

航空券連帯税について

一橋大学大学院商学研究科
教授
山内弘隆



HITOTSUBASHI
UNIVERSITY

国際連帯税vs.国際人道税



国際連帯税

- 個別消費税
- 目的税(が想定されているケースが多い)
 - 国際的支援
 - 使途の範囲、額について裁量が残される
- 課税権自体に明確な言及はない
- 相対的優位性
 - 仕組の単純性
 - 導入の容易性

国際人道税

- 消費税、付加価値税
- 目的税的運用(が想定されている)
 - 国際的支援
 - 歳入の全額が特定目的に支出となることが想定される
- 「国際社会が持つ課税権」を前提
- 相対的優位性
 - 消費課税における中立性の確保
 - 国内課税vs.国際非課税
 - 国による運用上の裁量を回避



国際人道税

- 消費課税における中立性の確保
 - 国内課税vs.国際非課税
 - ← 課税ベースは関連する財一般であるべき
 - 中立性確保のための条件
 - ← 税率、既存の個別消費税との関係
- 国際的な課税権の概念
 - 国際社会の課税権とは？
 - EUにおける交通関連課税からの問題提起
 - トラック課税問題
 - 環境関係費用負担問題、インフラストラクチャー費用負担
 - 国際航空輸送における上空通過料の問題
- 目的税的取扱の合理性は？



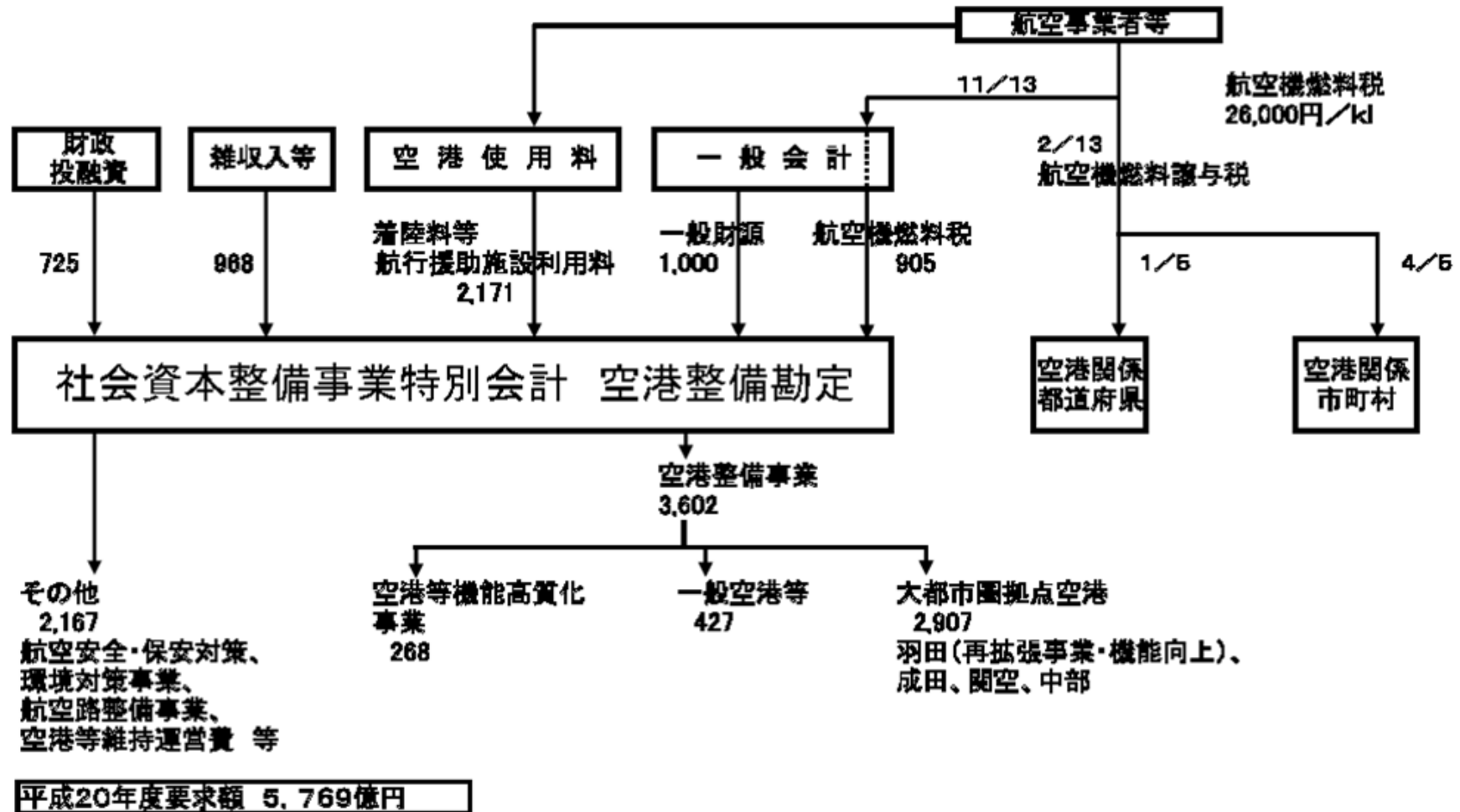
国際連帯税(航空券連帯税)

- 個別消費税であること
 - 国際航空輸送(国内を含むケースも考えられる)に特定して課税する根拠とは
- 特定目的税の意義
 - 気候変動、貧困、疫病等の課題解決という社会的目的達成のための費用負担は、広く行われるべきではないか
 - 航空券連帯税により、航空利用者の負担とすることについては、受益と負担の関係が不明確
- 航空事業者固有の課税との関係
 - 空港整備勘定の存在
 - 税と利用料金の組合せ
 - インフラストラクチャーの費用負担と課税

空港整備勘定



(単位: 億円)



航空機燃料税の問題

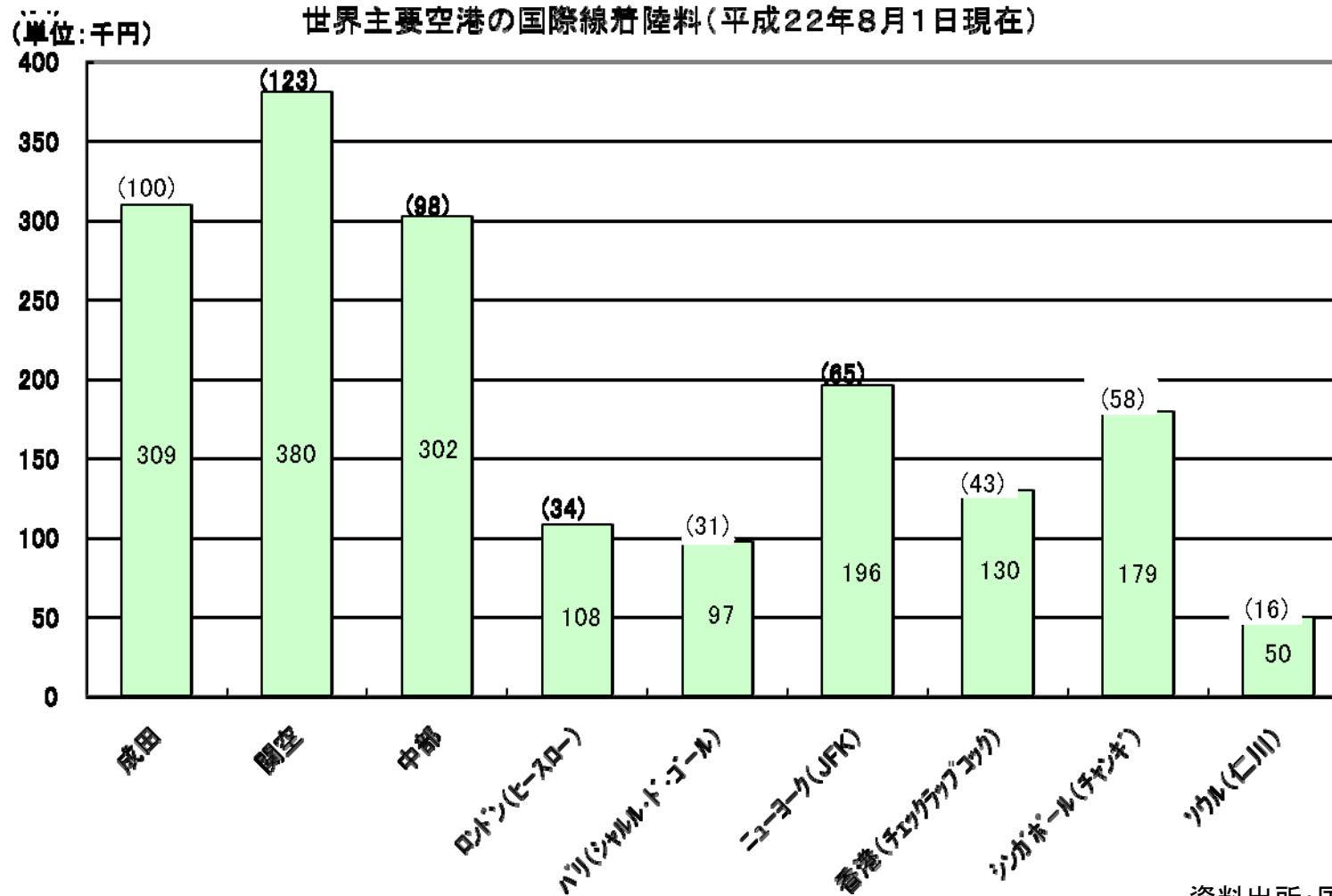


航空機燃料税は世界的に希有な制度。航空会社は、特に航空機燃料税の大幅軽減を強く主張。

日本		ドイツ		英国		米国(シカゴ)		韓国	
単位:JPY		単位:JPY		単位:JPY		単位:JPY		単位:JPY	
①	本体価格 55,204 <small>(94.84×93/159×1000)</small>	①	本体価格 55,204	①	本体価格 55,204	①	本体価格 55,204	①	本体価格 55,204
②	石油石炭税 JPY 2040 /kl 2,040	②	Energy TAX EUR 680 /kl (航空燃料は免税) 0	②	Fuel Tax GBP .00 /kl (ジェット燃料は無税) 0	②	Lust Tax USD .001 /ガロン (地下埋蔵税:連邦) 24	②	石油輸入賦課金 本体価格の 3% (関税) 137
③	航空機燃料税 JPY 26000 /kl 26,000			③	Excise Tax GBP .00 /kl (物品税) 0	③	Fuel Tax USD .043 /ガロン (航空機燃料税:連邦) 1,051	③	石油事業基金 KRW16,000 KI 1,328
④	消費税 (①+②)× 5% 2,862	③	VAT (①+②)× 19% (付加価値税) 10,489		VAT (①+②)× 17.5% (付加価値税) 9,661	⑤	消費税 (①~③)× 10.25% 5,769	④	VAT (①+②+③)× 10% (付加価値税) 5,667
支払い総額 86,106		支払い総額 65,693		支払い総額 64,865		支払い総額 62,049		支払い総額 62,336	

出典: 定期航空協会

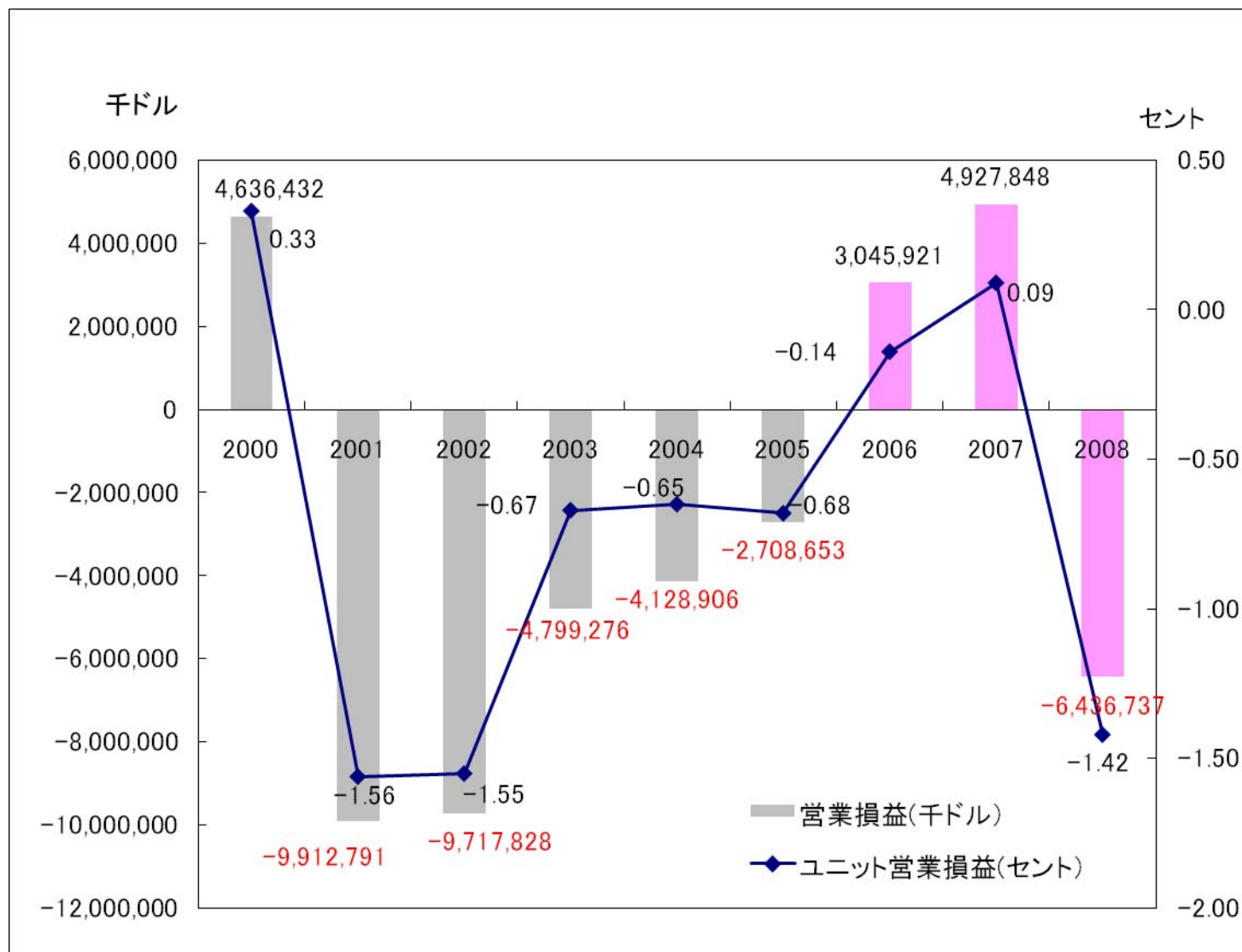
航空輸送におけるいわゆる「公租公課問題」



資料出所: 国土交通省資料

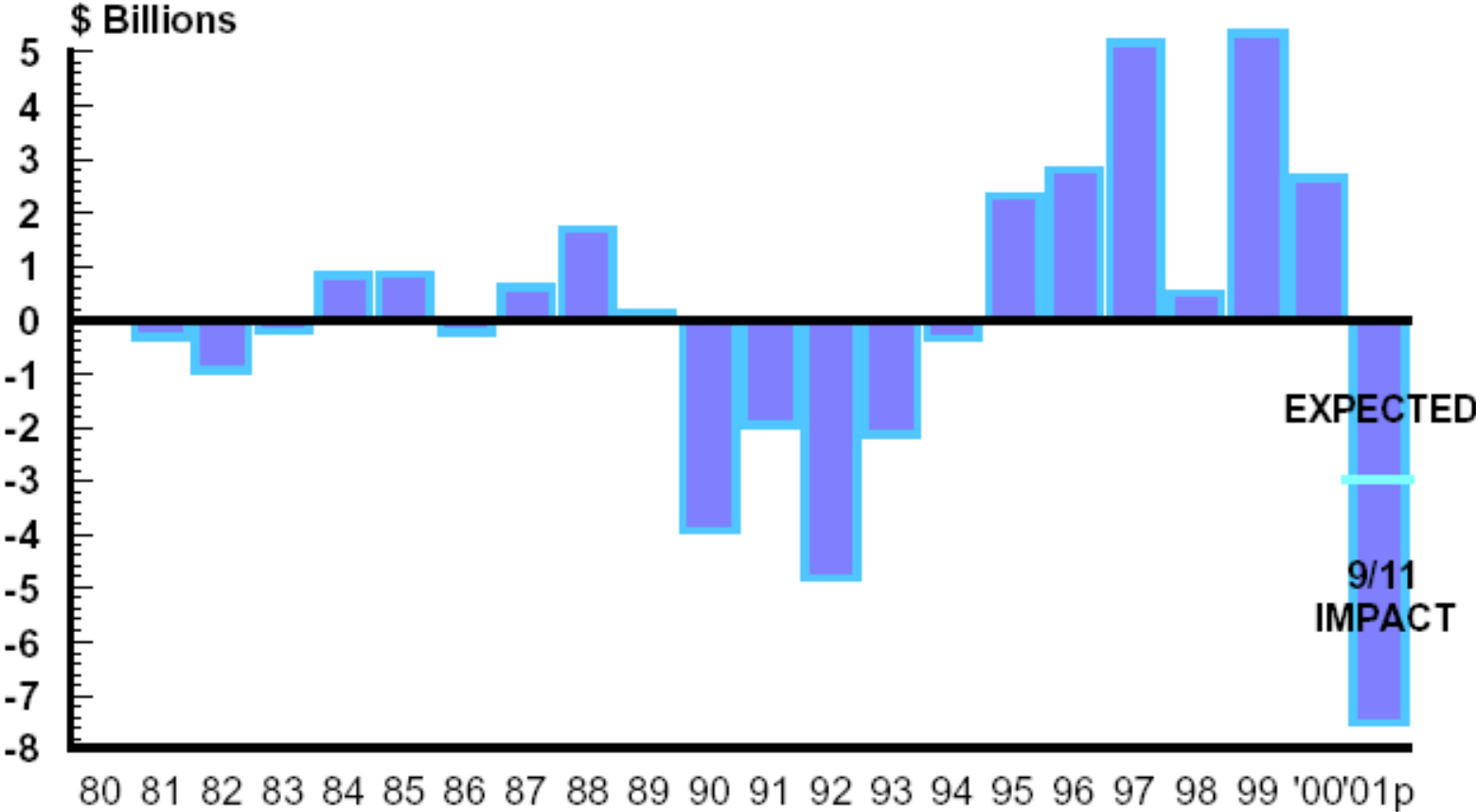


米6大ネットワークキャリア(営業損益)



Hitotsubashi 資料出所: (財)運輸政策研究機構国際問題研究所『アメリ航空産業の現状と今後の展望』2009年

米航空企業の損益状況の推移(1980～)



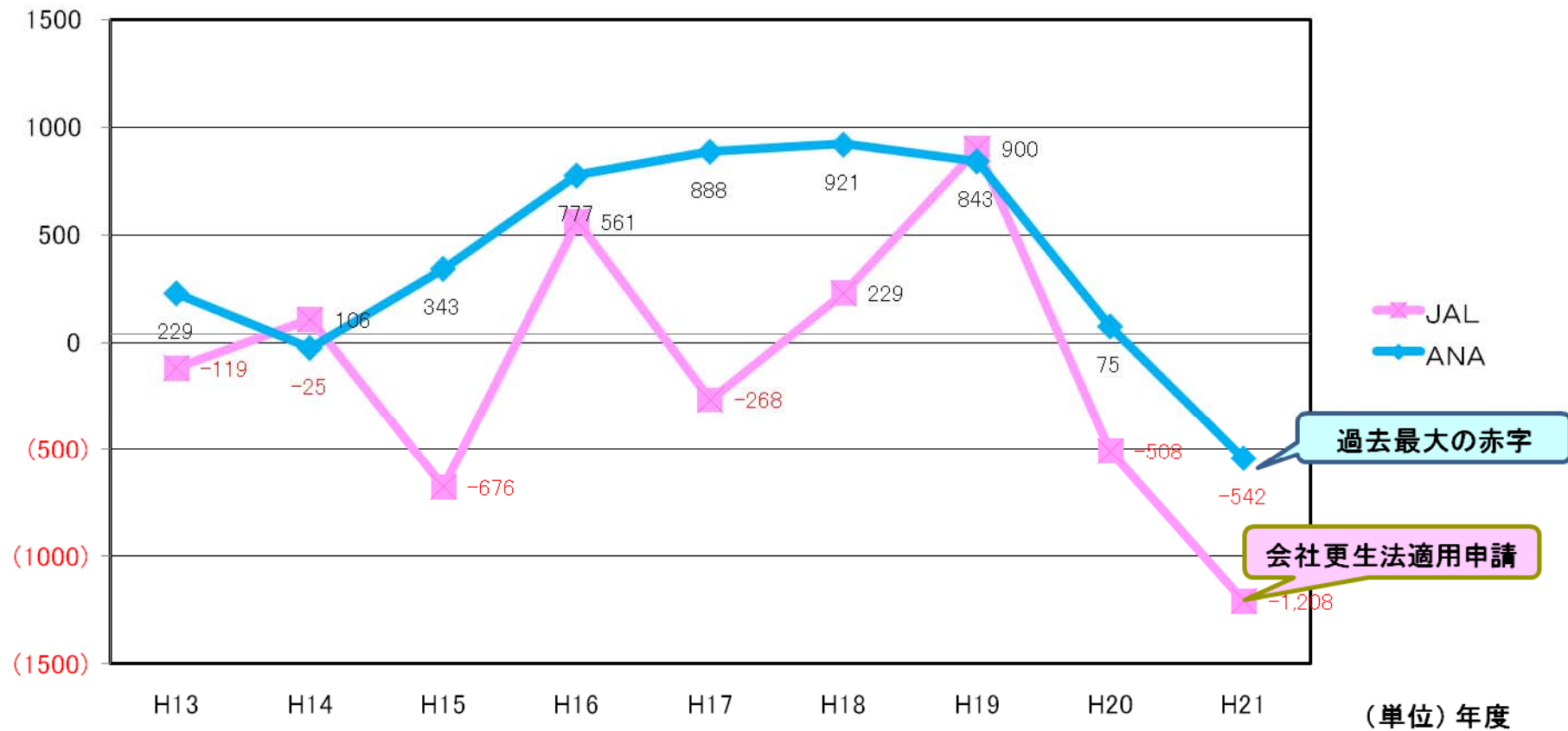
資料出所: Air Transportation Association

日本航空及び全日空の営業損失の推移



HITOTSUBASHI
UNIVERSITY

(単位)億円



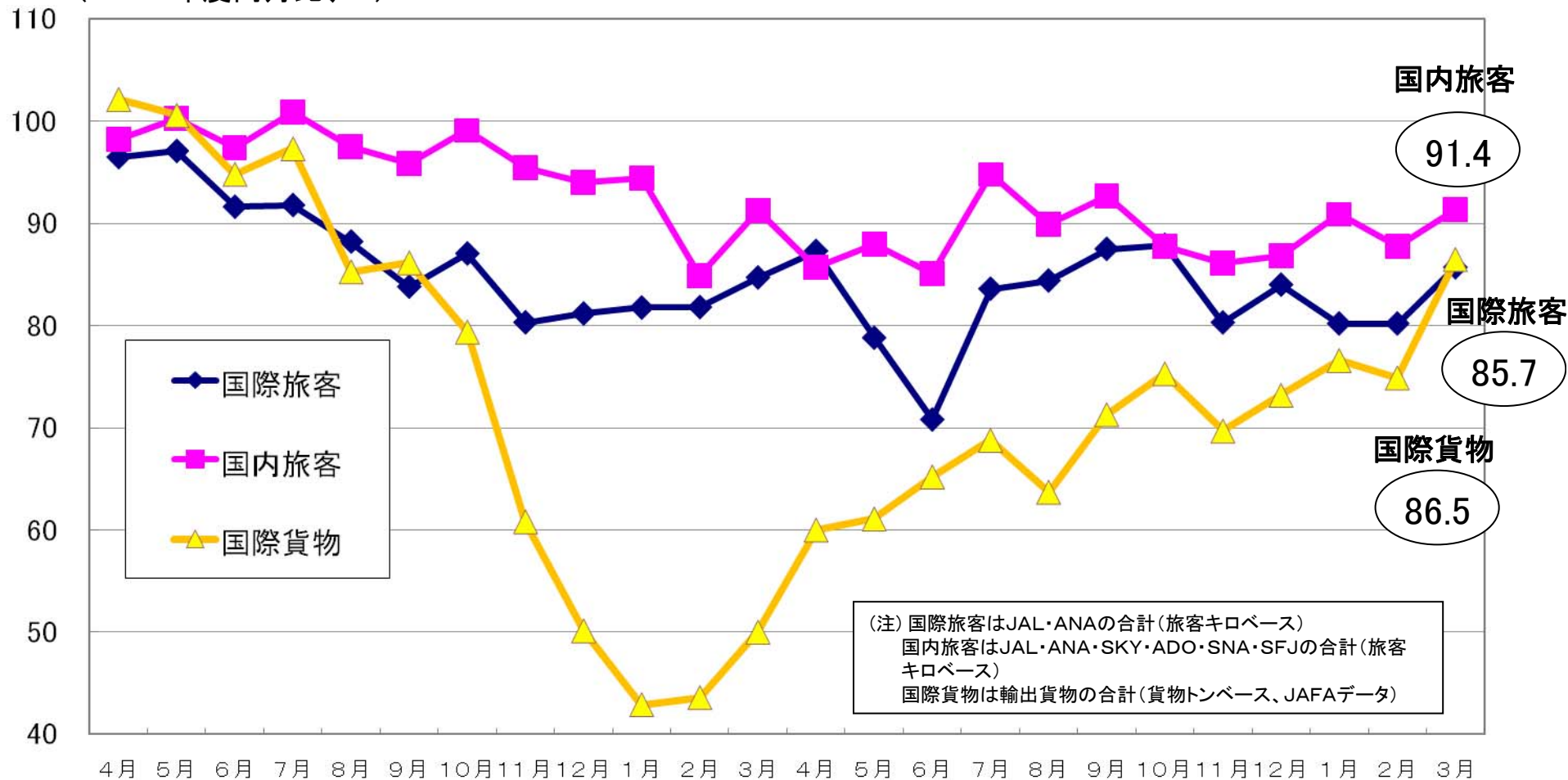
出典: 日本航空、全日空有価証券報告書



Hitotsubashi University

リーマンショック以後の航空需要のトレンド

(2007年度同月比、%)



(注) 国際旅客はJAL・ANAの合計(旅客キロベース)
 国内旅客はJAL・ANA・SKY・ADO・SNA・SFJの合計(旅客キロベース)
 国際貨物は輸出貨物の合計(貨物トンベース、JAFADAデータ)

(2008年)

(2009年)

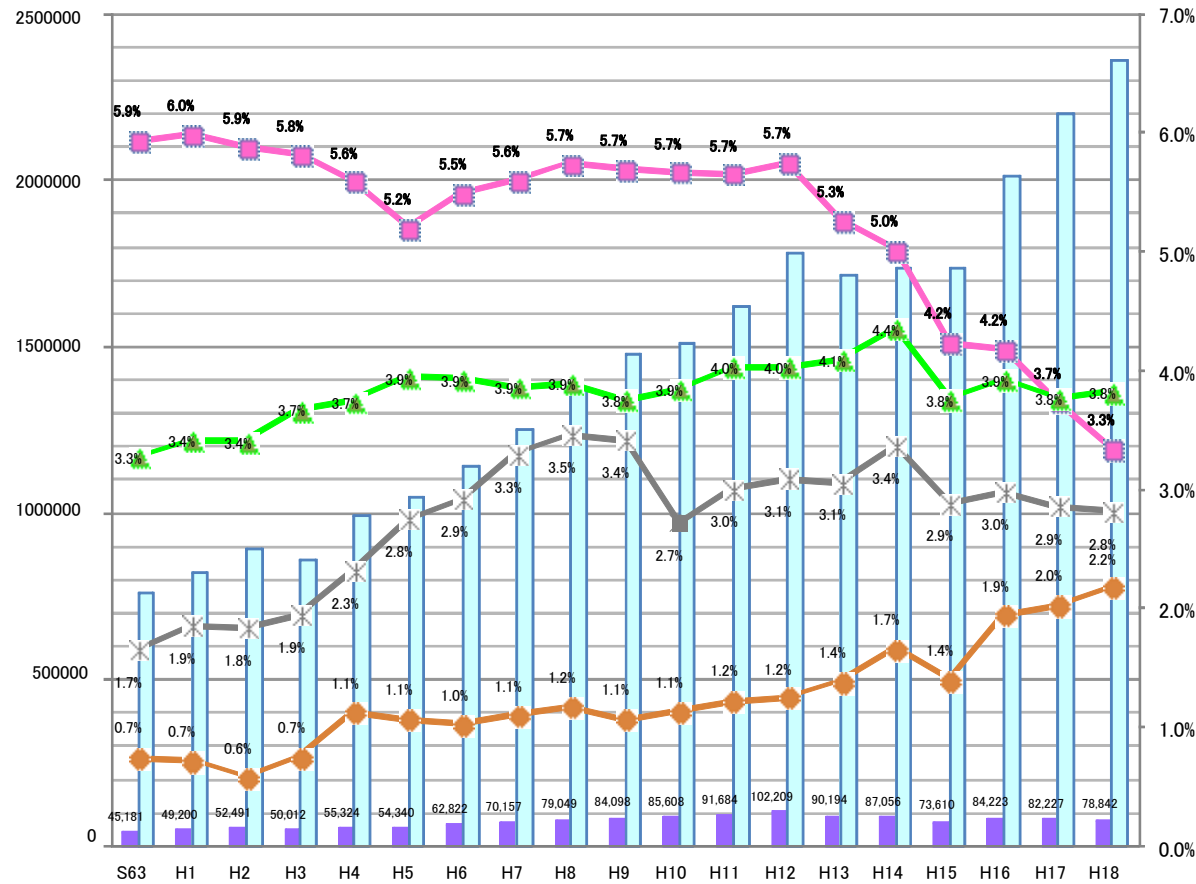
(2010年)

国際競争力の観点



世界の国際航空に占めるアジア諸国航空企業シェア(旅客キロ)

(単位)百万人キロ



【出典】
ICAO, Civil Aviation Statistics of the World
(1999年まで)
ICAO, Annual Report of the Council
(2000年から)
【注】定期便による実績

■ 日本(実数)
■ 世界(実数)
■ 日本が世界に占めるシェア
■ シンガポールが世界に占めるシェア
■ 韓国が世界に占めるシェア
■ 中国が世界に占めるシェア



航空産業の国際競争力の観点からの検討

新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)

(3) アジア経済戦略

【2020年までの目標】

『アジア太平洋自由貿易圏(FTAAP)を構築』、『アジアの成長を取り込むための国内改革の推進、ヒト・モノ・カネの流れ倍増』、『「アジアの所得倍増」を通じた成長機会の拡大』

(アジア市場一体化のための国内改革、日本と世界とのヒト・モノ・カネの流れ倍増)

同時に、日本国内においても、アジアを中心に世界とのヒト・モノ・カネの流れの障壁をできるだけ除去することが必要である。ヒト・モノ・カネの日本への流れを倍増させることを目標とし、例えば、その流れの阻害要因となっている規制を大胆に見直すなど、日本としても重点的な国内改革も積極的に進める。具体的には、羽田の24時間国際拠点空港化やオープン・スカイ構想の推進、ポスト・パナマックス船対応の国際コンテナ・バルク戦略港湾の整備等により、外国人観光客やビジネスマン等のヒトの流れやモノの流れを作り出す。(中略) 加えて、金融や運輸等のサービス分野の国際競争力を強化し、その流れの円滑化を図る。さらには、アジアや世界との大学、科学・技術、文化、スポーツ、青少年等の交流・協力を促進しつつ、国際的に活躍できる人材の育成を進める。

平成23年度国土交通省税制改正要望(主要項目)(抄)

I 成長戦略促進税制

1. 海洋・航空分野

- ① 国際競争力強化のための航空機燃料税の引き下げ、外航海運に係るトン数標準税制の拡充