

平成 22 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	関西国際空港株式会社に係る登記についての特例措置の延長				
税 目	登録免許税				
要 望 の 内 容	<p>関西国際空港株式会社（以下「関空会社」）及び関西国際空港用地造成株式会社（以下「用地造成会社」）が行う以下の登記についての非課税措置の適用期限を延長する。</p> <p>【資本の増加に係る商業登記】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関空会社が行う資本の増加（政府出資分のみ）に係る登記 <p>【二期事業の用に供する土地に係る不動産登記】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関空会社が行う二期事業の用に供する土地についての所有権の移転又は地上権若しくは賃借権の設定に係る登記 ・ 用地造成会社が行う二期事業の用に供する土地についての所有権の保存登記 <p>（関係条文）租税特別措置法第 82 条、租税特別措置法施行令第 43 条、租税特別措置法施行規則第 31 条の 2</p> <table border="1" data-bbox="817 824 1477 992"> <tr> <td data-bbox="817 824 1054 992">減税見込額 （平年度）</td> <td data-bbox="1054 824 1477 992"> <p style="text-align: center;">－ 百万円</p> <p>〔 土地：約 808 百万円 資本：約 4 百万円 〕</p> </td> </tr> </table>			減税見込額 （平年度）	<p style="text-align: center;">－ 百万円</p> <p>〔 土地：約 808 百万円 資本：約 4 百万円 〕</p>
減税見込額 （平年度）	<p style="text-align: center;">－ 百万円</p> <p>〔 土地：約 808 百万円 資本：約 4 百万円 〕</p>				
新 設 ・ 拡 充 又 は 延 長 を 必 要 と す る 理 由	<p>(1) 政策目的</p> <p>関空会社は、主として国の出資により設立され、航空輸送の円滑化を図り、もって航空の総合的な発展に資するため、関西国際空港の設置及び管理を効率的に行うこと等を目的とする法人である。関空会社の適切な業務運営を確保するため、本税の非課税措置を講ずることにより、関空会社の財務体質の健全化を図り、国際・国内航空交通を発展させ、我が国の国際競争力を強化する。</p> <p>また、関西国際空港の二期事業において用地造成を行う用地造成会社に対しても、空港用地の保有コストを軽減させることにより、同空港に係る事業の低コスト化を支援する。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>関空会社に対する国等の出資は、会社設立以来、順次各事業年度の事業費に依りてなされてきたところであり、平成 20 年度末時点での出資累計額は 8126.5 億円（うち政府出資分は 5,417 億円）である。</p> <p>関西国際空港は国際拠点空港であり、我が国の国際競争力を強化するため、2 本目の滑走路を平成 19 年 8 月に供用した後も、国際貨物地区の整備等、二期事業の整備を更に実施していくことになる。その事業費については、今後も国からの出資金等が充てられることとなっている。</p> <p>また、二期事業において用地造成は用地造成会社が行い、当該空港用地を関空会社に貸し付け、その後関空会社に譲渡することとされており、この各段階において、用地造成会社による一定土地についての所有権保存登記、関空会社による地上権若しくは賃借権の設定の登記及び譲渡時の所有権移転登記がなされることとなる。</p> <p>以上のように、平成 22 年度以降も本特例措置の対象となる増資や空港用地に係る登記は引き続き行われる予定であり、関空会社の財務体質の健全化を図るとともに、用地造成会社の空港用地の保有コストを軽減させることにより、国際・国内航空交通を発展させ、我が国の国際競争力を強化するために、平成 21 年度末とされている本特例措置の延長が是非とも必要である。</p>				

		<p>(3) 要望の措置の妥当性</p> <p>①租税特別措置等の背景にある政策に今日的な「合理性」が認められるか</p> <p>我が国が世界の中で、とりわけアジアの中で確固たる地位を維持・強化し、更なる発展を遂げるためには、国際・国内航空ネットワークを維持・拡大させることが必要不可欠である。アジア各国との間で空港間競争が激化する中、関西圏の魅力的な観光資源等を活かし、国内外の需要をさらに取り込んで行かなければならない。</p> <p>関西国際空港は、平成 19 年 8 月に 2 本目の滑走路の供用を開始し、我が国初の完全 24 時間運用可能な国際拠点空港となった。</p> <p>同空港のインフラをフル活用することは、我が国に求められる外国人観光客の拡大など国際競争力の強化に資するものである。</p> <p>②租税特別措置等の政策実現に向けた手段としての「有効性」が認められるか</p> <p>アジア各国では、複数の滑走路を有する大規模空港が次々に整備され有効な需要喚起策を講じて航空ネットワークの拡充を図っている。</p> <p>一方で、関西国際空港は、海上空港であることに起因して一兆円を超える有利子債務を抱えており、売上に比して利払いが過大となっており経営を圧迫している。我が国の経済活動を支える国際拠点空港たる関西国際空港のさらなる高コスト化は、同空港の潜在需要を取り逃がすばかりか、我が国の国際競争力の低下を招いてしまう。</p> <p>本特例措置を講じることにより、同空港に係る事業の低コスト化を支援し、関空会社及び用地造成会社の財務体質の健全化を図ることが可能となる。これにより、着陸料等の空港利用料の引き下げが可能となり、アジア各国の大規模空港に対する国際競争力を強化することができるものである。</p> <p>③租税特別措置等に補助金等他の政策手段と比して「相当性」が認められるか</p> <p>国が資金面で出資等を行う事業に対して、国税である本税を課税しつつ、さらに国の補助金で課税額を補てんする仕組みは非効率である。</p> <p>また、関西国際空港は、空港法上、本来ならば国がその設置・管理を行うものと規定されているとおり、我が国を代表する国際拠点空港である。我が国の経済活動を支える同空港に対し、国税である本税を課税することは、同空港の高コスト化につながり、その影響は関空会社のみならず、他産業へも波及し我が国の国際競争力の低下を招くという、国として本来目指すべき目的から乖離した結果を生じかねない。</p>
今回の要望に関連する事項	政策評価体系における位置付け	「25 航空交通ネットワークの強化」
	政策の達成目標	関西国際空港は、空港法上本来ならば国がその設置・管理を行うものであることに鑑み、税制面からも同空港に係る事業の低コスト化を支援し、関空会社及び用地造成会社の財務体質の健全化を図り、我が国における航空交通ネットワークを強化する。
	租税特別措置の適用又は延長期間	平成 23 年度までの 2 年間

	<p>同上の期間中の達成目標</p>	<p>関西国際空港は、空港法上本来ならば国がその設置・管理を行うものであることに鑑み、税制面からも同空港に係る事業の低コスト化を支援し、関空会社及び用地造成会社の財務体質の健全化を図り、我が国における航空交通ネットワークを強化する。</p>						
	<p>当該要望項目以外の税制上の支援措置</p>	<p>関西国際空港整備準備金制度（租税特別措置法第 57 条の 7 第 1 項） 法人事業税に係る特例措置（地方税法附則第 9 条第 5 項） 不動産取得税に係る特例措置（地方税法第 73 条の 4 第 1 項第 23 号） 固定資産税・都市計画税に係る特例措置 （地方税法第 349 条の 3 第 24 項及び同法第 702 条第 2 項） 特別土地保有税に係る特例措置 （地方税法第 586 条第 2 項第 26 号及び同条同項第 29 号）</p>						
	<p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p>	<p>平成 22 年度概算要求 政府補給金 160 億円 政府保証債 204 億円</p>						
	<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p>	<p>上記の政府出資金等により、空港の整備・運営がなされることとなるが、本要望は当該整備に係る税負担を軽減する効果を有し、予算上の措置を補完する役割を担うこととなる。</p>						
<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</p>	<p>政策の達成状況</p>	<p>平成 19 年 8 月には 2 本目の滑走路が供用され、平成 21 年 4 月には二期事業に係る一部国際貨物地区が供用された。平成 21 年度は、二期事業に係る護岸嵩上げ工事等を実施しており、引き続き平成 22 年度以降においても、必要な工事を実施する予定である。</p>						
	<p>租税特別措置の適用実績</p>	<p>過去 3 カ年における本税制特例適用実績(減税額)(単位：百万円)</p> <table border="1" data-bbox="528 976 1394 1050"> <thead> <tr> <th>平成 18 年度</th> <th>平成 19 年度</th> <th>平成 20 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>121</td> <td>8</td> <td>302</td> </tr> </tbody> </table>	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	121	8	302
	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度					
	121	8	302					
	<p>租税特別措置による政策の達成目標の実現状況等</p>	<p>平成 19 年 8 月には 2 本目の滑走路が供用され、平成 21 年 4 月には二期事業に係る一部国際貨物地区が供用された。平成 21 年度は、二期事業に係る護岸嵩上げ工事等を実施しており、引き続き平成 22 年度以降においても、必要な工事を実施する予定である。</p>						
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>関西国際空港は、空港法上本来ならば国がその設置・管理を行うものであることに鑑み、税制面からも同空港に係る事業を支援し、関空会社及び用地造成会社の財務体質の健全化を図り、円滑に空港整備を進める。 具体的には、二期事業の整備を推進することにより、我が国における国際・国内航空交通の発展を図る。</p>							
<p>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</p>	<p>関空会社は、税制特例による税負担の軽減、政府からの補給金、経費削減努力等によって、国内・国際航空需要に適切に対応するため国際拠点空港の整備を実施しているところである。 平成 21 年 4 月には二期事業に係る一部国際貨物地区が供用された。平成 21 年度は、二期事業に係る護岸嵩上げ工事等を実施しており、引き続き平成 22 年度以降においても、必要な工事を実施する予定である。</p>							
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>資本の増加に係る登録免許税の非課税措置については、昭和 59 年度に制度創設、平成 6 年度・平成 8 年度・平成 13 年度・平成 18 年度・平成 20 年度に延長。 一定土地に係る登録免許税の非課税措置については、昭和 59 年度に制度創設、平成 6 年度に延長、平成 8 年度に二期事業対応のため現行制度に拡充、平成 13 年度・平成 18 年度・平成 20 年度に延長。</p>							