

平成 23 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（**新設**・**拡充**・**延長**）

（国土交通省）

制 度 名	航空機燃料に係る航空機燃料税率の引き下げ	
税 目	航空機燃料税	
要 望 の 内 容	<p>1 航空機燃料に係る航空機燃料税の税額について、平成 23 年度から平成 25 年度まで、15,000 円/キロリットル（現行 26,000 円/キロリットル）とする。</p> <p>2 沖縄路線航空機に積み込まれる航空機燃料に係る航空機燃料税の税率の特例 租税特別措置法第 90 条の 8 に定める沖縄路線航空機に積み込まれる航空機燃料に係る航空機燃料税の税額を、平成 23 年度から平成 25 年度まで、7,500 円/キロリットル（現行 13,000 円/キロリットル）とする。 〈内閣府との共同要望〉</p> <p>3 租税特別措置法第 90 条の 9 に定める「特定離島路線航空機」に積み込まれる航空機燃料に係る航空機燃料税の税額について、平成 23 年度から平成 25 年度まで、11,250 円/キロリットル（現行 19,500 円/キロリットル）とする。</p> <p>【関連法令】 航空機燃料税法 第 11 条 租税特別措置法 第 90 条の 8 租税特別措置法 第 90 条の 9</p>	
	平年度の減収見込額 （うち沖縄分） （制度自体の減収額）	▲35,000 百万円 （▲3,526 百万円） （▲9,700 百万円）

新設・拡充又は延長を必要とする理由

(1) 政策目的

○世界の潮流

- ・世界では、航空自由化が進展し、航空会社間のグローバルな提携が進む一方で、LCCが世界各地で台頭し、航空業界はグローバルなレベルで競争が激化している。

○我が国の現状

- ・我が国は、最大のゲートウェイである首都圏空港の容量制約が原因で航空自由化に遅れを取っていたところ、国土交通省成長戦略会議は、成田の30万回化、羽田の24時間国際拠点空港化をきっかけに首都圏空港を含むオープンスカイを推進する方針を提言している。
- ・地元合意等を前提に、早ければ平成26年度中にも見込まれる成田の30万回化時点で、主要国との間でオープンスカイが実現する可能性があり、これにより我が国の航空業界も本格的な大競争時代に突入する見込みである。
- ・しかしながら、我が国航空会社は、自己改革に遅れを取った結果、人件費、燃料費、機材費等、どの費用項目においても世界の主要航空会社と比較して高い水準であるとともに、燃料課税の手法としては世界的にも希有な航空機燃料税が重い負担となることにより、国際的に比較して高コスト体質であり、収益力が弱く、国際競争力が大幅に低下している。

○国際競争力強化のための集中改革の実施

このため、平成23年度～平成25年度を「集中改革期間」と位置付け、我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化を実現する。

・航空会社の自己改革

我が国航空会社は、「集中改革期間」内において、人件費、機材費、燃料費等、あらゆる分野におけるコスト削減努力を集中的に実施し、グローバルベースで優位な収益体質を構築する。

・航空行政の改革

国は、「集中改革期間」内において、成長戦略に基づく航空行政の改革を推進し、徹底的なオープンスカイの推進、首都圏空港の機能強化、関空・伊丹の経営統合等を実現する。

・集中改革の促進のための緊急的支援

航空機の安全運航の確保に不可欠な事業等を除き、整備事業の凍結等により財源を確保することで、「集中改革期間」に限り、燃料課税の手法としては、世界的にも希有な航空機燃料税について、大幅な軽減を緊急的に実現する。

		(2) 施策の必要性 <ul style="list-style-type: none"> 我が国がアジアのゲートウェイ国家として、ヒト・モノ・カネを取り込みつつ、持続的に発展していくためには、我が国の拠点空港を中心としたグローバルネットワークの拡大と競争力ある航空サービスの安定的提供が必須条件である。 そのためには、平成26年度以降の本格的な大競争時代の到来を見据え、我が国航空会社がネットワークの拡大やLCCへの進出による低運賃サービスの展開等、反転攻勢に打って出られるよう経営の抜本的な筋肉質化を実現することが急務である。 このため、我が国航空会社の自己改革と、それを前提とした緊急的支援方策として航空機燃料税の税率の引き下げを実施することが不可欠である。 	
今 回 の 要 望 に 関 連 す る 事 項	合 理 性	政策体系における政策目的の位置付け	政策目標 「国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化」 施策目標 「航空交通ネットワークを強化する。」 我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化により、我が国の拠点空港を中心としたグローバルネットワークの拡大と競争力ある航空サービスの安定的提供を実現し、我が国経済の国際競争力の強化、観光立国の推進、国際交流の拡大等に寄与する。
		政策の達成目標	グローバルマーケットに占める我が国航空会社のシェアを概ね6%程度に倍増する。
		租税特別措置の適用又は延長期間	平成23年度から平成25年度までの3年間
		同上の期間中の達成目標	グローバルマーケットに占める我が国航空会社のシェアを概ね3%程度で維持する。
		政策目標の達成状況	
	有 効 性	要望の措置の適用見込み	航空機燃料税を負担する我が国航空会社についてあまねく適用される。
		要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	一般的に、国際線を運航する航空会社は、国際線事業のリスク分散やネットワーク効果を高める観点から、安定した国内線事業を経営基盤とするビジネスモデルであり、航空機燃料税に係る負担軽減は国際競争力の強化に有効である。また、成長マーケットである国際線事業への新規航空会社の参入促進を図る観点からも、我が国航空会社についてあまねく適用される航空機燃料税に係る負担軽減は有効である。
	相 当 性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	<ul style="list-style-type: none"> 国際線就航機に係る固定資産税の軽減(拡充要望中) 国際線就航機に係る特別償却制度(新設要望中) 関税に係る免除措置(延長要望中)
予算上の措置等の要求内容及び金額		我が国航空会社の国際競争力強化のための予算は措置されていない。	

		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	
		要望の措置の妥当性	<p>航空機燃料税は、燃料課税の手法としては世界的にも希有な制度であり、我が国航空会社について競争条件のイコールフットイングを確保する観点から、航空機燃料税に係る負担軽減は妥当である。また、航空機燃料税の税額については、昭和54年に空港整備の一層の拡充を図る観点から2倍に引き上げられたものであり、これまでの空港整備により全国で98の空港が供用される等、概成したと考えられること、また、本年10月の新滑走路の供用開始により羽田空港の容量拡大のための整備に一つの区切りがつくことを踏まえ、税額を元に戻すことは妥当である。</p>
これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項		租税特別措置の適用実績	<p>航空機燃料税について、次のとおり軽減措置を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 沖縄路線 本則の1/2に軽減(H24.3.31期限) 軽減額 H18 4社/9,535百万円 H19 3社/9,625百万円 H20 4社/9,455百万円 ・ 離島路線 本則の3/4に軽減(H23.3.31期限) 軽減額 H18 10社/982百万円 H19 10社/986百万円 H20 10社/997百万円
		租税特別措置の適用による効果(手段としての有効性)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沖縄路線について 沖縄路線(沖縄—本土)の航空機燃料税の軽減措置は、航空運賃の低廉化を通じ、本土からの安定的な観光客の確保のために有効な手法である。 ・ 離島路線について 離島路線の航空機燃料税の軽減措置は、離島住民の生活や地域の産業を支える重要な交通手段である離島路線の維持を図るために有効な手法である。
		前回要望時の達成目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沖縄路線について 沖縄地域の経済活性化の促進 ・ 離島路線について 離島路線の維持による利用者利便の向上
		前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沖縄路線について 沖縄路線の旅客数は、国内路線と比較し、順調に推移中。 ・ 離島路線について 当該特例措置をはじめとする総合的な対策の実施により、特定離島路線については、路線総数、運航便数及び旅客数について、一定の水準が保たれている現状にあり、離島路線維持による利用者利便の維持が図られている。
		これまでの要望経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沖縄路線について 平成9年度制度創設 平成11年度軽減率引上げ(15,600円/キロメートル→13,000円/キロメートル) 平成14、19年度 5年間の延長 ・ 離島路線について 平成11年度制度創設 平成13、15、17、21年度税制改正において措置を2年間延長