

平成27年度税制改正に関する要望

定期航空協会

平成27年度税制改正要望

本邦航空会社は、国内外の航空ネットワークにより、人流物流を介して日本と世界をつなぐ重要な社会基盤としての役割を果たしております。また、人口減少、少子高齢化という社会の大きな構造変化が進む中、昨年をはじめ1,000万人を超えた訪日外国人の更なる受け入れ等により、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重要な役割も期待されております。

一方、燃油価格の高止まりと円安基調の継続により、燃油費負担が本邦航空会社の経営上の重荷となっているほか、外国航空会社との競争や、国内の他交通機関との競争も激しさを増しており、本邦航空会社を取り巻く環境は依然として厳しい状況にあります。

平成26年度から航空機燃料税の軽減措置が3年間継続されたこと等により、競争環境の整備が図られつつありますが、今後も日本経済と地方経済の再生に一層貢献できるよう、航空会社のコスト削減等の自助努力に加え、引き続き税制面での措置を継続していただくことが不可欠と考えます。

上記を踏まえ、平成27年度税制改正においては、次の各号を要望いたします。

① 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)

② 航空券連帯税(仮称)の導入反対

① 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空港にて免税

[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、航空機の運航支援に不可欠な空港内特殊車輛です。
- 軽油価格が高騰する中、本措置は地上運航支援を行う企業をはじめとした航空関連各社の経営にとって、従来にも増して重要となっています。
- これらの車輛が提供するサービスの運営コストを抑え、低廉かつ利便性の高い航空輸送サービスが提供される環境を維持するために本措置の延長が必要です。

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4,300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	約250台	約850台	約150台	約1,650台

※ 定期航空協会会員各社合計

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、
お客様に安全かつ高品質な航空輸送サービスを提供している。

② 航空券連帯税(仮称)の導入反対

[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が増えることにより、「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。