

# 自動車安全特別会計(空港整備勘定)

<https://www.mlit.go.jp/koku/index.html>

## 1. 財政投融資を活用している事業の主な内容

国内外の交流や国民生活、経済活動を支えるために必要不可欠である航空ネットワークの維持・拡大や、コロナ対策の観点も踏まえた、拠点空港等の機能強化に資する空港整備事業を行う。

## 2. 財政投融資計画額等

(単位:億円)

3年度財政投融資計画額	2年度末財政投融資残高見込み
1,178	3,772

## 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	2年度	3年度	増 減
1. 国の支出(補助金等)	-	10,244	+10,244
2. 国の収入(国庫納付等) ※ <sup>1</sup>	-	△17,682	△17,682
3. 出資金等の機会費用分	-	4,160	+4,160
<b>1～3 合計=政策コスト(A)</b>	<b>-</b>	<b>△3,278</b>	<b>△3,278</b>
分析期間(年)	-年	20年	20年

### ② 投入時点別政策コスト内訳

(単位:億円)

区 分	2年度	3年度	増 減
(A) 政策コスト【再掲】	-	△3,278	△3,278
① 分析期首までに投入された出資金等の機会費用分	-	-	-
② 分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	-	△3,278	△3,278
国の支出(補助金等)	-	10,244	+10,244
国の収入(国庫納付等) ※ <sup>1</sup>	-	△17,682	△17,682
剰余金等の機会費用分	-	4,160	+4,160
出資金等の機会費用分	-	-	-

### 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)	2年度	3年度	単純増減
		-	△3,278	
経年比較(調整後)	①分析始期の調整(分析始期を3年度分析に合わせた結果)	②前提金利の調整(2年度の前提金利で再試算した結果)		実質増減(②-①)

前年度分析対象外

### 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】	マイナス金利政策導入前ケース ※ <sup>2</sup>	増減額	1. 国の支出(補助金等)	2. 国の収入(国庫納付等) ※ <sup>1</sup>	3. 出資金等の機会費用
			△3,278	△1,813	+1,466

(A) 政策コスト【再掲】	業務収入、政府補助金等△1%ケース	増減額	1. 国の支出(補助金等)	2. 国の収入(国庫納付等) ※ <sup>1</sup>	3. 出資金等の機会費用
			△3,278	△2,843	+436

(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。

※<sup>1</sup> 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。

※<sup>2</sup> 前提金利(割引率及び将来金利)をマイナス金利政策導入前(平成28年1月28日)における国債流通利回りを基に算出した場合。

#### 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 自動車安全特別会計空港整備勘定の行う事業のうち、財政投融资の対象とされた空港整備事業を試算の対象としている。
- ② 事業収入については、国内線は2022年、国際線は2024年に2019年の水準に回復する見込みで試算を行っている。
- ③ 分析期間は、令和3年度から最長の償還が完了する令和22年度までの20年間。

年 度	(実績)		(見込み)	(決定)	(試算前提)			
	30	元	2	3	4	5	6	7
事業収入	241,485	222,909	50,710	133,018	214,665	226,006	237,347	237,347
事業費	164,463	169,007	288,887	322,883	189,462	192,424	194,255	195,874

#### 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

特別会計に関する法律に定める航空機燃料税収入の空港整備事業に要する経費の財源に充てるため、一般会計から受け入れている。

##### 【根拠法令等】

[受け入れ規定]

<特別会計に関する法律>

附 則 抄

第二百五十九条の三

2 この条において「空港整備事業」とは、空港法(昭和三十一年法律第八十号)第二条に規定する空港及び同法附則第二条第一項の政令で定める飛行場(これらと併せて設置すべき政令で定める施設を含む。以下この条から附則第二百五十九条の五までにおいて「空港」という。)の設置、改良及び災害復旧並びに維持その他の管理に関する事業並びに空港の周辺における航空機の騒音により生ずる障害の防止その他の措置に関する事業並びにこれらの事業に要する費用についての国の出資金、負担金その他の経費の交付及び資金の貸付けで国土交通大臣が行うものをいう。

7 空港整備勘定における一般会計からの繰入対象経費は、空港整備事業に要する費用とする。

(空港整備勘定の歳入及び歳出の特例等)

第二百五十九条の五 当分の間、第六条の規定にかかわらず、毎会計年度、空港の緊急な整備等に資するため、次に掲げる額の合算額(当該年度の前々年度の航空機燃料税の収入見込額の十三分の十一に相当する額として同年度の一般会計の歳入予算に計上された金額(以下この項において「航空機燃料税の収入額の予算額」という。))が、同年度の航空機燃料税の収入額の決算額の十三分の十一に相当する金額(第二号において「航空機燃料税の収入額の決算額」という。)を超える場合は、第一号に掲げる額から当該超える額を控除した額に相当する金額を、予算で定めるところにより、一般会計から空港整備勘定に繰り入れるものとする。

一 当該年度の航空機燃料税の収入額の予算額

二 当該年度の前々年度の航空機燃料税の収入額の予算額が当該前々年度の航空機燃料税の収入額の決算額に不足するときは、当該不足額

#### 6. 特記事項など

特になし

#### (参考)当該事業の成果、社会・経済的便益など

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、ポストコロナの成長戦略の実現に不可欠な「空のインフラ」であり、その維持・確保が必要不可欠である。

空港整備勘定においては、全国97空港や、航空機の飛行に必要な航空路施設の整備を行っており、直近10年間の実績を見ると、国内線・国際線ともに着陸回数や乗降客数は着実に増加(内訳合計で着陸回数は122%増、乗降客数は136%増)していることから、航空ネットワークの充実が図られている。

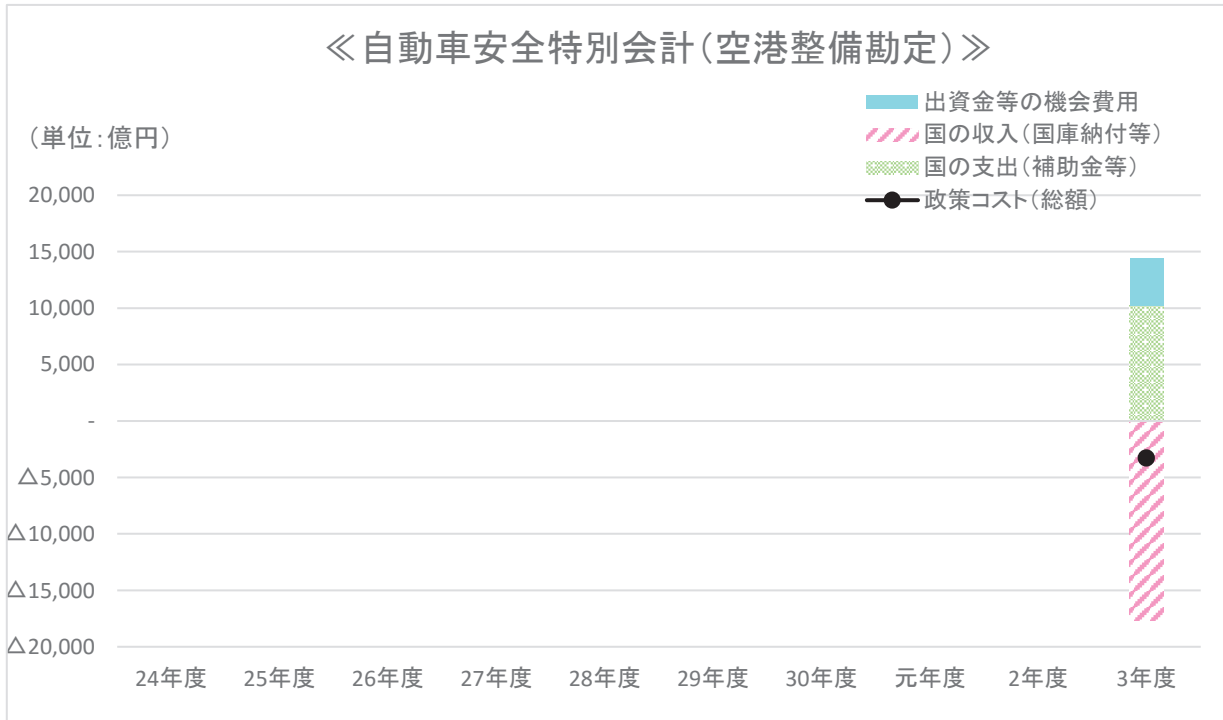
着陸回数(回)	国際線	国内線	合計
H22年度	178,156	904,472	1,082,628
R1年度	296,384	1,024,011	1,320,395
増減率(%)	166%	113%	122%

乗降客数(人)	国際線	国内線	合計
H22年度	53,511,461	175,390,331	228,901,792
R1年度	92,704,634	218,822,087	311,526,721
増減率(%)	173%	125%	136%

(出典:空港管理状況調書)

# 政策コスト分析結果の概要

## 【政策コストの推移】



(注) 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。

(単位: 億円)

年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
政策コスト(総額)										△3,278
国の支出(補助金等)										10,244
国の収入(国庫納付等)										△17,682
出資金等の機会費用										4,160

## 【政策コストの推移の解説】

- 令和3年度より借入対象事業開始のため、本年度より分析を開始。
- 財政投融资の対象とされた空港整備事業にあたる政策コストを試算したものである。

## 【政策コスト分析結果(令和3年度)に対する財投機関の自己評価】

- 財政投融资の対象とされた空港整備事業にあたる政策コストを試算したものであり、令和3年度から借入対象事業開始のため皆増となった。これは、新たな事業に必要な経費を賄うために措置されるものであることから、財務の健全性への影響は軽微である。
- 感応度分析(マイナス金利政策導入前ケース)の結果、基本ケースと比較して1,466億円の増となっている。これはマイナス金利政策との金利差による増及び支払利息の増によるものであり、財務の健全性への影響は軽微である。
- 感応度分析(業務収入、政府補助金等△1%ケース)の結果、基本ケースと比較して436億円の増となっている。これは業務収入等の減によるものであり、財務の健全性への影響は軽微である。