

平成25年度税制改正に関する要望

定期航空協会

航空を取り巻く環境

① 本邦航空会社の国際競争力確保・強化

- わが国の航空政策は、近年の首都圏空港容量の大幅拡大を契機に、これまで実質的に企業数、路線並びに便数等が二国間交渉にて制限されてきた状態から、当事国間で自由に設定できる「オープンスカイ政策」の推進へと急速に舵がきられている。
- また、成田空港や関西空港などの拠点空港にLCC専用ターミナルが設置されるなど、国内外のLCCの新規参入も進んでいる。
- このように、航空業界における競争が一層激しさを増す中で、本邦航空会社が諸外国の航空会社と伍して戦い、わが国の経済成長に寄与するためにも、例えば、公租公課などについて、諸外国とのイコールフットイングが喫緊の課題である。

② わが国経済の再活性化に資する航空の役割

- わが国の経済の再活性化を加速させるためには、世界の経済成長を自国の成長に取り込む戦略的対応とともに、地域の主体的な経済成長を促し、内需を拡大させることも重要である。
- 本邦航空会社は、地方航空ネットワークの構築を通じ、世界とわが国を結ぶヒト・モノの移動を担うことで、成長の果実を都市部のみならず地方都市においても享受できるよう、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。

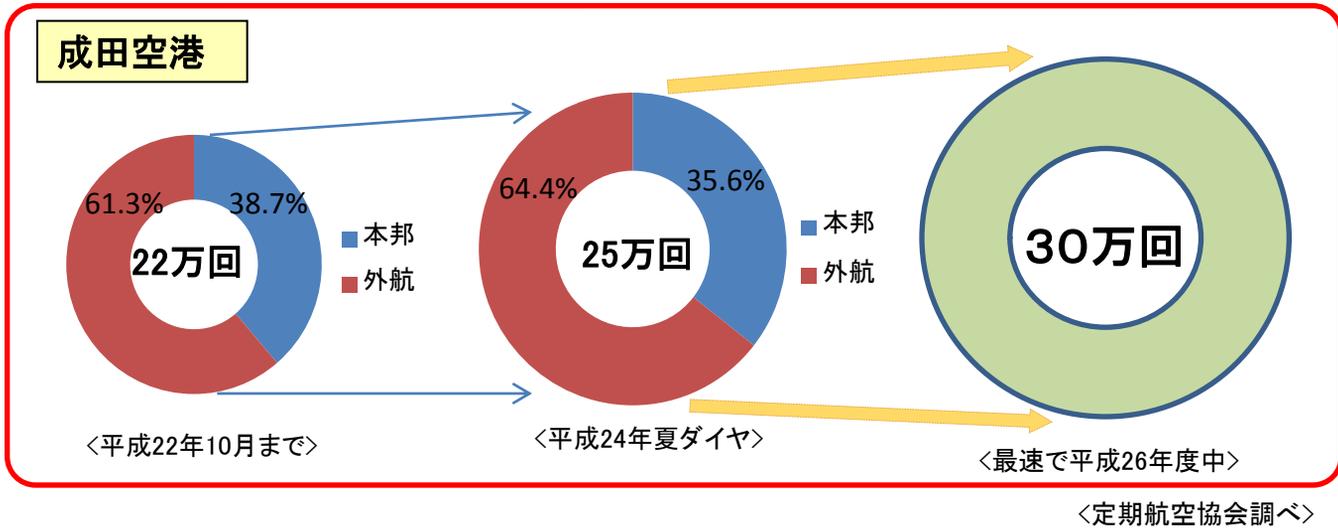
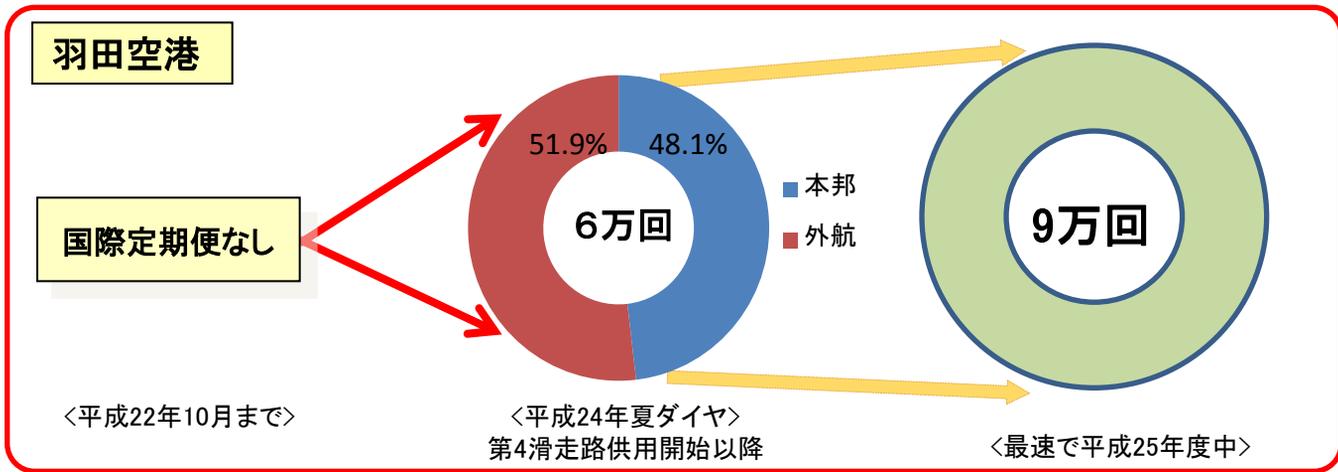
○国内外における人流・物流の維持・拡大

○成長戦略に掲げる「観光立国」の推進

○大規模災害時における社会的役割の遂行

これらを通じ、本邦航空業界は、わが国の復興と経済活性化に大きく貢献できると考える。

【資料1】首都圏空港における本邦航空会社と外国航空会社のシェア



【資料2】オープンスカイについて

オープンスカイ：企業数、路線及び便数に係る制限を二国間で相互に撤廃すること



外国航空会社も、わが国国際線マーケットへの参入が自由となっている。よって、本邦航空会社にも、外国航空会社と同等の競争条件が不可欠。

平成25年度税制改正要望

本邦航空会社の国際競争力の確保・強化、我が国経済の再活性化のため、平成25年度税制改正にあたり、以下の通り要望いたします。

① 航空券連帯税(仮称)の導入反対

② 航空機燃料税の廃止もしくは大幅低減

③ 航空機に対する固定資産税の非課税化

④ 航空輸送に係る消費税の特例措置

① 航空券連帯税(仮称)の導入反対について

[要望] 国際連帯税の創設が検討される場合においては、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、**受益と負担の関係が不明確**であるばかりでなく、合理的理由が見当たらない。

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一時激減し、**現在も回復の途上にある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。

②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)

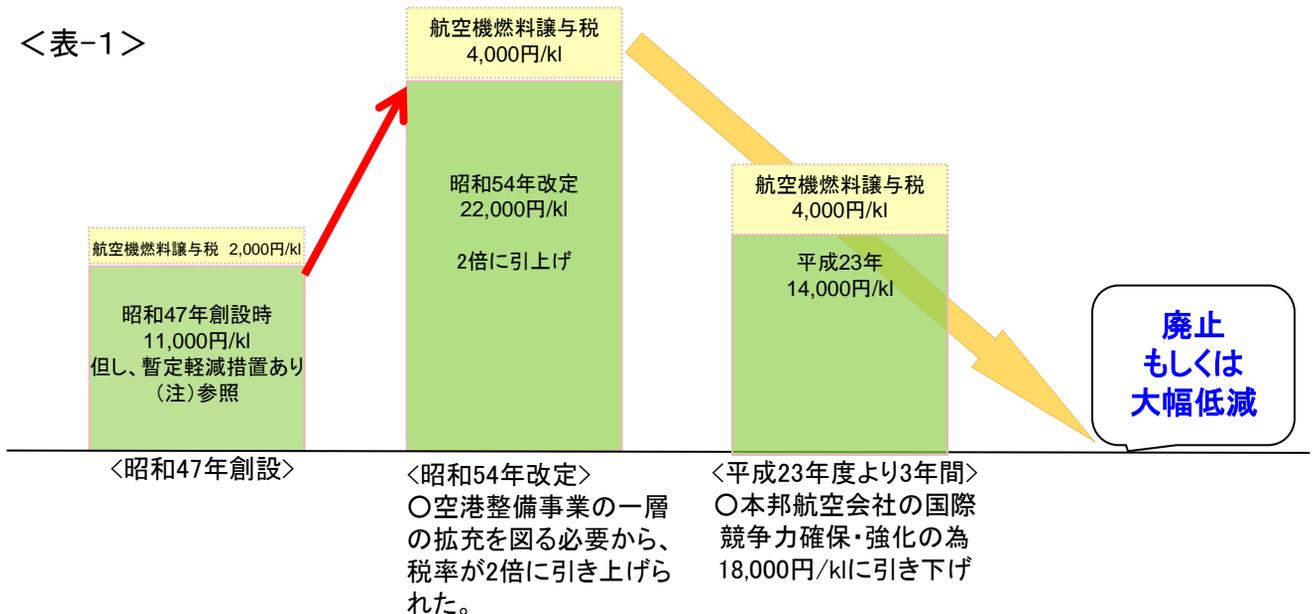
[現行] 航空機に積み込まれる航空機燃料にかかる燃料税は、18,000円/kl
 (※集中改革期間の3年間の本則税率、特例措置を除く)

[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化・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>



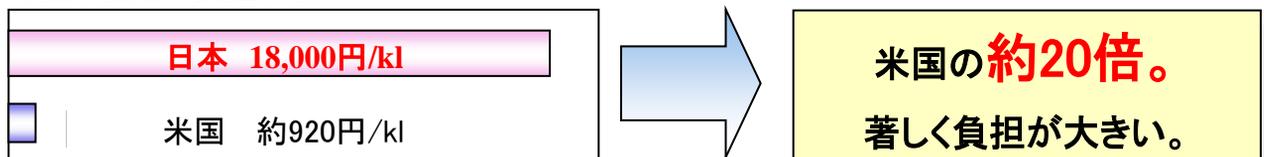
(注)激変緩和の観点から、暫定軽減措置として、昭和47年度 5,200円/kl、2年目の昭和48年度 10,400円/klの税率を適用。(航空機燃料譲与税を含む。)

<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 =79.97円 (2011年平均値)

③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
国内線 就航機	最大離陸重量	特例措置の内容
	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
離島 就航機※	最大離陸重量	特例措置の内容
	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

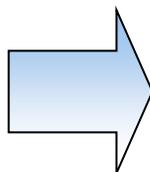
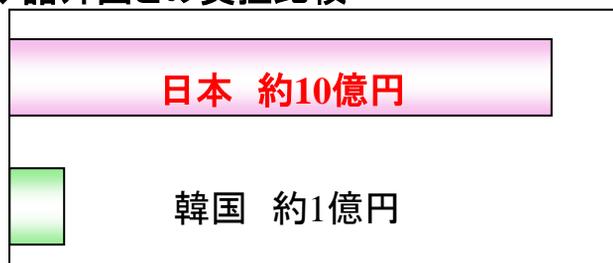
- ▶航空機に係る固定資産税については、平成22年度税制改正において、国内線就航機に係る特例措置が拡充され、平成23年度税制改正において、離島路線就航機に係る特例措置が拡充されるなど、軽減されてきているところ。
- ▶航空機に固定資産税を課している国は稀であり、同制度がある韓国でもその水準は極めて低く、本邦航空会社の国際競争力を高める上で引き続き大きな課題と認識している。よって、航空機に対する固定資産税の非課税化について継続して主張するものである。

◆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

④航空輸送に係る消費税の特例措置について

[要望] 消費税率の改定にあたり、公共交通輸送に係る軽減税率の検討がなされる場合においては、航空輸送も対象とすること

- 航空輸送を含む公共交通機関の利用は、日常的な国民の生活に不可欠なものであり、公共交通に係る消費税率の改定にあたっては、国民生活や経済産業活動への影響を十分に考慮することが重要である。

【欧州主要国の例】

航空輸送は、食料品などと同様に国民生活に不可欠なものとして付加価値税の免税、非課税対象として扱われている。

◆旅客輸送への付加価値税の軽減措置概要

項目	英国	ドイツ	フランス	スウェーデン	デンマーク
標準税率	20.0%	19%	19.6%	25%	25%
軽減税率適用後	0%	7%	5.5%	6%	非課税

※諸外国の付加価値税
(2011年版)より