

令和2年度税制改正関連要望

定期航空協会

令和2年度税制改正関連要望

訪日旅客 6000万人の達成にむけて
～航空ネットワークを活用した「地方創生」「観光先進国」の実現～

昨年度は、多くの自然災害に見舞われた年となりましたが、訪日外国人旅行者数や外国人旅行消費額は過去最高を更新しました。

これは、政府が「観光は地方創生の切り札、成長戦略の柱」との考えのもと、訪日旅客増加に向けた施策に取り組み続けてきた結果と考えます。日本経済を再び成長させるため、特に「地方創生」を実現するためには、今後も積極的に訪日旅客を増やすとともに、地方に訪日旅客を誘客する必要があります。

政府目標である「2020年訪日旅客4000万人・2030年訪日旅客6000万人」を達成し、その経済効果を地方へ波及させるためには、国内航空ネットワークの維持・強化が必須です。特に、首都圏と地方をはじめ、全国に航空ネットワークを抱える本邦航空会社はその役割を果たすことで、都市と地方間の人と物の流れを支えることが出来ます。

加えて本邦航空会社は、訪日旅客のニーズが日本文化などを体験する「コト消費」に移るなか、日本の地方の魅力を世界に発信する等の施策を実行し、訪日旅行需要を喚起しております。また、「訪日旅客向け特別運賃」を設定することで、訪日旅客の地方への移動人数を増加させて参りました。

本邦航空会社は、今後も旅客の利便性を向上させ、航空ネットワークを充実させることにより、地方経済の活性化に貢献して参ります。

本邦航空会社が今後も政府目標の達成に貢献し、日本経済の成長や地方創生、観光先進国の実現に向け役割を果たし続けるためにも、令和元年度末に期限を迎える航空機燃料税の軽減措置等、現行の特例措置を継続して頂くことが必要です。

上記を踏まえ、令和2年度税制改正関連要望においては、次の項目を要望いたします。

令和2年度税制改正関連要望

- ① 航空機燃料税軽減措置の延長
(①-2沖縄路線軽減措置、①-3特定離島路線軽減措置を含む)
- ② 国内線就航機に対する固定資産税特例措置の延長
- ③ 地球温暖化対策税還付措置の延長
- ④ 航空機の部分品等に係る関税免税措置の延長
- ⑤ 航空券連帯税（仮称）の導入反対
- ⑥ 空港利用環境の飛躍的な改善にむけた、国際観光旅客税の活用

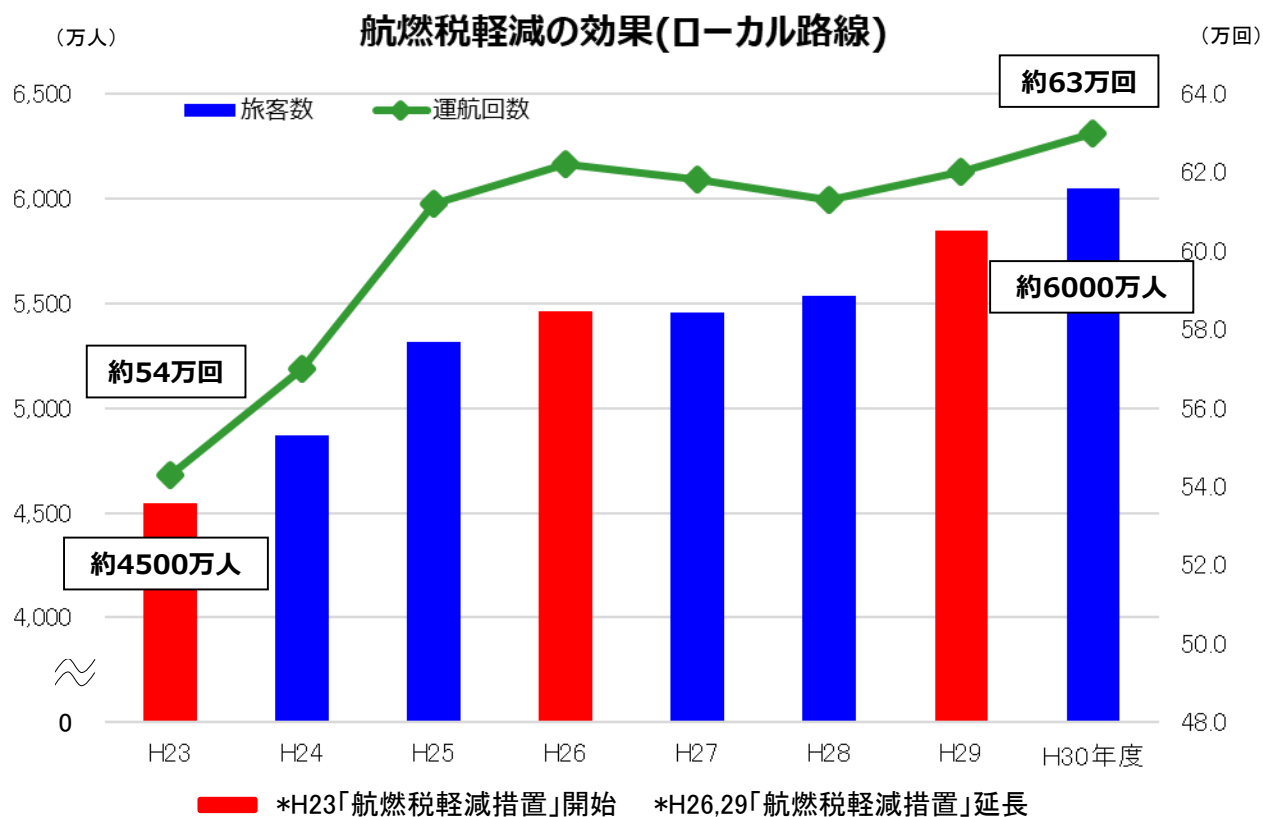
① 航空機燃料税軽減措置の延長（本則）

[現行] 18,000円/kl（現行軽減措置の適用以前 26,000円/kl → 平成23年度以降18,000円/kl）

[要望] 航空機燃料税軽減措置の延長（3年間）

- 航空機燃料税の軽減は、航空ネットワークの維持・強化に大きな役割を果たしており、国内外の航空利用者の利便性向上に貢献しています。
- 2020年訪日旅客4000万人、2030年訪日旅客6000万人の効果を地方へ波及させるため、税の軽減により維持・強化された航空ネットワークを活用し、訪日旅客を地方に送客するための施策や利用者利便のための投資を行います。
- 航空機燃料税は我が国特有の税負担であり、本邦航空会社を国際競争力上不利にしています。

平成23年度の「航空機燃料税軽減措置」開始以降、
国内線利用旅客数、国内線運航回数共に着実に増加をさせています。



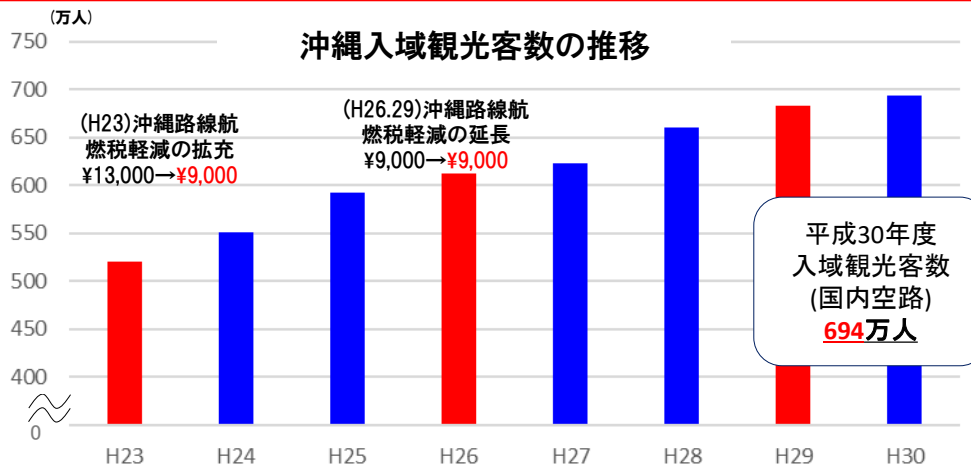
出典:「航空輸送統計」より定航協作成

①-2 航空機燃料税軽減措置の延長（沖縄路線）

[現行] 9,000円/kl（現行軽減措置の適用以前13,000円/kl → 平成23年度以降 9,000円/kl）

[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（2年間）

- 平成9年度、沖縄路線に係る航空機燃料税の軽減措置が導入されて以降、沖縄入域の航空旅客数は大幅に増加しております。
- 沖縄にとって重要な観光産業の今後の発展のためにも、引き続き航空機燃料税軽減措置の延長が不可欠です。



出典：沖縄県資料より定期航空協会作成

①-3 航空機燃料税軽減措置の延長（特定離島路線）

[現行] 13,500円/kl（現行軽減措置の適用以前19,500円/kl → 平成23年度以降 13,500円/kl）

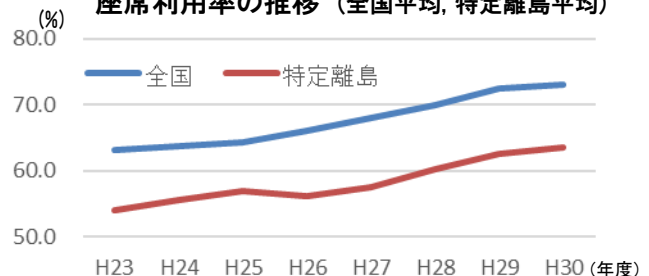
[要望] 特定離島路線航空機に対する航空機燃料税特例措置の延長（3年間）

- 離島地域において航空輸送は住民の生活の生命線であり、地域経済に欠くことのできない重要な交通手段です。
- 航燃税の軽減以降、座席利用率は伸びつつありますが、低い利用率にある離島路線の維持を図るためには特定離島路線に対する本措置の延長が不可欠です。

座席利用率比較（平成30年度実績）

国内線全路線	特定離島路線
73.1 %	63.6%

座席利用率の推移（全国平均, 特定離島平均）



出典：航空輸送統計調査年報より定期航空協会作成

② 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

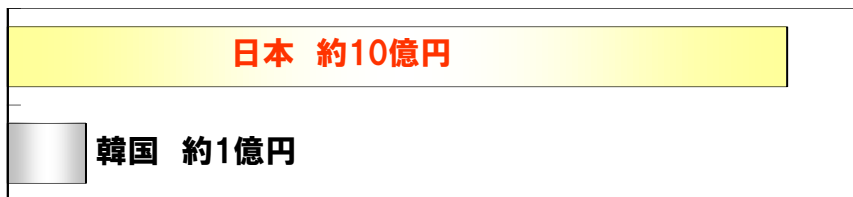
[要望] 国内線就航機に対する固定資産税特例措置の延長(2年間)

	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, A350)
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
- ◆離島路線就航機(恒久措置): 離島路線就航割合が50%以上で、最大離陸重量30t～70t未満の航空機は、最初の3年間1/3に軽減。その後3年間、2/3に軽減。30t未満の航空機は1/4に軽減。

- 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おります。
- 航空輸送サービスを維持・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

- ◆米国ジョージア州、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
			

③ 地球温暖化対策税還付措置の延長

[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(3年間)

- ▶ 航空輸送は公共交通機関として国民生活に重要な役割を果たしており、CO2排出削減に向け今後も様々な施策を実行してまいります。
- ▶ 先進諸国でも、環境関連税制は航空を「非課税」としています。
- ▶ そのため、現行の「地球温暖化対策税の還付措置」の延長が必要です。

環境対策先進国の欧州でも公共交通機関である航空は非課税となっています

環境関連税制を有する欧州各国の航空機燃料の課税状況 (本邦社が就航している国を中心に)

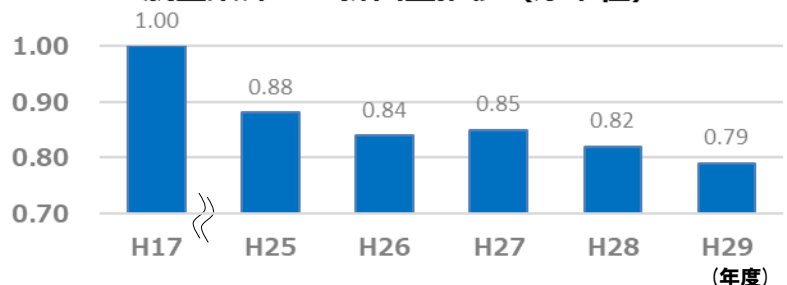
イギリス	フランス	ドイツ	イタリア	フィンランド
非課税	非課税	非課税	非課税	非課税

出典: OECDデータベースより定航協作成

本邦航空会社はこれまでもコストをかけ、着実にCO2削減を達成しています

CO2の削減を着実に実施しており「令和2年度のCO2排出原単位を平成17年度対比▲21%にする」という業界目標を平成29年度に達成しております。

航空業界CO2排出量推移 (原単位)



*有償トンキロメートルあたりのCO2排出量 H17年度を1とした場合

出典: 経団連データベースより定航協作成

本邦航空会社のCO2削減施策 (一例を抜粋)



搭載物の軽量化、定期的なエンジン洗浄

- ・軽量貨物コンテナ開発、軽量型新座席への換装
- ・エンジン洗浄の実施

省エネ機材の導入

- ・A350/A320neo 等
- ・同機種種比15-25%のCO2削減

「代替燃料」への投資等

- ・現行燃料より約10%のCO2削減

④ 航空機の部分品等に係る関税免税措置の延長

[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)

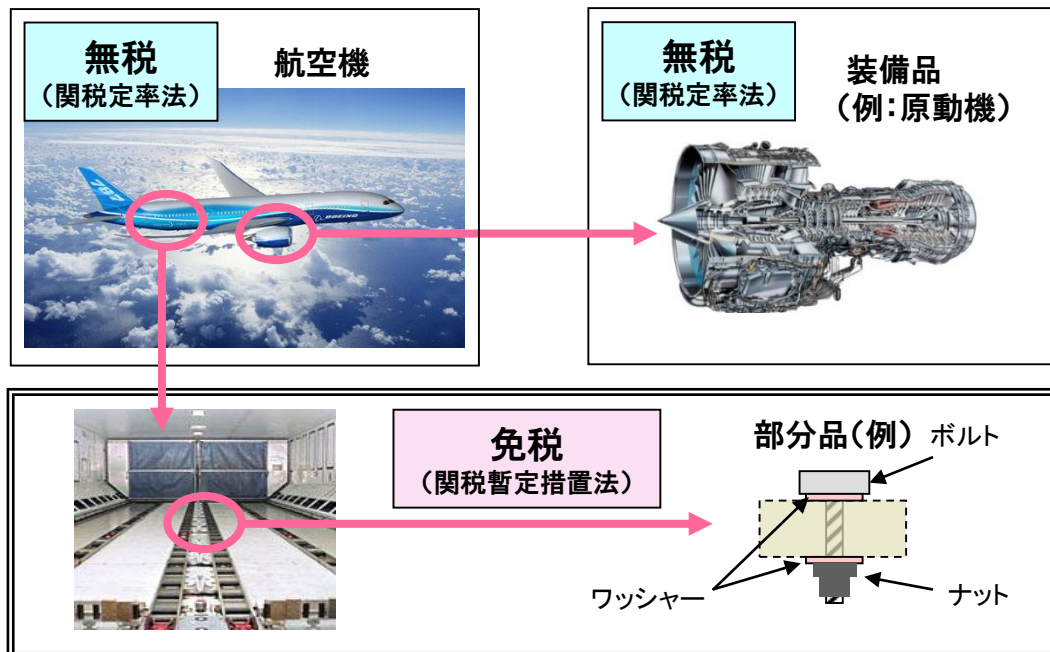
- 航空機の整備・修理に使用する部分品等は、その航空機の設計国の認可規程に定められたものを使用することが求められており、機体同様に外国からの輸入品に頼っております。
- このため、航空機整備・修理の円滑な実施と航空機の安全性確保のため、輸入に頼る航空機の部分品等に関して、本措置の延長が不可欠です。

航空機はすべて無税です。
航空機部分品等に対して関税を課す国もきわめて稀です。

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	ドイツ	韓国	シンガポール
無税	無税	無税	無税	無税	無税

出典：定期航空協会調べ



⑤ 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、受益と負担の関係が不明確であり、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。
- 航空利用者へののみ、国際連帯税の負担を求めることは極めて不平等です。

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。「航空券連帯税(仮称)」に関しては、具体的な制度が示されておりませんが、仮に他国と同様の制度とするのであれば、航空利用者(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。

国際連帯を実現するための負担を航空利用者へののみ求めることは、
税の負担者が偏るため極めて不平等です

国境を越えて行う経済活動で恩恵を受けている経済主体に課税することが「国際連帯税」の主旨であるならば、航空利用者へののみ負担をもとめることは極めて不平等であり、税を負担する対象者が偏るため、著しい不公平が生じます。加えて、「航空券連帯税」は現在14ヶ国でのみ導入されている極めて稀な税であり、国際的な広がりを見せていない状況で「航空券連帯税」を日本に導入することには、強く反対です。

「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ヶ国のみ**(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530～5,300円) (€1 ≒117円 2019年8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

⑥ 空港利用環境の飛躍的な改善にむけた、国際観光旅客税の活用

【要望】 国際観光旅客税の財源は、受益と負担の関係から、納税者である国際航空旅客が裨益する用途に活用されるべき

- 顔認証技術などの最先端技術を活用し、全てのお客さまがストレスなく快適に過ごすことのできる空港利用環境を実現することは、受益と負担の関係からも当財源を活用すべき用途であると考えます。
- 旅客や手荷物の円滑な空港内移動を実現することは、今後増加が見込まれる航空旅客を確実に受入れ、訪日旅客を2020年に4000万人、2030年に6000万人とする政府目標の実現に資する、当財源の活用方法と考えます。

顔認証などの最先端技術を活用した一気通貫の手続きは、国際航空旅客に世界最先端のサービスを提供します

チェックイン
手荷物預入

保安検査場

出入国手続き

搭乗口

自動チェックイン機
自動手荷物預け機

スマートレーン

自動化ゲート

自動搭乗ゲート

最先端技術の活用により、チェックイン→搭乗まで**ストレスなく快適な手続きが実現**



最先端技術を活用した、手荷物等の円滑な空港内移動を実現する技術（一例）

空港内バスの自動運転化

手荷物搭載の自動化

地上作業支援車両の自動化

