

平成28年度税制改正に関する要望

定期航空協会

平成28年度税制改正要望

～日本経済再生に向けた本邦航空会社の役割と課題～

本邦航空会社は、国内外の航空ネットワークにより、人流物流を介して日本と世界をつなぐ重要な社会基盤としての役割を果たしております。とりわけ日本再興戦略に掲げる観光立国の実現に向けて、アジアをはじめとする世界の成長力を取り込み、日本経済の再生を図るうえで、重要な役割を担っております。また、昨年史上初めて1300万人を超えた旺盛な訪日外国人旅行者を、国内線ネットワークを利用して、全国の各都市に呼び込むことで、地方経済の活性化にも貢献しております。

一方、訪日観光需要をターゲットにして、ネットワークを拡大する外国の航空会社との競争は厳しさを増しており、中長期的には少子高齢化や人口減少という社会構造の変化も控え、本邦航空会社を取り巻く環境は、決して明るい見通しとは言えない状況にあります。

日本経済の再生、地方創生を確実に進めるためにも、外国の航空会社との競争環境の整備は必須であり、平成26年度より軽減措置が3年間延長された航空機燃料税に加えて、今年度末に軽減措置の期限を迎える、航空機に係る固定資産税等、わが国特有の税制については、少なくとも現行の措置を継続していただくことが不可欠と考えます。

上記を踏まえ、平成28年度税制改正においては、次の各号を要望いたします。

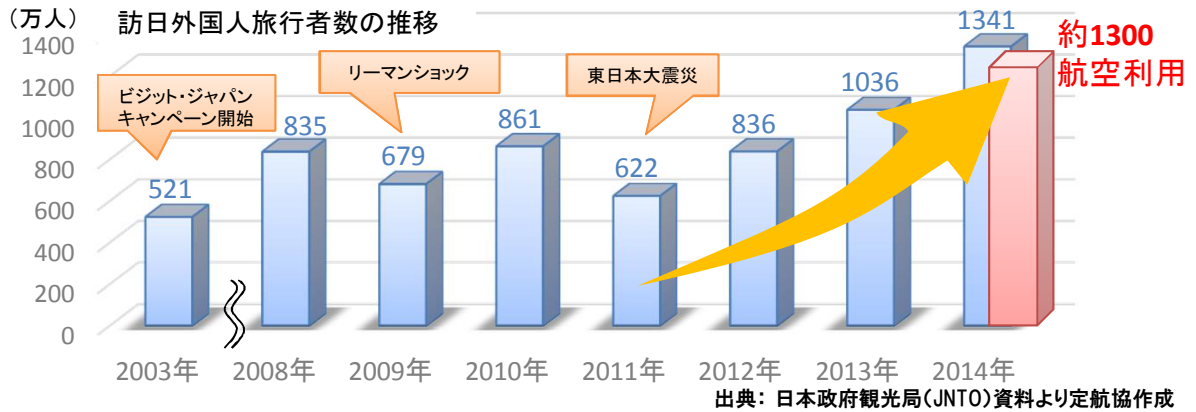
① 国内線就航機に対する固定資産税特例措置の延長

② 航空券連帯税(仮称)の導入反対

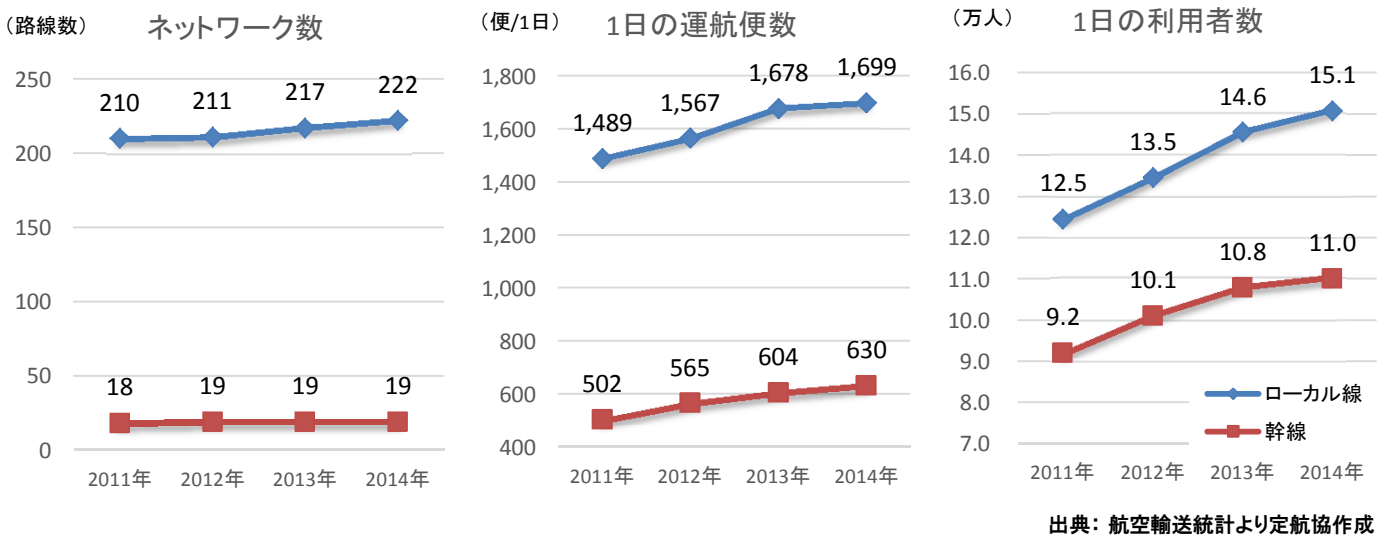
【資料】

航空の果たす役割

▶ 観光立国の実現に向けて、世界の成長力を日本に取り込み、日本経済および地方経済の再生を図るうえで、本邦航空会社は重要な役割を担っています。



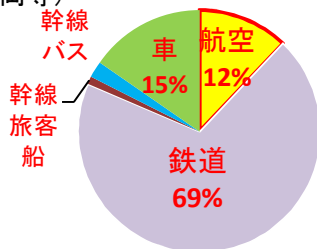
▶ 少子高齢化など社会の構造変化や他交通モードとの競争が厳しくなる中で、燃費効率の良い航空機に更新するなど、路線の維持・拡充により利用者利便の向上を図っています。



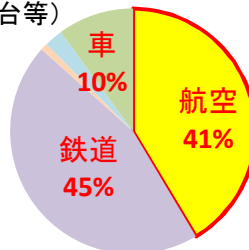
▶ 国内の他交通機関との競争が厳しさを増す中で、航空は大都市圏の経済効果を国内全域に広く波及できる交通機関として貢献しています。

移動距離別交通機関分担率

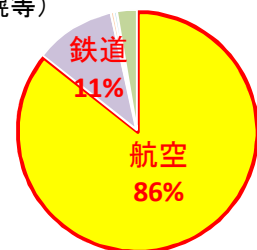
500km～700km
(東京=大阪、
大阪=福岡等)



700km～1000km
(東京=広島、
大阪=仙台等)



1000km以上
(東京=長崎・旭川、
大阪=札幌等)



出典：第5回幹線旅客流動調査

① 国内線就航機に対する固定資産税特例措置の延長

[現行] 国内線就航機に対する固定資産税課税標準の特例措置

最大離陸重量(代表的な機材)	特例措置の内容	適用条件(地方路線就航率)
200t未満 (B767)	最初の5年間 本則の2/5	地方路線就航割合が2/3以上に限る
50t未満 (CRJ,ERJ)	最初の1年間 本則の3/8 その後4年間 本則の2/5	①羽田又は伊丹発着の路線を除く 路線の就航割合が2/3以上 ②①以外、最初の5年間2/5
30t未満 (DHC8-Q400)	最初の5年間 本則の1/4	
その他 (B777)	最初の3年間 本則の2/3	

[要望] 国内線就航機に対する固定資産税特例措置の延長(2年間)

- 航空機に固定資産税を課している国は稀であり、本邦航空会社の国際競争力を削ぐ要因となっていることから、かねてより、航空機に対する固定資産税は非課税化すべきと主張してきております。
- 少なくとも、現行の国内線就航機に対する本特例措置は、安定的な航空輸送サービスの提供、および地方航空ネットワークの維持に資するものとなっていることから、本措置の延長が必須であると考えます。

航空機に固定資産税を課している国は極めて稀であり、我が国の固定資産税負担は、同種の税制がある韓国との比較においても、約10倍と著しく重い負担となっている。

諸外国の航空機への固定資産税有無

イギリス、ドイツ、フランス、シンガポール、オーストラリア	非課税
韓国、米国(一部の州)	課税

出典：定期航空協会調べ

同種の税制がある韓国との固定資産税負担比較



※ 国内線用大型機(取得価額250億円)を導入した場合の10年間の累計納税額を比較

出典：定期航空協会調べ

② 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は、航空券連帯税の導入には強く反対

- 航空は、これまでも国内外のヒト・モノの移動により、直接的および間接的に途上国の経済発展に大きく貢献してきております。
- 本税の創設は、合理的理由を欠く上、訪日外国人を含む航空利用者の負担が増えることにより、「日本再興戦略」に掲げる観光立国実現の阻害要因となり得ると考えます。

税の受益と負担が不明確であり合理的理由を欠いている。

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。

観光立国実現の阻害要因にもなり得る。

「日本再興戦略」の重要政策の一つである観光立国実現に向けた取り組みを官民一体で推進している中で、本税の導入は、訪日外国人を含む航空利用者の負担増により、その実現の阻害要因となり得ると考えられる。

◆ 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し、国際機関等を通じて、途上国の保健衛生分野の援助等に使う制度。購入する航空券の行き先やクラスに応じて課税される仕組みになっている。

◆ 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