

財政制度等審議会 財政投融资分科会

説明資料

自動車安全特別会計(空港整備勘定)

令和4年12月9日

財務省理財局

<目 次>

1. 自動車安全特別会計(空港整備勘定)の概要
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
編成上の論点② 償還確実性

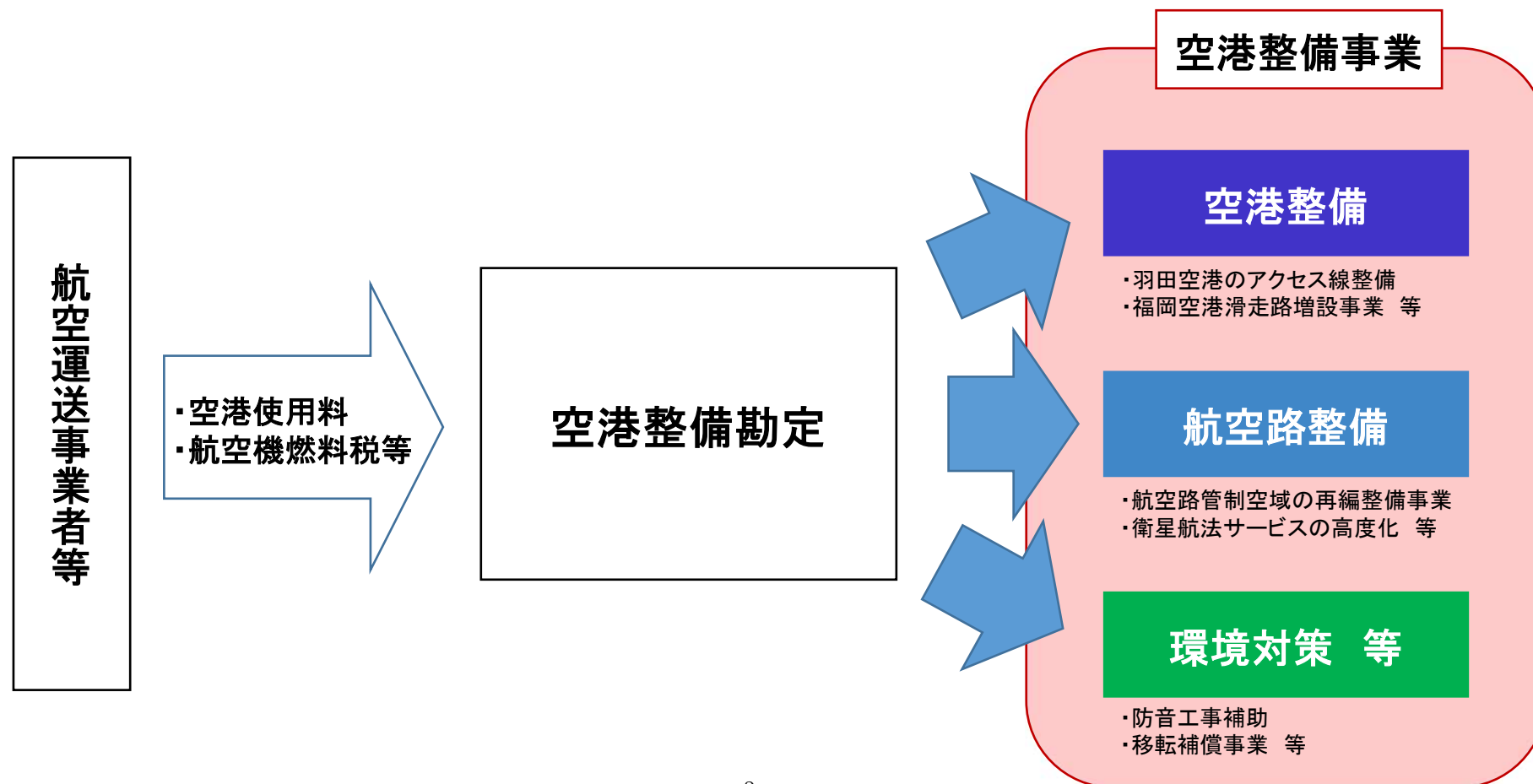
1. 自動車安全特別会計(空港整備勘定)の概要

2. 改要求の概要

3. 編成上の論点① 政策的意義 編成上の論点② 償還確実性

1. 自動車安全特別会計(空港整備勘定)の概要

- 空港整備事業等に係る歳入歳出を経理。
- 羽田空港の再拡張事業等による借入金の償還完了年度である令和22年度の末日までの経過勘定。
- 具体的には、航空運送事業者等からの空港使用料収入や航空機燃料税等を財源として、空港整備事業、航空路整備事業、環境対策事業、空港等の維持運営等を実施。



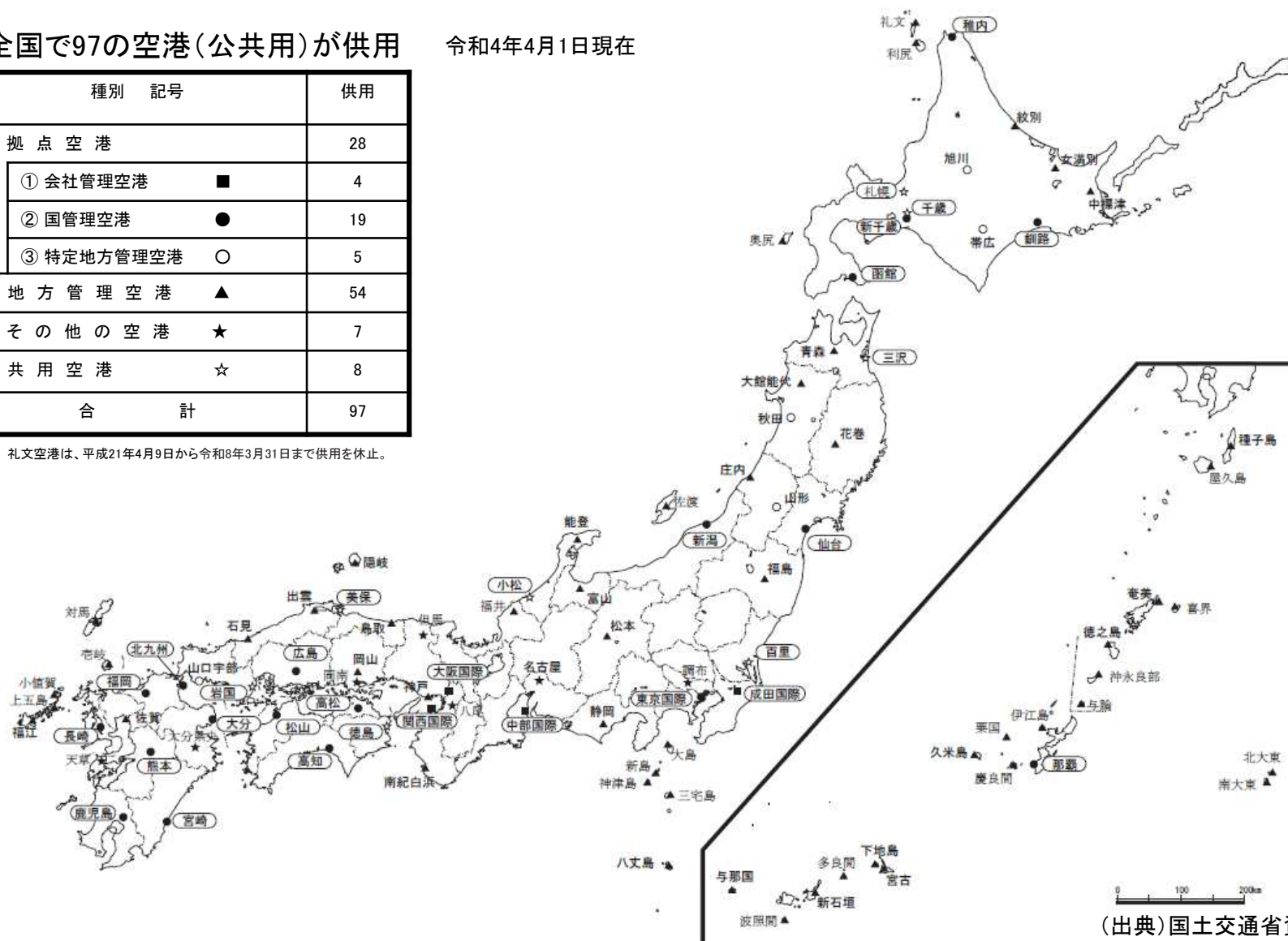
(参考) 空港一覧

全国で97の空港(公共用)が供用

令和4年4月1日現在

種別	記号	供用
A 拠点空港		28
① 会社管理空港	■	4
② 国管理空港	●	19
③ 特定地方管理空港	○	5
B 地方管理空港	▲	54
C その他の空港	★	7
D 共用空港	☆	8
合 計		97

*1 礼文空港は、平成21年4月9日から令和8年3月31日まで供用を休止。



(出典) 国土交通省資料

1. 自動車安全特別会計(空港整備勘定)の概要

2. 改要求の概要

3. 編成上の論点① 政策的意義
編成上の論点② 償還確実性

2. 改要求の概要

○ 国内外の交流や国民生活、経済活動を支える航空ネットワークの維持・回復のため、またポストコロナも見据えた空港の機能強化や防災対策等を進めるため、財政融資資金を活用し、必要な空港インフラ整備等を実施。

(単位: 億円)

	R4計画	R4補正追加	R5当初要求額 (A)	R5改要求額 (B)	(B)－(A)
財政投融资	1,645	—	791	1,185	394
財政融資	1,645	—	791	1,185	394

1. 自動車安全特別会計(空港整備勘定)の概要

2. 改要求の概要

3. 編成上の論点① 政策的意義
編成上の論点② 償還確実性

3-1. 編成上の論点

<論点>

- 空港整備勘定においては、羽田空港の再拡張事業等の実施以降、財政投融資を活用せず事業を行ってきたが、新型コロナウイルスの影響により航空需要が減少する中でも必要な設備投資を続けるため、令和2年度から再び財政融資を措置し、支援してきたところ。
- 令和5年度においても、ポストコロナの経済活動回復を見据えた拠点空港・地方空港における空港機能強化等に必要な設備投資が進められるよう、財政融資を措置すべきではないか。
- 他方で、償還確実性の観点から、足元の航空需要の回復状況も踏まえつつ、空港整備勘定の歳入・歳出の構造をよく確認すべきではないか。

3-2. 編成上の論点①政策的意義：防災・減災・老朽化対策の必要性

- 近年、自然災害が激甚化するなか、台風や豪雨災害による被害が発生していること等を踏まえ、浸水対策をはじめ、地震災害時における空港機能確保のための耐震対策、施設の老朽化対策が必要。

浸水対策

- 近年の気象変化や長期的な気候変動等を踏まえ、台風や豪雨に備えた浸水対策を実施。



(着陸帯の冠水状況)



(排水機能の強化)



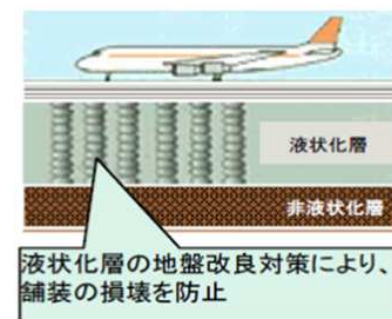
【着工前】



【完成時】

耐震対策

- 地震災害時において、緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持等を図るために必要となる基本施設等の耐震対策を実施。



老朽化対策

- 老朽化の進んでいる施設について、効率的かつ効果的な更新・改良を実施。



(老朽化した滑走路舗装の改良)

3-3. 編成上の論点①政策的意義：空港の機能強化等の必要性

○ ポストコロナに向け、国民生活や経済活動を支える航空ネットワークを維持・回復するとともに、インバウンドの回復も見据えて拠点空港・地方空港の機能強化等を図る必要。

羽田空港

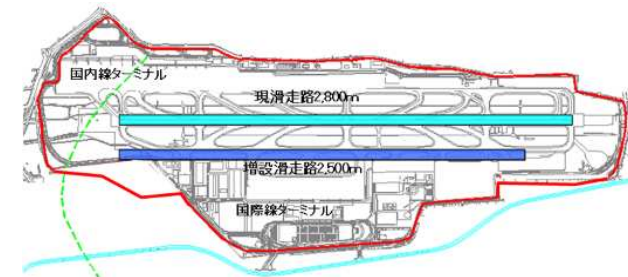
○ アクセス利便性向上を図るため、令和2年度から羽田空港アクセス鉄道の基盤施設整備に着手するとともに、引き続き、航空旅客の内際乗り継ぎ利便性向上を図るために必要な人工地盤の整備等を実施。



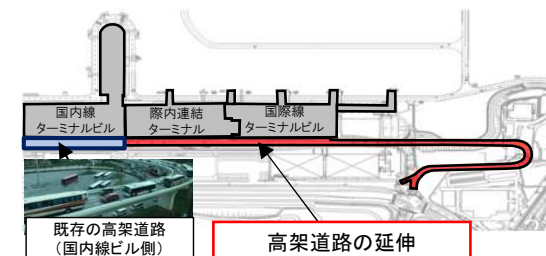
地方空港

○ 空港のゲートウェイ機能を発揮していくため、福岡空港においては滑走路増設事業、那覇空港及び新千歳空港においてはターミナル地域の機能強化等を実施。

福岡空港滑走路増設事業(平成27年度～)



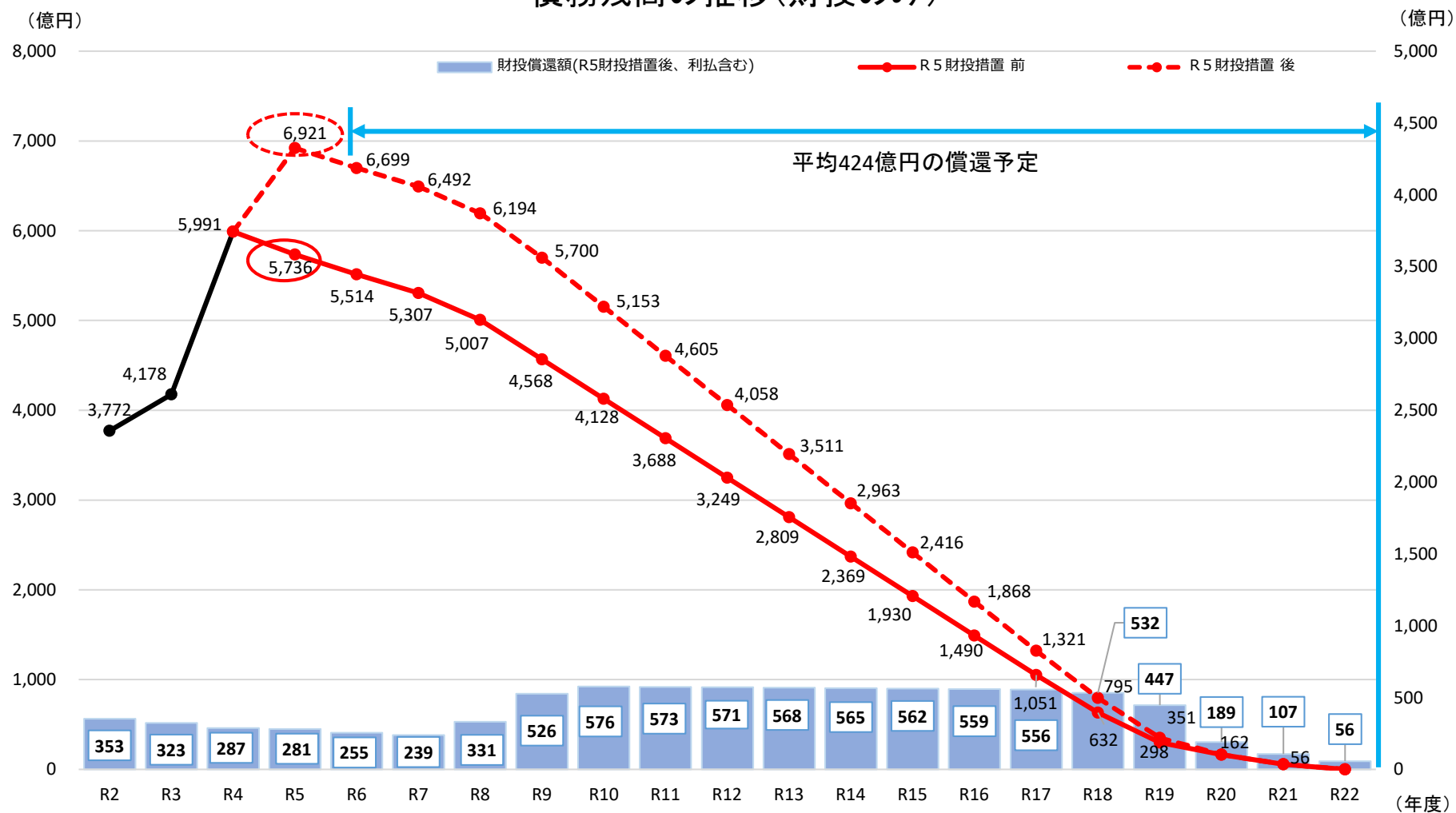
那覇空港国際線ターミナル地域再編事業(平成21年度～)



3-4. 編成上の論点②償還確実性：債務償還スケジュール

○ 今回の財政融資措置後の債務残高（財投のみ）は約6,900億円となるが、令和22年度までに償還完了予定。

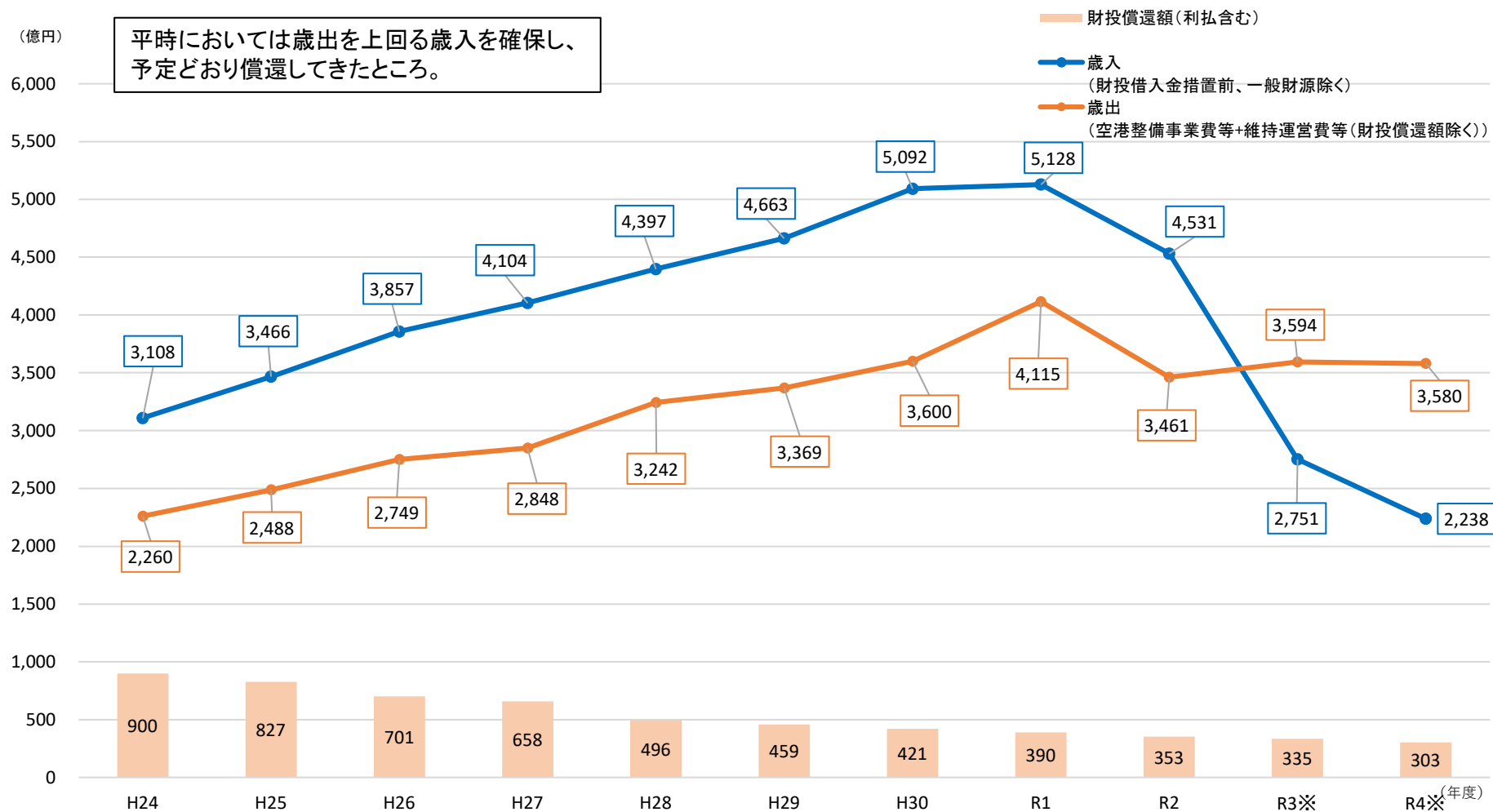
債務残高の推移(財投のみ)



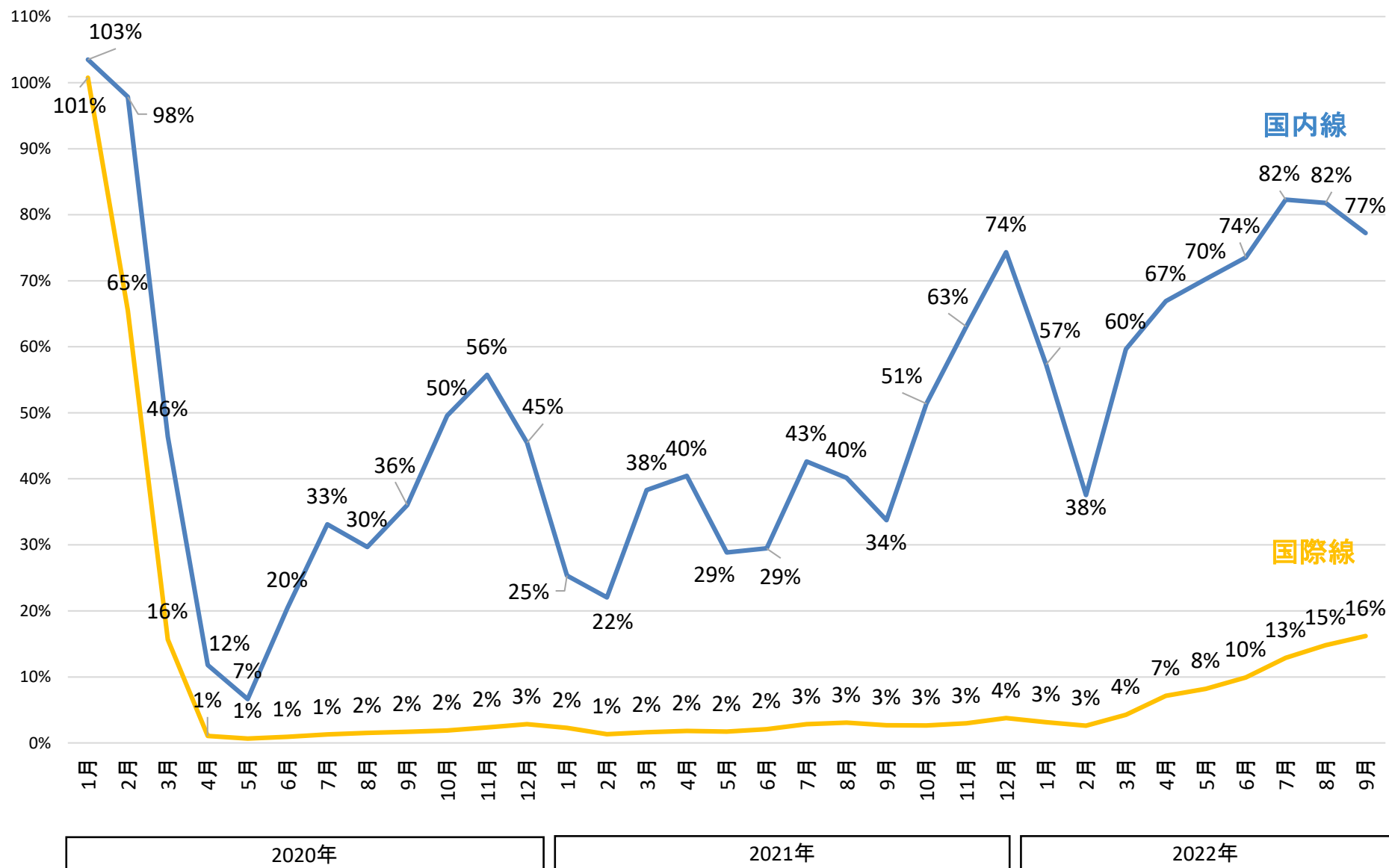
※地方公共団体からの借入金を除く。

3-5. 編成上の論点②償還確実性：空港整備勘定の歳入・歳出の推移

○ 令和2年度以降、新型コロナウイルスの影響で歳入が大きく減少し、必要な空港整備事業が行えないおそれがあり、令和2年度3次補正より財政融資を措置してきたところ。



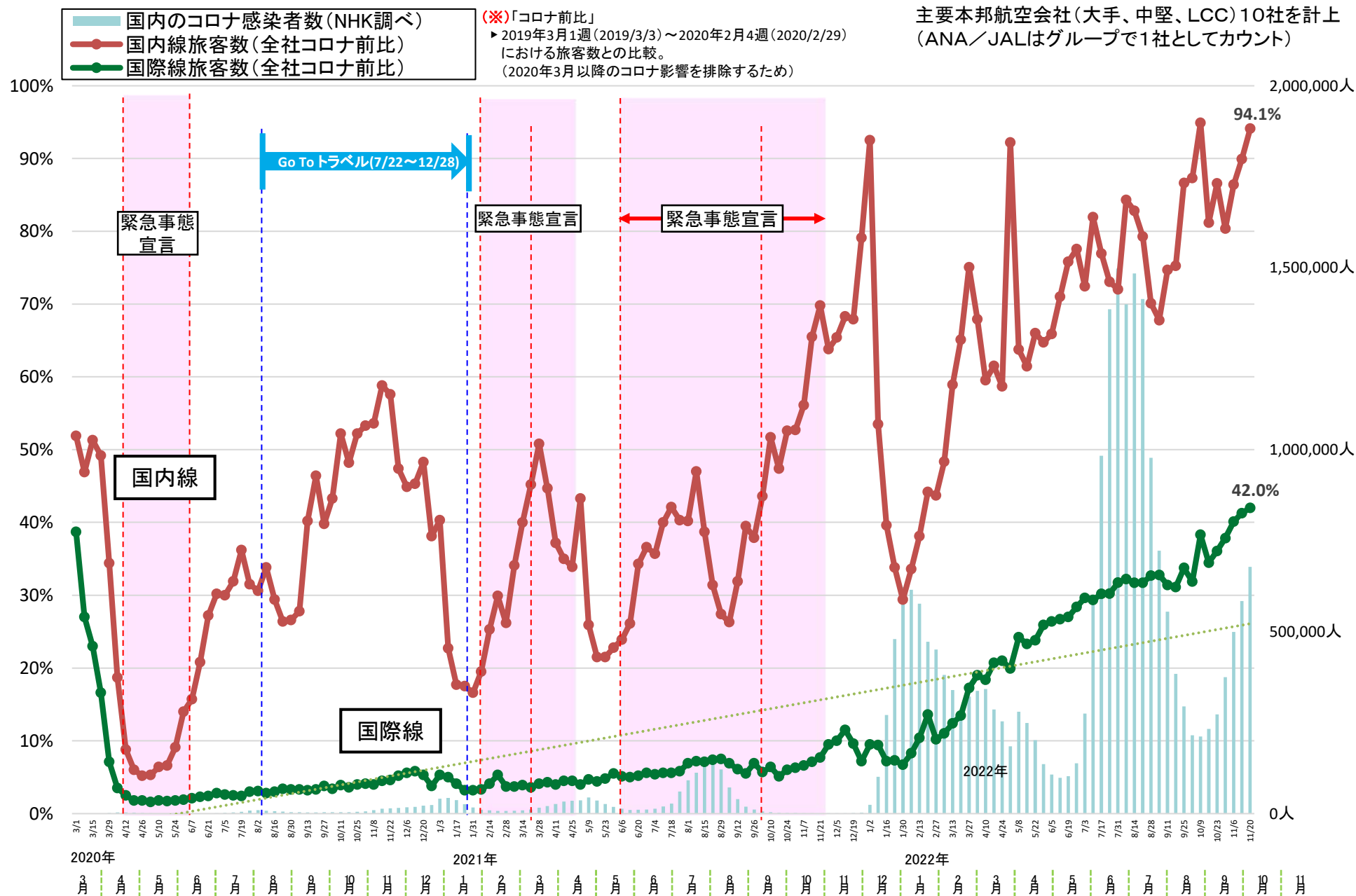
(参考①)【日本】旅客回復率の推移(2019年同月比)



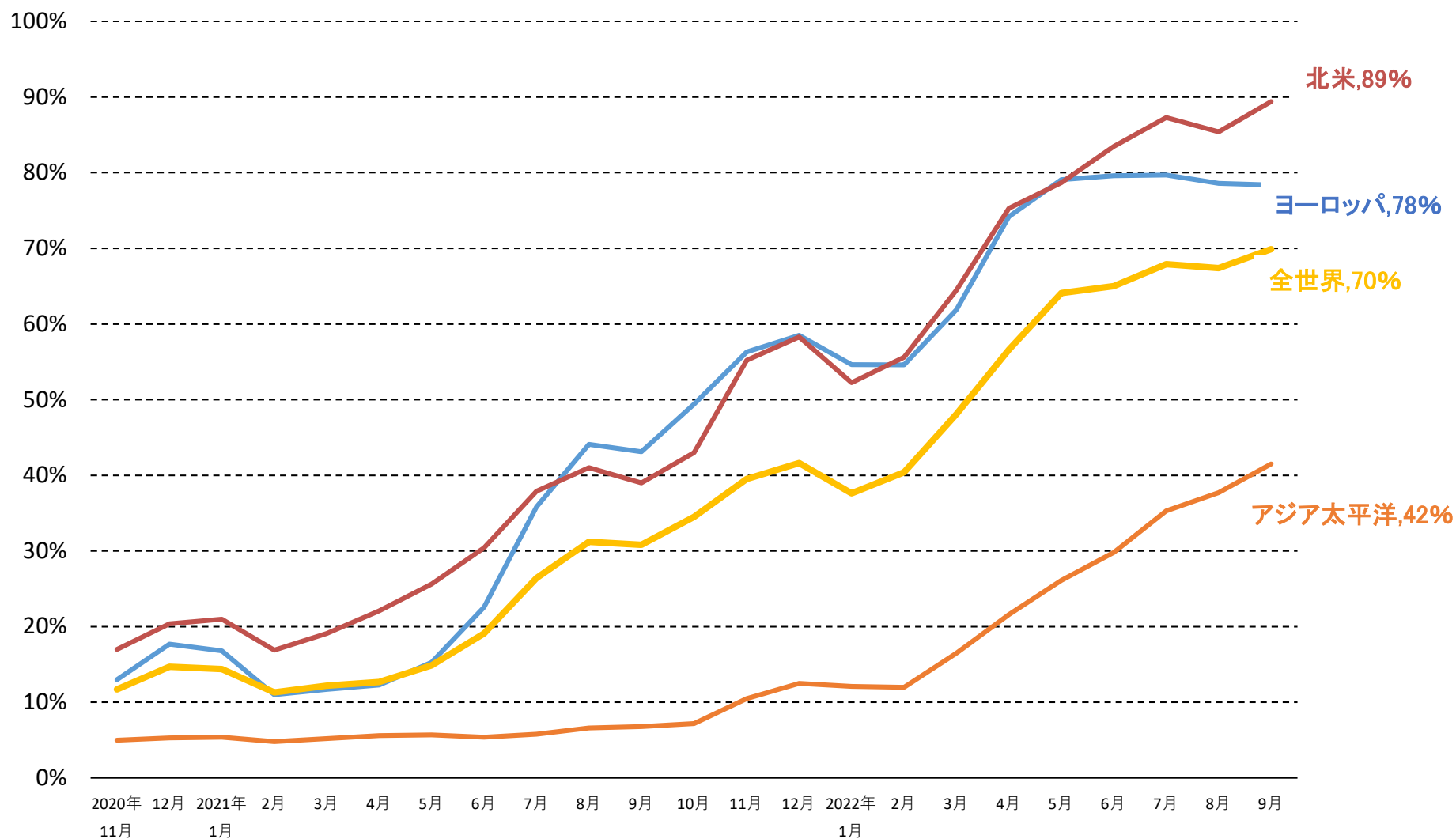
(出典)国内線は航空輸送統計、国際線は空港管理状況調査より航空局算出。
 ※2022年度は速報値。

(参考②)【日本】本邦航空会社の国内線・国際線旅客数の推移

11/28時点



(参考③)【世界】国際線回復率の推移(2019年同月比)



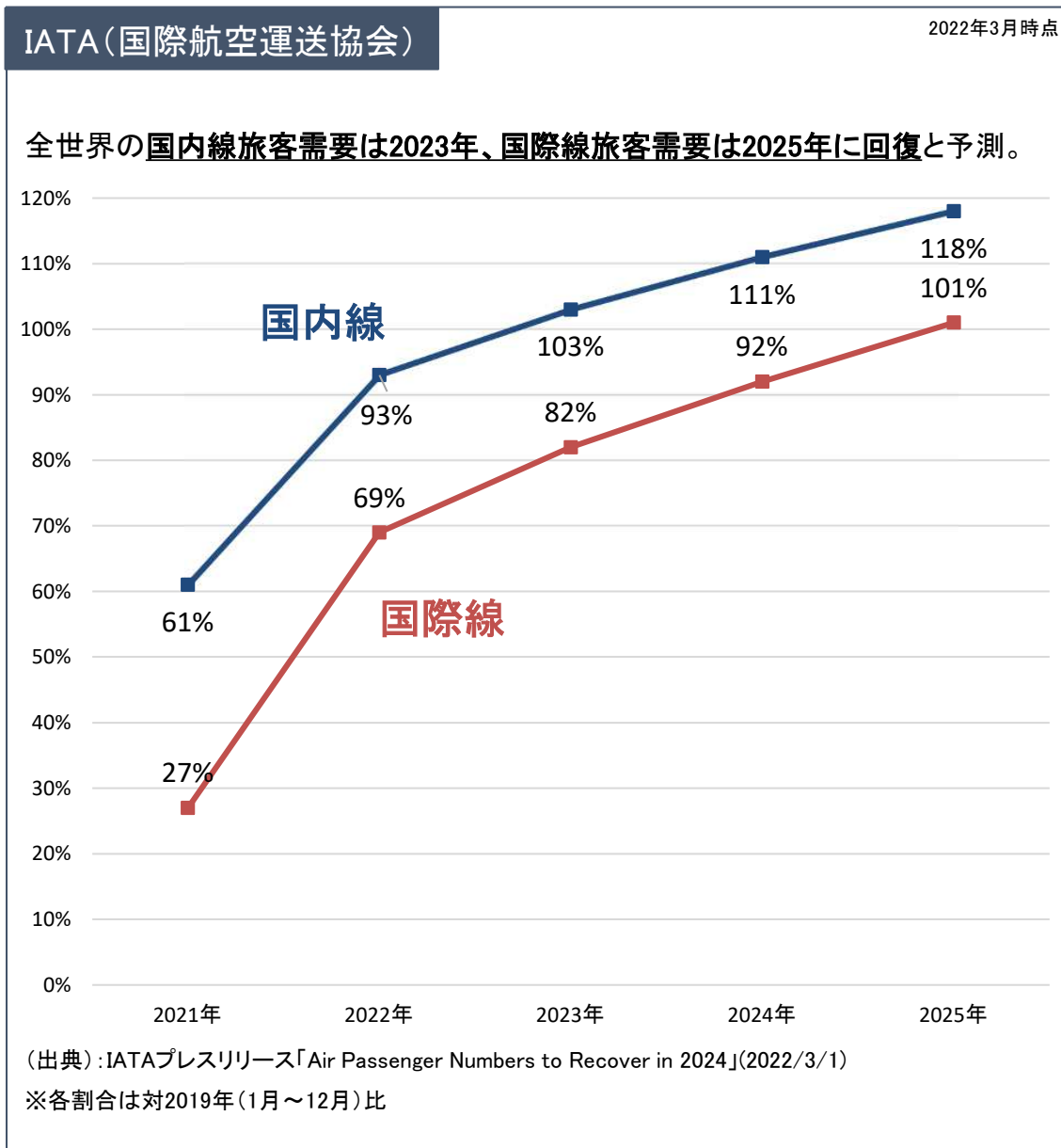
※各地域毎の航空会社の旅客輸送実績を集計したもの（例：米国の航空会社分は「北米」に含まれる）

※旅客輸送実績 = RPKs (Revenue Passenger-Kilometers、有償旅客キロ) = 有償旅客数 × 輸送距離

※2022年1月は地域別の公表データがないため、2021年1月の2019年同月比回復率と2022年1月の前年同月比回復率より試算。

(出典) IATA Air Passenger Market Analysis

(参考④)【世界】需要予測



UNWTO(国連世界観光機関) 2022年9月時点

UNWTOが9月に公表した資料によると、約80%の観光専門家が、**2024年までに自国の国際観光需要がコロナ前の2019年水準まで回復すると予想。**

(出典): UNWTO「World Tourism Barometer」(2022/9)

日本空港ビルデング(株) 2022年11月時点

羽田空港の旅客回復見通しについて2022年第2四半期決算において、下記の通り公表。

国内線:
2023年度初めにコロナ影響前の水準へ
 ※コロナ影響前…2019年度実績(4-1月) + 当社予測値(2-3月)

	21年度	22年度	23年度
旅客数	2,887	5,373	6,900
コロナ影響前比	42%	78%	100%

(万人)

2023年度以降も年間約6,900万人規模を想定

国際線:
2024年度内に発着枠拡大後の計画水準※へ
 ※コロナ前(2019年)比約1.3倍

(出典): 日本空港ビルデング(株)第2四半期決算説明資料(2022/11)

(参考⑤) 骨太の方針・成長戦略等における航空局関連主要施策の概要について

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)(抄)

第2章 新しい資本主義に向けた改革

1. 新しい資本主義に向けた重点投資分野

(4) グリーントランスフォーメーション(GX)への投資

カーボンニュートラルポート等の形成や持続可能な航空燃料(SAF)等を含む船舶・航空・陸上の輸送分野の脱炭素化を推進する。

2. 社会課題の解決に向けた取組

(3) 多極化・地域活性化の推進

(分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築)

地域活性化に向けた環境整備のため、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、港湾、漁港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、航空ネットワークの維持・活性化、港湾の24時間化も念頭にいたA1ターミナルの実現、造船・海運業等の競争力強化等に取り組む。

成長戦略フォローアップ(令和4年6月7日閣議決定)(抄)

Ⅲ. 経済社会の多極集中化

1. デジタル田園都市国家構想の推進

(3) デジタル田園都市国家構想の前提となる安心の確保

② 豊かな田園都市国家を支える交通・物流インフラの整備

(交通・物流、インフラ、都市の課題解決)

感染症等による社会経済情勢の変化にも対応し、経済成長を支えるため、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線などの高速交通ネットワーク、国際拠点空港、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図る。また、新技術の活用や予防保全への本格転換等による持続可能なインフラメンテナンス、インフラ分野のDX、コンパクト・プラス・ネットワークの取組等を進め、生産性・利便性の向上、民間投資の喚起、地域活性化などのインフラのストック効果が最大限発揮される取組を進める。

(交通・物流)

空港・港湾等へのアクセスを強化する等、道路ネットワークの機能強化を進める。

観光ビジョン実現プログラム2020(令和2年7月14日)(抄)

Ⅰ. 国内の観光需要の回復と観光関連産業の体質強化

Ⅱ. インバウンド促進等に向け引き続き取り組む施策

観光は成長戦略の柱、地方創生の切り札であり、観光消費額の8割を占める日本人国内旅行に加え、近年は、世界的にも著しい成長分野であるインバウンドを取り込むことによって、観光立国の実現に取り組んできた。

安倍政権発足以来、外国人旅行者は約4倍の約3,200万人となり、消費額も約5兆円と地域経済に貢献する存在となっている。世界全体の国際観光客到着数は、この7年間で40%増加し、14億人に達するなど、世界的にも著しい成長分野である。

現在、我が国の観光は厳しい状況にあるが、自然、食、伝統文化、芸術、風俗習慣、歴史など日本各地の観光資源の魅力が失われたものではなく、感染症終息後の中長期的スパンにおいて、インバウンドに大きな可能性があるのは今後も同様であり、2030年6,000万人の目標は十分達成可能である。