

平成19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。

昨今の航空を取り巻く情勢は、需要の回復は見られるものの、止まらない原油価格の高騰が、航空会社の経営に重大な影響を与えており、また今後の国際情勢如何によっては事業運営上のリスクがさらに高まる恐れがあります。

こうした状況の中、我が国航空会社が国際的な競争力を確保し、地域間交流の拡大や安全かつ高品質で利便性の高い航空輸送サービスの提供といった社会的使命に確実に応えていくためには、自らの経営努力はもとより、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19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

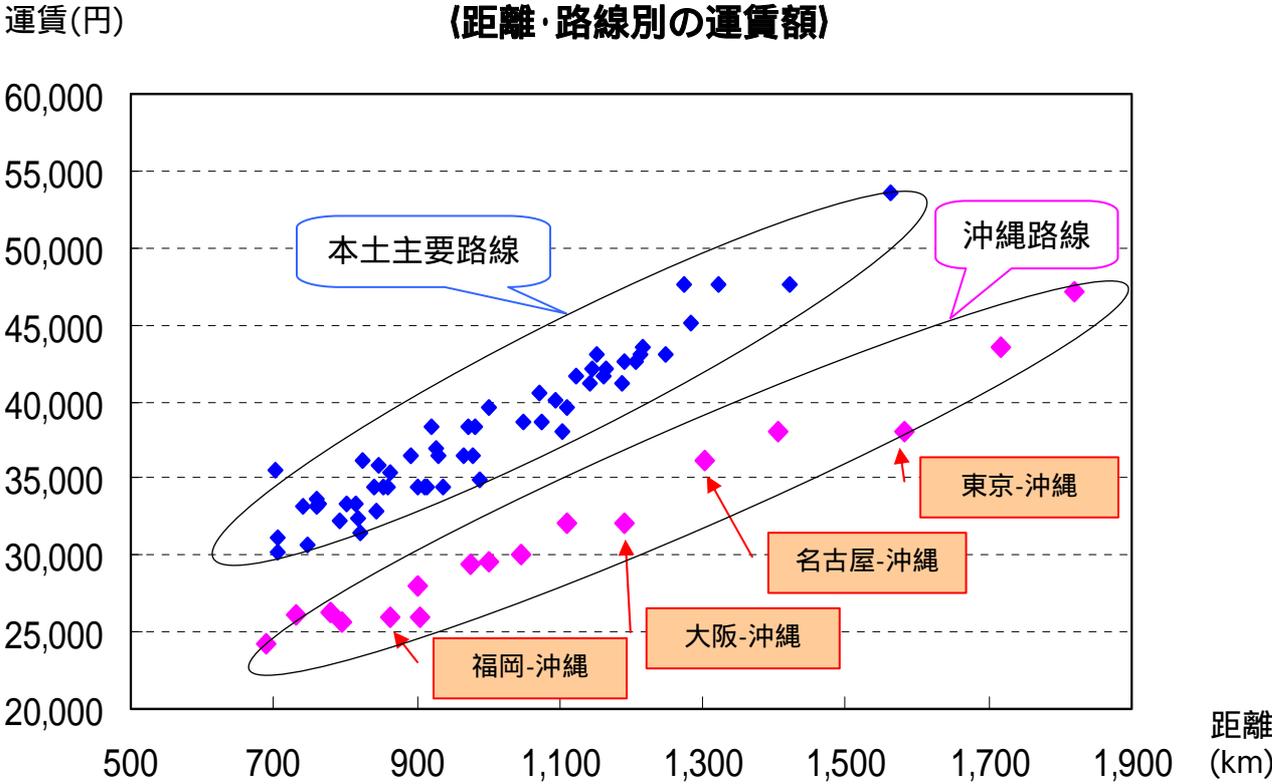
**1. 本土・沖縄本島路線の航空機燃料に係る特例措置の延長
(航空機燃料税)**

[目的] 沖縄経済の振興
(航空運賃低廉化による本土からの観光客の安定的な確保)
[現行] 本則の 1 / 2 に軽減 (26,000円/kl 13,000円/kl)

[要望] 本特例措置の5年間の延長

航燃税の特例措置は、着陸料・航援料の軽減措置と相まって、本土・沖縄本島路線の航空運賃の低廉化に大きく寄与しています。

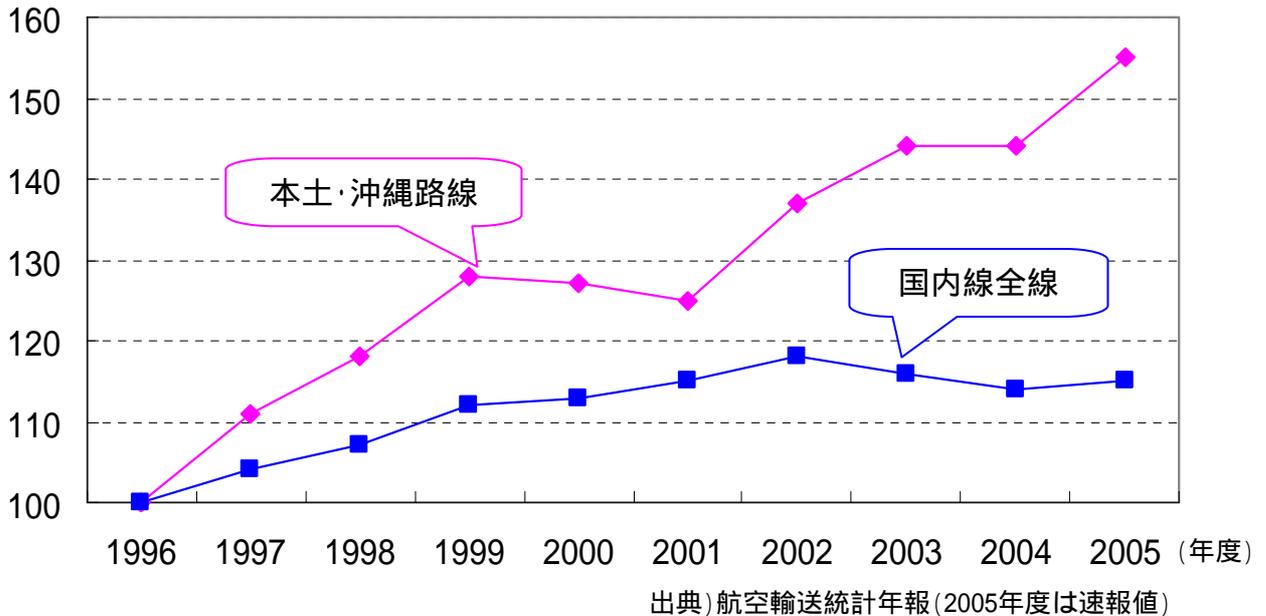
同一距離の本土主要路線と比較し、5,000円程度下回る



1997年度に航燃税の特例措置が導入され、航空運賃が引き下げられたことで、本土・沖縄本島間の航空旅客数は大幅に増加しています。

旅客数は10年間で1.5倍以上に拡大

〈旅客数推移(1996年度を100とする指数)〉

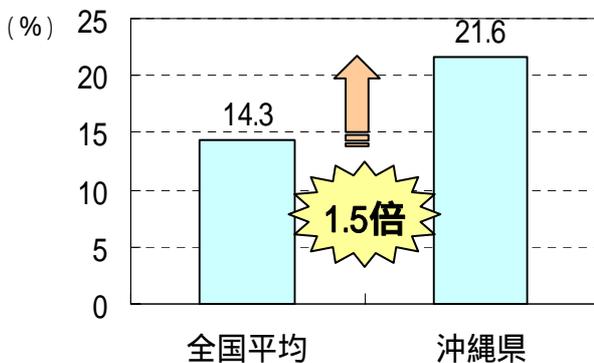


沖縄県の観光関連就業者の割合は、全国平均の1.5倍となっています。また、県外から得た収入のうち、観光収入は15.5%を占め、その98%*が航空利用者によってもたらされています。

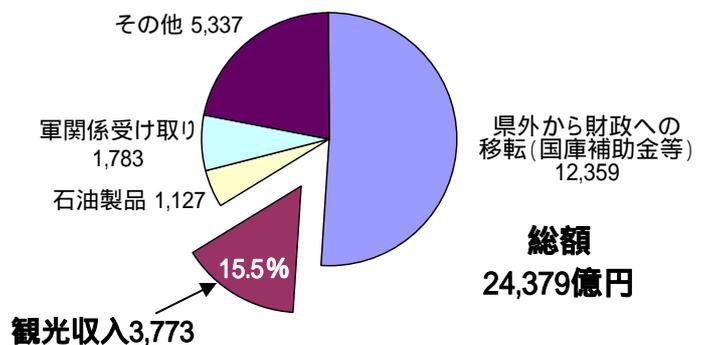
*2005年版観光要覧(沖縄県)

航空が沖縄県経済に果たす役割は非常に大きい

〈全産業に占める観光関連産業の就業者割合〉



〈沖縄県経済が県外から得た収入の内訳〉



2. 特定離島路線の航空機燃料に係る特例措置の延長 (航空機燃料税)

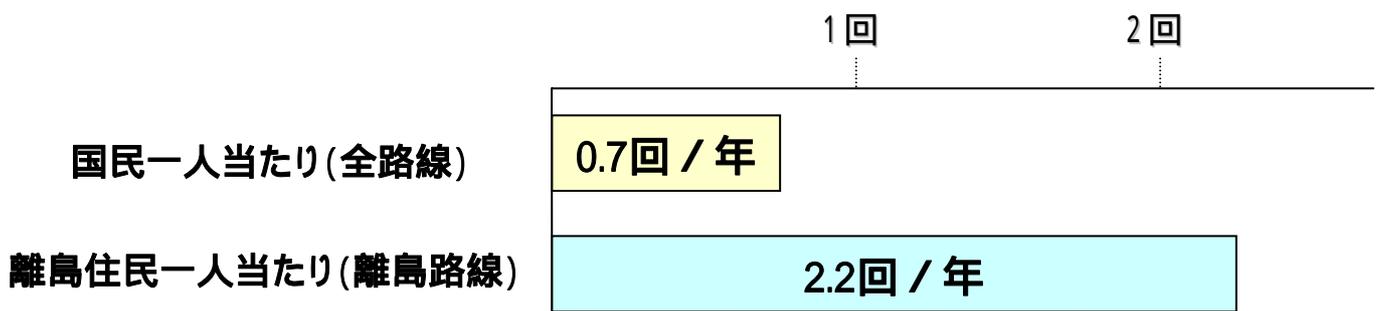
[目的] 離島路線の維持・離島地域の振興

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

[要望] 本特例措置の2年間の延長

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



出典) 2005年度航空輸送統計年報(速報値)
2005年度航空旅客動態調査報告書(国土交通省)
人口推計年報(2004年10月1日、総務省) から推計

航空は離島住民の生活を支える重要な手段

路線数は64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

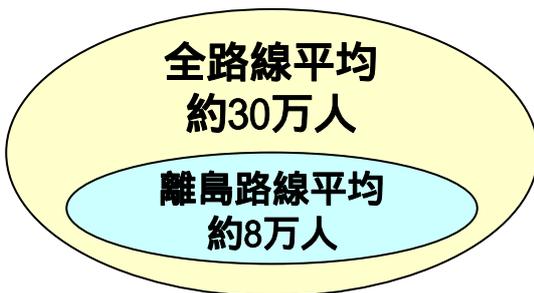


一方で、離島路線は需要規模が小さく、また利用率も低いことから、本特例措置の継続なしには、その維持は困難です。

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約1/4



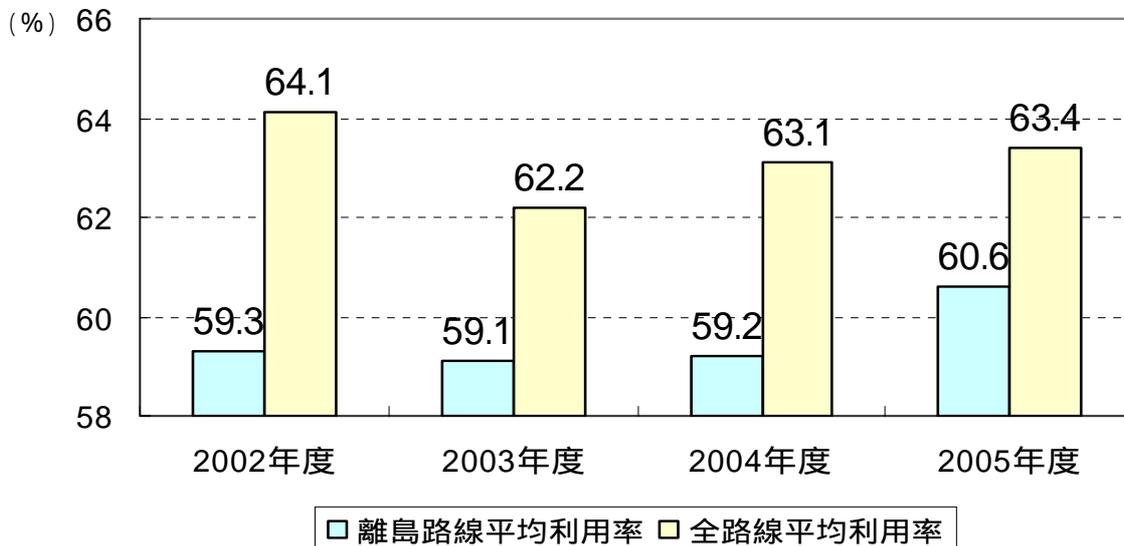
〈一便当たりの旅客数比較〉

離島路線は全国平均の約1/3



出典) 2005年度航空輸送統計年報(速報値)

利用率は他の路線よりも約4%程度低い



出典) 航空輸送統計年報(2005年度は速報値)

路線維持のために不可欠な政策的支援

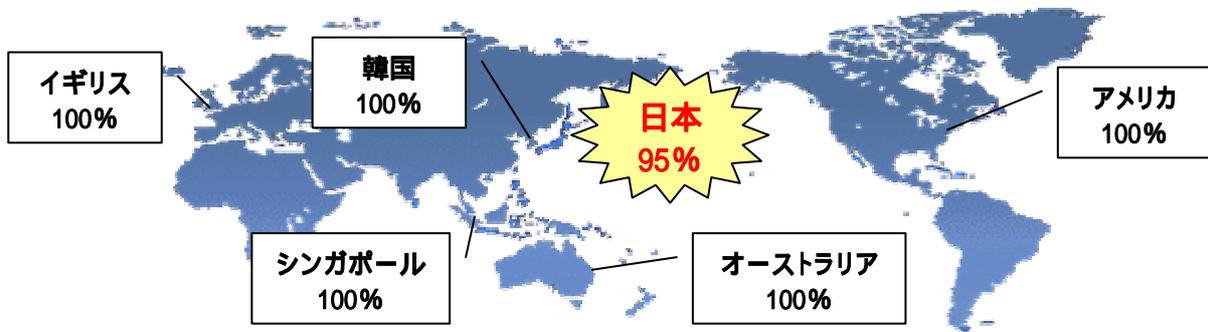
航空機燃料税軽減 ・ 着陸料軽減 ・ 固定資産税軽減
運航費補助 ・ 機体購入費補助

3. 減価償却制度の抜本的見直し (法人税、固定資産税)

[要望] 償却可能限度額を撤廃し、全額償却可能へ

我が国経済産業の競争力・成長力を強化する観点から、減価償却制度の抜本的見直しが必要です。

主要国の中で、取得価額の全額(100%)を償却できないのは日本のみ



国際競争力確保のため新規設備への更新が必要

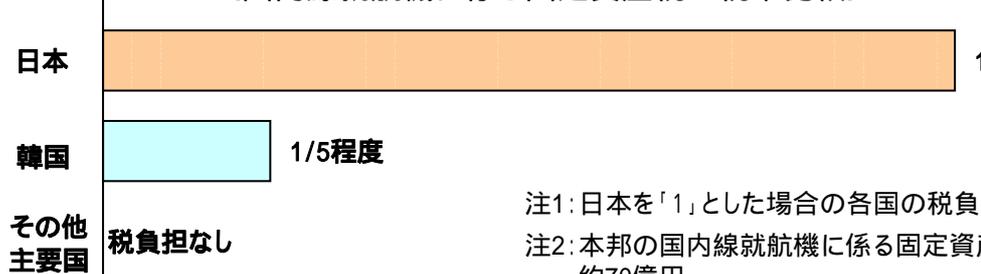
〈外国社との機齢比較 (2005年度末)〉

本邦社	シンガポール航空	大韓航空	英国航空	コナクエ航空
12.2年	6.2年	7.3年	9.8年	11.1年

出典) Back Info

固定資産税の軽減が国際競争力の強化に繋がります

〈国内線就航機に係る固定資産税の税率比較〉



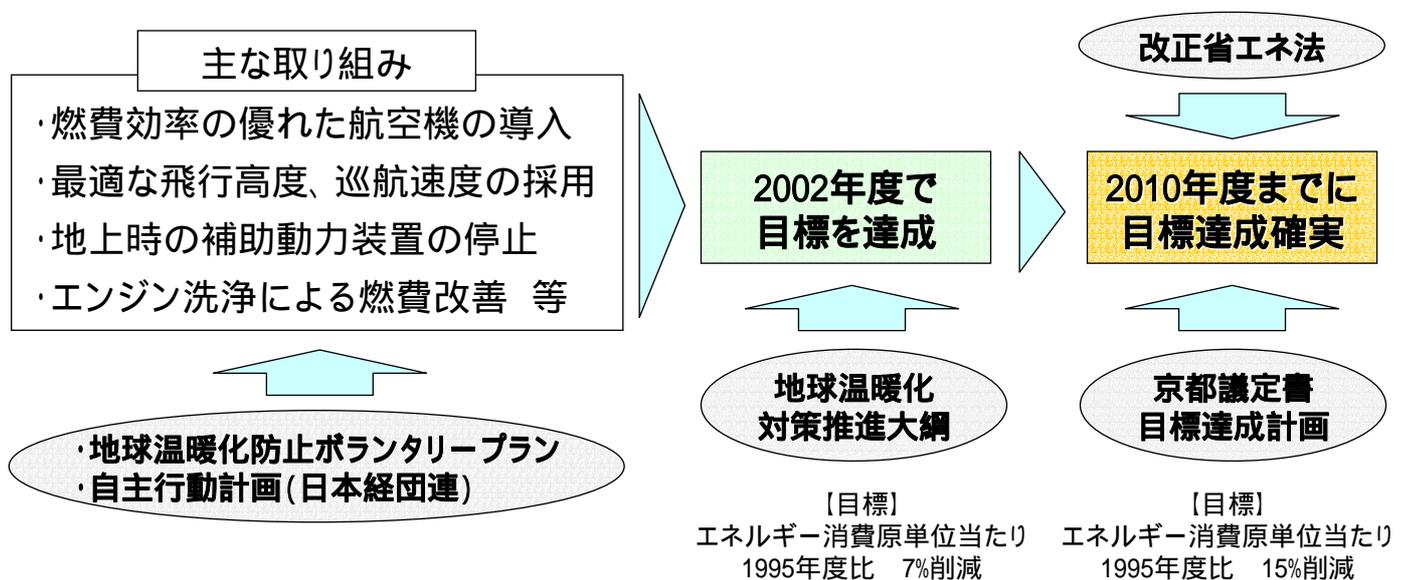
注1: 日本を「1」とした場合の各国の税負担割合を示す。

注2: 本邦の国内線就航機に係る固定資産税の年間負担額は約70億円。

4. 環境税(仮称)について

環境省は平成19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、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。



航空部門への課税は、ネットワークの棄損や国際競争力低下を招きます。

環境省案*に基づく試算では、毎年35億円規模の負担が発生
(羽田再拡張などで事業規模が拡大すれば負担額は更に増加)

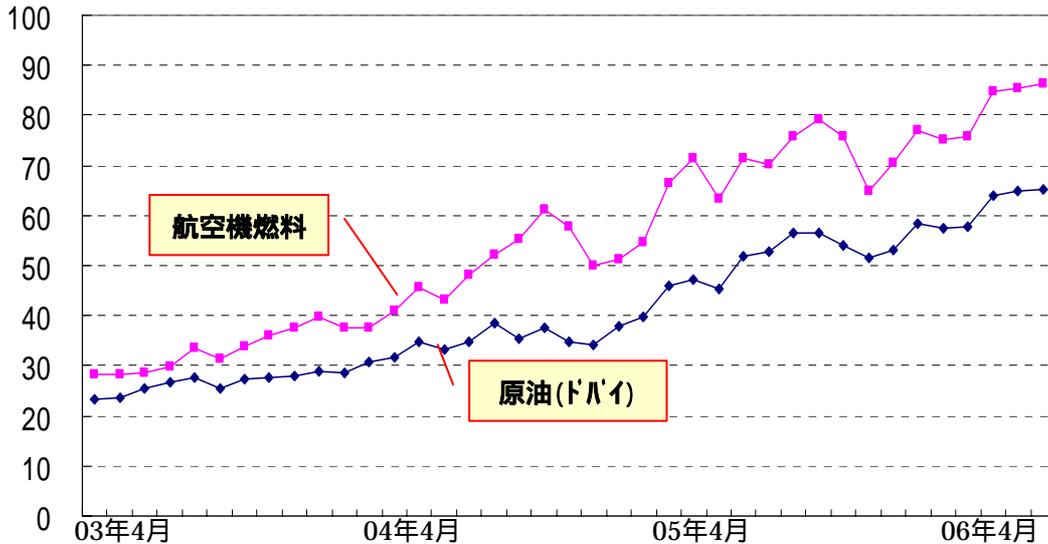
*: [税率] 2,400円 / 炭素トン (2005年10月25日環境省公表)

- ・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棄損を招きます。
- ・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

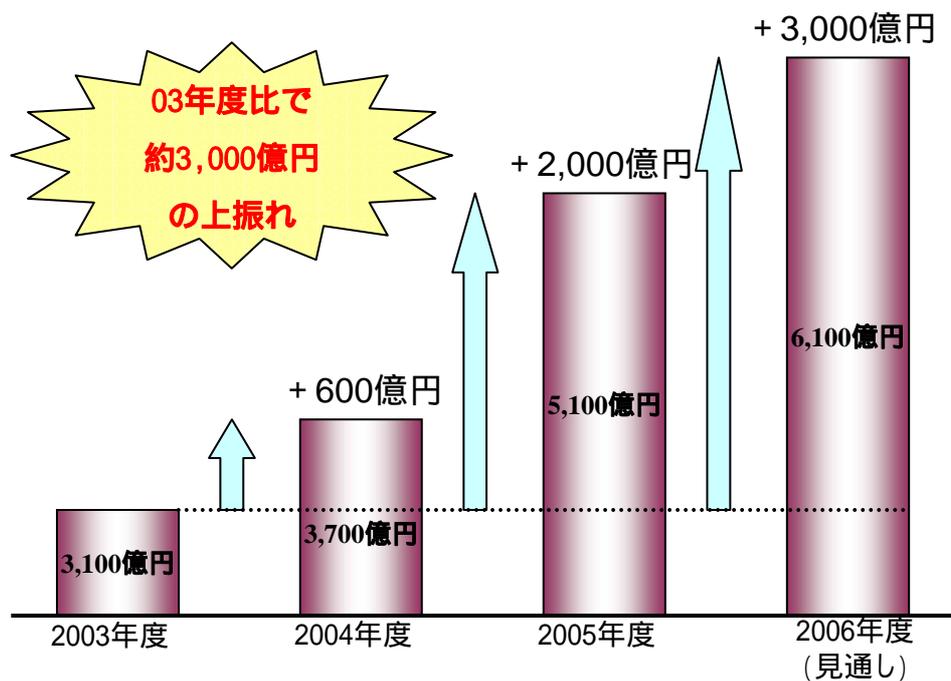
原油および航空機燃料(シンガポールケロシン)価格の推移

(USD / BBL)



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

航空会社における燃油費の上振れ状況



出典)協会調べ