

「第三次環境基本計画策定に向けた中間とりまとめ」についての 定期航空協会の意見

本年7月19日に公表された「第三次環境基本計画策定に向けた中間とりまとめ(以下、『中間とりまとめ』という)」に対する当協会としての意見は下記のとおり。

記

先に公表された「中間とりまとめ」では、今後優先的に取り組む課題として、地球温暖化対策等の10分野を掲げている。それらの施策を進める上で、環境に関する税、排出量取引制度、課徴金やデポジット等の経済的手法は「社会経済活動から生じる環境負荷を低減させる点で有効性が期待できる」と述べられている。

一方、本邦航空企業は、政府が掲げた地球温暖化対策推進大綱(以下、「大綱」という)の目標を2002年度時点で既に達成する成果を上げており、今後も京都議定書目標達成計画に定める温室効果ガスの削減目標の達成に向けて、引き続き努力を行っていく所存である。

このような中、現在考えられている経済的手法の中には、航空起源の温室効果ガスの削減にはつながらないばかりか、本邦航空企業の国際競争力にも多大な影響を与えることが懸念されるものがあり、特に本邦航空企業に影響を与えると思われる以下の2点について、当協会としての考えを述べる。

1. 環境に関する税の考え方について

2004年8月に公表された「地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しに関する中間とりまとめ」や本年3月に公表された「京都議定書目標達成計画案」における環境税に関してもコメントしているが、航空機燃料に新たな課税を行ったとしても、温室効果ガスの削減にはつながらないばかりか、環境と経済の統合効果は期待できない。環境保全インセンティブを向上させるためには、既存のエネルギー関係諸税のグリーン化や環境関連予算の適正化等が図られることが必要であると考えます。

航空機燃料に「価格インセンティブ効果」は働かない

- ・航空輸送は今や国民の足として定着しており、燃料価格の上昇を理由に安易に減便や運休をすることはできない。
- ・現時点で、代替燃料は存在しない。
- ・温室効果ガスの削減には燃費効率の優れた航空機への更新が必要不可欠であるが、新たな課税による費用の増加は、多額の投資を伴う機材更新の足枷となる。

航空分野における国内での税収活用は限られる

- ・航空機及びエンジンは、事実上欧米社主導で開発されているため、税収を国内のみで有効活用することはできない。航空機の技術革新は世界的な枠組の中で議論される必要がある。

本邦航空企業の国際競争力の低下を招く

- ・現在わが国の国内線航空機燃料には、既に世界でも稀で高額な航空機燃料税（26,000円/kl）が課せられている。
- ・京都議定書を批准していない米国や、温室効果ガスの削減義務を負わない韓国、中国をはじめとするアジア諸国の航空企業は、本邦航空企業の主たる競争相手であり、新たな課税は、本邦航空企業の国際競争力に極めて大きな影響を与える。

なお、本邦航空企業は、これまでも燃費効率の優れた航空機への更新や燃料消費量を抑制する効率的な運航に努めてきており、その結果、大綱に定められた航空部門の削減目標（旅客キロ当たりCO₂排出量を2010年度までに1995年度比で7%削減）は、既に達成している。

2. 排出量取引制度について

本年2月に日本経団連が発表した「地球温暖化防止に向けた産業界の決意」にもあるとおり、キャップ・アンド・トレード型の排出量取引制度は、実質的に政府がエネルギー使用量を管理・決定するものであり、公平な制度構築は不可能である上、このような管理型の施策は自由な企業活動を阻害するものである。

当該制度が導入されれば、航空業界においてもキャップが定められることになるが、仮に温室効果ガス排出量がキャップを超え、相当規模の排出量取引費用が発生するような事態になれば、本邦航空企業は企業存続のため赤字ローカル路線（寡需要路線）からの撤退を余儀なくされ、結果として航空ネットワークの毀損を招き、国民生活に大きな影響を及ぼすこととなる。

一方、国際的には国際民間航空機関（ICAO）が当該制度の構築を含めた検討を進めている。本制度についても、公平性が担保されなければ、温室効果ガスの削減義務を負わない韓国、中国をはじめとするアジア諸国の航空企業とのコスト競争力の観点から本邦航空企業は著しく不利になると言わざるを得ない。

本邦航空企業は、排出量取引制度に伴うキャップがなくとも、自助努力等により、業界としての環境自主行動計画や京都議定書目標達成計画で温室効果ガスの削減目標を達成していく所存である。

以上