

平成30年度税制改正に関する要望

定期航空協会

平成30年度税制改正要望

近隣アジア諸国の経済成長や政府によるビザ発給緩和の効果もあり、訪日外国人旅行者は順調に増加し、昨年は2400万人を超えて過去最高を記録しました。観光は成長戦略の柱です。訪日旅客の経済効果により、日本経済の回復を確かなものとするためにも、訪日旅行者の90%以上が利用する航空の役割は、ますます重要なものとなっております。

政府の掲げる「観光先進国」、「地方創生」という目標実現にむけ、本邦航空会社が役割を果たし続けるには、航空輸送サービスの維持・強化が必須です。そのためには、航空機を定期的に更新し、運航を安定的に継続する必要があります。航空機に課せられる固定資産税の軽減措置は、航空機の導入初期にかかる負担を軽減し、円滑な機材更新を促します。また、航空機の運航には、旅客の乗降、荷役作業など、空港での地上支援作業が不可欠です。軽油引取税の課税免除措置は、運航支援体制の維持や、今後拡大が予想される航空需要への対応に、大きな役割を果たします。

近年、航空需要は堅調に推移をしておりますが、少子高齢化、人口減少という国内の社会構造の変化や、海外で頻発する空港や市街地でのテロ事件など、本邦航空会社は今後の需要にマイナスとなる不安定な要因も抱えております。加えて、アジアの航空会社をはじめとする、海外航空会社との競争は激化しており、外国航空会社との競争環境の整備は必須です。

本邦航空会社が日本経済の再生や政府目標の達成に確実に貢献し続けるためにも、今年度末に期限を迎える、わが国特有の税制に対する特例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30年度税制改正においては、次の各号を要望いたします。

平成30年度税制改正要望項目

① 国内線就航機に対する固定資産税特例措置の延長

② 空港において使用される特殊作業用機械の動力源の用に供される軽油に係る特例措置の延長

③ 航空券連帯税（仮称）の導入反対

① 国内線就航機に対する固定資産税特例措置の延長

[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

[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)

	30 t 未満 (DHC8-Q400, ATR)	30t以上～50t未満 (ERJ)	50t以上～200 t 未満 (737, 767)	200t以上 (777)
国内線就航機	最初の3年間 2/3に軽減			
地方路線就航時間割合が 2/3以上	最初の5年間 2/5			
羽田/伊丹発着以外の 就航時間割合が2/3以上	最初の5年間 1/4	初年度 3/8 その後4年間 2/5		

◆国際線就航機(恒久措置): 国際線就航時間が100%の航空機は1/10に軽減、同95%以上は2/15、同80%以上は1/5

- 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。
- また、航空輸送を維持・強化するためには、機材導入にかかる負担を軽減し、航空機の更新を円滑に行う必要があります。
- 本特例措置は、安定的な航空輸送サービス、特に、地域経済・社会を支える地方航空ネットワークの維持に資するものであるため、少なくとも延長が必須と考えます。

同種の税がある韓国と比較しても、約10倍と著しく重い負担となっています



※ 国内線用大型機B777(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

出典: 定期航空協会調べ

◆米国の一部州、及び、韓国以外の国は非課税

今後導入が予定されている航空機(一例)

30t未満 地方路線	30t～50t未満 地方路線	50t ～ 200t未満 地方路線/幹線	200t以上 地方路線/幹線
			
			

② 空港において使用される特殊作業用機械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のは、空港内における旅客の乗降、荷役作業、地上支援作業などの特殊作業の用に供するものであり、航空機の運航には不可欠です。
- 現行の空港での運航支援体制を維持し、また今後、地方空港を中心に増加が予想される航空便を受け入れるためにも、本措置の延長は必須です。

軽油を使用する主な空港内特殊作業用機械の例

パッセンジャーステップ



メインデッキローダー



トーイングカー



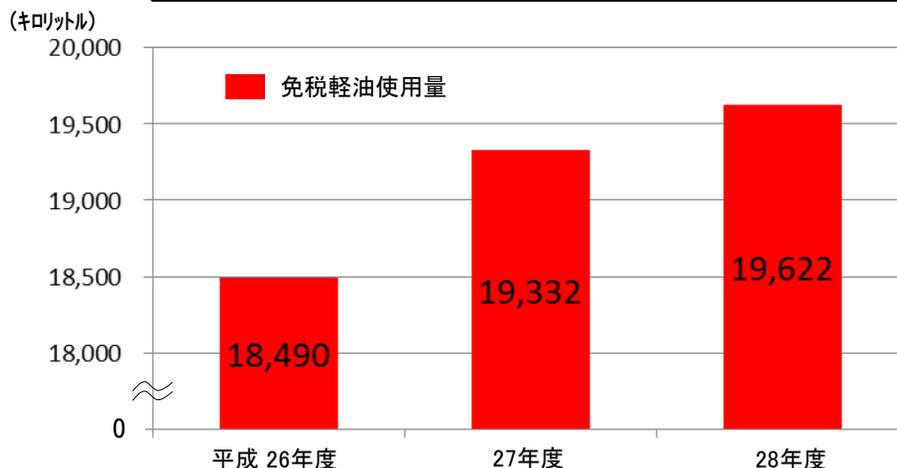
機体除雪車



◆免税対象「38空港」における軽油を動力源とする特殊作業用機械の台数:約 5,000台

※ 定期航空協会会員各社合計

免税軽油使用量の推移



◆平成28年度免税額実績:約6.3億円

※定期航空協会会員社合計

③ 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も、航空券に課される「航空券連帯税」の導入には強く反対

- 本税の創設は、なぜ航空券に課税するのかという合理的理由を欠きます。
- 官民一体となって取り組んでいる「観光先進国」の実現、ひいては、「地域経済活性化」への阻害要因となり得ます。

税の受益と負担が不明確であり合理的理由を欠いています

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ります。日本における国際航空券への課税に関しては、具体的な制度が示されていないため、まずは受益者と負担者の関係を明らかにする必要があると考えます。仮に他国と同様の制度とするのであれば、国際線利用者(負担者)が、途上国(受益者)のために納税するものであり、受益と負担の直接の関係が不明確であるばかりでなく、合理的理由を欠きます。

「観光先進国」、ひいては「地域経済活性化」への阻害要因となり得ます

我が国は、観光を成長戦略の柱、地方創生への切り札であると位置付け、訪日旅行者を増加させるための施策を官民一体で推進しています。一方、本税は、外国人旅行者に新たな金銭的負担を課すことになるため、こうした取組みに逆行することとなります。ひいては、増加した訪日旅行者の経済効果による地域経済活性化の実現への阻害要因ともなり得えます。

「航空券連帯税」を導入している国の制度例

- 導入国から出国する航空会社の国際航空券に税を上乗せする形で徴収
- 国際機関「UNITAID」を通じた、途上国の保健衛生分野の援助等に使用
- 現在導入国は世界で14ヶ国 (外務省資料より)

(例:フランス)

国際線:エコノミークラス €4.51

ビジネス、ファーストクラス €45.07

(約564~5,630円) (€1 ≒125円 2017年6月)

◆航空券連帯税導入国



出典: 外務省資料より定期航空協会作成