

# **平成26年度税制改正に関する要望**

**定期航空協会**

# 航空の役割と課題

～日本経済再生に向けて～

## 本邦航空会社が果たす役割

- 本邦航空会社は、国内外の航空ネットワークにより、人流物流を円滑化させ、経済産業活動や国民生活を支える重要な社会基盤としての役割を果たしています。
- 「日本再興戦略」に掲げる観光立国の実現を通じて、アジアをはじめとする世界の成長力を取り込み、日本経済および地方経済の再生を図る上で、国内外の航空ネットワークを有する本邦航空会社は重要な役割を担っています。
- 加えて、災害時において、地上交通網が分断された被災地への物資輸送等、復興に向けた社会的役割も期待されています。

## 航空の役割を果たす上での課題

オープンスカイの進展等により、国際的な競争が激しさを増す中、外国航空会社との競争に打ち勝ち、上記の役割を確実に果たしていくためには、以下の諸課題の解決が望まれます。

### ◆ 諸外国との競争環境の整備

航空機燃料税や航空機に係る固定資産税等、我が国特有の税制については、国際競争力を阻害する要因となっていることから、その負担軽減が必須と考えます。

### ◆ 地方ネットワークを維持する仕組み

一部の国内地方路線維持については、本邦航空会社の内部補填に頼っており、真に必要な路線を政策的に維持する仕組み作りが急務であると考えます。

平成23年度から始まった集中改革期間における航空機燃料税の軽減措置により競争環境の整備が緒につきつつある中、本邦航空会社が上記の役割を果たし、日本経済と地方経済の再生に一層貢献できるよう、本邦航空会社の更なる自己改革を前提に、平成26年度税制改正において、次の各号を要望いたします。

# 平成26年度税制改正要望

① 航空機燃料税軽減措置の延長

② 沖縄路線航空機に対する航空機燃料税特例措置の延長

③ 特定離島路線航空機に対する航空機燃料税特例措置の延長

④ 国内線就航機に対する固定資産税特例措置の延長

⑤ 地球温暖化対策税還付措置の延長

⑥ 航空機の部分品等に係る関税免税措置の延長

⑦ 航空券連帯税(仮称)の導入反対

## ① 航空機燃料税

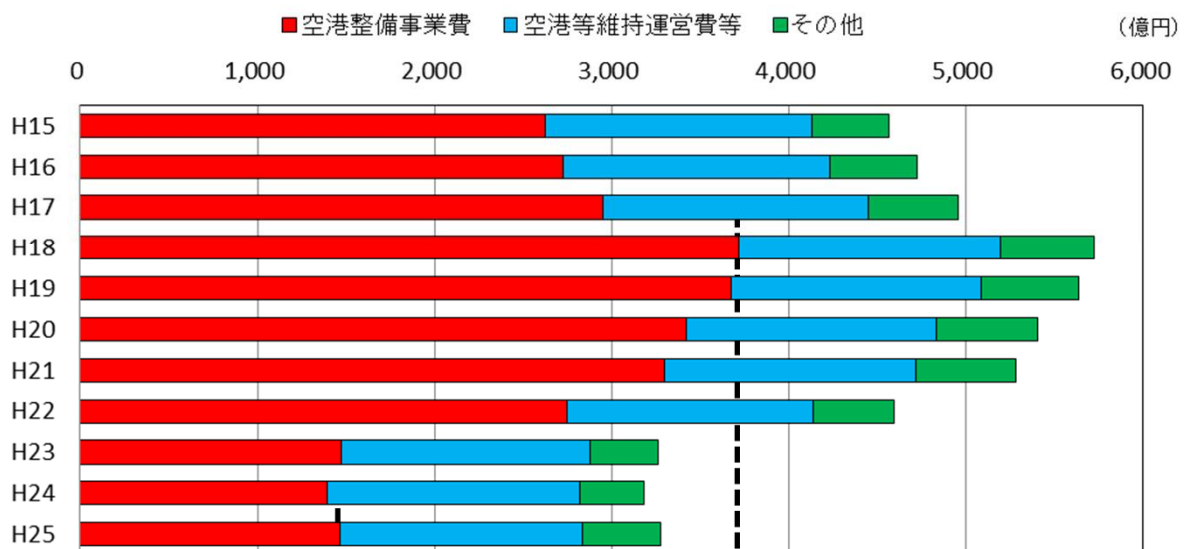
[現行] 18,000円/kl (※集中改革期間3年間の本則税率、②,③の特例措置を除く)

[要望] 航空機燃料税軽減措置の延長(3年間)

- 航空機燃料税については、その設立趣旨である空港の配置的整備を急ぐための役割を終えていると考えられることに加え、課税対象が我が国の国内線航空機燃料となっていることから、外国航空会社に比べて税負担が大きく、結果的に本邦航空会社の国際競争力を削ぐ要因となっているため、かねてより、本税の廃止もしくは大幅低減を主張してきております。
- そのような中、平成23年度から始まった本軽減措置により競争環境の整備が緒についたことと本邦航空会社の自己改革が相まって、LCCの運航開始やサービス品質改善等、利用者利便の向上が実現されつつあります。
- こうした流れを断ち切らず、今後、本邦航空会社が首都圏空港のオープンスカイ等により、一層激しさを増す国際競争に打ち勝つためにも、また、「日本再興戦略」に掲げる観光立国の実現に向け、国内外のネットワークを充実させ、航空の役割を果たすためにも、本邦航空会社の更なる自己改革を前提に、少なくとも、本措置の延長が必須であると考えます。

空港整備事業費は平成18年度をピークに大幅に減少。

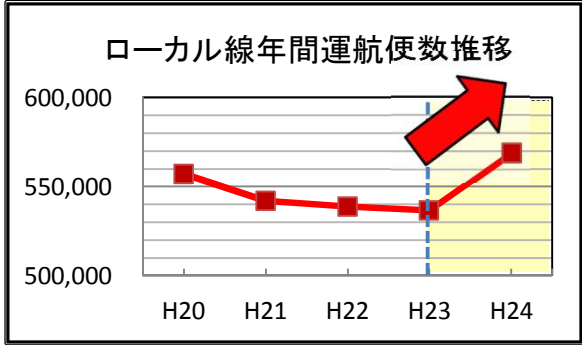
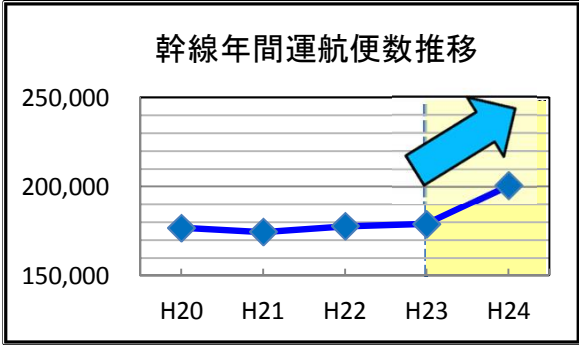
空港整備勘定(歳出)の推移



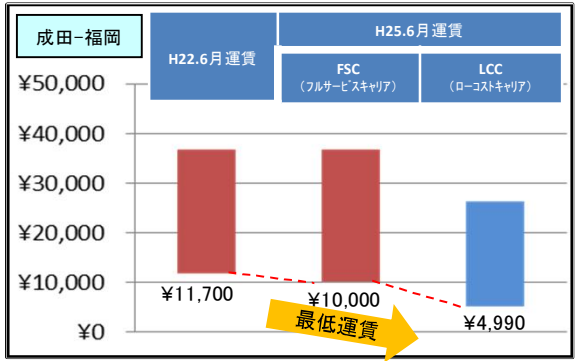
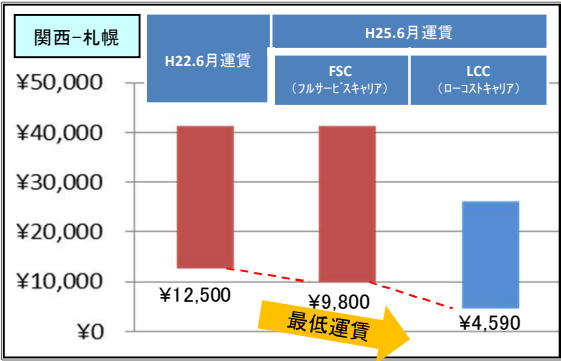
空港整備事業費は  
H18(約3,700億円)  
の半分以下まで減少

出典:航空局HPより定期航空協会作成

平成23年度以降の本措置の政策効果と航空各社の経営努力による  
 運航便数増加/運賃多様化により利用者利便は向上。  
 引き続き、国内線ネットワークの充実には本措置の延長が不可欠。

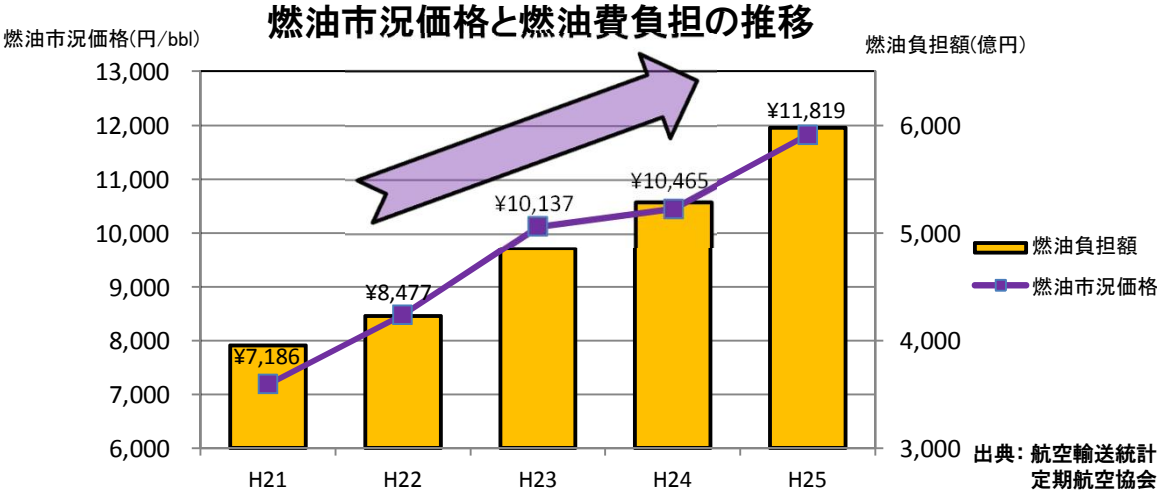


出典：航空輸送統計年報より定期航空協会作成



出典：定期航空協会調べ

燃油市況価格高止まりと円安により、  
 本邦航空会社の燃油費負担は、ますます重くなっている。



出典：航空輸送統計年報より定期航空協会作成

燃油市況価格：シンガポールケロシン市況価格(年度平均)を各年度平均為替レートで円換算(H25は上期平均)  
 燃油負担額：燃油市況価格×各年度の燃油消費量(H25はH24と同消費量として算出)

H25上期の燃油市況価格が継続すると、H21対比で約2,000億円(業界全体)の燃油費負担増。

## ② 航空機燃料税(沖縄路線)

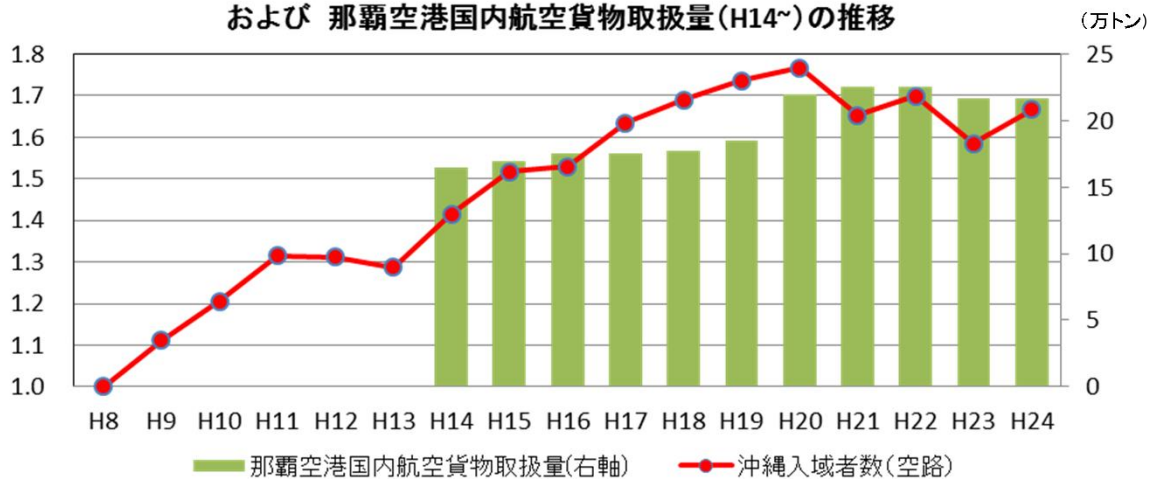
[現行] 9,000円/kl (※集中改革期間3年間の税率)

[要望] 沖縄路線航空機に対する航空機燃料税特例措置の延長(3年間)

- 沖縄路線航空機燃料税に本特例措置が導入されて以降、航空運賃引き下げ等の需要喚起施策の実施等により、本土・沖縄本島間の航空旅客数、および那覇空港の貨物取扱量は大幅に増加しており、沖縄経済の基幹産業である観光産業の維持・発展には本措置の延長が不可欠であると考えます。

沖縄県への観光客数、および那覇空港の貨物取扱量は大幅に増加。

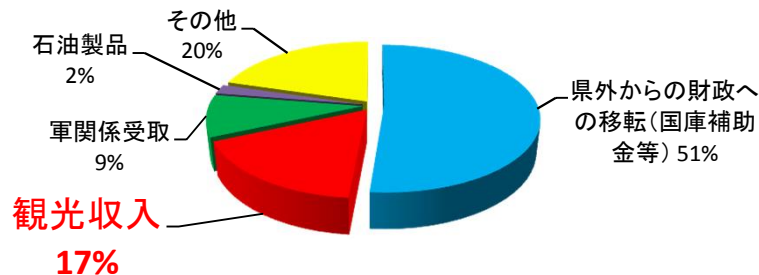
沖縄県観光入域者数(空路)(H8(本措置導入前年)を1とした指数)  
および 那覇空港国内航空貨物取扱量(H14~)の推移



出典: 沖縄県HPおよび空港管理調書より定期航空協会作成

沖縄県の観光収入は県外からの収入の17%を占める重要な産業であり、このうち、沖縄県への観光客の97%は航空利用者。

県外からの受取収入内訳(H21年度)



出典: 沖縄県観光要覧(平成23年度)より定期航空協会作成

### ③ 航空機燃料税(特定離島路線)

[現行] 13,500円/kl (※集中改革期間3年間の税率)

[要望] 特定離島路線航空機に対する航空機燃料税特例措置の延長(3年間)

- 離島地域において、航空輸送は住民生活の足であり、地域経済の維持・発展に欠くことのできない重要な交通手段であることから、本邦航空会社は公共交通機関として離島路線維持に努めていますが、その維持に係る負担は非常に大きなものとなっています。離島航空路線維持を図るためにも離島路線における本措置の延長が不可欠であると考えます。

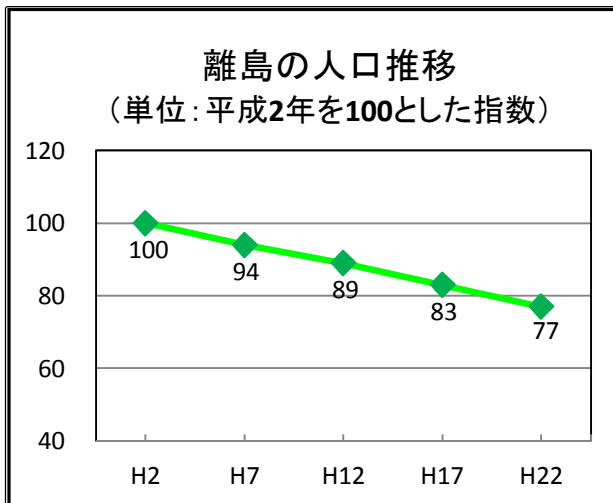
小型機材による運航にもかかわらず、  
座席利用率は他の路線より極めて低い水準にある。

座席利用率比較(平成24年実績)

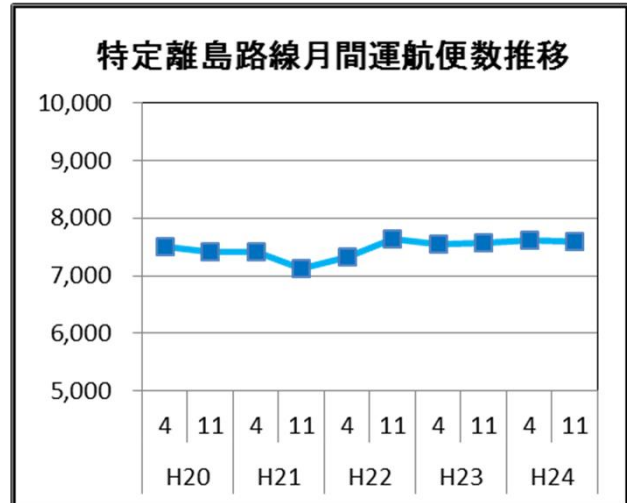
国内線全路線	離島路線
63.4 %	57.6 %

出典:航空輸送統計調査年報より定期航空協会作成

離島人口は減少傾向にあるが、航空会社は便数規模を維持。



出典:国土交通省資料より定期航空協会作成



出典:航空輸送統計調査年報より定期航空協会作成

## ④ 固定資産税

### [現行] 国内線就航機に対する固定資産税課税標準の特例措置

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200t以上	最初の3年間 本則の2/3
最大離陸重量200t未満※	最初の5年間 本則の2/5	

※地方路線  
就航率2/3以上

### [要望] 国内線就航機に対する固定資産税特例措置の延長(2年間)

- 航空機に固定資産税を課している国は稀であり、本邦航空会社の国際競争力を削ぐ要因となっていることから、かねてより、航空機に対する固定資産税は非課税化すべきと主張してきております。
- 一方で、平成24年度税制改正における国内線就航機に対する本特例措置は安定的な航空輸送サービスの提供、および地方航空ネットワークの維持に資するものとなっていることから、少なくとも本措置の延長が必須であると考えます。

航空機に固定資産税を課している国は極めて稀であり、我が国の固定資産税負担は、同種の税制がある韓国との比較においても、約10倍と著しく重い負担となっている。

#### 諸外国の航空機への固定資産税有無

イギリス、ドイツ、フランス、 シンガポール、オーストラリア	非課税
韓国、米国(一部の州)	課税

出典：定期航空協会調べ

#### 同種の税制がある韓国との固定資産税負担比較



出典：定期航空協会調べ



## ⑤ 地球温暖化対策税

**[現行]** 国内線で使用する航空機燃料に対する地球温暖化対策税還付

**[要望]** 地球温暖化対策税還付措置の延長(2年間)

- 航空機燃料の代替物が存在しない中、本課税は、使用燃料削減のインセンティブとはならない上、航空機燃料には、既に化石燃料課税として航空機燃料税が課せられており、更なる負担は国際競争力の阻害要因となります。
- 環境負荷の少ない大量輸送機関としての航空輸送の役割と公共交通機関としての国民生活上の重要性を踏まえ、本措置の延長が必須であると考えます。

環境税(温暖化対策税)を課している欧州主要国においては、  
航空輸送は非課税としている。

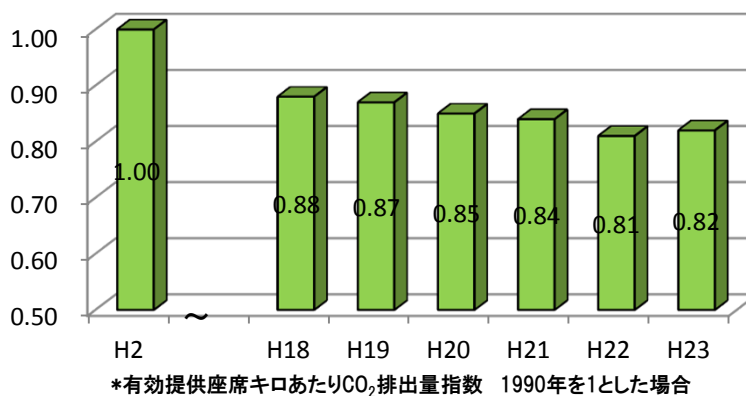
環境税(温暖化対策税)を課す欧州主要国における航空輸送に対する措置状況

イギリス	フランス	ドイツ	スウェーデン	フィンランド
非課税	非課税	非課税	非課税	非課税

出典：定期航空協会調べ

本邦航空会社はこれまでもCO<sub>2</sub>排出量削減に取り組み、着実に成果をあげている。

航空業界CO<sub>2</sub>排出量推移



出典：定期航空協会調べ

## ⑥ 関税

**[現行] 航空機の部分品等に係る関税免税**

**[要望] 航空機の部分品等に係る関税免税措置の延長(3年間)**

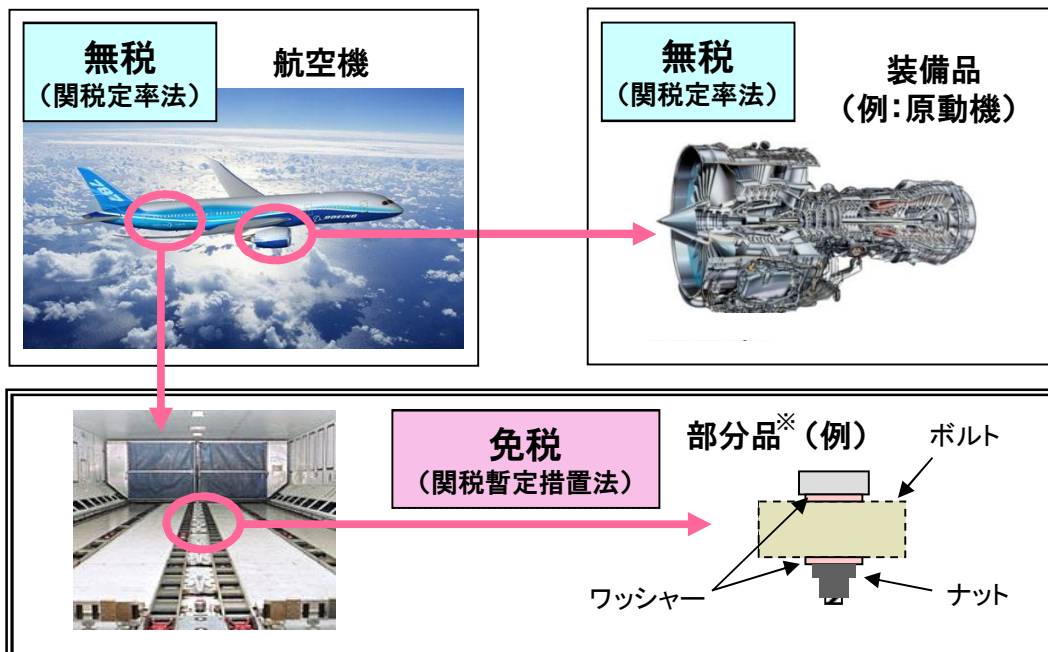
- 航空機のほぼ全ては外国製となっており、航空機の整備・修理に使用する部分品等は、航空局認可規程に定められたものを使用することが求められていることから、機体同様そのほとんどが外国からの輸入品に限られます。
- このため、航空機整備・修理の円滑な実施と航空機の安全性確保のため、本邦において製作することが困難な航空機の部分品等に関して、本措置の延長が不可欠であると考えます。

航空機部品に対して関税を課す国はきわめて稀である上、  
本邦においても、部分品を除く航空機関連部品はすべて無税である。

諸外国の部分品等に対する関税措置

米国	イギリス	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：定期航空協会調べ



※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ない。

## ⑦ 航空券連帯税(仮称)

**[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**

- 航空は、これまでも国内外のヒト・モノの移動により、直接的および間接的に途上国の経済発展に大きく貢献してきております。
- 本税の創設は、合理的理由を欠く上、訪日外国人を含む航空利用者の負担増により、「日本再興戦略」に掲げる観光立国実現の阻害要因となり得ると考えます。

税の受益と負担が不明確。

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必要がある。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、合理的理由を欠いている。

観光立国実現の阻害要因にもなり得る。

「日本再興戦略」の重要政策の一つである観光立国実現に向けた取り組みを官民一体で推進している中で、本税の導入は、訪日外国人を含む航空利用者の負担増により、その実現の阻害要因となり得ると考えられる。

### ◆ 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。