

平成24年度税制改正に関する要望

定期航空協会

航空を取り巻く課題

① 本邦航空会社の国際競争力確保・強化

- 航空業界は、昨年来からの首都圏空港の発着容量の大幅拡大により、オープンスカイ政策やLCCの新規参入が進んでいる。
- このように、航空業界における国際的な競争が一層激しさを増す中で、諸外国とのイコールフットイングが引き続き重要。

② わが国航空ネットワークの維持

- 一方、需要低迷等の環境変化により、これまでの航空会社の内部補填スキームによる赤字路線維持は限界に達しており、適正な国内線ネットワークを維持できる企業体質の構築が必要である。

③ 東日本大震災からの復興

- 東日本大震災や原発事故に伴う風評被害がもたらす影響等により、国内線・国際線ともに大幅な需要の落ち込みに見舞われている。
- 震災後の本邦航空業界は、東北地方の復興の一助となるべく、人流・物流の基本インフラとしての役目をしっかりと担ってきた。今後も、大規模災害時における生活・経済産業活動の早期復興のために、社会的役割や責務を果たしていくことが期待されている。

上記課題の解決により

大規模災害時における社会的役割の遂行、国内・国際における人流・物流の維持・拡大による地域経済の活性化、成長戦略に掲げる「観光立国」の推進など、わが国の復興と経済発展に大きく貢献できると考える。

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

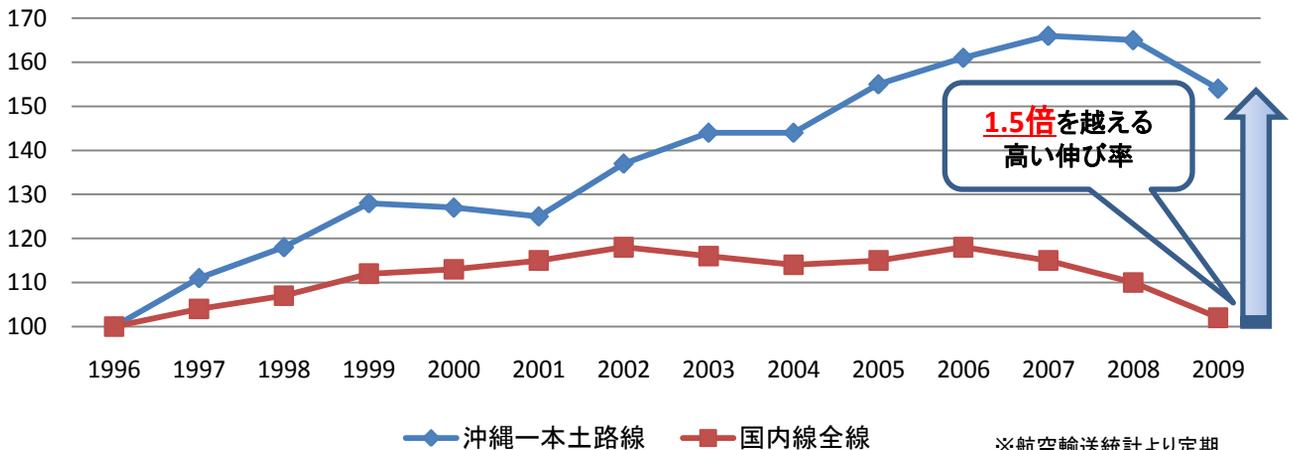
[現行] 本則の 1 / 2 に軽減

(※集中改革期間の3年間の本則税率 18,000円/kl⇒9,000円/kl)

[要望] 本特例措置の2年間の延長

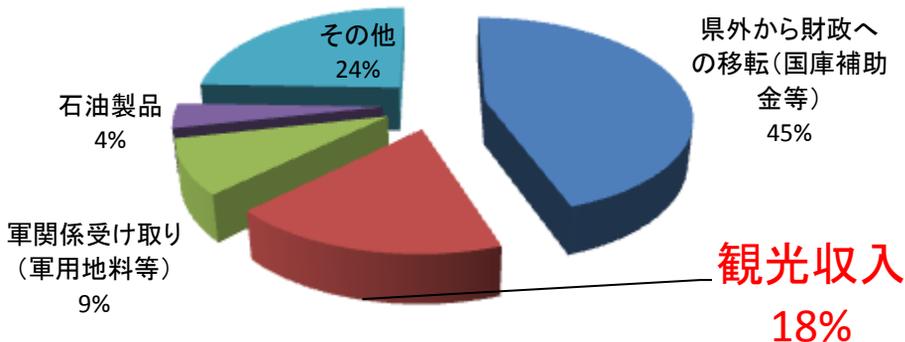
- 1997年度より航空機燃料税の特例措置が導入され、航空運賃引き下げ等の需要喚起施策が行われたことで、本土・沖縄本島間の航空旅客数は大幅に増加している。
- 沖縄県が県外から得た収入のうち、観光収入は18%を占め、ほぼ全てが航空利用者によってもたらされている。

《旅客数推移(1996年度を100とする指数)》



※航空輸送統計より定期航空協会作成

《沖縄県における観光の重要性》 (県外からの受取収入内訳 H19年度)



※沖縄県観光商工部調べ

② 国内線就航機に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)

[現行]

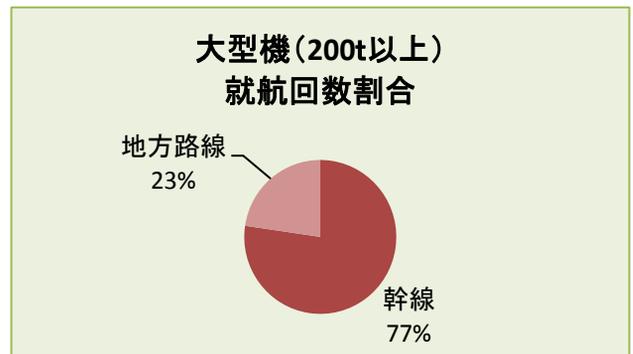
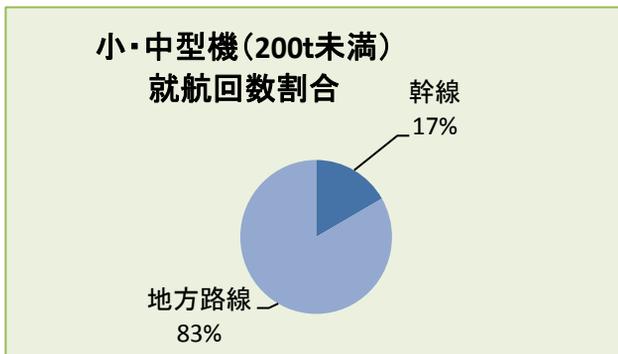
国内線就航機(リース機を含む、離島路線就航機を除く):

- ・最大離陸重量200t未満の航空機で、地方路線の就航時間割合が2/3以上の航空機:最初の5年間2/5に軽減
- ・最大離陸重量200t以上の航空機又は200t未満で地方路線の就航時間割合が2/3未満の航空機:最初の3年間2/3に軽減

[要望] 本特例措置の2年間の延長

- 安定的な航空輸送サービスの提供及び地方航空ネットワーク維持の観点から当該特例措置の延長が必要である。

◆航空機別の就航回数割合



※定期航空協会調べ(2009年実績値)

◆地方路線ネットワーク

地方路線数推移



※定期航空協会調べ

近年、需要低迷等の環境変化に伴いネットワーク維持が厳しくなっている中で、地方路線数は横ばいで推移している。

③ 空港において使用される特殊車輛の動力源の用に供される軽油に係る特例措置の延長(軽油引取税)

[現行] 一定規模の旅客・貨物需要のある国内38空港が免税

[要望] **本特例措置の3年間の延長**

➤ 本措置によって課税免除措置を受けている車輛は、空港内のみという限定された範囲において、航空機の運航支援を行う空港内特殊車輛である。これらの車輛が提供するサービスの運営コストを抑え、低廉且つ利便性の高い航空輸送サービスが実施される環境を維持するために当該特例措置の延長が必要である。

軽油を燃料とする主な空港内特殊車輛(例)

航空機用牽引車

ベルトローダー

機体除雪車

貨物用牽引車



◆ 主な空港内特殊車輛の稼働台数

空港内特殊車輛全体では、約5000台が稼働中

種類	航空機用牽引車	ベルトローダー	機体除雪車	貨物用牽引車
台数	317	926	205	1724

※定期航空協会会員各社調べ

各空港グランドハンドリング会社の所有する車輛のうち
7割以上の車輛が免税軽油を利用している

④ 航空券連帯税(仮称)の導入について

[要望] 国際連帯税の創設にあたり、航空券連帯税の導入には強く反対

- ▶ 航空利用者は、国際的な人流・物流を通じ、直接的、また間接的に途上国の経済発展にも大きく貢献している。
こうした中で、仮に導入する場合には、以下の問題がある。

税の負担者と受益者の関連が不明確。

新たな税の創設にあたっては、**受益と負担の関係を明確にし、そこに合理的な理由を伴うことが必要**である。国際航空券への課税は、国際線航空便利用者(負担者)が、途上国(受益者)のために納税するもので直接の関係が明らかでなく、**受益と負担の関係及び合理的理由が極めて不明確**である。

新成長戦略に反し、わが国の成長阻害要因にもなりうる。

新成長戦略の「観光立国・地域活性化戦略」において、観光を少子高齢化時代の地域経済活性化の切り札と位置付け、**訪日外国人を2020年初めまでに2,500万人まで伸ばす**ことを目標に掲げている。また、**東日本大震災及び福島原発事故の影響により激減した外国人旅客を呼び戻すための**施策を官民一体で推進している中で仮にわが国に本税が導入された場合、こうした取り組みに逆行することとなる。訪日外国人を含む航空利用者の負担が増えることにより、**わが国の国際競争力の低下を招き、成長が阻害されることが大いに懸念され**、本邦航空会社の国際競争力も低下する。

◆ 航空券連帯税とは

導入国から出発する航空会社の国際航空券に、税を上乗せする形で徴収し、国際機関等を通じて、途上国の保健衛生分野の援助等に使う制度。購入する航空券の行き先やクラスに応じて課税される仕組みになっている。

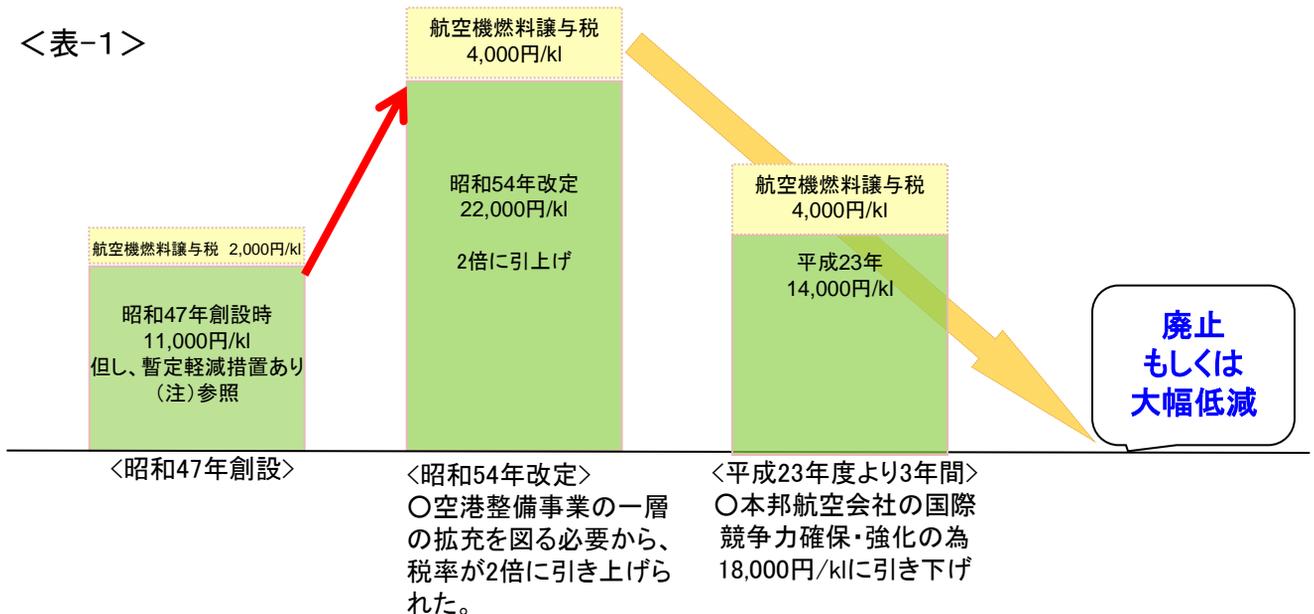
⑤航空機燃料税の廃止もしくは大幅低減について(従来からの要望)

[現行] 航空機に積み込まれる航空機燃料にかかる燃料税は、18,000円/kl
 (※集中改革期間の3年間の本則税率、特例措置を除く)

[要望] 航空機燃料税の廃止もしくは大幅低減

- ▶航空機燃料税については、平成23年度税制改正において、26,000円/klから18,000円/klへの大幅な軽減がはじめて実現されたところ。
- ▶そもそも本税は、航空輸送量の急激な増加および航空機の高速度・大型化の急速な進展に伴う空港整備を目的として設定されたものだが、新空港建設等の大規模空港整備は一巡し、その役割を終えているものと考えている。また、諸外国では極めて稀な税制であり、本邦航空会社の国際競争力を高める上で引き続き大変大きな課題と認識している。よって、航空機燃料税の廃止もしくは大幅軽減について継続して主張するものである。

<表-1>



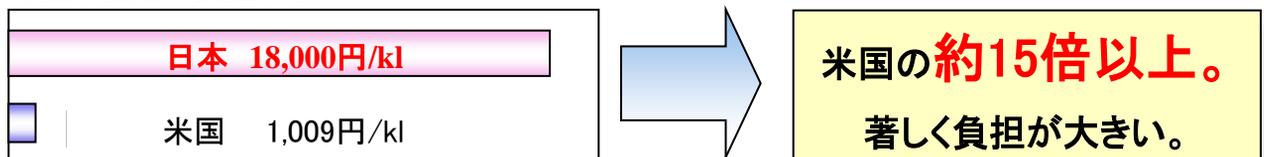
(注)激変緩和の観点から、暫定軽減措置として、昭和47年度 5,200円/kl、2年目の昭和48年度 10,400円/klの税率を適用。(航空機燃料譲与税を含む。)

<表-2>

◆航空機燃料税の有無

米国	英国	韓国	タイ	シンガポール
あり	なし	なし	なし	なし

◆諸外国との負担比較



※為替レート 1.00USD = 88.8円 (2010年度平均値)

⑥航空機に対する固定資産税の非課税化について(従来からの要望)

[現行] 固定資産税(航空機)の課税標準の特例措置(下記3点)

	国際線就航時間割合	特例措置の内容
国際線 就航機	80%以上95%未満	本則の1/5
	95%以上100%未満	本則の2/15
	100%	本則の1/10
	最大離陸重量	特例措置の内容
国内線 就航機	最大離陸重量200 t以上	最初の3年間本則の2/3
	最大離陸重量200 t未満※	最初の5年間本則の2/5
	最大離陸重量	特例措置の内容
離島 就航機※	最大離陸重量30t以上70t未満	最初の3年間1/3、次の3年間2/3に軽減
	最大離陸重量30t未満	永久に1/4

※地方路線就航率
2/3以上

※最大
離陸重量
70t未満

[要望] 航空機に対する固定資産税の非課税化

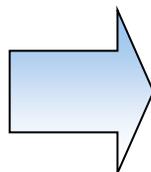
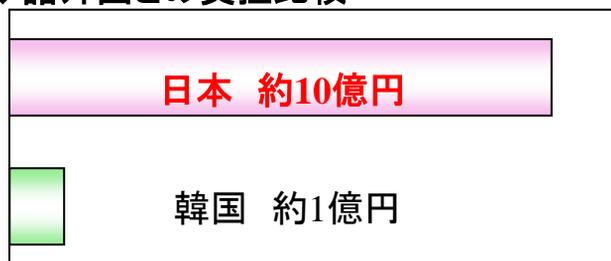
- ▶航空機に係る固定資産税については、平成22年度税制改正において、国内線就航機に係る特例措置が拡充され、平成23年度税制改正において、離島路線就航機に係る特例措置が拡充されるなど、軽減されてきているところ。
- ▶航空機に固定資産税を課している国は稀であり、同制度がある韓国でもその水準は極めて低く、本邦航空会社の国際競争力を高める上で引き続き大変大きな課題と認識している。よって、航空機に対する固定資産税の非課税化について継続して主張するものである。

◆航空機への固定資産税制の有無

米国 (一部の州※)	英国	韓国	タイ	シンガポール
あり	なし	あり	なし	なし

※ジョージア州、アリゾナ州等

◆諸外国との負担比較



韓国の**約10倍**。
著しく負担が大きい。

※上記の数値は、国内線用大型機(取得価額250億円)を導入した場合の10年間の累計納税額を比較