

令和 5 年度 税制改正要望事項（新設・拡充・延長）

（国土交通省航空局総務課企画室）

項目名	航空機燃料税に係る所要の措置											
税目	航空機燃料税											
要望の内容	<p>新型コロナウイルス感染症等の影響により、国際線をはじめとする航空旅客需要はいまだ回復途上にあり、航空ネットワークの担い手である航空会社を取り巻く経営環境は依然として厳しい状況が続いている。航空ネットワークを維持・確保し、航空需要の回復に的確に対応するため、航空機燃料税に係る所要の措置を講じる。</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・第 90 の 8 の 2・第 90 条の 9 沖縄振興特別措置法第 27 条</p> <table border="1" data-bbox="887 842 1489 1010"> <tr> <td>平年度の減収見込額</td> <td>—</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>(制度自体の減収額)</td> <td>(</td> <td>— 百万円)</td> </tr> <tr> <td>(改正増減収額)</td> <td>(</td> <td>— 百万円)</td> </tr> </table>			平年度の減収見込額	—	百万円	(制度自体の減収額)	(	— 百万円)	(改正増減収額)	(	— 百万円)
平年度の減収見込額	—	百万円										
(制度自体の減収額)	(	— 百万円)										
(改正増減収額)	(	— 百万円)										
新設・拡充又は延長を必要とする理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>航空ネットワークを維持・確保するため。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>航空ネットワークは公共交通として国民の社会経済活動を支えるとともに、ポストコロナの我が国の成長戦略の実現に不可欠な「空のインフラ」である。</p> <p>新型コロナウイルス感染症等の影響により、国際線をはじめとする航空旅客需要はいまだ回復途上にあり、航空ネットワークの担い手である航空会社を取り巻く経営環境は依然として厳しい状況が続いている。</p> <p>航空ネットワークを維持・確保し、今後の航空需要の回復に的確に対応するため、所要の措置を講じる必要がある。</p>											

今回の要望（租税特別措置）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	<p>○航空ネットワークの維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・経済財政運営と改革の基本方針 2022（令和4年6月7日閣議決定）</li> <li>2. 社会課題の解決に向けた取組 <ul style="list-style-type: none"> <li>（3）多極化・地域活性化の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>（分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築）</li> <li>我が国の成長と国民生活を支えるサプライチェーンの強化や観光等による地域活性化に向けた環境整備のため、航空ネットワークの維持・活性化等に取り組む。</li> <li>（観光立国の復活）</li> <li>国際交通を支える航空・空港関連企業の経営基盤強化を図りつつ、インバウンドの戦略的回復に取り組む。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画 2022（フォローアップ）（令和4年6月7日閣議決定）</li> <li>Ⅲ. 経済社会の多極集中化 <ul style="list-style-type: none"> <li>1. デジタル田園都市国家構想の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>（2）デジタル田園都市国家を支える農林水産業、観光産業、教育の推進</li> <li>②インバウンドの復活など地域の実情に応じた産業支援（地域観光の復活に向けた支援）</li> <li>観光需要の回復・拡大に向けて航空ネットワークを維持・強化するため、航空・空港会社の設備投資等を支援するとともに、…関西国際空港、中部国際空港、福岡空港等の機能強化を進める。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</p> <p>施策目標 24 航空交通ネットワークを強化する</p>
		政策の達成目標	—
		租税特別措置の適用又は延長期間は延長期間	—
		同上の期間中の達成目標	—
	政策目標の達成状況	—	
	有効性	要望の措置の適用見込み	—
		要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	—
	相当性	当該要望項目以外の税制上の措置	—

	予算上の措置等の要求内容及び金額	—
	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	—
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、平成 23 年度～令和 4 年度に軽減措置を実施。 直近三年間の見込み減収額は以下の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本則路線（26,000 円/kl→18,000 円/kl） 軽減額※国税庁統計から算出。 H30 年度 25,880 百万円 R1 年度 26,413 百万円 R2 年度 12,830 百万円</li> <li>・沖縄路線（13,000 円/kl→9,000 円/kl） 軽減額 H30 年度 15,848 百万円 R1 年度 16,394 百万円 R2 年度 9,966 百万円</li> <li>・特定離島路線（19,500 円/kl→13,500 円/kl） 軽減額 H30 年度 785 百万円 R1 年度 778 百万円 R2 年度 557 百万円</li> </ul>
	租特透明化法に基づく適用実態調査結果	—
	租税特別措置の適用による効果（手段としての有効性）	<p>○本則路線 国内航空路線に係る運航コストの低減を通じ、国内航空ネットワークの維持・回復につながっている。</p> <p>○沖縄路線 沖縄と本土、沖縄県内を結ぶ路線にかかる航空機燃料税の軽減措置は、航空運賃の低廉化を通じ、本土から安定的な観光・ビジネス需要を確保するために有効な手法である。</p> <p>○特定離島路線 離島住民にとって生活や産業を支える重要な交通手段であり、軽減措置の実施は地域経済の維持に有効な手法である。</p>
	前回要望時の達成目標	—

	<p>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</p>	<p>—</p>
<p>これまでの要望経緯</p>		<p>・本則特例  平成23年度 制度創設  平成26年度 延長（3年間）  平成29年度 延長（3年間）  令和2年度 延長（2年間）  令和3年度 拡充（18,000円/kl→9,000円/kl）  令和4年度 変更（9,000円/kl→13,000円/kl）</p> <p>・沖縄路線  平成9年度 制度創設  平成11年度 拡充（軽減率引き上げ：15,600円/kl→13,000円/kl）  平成14年度 延長（5年間）  平成19年度 延長（5年間）  平成23年度 拡充（1年間）（本則の軽減に伴い軽減率変更：13,000円/kl→9,000円/kl）  平成24年度 延長（2年間）  平成26年度 延長（3年間）、拡充（特定離島路線の一部を沖縄路線に変更）  平成29年度 延長（3年間）  令和元年度 拡充（軽減対象に下地島を追加）  令和2年度 延長（2年間）  令和3年度 拡充（9,000円/kl→4,500円/kl）  令和4年度 変更（4,500円/kl→6,500円/kl）</p> <p>・特定離島路線  平成11年度 制度創設  平成13年度 延長（2年間）  平成15年度 延長（2年間）  平成17年度 延長（2年間）  平成19年度 延長（2年間）  平成21年度 拡充（2年間）（指定追加）  平成23年度 拡充（3年間）（本則の軽減に伴い軽減率変更：19,500円/kl→13,500円/kl）  平成26年度 延長（3年間）  平成28年度 拡充（指定追加）  平成29年度 延長（3年間）  令和2年度 延長（2年間）  令和3年度 拡充（13,500円/kl→6,750円/kl）  令和4年度 変更（6,750円/kl→9,750円/kl）</p>