

平成20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。

身近な交通機関として定着・発展している航空輸送は、地域の活性化、世界との人流・物流の拡大に貢献しており、今後も我が国の成長力強化の重要戦略インフラとして位置づけられています。

一方、本邦航空会社は、需要喚起、経営合理化に努めていますが原油価格の高騰や国際競争の激化等により、安定成長を行うための十分な企業体力の確保ができておりません。

こうした状況のなか、航空ネットワークの充実や航空機のバリアフリー化を促進し、安全かつ利便性の高い航空輸送サービスを提供していくためには、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20年度の税制改正に当たり、次のとおり要望いたしますので、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. 国内線就航機に係る課税標準の特例措置の延長・拡充 (固定資産税)

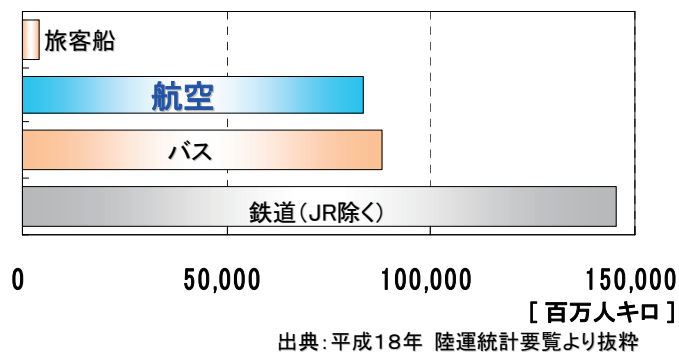
[現行] 130トン以上の航空機 : 最初の3年間 2/3
 130トン未満の航空機 : 最初の3年間 1/2

[要望] 適用期限の延長(2年間)
 130トン未満に係る軽減措置の拡充(次の3年間 2/3)

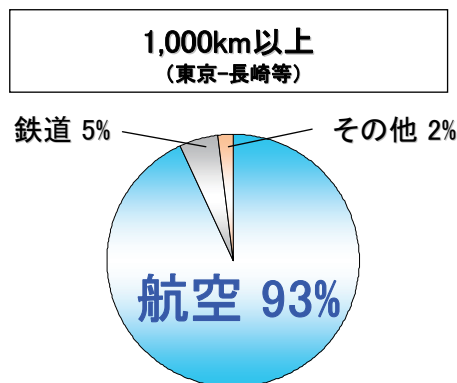
安定的な航空輸送サービスの提供が求められるなか、ローカル路線は減少傾向にあり、航空ネットワークの維持と本邦航空会社の国際競争力確保の観点から、本措置の延長・拡充は不可欠です。

航空は地域活性化を支える基盤インフラとして定着しております。

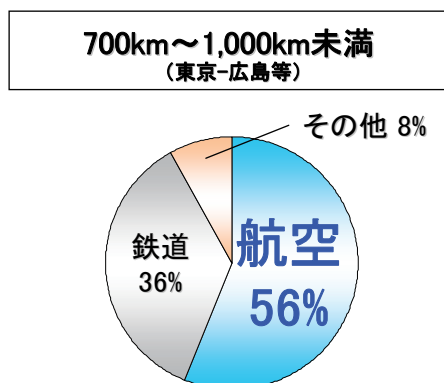
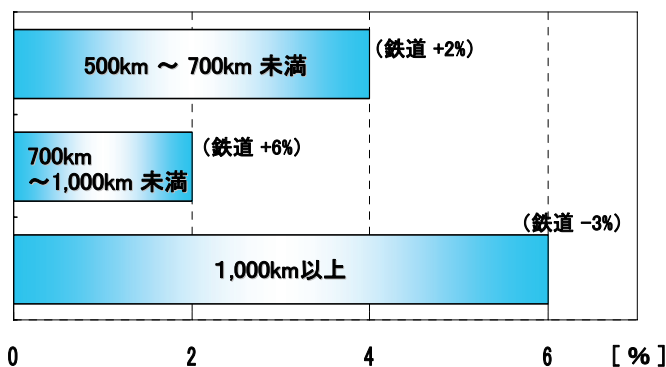
◆交通モード別 輸送実績



◆移動距離別 分担率



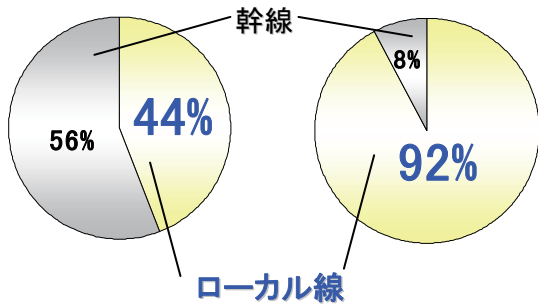
◆航空利用者の移動距離別伸び率(2000~2005)



ローカル路線は、主として130トン未満の航空機で運航していますが、近年、需要も伸び悩み、地方都市間を結ぶ路線が減少しています。

◆航空機別の運航回数割合

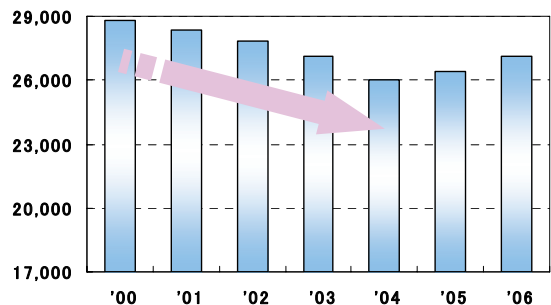
130トン以上の航空機 130トン未満の航空機



出典：協会調べ

◆ローカル路線 旅客実績(羽田発着を除く)

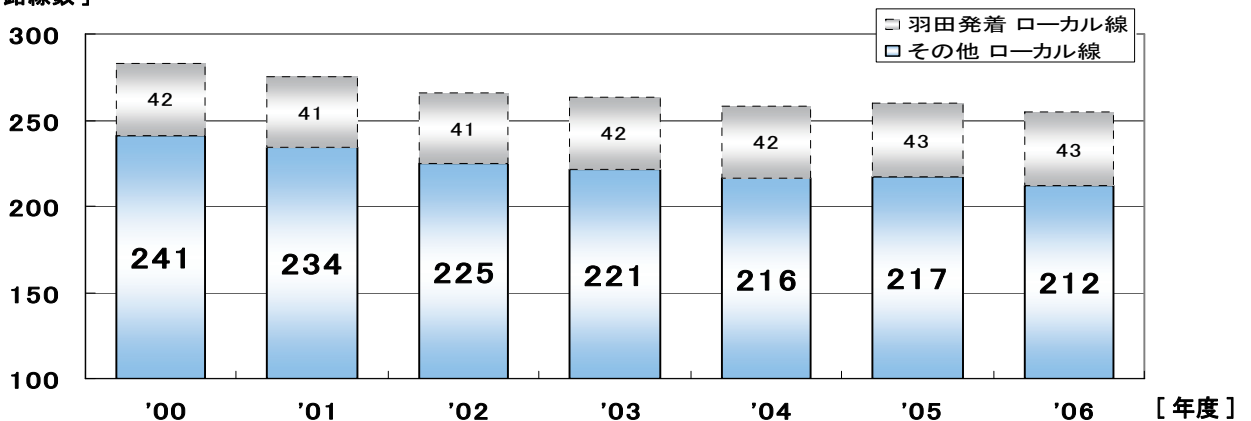
[千人]



出典：航空輸送統計年報(国土交通省)

◆ローカル路線 ネットワーク数

[路線数]



出典：協会調べ

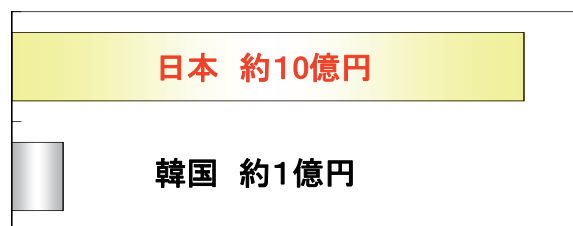
また、航空機に固定資産税を課している国は稀で、負担水準も我が国と比べて低位になっています。

◆固定資産税制の有無

英国、ドイツ、フランス シンガポール、オーストラリア	なし
韓国、米国(一部の州)	あり

出典：協会調べ

◆諸外国との負担比較



※ 国内線用大型機(取得価額250億円)の導入後10年間の累計納税額

出典：協会調べ

2. 交通バリアフリー設備(航空機)の特別償却制度の延長 (法人税等)





[現行] 客席数60席以上のバリアフリー基準※₁を満たす航空機に係る20%特別償却(航空機取得価額20%相当額に対する20%特別償却)

[要望] 適用期限の延長(2年間)

※₁「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく公共交通移動等円滑化基準

高齢者や障害者等の航空機を利用した移動の円滑化を促進することは、公共交通機関としての航空会社の責務です。バリアフリー対応型航空機の導入促進に、本制度は欠くことのできないものとなっています。

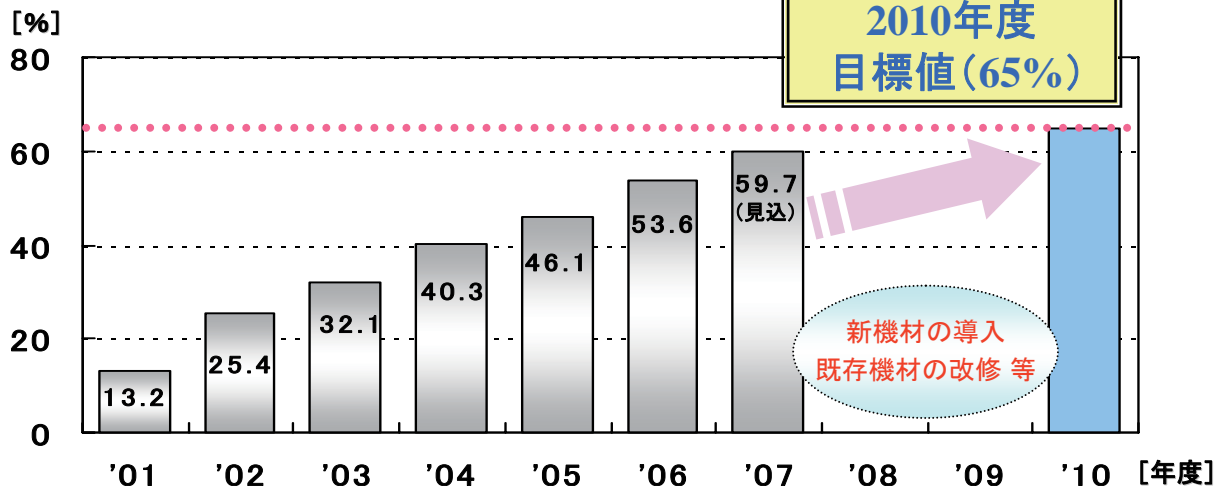
◆航空機に装備しなければならない主な障害者対応設備

	可動式肘掛	車椅子 (機内備付け)	運航情報 提供設備	車椅子利用者 対応便所
客席数30以上	○ (注1)	—	○	—
客席数60以上	○ (注1)	○	○	○ (注2)
各種設備 (具体例)				

(注1) 通路に面する客席の半数以上

(注2) 機内通路が2以上の航空機の場合

◆バリアフリー基準の適合状況



出典: 協会調べ(協会加盟会社ベース)

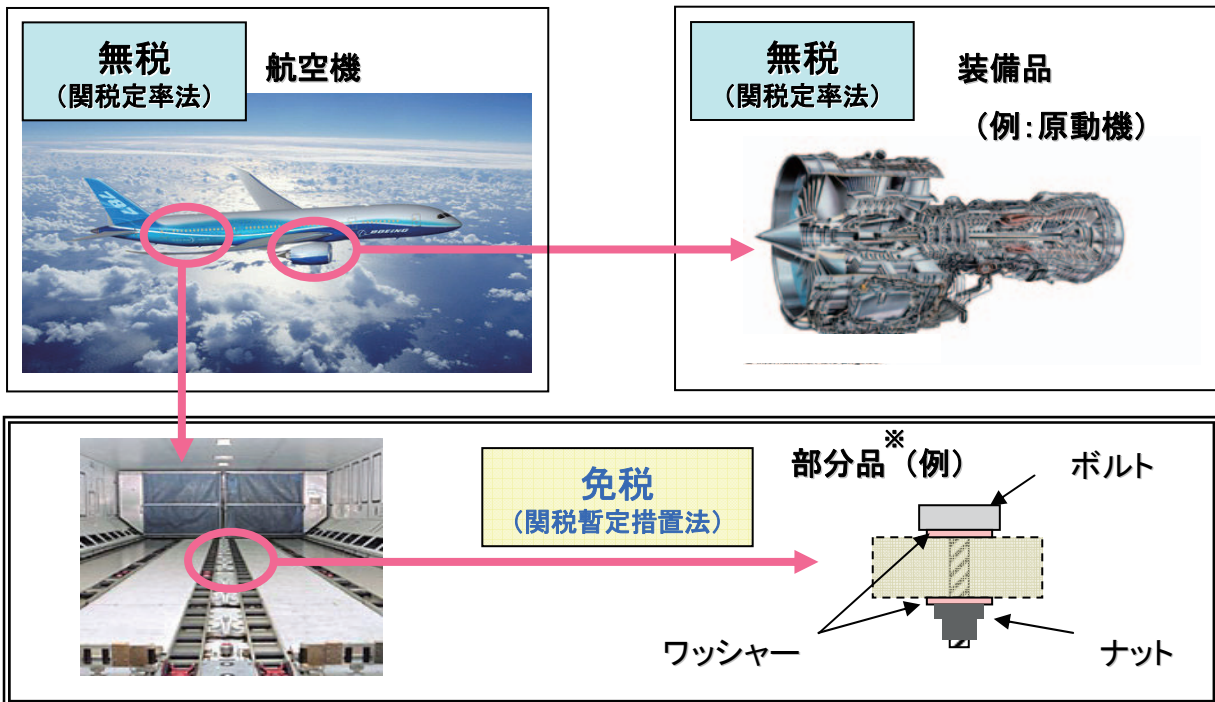
3. 航空機の部分品等に係る免税措置の延長 (関税)

[現行] 免税

[要望] 適用期限の延長(3年間)

我が国の航空会社が使用する航空機、装備品、また部分品等の殆どは外国製であり、輸入に頼らざるを得ない状況になっています。航空輸送の安全性確保と国際競争力維持の観点から、本措置は不可欠です。

◆我が国の航空機関連の関税措置



※航空機本体や、エンジン・操縦装置・与圧装置等の機体装備品に使用されるボルト・ナット等の部分品は、外国の航空機製造者とのライセンス契約上の問題により、本邦での製作が認められていません。

◆諸外国の部分品等の関税措置

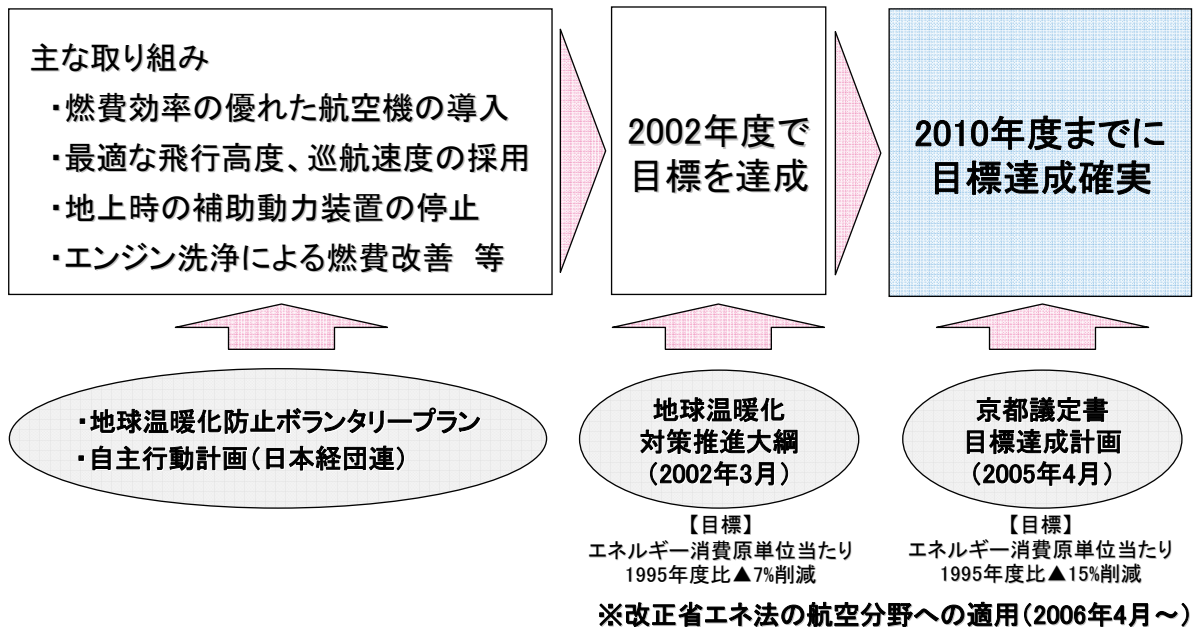
米国	英国	フランス	オーストラリア	韓国	シンガポール
無税	免税	免税	免税	免税	無税

出典: 協会調べ

4. 環境税(仮称)について

環境省は平成20年度税制改正にて、環境税(仮称)の創設を要望していますが、以下の理由から航空への課税に強く反対します。

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。

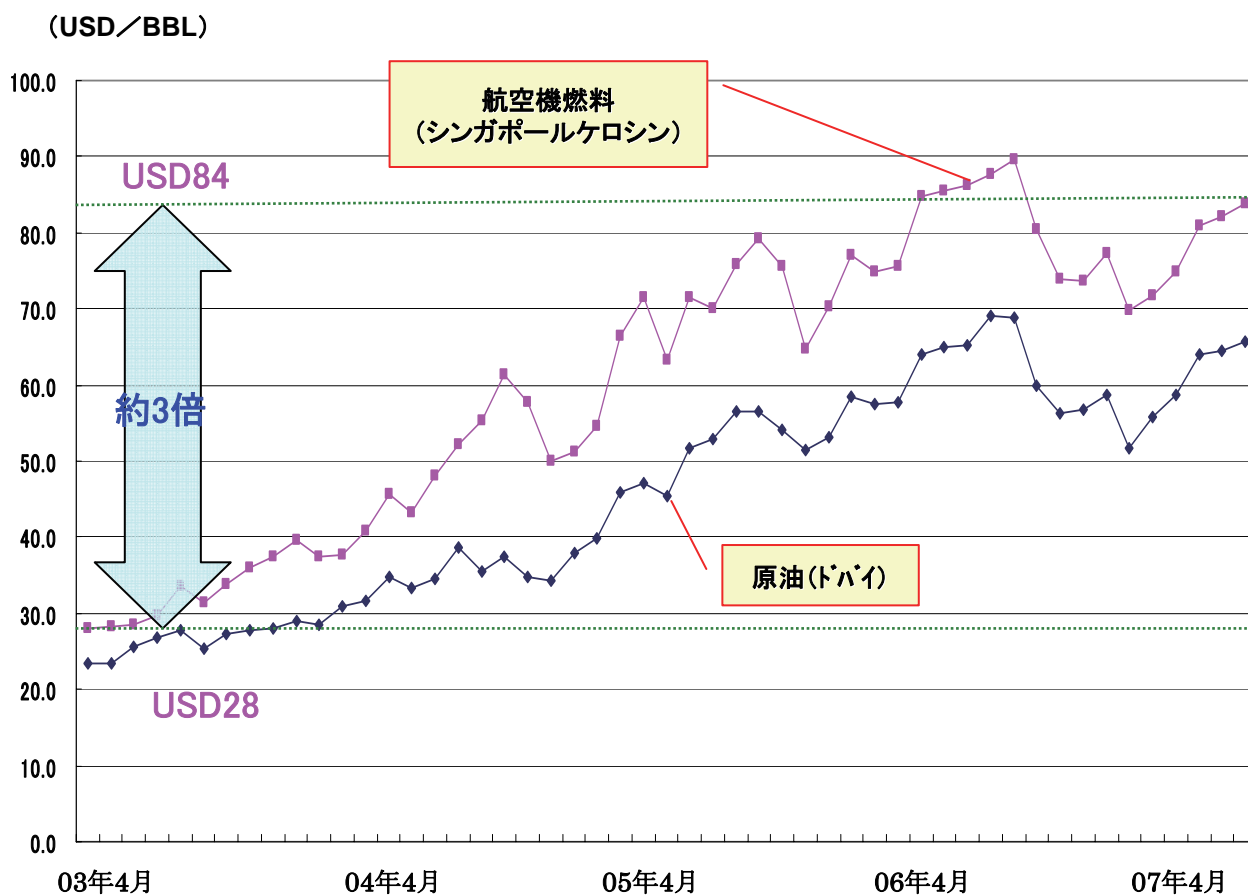
環境省案*に基づく試算では、毎年約72億円規模の負担が発生
(羽田再拡張や成田第二滑走路延伸などで事業拡大すれば負担額は更に増加)

*:【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。また、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。

参考資料

原油および航空機燃料価格の推移



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