

中部国際空港株式会社

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）財投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. 財政投融資計画額等

（単位：億円）

13年度財政投融資計画額	12年度末財政投融資残高見込み
226	1025

注）全て政府保証債である。

3. 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盤となり、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、産業の発展など多様な社会・経済的便益を有するものである。

中部国際空港の概要

空港用地	約470ha
滑走路	3,500m x1
運用時間	24時間

空港施設計画の前提航空輸送需要

（中部新国際空港推進調整会議作成「中部国際空港の計画案（最終まとめ）」より）

国際旅客	800万人/年
（平成11年度名古屋空港実績 約391万人）	
国内旅客	1,200万人/年
（同上 約685万人）	
国際貨物	43万t/年
（同上 約11万t）	
国内貨物	8万t/年
（同上 約5万t）	

4. 当該事業に関する政策コストの試算値

〔試算の概要〕

中部国際空港の整備事業のうち、財政投融資を活用している空港の基本施設の建設等の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とされている事業は含まれていない。

中部国際空港に係る基本計画（平成10年5月公示）に基づき平成10年度から着手した整備事業について試算している。

分析期間は、全ての有利子債務が償還されるまでの33年間となっている。

将来の業務収入については、第7次空港整備7ヶ年計画（以下「7次空整」という）の需要予測を基に、関西国際空港等の料金水準を参考に推計している。

以上のような考え方の下に、設定された前提条件に従って整備事業の将来シミュレーションを行い、それに基づいて見込まれる出資金等を推計するとともに、分析期間中に国への納付が見込まれる法人税、国の出資に対する配当等を計上している。

〔政策コスト〕 分析期間 33年間

（単位：億円）

1. 国からの補給金等	
2. 国からの出資金等の機会費用分	304
1～2 小計	304
3. 国庫への納付金等	414
1～3 小計	110
4. 欠損金の減少分	2
1～4 合計=政策コスト	112

<参考>

補給金・出資金等の13年度予算計上額

補給金等：

出資金等：143億円

5. 分析における将来の事業見通し等の考え方

航空需要：7次空整策定時の需要予測を用いた。ただし、旅客需要の上限は2,000万人とした。

空港建設費：中部国際空港整備事業が認められた平成10年度予算編成時において想定された空港建設スケジュールを基に、各年度の空港建設に必要な費用を見込んでいる(平成17年度以降の新規事業着手は想定していない)。

	11年度実績	12年度見込	13年度計画
空港建設費	344億円	1,965億円	522億円

平成13年度から平成16年度までの建設費累計額は4,426億円と見込んでいる。

業務収入・業務管理費：業務収入は、空港開港後、現在供用中の関西国際空港等の料金水準を参考に設定し7次空整需要に基づき算出した。一方、業務管理費は、開港前において、空港建設スケジュールを基に各年度に必要な人件費、固定資産税等を見込んでおり、開港後は、7次空整需要を基に各年度に必要な販売費及び一般管理費を見込んでいる。

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

中部国際空港の整備事業は、大都市圏の国際拠点空港を緊急に整備し、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、建設期間中、各年度の事業費の一部に充当するため、空港整備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。

(根拠法令等)

出資金及び無利子借入金については、中部国際空港の設置及び管理に関する法律(平成10年法律第36号)の規定に基づき受け入れている。

第5条 政府は、前条第1項による指定をしたときは、予算で定める金額の範囲内において、指定会社の株式を引き受けるものとする。

2 政府は、必要があると認めるときは、予算で定める金額の範囲内において、指定会社に追加して出資することができる。

第9条 政府は、予算の範囲内において、指定会社に対し、第6条第1項第1号から第4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

中部国際空港株式会社は平成10年5月1日に設立され、同年7月1日に「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等の設置及び管理を行う者として国土交通大臣が指定したものであり、同社は現在、2005年の開港を目的に空港建設事業を推進している。

中部国際空港整備事業には、無利子資金として、国からの出資金及び無利子借入金の他、地方公共団体からの出資金及び無利子借入金、民間からの出資金が投入され、有利子資金として、政府保証債、日本政策投資銀行融資及び民間金融機関融資が用いられている。特に、民間の出資比率は50%となっており、民間の資金と経営ノウハウを積極的に活用するものとなっている。

今回の政策コストは平成12年度政策コスト(125億円)に比し増加しているが、主たる要因として、政府保証債と民間資金調達金利とのスプレッドや余裕資金の運用利回り等の前提条件を見直したことによる業務外収入等の減少を通じて、政策コストが増加しているものである。

各年度の業務収入を10%下げた場合の政策コストは、426億円増加することになる。

(参考) 貸借対照表、損益計算書

貸借対照表

(単位:百万円)

区分	11年度末実績	12見込	13計画	区分	11年度末実績	12見込	13計画
(資産の部)				(負債及び資本の部)			
流動資産	42,753	8,872	12,252	流動負債	914	309	498
現金・預金	42,580	1,433	8,997	未払金	725	17	0
前払費用	30	37	40	未払費用	39	88	258
その他流動資産	143	7,403	3,215	未払法人税等	5	5	8
固定資産	41,070	242,374	301,223	預り金	13	19	21
有形固定資産	40,769	241,741	299,832	賞与引当金	131	180	210
建物	122	253	256	固定負債	67,892	220,273	275,077
工具・器具・備品	42	66	75	社債	50,480	102,540	125,254
建設仮勘定	40,605	241,422	299,500	長期借入金	16,972	109,666	139,602
無形固定資産	89	173	237	退職給与引当金	111		
商標権	3	2	2	退職給付引当金		21	32
ソフトウェア	86	170	235	役員退任慰労金引当金		156	211
その他無形固定資産	0	0	1	その他固定負債	329	7,890	9,978
投資等	211	460	1,154	(負債合計)	68,806	220,582	275,575
子会社株式		204	878	資本金	16,106	32,712	40,682
長期前払費用	7	14	22	政府出資金	6,442	13,084	16,272
差入保証金	204	242	254	地方公共団体出資金	1,611	3,272	4,069
繰延資産	996	1,840	2,539	民間出資金	8,053	16,356	20,341
開業費	818	1,423	2,057	欠損金			
社債発行差金	178	417	482	当期末処理損失	94	208	243
				(資本合計)	16,012	32,504	40,439
資産合計	84,818	253,085	316,014	負債・資本合計	84,818	253,085	316,014

損益計算書

(単位:百万円)

区分	11年度実績	12見込	13計画	区分	11年度実績	12見込	13計画
(損失の部)				(利益の部)			
営業費用	36	81	74	営業収益	0	0	0
販売費・一般管理費	36	81	74	営業外収益	9	6	65
営業外費用	12	34	18	受取利息	5	0	0
新株発行費償却	12	34	18	土地建物貸付料			58
特別損失	0	66	172	その他営業外収益	3	6	7
受託事業支出額	0	66	172	特別利益	0	66	172
法人税、住民税及び事業税	5	5	8	受託事業受入額	0	66	172
				当期損失金	44	115	34
合計	53	187	271	合計	53	187	271

(注1) 財投対象外事業を含む。

(注2) 計数は原則として四捨五入によっているので、端数において合計とは合致しないことがある。