

中部国際空港(株)

<https://www.centrair.jp/corporate/>

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、中部国際空港の基本施設(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、中部国際空港の機能利便施設(航空旅客・貨物取扱施設、事務所・店舗、送迎・見学者施設等)の設置及び管理がある。

2. 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	7年度	8年度	増減	主な増減要因
1.国の支出(補助金等)	-	-	-	
2.国の収入(国庫納付等) ※	△151	△128	+23	・前提金利の上昇による支払利息の増加等に伴う法人税の減少(+23億円)
3.出資金等の機会費用分	△140	△25	+115	・前提金利の上昇による支払利息の増加等に伴う準備金の減少(+64億円) ・前提金利の上昇等による無利子借入及び出資金の機会費用の増加(+51億円)
1～3 合計=政策コスト(A)	△291	△153	+138	
分析期間(年)	17年	16年	△1年	・年度が進行したことで、最長の債務が償還されるまでの期間が1年短縮

投入時点別政策コスト内訳

(単位:億円)

(A) 8年度政策コスト【再掲】	△153
① 分析期首までに投入された出資金等の機会費用分	174
② 分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	△328
国の支出(補助金等)	-
国の収入(国庫納付等) ※	△128
剰余金等の機会費用	△203
出資金等の機会費用	4

② 経年比較分析(対前年度実質増減の算出)

(単位:億円)

実質増減	主な増減要因
△85	・航空需要見込みの見直しに伴う事業収入等の増加により、法人税及び準備金(空港整備準備金、繰越利益剰余金)が増加(△165億円) ・物価上昇に伴う業務委託費、施設維持費等の経費の増加により、法人税及び準備金(空港整備準備金、繰越利益剰余金)が減少(+94億円)

③ 感応度分析(前提条件を変化させた場合)

(単位:億円)

(A) 8年度政策コスト【再掲】	前提金利+1% ケース	増減額	増減理由
△153	△1	+153	・前提金利が1%上昇すると、費用の増加により法人税及び準備金(空港整備準備金、繰越利益剰余金)が減少するため(+99億円)。
(A) 8年度政策コスト【再掲】	事業収入△1% ケース	増減額	増減理由
△153	△125	+29	・事業収入が1%減少すると、収入の減少により法人税及び準備金(空港整備準備金、繰越利益剰余金)が減少するため(+29億円)。

(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。

3. 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

【試算の概要】

- ① 中部国際空港の整備事業のうち、空港施設の建設等の政府保証債対象事業を試算の対象としており、日本政策投資銀行の融資対象事業は含まれていない。
 ② 分析期間は、政府保証債の償還が完了するまでの16年間（令和23年度まで）としている。

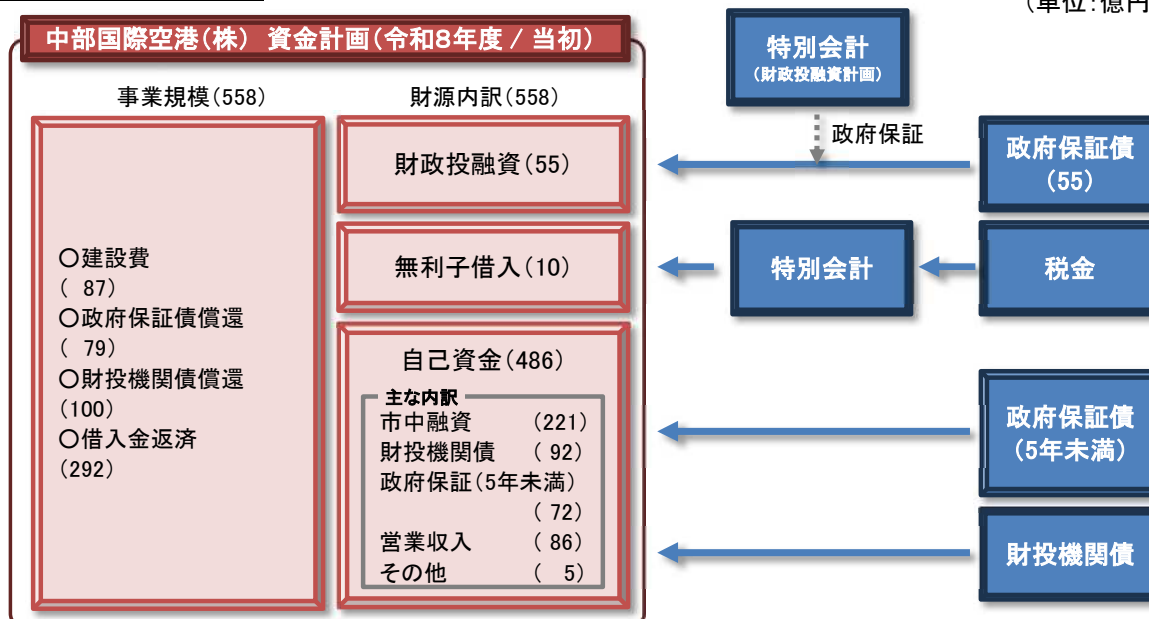
【将来の事業見通しの考え方】

- ① 業務収入については、中部国際空港将来構想推進調整会議が公表した「中部国際空港の将来構想」におけるベースラインシナリオ（将来の社会経済動向や交通市場環境変化等に基づくシナリオ）を前提に試算した需要予測をもとに、最近の状況を加味して推計している。

	(実績)			(見込み)	(計画)	(試算前提)			
年 度	4	5	6	7	8	9	10	11	12
営業収入(億円)	243	396	525	556	664	816	835	852	855
発着回数(万回)	7.0	8.5	9.5	9.5	10.6	12.7	12.9	13.0	13.0

4. 事業スキーム(図示)

(単位:億円)



5. 当該事業の成果、社会・経済的便益など

中部国際空港は、首都圏、近畿圏に次ぐ中部圏の国際拠点空港として、21世紀の中部圏の航空需要に対応するのみならず、国際・国内の交流を支える航空ネットワークの基礎となり、また高度な人口・産業集積を有する中部圏の今後の発展の礎となるもので、国際・国内交流の促進、物流効率化の促進、産業の発展等多様な社会・経済的便益を有するものである。

事業から生ずる便益については定量的に把握することが困難な面があるものの、平成22年2月策定の「航空関係公共事業評価」(国土交通省)に則り、利用者効果、供給者効果、地域企業・住民効果を社会的・経済的便益として計算した。

社会的割引率を4%とし、分析期間を29年とした場合
18,869億円

社会的割引率と分析期間を政策コスト分析と同じとした場合
14,614億円

<参考>

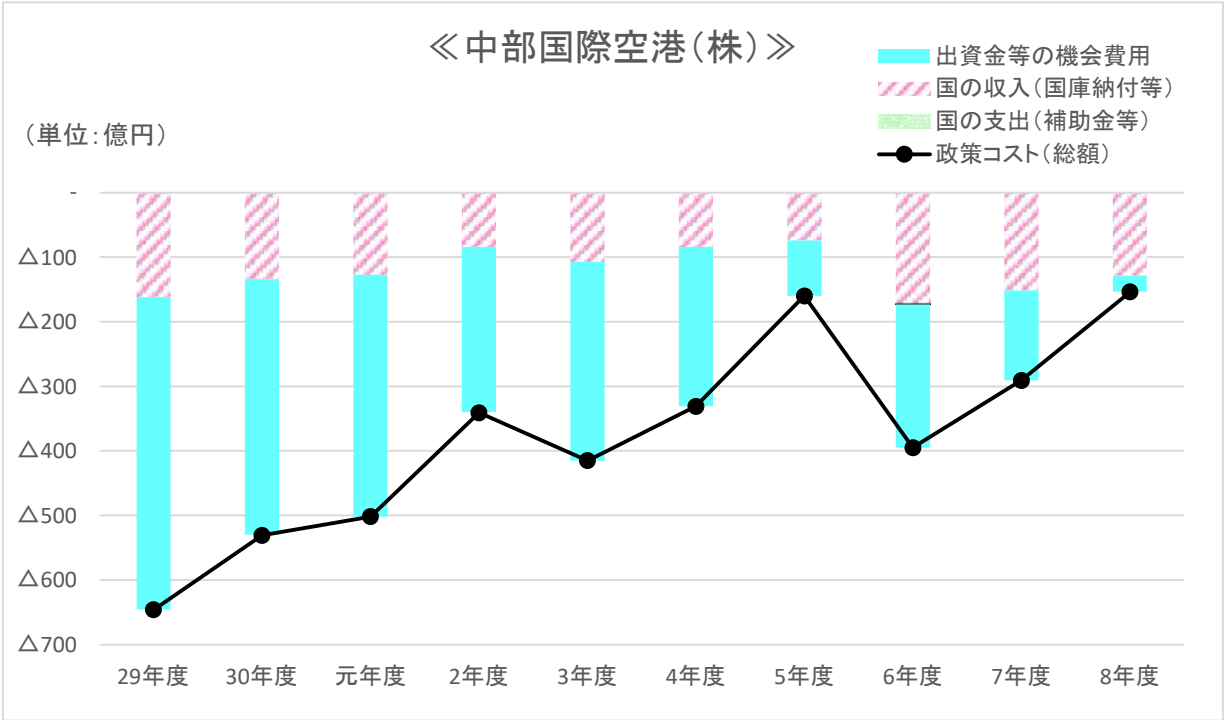
中部国際空港の概要	令和6年度運用実績	令和7年度運用実績(見込み)
・ 空港用地 約470ha	・ 発着回数 95,212回	・ 発着回数 95,000回
・ 滑走路 3,500m×1本	・ 旅客数 1,103万人	・ 旅客数 1,140万人
・ 運用時間 24時間	・ 貨物量 12.9万トン	・ 貨物量 14.0万トン

(参考) 財投機関の財務状況については、以下のURLより御覧いただけます。

<https://www.bb.mof.go.jp/server/2026/dlpdf/DL202614001.pdf#page=746>

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	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
政策コスト(総額)	△646	△531	△502	△341	△415	△331	△160	△395	△291	△153
国の支出(補助金等)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
国の収入(国庫納付等)	△162	△134	△127	△84	△107	△84	△74	△173	△151	△128
出資金等の機会費用	△484	△396	△375	△256	△308	△247	△86	△222	△140	△25

【政策コストの推移の解説】

需要の変化や金利の変動により政策コストに増減はあるものの、分析期間中、出資金等の機会費用を上回る法人税が発生するため、政策コストはマイナスとなっている。

【政策コスト分析結果(令和8年度)に対する財投機関の自己評価】

前提金利の上昇による支払利息の増加等により、政策コストは前年度の分析より138億円増加している。分析の結果、自己資本比率は順調に増加し、安定・堅調な営業キャッシュフローを維持できる見込みとなっており、財務の健全性が保たれ、財政投融资の償還確実性は十分見込まれる。

感応度分析として、前提金利(割引率及び将来金利)を+1%とした場合、政策コストは153億円増加する。これは、金利の上昇により準備金(空港整備準備金、繰越利益剰余金)、法人税が減少するためである。この場合でも、自己資本比率は基本ケースと同様に順調に増加しており、今後の対応として、航空需要の拡大、有利子負債の着実な返済が重要と考える。

事業収入を△1%とした場合は、事業収入の減少により準備金(空港整備準備金、繰越利益剰余金)、法人税が減少するため、政策コストは29億円増加するが、財務への影響は軽微であると考えられる。