

令和3年8月31日

令和4年度の財政投融资計画要求書

(機関名：中部国際空港株式会社)

1. 令和4年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和4年度 要 求 額	令和3年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	—	—	—	—
(2)産業投資	—	—	—	—
うち 出 資	—	—	—	—
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	231	221	10	4.5
うち 国内債	231	221	10	4.5
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	231	221	10	4.5

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和4年度末 残高(見込)	令和3年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	—	—	—	—
(2)産業投資	—	—	—	—
うち 出 資	—	—	—	—
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	1,524	1,524	—	0.0
うち 国内債	1,524	1,524	—	0.0
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	1,524	1,524	—	0.0

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分	令和4年度 要 求 額	令和3年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額	286	561	△275
(内訳)			
建設費	—	132	△132
政府保証債償還	231	89	142
無利子貸付返済	51	77	△26
DBJ融資返済	3	3	—
市中融資返済	—	259	△259

資金計画

(単位：億円)

区 分	令和4年度 要 求 額	令和3年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額	286	561	△275
(財源)			
財政投融资	231	221	10
財政融資	—	—	—
産業投資	—	—	—
政府保証	231	221	10
自己資金等	55	340	△285
財投機関債	50	47	3
事業収入等	5	34	△29
市中融資	—	259	△259

財政投融資を要求するに当たっての基本的考え方

(機関名：中部国際空港株式会社)

<官民の役割分担・リスク分担>

1. 政策目的の実現に必要な範囲内で、金融・資本市場に関与するに際し、官民の適切な役割分担がなされているか。

我が国が世界の中で、とりわけアジアの中で確固たる地位を維持・強化し更なる発展を遂げるためには、我が国の国際競争力を強化するという戦略の下に国際拠点空港の整備を進めていく必要がある。中部国際空港は、このような背景を踏まえて平成17年2月に開港したものであるが、国が事業主体の株式会社を指定する形態を取っている。これは、中部国際空港は一定の収支採算性の見込まれるプロジェクトであり、また、地元においても事業主体となる受け皿の準備が進められていたことから、運輸大臣の指定する法人を空港の設置管理主体とすることとしたものである。

中部国際空港の整備に際しては短期間に多額の資金を要するとともに、投資回収に長期間を要する事業であることから、民間の力のみでは成立し得ない国家的プロジェクトであり、民間からの資金調達のみで整備を円滑に進めることは困難であり、政策的な資金手当が必要な事業である。そのため、国としては、政府保証債の発行等の支援を行っている。このような中部国際空港の整備プロジェクトは、財政制度等審議会財政投融資分科会検討結果の「財政投融資を巡る課題と今後の在り方について」（平成26年6月）における、平時における公的金融機能としての分類としては、②「民間では担えないリスクの負担」に該当する。

また、空港の整備に際しては、民間の発想のもと創意工夫をおこなっており、このような民間の取組を尊重しつつ、国として中部国際空港の公共性・公益性を鑑みて、必要なものに限って政府保証債の借換を要求している。

2. 官民が適切にリスク分担し、民間企業のモラルハザードを防止しつつ、適度な支援を行っているか。

中部国際空港の建設プロジェクトは、初期投資が非常に大きく莫大な資金を短期間に集中して確実に調達する必要があるとともに、投資回収に長期間を要する事業であることから、事業を円滑に遂行し得るように政府保証債を組み入れた資金スキームによることとし、平成10年にその必要性を吟味されスタートしたものである。

空港建設のため、平成10年度から平成15年度にわたり政府保証債を発行しており、開港後はその早期償還に努めつつ、必要なものに限って政府保証債の借換を要求している。

また、モラルハザードの防止については、「中部国際空港の設置及び管理に関する法律」に基づき、中部国際空港の適切な運営が確保できるよう、必要な措置を講じている。

<対象事業の重点化・効率化>

3. 「民間にできることは民間に委ねる」という民業補完性を確保する観点から、対象事業の重点化や効率化をどのように図っているか。

政府保証債の借換であるため、該当なし。

<財投計画の運用状況等の反映>

4. 財投編成におけるPDCAサイクルを強化する観点から、財投計画の運用状況を財政投融資の要求内容にどのように反映しているか。

平成24年度の財政融資資金本省資金融通先等実地監査において、「中部国際空港株式会社においては、経費削減等により収益確保に努めており、平成22年度以降2期連続で黒字を確保しているが、依然、累積欠損を抱えている。また、旅客数や全社収入の額等の実績を踏まえると、セントレアグループ中期経営戦略における業績目標の達成が厳しい状況になっていると認められることから、将来にわたって財政投融資対象事業としての政策的意義および財務の健全性を維持する観点から、引き続き、空港利用の促進等により、国際拠点空港としての役割を十分に果たすとともに、収益確保の取り組みを強化することを求める。」との指摘を受けたところ。

対応として、地元と連携した空港利用の促進を図り、平成25年よりLCCの乗り入れ・北米・アジアへの貨物便の新規就航が実現した。

また、平成27年度には中国・台湾からLCCの新規就航が相次ぎ、路線が充実したことにより、中華圏からの訪日旅客の取り込みにつながったことで、免税店を中心とした商業事業についても大幅な売上げ増加となり、令和元年度には売上高が過去最高を記録した。しかしながら、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症の長期影響化により、国際線は航空ネットワークが著しく縮小し、連動して免税店売上也消失。国内線も感染状況の変化等によって一進一退の状況が続き、大幅に需要が減退した。会社全体で徹底的な経費削減を進めるものの、減収規模が遥かに大きく、開港以来最大となる大幅な損失を計上した。

(参考：令和2年度利用実績)

発着回数：国内線 3.6 万回、国際線 0.5 万回、計 4.1 万回

旅客数：国内線 199 万人、国際線 1.9 万人、計 201 万人

財政投融資（政府保証債）の実行状況について、令和2年度は計画額と同額の運用を行っている。

(参考：過去3カ年の財政投融資の運用残額)

	30年度	元年度	2年度
運用残額	4.2 億円	5 億円	一億円
運用残率	13.7%	14.7%	0.0%

<その他>

5. 上記以外の特記事項
特になし

(注)「運用残率」は、改定後現額(改定後計画+前年度繰越)に対する運用残額の割合(%)。

政府保証について

(機関名：中部国際空港株式会社)

1. 政府保証の考え方

(1) 政府保証国内債

中部国際空港株式会社の政府保証債は、財政制度等審議会財政投融资分科会検討結果の「財政投融资を巡る課題と今後の在り方について」（平成26年6月）における「政府保証に係る4類型の見直し」の分類としては、「財政融資資金からの借入が出来ない仕組みとなっている機関における政府保証債の発行」であり、かつ、現在は借換であるものの、発行当初においては、「政策的に必要とされる新たな資金需要に対応するための政府保証債の発行」であることから、上記の分類のうち、類型iv②に該当する。各項目に対する審査結果は以下のとおりである。

- ① 事業の性格上、中長期の安定的なキャッシュフローが見込まれるものの、投資の回収に時間を要し、事業期間が長期にわたることから、長期資金の必要性が認められること。

中部国際空港の建設プロジェクトは、初期投資が非常に大きく莫大な資金を短期間に集中して確実に調達する必要があるとともに、投資回収に長時間を要する事業であり、空港運営を行うことで、中長期の安定的なキャッシュフローの見込まれる事業である。

- ② 一定の事業リスクを内包した新規事業に対する出融資を行うため、政府保証の付与がなければ、リスクプレミアムが加味されて資金調達コストが高くなり、政策目的の達成に多大な支障をきたすこと。

本件要求は、令和3年度に引き続き、令和4年度に償還期限の到来する政府保証債に対する償還資金に充当することを目的として、政府保証債の発行（借換）を行うものであるが、仮に政府保証債の発行が行われなかった場合、低利の資金調達が困難となるほか、社債（財投機関債）の円滑な発行が困難となる恐れもある。

- ③ 産業投資対象機関（産投機関）については、産投出資を受ける以外に長期の債券発行による調達を合理的な範囲で行うことで、財投機関自らが資金需要に応じて金融市場から機動的に調達して財務レバレッジを拡大できる効果が相当程度認められること。

中部国際空港株式会社は、産業投資対象機関ではないので、該当しない。

以上のとおり、各審査基準に合致する。

このため、中部国際空港の運営を円滑に遂行する観点から、政府保証債を発行（借換）する必要がある。

(2) 政府保証外債

該当なし

(3) 政府保証外貨借入金

該当なし

2. 必要とする金額の考え方

(1) 政府保証国内債

中部国際空港の経営健全性を保持するためには、政府保証債を含む借入金の年度償還額合計を極力平準化することが必要であり、かつ、発行済み政府保証債は供用開始後30年以内で全額償還することを基本としている。

各年度に迎える償還額については会社の営業収支差分を自己資金として償還財源に充てているが、これで賅えない額231億円については、政府保証債の借換によることとし、令和4年度は231億円の政府保証債の発行を要求するものである。

(2) 政府保証外債

該当なし

(3) 政府保証外貨借入金

該当なし

財 投 機 関 債 に つ い て

(機関名：中部国際空港株式会社)

1. 令和4年度における財投機関債の発行内容

発行予定額：50億円
発行形態：公募型・普通債券

2. 要求の考え方

財投機関債については、令和4年度に償還を迎える無利子貸付金の償還財源として50億円を要求するものである。

成長戦略等に盛り込まれた事項について

(機関名：中部国際空港株式会社)

「経済財政運営と改革の基本方針2021」及び「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ」に盛り込まれた事項に関する要求内容

該当無し。

財政投融資の要求に伴う政策評価（基本的事項）

（機関名：中部国際空港株式会社）

1. 政策的必要性

我が国が世界の中で、とりわけアジアの中で確固たる地位を維持・強化し、更なる発展を遂げるためには、我が国の国際競争力を強化するという戦略の下に国際拠点空港の整備を進めていく必要がある、中部国際空港の整備事業を着実に推進する必要がある。

中部国際空港の建設プロジェクトは、初期投資が非常に大きく莫大な資金を短期間に集中して確実に調達する必要があるとともに、投資回収に長期間を要する事業であることから、事業を円滑に遂行し得るように政府保証債を組み入れた資金スキームによることとし、平成10年にその必要性を吟味されスタートしたものである。

本件要求は、令和3年度に引き続き令和4年度に償還期限の到来する政府保証債に対する償還資金に充当することを目的として、政府保証債の発行（借換）を行うものであるが、仮に政府保証債の発行が行われなかった場合、低利の資金調達が困難となるほか社債（財投機関債）の円滑な発行が困難となる恐れがある。

なお、税制特例措置としては「中部国際空港整備準備金」等の措置を既に行っており、さらに、政策目的達成のための手法としての公的金融機能である政府保証債が必要となっている。

2. 民業補完性

中部国際空港の整備プロジェクトは、財政制度等審議会財政投融資分科会検討結果の「財政投融資を巡る課題と今後の在り方について」（平成26年6月）における、平時における公的金融機能としての分類では、②「民間では担えないリスクの負担」に該当する。空港の整備に際しては、短期間に多額の資金を要するとともに、投資回収に長期間を要する事業であることから、民間の力のみでは成立し得ない国家的プロジェクトである。また、民間からの資金調達のみで整備を円滑に進めることは困難であり、政策的な資金手当が必要な事業である。

3. 有効性

我が国が世界の中で、とりわけアジアの中で確固たる地位を維持・強化し、更なる発展を遂げるためには、我が国の国際競争力を強化する戦略の下に国際拠点空港の整備を進めていく必要がある。中部国際空港は、このような背景を踏まえて平成17年2月に開港したものであるが、我が国の国際拠点空港として世界からのアクセスを柔軟に受け入れられるよう施設の増強を図る一方、これらの投資負担を含め、年度償還額合計を極力平準化した償還計画を策定し、この計画に沿い各年度の約定返済のうち政府保証債の一部を借り換えることで、経営の安定化を図る必要が

ある。

本件要求は、令和3年度に引き続き、令和4年度に償還期限の到来する政府保証債に対する償還資金に充当することを目的として、政府保証債の発行（借換）を行うものであるが、このことによって、上記のとおり中部国際空港株式会社の経営の安定化が図られ、空港整備事業の着実な推進が可能となるもので、我が国の国際競争力の更なる向上が図られるものである。

4. その他

中部国際空港株式会社は、世界的な景気の低迷やテロ・流行感染症などの影響により航空需要が低迷する時期もあったが、積極的な固定経費の削減や航空需要が回復したことにより、平成22年度には黒字に転じた。その後も更なるコスト削減や地域と連携した空港利用促進、訪日外国人旅客の取り込みによる商業事業の収益性を高める事業構造へ転換した結果、10期連続で黒字を確保することができ、平成25年度には累積損失を解消するに至った。令和2年度以降においては、新型コロナウイルスの影響等があるものの、投資の厳選を行うことにより、償還の確実性は十分に見込まれると考えている。

2 年度決算に対する評価

(機関名：中部国際空港株式会社)

1. 決算についての総合的な評価

空港事業については、新型コロナウイルス感染症の影響長期化により、国際線は航空ネットワークが著しく縮小し、国内線も感染状況の変化等から一進一退の状況が続き、大幅に需要が減退。商業事業については、国際線の縮小に連動して免税店の売上げが消失した。

徹底的な経費削減、設備投資の抑制を進めるも、減収規模が大きく開港以来最大となる大幅な損失を計上することとなった。

これらの結果、令和2年度において当期純損失が過去最大となった。

2. 決算の状況

(1) 資産・負債・資本の状況

○資産

財政法第28条第1項第7号による提出済み調書内の見込み4,397億円に対し実績が4,411億円となったが、これは当初見込んだ損益より改善しキャッシュアウトを抑えることができたことで、現金及び預金が増加したこと等による資産額の減少が主な要因である。

○負債

財政法第28条第1項第7号による提出済み調書内の見込み3,480億円に対し実績が3,477億円となったが、これは未払金が増加した一方で、関係会社短期借入金が増加したこと等が主な要因である。

○純資産

財政法第28条第1項第7号による提出済み調書内の見込み917億円に対し実績額が934億円となったが、これは、当期純損失が同調書内での見込みより少なかったことによりその他利益剰余金が見込みを上回ったことが主な要因である。

(2) 費用・収益の状況

○費用

財政法第28条第1項第7号による提出済み調書内の見込み336億円に対し実績が332億円となったが、これは、コスト削減により営業費用が当初見込みより減少したことが主な要因である。

○収益

財政法第28条第1項第7号による提出済み調書内の見込み136億円に対し実績が149億円となったが、これは、当初の見込んだ旅客数より、国内線旅客が多かったことに伴う空港事業及び商業事業の売上げの増加が、主な要因である。