

令和5年度関税率・関税制度改正要望事項調査票（適用期限のある関税制度の延長）

要望元：製造産業局 航空機武器宇宙産業課

品名（関税率関係）又は 制度名（関税制度関係）		航空機部分品等の免税								
改正要望の内容		関税暫定措置法第4条において、令和5年3月31日に適用期限が到来する航空機部分品等の免税について、適用期限を延長。								
税番	統計 細分	品目	改正前税率			改正後税率			WTO 譲許税率	備考
			基本	暫定	特惠	基本	暫定	特惠		
改正要望内容の 施行期日及び適用期間		令和5年4月1日から令和8年3月31日まで								
改正を要望する品目又は 制度をめぐる状況		<p>① 現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○航空宇宙産業は、民間航空機においては今後20年間に4万機の需要が見込まれ市場規模の大幅な成長が見込まれる産業である。その部材・素材の高度化等は、他産業への技術的波及効果をもたらし、今後の我が国経済の成長の基盤となる。また、安全保障を担う重要な産業であるため、欧米等の諸外国においても、政府が航空機や宇宙機器開発への積極的な支援（公的関与）を実施している。こうした観点から、我が国においても、航空宇宙産業への積極的な支援を実施している。</li> <li>○民間航空機開発については、搭載エンジンを含め、巨額の開発費（数千億円）、長期の投資回収期間（十数年程度）を必要とするため、開発・販売リスクが極めて高い産業であり、国際共同開発が航空機開発の趨勢となっている。</li> <li>○防衛航空機についても、日米相互防衛援助（MDA）協定に基づくライセンス生産等を行っており、また、自衛隊が運用している航空機の修理も行っている。</li> <li>○航空機用の部品や素材は民間航空機、防衛航空機いずれも共通して使用されるものだが、プライムメーカー（とりまとめ会社）であるボーイングやエアバスなどの海外メーカーによる規格品を求められることから、製造可能な企業が少数に限られている。</li> <li>○また、新型コロナウイルスの感染拡大の影響によるプライムメーカーの大幅減産の影響を受け、航空機需要が感染拡大前の2019年の水準に戻るのには2024年の見込みであり、厳しい状況が続いている。</li> <li>○今後進められていく次世代機開発でのパートナー選別において、中国・ロシア等の市場参入や顧客となる格安航空会社（LCC）の台頭により、コスト競争力を格段に重視せざるを得ない市場環境に急速に変化しつつある。現在日本が部品を供給しているプライムメーカーが国際競争力を維持することが重要であり、さらには日本企業からプライムメーカーへの部品供給率を上げることが肝要。</li> <li>○宇宙開発分野については、戦後間もない頃から軍事利用を主目的の一つとして</li> </ul>								

	<p>発展させてきた欧米に比して、我が国では、軍需による下支えもなく、限られた官需に依存した構造が続いてきたため、民需獲得に必要な産業基盤や技術力に関して後れを取ってきた。2020年の世界の市場規模は2,710億ドルであり、世界では民間企業による宇宙ビジネスが急速に拡大しており、従来の政府主導型の宇宙開発から、民間企業が主導して衛星の製造・打ち上げ・軌道上サービスを行う形式が主体となりつつある。他方で、2020年の我が国の市場規模は4,300億円であり、企業は、急速に拡大する世界の商業宇宙市場の中で、十分な競争力を有しているとは言い難い。</p> <p>○航空機部分品等の免税制度は、①航空機の部分品並びに航空機及びその部分品の製作に使用する素材、並びに②人工衛星及び人工衛星打上げ用ロケット等の部分品並びにその製作に使用する素材のうち国産困難と認められるものについて、その関税を免除し、航空機やロケット等開発の低コスト化に直接繋げることで、国内産業の国際競争力の強化を目的としている。</p> <p><b>② 問題点</b></p> <p>○航空機用の部分品は、使用環境が非常に苛酷であるため、加工精度や材質に高度な品質が必要であり、技術的に国内での生産が困難であるものが多い。さらに部品製造企業が技術を持っていたとしても、限られた少数単位の部品注文に対応できないことも多いことから、国内での調達により困難な状況となっている。</p> <p>○人工衛星・ロケットを構成する際に必要な部品についても、特殊な技術や規格認定が求められるなどの理由で、コスト面から国内での調達がより困難な状況となっている。</p>
<p>改正の必要性と目的達成の見通し</p>	<p><b>① 改正の方向性</b></p> <p>○上記理由（問題点）により、部品調達を海外からの輸入に頼っている状況が変わっていないため、航空機開発における中国・ロシア等の新規参入国や途上国における宇宙利用の拡大等によって国際競争が一層激化する中で、我が国においても輸入による部品調達等に係るコストを抑える必要がある。</p> <p>○本制度は、航空機やロケット等開発の低コスト化に直接繋がるものであるため、国際競争力の強化に効果的に作用するものであるとともに、ひいては我が国産業全体や経済社会の発展及び国民生活の向上の発展に大きく寄与するものであり、非常に効果が高い。</p> <p>○当該部品に係る関税を免税化することにより、各国との熾烈な競争の中でも、我が国航空宇宙産業が国際競争力を確保することができるため、本制度の延長は適正であると判断できる。</p> <p>○最終的には各種航空機部分品及び宇宙開発部分品の国産開発及び航空宇宙産業における国際市場の競争環境の確保が目的であるが、その目的を達成するまでの間、国際競争力を強化するための暫定的な措置とすることが適切である。</p> <p><b>② 改正目的達成予定時期</b></p>

	<p>○我が国の航空宇宙産業における国際市場での競争力の確保並びに各種航空機部分品及び宇宙開発部分品の国産開発・量産達成時</p> <p>○また、航空機部分品等は、航空機の開発（事業化決定から市場投入まで）に概ね3～5年程度、また、航空機が受注生産であるために部分品の調達は発注から2～3年後の納入を想定して価格交渉を行っている。宇宙開発物品等も、部品によっては打上げの2年以上前に調達を行う。また、制度の安定的運用が求められる一方で国内メーカーの状況を勘案し定期的に制度の見直しを行う必要があることから、適用期限は3年とするのが妥当である。</p>
<p>改正の効果と妥当性</p>	<p><b>① 改正によって期待される効果</b></p> <p>○令和5年度から令和7年度までの当該品輸入額は、約1,864億円を見込んでおり、本制度によって関税の免税化を図ることにより、3年間で約73億円のコスト低減が見込まれている。（令和5年度：約18.0億円、令和6年度：約28.8億円、令和7年度：26.4億円）</p> <p><b>② 改正によって生じうる影響</b></p> <p>○対象品を国産困難な物品に限定しており、国内産業との競合は生じない。</p> <p><b>③ 改正の妥当性</b></p> <p>○上記理由により、国内産業との競合が生じないため、関税暫定措置法を改正することが最も妥当である。</p>
<p>政策評価・関連措置</p>	<p><b>① 本要望に関連する政策評価</b></p> <p>○経済産業省の令和3年度政策評価書「2-1 ものづくり」において、国内製造業がグローバル競争に勝ち抜いていく上で必要な環境整備を実施し、国内製造業のものづくり機能の高度化によって、グローバル競争に向けた競争力を強化することとしている。</p> <p><b>② 当該政策評価の結果と改正の関係</b></p> <p>○これまで、ボーイングとの国際共同開発では、我が国の製造分担割合がB767：15%、B777：21%、B787：35%と着実に増加している。今後、次世代機の開発においても共同開発のパートナー選別が国際的に進められる見通しであり、本制度の延長によるコスト低減によって、さらなるシェア獲得が見込まれ、航空機宇宙産業の国際競争力を強化することが出来る。</p> <p><b>③ 政府方針と改正の関係</b></p> <p>○「成長戦略フォローアップ」（令和2年7月閣議決定）において、「新たに講ずべき具体的施策」の一つとして、「航空機産業の拡大」が明示された。</p> <p>○「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（令和3年6月閣議決定）において、「重要分野における「実行計画」」の一つとして、「航空機産業」が明記された。</p>

- 「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画」（令和4年6月7日閣議決定）及び「統合イノベーション戦略 2022」（令和4年6月3日閣議決定）において、宇宙分野の取組として、「H3 ロケット等の基幹ロケットの国際競争力強化に向けた取組を進める」ことが明記された。
- 令和4年6月、経済産業省は国土交通省と合同で、「航空機の脱炭素化に向けた新技術官民協議会」を設置。航空機の脱炭素化に向けて電動化や水素航空機の実現等、新たな技術の導入に向けた取組を推進している。また、令和4年8月、経済産業省は次世代航空機実現を目指した、技術協力の強化についてボーイングと合意した。

**④ 関連措置**

- 関税定率法第15条〔特定用途免税〕第1項第10号に基づく免税
  - ・民間航空機貿易に関する協定による免税  
WTO 協定－附属書4の複数国間協定の一つ。民間航空機や民間航空機の主要装備品が免税の対象。民間用航空機に限定。未完成品、全ての形状の素材、原材料及び消耗品は対象外。
  - ・民生用国際宇宙基地のための協力に関する協定による免税  
本協定の実施のために必要な物品及びソフトウェアについては全て免税。あくまで国際協力の観点から条約に基づいて免税とされているものであり、民生用国際宇宙基地用途のものに限定。
- 日本国とアメリカ合衆国との間の相互防衛援助協定（MDA）に基づく免税
  - ・日米間で政府取決めがなされている防衛省向け機種に限定。
- それぞれの協定の免税範囲には差異があり、国際共同開発、国産機開発、コスト低減に資するためには、これらだけでは不十分である。

	機体	装備品	部分品・原材料
民間機	民間機協定	民間機協定	関税暫定措置法4条
防衛省機	MDA 協定第6条	MDA 協定第6条	MDA 協定第6条 関税暫定措置法4条

※欄内に適用される航空機関係の免税制度を記載

- また、航空機部品製造企業に対して、産業振興事業として、各種補助事業を実施。そのほか、グリーンイノベーション基金等も活用し、複合材料や水素エンジン等、次世代航空機開発に必要な技術分野の支援を実施。さらに、次世代航空機にかかる技術については、認証段階において日本が有利となるよう、国際標準化のルール作りに関し調査を実施。

**○ 改正経緯**

これまでの改正状況	○昭和26年度 関税定率法附則により航空機等の免税措置を実施。 昭和35年度 関税暫定措置法制定。国産困難なものを免税対象に。 昭和37年度 「税関長の承認を受けた工場において航空機の製作に使用する素
-----------	--

	<p>材」を免税対象に追加。</p> <p>昭和 48 年度 宇宙機器等を免税対象に追加。</p> <p>昭和 56 年度 プロペラ式の単発式飛行機及び双発式飛行機を免税対象から削除。</p> <p>昭和 59 年度 双発式飛行機（推力 5 重量トン以上のターボジェットエンジンを 2 基有するもの）、三発式ターボジェット飛行機、四発式飛行機以外の飛行機の発電機、電動機及びインバーターの部分品を免税対象から削除。</p> <p>昭和 61 年度 慣性航法装置等の品目を免税対象から削除。</p> <p>昭和 62 年度 飛行機用プロペラを免税対象から削除。</p> <p>平成 2 年度 航空機本体等を免税対象から削除。</p> <p>平成 8 年度 サーチライト装置の部分品等 2 品目を免税対象から削除。</p> <p>平成 11 年度 計器の部分品やヘリコプター用ウインチの部分品等を免税対象から削除。</p> <p>以来、継続的に免税措置が認められ現在に至る。</p> <p>○経済産業省では航空宇宙の国内製造企業がプライムメーカーに提供する部品供給率を上げること、部品の国際競争力向上に資すること、国土交通省では、航空機の国内運航企業の国際競争力強化に資すること、コロナ禍で傷んだ経営体質の強化に資することを念頭に、別々で要望している。</p>
<p><b>措置による効果</b></p>	<p>○令和 2 年 4 月 1 日から令和 5 年 3 月 31 日までの 3 年間の暫定措置として、免税している。本措置を適応した航空機部分品等の輸入額は、令和 2 年度は約 329 億円、令和 3 年度は約 156 億円、令和 4 年度は約 339 億円を見込んでおり、免税実績は、令和 2 年度は約 12.1 億円、令和 3 年度は約 5.4 億円、令和 4 年度は約 12.0 億円を見込んでいる（企業からのヒアリングに基づく。）。本制度の継続により、航空宇宙産業でのコスト低減による国際競争力の強化につながっている。</p>