

温暖化対策税制に関する定期航空協会のコメント

「温暖化対策税制の具体的な制度の案」(報告)では、温暖化対策税を導入することにより、「価格インセンティブ効果による温室効果ガスの削減」、「税収の温暖化対策への活用による温室効果ガスの更なる削減」が期待されるとしている。また、温暖化対策税の導入を通じた「脱温暖化型社会の構築」と、「我が国の経済活性化や国際競争力強化の同時達成」(環境と経済の統合)の必要性が併せて指摘されている。

しかしながら、航空機燃料に新たな課税を行っても、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ず、さらには、本邦航空企業の国際競争力低下や観光産業への影響を招来することからも、航空機燃料への温暖化対策税の導入に強く反対する。温室効果ガス対策については、既に制度としてある石油石炭税等の財源を活用することを、十分に検討する必要があると考える。

1 . 航空機燃料に「価格インセンティブ効果」は働かない

報告では、「温暖化対策税の導入により、課税による価格インセンティブ効果(以前より割高になったものへの支出を抑えるべく、燃料の使用を減らそうとの動機を高める効果)を通じて、温室効果ガスの排出削減が期待できる」としている。しかし、以下の理由から、航空機燃料に新たに税を課しても、温室効果ガスの排出削減を期待することはできない。

航空輸送は今や国民生活に欠くことのできない公共交通機関として定着していることから、燃料価格の高騰により安易な運休や減便を行うことがないこと。

現時点において、代替エネルギーを利用できる可能性が存在していないこと。

航空機には、省エネルギー装置を追加設置するなどの温室効果ガス削減対策を取ることが困難であるため、消費燃料を減少させるためには、航空機を更新する必要があること。また、航空機の価格は、我が国国内線の主流である中・大型機では 100 ~ 200 億円と極めて高額であり、温暖化対策税が航空機更新の経済的インセンティブとはならないこと。

新たな課税は航空会社に費用の増加をもたらすことで、機材更新が一層抑制的になり、むしろ温室効果ガス削減に逆行した効果を持つてしまうこと。

本邦航空企業が導入を進めている航空機には、既に先端的省エネルギー技術が駆使されており、また、航空企業も燃料消費量を抑制する効率的運航に努めていること(別紙参照)

なお、報告に示されている「価格インセンティブ効果の算出」に引用された研究論文においても、ジェット燃料（航空機燃料）については、過去の実績分析から燃料価格の変動による航空機燃料の使用量に変化は認められないことを根拠として、「価格弾力性はゼロ」と結論づけている（資料1）。

2．航空分野においては税収活用による経済発展戦略を描くことができない

報告では、「世界全体で、大きな需要が将来見込まれると考えられる温暖化防止のための対策技術について、我が国企業が他国企業に先んじて革新的技術を開発し、先行者利益を得ていくことは、我が国の経済発展戦略を考える上でも極めて重要であり、実際に優位を得るチャンスも大きい」、「税による値上がりに見合う資金は国内にとどまり、国内で有効に使われることにより、マクロ経済に大きな影響を及ぼすことがない」としているところである。

しかし、航空機及びエンジン製造業は、事実上欧米社による寡占状態にあり、「先行者利益」を得るべく温暖化対策技術を我が国単独で開発することは困難である。また、税の値上がりに見合う資金を国内に留めていては、温室効果ガス削減のための対策を効果的に進めることもできない。航空機の技術革新は、世界的枠組みの中で論議される必要がある。

3．温暖化対策税の導入は本邦航空企業や観光産業の国際競争力低下に直結する

報告では、「我が国のエネルギー税の水準はOECD諸国の中では中位にあり、更に税を活用する余地はある」としている。しかし、現在我が国の国内線航空機燃料には、既に世界的にも稀で高額な航空機燃料税（26,000円/kl）が課されており、本邦航空企業が負担する税込燃料価格は、世界に突出して高い水準にある（資料2）。

航空機燃料への更なる課税（温暖化対策税の導入）は、本邦航空企業の国際競争力低下に直結する。また、京都議定書に加わっていない米国や、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が、本邦航空企業の主たる競争相手であることから、税込み燃料価格の高騰は、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と想定される。さらには、運賃転嫁による旅客需要の減少は、観光産業をはじめとする周辺産業にも悪影響を与えることとなり、我が国の経済活性化にとってむしろ大きなマイナスとなることが懸念される。

（別紙） 本邦航空企業の燃料削減目標と達成状況

「新たな地球温暖化対策推進大綱」における航空部門の改善目標値は、国内線の原単位（旅客キロ）当たり CO2 排出量を 2010 年度に 1995 年度に比較して 7%削減することとなっている。

これについて本邦航空各社は、効率的な運航が可能となる航空機への更新に努めてきたほか、運航方式や訓練方式の見直しなど様々な航空機燃料削減施策を推進することにより、現時点で 10%の削減を達成している（資料 3）。

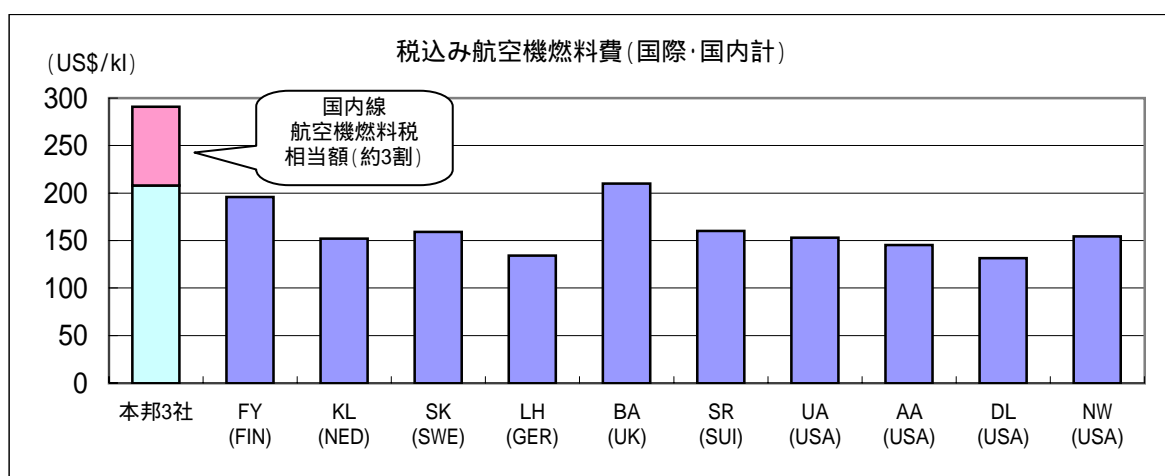
さらに、一層の削減を実現するために、国が一元管理している航空管制について、官民合同での分科会における提言や要望を通じ、飛行ルートの直行化・短縮化による燃料削減に向けて鋭意取り組んでいるところである。

(資料1)化石燃料の需要の価格弾力性(絶対値表示)

ガソリン	軽油	ジェット燃料	ナフサ	灯油	A重油	B,C重油	LPG	LNG,天然ガス	石炭
0.2008	0.0424	0.0000	0.0150	0.0876	0.1402	0.0404	0.0139	0.0634	0.1222

出典) A.Yokoyama,K.Ueta,K.Fujikawa(2000) - 第9回 地球温暖化対策税制専門委員会(資料1-2)より抜粋 -

(資料2) 航空各社の1ke 当たり税込み燃料費水準比較



出典) 各社環境報告書, Annual Report, ICAO-Financial Data等より定航協算出
注: 本邦はJAL,ANA,JASの3社

(資料3) 地球温暖化対策推進大綱に照らした航空部門の現状

目標値: 2010年度までに、国内線の原単位(旅客キロ)当たりCO2排出量を1995年度に比較して 7%とする。
実績: 既に国内線における原単位(旅客キロ)当たりCO2排出量は、1995年度比 10%以上となっている。

