

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)

30年度財政投融資計画額	29年度末財政投融資残高見込み
201	3,820

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	29年度	30年度	増 減
1.国からの補助金等	-	-	-
2.国への資金移転	△341	△374	△33
1～2 小計	△341	△374	△33
3.国からの出資金等の機会費用分	△403	△472	△69
1～3 小計	△744	△847	△102
4.欠損金の増減分	-	-	-
1～4 合計=政策コスト(A)	△744	△847	△102
分析期間(年)	42	41	△1

② 投入時点別政策コスト内訳

(単位:億円)

区 分	29年度	30年度	増 減
(A) 政策コスト【再掲】	△744	△847	△102
① 分析期首までに投入された出資金等の機会費用分	258	320	+62
② 分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	△1,002	△1,167	△165
国からの補助金等	-	-	-
国への資金移転	△341	△374	△33
剰余金等の増減に伴う政策コスト	△661	△793	△131
出資金等の機会費用分	-	-	-

<参考> 補助金・出資金等の30年度予算計上額

補助金等 - 億円

出資金等 - 億円

③ 経年比較分析

(単位:億円)

区 分	29年度	30年度	増 減
(A) 政策コスト【再掲】	△744	△847	△102
(A') (A)を29年度分析と同じ前提金利で再計算した政策コスト	△744	△1,147	△403
(B) (A')のうち30年度以降に発生する政策コスト	△729	△1,147	△419

30年度の政策コストは△847億円である。29年度と30年度の前提金利の変化による影響を捨象し、30年度以降に発生する政策コストを比較すると、実質的な政策コストは29年度から419億円減少したと分析される。このような実質的なコスト減は、以下の要因によるものと考えられる。

- ・ 営業収益の増加等によるコスト減 (△419億円)

④ 感応度分析(前提条件を変化させた場合)

(単位:億円)

変化させた前提条件とその変化幅	政策コスト(増減額)
調達金利+1%	221(+1,068)
増減額のうち機会費用の増減額	+916
事業収入△10%	△738(+109)
増減額のうち機会費用の増減額	+87

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算定している。
- 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 運営権対価収入を除く事業収入及び人件費・物件費については平成30年度の見込みを横置きと仮定した。
- ⑥ 社債発行金利については、政府保証債発行金利に、直近に調達した政府保証債と財投機関債のスプレッド差を加えたものとしている。

※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。

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資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。

(参考) 当該事業の成果、社会・経済的便益など

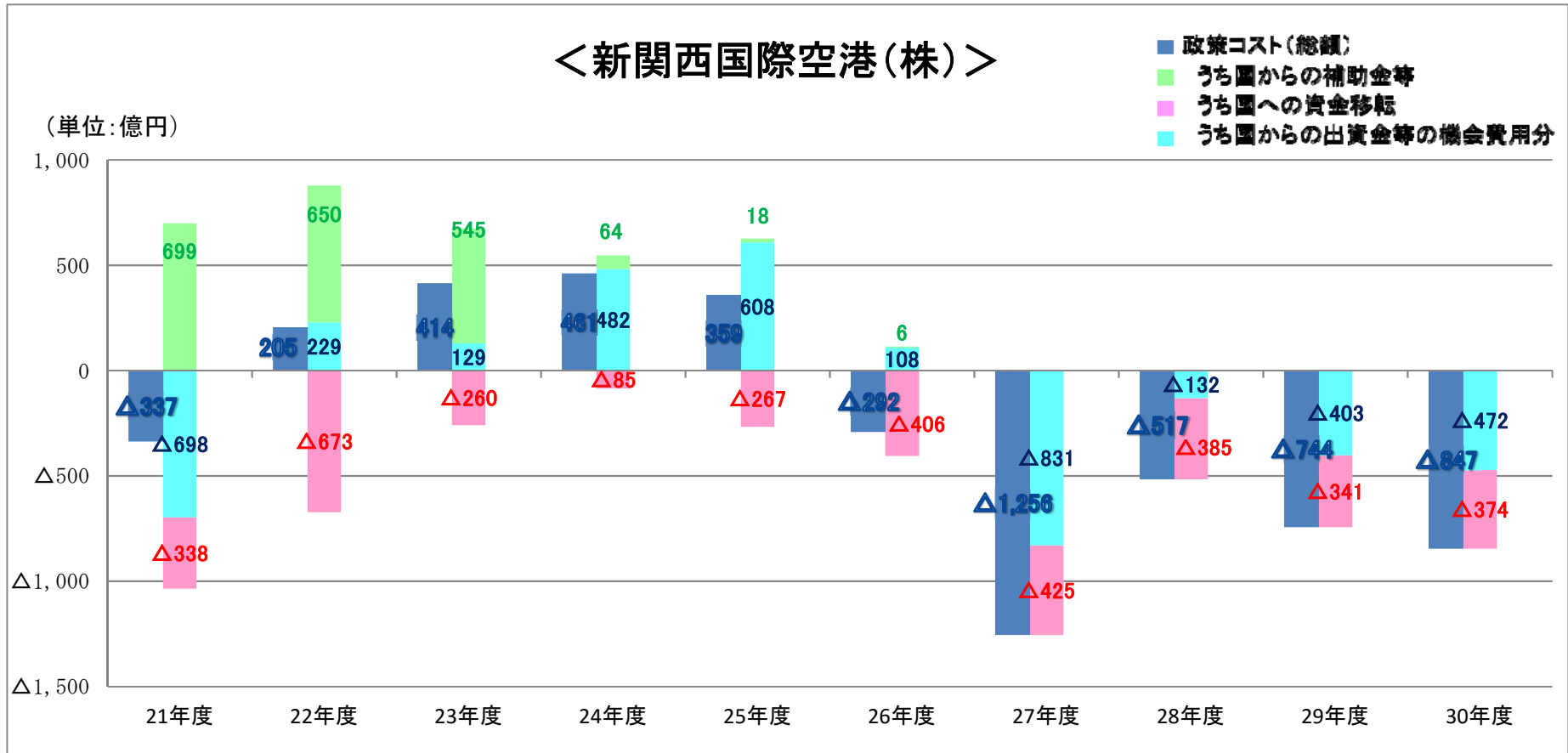
関西国際空港は、4,000m級複数滑走路を有し、かつ完全24時間運用が可能という日本初のグローバルスタンダードに適った国際空港であり、次のとおり国際・国内の航空ネットワークの充実や人流・物流の両面における利用者利便の向上等、我が国の経済活動の発展を支える重要なインフラとしての役割を担っている。

航空ネットワークについては、国際線は世界23カ国・地域、82都市、1,362便/週が就航し(関西エアポート(株) 平成29年10月計画)、また国内線は14都市、69便/日が就航している(関西エアポート(株) 平成29年10月計画)。

年間の旅客数については、国際線2,113万人、国内線685万人(関西エアポート(株) 平成29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18.5%、外国人26.1%(法務省出入国管理統計 平成29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29年実績)、貿易額 9.6兆円(大阪税関貿易統計 平成29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、6.2%(大阪税関貿易統計 平成29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	28年度末実績	29年度末見込	30年度末計画	科目	28年度末実績	29年度末見込	30年度末計画
(資産の部)				(負債及び純資産の部)			
流動資産	74,365	9,292	11,595	流動負債	156,194	117,443	68,565
現金・預金	58,096	6,594	8,812	1年以内償還社債	119,686	85,253	35,500
その他の流動資産	16,269	2,698	2,783	1年以内返済長期借入金	12,434	12,426	12,413
固定資産	1,876,678	1,869,830	1,862,428	その他の流動負債	24,075	19,763	20,652
有形固定資産	1,868,636	1,857,034	1,845,983	固定負債	950,931	905,262	938,284
無形固定資産	187	138	88	社債	587,965	566,769	622,407
建設仮勘定	5,368	10,245	14,065	長期借入金	210,205	197,779	185,366
投資等	2,487	2,414	2,293	繰延税金負債	1,448	3,393	7,337
				その他の固定負債	151,314	137,322	123,174
				(負債合計)	1,107,126	1,022,705	1,006,849
				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	70,983	79,479	86,611
				その他利益剰余金(整備準備金)	35,120	43,061	50,268
				繰越利益剰余金	35,863	36,419	36,343
				少数株主持分	219,891	223,895	227,521
				(純資産合計)	843,917	856,417	867,175
資産合計	1,951,042	1,879,122	1,874,023	負債・純資産合計	1,951,042	1,879,122	1,874,023

(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	28年度実績	29年度見込	30年度計画	科目	28年度実績	29年度見込	30年度計画
(損失の部)				(利益の部)			
営業費用	41,798	41,620	43,822	営業収入	62,089	67,877	68,096
人件費・物件費	20,869	20,626	23,433	運営権対価収入	49,154	53,941	54,107
減価償却費	20,929	20,994	20,390	施設使用料収入	12,936	13,936	13,989
営業外費用	9,674	8,661	8,275	営業外収入	1,383	101	0
支払利息	9,587	8,469	7,913	特別利益	37	16	0
その他の営業外費用	87	193	361				
特別損失	224	195	0				
税引前当期純利益	11,813	17,518	15,998				
法人税等	7,822	5,018	5,241				
少数株主利益	3,740	4,003	3,626				
当期純利益	251	8,497	7,131				
合計	63,510	67,994	68,096	合計	63,510	67,994	68,096

(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。