまでもコストを掛け、着実にCO2削減を達成しています。

「2020年度のCO2排出原単位を2005年度対比▲21%にする」という業界目標の達成に向けて、CO2を着実に削減している。

航空業界CO2排出量推移



本邦航空会社のCO2削減施策 (一例を抜粋)



搭載物の軽量化

- ・軽量貨物コンテナ開発、軽量型新座席への換装、等
- ・導入費用: 約22億円/年

航空機の燃費向上施策

- ・ウィングレット装着 等
- ・投資費用: 約1億円/年

定期的なエンジン洗浄

- ・投資費用: 約1億円/年

③ 航空機の部分品等に係る関税免税措置の延長

[現行] 航空機の部分品等に係る関税免税

[要望] 航空機の部分品等に係る関税免税措置の延長(3年間)

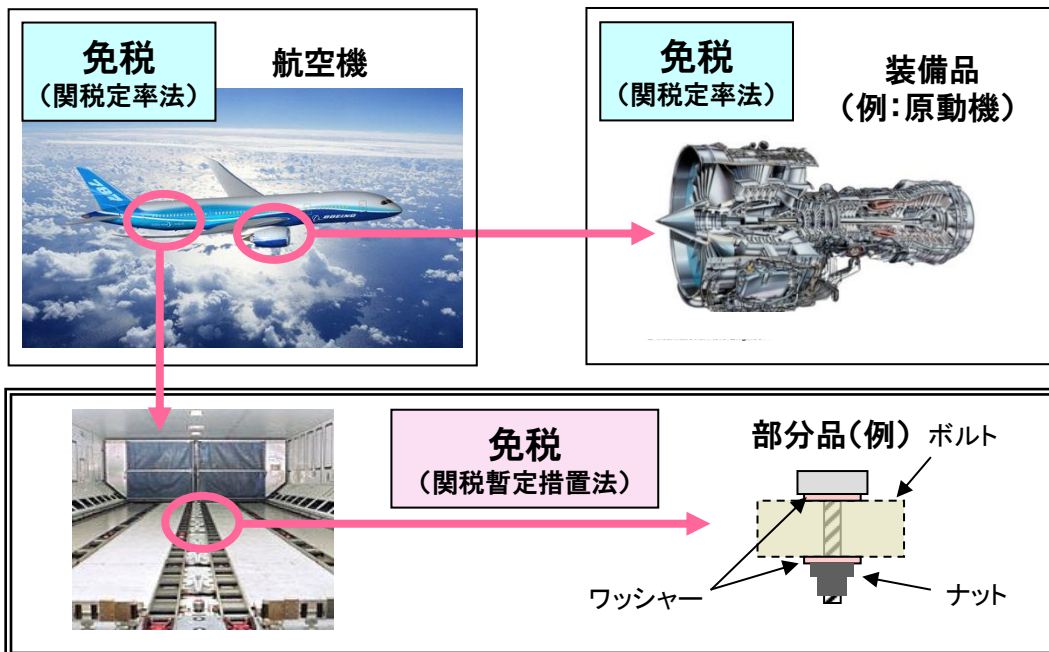
- 航空機の整備・修理に使用する部分品等は、その航空機の設計国の認可規程に定められたものを使用することが求められており、機体同様に外国からの輸入品に頼っております。
- このため、航空機整備・修理の円滑な実施と航空機の安全性確保のため、輸入に頼る航空機の部分品等に関して、本措置の延長が不可欠です。

航空機部品に対して関税を課す国はきわめて稀である上、本邦においても、部分品を除く航空機関連部品はすべて免税です。

諸外国の部分品等に対する関税措置

米国	イギリス	フランス	オーストラリア	韓国	シンガポール
無税	免税	免税	免税	免税	無税

出典：定期航空協会調べ



④ 航空券連帯税(仮称)の導入反対

[要望] 国際連帯税の創設が検討される場合においても、航空券に課される「航空券連帯税」の導入には強く反対

- 本税の創設は、なぜ航空券に課税するのかという合理的理由を欠きます。
- 国際機関「UNITAID」が主体となり途上国支援の用途を決定するため、日本のプレゼンス向上には結びつきません。

税の受益と負担が不明確であり合理的理由を欠いています

新たな税の創設にあたっては、受益と負担の関係を明確にし、そこに合理的な理由を伴う必要がある。国際航空券への課税は、国際線航空便利用者(負担者)が、途上国(受益者)のために納税するもので、直接の関係が明らかでなく、受益と負担の関係が不明確であるばかりでなく、合理的理由を欠いている。

税金は国際機関「UNITAID」が主体となり途上国支援の用途を決定するため、納税した日本のプレゼンス向上に結びつきません

「航空券連帯税」の税金は国際機関「UNITAID」に拠出され、用途が決定される。日本人や訪日旅客が納税するにも関わらず、日本が主体的に税金を途上国援助に活用することが出来ず、国際貢献に際して日本の顔が見えないものになってしまう。さらに、同税の導入国は世界的にも一部の国に限られていることから、極めて稀な税である。

航空券連帯税とは

- 導入国から出発する航空会社の国際航空券に税を上乗せする形で徴収
- 国際機関「UNITAID」を通じて、途上国の保健衛生分野の援助等に使用
- 現在導入国は世界で14ヶ国 (H27年度 外務省)
(例:フランス)

国際線:エコノミークラス €4.51

ビジネス、ファーストクラス €45.07

(約528~5,280円) (€1 =117円 2016年7月21日)

◆航空券連帯税導入国



出典: 外務省資料より定期航空協会作成