

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)

5年度財政投融資計画額	4年度末財政投融資残高見込み
1,185	5,991

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	4年度	5年度	増 減
1.国の支出(補助金等)	9,655	8,697	△958
2.国の収入(国庫納付等) ※	△15,245	△13,863	+1,382
3.出資金等の機会費用分	1,985	△236	△2,222
1～3 合計=政策コスト(A)	△3,604	△5,402	△1,798
分析期間(年)	19年	18年	△1年

② 投入時点別政策コスト内訳

(単位:億円)

区 分	4年度	5年度	増 減
(A) 政策コスト【再掲】	△3,604	△5,402	△1,798
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	△3,604	△5,402	△1,798
国の支出(補助金等)	9,655	8,697	△958
国の収入(国庫納付等) ※	△15,245	△13,863	+1,382
剰余金等の機会費用分	1,985	△236	△2,222
出資金等の機会費用分	-	-	-

③ 経年比較分析(対前年度実質増減額の算出)

(単位:億円)

		4年度	5年度	単純増減
政策コスト	単純比較(調整前)	△3,604	△5,402	△1,798
	経年比較(調整後)	△5,296	△7,475	△2,179

【実質増減額の要因分析】

○ 政策コストの増加要因

- 5年度新規借入に係る償還額増に伴う国庫納付の減によるコスト増(+616億円)

○ 政策コストの減少要因

- 5年度新規事業等に伴う期末準備金残高の増によるコスト減(△1,427億円)
- 3年度実績確定及び4年度見込改定等に伴う期首準備金残高の減によるコスト減(△1,141億円)
- 分析期間の短縮等に伴う補助金の減によるコスト減(△226億円)

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】	前提金利+1% ケース	増減額	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
△5,402	△2,971	+2,431	△723	+1,266	+1,888

(A) 政策コスト【再掲】	業務収入△1% ケース	増減額	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
△5,402	△4,993	+409	△64	+473	-

(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 自動車安全特別会計空港整備勘定の行う事業のうち、財政投融資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、国内線及び国際線が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5年度から最長の償還が完了する令和22年度までの18年間。

(単位:百万円)

年 度	(実績)			(見込み)	(決定)	(試算前提)					
	30	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10
事業収入	241,485	222,909	50,710	100,792	93,260	163,801	246,841	246,841	246,841	246,841	246,841
事業費	164,463	169,007	288,887	338,493	338,544	346,270	190,166	191,767	192,536	192,776	193,018

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、コロナ影響前の直近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。

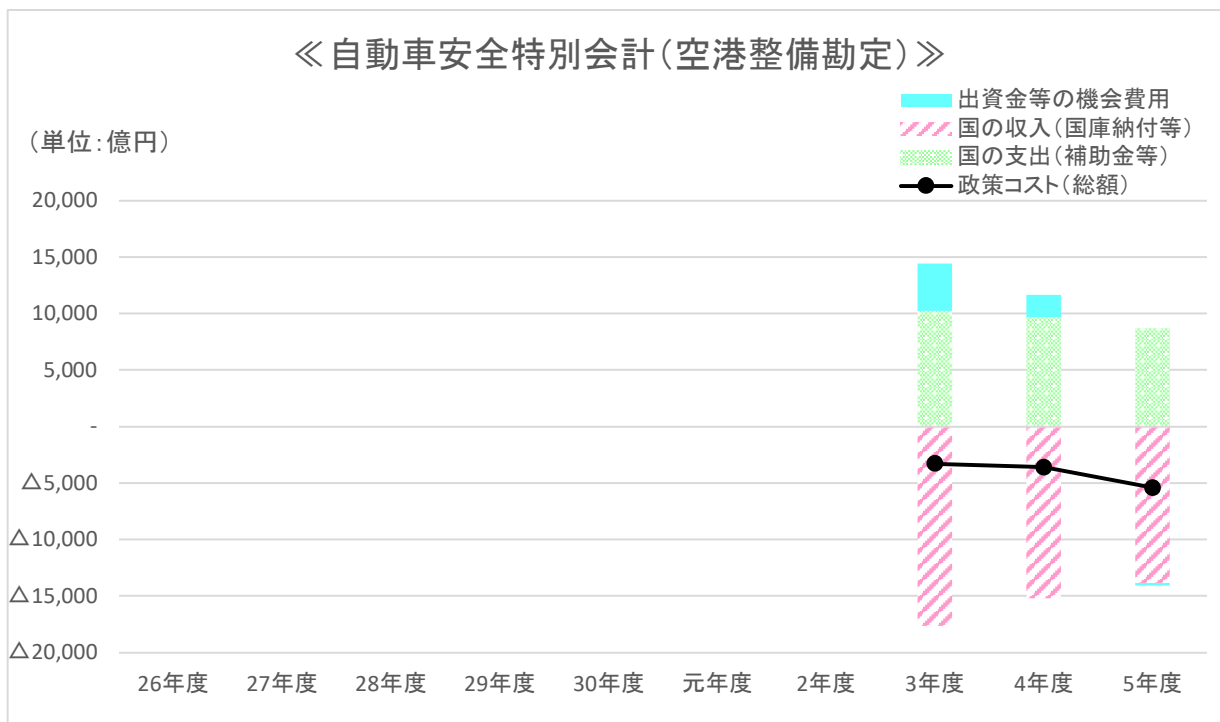
着陸回数(回)	国際線	国内線	合計
H22年度	178,156	904,472	1,082,628
R1年度	296,384	1,024,011	1,320,395
増減率(%)	166%	113%	122%

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	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
政策コスト(総額)								△3,278	△3,604	△5,402
国の支出(補助金等)								10,244	9,655	8,697
国の収入(国庫納付等)								△17,682	△15,245	△13,863
出資金等の機会費用								4,160	1,985	△236

【政策コストの推移の解説】

- ・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。
- ・令和5年度は、機会費用の減少等により、4年度と比較して政策コストが1,798億円減少している。

【政策コスト分析結果(令和5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4年度から比較して1,798億円の減となっている。これは、業務収入の減による期首準備金残高の減少に伴う機会費用の減及び分析期間の1年短縮等に伴う政府補助金等の減等によるものである。
- ・感応度分析(前提金利+1%ケース)の結果、基本ケースと比較して2,431億円の増となっている。これは金利差に伴う機会費用の増及び支払利息の増に伴う国庫納付の減等によるものであり、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△1%ケース)の結果、基本ケースと比較して409億円の増となっている。これは業務収入等の減に伴う国庫納付金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。