

航空業界の要望について

定期航空協会

航空業界の要望項目

1.令和3年度 公租公課の減免（新型コロナウイルス感染症関連）

2.往来再開後の需要喚起・出入国制限の緩和

3. 雇用調整助成金特例措置の延長

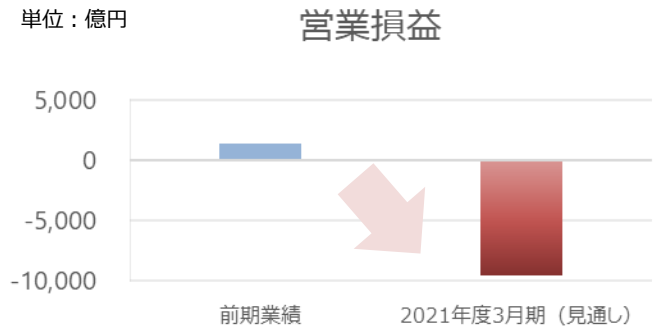
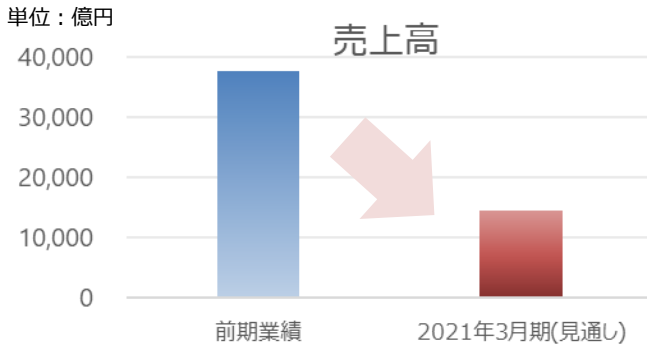
4. 令和3年度 税制要望

航空業界の状況について

- ▶ 新型コロナウイルス感染症により旅客需要は急激に落ち込み、通期見通しでは売上高は約2兆円強の減収、業界全体で約1兆円の営業赤字が見込まれております。
- ▶ 足許の旅客需要は、国内線は徐々に戻ってきているものの、対前年で国内線5割、国際線1割未満であり、依然として厳しい状況が続いています。

2021年3月期 通期見通し

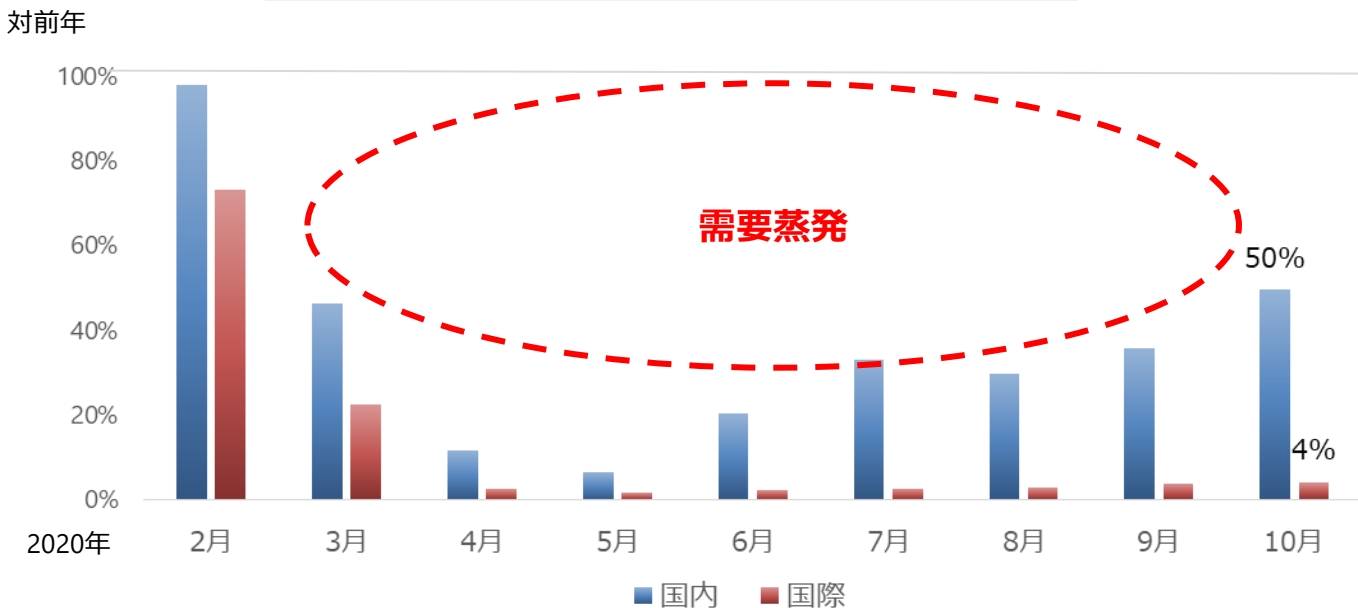
※大手2社の中間決算発表をベースに
定期航空協会にて算出



**約2兆円強
売上減**

**約1兆円
営業赤字**

コロナウイルス発生後の旅客数推移 (対前年)



※2-9月は国土交通月例経済、10月は定期航空協会調べ

2. 令和3年度 公租公課の減免（新型コロナウイルス感染症関連）

【要望】

- ① 空港使用料の減免（着陸料、停留料、航行援助施設利用料等）
- ② 航空機燃料税の更なる軽減（18,000円/kl→4,000円/kl 等）

- オリパラの成功、日本経済の回復、地域活性化への貢献のために本邦航空会社のネットワーク維持は不可欠です。
- 世界各国も航空業界には積極的な支援を講じています。

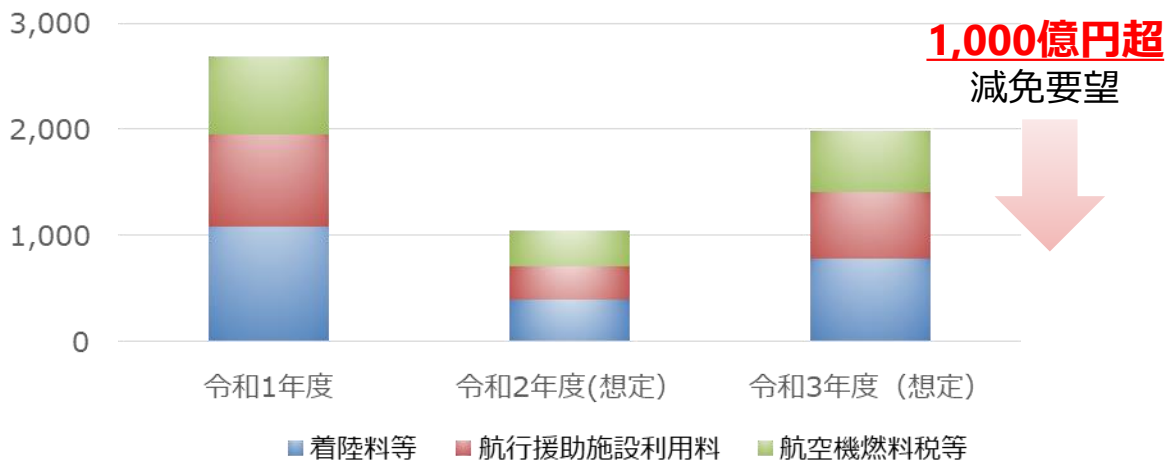
ネットワーク維持による日本経済の回復・地域活性化への貢献

- 新型コロナウイルスの影響による未曾有の収入減が本邦航空会社の経営を圧迫しており、現有の機材/人員の維持に困難をきたす恐れがあります。
- 機材/人員の整理に着手すると路線、空港からの撤退につながり、かつ需要回復期の早期ネットワーク回復が難しくなります。日本経済回復に必要な流動活性化への足枷となりかねません。
- まずは各社最大限の自助努力により、体制維持に努めております。未曾有の危機の中従来のネットワークを維持し、コロナ収束後の将来への成長投資のために、前例にとらわれない規模の公租公課減免によるご支援が不可欠です。
- 本邦航空会社は、訪日外国人旅行者数6000万人の政府目標の達成や、2020オリパラ、大阪・関西万博の成功のために、引き続きネットワークの維持に努め、将来の成長につなげることで日本経済の回復に貢献してまいります。

公租公課負担額（国・会社・地方管理空港含む）

単位：億円

※各社需要予測およびIATA想定より定期航空協会にて算出



2. 往来再開後の需要喚起・出入国制限の緩和

往来再開後の需要喚起

【要望】

感染防止対策とあわせて、人の動きを活性化させるための官民一体となった仕組みづくり

- **オリパラの成功、日本経済の回復、地域活性化への貢献のために、グローバルな人の動きの再開、活性化が必要です。**
- そのためには、国内におけるGo Toトラベルの延長とともに、国際についても適切な感染拡大防止策を行ったうえで官民一体となった需要喚起策の展開が重要です。

- ✓ ビジネス・観光の往来再開を見据えた訪日外国人誘客促進施策
- ✓ 外国人が安心して日本に入学・滞在できる体制づくりへの支援
- ✓ 訪日プロモーションの実施（安心・安全な日本の魅力を海外に発信）
- ✓ MICE・地方への誘客施策 等

出入国制限の緩和

【要望】

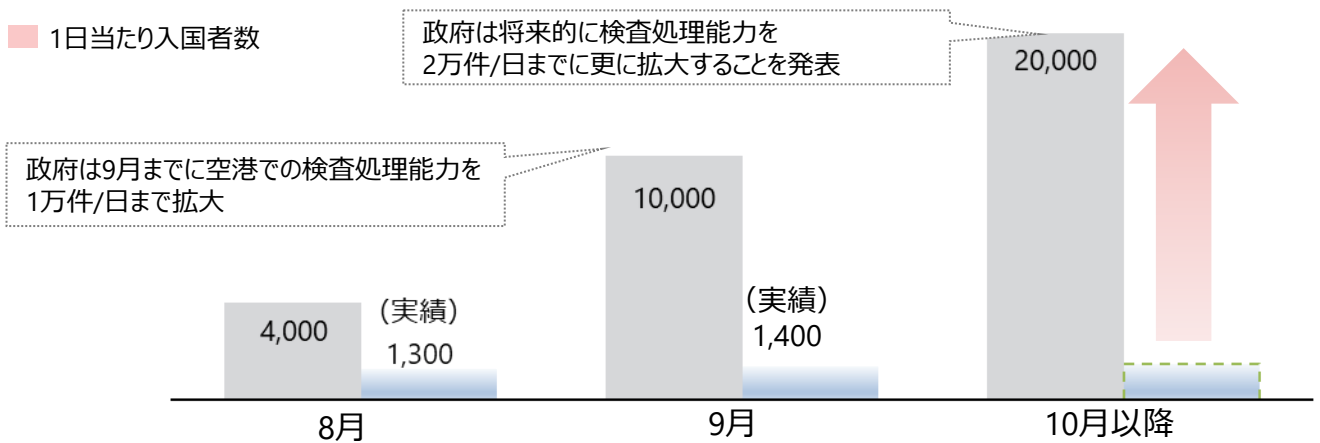
- ① 14日待機要請・公共交通機関使用制限の緩和
- ② ビジネストラック・レジデストラック導入の促進
- ③ 感染が限定的な国・地域との観光再開（日本人/訪日外国人旅行者）
- ④ 検査体制の更なる強化（検査処理能力向上、検査待機スペース確保 等）

- グローバルな人の動きを再開させる体制づくりを行うためには、検査処理能力の更なる拡大とともに、ウィズコロナを前提としたビジネス・観光両面の出入国の制限緩和が必要です。

入国時の検査処理能力と入国者数（1日当たり）

※報道および出入国管理統計表より定期航空協会にて作成

- 1日当たりの検査処理能力
- 1日当たり入国者数



3. 雇用調整助成金特例措置の延長

【要望】 雇用調整助成金特例措置の延長 (クーリング期間要件撤廃・生産指標要件の緩和)

- オリパラの成功、日本経済の回復、地域活性化に向けて、航空ネットワークを最大限活用するには、現在の雇用の維持が必要不可欠です。
- 航空事業は専門性を有する幅広い航空関連事業者を支えられており、業界全体への特例措置の延長が必要です。
- コロナ収束後の社会に柔軟に対応すべく、航空ネットワークの回復、社会貢献や地域振興に資する人材育成・活躍を促進しています。

当協会の使用状況

適用社 : 18社 / 全19社
受給額 : 約280億円
対象人員 : 約6.6万人 (適用率74%/会員社および系列社従業員数 約9万人)

航空業界の特徴

- ✓ 航空市場では、LCC（格安航空会社）等の様々な特色を持った会社が参入し、会社間の競争が促進されています。特に国際線は長年外航との熾烈な競争に晒される中、事業拡大をしてきており、グローバルレベルで競争可能な生産性を構築しています。
- ✓ 航空機の操縦、整備、客室乗務、グランドハンドリング、保安検査員など、高い専門性を有したスタッフにより運航が支えられ、また、マネジメントの役割を担えるまでには長きにわたる経験が必要です。経験の浅いスタッフだけで運航を維持することは出来ません。
- ✓ 人材や機材を一旦手放してしまうと、元の生産体制を構築するまでには、非常に長い準備期間が必要となります。

人材の活躍促進・育成

<人材の活用促進>

- ✓ 客室乗務員の地域事業への投入
- ✓ 人員が不足している他業種企業への出向 (コールセンター、ホテルコンシェルジュ 等)
- ✓ 空港への検疫業務、助成金手続業務への支援 等



(地域事業の支援)



(検疫業務の支援)

<人財育成>

- ✓ オンライン教育、語学教育 等

4. 令和3年度 税制要望

①新型コロナウイルス感染症による需要減の状況等を踏まえた所要の措置【事項要求】

[要望] 現行納税猶予の期限延長（再猶予） および令和3年の納税猶予

- ▶ 新型コロナウイルス感染症影響の収束時期が見通せず、資金繰りが厳しい状況が当面続くことが予想されるため、本措置は必須です。

②空港内において使用される特殊車両に係る軽油引取税の課税免除の特例措置【延長】

[要望] 本特例措置の3年間の延長

- ▶ 訪日外国人旅行者数6,000万人という政府目標達成のためには、航空機の受入環境の整備は喫緊の課題であり、本特例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

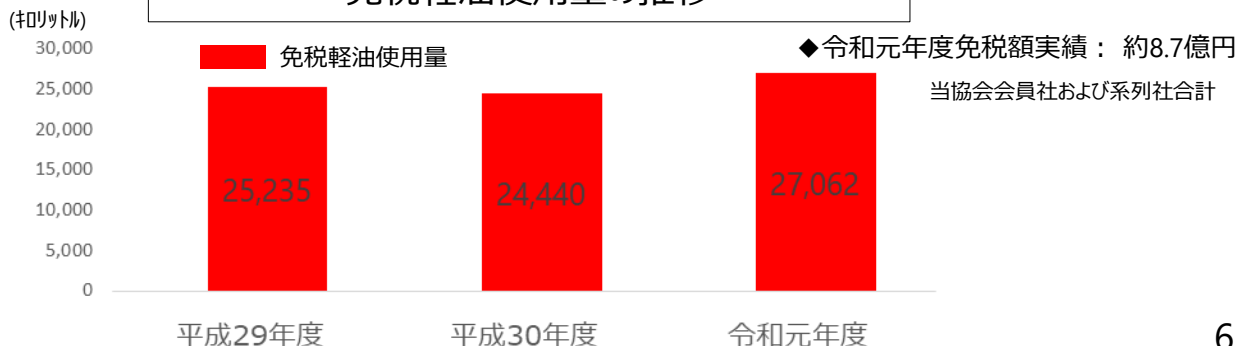


機体除雪車



◆ 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

免税軽油使用量の推移



4. 令和3年度 税制要望

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、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。

④ 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] 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（FAST TRAVELの推進等の強化）

- 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、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。

⑤ その他要望

[要望] 繰越欠損金の控除限度撤廃（他業界と連携）

- 令和2年度は巨額の欠損金が見込まれる中、少なくとも向こう数年間において控除上限を撤廃又は大幅に緩和すべきです。

