

令和4年8月31日

令和5年度の財政投融資計画要求書

(機関名：新関西国際空港株式会社)

1. 令和5年度の財政投融資計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	100	—	100	皆増
(2)産業投資	—	—	—	—
うち 出 資	—	—	—	—
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	—	—	—	—
うち 国内債	—	—	—	—
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	100	—	100	皆増

2. 財政投融資計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和5年度末 残高(見込)	令和4年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	3,800	3,700	100	2.7
(2)産業投資	469	469	—	0.0
うち 出 資	469	469	—	0.0
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	1,601	2,041	△440	△ 21.6
うち 国内債	1,601	2,041	△440	△ 21.6
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	5,870	6,210	△340	△ 5.5

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分	令和5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額	1,119	—	1,119
(内訳)			
政府保証債償還	440	—	440
財投機関債償還	500	—	500
グループ会社への貸付金等	179	—	179

資金計画

(単位：億円)

区 分	令和5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額	2,629	—	2,629
(財源)			
財政投融资	100	—	100
財政融資	100	—	100
産業投資	—	—	—
政府保証	—	—	—
自己資金等	2,529	—	2,529
事業収入	79	—	79
その他	2,450	—	2,450

財政投融资を要求するに当たっての基本的考え方

(機関名：新関西国際空港株式会社)

<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。

関西国際空港整備事業（以下、「関空整備事業」という。）は、我が国の航空輸送需要に適切に対応するために必要な事業であることから極めて公益性が高く、また、海上建設の経緯から、その整備に莫大な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、民間のみでは成し得ない国家的プロジェクトであった。

よって、関空整備事業においては、事業費の3割を国、地方公共団体及び民間による出資金、約1割を国及び地方公共団体による無利子貸付金で調達している。また、事業費の約6割を占める有利子資金のうち、約3割を政府保証債により調達しており、残りを市中借入や財投機関債等により新関西国際空港株式会社（以下、「会社」という。）が責任をもって調達している。

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。

関空整備事業は、初期投資が非常に大きく、その整備のために莫大な資金を短期間に集中して調達する必要があった。また、投資資本の回収に長期間を要することから、資金調達コストの低減により収支採算性を確保し、事業を円滑に遂行し得るよう、国・地方公共団体からの出資金及び無利子借入のほかに政府保証債等を組み入れた事業スキームとなっており、その建設費用に係る債務の早期償還に努めつつ、必要なものに限って政府保証債等を要求し、借換を実施していた。

令和元年度から令和3年度にかけては、新たに財政融資資金を要求し、令和元年度から令和10年度までに償還予定である政府保証債及び財投機関債の借換の一部へ置き換えることで、会社の金利負担と借換リスクの軽減等を図ることとしている。

また、会社は、関西国際空港の運営権者である関西エアポート株式会社が実施する貨物エプロン整備等の物流機能強化事業について、その事業費の一部を負担するため、資金需要が発生する見込である。これに対応するため、令和5年度において、財政融資資金を要求し、令和6年度に予定している財投機関債の償還の一部に財政融資資金を充てることで、金利負担の軽減、投資余力の拡大を図り、物流機能強化事業を早期かつ確実に実現することとしている。

今後も「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（平成23年5月25日）」（以下「経営統合法」という。）の趣旨に従い、円滑かつ確実に債務を償還することとしている。

<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。

関西国際空港は、海上への建設により多額の事業費を要したこと等から、巨額の負債を抱え、完全24時間運用という国際拠点空港としての本来の優位性を活かした戦略的経営かつ前向きな投資の実行が困難な状況となっている。こうしたことから、平成24年7月1日に収益性に優れた大阪国際空港との経営統合を行い、民間手法による両空港の一体的な運営、間接部門の経費削減等により収益改善を図るほか、LCCの拠点化や貨物ハブ化等の関西国際空港の国際競争力強化に向けた政策を積極的に講じることとしている。

また、関西国際空港・大阪国際空港に係る公共施設等運営権の設定（コンセッション）に向け、平成27年11月10日、「オリックス、ヴァンシ・エアポート コンソーシアム」を優先交渉権者として選定。同年12月15日、同コンソーシアムが設立したSPC（「関西エアポート株式会社」以下、「関西エアポート」という。）との間で実施契約を締結し、平成28年4月1日より運営委託が始まっており、関西国際空港の整備に要した費用について、円滑かつ確実に債務を償還しつつ、関西国際空港の国際拠点空港としての機能強化を図ることとしている。

<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。

財政投融資の要求内容については、関西国際空港の物流機能強化事業に必要な投資余力を拡大させる範囲のものとして、令和6年度に償還を予定している財投機関債の一部に充てるものに限って要求しており、最低限の規模となっている。

（参考：過去3カ年の財政投融資の運用残額）

	元年度	2年度	3年度
運用残額	-	-	-
運用残率	-	-	-

<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（％）。

成長戦略等に盛り込まれた事項について

(機関名：新関西国際空港株式会社)

「経済財政運営と改革の基本方針2022」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画」及び「デジタル田園都市国家構想基本方針」に盛り込まれた事項に関する要求内容

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画においては、地方の暮らしや経済成長を支えるため、国際拠点空港の整備・活用を進めることとしており、本件は、国際拠点空港である関西国際空港における物流インフラの整備として、エプロン整備等の物流機能強化事業を推進するため、財政投融资を要求し、事業の着実な実施を図ることとしている。

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画（令和4年6月7日）」（抄）

V. 経済社会の多極集中化

1. デジタル田園都市国家構想の推進

(3) デジタル田園都市国家構想の前提となる安心の確保

②豊かな田園都市国家を支える交通・物流インフラの整備

地方の暮らしや経済成長を支えるため、高速道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワーク、国際拠点空港、港湾等の整備・活用を進める。特にリニア中央新幹線については、水資源・環境保全等の課題解決に向けた取組を進めつつ、三大都市圏やその周辺地域をつなぐ高速かつ安定的な交通インフラとして、早期の整備を促進する。

財政投融資の要求に伴う政策評価（基本的事項）

（機関名：新関西国際空港株式会社）

1. 政策的必要性

関空整備事業は、初期投資が非常に大きく、その整備のために莫大な資金を短期間に集中して調達する必要があった。また、投資資本の回収に長期間を要することから、資金調達コストの低減により収支採算性を確保し、事業を円滑に遂行し得るよう、国・地方公共団体からの出資金及び無利子借入のほかに政府保証債等を組み入れた事業スキームとなっており、その建設費用に係る債務の早期償還に努めつつ、必要なものに限って政府保証債等を要求し、借換を実施していた。

平成24年7月1日からは関西国際空港・大阪国際空港（以下、「両空港」という。）の経営統合を実施し、平成28年4月1日からは関西エアポートによる両空港の運営を開始しているが、会社は、両空港の設置及び管理等を継続的かつ適切に行っていくために必要な設備投資や、関西国際空港の整備事業に要した債務の償還を行うため、引き続き多額の資金需要が想定される。これらの公共性の極めて高い事業に係る多額の資金需要に対応するためには、会社の資金調達手段としての社債及び借入金に高い信用力を付し、低利での事業資金調達の容易化・円滑化を図ることが必要不可欠であり、財政投融資を要求する必要がある。

また、両空港の運営権者である関西エアポートが実施する関西国際空港の貨物エプロン整備等の物流機能強化事業について、会社が、その事業費の一部を負担するため、更なる資金需要が発生する見込みである。これに対応するため、財政融資資金を要求し、令和6年度に予定している財投機関債の償還の一部に、財政融資資金を充て、金利負担の軽減、投資余力の拡大を図り、物流機能強化事業の早期かつ確実に実現することとしている。

2. 民業補完性

平成24年7月の会社設立・両空港を経営統合したのち、関西国際空港の設置管理者であった（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となり、関西国際空港の土地の保有・管理者となったと同時に空港整備に要した多額の債務を主に承継し、引き続き、その償還を行っている。

3. 有効性

コンセッションの導入により関西エアポートによる運営が開始した後も財政投融資を要求することは、会社の資金調達手段としての社債及び借入金に高い信用力を付し、低利での資金調達の容易化・円滑化を図ることにより、経営の安定化及び債務の早期かつ確実な返済に繋がるものと見込まれる。

また、現下の低金利状況を活かし、財投機関債の償還の一部を、超長期・固定の財政融資にて行うことにより、投資余力の拡大、経営の安定化及び債務の早期かつ確実な返済に繋がるものと見込まれる。

4. その他 特になし。

3 年度決算に対する評価

(機関名：新関西国際空港株式会社)

1. 決算についての総合的な評価

平成28年4月1日から、コンセッションの実施により、関西エアポートによる関西国際空港・大阪国際空港の運営が開始しており、会社は空港用地・施設等の資産を保有・管理しつつ、空港の設置管理者として関西エアポートの空港運営が適切に行われるようモニタリングするとともに自社事業として残る鉄道・給油事業などを実施する体制に移行した。

コンセッション6年目である令和3年度においても、引き続き関西エアポートからの運営権対価等及び鉄道・給油事業の収入を得るとともに、令和元年度からの財政融資資金の活用により債務の早期かつ確実な返済を進め、対外的な有利子負債等を378億円圧縮した。

連結決算全体としては、営業収益は542億円（前年比87%）、営業利益は148億円（前年比56%）、経常利益は75億円（前年比38%）となった。

2. 決算の状況

(1) 資産・負債・資本の状況

○資産

当初見込額16,602億円に対し、実績は16,737億円となっている。

これは、有形固定資産等の固定資産が見込みを上回ったことが主因である。

○負債

当初見込額10,676億円に対し、実績は10,855億円となっている。

これは、長期前受収益等が見込みを上回ったことが主因である。

○資本

当初見込額5,926億円に対し、実績は5,882億円となっている。

これは、純利益が見込みを下回ったことが主因である。

(2) 費用・収益の状況

○費用

当初見込額578億円に対し、実績は620億円となっている。

これは、施設運営等経費が見込みを上回ったことが主因である。

○収益

当初見込額559億円に対し、実績は542億円となっている。これは、関西エアポート株式会社からの固定資産受贈益が見込みを下回ったことが主因である。