

平成 24 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（**新設**・拡充・延長）

（国土交通省）

制 度 名	新関西国際空港株式会社と関西国際空港株式会社との吸収分割等を適格組織再編とみなす経過措置			
税 目	法人税			
要 望 の 内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 平成 24 年度に行われる関西国際空港（以下、関空）と大阪国際空港（以下、伊丹）の経営統合に係る国・新関西国際空港株式会社（以下、新関空会社）・関西国際空港株式会社（以下、関空会社）・（独）空港周辺整備機構（以下、機構）の間での組織再編を対象とする。 ・ 特例措置の内容 以下の現物出資・吸収分割を適格組織再編と見なす経過措置を創設する。 ○H24. 4. 1 新関空会社設立に係る国から新関空会社への関空会社株式（国保有分の一部）の現物出資 ○H24. 7. 1 国から新関空会社への関空会社株式（残存分）及び伊丹関連資産の現物出資 ○H24. 7. 1 機構から新関空会社への機構資産等の現物出資 ○H24. 7. 1 関空上物資産を移転する新関空会社と関空会社との吸収分割 <table border="1" data-bbox="874 958 1476 1048" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%; text-align: center;">平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）</td> <td style="width: 40%; text-align: center;">－ 百万円 （ － 百万円）</td> </tr> </table>		平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）	－ 百万円 （ － 百万円）
平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）	－ 百万円 （ － 百万円）			
新 設 ・ 拡 充 又 は 延 長 を 必 要 と す る 理 由	<p>(1) 政策目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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約 1. 3 兆円もの巨額の負債を抱え、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な経営や前向きな投資の実行が困難な状況になっている。 ・ こうしたことから、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経営、間接部門の経費削減等による収益改善を図るほか、LCCの拠点化や貨物ハブ化等の関空の国際競争力強化に向けた施策を積極的に講じることとしている。 ・ これらを通じて、両空港の事業価値の増大を図り、できるだけ早期にコンセッション（公共施設等運営権の設定）を実現し、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>(2) 施策の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関空・伊丹の経営統合に係る組織再編のうち、新関空会社と関空会社との吸収分割については、完全支配関係下でない無対価の吸収分割である点から、適格組織再編に係る形式的要件に合致していない。 ・ しかし、この組織再編はできるだけ早期のコンセッション実現を通して、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・強化するために“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”（以下、統合法）の規定に則り行われるものであり、組織再編の実質的な内容を勘案すれば、本来は適格組織再編と認められるべきである。 ・ その他の組織再編についても、国が法人税法上の「法人」として想定されていない点など、形式的要件に合致していない疑義がある。 ・ したがって、経過措置により、経営統合に係る一連の組織再編を適格組織再編とみなす必要がある。 			

今回の要望に関連する事項

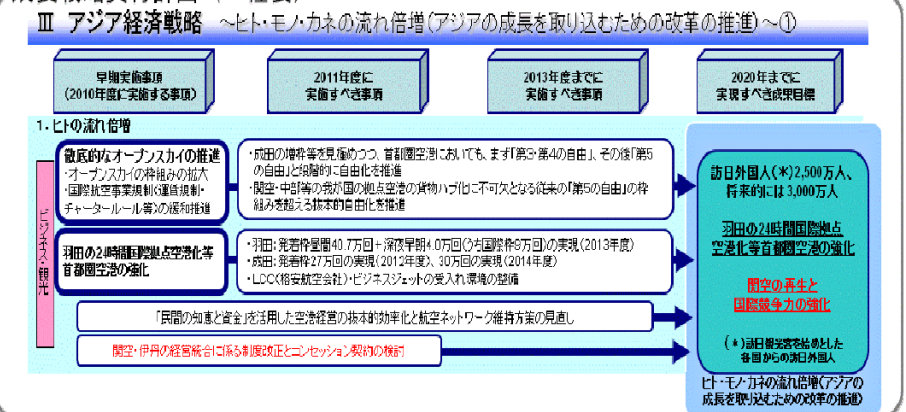
合理性

政策体系における政策目的の位置付け

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（H23.5.25公布）（抄）
 第1条《この法律は、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の規定により両空港に係る特定事業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拠点空港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 新成長戦略（平成22年6月22日閣議決定）

成長戦略実行計画（工程表）



③ 国土交通省成長戦略会議航空分野報告書（平成22年5月17日）（抜粋）

関西国際空港について、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。

具体的には、関西国際空港の事業価値に加え、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、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。

④ 政策評価体系における本要望の位置付け

政策目標 6 「国際競争力、観光交流、
 広域・地域間連携等の確保・強化」
 施策目標 2 4 「航空交通ネットワークを強化する」に包含

	<p>政策の達成目標</p> <p>租税特別措置の適用又は延長期間</p> <p>同上の期間中の達成目標</p>	<p>両空港の事業価値の増大を図り、できるだけ早期にコンセッション（公共施設等運営権の設定）を実現し、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>—</p> <p>両空港の事業価値の増大を図り、できるだけ早期にコンセッション（公共施設等運営権の設定）を実現し、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>政策目標の達成状況</p>	<p>H23.5 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の成立、公布</p> <p><今後の予定></p> <p>H24.4 新関空会社設立（国から一部出資）</p> <p>H24.5 新関空会社と現関空会社との間で吸収分割契約を締結</p> <p>H24.7 経営統合の実施（国や機構から追加出資、現関空から資産継承）</p>
有効性	<p>要望の措置の適用見込み</p>	<p>平成24年4月及び7月に行われる関空・伊丹の経営統合に係る組織再編において、適用されることが見込まれる。</p>
	<p>要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）</p>	<p>関空・伊丹の経営統合に係る組織再編を適格と見なす経過措置により、統合法が規定する経営統合に伴う組織再編を円滑に行うことができるため、本措置は有効である。</p>
相当性	<p>当該要望項目以外の税制上の支援措置</p>	<p>国税：土地保有会社に係る法人税の軽減措置及び新関空会社に係る登録免許税の非課税措置を要望。</p> <p>地方税：新関空会社及び土地保有会社に係る以下の特例措置を要望。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・法人事業税の軽減措置 ・不動産取得税及び特別土地保有税の非課税措置 ・固定資産税及び都市計画税の課税標準の軽減措置 <p>※その他、会社設立や資産継承等に係る登免税・不動産取得税・自動車取得税の非課税措置あり。</p>
	<p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p>	<p>平成23年度予算措置額</p> <p>政府補給金 75億円</p> <p>政府保証債 490億円</p> <p>政府出資額 5,417億円（平成22年度末現在）</p>
	<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p>	<p>上記の政府補給金等による、資金調達の際の信用力の補完等により、空港及び周辺環境の整備・運営を支援することと、本要望による税負担の軽減とが相まって政策目的を達成することができる。</p>

		要望の措置の妥当性	<p>関空・伊丹の経営統合に係る組織再編を適格と見なす経過措置により、統合法が規定する経営統合に伴う組織再編を円滑に行うことができるため、両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理により、関西国際空港の債務解消及び国際拠点空港としての再生・強化を図るという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の目的に鑑み、妥当である。</p>
これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項		租税特別措置の適用実績	—
		租税特別措置の適用による効果(手段としての有効性)	—
		前回要望時の達成目標	—
		前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由	—
		これまでの要望経緯	—