

新関西国際空港(株)

http://www.nkiac.co.jp/

1. 財政投融資を活用している事業の主な内容

航空輸送の円滑化を図り、もって航空の総合的な発達に資するため、関西国際空港の空港基本施設(滑走路、エプロン等)、航空保安施設等の設置及び管理を効率的に行うものである。
 (参考) 財政投融資対象外の主な事業としては、関西国際空港の航空旅客、航空貨物の取扱施設、給油施設等及び大阪国際空港の設置及び管理がある。

2. 財政投融資計画額等

(単位:億円)

元年度財政投融資計画額	30年度末財政投融資残高見込み
1,500	3,769

3. 当該事業に関する政策コスト分析の試算値

① 政策コスト

(単位:億円)

区分	30年度	元年度	増減
1. 国の支出(補助金等)	-	-	-
2. 国の収入(国庫納付等) ※	△374	△332	+43
3. 出資金等の機会費用	△472	△636	△164
1~3 合計=政策コスト(A)	△847	△968	△121
分析期間(年)	41年	40年	△1年

② 投入時点別政策コスト内訳

(単位:億円)

区分	30年度	元年度	増減
(A) 政策コスト【再掲】	△847	△968	△121
① 分析期首までに投入された出資金等の機会費用	320	278	△43
② 分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	△1,167	△1,246	△79
国の支出(補助金等)	-	-	-
国の収入(国庫納付等) ※	△374	△332	+43
剰余金等の機会費用	△793	△914	△121
出資金等の機会費用	-	-	-

③ 経年比較分析(対前年度実績増減額の算出) (単位:億円)

政策コスト	単純比較(調整前)	30年度	元年度	単純増減
		△847	△968	△121
経年比較(調整後)	①分析始期の調整(分析始期を元年度分析に合わせた結果)	②前提金利の調整(30年度の前提金利で再試算した結果)	実質増減(②-①)	
		△822	△838	△15

【実質増減額の要因分析】

○ 政策コストの増加要因

・将来収入の減によるコスト増 (+4億円)

○ 政策コストの減少要因

・将来費用の減によるコスト減 (△15億円)

・防災機能強化対策事業実施によるコスト減 (△4億円)

④ 感応度分析(前提条件を変化させた場合)

(単位:億円)

(A) 政策コスト【再掲】	貸付及び調達金利を+1%させた場合	増減額	1. 国の支出(補助金等)	2. 国の収入(国庫納付等) ※	3. 出資金等の機会費用
△968	76	+1,043	-	+120	+924

(A) 政策コスト【再掲】	業務収入を△10%させた場合	増減額	1. 国の支出(補助金等)	2. 国の収入(国庫納付等) ※	3. 出資金等の機会費用
△968	△838	+129	-	+26	+103

(注) 各欄は単位未満四捨五入の端数処理により、合計において合致しない場合がある。

※ 国の収入(国庫納付等)は、収入がある場合マイナス計上する。例: △100億円…100億円の国庫納付等を表す。

4. 分析における試算の概要及び将来の事業見通し等の考え方

- ① 「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」により、関西国際空港及び大阪国際空港を運営する新関西国際空港株式会社が平成24年4月に設立され、同年7月に経営統合した。旧関西国際空港株式会社は関西国際空港土地保有株式会社に移行した。試算は、新関西国際空港株式会社及び関西国際空港土地保有株式会社の連結で試算している。
- ② 試算の対象範囲は関西国際空港の政府保証債対象事業としている。
- ③ 平成27年度に、平成28年4月1日を事業開始日とするコンセッション契約を締結したため、当該契約内容を反映させている。
- ④ 運営権対価収入は契約に基づく額を計上している。
- ⑤ 令和2年度以降の鉄道施設使用料収入は平成29年度実績から令和元年度計画の平均額とした。
なお、令和5年度で、駅舎、軌道敷等の建設費分の回収を終えるため、翌年度から当該収入分が減額となる。
- ⑥ 令和2年度以降の人件費・物件費は平成29年度実績から令和元年度計画の平均額とした。
なお、令和2年度で、特定業務の運営権者への引継を終えるため、翌年度から当該費用分が減額となる。

(単位: 百万円)

年度	(実績)	(見込み)	(決定)	(試算前提)				
				2	10	20	30	40
鉄道施設使用料収入	5,387	3,908	4,860	4,719	3,349	3,349	3,349	3,349
人件費・物件費	19,771	19,443	21,869	20,361	20,162	20,162	20,162	20,162

5. 補助金等が投入される理由、仕組み、国庫納付根拠法令等

(政策的理由)

関西国際空港は、我が国の増大する航空需要に対応する基幹国際空港であり、その整備事業は国際・国内の航空ネットワークの充実を通じて、我が国経済社会の発展に資する公共性の高い事業であることから、自動車安全特別会計及び財政投融资特別会計から出資金及び無利子借入金を受け入れている。さらに、平成14年12月18日付財務大臣・国土交通大臣間の申し合わせにより、安定的な経営基盤を確立し、有利子債務の確実な償還を期すため、平成15年度から補給金を受け入れてきた。また、平成23年12月21日付財務大臣・国土交通大臣間の申し合わせにより、関西国際空港と大阪国際空港の運営を行うことになる新関西国際空港株式会社の債務の確実な償還を図るため、早期の公共施設等運営権の設定(コンセッション)を行うこととなり、コンセッションを実施するまでの間、引き続き毎年度の予算の範囲内において必要最小限度の補給金を措置されることとなっていた。そして、平成27年度にコンセッション契約を締結し、平成28年4月1日よりコンセッション契約に基づく運営権者による空港運営を開始した。

6. 特記事項など

- ① 「国土交通省成長戦略」の「バランスシート改善による関空の積極的強化」において、「関空の事業価値に加え、伊丹(大阪国際空港)の事業価値や不動産価値も含めてフル活用すること」とされ、「両空港の経営統合を先行させつつ、両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソースする手法を基本に、価値最大化に向けた民間の経営提案を募集・検討していく」とされており、これを受けて、平成23年5月に「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」が公布された。
- ② ①を受けて、新関西国際空港株式会社は、平成24年4月1日に設立され、同年7月1日より関西国際空港及び大阪国際空港の設置及び管理を行っている。新関西国際空港株式会社の債務の確実な償還を図るため、早期の公共施設等運営権の設定(コンセッション)を行うこととされ、平成27年度にコンセッション契約を締結し、平成28年4月1日よりコンセッション契約に基づく運営権者による空港運営を開始した。
- ③ 関西国際空港における平成30年度の台風21号による甚大な被害を受けて運営権者が行う防災機能強化対策の事業について、設置管理者である当社が、財政融資資金を活用して、事業に要する費用の一部を負担することにより、同空港の防災機能の迅速かつ着実な強化を図ることとした。

(参考) 当該事業の成果、社会・経済的便益など

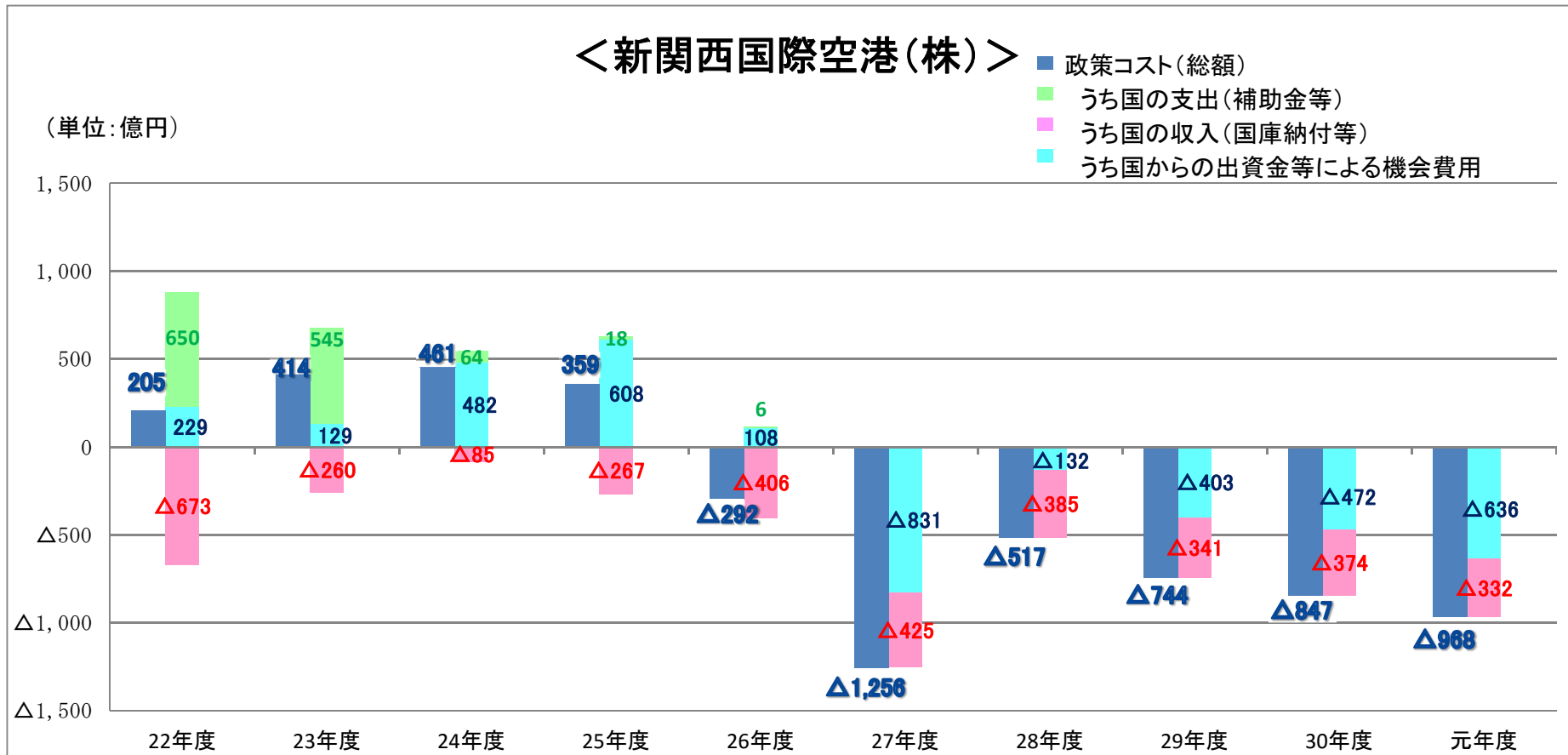
関西国際空港は、4,000m級複数滑走路を有し、かつ完全24時間運用が可能という日本初のグローバルスタンダードに適った国際空港であり、次のとおり国際・国内の航空ネットワークの充実や人流・物流の両面における利用者利便の向上等、我が国の経済活動の発展を支える重要なインフラとしての役割を担っている。

航空ネットワークについては、国際線は世界23カ国・地域、84都市、1,451便/週が就航し(関西エアポート(株) 平成30年10月計画)、また国内線は17都市、70便/日が就航している(関西エアポート(株) 平成30年10月計画)。

年間の旅客数については、国際線2,243万人、国内線650万人(関西エアポート(株) 平成30年実績)が関西国際空港を利用している。また、我が国の出入国者のうち、関西国際空港の利用者が占める割合は、日本人18.3%、外国人25.4%(法務省出入国管理統計平成30年1月～11月実績)である。

年間の取扱貨物量については、83万t(関西エアポート(株) 平成30年実績)、貿易額 9.2兆円(大阪税関貿易統計 平成30年実績)の国際貨物を関西国際空港で取り扱っている。また、我が国の貿易額のうち、関西国際空港の貿易額が占める割合は、5.6%(大阪税関貿易統計 平成30年実績)となっている。

(参考) 構成要素別政策コストの推移



(注1) 各年度の政策コストについて、推計に適用される金利等の前提条件は異なる。

(注2) 平成23年度までは、関西国際空港(株)の政策コストを記載している。

平成24年度においては、関西国際空港、大阪国際空港及び(独)空港周辺整備機構との単純合算。

平成25年度以降においては、統合スキームに基づき新関西国際空港(株)と関西国際空港土地保有(株)の連結。

(ポイント)

- 政策コストについては、空港整備事業を行う上での出資金、補給金の機会費用がプラスコストであり、業務収入に伴う法人税等の収入がマイナスコストとなる。補給金については、平成14年12月18日付財務大臣・国土交通大臣間の申合せにより、安定的な経営基盤を確立し、有利子債務の確実な償還を期すため、平成15年度から補給金を受け入れてきたが、平成27年度以降は0となっている。
- 平成28年4月1日にコンセッションを開始し、定額の運営権対価収入等、業務収入が安定したことにより、今後も継続的にマイナスコストとなるが見込まれている。

(参考)貸借対照表、損益計算書

貸借対照表

(単位:百万円)

科目	29年度末実績	30年度末見込	元年度末計画	科目	29年度末実績	30年度末見込	元年度末計画
(資産の部)				(負債及び純資産の部)			
流動資産	16,733	6,666	144,856	流動負債	122,566	67,967	97,868
現金・預金	13,828	5,308	140,070	1年以内償還社債	85,253	35,500	58,000
その他の流動資産	2,904	1,358	4,786	1年以内返済長期借入金	12,426	12,413	12,406
固定資産	1,865,159	1,860,227	1,850,980	その他の流動負債	24,886	20,054	27,462
有形固定資産	1,852,197	1,852,095	1,842,540	固定負債	905,859	937,650	1,026,784
無形固定資産	197	149	103	社債	566,769	616,407	578,444
建設仮勘定	9,258	2,734	8,190	長期借入金	197,779	185,366	322,960
投資等	3,507	5,249	148	繰延税金負債	3,990	7,902	11,842
				その他の固定負債	137,322	127,976	113,538
				(負債合計)	1,028,425	1,005,617	1,124,652
				資本金	300,000	300,000	300,000
				資本準備金	253,043	253,043	253,043
				利益剰余金	76,634	84,454	94,685
				その他利益剰余金(整備準備金)	42,853	50,263	57,360
				繰越利益剰余金	33,781	34,191	37,325
				少数株主持分	223,790	223,779	223,457
				(純資産合計)	853,467	861,275	871,185
資産合計	1,881,892	1,866,892	1,995,836	負債・純資産合計	1,881,892	1,866,892	1,995,836

(注) 1. 新関西国際空港株式会社及び関西国際空港土地保有株式会社との連結数値を記載している。

2. 政策コスト分析対象外事業に係る金額を含む。

3. 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

損益計算書

(単位:百万円)

科目	29年度実績	30年度見込	元年度計画
営業収益	62,588	60,583	66,894
営業費用	40,266	40,534	42,795
施設運営等経費	19,771	19,443	21,869
減価償却費	20,495	21,091	20,926
営業利益	22,322	20,048	24,099
営業外収益	173	170	-
営業外費用	8,731	7,873	7,983
支払利息	8,465	7,587	7,913
その他	265	286	70
経常利益	13,764	12,345	16,116
特別利益	424	43	-
特別損失	385	698	795
税金等調整前当期純利益	13,804	11,690	15,321
法人税等	4,253	3,881	5,412
当期純利益	9,550	7,808	9,910
非支配株主に帰属する当期純利益	3,899	3,728	3,577
親会社株主に帰属する当期純利益	5,652	4,080	6,333

(注) 1. 新関西国際空港株式会社及び関西国際空港土地保有株式会社との連結数値を記載している。

2. 政策コスト分析対象外事業に係る金額を含む。

3. 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。