

航空連が長年要求してきた「公租公課」引き下げに日航・日本経団連から要望が出る

公租公課の引き下げについて、航空連を中心に 1990 年代から政策提言や要求を行ってきました。2010 年 6 月 14 日、日本航空インターナショナルと企業再生支援機構は、政府に対し着陸料や航空機燃料税など、航空運送事業に掛かる諸税金である「公租公課」の引き下げを求める「要望書」を提出しました。日本経団連も 2011 年の税制改正として要望を出しています。以下に、日本航空の「要望書（公租公課負担の軽減と路線運航費補助拡充に関する）」の要旨を紹介します。

売上げ 10%超を占める世界に類を見ない 「航空機燃料税」、高額な「着陸料」

（「要望書」はじめに）

経営上の高コスト体質の改善に関し、JAL 自身の自助努力の及ばない問題として、我が国における航空行政の中核を占めるものであるが、世界的には希な航空機燃料税等の存在、また海外主要空港に比して高い水準にある着陸料の存在を挙げることができる。これら航空機燃料税・着陸料等の公租公課は、JAL の売上げの約 10%を超える水準にある。

（「要望書」7 ページ目）

現在の航空機燃料税の税率は、1 キロリットルあたり 2 万 6000 円である。（組合注：有償国内線のみがその対象）

主要国においては米国を除いてかかる税制はなく、世界的にみて極めて希な制度である。しかも、米国においてもその水準は、1 キロリットルあたり、約 1,098 円（11.62USD：1.00USD=94.43 円、2010 年 4 月 1 日時点）であり、日本の約 20 分の 1 以下である。

（「要望書」6 ページ目）

アジアにおいて、我が国空港と競合関係にある上海、香港、シンガポール、バンコク、仁川の各空港における着陸料と比べた場合、我が国空港の着陸料水準は、最大で約 6.7 倍にもなる。その額約 1,700 ～ 1,800 億円、売上高の 10%を超える。

（別紙 1）
JAL グループ公租公課・空港使用料
支払い実績（06～08 年度）より

年度	公租公課 合計額	売上高に 占める割合
2006	1,849 億円	11.3%
2007	1,794 億円	10.7%
2008	1,722 億円	10.9%

日航再建を助け、地方路線維持、 日本の航空産業の発展や経済成長にも寄与

（「要望書」9 ページ目）（下線は組合）

公租公課の大幅な軽減は、運賃・サービス提供等の面における国際競争力を確保させることにつながり、それに伴う収益構造の変化によって、現状では不採算となっている地方路線の維持が可能となる場合もあると思われる。さらに、公租公課が大幅に軽減された結果、航空運賃そのものの値下げが可能となれば、旅客・貨物運送利用の増加、これによる航空事業者の収益拡大を期待することができる。それにより、我が国航空事業者・我が国航空産業の国際競争力の強化が可能となり、ひいては我が国の経済成長に資する可能性がある。

日本航空が「公租公課の引き下げ」を 「初めて」求めた意味とは

このように、管財人と会社は航空会社として極めてまっとうな要求を出したわけですが、実はこの要求は日本航空にとって初めての行動なのです。

「公租公課の引き下げ」は 1990 年代から航空連を中心に長年要求してきており、日本のエアラインの団体である定期航空協会、そして最近では全日空の伊東社長が盛んにこの要求をしている事が新聞紙上等で散見されています。なぜなら全日空の昨年度の営業損益で計上された 575 億円の赤字が、昨年度支払った公租公課負担額約 1300 億円が仮に半分になった場合、一転して 200 億円近い黒字になるからです。

なぜ、この当たり前の要求を日本航空はいままでしてこなかったのでしょうか。それは、航空機燃料税は国内線にのみにかかる税金のため、当該税金負担が軽減されることは「国内線が主体の全日空を利する」という理由で、要求をしてこなかったのです。

しかし、経営破綻となり、年金、賃金、通勤制度など様々な切り下げが実施される中で、今般こうした要望書が出されたのは、人件費の切り下げでは、到底追いつかない、まさに、「経営上の高コスト体質の改善に関し、JAL 自身の自助努力の及ばない問題（「要望書」はじめに より）」であるからです。すなわち、新聞紙上で取りざたされる「日本航空の高コスト体質」とは、諸外国のエアライン（25%程度）に比べ、わずか営業費用の 16%程度しかない「人件費」ではなく、日本の航空産業を弱体化させてきた、この「公租公課」なのです。

日航再建と日本の航空産業発展のために、 「公租公課」の大幅な引き下げを

現在、日本航空は大規模な人員削減が実行されています。営業費用の削減を狙った施策ですが、同時に「生産力の減少」と「事業規模拡大の手段」を失う事にもなります。その点、「公租公課」が大幅に引き下げられ、仮に現在の半分の負担になれば、約 900 億円収支が改善します。需要が戻りつつある中で生産体制を落とさず対応出来て、収益を上げることが可能で、地方路線を大幅に削減することもなく、経済発展にも資することが可能となります。

7 月 21 日の日経新聞には、「国土交通省は 2011 年度税制改正に向けて、航空機燃料税の減税を要求する方針だ」との記事が掲載されている。方向性としては正しいが、着陸料等を含めた公租公課全体の額に「国際競争力」が伴わないのであれば極めて不十分といえるでしょう。

今こそ航空産業の関係者は、「公租公課大幅引き下げ」に向けて一致協力していくべき状況となっています。以上