

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、航空旅客及び航空貨物の取扱施設、給油施設等の設置及び管理がある。

2. 財政投融資計画額等

（単位：億円）

21年度財政投融資計画額	20年度末財政投融資残高見込み
155	4,435

3. 当該事業の成果、社会・経済的便益など

関西国際空港は、国際・国内の航空ネットワークの充実、人流・物流の両面における利用者利便の向上等、我が国経済の今後の発展に大きく資するものである。

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、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づき平成17年度に行った、「関空2期事業に対する再評価」時のデータを用いて、一定の前提条件の下、2期事業に係る便益について試算すれば、航空利用者便益（旅客及び貨物の所要時間短縮による費用節減効果等）や供給者便益（着陸料等の航空系収入及び土地・建物貸付料等の非航空系収入等）は以下のとおり試算される。

社会的割引率を4%とし、分析期間を49年とした場合
76,255億円

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
91,731億円

<参考>

関西国際空港1期事業の概要

- ・空港用地 約510ha
- ・滑走路 3,500m×1本
- ・運用時間 24時間

関西国際空港2期事業の概要

- ・空港用地 約540ha
- ・滑走路 4,000m×1本
- ・運用時間 24時間

平成19年度運用実績

- ・発着回数 12.9万回
- ・旅客数 1,669万人
- ・貨物量 85万トン

平成20年度運用実績（速報値）

- ・発着回数 12.8万回
- ・旅客数 1,533万人
- ・貨物量 73万トン

4. 当該事業に関する政策コスト分析の試算値

〔政策コスト〕

（単位：億円）

区 分	20年度	21年度	増 減
1. 国からの補助金等	743	699	△44
2. 国への資金移転	△343	△338	+5
1～2 小計	400	361	△39
3. 国からの出資金等の機会費用分	142	△139	△281
1～3 小計	542	222	△320
4. 欠損金の減少分	△560	△559	+1
1～4 合計＝政策コスト(A)	△18	△337	△319
分析期間(年)	35	34	△1

〔投入時点別政策コスト内訳〕

（単位：億円）

区 分	20年度	21年度	増 減
(A) 政策コスト(再掲)	△18	△337	△319
① 分析期首までに投入された出資金等の機会費用分	1,270	1,068	△202
② 分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	△1,288	△1,405	△117
国からの補助金等	743	699	△44
国への資金移転	△343	△338	+5
剰余金等の増減に伴う政策コスト	△1,848	△1,899	△51
出資金等の機会費用分	160	133	△27

〔経年比較分析〕

（単位：億円）

区 分	20年度	21年度	増 減
(A) 政策コスト(再掲)	△18	△337	△319
(A') (A)を20年度分析と同じ前提金利で再計算した政策コスト	△18	194	+212
(B) (A')のうち21年度以降に発生する政策コスト	△115	194	+309

21年度の政策コストは△337億円である。20年度と21年度の前提金利の変化による影響を捨象し、21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20年度から309億円増加したと分析される。このような実質的なコスト増は、以下の要因によるものと考えられる。

- ・ 需要の見直し、機材小型化の想定等による収入減に伴うコスト増(+309億円)

〔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%	(割引率変化なし)	(割引率変化あり)
	△12(+325)	+595(+932)
増減額のうち機会費用の増減額	+261	+885
業務収入△10%	468(+805)	
	増減額のうち機会費用の増減額	+658

<参考>

補助金・出資金等の21年度予算計上額

補助金等: 35億円

出資金等: 0億円

5. 分析における試算の概要及び将来の事業見直し等の考え方

- ① 関西国際空港の整備事業のうち、空港基本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 航空需要の増加等に対応するため、既存施設の能力増強等にかかる施設整備事業と、平成8年度に事業着手した2期事業整備について試算している。
- ③ 分析期間は、政府保証債の償還が完了するまでの34年間としている。
- ④ 業務収入については、平成19年6月に国土交通省交通政策審議会航空分科会答申において示された需要予測に加え、最近の状況を加味して推計している。
- ⑤ 平成13年12月18日付財務大臣・国土交通大臣間申し合わせにより決定した事業スキーム見直し(事業費の縮減、需要に応じた段階施工、無利子資金の従来計画通りの投入)を反映している。
- ⑥ 平成14年12月18日付財務大臣・国土交通大臣間申し合わせによる経営改善(17年度末までに30億円の経費縮減)及び補給金制度(毎年度90億円を30年間と仮定)を反映している。
- ⑦ 平成16年12月18日付財務大臣・国土交通大臣間申し合わせにおいて、「二〇〇七年限定供用に向けて整備を進める」「2期事業の施設整備は、2本目の滑走路を供用するために必要不可欠なものに限定して行うこととする。先送りした事業は、限定供用後の需要動向、会社の経営状況等を見つづらう。」こととされており、この試算において、2期事業については2007年に限定供用を行い、施設整備を必要不可欠なものに限定することで事業費を縮減している。
- ⑧ 関西新中期計画(18～20年度)における固定的経費の削減目標30億円を反映している。

年 度	(実績)				(見込み)		(計画)		(試算前提)					
	16	17	18	19	20	21	25	30	35	40	45	50	54	
業務収入(億円)	1,021	1,027	1,038	1,046	994	958	1,102	1,377	1,541	1,692	1,837	1,770	1,775	
発着回数(万回/年)	10.3	11.3	11.6	12.9	12.9	12.4	14.1	17.2	19.2	21.1	23.0	23.0	23.0	

(注)需要予測の前提とした社会経済フレームは次のとおり。

日本GDP	2006～2012	1.8%	2013～2020	2%程度	2021～2027	1%台半ば (政府見直し等より)
海外GDP	アジア	2006 11.0%, 2007 7.4%, 2008 6.7%, 2009～2027 4.1%	アジア以外	2006 3.4%, 2007 3.8%, 2008 2.5%, 2009～2027 2.1%	(「WORLD ECONOMIC OUTLOOK」(2006年9月,IMF)、「世界経済の展望 2007」(2006年12月,世界銀行)、 「世界経済の潮流 2004 秋」(2004年11月,内閣府)より設定)	
為替レート	[ドル]	115円/ドル	[ユーロ]	147円/ユーロ	(IMF 短期見直し(2007年値)で一定)	

6. 補助金等が投入される理由、仕組み、国庫納付根拠法令等

(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、社会資本整備事業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るため、平成15年度からは補給金を受け入れることとなった。また平成16年12月18日付財務大臣・国土交通大臣間申し合わせにおいて、2期事業の施設整備は必要不可欠なものに限定して行うこと、会社は一層の経営改善を進めること、会社は地方公共団体及び民間と一体となって利用促進を進めること等を前提として整備を進め、平成19年8月2日第2滑走路が供用された。

(ルール)

○出資金及び無利子借入金

・1期事業、2期事業(上物) :出資金30%×2/3

・2期事業(下物) :出資金30%×2/3、無利子貸付金25%×2/3

※事業スキーム見直しを反映(平成13年12月付財務大臣・国土交通大臣申し合わせ)

(1) 事業費縮減を行うとともに、平行滑走路供用開始時には必要最小限の施設整備に留め、残りの事業については、供用開始後、需要等に応じて段階的に整備を行う。

(2) (1)にかかわらず、国、地方公共団体及び民間からの出資又は無利子貸付については、従来計画どおり実施する。

○補給金

・毎年度の予算の範囲において継続的に措置する。(平成15年度より 90億円/年)

○2期事業費の徹底的な見直しを行い、第2滑走路供用時までに必要な事業費を徹底的に縮減。

(根拠法令)

関西国際空港株式会社法

第4条 政府は、常時、関西国際空港株式会社(以下「会社」という。)の発行済株式の総数の2分の1以上に当たる株式を保有していなければならない。

2 地方公共団体は、総務大臣と協議の上、会社に対して出資することができる。

3 会社は、新株を発行しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

第7条の4 会社及び地方公共団体は、特定用地造成事業を行うことを目的とする法人に対して出資することができる。

2 政府は、予算の範囲内において、会社に対し、前項の規定による出資に充てる資金を無利子で貸し付けることができる。

第10条 政府は、予算の範囲内において、会社に対し、第7条の4第2項の規定によるもののほか、第6条第1項第1号から第5号までの事業に要する経費に充てる資金を無利子で貸し付けることができる。

7. 特記事項など

① 関西国際空港株式会社は関西国際空港株式会社法に基づき昭和59年10月に設立された特殊会社であり、平成6年に開港した関西国際空港の建設・運営を行うとともに、現在、2期空港島の整備を行う2期事業を進めている。

② 今後の業務収入見込みの伸び率が上記の試算前提より各年 0.1%低くなった場合には、分析期間全体を通じて業務収入は全体として 963 億円(総収入に対して 1.9%相当)減少する。

③ 「特殊法人等整理合理化計画」により、国際拠点空港の経営形態のあり方については、平成14年中に政府において結論を得ることとされていたが、「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」(平成14年12月17日 閣議決定)において関西国際空港株式会社については、「現在の特設会社としての経営形態を維持しつつ、将来の完全民営化に向けて安定的な経営基盤を確立するため、経営改善を進め、有利子債務の確実な償還を期すとともに、当面の資金調達の円滑化を図る」こととされた。

④ 上記国からの補助金等の他、地方公共団体から 21 年度末までに 1,773 億円の出資金を受け入れることとしている。

⑤ これまでの政策コストの推移は次のとおり。

平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
22億円	△277億円	△781億円	△207億円	△150億円	△282億円	△79億円	△18億円	△337億円

(参考)貸借対照表、損益計算書

貸借対照表

(単位：百万円)

区分	19年度末実績	20見込	21計画	区分	19年度末実績	20見込	21計画
(資産の部)				(負債及び純資産の部)			
流動資産	25,134	95,062	33,402	流動負債	126,701	160,217	127,966
現金・預金	9,568	32,997	18,312	買掛金	832	872	912
売掛金	6,042	3,730	3,788	1年以内償還社債	68,633	84,128	93,561
商品・材料・貯蔵品	1,270	1,270	1,270	1年以内返済長期借入金	21,285	22,153	23,528
その他の流動資産	8,266	57,072	10,040	未払金	9,856	2,108	2,109
貸倒引当金	△ 13	△ 8	△ 8	未払費用	8,131	5,836	5,592
固定資産	1,910,731	1,900,166	1,934,919	未払法人税等	187	137	112
空港事業固定資産	1,453,170	1,354,473	1,401,824	前受金	1,480	1,355	1,355
有形固定資産	1,813,954	1,703,633	1,777,480	賞与引当金	236	239	235
減価償却累計額	△ 364,290	△ 351,296	△ 377,378	その他の流動負債	16,063	43,387	563
無形固定資産	3,506	2,136	1,722	固定負債	1,205,063	1,234,280	1,237,713
鉄道事業固定資産	69,213	69,137	66,673	社債	615,991	647,169	654,766
有形固定資産	102,167	104,256	104,256	長期借入金	454,170	453,355	429,827
減価償却累計額	△ 32,954	△ 35,250	△ 37,682	退職給付引当金	1,341	1,387	1,423
無形固定資産	0	131	99	役員退職慰労引当金	72	96	121
各事業関連固定資産	5,436	5,315	5,194	預り保証金	10,285	9,070	7,932
有形固定資産	7,445	7,445	7,445	その他の固定負債	123,203	123,203	143,643
減価償却累計額	△ 2,009	△ 2,130	△ 2,251	(負債合計)	1,331,764	1,394,497	1,365,679
無形固定資産	0	0	0	株主資本	604,101	600,731	602,642
建設仮勘定	291,731	295,663	260,757	資本金	812,550	812,650	813,820
投資その他の資産	91,181	175,578	200,470	政府出資金	541,700	541,700	541,700
関係会社株式	1,358	1,358	1,358	地方公共団体出資金	176,025	176,125	177,295
関係会社長期貸付金	89,794	157,765	188,214	民間出資金	94,825	94,825	94,825
その他の投資等	64	16,525	10,967	利益剰余金	△ 208,449	△ 211,919	△ 211,178
貸倒引当金	△ 35	△ 70	△ 70	その他利益剰余金	△ 208,449	△ 211,919	△ 211,178
				(繰越利益剰余金)	(△ 208,449)	(△ 211,919)	(△ 211,178)
				(純資産合計)	604,101	600,731	602,642
資産合計	1,935,865	1,995,228	1,968,321	負債・純資産合計	1,935,865	1,995,228	1,968,321

(注) 1. 負債及び純資産の部の平成19年度末実績は負債及び資本の部である。

2. 貸借対照表には、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)

区分	19年度実績	20見込	21計画	区分	19年度実績	20見込	21計画
(損失の部)				(利益の部)			
空港事業営業費用	76,619	77,650	77,434	空港事業営業収益	99,858	94,802	91,281
施設運営費	28,805	29,191	29,879	空港使用料収入	19,736	18,528	18,696
売上原価	10,350	9,629	10,175	施設使用料収入	59,443	57,110	52,830
販売費及び一般管理費	9,985	9,890	10,281	直営事業収入	19,152	17,462	18,325
減価償却費	27,479	28,941	27,099	営業雑収入	1,526	1,702	1,430
鉄道事業営業費用	3,603	3,602	3,581	鉄道事業営業収益	4,786	4,607	4,528
施設運営費	940	999	958	施設使用料収入	4,786	4,607	4,528
一般管理費	132	148	149	営業外収益	10,780	10,788	12,348
減価償却費	2,530	2,454	2,474	特別利益	336	9,754	-
営業外費用	24,096	24,848	26,489	当期損失	-	3,470	-
支払利息	23,429	24,463	26,144				
その他の営業外費用	667	384	344				
特別損失	722	17,457	-				
法人税、住民税及び事業税	△ 75	△ 136	△ 86				
当期利益	10,795	-	741				
合 計	115,759	123,420	108,157	合 計	115,759	123,420	108,157

(注) 1. 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。