

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	関西国際空港及び大阪国際空港に係る公共施設等運営権対価の益金認識 についての特例措置の創設 (国25)(法人税:義) (地25)(法人住民税、事業税:義) 【新設・延長・拡充】
2	要望の内容	・特例措置の対象(支援措置を必要とする制度の概要) 新関西国際空港株式会社(以下「新関空会社」)が行う関西国際空港(以下「関空」)及び大阪国際空港(以下「伊丹」)に係る公共施設等運営権の設定に対する対価について、存続期間にわたって合理的な期間配分方法で益金認識する。
3	担当部局	内閣府民間資金等活用事業推進室 (国土交通省航空局航空ネットワーク部近畿圏・中部圏空港政策室が主要望部局となる共同要望)
4	評価実施時期	平成25年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	—
6	適用又は延長期間	関空・伊丹(以下「両空港」)に係る運営権の設定期間中
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設等運営権制度を活用したPFI事業の早期事業化を実現させ、「今後10年間で2～3兆円の公共施設等運営権制度を活用したPFI事業」の普及に弾みをつけることで、公的負担の軽減を図りつつ、民間投資も喚起し、官民連携によるシナジー効果を高め、経済再生や豊かな国民生活に資するインフラの整備・運営・更新を実現する。 ・関空を運営していた関西国際空港株式会社は、同空港の海上建設により多額の事業費を要したこと等の理由から約1.3兆円もの巨額の負債を抱え、4千メートル級の滑走路を2本有し、完全24時間運用という関空本来の優位性を活かした戦略的な経営や前向きな投資を実行することが困難な状況となっていた。 ・こうしたことから、関空の国際拠点空港としての再生・強化、両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西の航空輸送需要の拡大を目的として、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年法律第54号。以下「経営統合法」)に基づき、新関空会社の下で、平成24年7月1日に関空と収益性に優れた伊丹との経営統合が行われた。 ・上記目的を達成するため、経営統合法では、両空港に係る公共施設等運営権の設定(以下「コンセッション」)を適時かつ適切な条件で実施することを新関空会社の責務として定めている。 ・このため、同社は、LCC(格安航空会社)の拠点化等による旅客ネ

ットワークの拡大や貨物ハブ空港戦略等の取組を積極的に進めており、これにより両空港の事業価値の増大を図り、可能な限り速やかに（早ければ平成26年度にも）コンセッションを行うこととしている。

《政策目的の根拠》

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（平成二十三年法律第五十四号）（抄）

（目的）

第一条 この法律は、関西国際空港及び大阪国際空港（以下「両空港」という。）の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針の策定、新関西国際空港株式会社の事業の適正な運営を確保するために必要な措置、民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（平成十一年法律百十七号。以下「民間資金法」という。）の規定により両空港に係る特定事業（民間資金法第二条第二項に規定する特定事業をいう。以下同じ。）が実施される場合における関係法律の特例その他の両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に必要な措置を定めることにより、関西国際空港の整備に要した費用に係る債務の早期の確実な返済を図りつつ、関西国際空港の我が国の国際航空輸送網の拠点となる空港（以下「国際拠点空港」という。）としての機能の再生及び強化並びに両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図り、もって航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与することを目的とする。

②日本再興戦略（平成25年6月14日閣議決定）（抜粋）

国内のインフラ整備・運営を担ってきた公共部門を民間に開放することは、厳しい財政状況の下での効果的・効率的なインフラ整備・運営を可能とするとともに、民間企業に大きな市場と国際競争力強化のチャンスをもたらす。

○コンセッション方式の対象拡大

・空港、上下水道、道路を始めとする公共施設について、公共による管理から、民間事業者による経営へと転換することにより、サービスの向上や公共施設を活用した新しい価値を生み出す経営手法である公共施設等運営権制度（いわゆる「コンセッション」）の導入を推進する。

③社会資本整備重点計画（平成24年8月31日閣議決定）（抜粋）

・関西国際空港・大阪国際空港においては、経営統合の効果を最大限に発揮し、両空港の特性に十分配慮しつつ、利用者ニーズに則した路線の就航促進を図り、両空港を適切かつ有効に活用することにより、関西全体の航空輸送需要の拡大を図る。

・関西国際空港については、大阪国際空港との経営統合の後、貨物ハブ化等の国際競争力強化に向けた取組を通じて両空港の事業価値の増

		<p>大を図り、早期の事業運営権売却（コンセッション契約）を実現する。これにより、関西国際空港の整備に要した費用に係る債務の早期の確実な返済を図り、完全24時間空港という本来の優位性を活かした戦略的な経営や前向きな投資を実行することで、関西国際空港を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生・強化する。</p> <p>④国土交通省成長戦略会議報告書（平成22年5月17日）（抜粋）</p> <p>関空について、抜本的にバランスシートを改善し、事業運営の徹底的な効率化を実現することで、貨物ハブ化、LCCの拠点化に向けた前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化を可能ならしめ、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生する。</p> <p>具体的には、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し、持株会社の設立といった方式により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。</p> <p>⑤PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン（平成25年6月6日民間資金等活用事業推進会議決定）（抜粋）</p> <p>3 目標及び具体的取組</p> <p>民間と地域の双方にとって魅力的なPPP/PFI事業として、今後10年間（平成25～34年）で12兆円規模に及ぶ下記の類型による事業を重点的に推進することとし、目指す類型ごとの事業規模及びその推進のための具体的取組は、下記のとおりとする。</p> <p>（1）公共施設等運営権制度を活用したPFI事業：2～3兆円</p> <p>公共施設等運営権制度（いわゆる「コンセッション」）は、空港、上下水道、道路をはじめとする公共施設について、公共による管理から、民間事業者による経営へと転換とすることにより、サービスの向上や公共施設を活用した新しい価値を生み出す経営手法である。一定の運営リスクを民間事業者に移転するとともに、将来の利用料金収入やコスト縮減等を踏まえた公共施設等運営権対価を徴収することにより、施設の建設に要した費用等の回収が可能となる。本類型の事業を推進するため、以下の取組を推進する。</p> <p><具体的取組></p> <p>○ 空港、上下水道事業における公共施設等運営権制度の積極的導入</p>
②	政策体系における政策目的の位置付け	<p>【政策】</p> <p>5. 経済財政政策の推進</p> <p>【施策】</p> <p>⑥民間資金等活用事業の推進（PFI基本方針含む）</p>
③	達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>両空港の事業価値の増大を図り、可能な限り速やかに（早ければ平成26年度にも）コンセッション（公共施設等運営権の設定）を行い、負債を早期かつ確実に返済する。</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <p>貸借対照表において、毎年度、負債が確実に返済されること。</p>

			<p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>コンセッション対価の適切な活用による関空の整備に要した費用に係る債務の早期かつ確実な返済により、関空の国際拠点空港としての再生・強化、両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西の航空輸送需要の拡大に寄与する。</p>
8	有効性等	① 適用数等	<p>・将来推計</p> <p>新関空会社の中期経営計画（平成24年10月26日公表）では、早ければ平成26年度にも公共施設等運営権の設定を行うこととしており、これにより、運営権者が新関空会社に支払う対価について、適用されることが見込まれる。</p>
		② 減収額	<p>・将来推計</p> <p>—</p> <p>※コンセッション対価等が現時点で見通せないため、減収額は不明。</p>
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成26~30年度)</p> <p>本措置により、公共施設等運営権の設定に係る対価について存続期間にわたって合理的な期間配分方法で益金認識することで、一括で益金認識される場合に比べ、新関空会社においてコンセッション対価の適切な活用が可能となり、関空の整備に要した費用に係る債務の早期かつ確実な返済が図られることから、関空の国際拠点空港としての再生・強化、両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西の航空輸送需要の拡大が図られる。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成26~30年度)</p> <p>本措置により、公共施設等運営権の設定に係る対価について存続期間にわたって合理的な期間配分方法で益金認識することで、一括で益金認識される場合に比べ、新関空会社においてコンセッション対価の適切な活用が可能となることから、関空の整備に要した費用に係る債務の早期かつ確実な返済が図られる。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成26~30年度)</p> <p>公共施設等運営権の設定に係る対価について、合理的な期間配分方法ではなく、一括で益金認識されることにより、設定当初時の法人税の課税額が多額に上ることが見込まれることから、新関空会社においてコンセッション対価の適切な活用による関空の整備に要した費用に係る債務の早期かつ確実な返済が難しくなる。</p> <p>《税收減を是認するような効果の有無》</p> <p>本措置により、関空の整備に要した費用に係る債務の早期かつ確実な返済が図られることで、関空の国際拠点空港としての再生・強化、両空港の適切な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大が図られ、もって関西における経済の活性化等に寄与するという効果が見込まれる。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>公共施設等運営権は、管理者(新関空会社)による</p> <ul style="list-style-type: none"> ・継続的な支配・管理があること、 ・途中で残存事業期間分に相当する運営権対価の返還義務が生じること、 <p>という法的性質を有することから、運営権の対価についても、受取時に一括で益金認識するのではなく、存続期間にわたり合理的な期間配分方法により益金認識することが合理的であり妥当である。</p>
		② 他の支援措置や義務付け等との役割	<p>政府保証債等の予算上の措置は、主に資金調達の際の信用力の補完等を目的とするものである。</p> <p>一方、本措置は多額の債務の早期かつ確実な返済を目的とするものである</p>

	分担	ため、役割分担がなされている。
	③ 地方公共 団体が協 力する相 当性	本措置により、関空の整備に要した費用に係る債務の早期かつ確実な返済が図られることで、関空の整備に要した費用に係る債務の早期かつ確実な返済が図られることで、関空の国際拠点空港としての再生・強化、両空港の適切な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大が図られ、もって関西における経済の活性化等に寄与するという効果が見込まれることから、地方公共団体が協力する相当性がある。
10	有識者の見解	—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	—