

# 平成22年度税制改正に関する要望

定期航空協会

# 1. 国内線就航機に係る課税標準の特例措置の延長・拡充 (固定資産税)

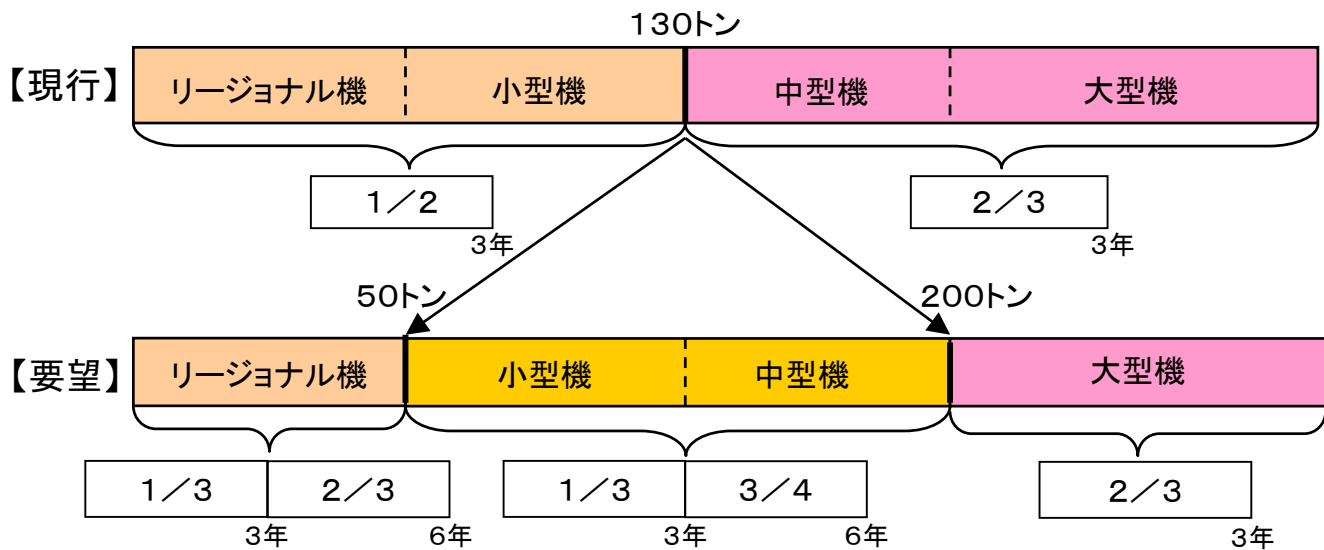
**【現行】** 130トン以上:最初の3年間 2/3に軽減  
 130トン未満:最初の3年間 1/2に軽減

**【要望】 適用期限の延長(2年間)**







200トン以上:最初の3年間 2/3に軽減  
 50トン以上200トン未満:最初の3年間 1/3、次の3年間 3/4に軽減  
 50トン未満:最初の3年間 1/3、次の3年間 2/3に軽減  
 (2006年1月2日以降に導入した航空機に適用する)

航空ネットワークの維持と本邦航空会社の国際競争力確保の観点から、本特例措置は不可欠です。また、ローカル路線が減少傾向にある中、特に、当該路線を担う航空機に対する特例措置の拡充が必要です。

◆拡充要望の概要

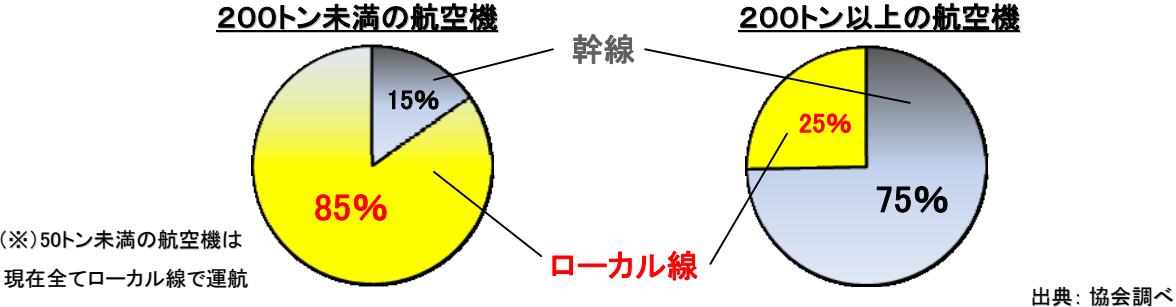


◆代表的な航空機

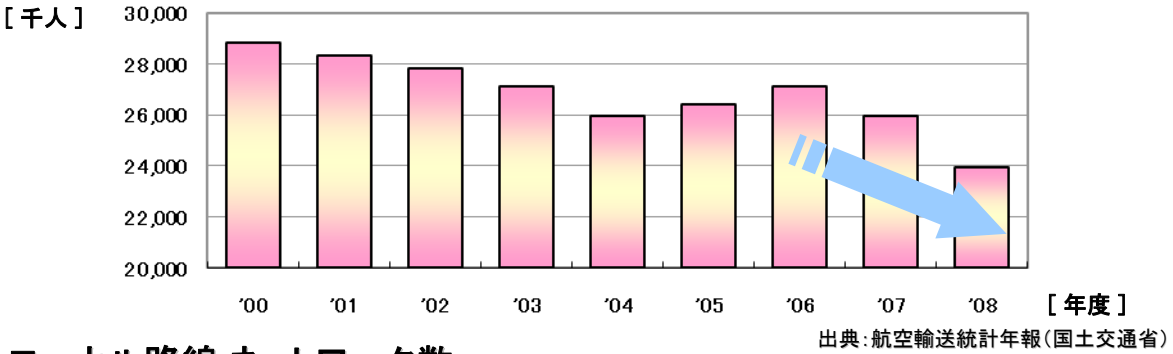
<リージョナル機>	<小型機>	<中型機>	<大型機>
ERJ:36トン 	B737-800:71トン 	B787-8: 165~175トン(推定) 	B777-300:234トン 
DHC8-Q400:29トン 		B767-300:130トン 	
※MRJ:41トン(2014年~)			

世界同時不況により、航空需要が著しく落ち込むとともに、  
地方都市間を結ぶ路線は特に減少しています。

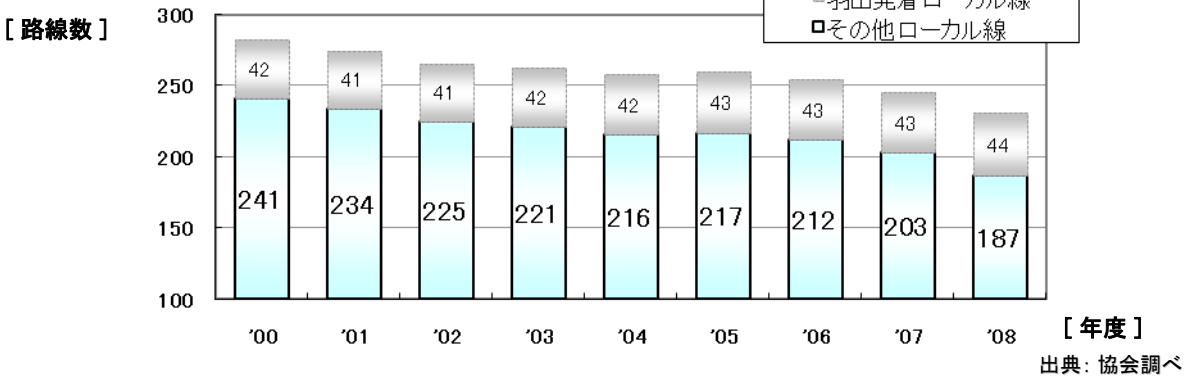
◆航空機別の運航回数割合



◆ローカル路線 旅客実績(羽田発着を除く)



◆ローカル路線 ネットワーク数



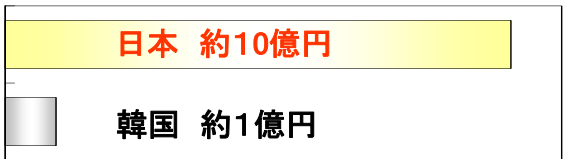
また、航空機に**固定資産税を課している国は極めて稀で、**  
負担水準も我が国と比べて低位になっています。

◆固定資産税制の有無

英国、ドイツ、フランス、シンガポール、オーストラリア	なし
韓国、米国(一部の州)	あり

出典：協会調べ

◆諸外国との負担比較



※ 国内線用大型機(取得価額250億円)の導入後10年間の累計納税額

## 2. 交通バリアフリー設備（航空機）の特別償却制度の延長 （法人税等）





**[現行]** 客席数60席以上のバリアフリー基準※<sub>1</sub>を満たす航空機に係る20%特別償却（航空機取得価額20%相当額に対する20%特別償却）

**[要望]** 適用期限の延長（2年間）

※<sub>1</sub>「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく公共交通移動等円滑化基準

高齢者や障害者等の航空機を利用した移動の円滑化を促進することは、公共交通機関としての航空会社の責務です。バリアフリー対応型航空機の導入促進に、本制度は欠くことのできないものとなっています。

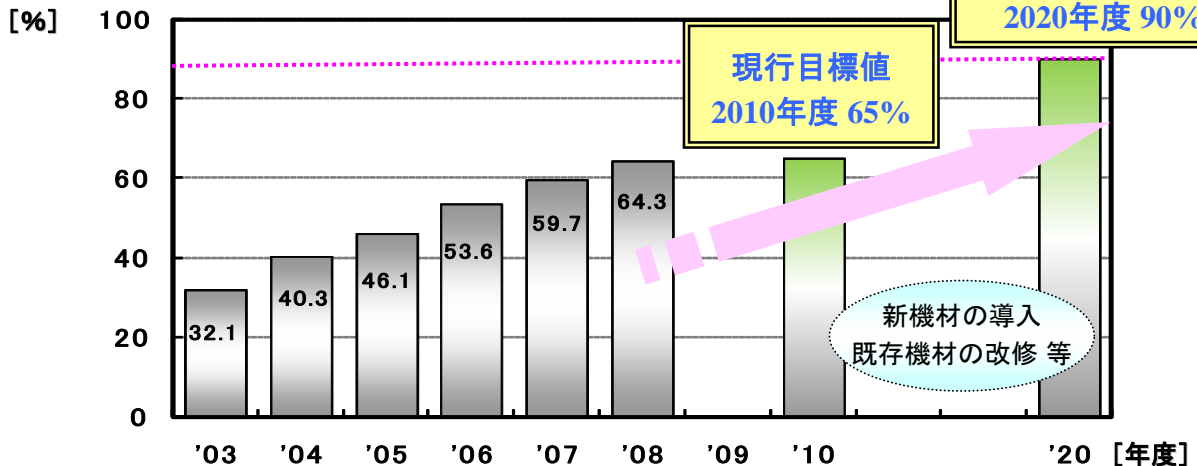
### ◆航空機に装備しなければならない主な障害者対応設備

	可動式肘掛	車椅子 （機内備付け）	運航情報 提供設備	車椅子利用者 対応便所
客席数30以上	○（注1）	—	○	—
客席数60以上	○（注1）	○	○	○（注2）
各種設備 （具体例）				

（注1）通路に面する客席の半数以上

（注2）機内通路が2以上の航空機の場合

### ◆バリアフリー基準の適合状況



（注）'08までは実績値

出典：協会調べ（協会加盟会社ベース）

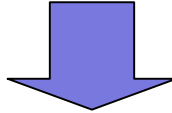
## 航空機燃料税について

(従来からの継続要望および主張)

- 航空機燃料税は、空港整備等の財源に充当するために設けられたもの。
- しかし、新空港建設等の大規模空港整備は一巡し、今後の空港整備費は大幅に減少する中にある場合は、その役割は終わっているものと考えられる。
- また、**諸外国では極めて稀**な税制であり、同制度がある米国でも、その水準は極めて低く、本邦航空会社の国際競争力を高める上での課題。

### (税率)

- \*日本: 26,000円/kl (例:羽田-新千歳 約22万円(B767-300型機))
- \*米国: 約1,360円(11.62米ドル)/kl (日本の約20分の1)



## 航空機燃料税の大幅な低減が必要

### <参考> ※租税特別措置法に定めるその他特例措置

#### 1. 本土・沖縄本島路線航空機に係る特例措置 (航空機燃料税)

- 内容: 本則の1/2に軽減(26,000円/kl⇒13,000円/kl)
- 目的: 沖縄経済振興策の一環として、本土からの観光客の安定的確保  
\*沖縄振興特別措置法(平成14年4月1日施行)に基づく措置
- 期限: 5年間の時限措置(平成24年3月31日)

#### 2. 特定離島路線航空機に係る特例措置 (航空機燃料税)

- 内容: 本則の3/4に軽減(26,000円/kl⇒19,500円/kl)
- 目的: 離島住民の生活の安定に資する路線維持
- 期限: 2年間の時限措置(平成23年3月31日)

## 地球温暖化対策について

(従来からの継続要望および主張)

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ました。今後もこうした取り組みを継続していきます。

### ◆CO<sub>2</sub>削減への取り組み

#### ①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

#### ②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

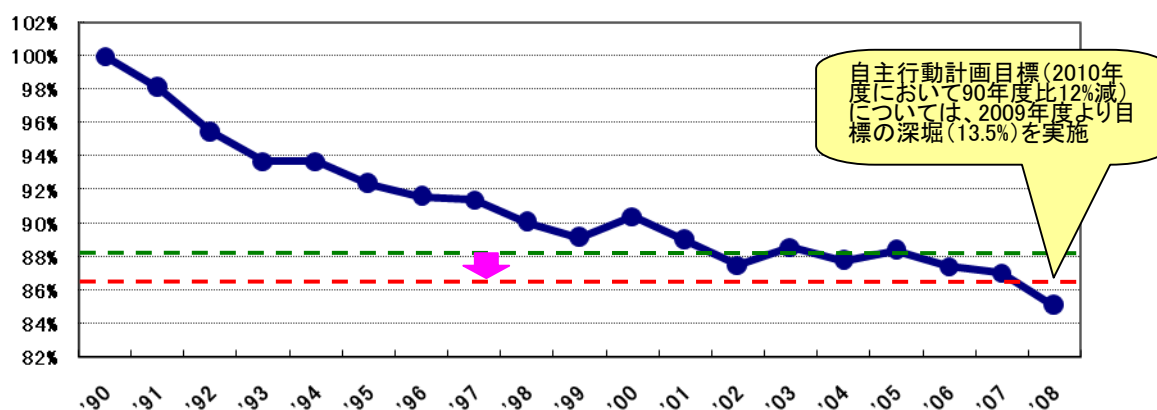


シミュレーター利用に  
よるパイロット訓練



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CO<sub>2</sub>排出量指数 1990年を100とした場合)



今後、航空業界では独自の規制として  
欧州排出権取引制度の導入が予定されています。

### ◆欧州排出権取引制度(EU-ETS)

適用開始: 2012年からEU域内を離着陸する全ての便に適用

排出枠: 全運航者の2004-06年の平均CO<sub>2</sub>排出量の97%(2012年)、95%(2013年)

各運航者への割当量: 排出枠を各運航者の2010年の輸送トンキロ比率で按分した量

制度にかかわる支出: 各運航者の割当量の15%(2012年)相当量をEU管理国から購入

地球温暖化対策にあたっては、交通モード間及び国際間の公平な競争環境を確保し、税・排出権取引などの重複による過度な負担とならないよう総合的な観点から慎重に検討することを求めます。