

# 平成18年度税制改正に関する要望

定期航空協会

平素より、航空運送事業に対し、ご理解とご支援をいただき厚く御礼申し上げます。

国際交流の拡大、観光立国の推進、地域間交流の拡大、物流機能の向上など、航空輸送が我が国社会経済に果たすべき役割は益々大きくなっています。一方で、昨今の我が国航空会社の業績は、国際線需要の回復や経営合理化努力により徐々に回復しつつありますが、十分な企業体力を確保するには至っておりません。

また、昨年来の記録的な原油価格の高騰は経営に重大な影響を与えており、今後の国際情勢によっては事業運営上のリスクが更に高まる恐れがあります。

このような状況の中、我が国航空会社が国際的な競争力を確保し、環境問題やバリアフリーなどへの対応も含め、公共交通機関として高品質かつ利便性の高いサービスを提供し続けるためには、一層の経営努力を行うことはもとより、税制面での措置を継続・拡充していただくことが不可欠と考えます。

つきましては、平成18年度の税制改正に当たり、次のとおり要望致しますので、特段のご配慮をお願い申し上げます。

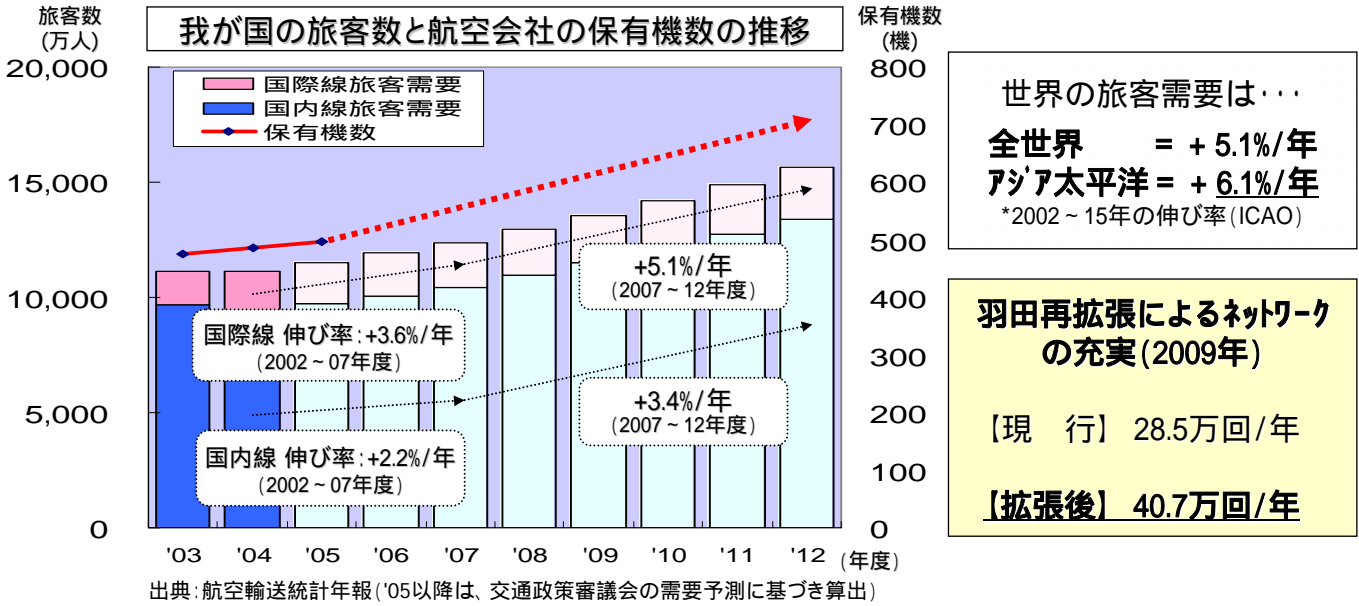
定期航空協会  
会長 山元 峯生

# 1. 航空機の特別償却制度の戦略的見直し(法人税)

[目的] 安定的な航空輸送サービスの提供、国際競争力の維持、環境問題・バリアフリーへの対応  
 [現行] 140トン以上の航空機について取得価額5%の特別償却

**[要望] 対象を燃費効率の良い航空機とし、適用期限を延長**

**伸びゆく需要と国際競争への対応のため航空機の継続的な導入と更新が必要です**



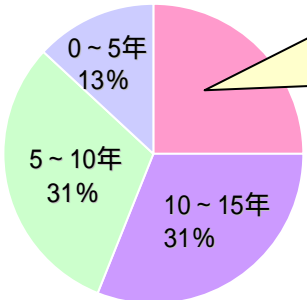
**本邦航空会社は今後5年間で135機程度の航空機調達が必要となります**

外国社との機齢比較 (04年末)

| 会社           | 平均機齢 (年) |
|--------------|----------|
| 本邦社          | 11.2年    |
| シンガポール (アジア) | 5.3年     |
| 大韓 (アジア)     | 6.9年     |
| ブリティッシュ (欧州) | 8.8年     |
| ユナイテッド (米国)  | 10.1年    |

平均機齢は高く、国際競争力上不利

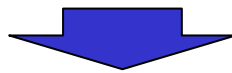
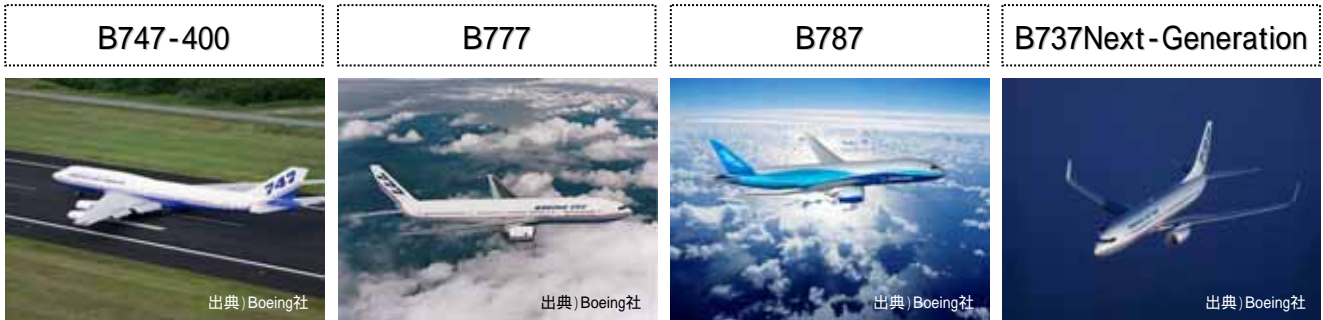
協会加盟会社の機齢別構成 (04年度末)



機齢15年以上の航空機は全体の25%

出典: Back Info

## 新型航空機の導入により温室効果ガスの削減が図られます

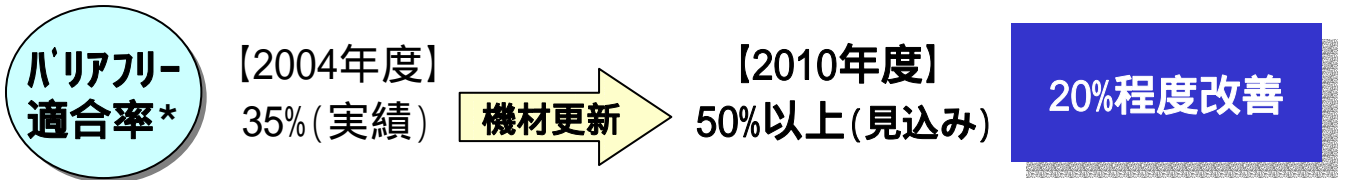


**温室効果ガスの排出量削減率は 10～25%**  
(同規模の旧型機との比較)

\*メーカー試算値(各機種ごとの平均的な飛行距離に基づき算出)

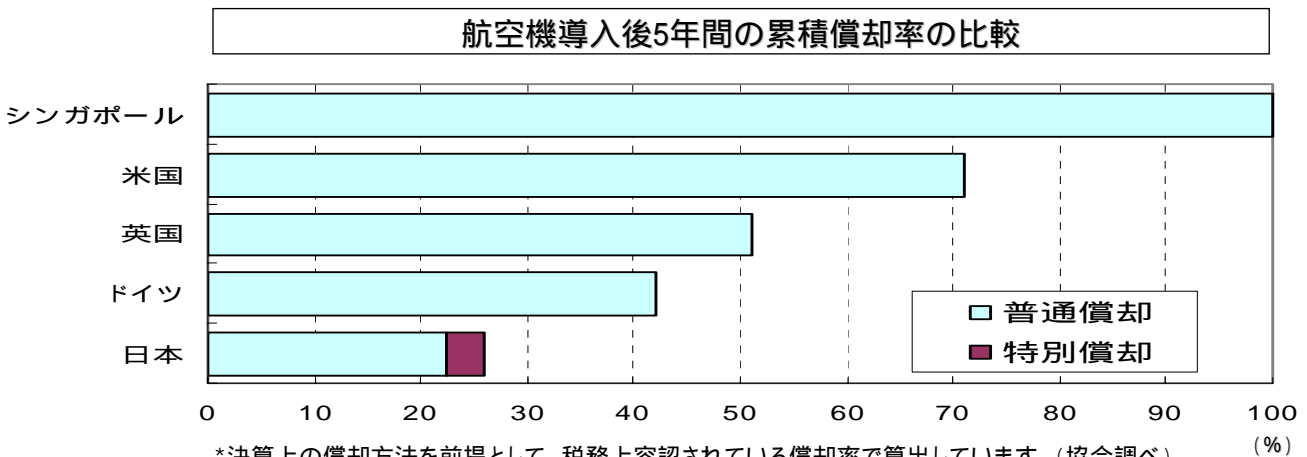
\*燃費削減率は単位あたり(旅客機 = 座席、貨物機 = トン)

## 新型航空機の導入により航空機のバリアフリー化が促進されます



\*バリアフリー化の対象項目 可動式肘掛け、機内移動用車椅子、障害者用トイレ、運航情報提供設備 等

## 諸外国では導入・更新を促進させるための税制上の支援措置があります



## 2. 国内線就航機に係る課税標準の特例の延長(固定資産税)

- [目的] 安定的な航空輸送サービスの提供、地域航空ネットワークの維持
- [現行] 130トン以上の航空機 当初3年間 2 / 3  
130トン未満の航空機 当初3年間 1 / 2

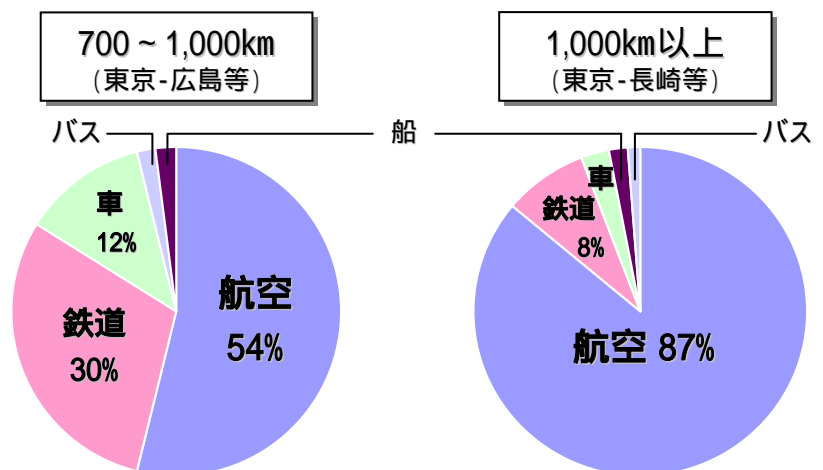
[要望] 本特例措置の延長

身近な交通機関として定着し、地域経済の発展にも貢献しています

|                     |       | ネットワーク数 | 一日当たり便数 | 一日当たり利用者数 | 一便当たり利用者数 |
|---------------------|-------|---------|---------|-----------|-----------|
| 国内航空の現状<br>(2004年度) | 幹線    | 17路線    | 約400便   | 約11万人     | 約280人     |
|                     | ローカル線 | 202路線   | 約1,500便 | 約15万人     | 約100人     |

\*協会調べ

移動距離別の  
交通機関分担率



出典: 第3回幹線旅客純流動調査(国交省)

航空がもたらす  
日本経済への  
波及効果

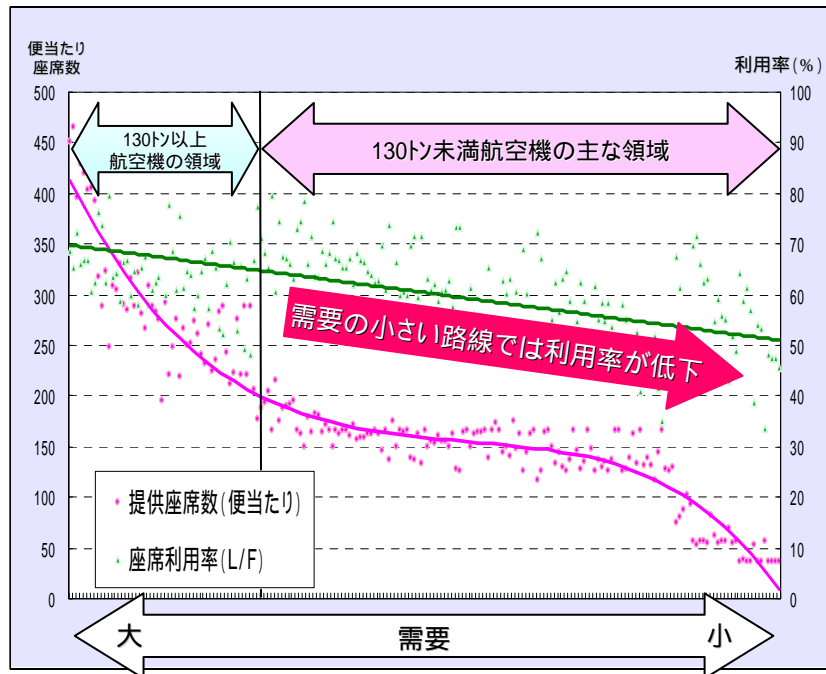
|                  |                   |
|------------------|-------------------|
| 生産波及効果           | 雇用効果              |
| 約4兆円<br>(羽田再拡張後) | 約23万人<br>(羽田再拡張後) |

(その他)  
羽田再拡張による税収効果  
+ 約2,220億円

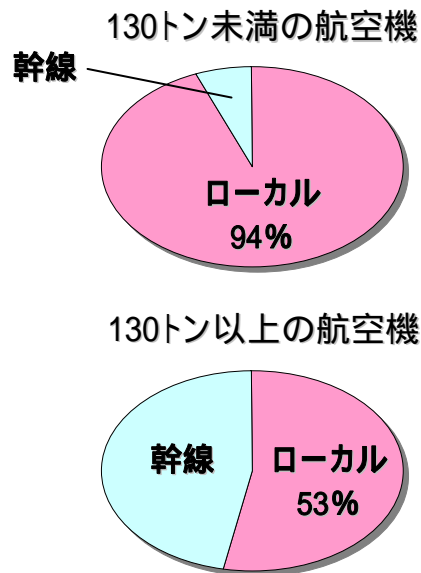
出典: 「旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究」(国交省)  
「東京国際空港再拡張に伴う経済波及効果調査」(国交省)

**需要・利用率の低いローカル線の大半は130トン未満の航空機にて就航しています**

路線別便当たり提供座席数と座席利用率(2004年度)



航空機別の運航回数割合



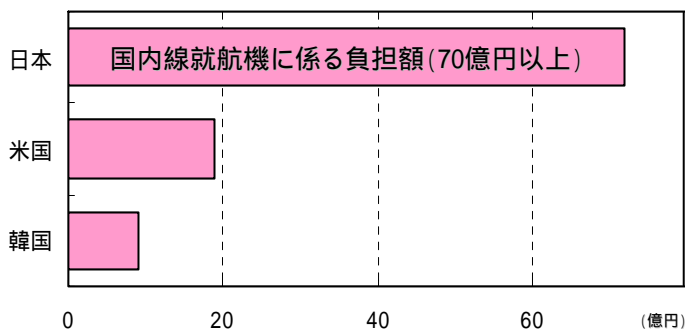
採算性の厳しいローカル路線は、以下の政策的支援により支えられています

**固定資産税特例措置** ・着陸料軽減措置

**諸外国や国内他モードと比較して高い負担となっています**

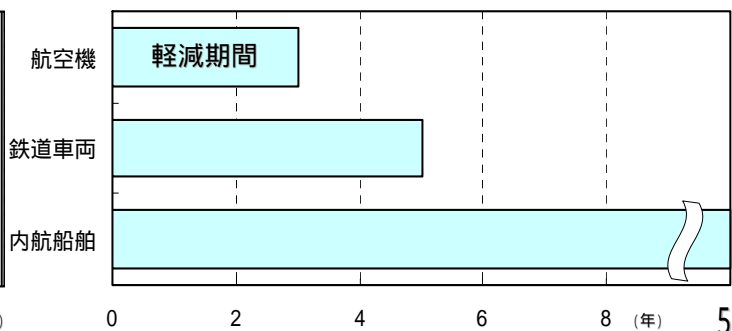
諸外国との比較

各国の税制下での試算では、  
 英国・ドイツ・シンガポール他 税負担なし  
 韓国 税負担は日本の1/6以下  
 米国 税負担は日本の1/3程度



他モードとの比較

内航船舶 **生涯** 1/2  
 鉄道車両 **当初5年間** 1/2  
 130トン以上航空機 **当初3年間** 2/3  
 130トン未満航空機 **当初3年間** 1/2

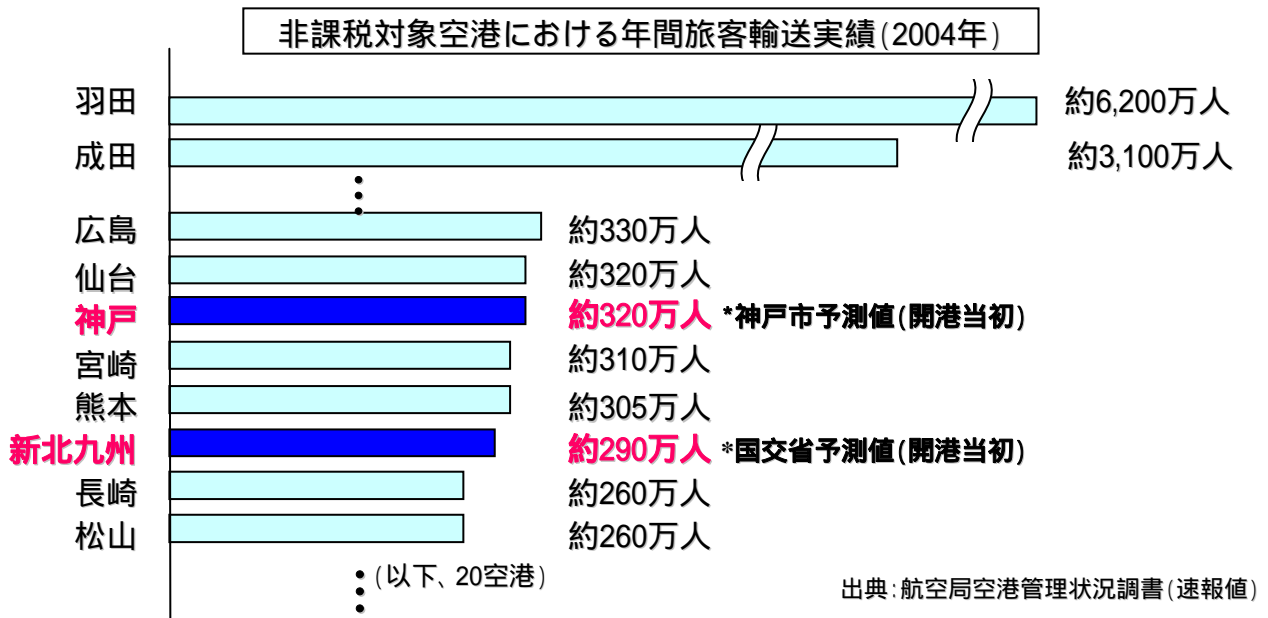


### 3. 空港において使用される車両の動力源の用に供される軽油に係る特例措置の拡充(軽油引取税)

[現行] 一定規模の旅客・貨物需要のある国内36空港が非課税

[要望] 非課税対象空港に神戸・新北九州空港を開港時から追加

両空港は既存の非課税対象空港に匹敵する旺盛な需要が見込まれます



2006年に開港する神戸・新北九州空港は、航空ネットワークの一翼を担う拠点空港と目されており、非課税対象となっている他空港同様、本特例措置が適用されるべきと考えます。

#### 軽油を燃料とする主な空港内特殊車両



航空機牽引車



機体除雪車



ハッセンジャーステップ車



ハイリフトローダー

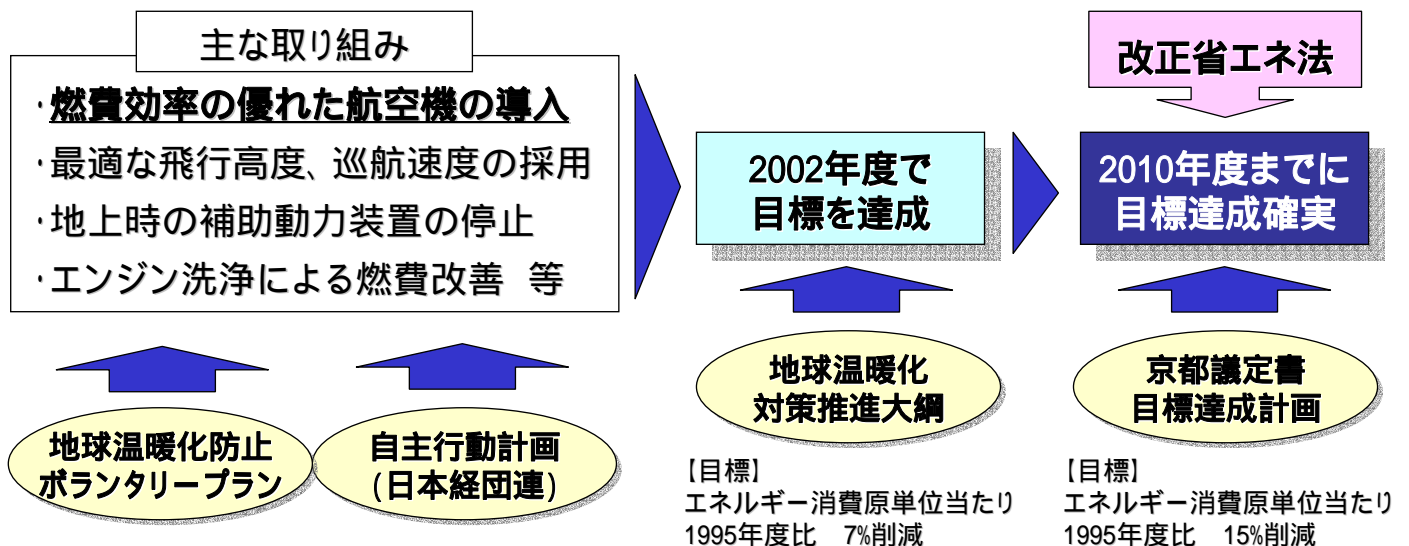
\*軽油引取税は道路に係る費用に充てることを目的とした税であり、その使用が飛行場内のみに限定される特殊車両を対象とすることは適当ではありません。



## 4. 環境税(仮称)について

環境省は平成18年度税制改正に当たり、環境税(仮称)の創設を検討していますが、以下の理由により航空部門への課税には強く反対します

本邦航空会社はこれまでも環境問題に積極的に取り組んできました  
今後もこうした取り組みを継続することで部門目標の達成は十分可能です



与党案によれば毎年50億円規模の税金が課せられることとなります

与党案(2004年11月26日)

【税率】3,000円 / 炭素トン  
【軽減】軽油等は税率 1 / 2

2003年度実績で+50億円規模の増税  
【需要増による事業規模拡大 負担は増加】

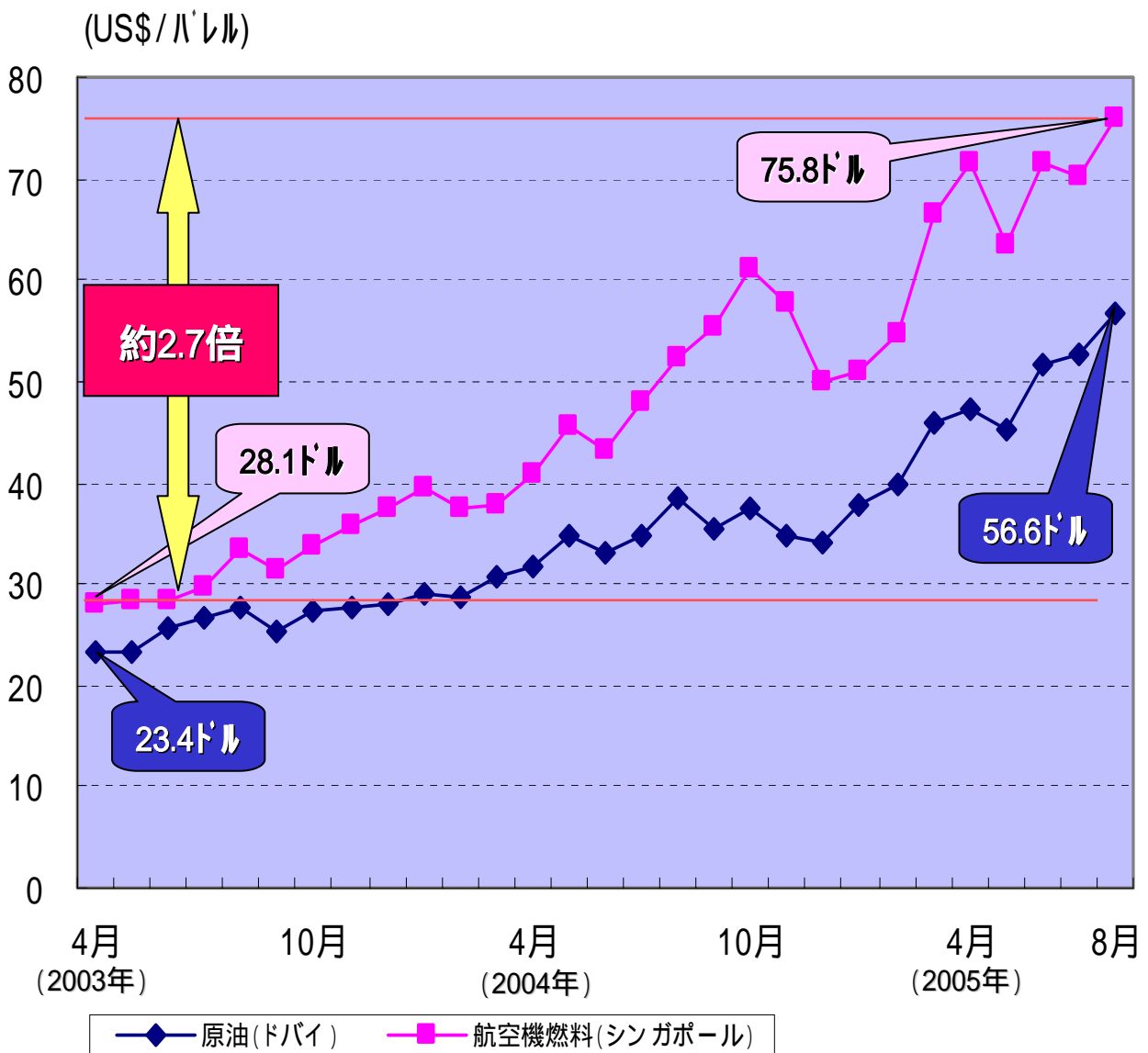
航空部門への課税はネットワークの毀損や国際競争力低下を招きます

- 採算性の低い路線からの撤退を余儀なくされ、航空ネットワークの毀損を招きます。
- 削減義務を負わない米国やアジア諸国の航空会社との国際競争において、極めて不利な立場となります。



## 5. 参考資料

### 原油及び航空機燃料の価格推移



出典: 原油=石油業界誌 (Platts Oilgram News)、航空機燃料=ロイター