

平成21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、少子高齢化という社会の大きな構造変化や、地球温暖化問題に対する関心の高まりなど、航空を取り巻く環境も大きく変わりつつあります。加えて、昨今の過去に例のない原油価格の高騰が、航空会社の経営に深刻な影響を与えており、一層の経営合理化に努めていますが、企業体力は低下しています。

こうした状況のなか、地域航空ネットワークの安定的な維持や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21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 西松 遙

要望1. 特定離島路線航空機に係る特例措置の延長・拡充 (航空機燃料税)

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

[要望] 本特例措置の延長(2年間)・拡充(本則の1 / 2に軽減等)

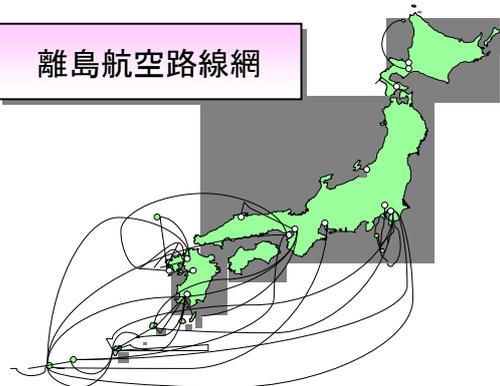
離島路線の安定的な維持および離島地域の振興
のためには、本措置の延長・拡充は不可欠です。

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。

◆航空は離島住民の生活を支える重要な手段

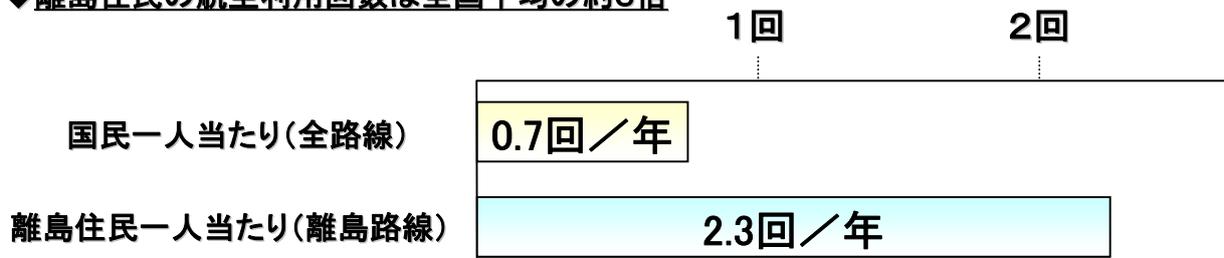
路線数は57に達しており
離島住民の生活を支える交通手段
として重要な役割を担っています！

離島航空路線網



(イメージ)

◆離島住民の航空利用回数は全国平均の約3倍



出典: 2007年度航空輸送統計年報

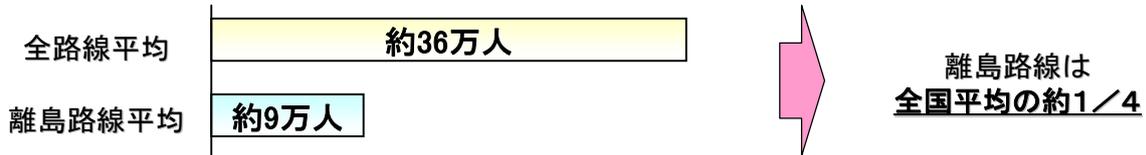
2005年度航空旅客動態調査報告書(国土交通省)

人口推計年報(2007年10月1日、総務省)から推計

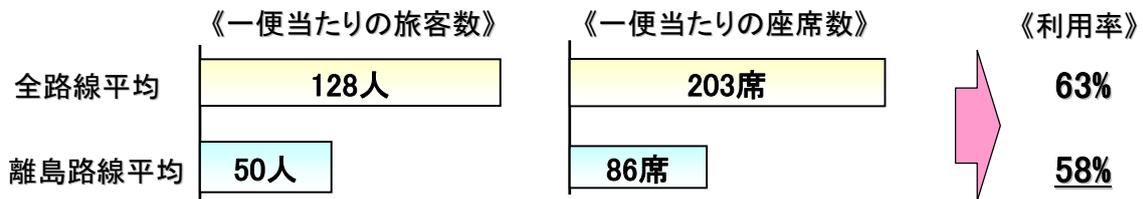
一方、離島路線はもともと需要規模が小さく、機材の最適化を行っても利用率は低迷し、コスト面でも割高です。

◆ 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》

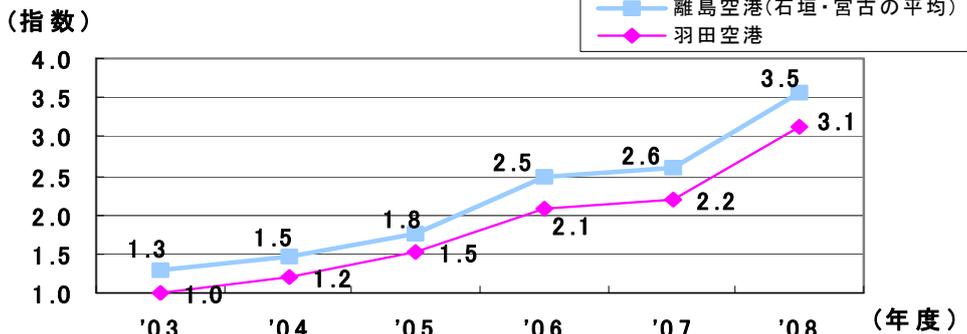


◆ 機材の最適化を行っているが、利用率は他の路線よりも5%低い



出典：2007年度航空輸送統計年報

◆ 離島空港で給油する航空機燃料は高い

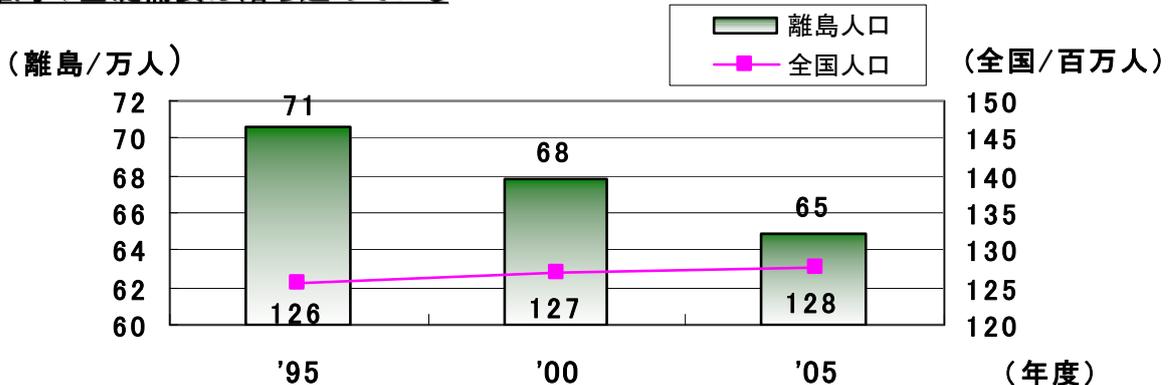


※'03.7月の羽田を1.0とした場合の推移を指数化

出典：定期航空協会調べ

加えて、全国の人口がほぼ横ばいで推移しているのに対し、離島人口は減少しており、離島路線の基礎需要が落ち込んでいます。

◆ 離島の基礎需要は落ち込んでいる



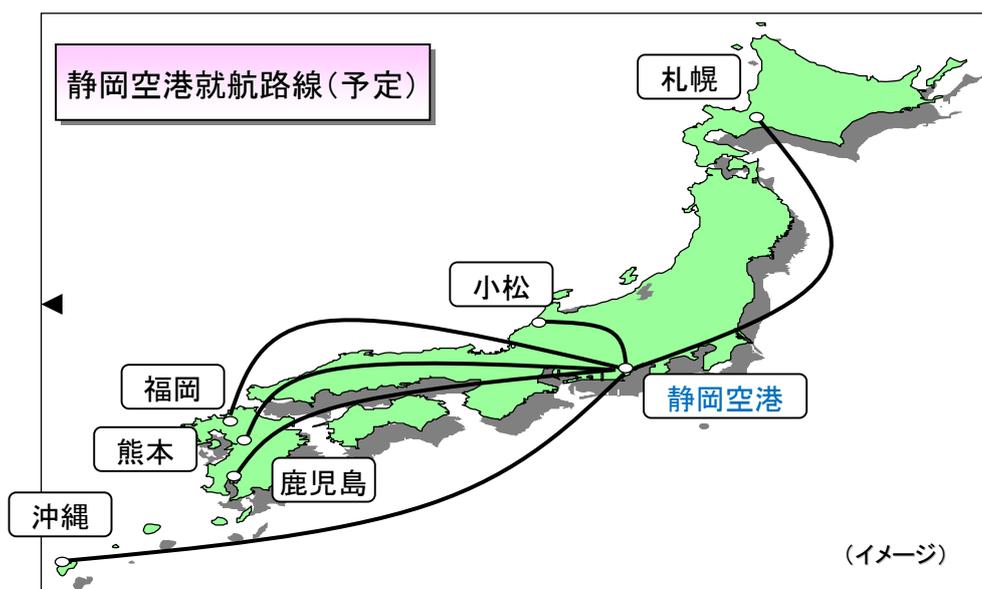
出典：2005年度国勢調査(総務省)

要望2. 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37空港が免税

[要望] 免税対象空港に静岡空港を追加

地方の道路整備状況を鑑みれば、軽油引取税は仮に一般財源化されても道路整備に充当されると考えられますが、空港内特殊車両は道路で使用されないため、当該車両に軽油引取税を課すことは適当ではなく、新規に開港する静岡空港においても、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(例)

航空機用牽引車



ベルトローダー



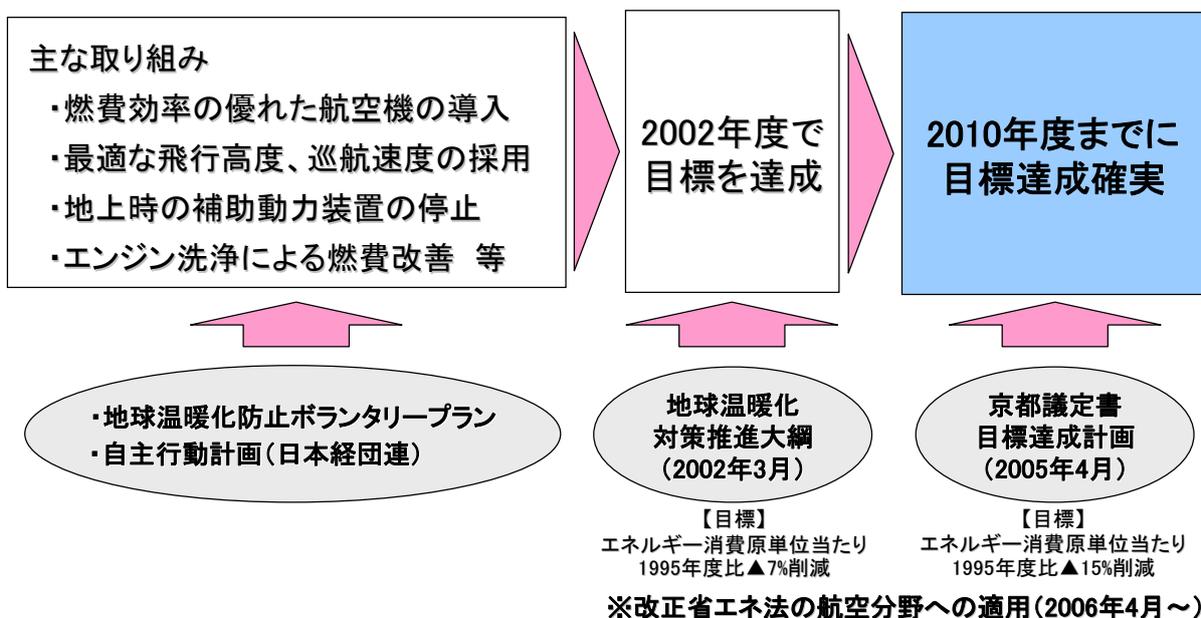
貨物用牽引車



要望3. 環境税(仮称)について

環境省が平成21年度税制改正にて要望している
環境税(仮称)の創設については反対します。

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。



航空部門への課税により収益性が低下し、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更なる棄損を招きます。

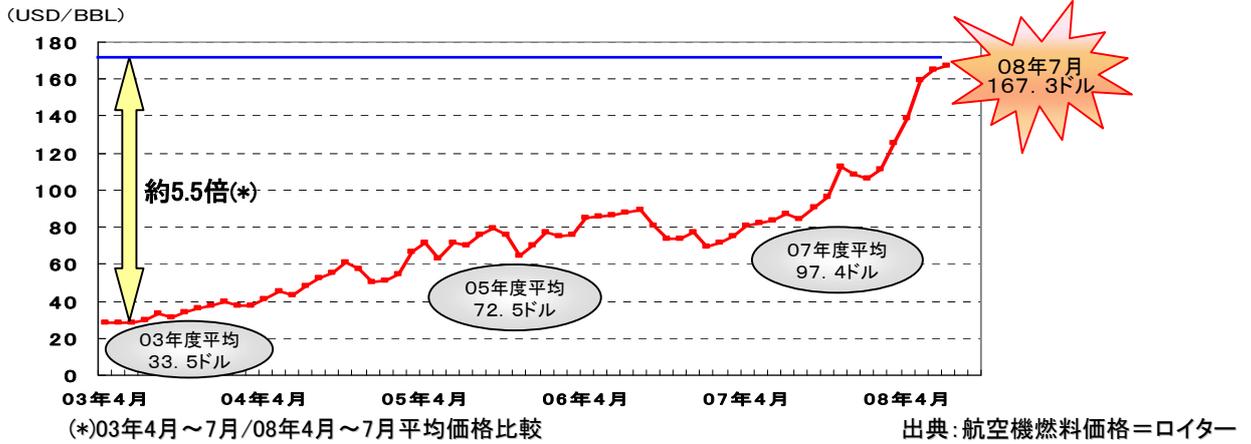
環境省案*に基づく試算では、毎年約70億円規模の負担が発生
(羽田再拡張や成田第二滑走路延伸などで事業拡大すれば負担額は更に増加)

* :【税率】2,400円/炭素トン (2005年10月25日環境省公表)

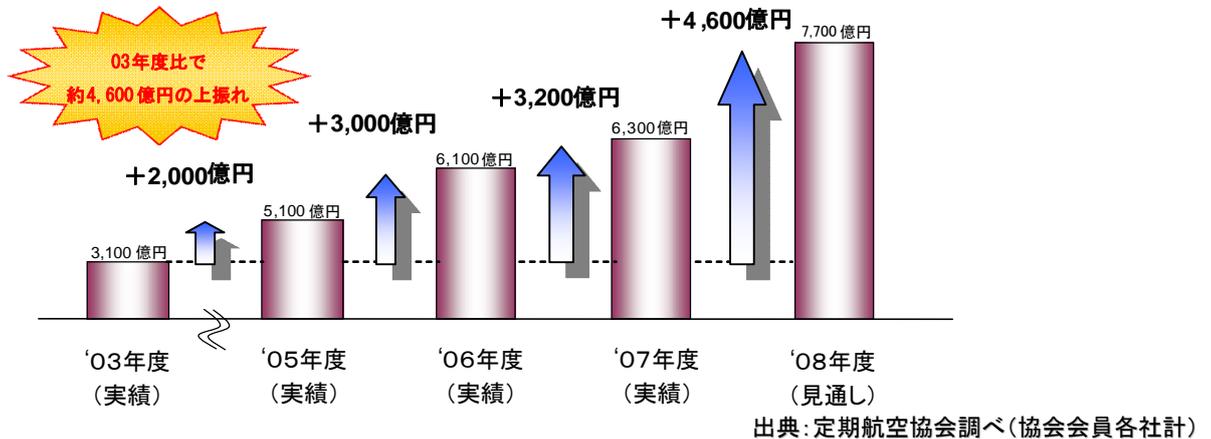
《 その他、燃油費高騰に対する対策について 》

燃油費高騰は航空会社の経営を著しく圧迫しており、航空ネットワークの維持への影響も懸念されるため、総合的対策(航空機燃料税・空港使用料等の更なる減免、燃料消費量削減策への支援等)が必要です。

航空機燃料(シンガポールケロシン)の価格は、数年間で5倍以上上昇しています。



航空会社における燃油費負担は、業界全体で4,500億円以上増加しています。



航空会社の事業費に占める燃油費の割合は約1.5倍増加しています。

