

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	沖縄路線航空機に係る航空機燃料税の軽減措置の延長
2	対象税目	(航空機燃料税:外)(国税 19) 【新設・拡充・ <u>延長</u> 】
3	租税特別措置等の内容	<p>《内容》</p> <p>租税特別措置法第 90 条の 8 の 2 に定める「沖縄路線航空機」に積み込まれる航空機燃料に係る航空機燃料税の税額を平成 31 年度まで 9,000 円/kl とする。</p> <p>(本則の特例税率) 18,000 円/kl (沖縄) 9,000 円/kl (本則の特例税率の 1/2)</p> <p>《関係条項》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沖縄振興特別措置法第 27 条 ・航空機燃料税法第 11 条 ・租税特別措置法第 90 条の 8 の 2、第 90 条の 9 ・租税特別措置法施行令第 50 条の 3、第 50 条の 4 ・租税特別措置法施行規則第 39 条の 10、第 39 条の 11
4	担当部局	内閣府政策統括官(沖縄政策担当)付参事官(企画担当)
5	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期: 平成 28 年 8 月 分析対象期間: 平成 25 年度～31 年度
6	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>平成 9 年度 制度創設(沖縄路線(本土-那覇)について本則の 3/5 に軽減)</p> <p>平成 11 年度 拡充(本則の 1/2 に軽減)</p> <p>平成 14 年度 5年間の延長(平成 18 年度末まで)</p> <p>平成 19 年度 5年間の延長(平成 23 年度末まで)</p> <p>平成 22 年度 拡充(貨物機を対象に追加)</p> <p>平成 23 年度 1年間の延長・拡充(13,000 円/kl→9,000 円/kl)</p> <p>平成 24 年度 3年間の延長、拡充(本土-宮古島、石垣島又は久米島の路線を対象に追加)</p> <p>平成 26 年度 3年間の延長、拡充(沖縄県内の各地点間を結ぶ全路線に対象範囲を拡充)</p>
7	適用又は延長期間	3 年間(平成 29 年度～31 年度)
8	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>沖縄の自立型経済の構築のため、沖縄のリーディング産業である観光の振興や国際物流ハブ化が推進されている那覇空港を中心として、国際物流拠点の形成に向け、航空機燃料税に係る軽減措置を設けることにより、本土からの観光客等の安定的な確保及び国際物流拠点として国際競争力の向上を図る。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>沖縄は本土から遠隔地である上、広大な海域に多数の離島が存在することから、他県にはない高い交通コストが大きな負担となっており、依然として産業振興の大きな制約となっている。</p> <p>そのような状況の中、観光や国際物流は、沖縄の地理的特性を活かし、沖縄経済を牽引する重要な産業であることから、沖縄路線の航空機燃料税の</p>

		<p>軽減措置は、空港使用料の軽減など他の支援措置とあいまって航空運賃の低廉化が図られ、本土からの観光客の安定的な確保及び国際物流拠点としての那覇空港の国際貨物取扱量の増大と国際競争力強化等を通じた沖縄経済の活性化に必要不可欠な施策となっている。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沖縄振興特別措置法(平成14年法律第14号)第27条 <ul style="list-style-type: none"> 沖縄島、宮古島、石垣島若しくは久米島と沖縄以外の本邦の地域(その地域の全部又は一部が離島振興法(昭和28年法律第72号)第2条第1項の規定により指定された同項の離島振興対策実施地域に含まれる島及び奄美群島振興開発特別措置法(昭和29年法律第189号)第1条に規定する奄美群島の区域に含まれる島を除く。)との間を航行する航空機又は沖縄県の区域内の各地間を航行する航空機で運送の用に供されるものに積み込まれる航空機燃料法(昭和47年法律第7号)第2条第2号に規定する航空機燃料については、租税特別措置法で定めるところにより、航空機燃料税を軽減する。 ・沖縄振興基本方針(平成24年5月11日内閣総理大臣決定) <p>Ⅲ 沖縄の振興に関する基本的な事項</p> <p>1 観光、情報通信産業、農林水産業その他の産業の振興に関する基本的な事項</p> <p>(1) 観光・リゾート産業 「高い国際競争力を有する魅力ある観光地の形成に向けて」</p> <p>(3) 国際物流拠点産業 「臨空・臨港型産業(国際物流拠点産業)の集積を積極的に図る」</p> <p>9 離島の振興に関する基本的な事項 「交通コスト等の低減」</p> <p>11 社会資本の整備及び土地の利用に関する基本的な事項</p> <p>(2) 各種社会資本の整備 港湾・空港については、国際物流拠点の形成や観光客の受入体制の強化等による観光振興、離島の住民生活の向上等のため、その整備推進を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沖縄21世紀ビジョン基本計画(沖縄振興計画)(平成24年5月15日) <p>第3章 基本施策</p> <p>3 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して</p> <p>(1) 自立型経済の構築に向けた基盤の整備</p> <p>【施策展開】</p> <p>エ 国際ネットワークの構築、移動・輸送コストの低減及び物流対策強化 「航空路線については、航空会社の負担軽減を図り、運賃の低減化を促進するため、旅客便・貨物便ともに航空機燃料税、着陸料、航行援助施設利用料の減免措置を受け、これらの活用促進を図る」</p>
	<p>② 政策体系における政策目的の位置付け</p>	<p>【政策】11 沖縄政策の推進</p> <p>【施策】① 沖縄政策に関する施策の推進</p>

		<p>③ 達成目標及びその実現による寄与</p>	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》 達成目標年度 平成 31 年度 ・国内観光客数(以下「観光客数」と言う。):700万人 ・国内観光客観光収入(以下「観光収入」という。):約 5,186 億円 (700 万人×74,083 円(平成 27 年度の一人当たり総消費単価)=5,186 億円)</p> <p>※国内観光客数・・・本土-沖縄間(本土から沖縄本島以外の離島への直行便も含む)に就航する航空会社と海運会社の航路別月間旅客輸送実績に、混在率調査により算出された混在率を乗じ、国内客(沖縄県在住者を除く)の人数を推計する。</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 軽減措置について試算すると、1便あたり101,177円*の軽減がなされており、航空機燃料税の軽減措置が達成目標実現に寄与している。航空機燃料税を軽減することにより航空運賃が低廉化し、航空需要が高まることで、提供席数を増加することによって、入域観光客数の増加につながり、沖縄振興における重要分野である観光振興の形成から、政策目的の達成に寄与するものである。 併せて、国際物流拠点の形成についても、沖縄振興における重要分野であることから、那覇空港における国際貨物の取扱量等の増加は、政策目的の達成に寄与するものである。</p> <p>※試算における設定条件 路線:羽田⇒那覇 機材:B767-300 最大離陸重量:131t 騒音値:91Ndb 座席数:270席 有償座席利用率(L/F):70% 燃料量:12kℓ/便</p>
9	有効性等	① 適用数等	沖縄路線を就航するすべての航空機に適用
		② 減収額	<p>沖縄路線航空機に係る減収額 平成24年度：9,245百万円 25年度：10,089百万円 26年度：11,614百万円(23年度比で、約25億円増収) (出典：国税庁長官官房企画課税務統計航空機燃料税) 将来予測 およそ100億円(過去3年間平均 約103億円)</p>

③ 効果・税収減是認効果

《効果》

1. 達成目標の実現状況

(単位: 万人、億円)

	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	H31 年度
観光客数	626.6	—	—	—	700
観光収入	4,642	—	—	—	5,186

2. 所期の目標の達成状況

平成 27 年度の達成目標

- ・入域観光客数: 約 800 万人
- ・入域観光収入: 約 7,500 億円
- ・沖縄県と本土空港を就航する旅客便路線数: 30 路線
- ・那覇空港と本土空港を就航する貨物便路線数: 3 路線

(単位: 人、億円、路線)

	H25 年度	H26 年度	H27 年度
入域観光客数	658	717	794
入域観光収入	4,479	5,342	6,022
旅客便路線数	41	39	40
貨物便路線数	4	4	4

初期の目標の達成に向け、着実に進んでいる。

※目標変更の理由

所期の目標では入域観光客数及び入域観光客観光収入としていたところであるが、入域観光客数では外国からの観光客まで含まれることになり、指標として不正確であったため、国内観光客及び国内観光客観光収入にすることとした。また、路線維持については、国土交通省所管の制度に係るものであるため、目標から削除した。

3. 制度が延長できない場合の影響

本制度は、本土の旅行者が数ある旅行先の中から沖縄を旅行先として選ぶインセンティブにするため、航空機燃料税を軽減することにより、航空会社が航空運賃を値下げすることを促すものである。また、「沖縄旅行未経験者需要開拓事業報告書」(平成 24 年度沖縄県)によると、これまでに沖縄旅行に行っていない対象のうち、44%が「航空料金が高いから」であった。平成 27 年度の国内観光客数 626 万 6,000 人のうち、空港利用者は 622 万 6,300 人であり、99.4%を占めている。そのため、航空機燃料税の軽減措置が延長されなかった場合には、航空運賃の値上げが、観光客数に影響を与えることとなる。

《税収減を是認するような効果の有無》

上記の通り、沖縄の観光客は空路での入域が多いため、航空機の運賃上昇は観光客数を減少させるおそれがある。そのため、そのすべてが航空機燃料税の軽減措置によるものであるとはいえないが、観光収入を指標として用いる。

平成 24 年度観光収入 約 3,769 億円、平成 25 年度観光収入 約 4,007 億円、平成 26 年度観光収入 約 4,490 億円と順調に伸びており、航空機燃料税による減収額 116 億円(H26)を超過する経済効果がある。

将来予測としても、減収額はおよそ 100 億円程度であり、航空機燃料税の

			<p>軽減措置に伴う目標達成により減収を上回る税収効果があるため、将来においても是認する効果がある。</p> <p>【参考】 ※(4) 平成 26 年度の県外客消費単価 72,613 円で、観光客数が 6,183,900 人として、県外観光客による観光収入を 449,0 億円と計算(出典:沖縄県観光政策課「平成 26 年度観光統計実態調査」)(平成 27 年 3 月)</p>
10	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	本土からの遠隔地にあるという地理的事情に鑑み、航空機燃料税の軽減は、政策目的の実現に効果的な手段である。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	国土交通省が航空路線の維持のため、航空機燃料税 (KL 当たり 2 万 6,000 円→1 万 8,000 円) の減免措置を行っており、本要要望項目はその上乗せ措置である。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	地方税なし
11	有識者の見解		—
12	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—