

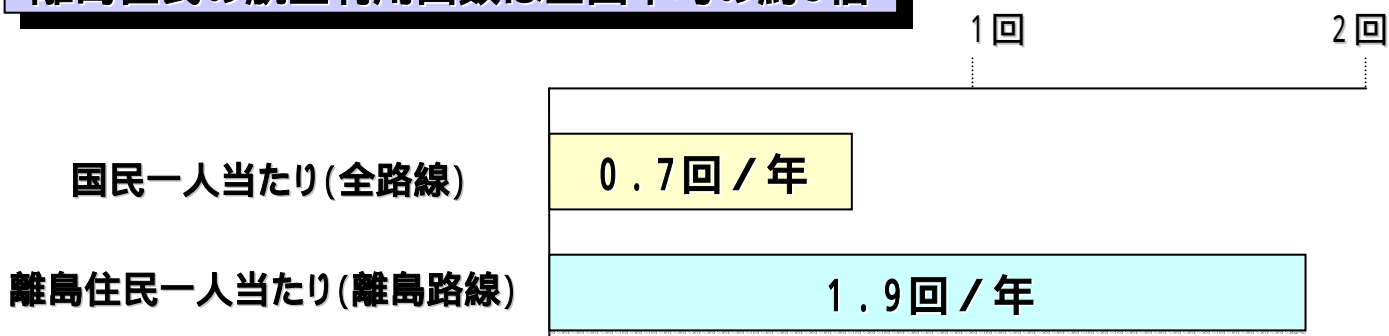
1. 離島路線航空機に係る特例措置の延長(航空機燃料税)

〔目的〕 離島路線の維持・離島地域の振興

〔現行〕 本則の3 / 4に軽減(26,000円/kl 19,500円/kl)

航空輸送は交通手段に制約の多い離島地域において、住民生活の安定や地域経済の維持・発展を支える重要な交通手段の一つです。

離島住民の航空利用回数は全国平均の約3倍

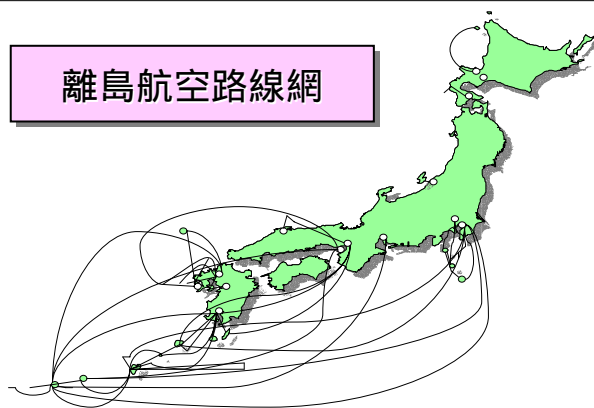


[H15年度航空輸送統計年報(速報値)・H15年度航空旅客動態調査報告書(国土交通省)により算出]

離島住民の生活を支える重要な手段

路線数は67に達しており
離島住民の生活を支える足として
重要な役割を担っています！

離島航空路線網

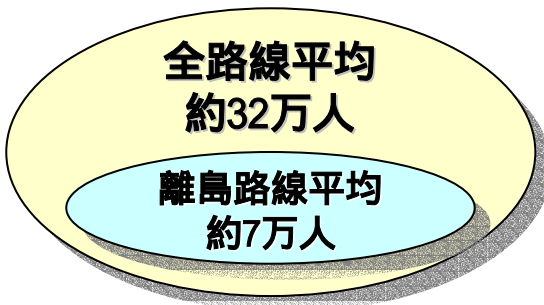


一方で、離島路線は需要規模が小さく、また利用率も低いことから、本措置の継続なしには、その維持は困難です。

離島路線は需要規模が小さい

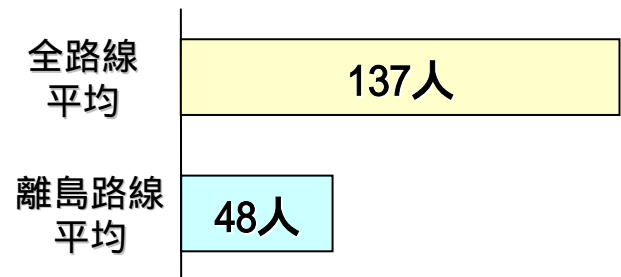
一路線当たりの年間旅客数比較

離島路線は全国平均の1 / 4



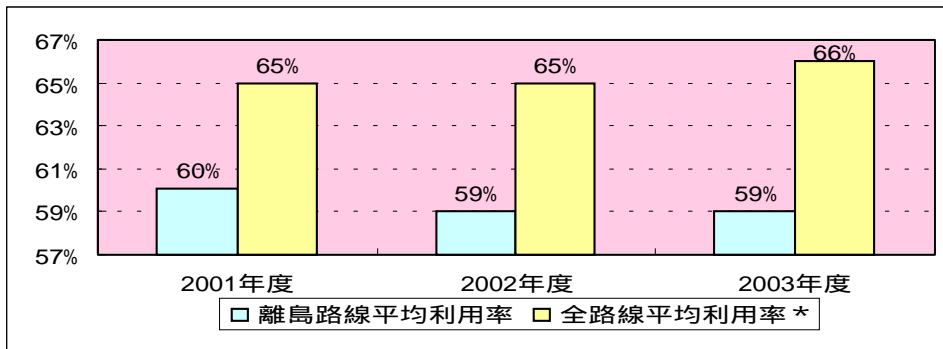
一便当たりの旅客数比較

離島路線は全国平均の1 / 3



[H15年度航空輸送統計年報(速報値)]

利用率は他の路線よりも7%程度低い



* JALグループ、ANAグループ、ADO、SKY、SNAの平均値

路線維持のために不可欠な政策的支援

航空機燃料税軽減 ・ 着陸料軽減 ・ 固定資産税軽減
運航費補助 ・ 機体購入費補助

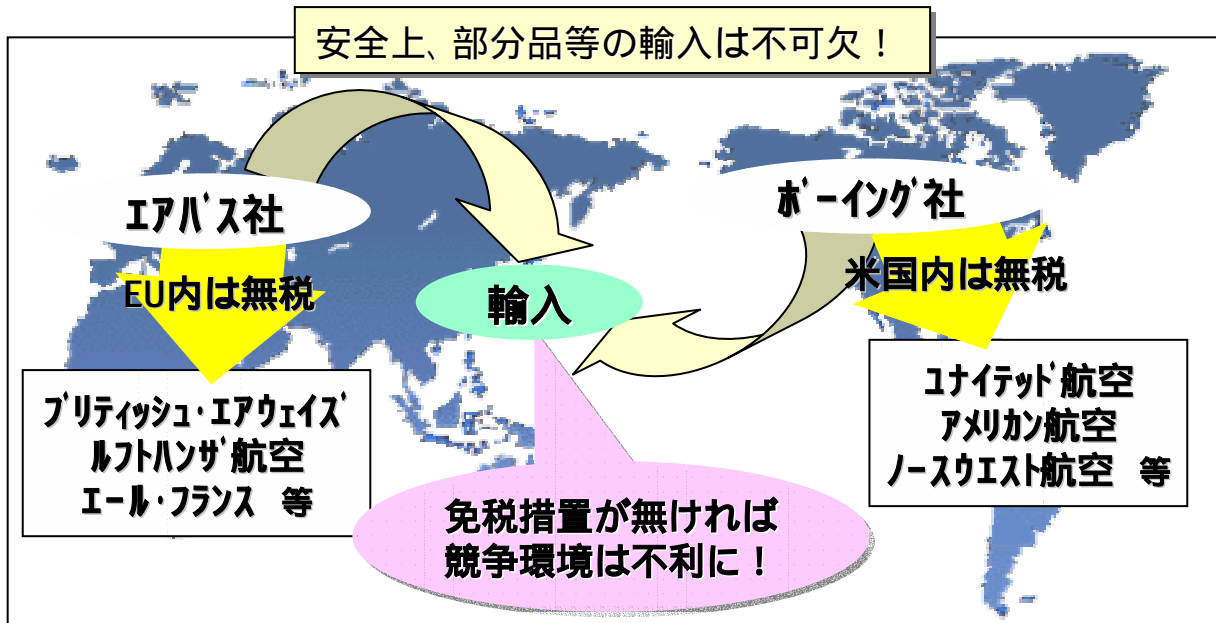
[要望] 公共性の高い離島路線の維持と離島地域の振興のために本特例措置の延長を要望致します。

2. 航空機の部分品等に係る免税措置の延長(関税)

〔目的〕 航空輸送の安全性確保・国際競争力の維持
〔現行〕 免税

我が国航空会社は使用する航空機の殆どを海外から輸入しており、その部分品等についても同様に海外からの輸入に頼らざるを得ない状況です。

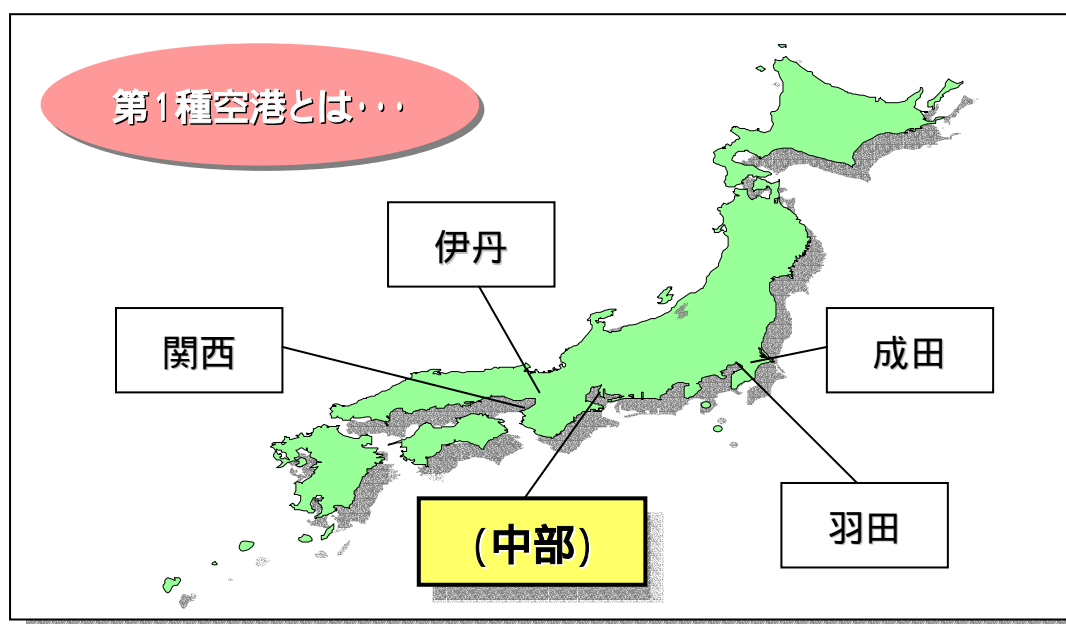
部分品等の円滑な導入による航空輸送の安全性確保と欧米をはじめとする世界の航空会社との競争環境整備の観点から、本措置は極めて重要です。



〔要望〕 航空輸送の安全性確保と国際競争力維持の観点から本措置の延長を要望致します。

3. 飛行場において使用される車両の動力源の用に供される 軽油に係る特例措置の拡充(軽油引取税)

現在、第1種空港をはじめとする主要な飛行場で使用される飛行場内専用車両に係る軽油引取税は非課税です。



平成17年2月に開港する中部国際空港は成田・羽田・関西・伊丹と並ぶ拠点空港となることから、これらと同様に本特例措置が適用されるべきと考えます。

[要望] 非課税対象飛行場に中部国際空港が開港時から追加されることを要望致します。

4. 環境税(仮称)について

環境省は平成17年度税制改正に当たり、環境税(仮称)の創設を要望していますが、当協会は以下の理由によりその導入に強く反対します。

航空機燃料には課税による価格インセンティブ効果は働かない

公共交通機関である航空輸送は国民の足として定着しており、新たな課税に伴う燃料価格の上昇を理由とした安易な運休や減便は行えません。

また、現段階では代替燃料もないことから、新たな課税を行ったとしても燃料使用量の削減には繋がりません。

国際競争力の低下を招く

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・中国はじめとするアジア諸国の航空会社は、我が国航空会社の主たる競争相手であり、新たな課税は我が国航空会社の国際競争力に極めて大きな影響を与えます。

なお、我が国航空業界は燃費効率の高い航空機への更新を積極的に進めてきた結果、地球温暖化対策推進大綱に定められた原単位での削減目標を既に達成しております。

旅客^千当たりCO₂排出量を2010年度迄に1995年度比7%減。2003年度実績は1995年度比8%減。

[要望] 国際競争力の低下を招く環境税(仮称)の導入に強く反対します。