

平成 2 3 年度税制改正に関する要望

平成22年9月

定期航空協会

航空を取り巻く課題

国際競争力の確保・強化

- 本邦航空会社の国際競争力の強化が必要
- 航空自由化の進展により、航空業界における国際的な競争が一層激しさを増す中で、本来不可欠である諸外国とのイコールフッティングが置き去りのままである。
- 特に、航空機燃料税や航空機に係る固定資産税は、国際的にも極めて稀な制度であり、本邦航空会社の国際競争力強化に向けた大きな阻害要因となっている。

わが国航空ネットワークの維持

- 航空会社の自助努力によるネットワーク維持は限界
- これまでは、航空会社の内部補填スキームにてネットワークの維持を図ってきた。しかし、需要低迷等の環境変化により、航空会社の自助努力による赤字路線維持は限界に達している。

上記課題の解決により

成長戦略に掲げる「観光立国」の推進をはじめ、国内・国際における人流・物流の維持・拡大による地域経済の活性化、利用者利便の向上など、わが国経済全体に大きく貢献できる。

国際線競争力の確保・強化

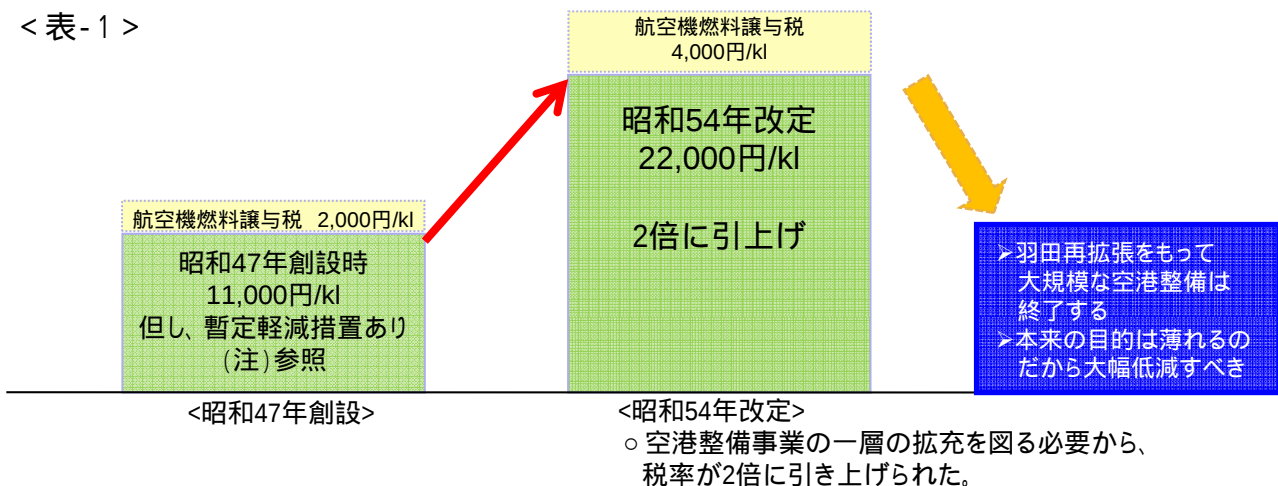
航空機燃料税の大幅低減について

[現行] 航空機に積み込まれる航空機燃料にかかる燃料税は、26,000円/kl
(特例措置を除く)

[要望] 航空機燃料税の大幅な低減

- 航空機燃料税は、航空輸送量の急激な増加および航空機の高速化・大型化の急速な進展に伴う空港整備を目的として設定されたもの。(表-1)
- しかし、配置的側面からの大規模な空港整備は既に終了し、その役割は終えている。
- 諸外国では極めて稀な制度であり、同制度がある米国でも、その水準は極めて低い。本邦航空会社の国際競争力を高める上で、大変大きな課題。(表-2)

< 表-1 >



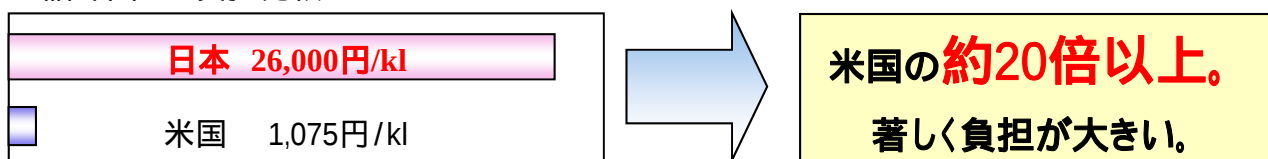
(注) 激変緩和の観点から、暫定軽減措置として、昭和47年度 5,200円/kl、2年目の昭和48年度 10,400円/klの税率を適用。
(航空機燃料譲与税を含む。)

< 表-2 >

航空機燃料税の有無

米国	英国	韓国	タイ	シンガポール
あり	なし	なし	なし	なし

諸外国との負担比較



為替レート 1.00USD = 92.55円 (2010年4月平均値)

国際線競争力の確保・強化

国際線就航機の固定資産税非課税化について

[現行] 固定資産税(航空機)の課税標準の特例措置

- ・国際線就航機のうち国際線就航時間割合が80%以上の航空機は本則の 1/5に軽減
- ・国際線専用機に準ずる(同95%以上)の航空機は2/15に軽減
- ・国際線専用機(同100%)の航空機は1/10に軽減

[要望] 国際線就航機の固定資産税非課税化

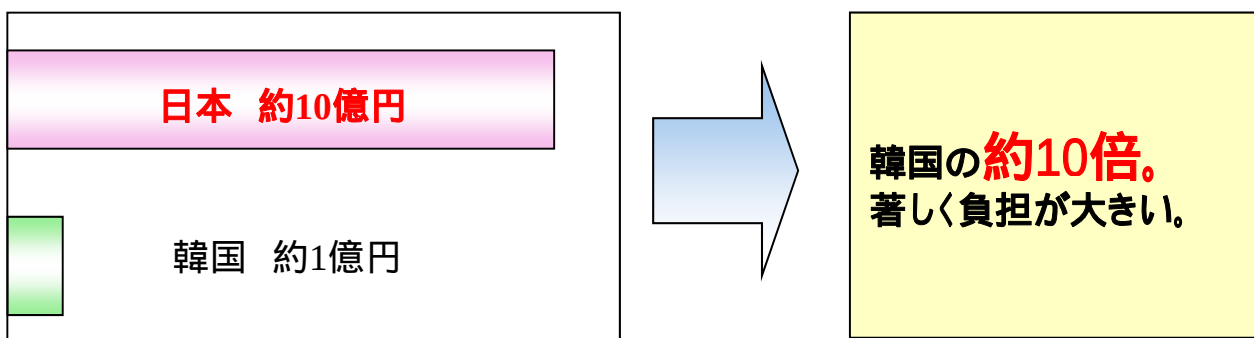
- 航空機に**固定資産税を課している国は極めて稀。**
- 同制度がある韓国でも、その水準は極めて低い。

航空機への固定資産税制の有無

米国 (一部の州)	英国	韓国	タイ	シンガポール
あり	なし	あり	なし	なし

ジョージア州、アリゾナ州等

諸外国との負担比較



上記の数値は、国内線用大型機(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

国際線競争力の確保・強化

国際線就航機の特別償却制度の導入について

**[要望] 国際競争力の強化のため、国際線就航機への特別償却制度の導入
償却率は、取得価額の30/100とする**

- 航空会社にとって、国際競争力の強化、安定した輸送力確保を図るためには、最新鋭機材の継続的な導入が必須。
- また、効率性に優れた最新鋭機材への更新は、航空会社の経営合理化の推進としても有効な手段。

最新鋭機材の性能(効率性)について

B787型機材



機材更新の効果

(例) **B767型機材** **B787型機材**

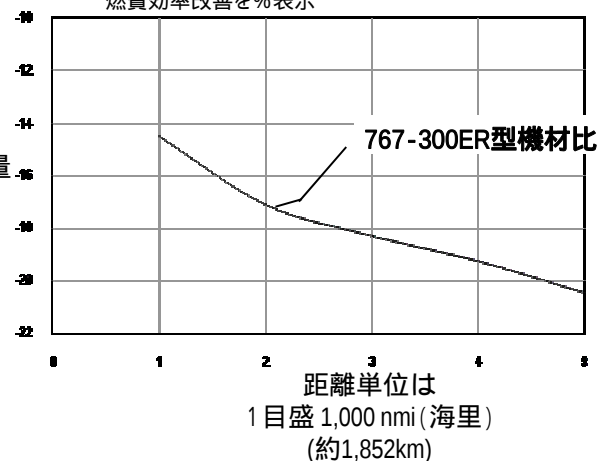
約20%の燃費効率改善

約20%のCO2削減

787-8型機材の燃油消費量削減効果データ

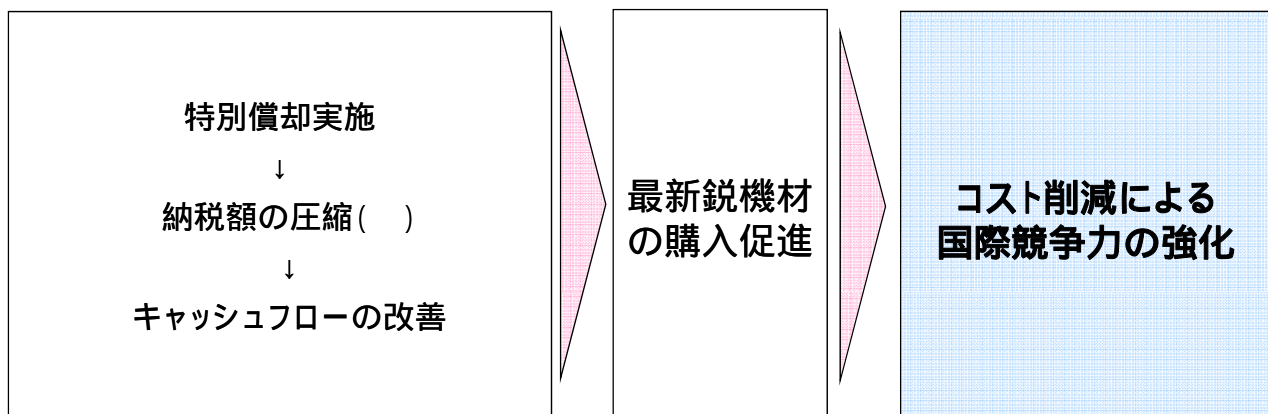
767-300ER機材を100とした場合の距離あたりの
燃費効率改善を%表示

旅客1名
あたりの
燃油消費量
削減効果
(%表示)



BOIENG社作成資料より

特別償却制度の効果



翌年度から7年均等で導入年度に軽減された法人税を納付していくこととなるので、
得られる効果は、「減税効果」ではなく「税の繰り延べ効果」である。

離島航空路

特定離島路線に係る特例措置の拡充 (航空機燃料税・固定資産税)

航空機燃料税

[現行] 本則の 3 / 4 に軽減 (26,000円/kl 19,500円/kl)

[要望] 免税

固定資産税

[現行] 最大離陸重量 70 t 未満

最初の 3 年間 1 / 3 に軽減、次の 3 年間 2 / 3 に軽減

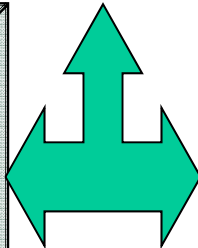
最大離陸重量 20 t 未満

最初の 3 年間 1 / 4 に軽減、次の 3 年間 1 / 2 に軽減

[要望] 非課税

離島路線の安定的な維持および離島地域の振興のためには
本措置が不可欠。

航空輸送は交通手段に制約の
多い離島地域において、住民
生活の安定や地域経済の
維持・発展を支える重要な
交通手段の一つ。

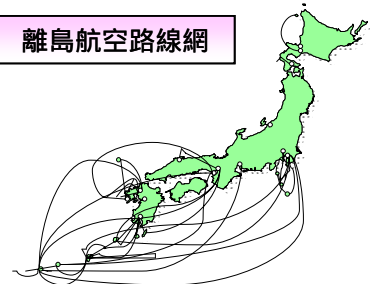


法制化に向け検討が進められ
ている交通基本法においても、
「離島住民にとっての空路は
生命線」というのが基本理念。

航空は離島住民の生活を支える重要な手段

路線数は54に達しており
離島住民の生活を支える交通手段
として重要な役割を担っている。

離島航空路線網

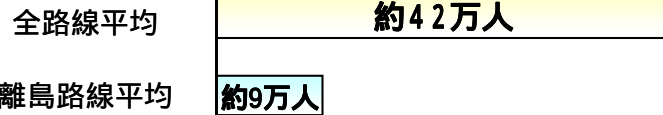


(イメージ)

一方、離島路線は需要規模が小さく、機材の最適化を行っても、コスト面において割高であるため、路線の維持が困難。

離島路線は需要規模が小さい

(一路線当たりの年間旅客数比較)



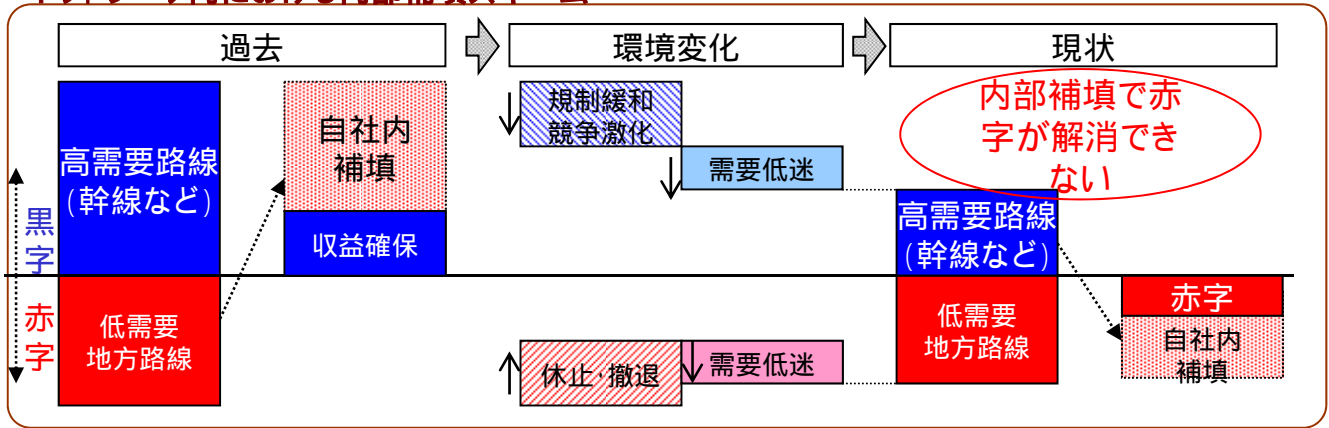
離島路線の機材は小さい

(一便当たりの座席数)



離島路線の維持は困難

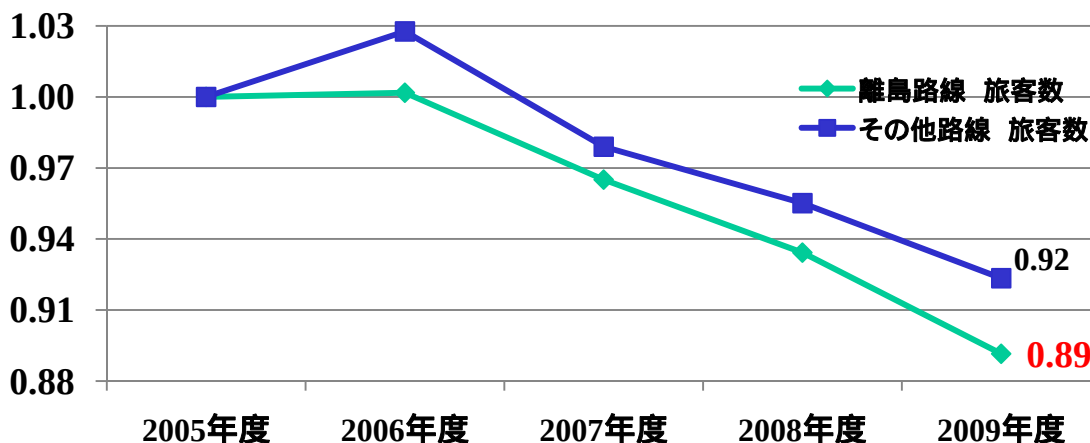
ネットワーク内における内部補填スキーム



- ・マーケットニーズに基づく航空ネットワーク構築を原則としながらも、公共交通機関としての利用者利便確保の観点から、内部補填スキームにてネットワークの維持を図ってきた。
- ・昨今の競争激化、需要低迷等の環境変化がある中で、航空会社として聖域のないコスト削減、航空機のダウンサイジングなどの自助努力をしているものの、赤字路線のネットワーク維持は限界となっている。

さらに、全国的に航空需要が低迷する中、離島路線の利用者数は大きく減少している。(離島路線以外の路線と比較して減少率が大い)

離島路線の利用者数は大幅に減少



その他

航空機の部品等に係る免税措置の延長 (関税)

[現行] 免税

[要望] 適用期限の延長(3年間)

わが国の航空会社が使用する航空機、装備品、また部分品等の殆どは外国製であり、輸入に頼らざるを得ない状況。
航空輸送の安全性確保と国際競争力維持の観点から、本措置は不可欠。

我が国の航空機関連の関税措置

無税
(関税定率法)

航空機



無税
(関税定率法)

装備品
(例: 原動機)

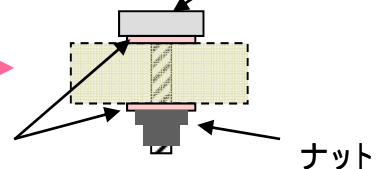


免税
(関税暫定措置法)

部分品 (例)

ボルト

ワッシャー



ナット

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ません。

諸外国の部分品等の関税措置

米国	英国	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: 協会調べ

その他

地球温暖化対策税について

- [要望] 国際線で使用する燃料は非課税**
国内線で使用する燃料は免税

国際間の公平な競争環境の確保の観点を考慮し、新たな負担を課すことのないよう、特例措置の創設を求める。

(航空を取り巻く状況)

- 航空機燃料の代替燃料が存在しない中、燃料課税を行っても使用燃料削減のインセンティブとはならない。**追加負担が増す一方で、本来の政策目的の達成には向かわない。**
業界全体で約114億円の負担増。(H21.12月環境省案 2,780円/kl)
- 航空機燃料には、既に化石燃料課税として諸外国では極めて稀な航空機燃料が課せられている。**国際競争力確保の観点を考慮する必要がある。**
- 同種のエネルギー税を課している諸外国の中には、公共輸送機関は免税としている国もある。

本邦航空会社は、これまでも環境問題に積極的に取り組み、着実に成果をあげてきた。今後もこうした取り組みを継続していく。

CO₂削減への取り組み

燃費効率のよい航空機への更新

(例) **B767** **B787** 約20%の燃費効率改善

B787は今後業界で約100機導入予定

その他取り組み事例



搭載物軽量化
軽量コンテナ導入



エンジン水洗による性能回復

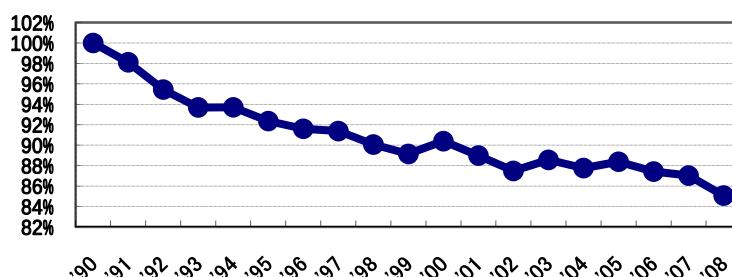


シミュレーター利用によるパイロット訓練



地上電源装置(GPU)の優先利用

環境自主行動計画実績 (*有効提供座席キロあたりCO₂排出量指数 1990年を100とした場合)



他方、今後の温暖化対策においては、航空用バイオ燃料の実用化が有効な施策であり、実用化促進に向け官民が連携して取り組む必要があり、航空業界としても積極的に協力していく予定。

その他

航空券連帯税(仮称)の導入について

〔要望〕 国際連帯税の創設にあたり、航空券連帯税の導入には強く反対

航空利用者は、国際的な人流・物流を通じ、直接的、また間接的に途上国の経済発展にも大きく貢献している。

こうした中で、仮に導入する場合には、以下の問題がある。

税の負担者と受益者の関連が不明確。

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ことが必要**である。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、**受益と負担の関係及び合理的理由が極めて不明確**である。

新成長戦略に反し、わが国の成長阻害要因にもなりうる。

新成長戦略の「観光立国・地域活性化戦略」において、観光を少子高齢化時代の地域経済活性化の切り札と位置付け、**訪日外国人を2020年初めまでに2,500万人まで伸ばす**ことを目標に掲げている。こうした観光立国への取り組みが推進されているにもかかわらず、仮にわが国に本税が導入された場合、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、**わが国の国際競争力の低下を招き、成長が阻害されることが大いに懸念され**、本邦航空会社の国際競争力も低下する。

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。