

平成21年6月16日（火）

於：国土交通省10階共用会議室B

# 第1回交通政策審議会航空分科会 空港別収支部会 議事録

国土交通省航空局

## 目 次

1. 開会 .....	1
1. あいさつ .....	1
1. 委員、臨時委員及び事務局紹介 .....	3
1. 部会長互選、部会長あいさつ .....	4
1. 交通政策審議会航空分科会空港別収支部会の開催について .....	5
1. 国が管理する空港の空港別収支の算出方法について .....	7
1. 閉会 .....	38

## 開 会

○空港企画調整官 大変お待たせいたしました。

定刻になりましたので、ただいまから第1回交通政策審議会航空分科会空港別収支部会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

私は、事務局を務めさせていただきます空港政策課で空港企画調整官をしております○  
○と申します。部会長選任までの間、議事の進行を務めさせていただきますので、よろしく  
お願い申し上げます。

## 挨拶

○空港企画調整官 それでは、開会に先立ちまして、早速ではございますが、航空局長より  
ごあいさつを申し上げたいと存じます。よろしくお願いいたします。

○航空局長 委員の皆様方におかれましては、本当にお忙しい中、この部会のために御参  
集いただきまして、まことにありがとうございます。

この部会、御承知のとおり、テーマは空港別の収支でございます。空港の運営にあたって、透明性というものが確保されていなくてはいけない。そのためには空港別収支を明確化しなくてはいけない。こういった御指摘、これまで何回かいただいてまいりました。委員の皆様方に御議論いただきました空港の設置及び管理に関する基本方針の中にも記載されておりますし、骨太 2008 等政府の方針の中にも明記されているところでございます。

空港別収支、御議論をいただくにあたって、ポイントは大きくは2つではないかなと思っております。

1つ目は、空港別収支をはじくにあたって、どういった前提を置くべきか。どういった前提を置くかによって、空港によっては赤字、黒字も変わってくるということがございますので、まずはこれが1つ重要なポイントかなと思います。

もう1点は、そういった前提を置いた上で、はじめた空港別収支を評価するにあたって、どういうことに留意すべきかということではないかと思えます。いいかえればアウトプットについてどのような角度から、どういう評価をするかということ。これはもちろん当然のことながら、今後の空港政策に大きく影響してくるものでございますので、極めて重要なポイントではないかと思えます。

いずれにしても、空港別収支、非常にたくさんの方が関心を持っている大切なテーマでございますので、ぜひこれまでどおり活発に御議論いただき、また、貴重な御意見を賜ればと思う次第でございます。

簡単でございますが、ご挨拶といたします。よろしく願いいたします。

○空港企画調整官 それでは、本部会の審議でございますけれども、本部会の議事につきましては、報道関係者に限り公開とさせていただきます上で、議事録については、内容について委員の皆様方に御確認をしていただいた後、発言者氏名を除いて会議資料とともに国土交通省のホームページにおいて公開することとなっておりますので、あらかじめ、その旨、御了承願います。

それから、おそれいりますが、報道関係者の方々、これ以降の写真撮影の方、御遠慮させていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

続きまして、お配りしておりますお手元の資料の確認をさせていただきますたく存じます。

テーブルの上でございますが、まず配席図。

それから、議事次第をめぐっていただきますと、配付資料の一覧というのがあろうかと思えます。

まず資料1ですけれども、こちらは空港別収支部会委員の名簿でございます。

資料2が交通政策審議会航空分科会空港別収支部会の開催についてでございます。

それから、資料3ですけれども、こちらは空港の管理運営に係る現状等についてでございます。

資料4が空港別収支の試算についてでございます。

最後に参考資料でございますが、これはこれまでに公表した空港別の収支についてでございます。

以上、御案内いたしました資料で抜けているもの、不備等ございましたら、事務局の方に随時お申し出いただきたいと存じます。

また、資料の後ろの封筒には、委員皆様方の任命関係の書類を同封してございますので、併せて御査収ください。

#### 委員、臨時委員及び事務局紹介

○空港企画調整官 続きまして、本日は、空港別収支部会としてのはじめての会合ということでございますので、御出席の委員の皆様のお紹介を申し上げたいと存じます。

なお五十音順に紹介させていただきますので、よろしく願いいたします。

まず上村委員でいらっしゃいます。

樫谷委員でいらっしゃいます。

佐藤委員でいらっしゃいます。

佐和委員でいらっしゃいます。

屋井委員でいらっしゃいます。

山内委員でいらっしゃいます。

それから、金本委員、丸山委員、お2人におかれましては、所用のためおくれるということございまして、おって御到着されるということでございます。

御欠席の委員の皆様につきましては、お手元配付資料の委員名簿により御紹介にかえさせていただきますと思います。

なお、定足数の関係でございますが、本日、ただいま御出席いただいております委員の方々、総員10名中6名。

金本委員がいらっしゃいました。

今、7名になりましたので、あとおくれて到着されます丸山委員を加えますと8名でございますので、交通政策審議会令第8条第1項により、定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

続きまして、出席しております航空局幹部を御紹介申し上げます。

最初に、先ほどごあいさつさせていただきました前田航空局長でございます。

関口次長でございます。

瀧口審議官でございます。

武藤監理部長でございます。

渡邊空港部長でございます。

室谷管制保安部長でございます。

宮下技術部長でございます。

#### 部会長互選、部会長あいさつ

○空港企画調整官 それでは、続きまして部会長の選出に移らせていただきたいと思います。存じます。

交通政策審議会令第7条第3項により、委員の皆様の中から部会長を互選していただくことになってございますが、どなたか御推薦をお願いしたいと存じます。

○○委員、お願いいたします。

○委員 山内委員が最適任だと思います。

○空港企画調整官 ありがとうございます。

ほかに御推薦ございますでしょうか。

ほかに御推薦なければ、山内委員に部会長をお願いしたいと存じますが、よろしゅうございますでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

○空港企画調整官 御異議ないようでございますので、山内委員に部会長をお願いしたいと存じます。

早速ではございますが、部会長にごあいさつをいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○部会長 今、部会長ということでおおせつかりました山内でございます。どうぞよろし

くお願いいたします。

今回のこの航空分科会の空港別収支部会ということでもありますけれども、先ほど前田局長からお話がありましたように、空港ごとの収支というものを試算してみる。こういうような内容になっておりますが、ある意味では、これは画期的なことでありまして、今まで空港整備特別会計、あるいは勘定になっておりますけれども、ああいう形で行われてきたそれぞれの空港の経営実態を少しでも解明するという、こういう目的でございますので、非常に意義のあることだと思っております。

ただ、皆様の御意見、恐らくそうだと思いますけれども、これは基本的にはやはり試算だということだと思うのですね。いろいろな要素を加味しなければいけないですし、これが出てきたものが即空港のよしあしとか、そういうことに結びつくのではないという点は、これは我々考えておかなければいけないと思います。

特に収支ということですので、赤か黒かということが非常にはっきりしてくるわけですが、そもそも空港というのは外部効果とか、ネットワーク効果があつたりしますので、これだけで判断できるものではないということは十分に理解をしておかなければいけないことかと思っております。

ただ、こういう形で情報を出して、それでいろいろな議論の基礎にさせていただくというのは、これは政策のことを論じるこの場、非常にふさわしいと思っております。

皆様の御協力を得まして、いい結果を残したいと思っております。どうぞ御協力をよろしくお願いいたします。

○空港企画調整官 ありがとうございます。

早速ではございますが、以後の議事進行につきましては、部会長にお願いしたいと思います。

それでは、部会長、どうぞよろしくお願いいたします。

○部会長 それでは、これから議事を進行させていただきます。

はじめに、交通政策審議会令の第7条第5項という規定がございまして、そこに部会長の代理を指名するということになっております。

私の方から指名させていただきたいと思っておりますけれども、今回のこの部会の部会長代理は〇〇委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

交通政策審議会航空分科会空港別収支部会の開催について

○部会長 それでは、航空分科会空港別収支部会の開催につきまして、まずは事務局から内容について御説明を願いたいと思います。よろしくお願ひいたします。

○企画室長 それでは、お手元の資料2をごらんいただけますでしょうか。

そちらに交通政策審議会航空分科会空港別収支部会の開催についてというペーパーがございます。

先ほど来、お話が出ておりますが、空港政策の重要課題が「整備」から「運営」にシフトする中、空港運営の透明性の確保というものが重要になっております。

それで空港別の収支の開示が求められております。

しかし、国が管理する空港の空港別収支の算出にあたりましては、特会において全体で一括して管理し、経理している経費等を、一定の考え方により各航空に割り振るという計算法を行う必要がありますので、その前提の置き方によって変わり得る。

また、算出結果についても、先ほど来、お話が出ておりますが、単に数字の結果を見る上で留意しなければならない点があると考えております。

こうしたことから、今回、航空分科会空港別収支部会を開催いたしまして、国が管理する空港における空港別収支の算出方法、前提の置き方、算出結果を見る上で留意しなければならない点等について、委員の皆様の御意見を伺いたいと考えております。

御意見をいただきたい事項としましては、そこに書いてございますが、国が管理する空港の空港別収支の算出方法（試算の前提）について。

例えば各空港への経費等の割り振りを行う際の考え方。

それから、各空港の収支に含める歳入・歳出。

収支の表示科目などについて御意見をいただけたらと考えております。

また、算出結果を見る上で留意しなければならない事項につきましても、また、御議論をいただきたいと考えております。

以上でございます。

○部会長 どうもありがとうございました。

それでは、今、御説明をいただきましたこの部会の開催について、これに御質問、あるいは御意見等があれば御発言を願いますが、いかがでございましょうか。

御意見をいただきたいということでまとめてありますので、この辺も頭に置いて御議論願えればと思います。

また、何かありましたら、後ほど御意見等を伺うことにしまして、議事は進めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

#### 国が管理する空港の空港別収支の算出方法について

○部会長 きょうの基本的な議題ですけれども、国が管理する空港の空港別収支の算出方法についてということでございます。

これも事務局から御説明をいただいて審議ということにしたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

○企画室長 それでは、御説明させていただきます。

お手元の資料3、それから、資料4に基づきまして御説明をさせていただきます。続けて御説明させていただきますので、若干説明時間をとらせていただきますが、御容赦いただければと思います。

それでは、まず資料3をごらんいただきたいと思います。

こちらは、空港別収支の算出方法について御説明をする前に、空港の管理運営に係る現状等についてまず御説明を申し上げたく資料の御説明を申し上げるものでございます。

資料3の1ページをまずお開きいただきたいと思います。

こちらは我が国の空港の分布図でございます。色がついてございますのが国が管理する空港でございます、26空港でございます。そのほかに空港会社が管理する空港、あるいは地方自治体が管理する空港がございます。

2ページ目をお開きいただければと思います。

こちらは社会資本整備事業特別会計 空港整備勘定の概要でございます。

上の四角の中の事業の概要というところをごらんいただければと思いますが、空港整備勘定というものは、一般会計からの繰入金、それから、航空事業者等からの空港使用料、財政融資資金からの借入金などを財源といたしまして、空港整備事業、あるいは空港周辺の環境対策事業、航空管制に係る航空路整備事業、空港等の維持運営事業などを行っているものでございます。

その下の図に空港整備勘定の歳出と歳入の図がございます。

左側が歳入でございます、一般会計受入、この中には航空機燃料に課せられる航空機燃料税なども含まれております。

それから、空港使用料、この中には空港の利用の対価である着陸料や管制サービスの利用の対価である航行援助施設利用料が含まれます。

雑収入等の中には、民間が運営しております空港に設置されるターミナルビルから支払われる地代ですとか、空港整備の際の地方自治体からの負担金収入などが含まれます。

また、財政投融资からの借入というのも現在、行っております羽田空港の再拡張事業を対象として行っているものでございます。また、過去には、羽田の沖合展開事業のための財投借入も行っております。

歳出は右の方でございますけれども、空港整備事業、この中には羽田空港など国管理空港の整備事業に加えまして、地方管理空港の補助なども入ります。

その他の事業として環境対策や航空路整備、そして空港等維持運営費等というものがございますが、ここで国が管理する空港、あるいは管制の維持運営のための歳出などが入っております。

3ページは、今、お話しいたしました歳入と歳出の21年度予算ベースの数字も加えた流れ図でございます。

一般会計から一般財源と航空燃料税を加えまして約1,400億円。

空港使用料が着陸料等と航行援助施設利用料合わせて約2,100億円。

財投借入が約900億円ほどございます。

歳出は、空港整備事業として約3,300億、維持運営費等を含めたその他が約2,000億といった規模になっております。

次の4ページが21年度予算の歳入、歳出を円グラフにしたものでございまして、左が歳入でございます。

一般会計からの受入が27.1%、それから、空港整備勘定の自己財源が56%、約6割、残りが財投借入。

右が歳出でございますけれども、約半分が羽田の事業費関係となっております。この中には羽田の整備のために過去借入れました財投の元利償還金も含まれるということがございます。

維持運営費が全体の約3割ぐらいとなっております。

次のページからが歳入についての資料を何枚かおつけしております。歳入の推移をグラフにしたものでございまして、一番下の黄色いところが一般会計からの受入、真ん中で着陸料等の自己財源、それから、一番上の赤いところが財投借入となっております。

6 ページ、7 ページは、そうした歳入の中で、各空港の収入になります着陸料等についての資料でございまして、まず6 ページは着陸料等の内訳を記載したものでございます。着陸料・停留料というものは、離着陸など空港の使用に対する対価でございまして、空港を利用する航空機の重量、あるいは騒音値をもとに算定するものです。

特別着陸料は、伊丹空港を発着する航空機から、伊丹空港の環境対策に対する対価としていただいているもの。

また、保安料は、ハイジャック・テロ対策を進めるための財源としてそれぞれ導入されているものでございます。

7 ページは、着陸料の軽減措置についての資料でございます。

国が管理する空港の着陸料は、基本的にどの空港においても同じ料金ということでございますが、地方航空ネットワークの維持拡充の観点から、地方路線に係る着陸料の軽減措置が行われております。

例えば左上の表でございすけれども、羽田、伊丹以外の空港につきましては、現在、本則で定められた料金の10分の7というふうになっております。

また、羽田空港の着陸料につきましては、地方路線について、路線の規模に応じましてメリハリをつけた軽減措置が図られているということでございます。

また、真ん中の左のところでございますけれども、沖縄の発着路線、それから、離島発路線につきましては、特例として6分の1から16分の1というものに軽減するという措置がとられているところでございます。

続きまして8 ページでございますけれども、こちらは羽田空港の整備に係る借入金に関する資料でございまして、歳入と歳出の両方に係るものでございます。

棒グラフ、左の目盛りでございますけれども、これは借入の残高、緑の折れ線が毎年の償還額のそれぞれの実績、それから、今後の見込みでございます。

過去に行われました沖合展開事業のための借入の残高が赤い部分であり、今後、減少していきますが、現在、行われております羽田空港の再拡張事業、4本目の滑走路整備のための財投借入や、地方自治体からの無利子借入というものが今、ふえている状況でございまして、1兆円を超える見込みでございます。

毎年行われる償還も緑のグラフになりますが、しばらくは1,000億円を超える水準で推移する見込みとなっております。

9 ページからは歳出に関する資料でございまして、9 ページは歳出の推移をグラフにし

たものでございます。

一番下の薄い水色が羽田の現在行っている再拡張事業、それから、少し薄い水色が羽田の沖合展開事業など羽田の事業、グレーの部分が一般空港の空港整備事業でございます。一番上の薄い黄色のようなところが国管理空港、それから、管制の維持運営費というものでございます。

次のページでございますけれども、空港の整備というものにつきましては、昨年、航空分科会の場で、本日、御出席の委員の皆様方にも御審議いただきました空港法に基づく空港の設置及び管理に関する基本方針に、空港の整備に関する基本的な事項というものが記載されております。

10 ページに抜粋をおつけしておりますけれども、線が引いてありますとおり、配置的側面からの整備は全国的に見れば概成しまして、離島を除き新設を抑制する。

あるいは需要予測の精度向上、事業評価の実施、投資の重点化というようところが今後の空港整備の基本的な事項として記載をされているところでございます。

11 ページ、工事などのコスト縮減に取り組んでいるということございまして、11 ページはその資料でございますけれども、公共工事のコスト縮減というものにつきましては、全省庁一致協力して取り組んでおるところでございます、国交省におきましても、そこに記載されております青い字で書いておりますが、公共事業コスト構造改善プログラムというものに基づきまして、左下の四角にあるような施策、例えば計画や設計の見直しですとか、施工の見直しといったことが書かれておりますが、そういった施策を行うことによってコストの縮減を図っているというところでございます。

右下の方に書いてありますが、その取組みの一例でございまして、盛土の動態観測を行っている装置、空港に設置されているそういう装置がございまして、そういうもの電源を引っ張ってくると、約 2.2km ほど引っ張ってこななければいけないわけですが、風力ですとか、太陽光の自家発電を設置することでコストの削減を図っているというような例をそこに書かせていただいております。こうした取組みを進めているところでございます。

12 ページにつきましては、空港につきましては配置的には概成をしたということで、現在、既存のストックを活用した空港の機能高質化ということに重点を置いて取り組んでおりまして、12 ページはそれについての資料でございます。

そこにございますように、既存の空港の貨物ターミナル、あるいは国際旅客ターミナルの機能拡充、あるいは真ん中にございますような就航率の向上、それから、右にございま

すようなバリアフリー化など、既存の空港の質を上げるというところに取り組んでいるというところがございます。

それから、13 ページですが、災害の際の復旧支援などに空港が役立てるように、空港の耐震化というものにつきましても進めていくということにしております。

また、14 ページには、既存施設の更新・改良ということも重要でございますので、今後、コストの削減を図りつつ、既存の空港の更新・改良にも取り組んでいく必要があるということも 14 ページに資料をつけさせていただいております。

それから、15 ページは、空港周辺環境対策についての資料でございます。

空港周辺の環境対策につきましては、法律にも基づき、一定の騒音レベル以上の地域の民家の防音工事、例えば防音サッシの取付け、エアコンの設置などがございますが、そういった工事の助成を行ったり、あるいはさらに騒音レベルの高い地域については、民家の移転補償などを行っております。

下につけておりますグラフは、これまでの環境対策予算の推移でございます。伊丹空港と福岡空港がその大半を占めておりますが、過去には年間 1,000 億円を超える規模の予算が、伊丹空港だけでも 600 億円を超えるような環境対策費が投じられた時期もございました。最近では、大分額自体は減っているというところがございます。

資料 3 の最後の 16 ページになりますけれども、こちらは空港管理、あるいは航空管制に係る現場機関等の概要でございます。

航空局には空港の管理や管制に関する業務などを行う現場機関が設けられております。左の航空局と書いたところは航空局の本局でございますけれども、その下に東京と大阪にございますが、地方航空局が置かれております。

その横にあります航空交通管制部というのは、航空路の管制などを行う管制に関する業務を行う機関でございます。

東京・大阪両地方航空局の下に空港事務所などの組織が置かれております。

国が管理する空港におきましては空港事務所が置かれまして、空港の管理に関する業務と管制に関する業務の双方を行っているというところがございます。

空港出張所というものは、主に地方管理空港に設置されまして、地方管理空港におきましては、空港の管理は地方自治体が行いますので、管制に関する業務を行っているというところがございます。

その下のところは管制に関する業務を行う組織でございます。

以上が空港の管理運営に係る現状の説明でございます。

続けて恐縮でございますけれども、資料4に基づきまして、空港別収支の算出について御説明をさせていただきたいと存じます。

まず空港別収支の公表の意義・効果等について御説明をさせていただきたいと思えます。

2ページをごらんいただけますでしょうか。

まず今回、空港別収支をこちらの方で作成する対象の空港についてでございますが、現在、供用しております国管理空港及び共用空港の26空港というところを考えております。26空港の一覧はそこにあるとおりでございます。これは先ほどの資料3の1ページで色をつけた空港でございます。

地方管理空港につきましては、地方自治体が管理する空港でございますが、その収支につきましては、そこにも書いてございますように、空港を管理している各地方自治体の御判断に基づいて行われるものでございますけれども、国土交通省といたしましては、先ほども出てまいりましたが、昨年、御審議いただきました空港の設置及び管理に関する基本方針にも記載されているとおり、空港の収支等を開示するということが重要なものと考えております。

このため、骨太の方針2008、経済財政改革の基本方針2008というものにも記載されておりますとおり、今後、空港を管理している地方自治体の皆様に、今後の国における公表も参考にしながら、空港の収支の公表を行っていくよう要請をさせていただくということを考えております。

続きまして3ページでございますが、公表の意義というものについて書かせていただいております。

お話しておりますことと重なる部分がございますけれども、我が国におきましては、空港政策の重要課題が「整備」から「運営」にシフトするということで、利用者の便益の増進、それから、空港運営の効率化を図るために、空港運営に関する情報の開示・提供といった透明性の確保が重要になっております。その中でも空港別の収支の明確化というものは重要でありまして、このことは、先程出ております空港の設置及び管理に関する基本方針にも記載されているところでございます。

なお、空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案、これは昨年、空港法案でございますけれども、そこに対する衆参両院の附帯決議、あるいは先ほど出ておりました骨太の方針2008におきましても、空港ごとの収支について明確にすることが求められておりま

す。

次のページにその抜粋をつけております。

まず上の四角が空港の設置及び管理に関する基本方針でございますけれども、線を引いたところが関係部分でございますが、空港の運営に関する基本的な事項という項目の中に、今後は空港の収支状況等を踏まえながら情報を開示、透明化等を通じた空港運営の効率化・提供サービスの高度化を図りということございまして、その中で各空港別の収支の明確化等透明性の確保に対する措置を通じた支出抑制の努力を行っていく。これらによって効率的な空港運営を推進するといったようなことを記載させていただいております。

それから、真ん中の四角が、先ほど申しました空港法案の際の附帯決議でございまして、衆議院、参議院、それぞれが空港ごとの収支について明確にすることということを附帯決議しております。

また、一番下、骨太の方針 2008 の抜粋でございますが、国が管理する空港については、平成 20 年度内を目途に共通的な経費の取扱い等技術的な課題を整理し、早期に空港別の収支の開示を検討するということが書いております。

次のページですが、空港別収支を明らかにすることにより、その効果でございますけれども、どの空港で、どの程度の着陸料等の収入があるのか。それから、どの空港に、どういった支出がどの程度行われていることが明らかになるということでございます。

空港別収支の公表の継続等透明性の確保のための措置が講じられることによりまして、運営コスト縮減、それから、利用促進等、空港の効率的な運営や有効活用の推進につながっていくと考えております。

なお、1 点、大事な点といたしまして、その下に書いておりますが、先ほど〇〇委員のお話にもございましたけれども、各空港の意義・必要性というのは収支だけをもって論じられるべきものではないということを考えております。

空港は、旅客に大きな利便をもたらす、物流で国民生活・産業の発展に資するとともに、地域等に大きな経済効果をもたらす公共インフラであるということございまして、その意義・必要性を考える上では、そうした空港のもたらす便益を考慮に入れる必要があると考えております。

それを図にいたしましたのが次のページでございまして、真ん中の青い四角にございまして、空港は公共インフラといたしまして、周辺地域等にさまざまな経済効果をもたらすと考えてございます。

下の表に例を書かせていただいておりますように、旅客の移動時間短縮、あるいは貨物輸送時間の短縮といった便益が発生し、それから、空港を利用する旅客等の増大によりまして、空港関連事業、つまり空港内の商業施設ですとかアクセス事業の消費拡大、雇用増大等、あるいは観光関連事業の拡大、旅行宿泊等に係る消費・雇用増大等、さらには企業誘致や税収、雇用の増大による効果というものも発生をするというものでございます。

さらにはその空港の周辺だけでなく、路線が張られることによりまして、相手空港方においても同様の経済効果が発生するというものでございます。

しかし、左上のオレンジの四角にもございますとおり、空港別の収支というものは、当該空港における着陸料等の収入と維持運営費等の支出を一定の前提で算出したものでございますが、そこにはそうした経済効果は入ってこないものであるということでございます。また、空港というものは、そういう公共インフラであるということと、また、空港別の収支というものはそういうものであるという点は重要なのではないかと考えております。

それでは、続きまして空港別収支の作成方法案についての御説明に移らせていただきたいと思っております。

8 ページをお開きいただきたいと思っております。

今回、空港別収支としましては、キャッシュフローベースの収支に加えて、企業会計の考え方を取り入れた収支を作成することを考えております。

なお、いずれも一定の前提に基づいて費用を按分する等の方法により算出しているということで、試算という位置づけと考えてございます。

キャッシュフローベースの収支につきましては、平成 18 年度決算に基づきまして、現金の出納で空港別の収支を把握することを今、考えております。

なお、この収支につきましては、歳入と歳出を空港別に割り振ったもので、企業会計によるキャッシュフロー計算書とはちょっと異なるものであると考えております。

企業会計の考え方を取り入れた空港別収支というものにつきましては、そこにも書いてございますように、平成 18 年度決算及び国有財産のリスト、国有財産台帳ですとか物品台帳をもとにいたしまして、企業会計の考え方を取り入れて空港別に収支を把握しようというものでございます。

次のページから、その2つの収支についての試算方法についての御説明をさせていただきますと考えております。

まずキャッシュフローベースの空港別収支の算出方法について御説明をさせていただきます

たいと思います。

空港整備勘定の歳入・歳出というものには、先ほど来、申し上げておりますように、管制に関するものや、地方管理空港に対する補助といったものなど国管理空港とは関係のないものが入っております。このため国管理空港の空港別収支を算出するにあたっては、上の四角でございますように、空港整備勘定の決算から、まず空港ごとに区分するものが適当でない。そういったものを除いていくという作業をすることを考えております。それが真ん中の①のところでございます。

次にそれを空港ごとに区分をするということで算出をしようと考えておりますが、そうやって空港ごとに区分した算出の中には、先ほどちょっとお話いたしました空港事務所におきまして、各空港で空港管理と管制業務の両方を行っているということなどから、空港管理業務と、それから、管制、気象に係る業務の双方が混在した歳出が含まれているということになりますので、管制や気象に係る部分を一定の考え方で除外をする必要があるということを考えております。

次のページから3枚ほど、今、申し上げました算出方法についての説明資料をつけておりますが、先ほどまず特会から歳入・歳出というものを除外するというのを申し上げましたが、それはどういうものを除外するのかという一覧と、その考え方についての表をつけております。

まず11ページは歳入でございますけれども、まず一般会計からの受入というものがございまして、これにつきましては、空港の整備の財源になっているものでございまして、空港整備勘定全体に係るものというふうに考えまして、各空港には割り振らず、まず除外をするということを考えております。

また、空港使用料収入のうち、航行援助施設利用料収入につきましては、これは管制の利用の対価ということでございますので除外をいたします。

それから、空港等財産処分収入、これは空港の不要になりました財産処分でございますが、これも空港整備勘定全体に係る歳入ということをとらえるのが適当と考えまして、除くことを考えております。

それから、償還金収入、独立行政法人納付金収入とございますが、これも例えば成田空港会社からの貸付金の償還金などでございますけれども、こういったものも国管理空港に関係のある歳入ではないということで除外をする。あるいは独法の納付金なども同じく除外をするということがございます。

また、雑収入というのもございますけれども、こういったものも各空港に区分するのは困難であるとか、あるいは全体に関わるものだとか、そういう理由により除くことを考えております。

また、前年度剰余金受入、これも全体の話ですので除く。

あと配当金収入、これも成田空港の株式を保有しておりますので、その配当金収入でございますが、これも国管理空港に関係のある歳入ではないので除くということでございます。

次のページが歳出に係るものでございます。

空港整備事業費補助というものは、国以外の者が管理する空港への補助ということでございますので、これを除外するというところでございます。

それから、航空路整備事業費、これも航空路の整備ということでございまして、これは管制に係る整備事業ということでございますので、これも除外をするというものでございます。

また、そこにごございます電子航法研究所への運営費交付金、あるいは関空会社への補給金なども国管理空港に関係のある歳出ではないということで除外をさせていただこうかと考えております。

それから、空港等整備事業工事諸費というのですが、これは空港の整備を行う際の工事諸費というものでございますけれども、これにつきましては、国管理空港の空港整備を地方整備局が行っているということで、港湾整備特会に繰入れているものも相当金額がございまして、空港整備全体に係る歳出というふうにとらえて除外をしてはいかがかと考えております。

また、空港等維持運営費でございますけれども、このうち各項目、維持運営費、幾つか項目が分かれているわけでございますが、本省あるいは航空交通管制部といった管制に係る機関に係る部分は、まず除外をいたします。それから、各項目のうち、そのほとんどが管制や気象に係る業務に係る歳出と考えられる項目は除外いたします。例えばそこにごございますようなものでございまして、こういったものは中身からして空港管理に係るものではないということで除外をするということでございます。

それから、独法の交付金。

それから、離島航空の事業の助成金につきましても、国管理空港の管理運営とは関係のないということで除外をするということでございます。

こういった塊を、そういったものを除きまして各空港に割り振るわけですが、その中には、先ほど申しましたように、空港事務所で管制と空港と、そういう業務を両方行っているということがございますので、それを割り振らなければいけないということでございます。

上のところがございますけれども、各空港において空港管理業務と管制業務が双方が混在しました支出項目、その下に※印をつけておりますが、例えば人件費ですとか、旅費ですとか、庁費といいました支出項目につきましては混在しておりますので、管制と空港の各空港事務所における人員比を算出したしまして、それによって分けるという方法をとらせていただければと考えております。

右に書いてございますのが各空港の空港、管制の人員比でございますが、考え方といたしましては、その真ん中のところがございますように、管制官ですとか、そういった全員管制に係る業務に従事している人は全員管制である。

あとは一番下の環境対策を行っている職種の者は全員空港管理である。

また、総務とか運航情報官といった空港管理と管制に係る業務双方に従事していると考えられる人間は半分ずつにするということで按分をいたしまして、その結果が右の表でございます。

これにつきましては、各空港の事情にも応じてそれぞれ空港、管制の人員比が出ているというところでございます。

そうやって算出を行いました空港ごとの収支については、14 ページをごらんいただければ、字の資料で恐縮ではございますけれども、歳入と歳出を、各空港、そうやって計算を行いますとはじきまして、こういう費目、表示科目においてそれぞれ空港別に幾らになっているかというところをお示しさせていただきたいと考えております。

歳入の項目としましては、まず着陸料等収入ということで、これは着陸料、特別着陸料、停留料、保安料収入を空港ごとに幾らかというものを計上する。

それから、土地建物等貸付料収入といえますのは、土地及び建物等の貸付による貸付料収入、もっぱら空港ビルの地代でございます。

借入金、これは歳入でございますが、これは財政融資資金、それから、地方公共団体からの借入金に係る収入ということですが、先ほどお話しいたしました、これは羽田の整備のためのものがございますので、羽田の方に入ってくる歳入ということでございます。

受託工事、これは地方公共団体から受託した工事の納付金。

それから、地方公共団体工事費負担金収入ということがございまして、これは空港等整備に係る費用について、空港法に基づきまして、例えば3分の1というものを地方公共団体に負担いただいているところがございますので、その負担金を各空港の収入として計上するという事を考えております。

歳出の方につきましては、空港整備事業費ということで、各空港の整備に係る支出を計上することを考えております。

それから、環境対策費、移転補償費ですとか、そういうものにつきまして、各空港ごとに幾らかかっているかということのを計上いたします。

それから、受託工事費。

それから、空港等維持運営費ということで、各空港ごとに人件費や職員に係る旅費、庁費、それから、空港保安に係る庁費、滑走路等の維持運営費などを空港ごとに幾らかかっているかというのを計上するという事でございます。

それから、土地建物借料ということでございますが、一部福岡空港等におきましては、民間から土地をお借りして地代をお支払いしているということで、そういうものも支払いの借料を計上するという事でございます。

それから、国有資産所在市町村交付金というのは、国が所有する固定資産の所在する市町村に交付する交付金でございます。

それから、国債整理基金特別会計へ繰入というのは、財政融資資金の元利償還でございまして、これは羽田に係るものでございます。

以上のような費目に分けて各空港ごとの収支を作成するという事を考えております。

次は企業会計の考え方を取り入れた空港別収支の算出方法について御説明したいと思えます。16ページをごらんいただけたらと思えます。

企業会計の考え方を取り入れた収支計算におきましては、先ほど申し上げました平成18年度決算、歳出・歳入決定計算書に加えまして、国有財産台帳や物品台帳といった国有財産のリスト、国がどういう財産を持っているのだというリストをもとにしまして、企業会計の考え方を取り入れました収支計算を行いまして、空港別に企業会計でいうところの貸借対照表・BS、それから、損益計算書・PLに相当するものを作成するという事を考えております。

この際、右下にございますように、空港整備勘定と民間企業の会計手法の違いから、厳密な企業会計の基準に基づくものではないということに留意が必要ではないかと考えます。

そのことと関連いたしまして、本試算におきましては、真ん中にございますが、空港整備費、それから、減価償却費といったのも費用として立てることを考えております。

その計算方法について、概要を書いておりますが、次のページに説明を書いておりますので、次のページで御説明をさせていただきたいと考えております。

17 ページには、今、申し上げました空港整備費という費用の算出方法について書かせていただいております。

空港整備勘定では、歳出・歳入決定計算書におきまして、空港整備事業費の支出額、つまり空港を整備するのに幾らその空港で支出したのかというところを把握しております。

また、一方、国有財産台帳というもので当年度の固定資産増減額、幾ら資産が増えたのかというところを把握しております。

つまり例えばビルをつくったら、そのビルをつくるのに幾らかかったというところと、そのビルとして幾ら資産が増えたのかというところをそれぞれ歳出・歳入決定計算書と国有財産台帳で把握をしているということでございます。

企業会計の考え方を取り入れた収支計算を行う際には、そこの下に書きましたような計算を行って、簡便的に損益計算書上の費用というものの算出をするということを考えてございます。

例でいいますと、そこにございますように、A空港において庁舎を建設いたしまして、その際に空港整備事業費として100億円のお金を支出したということございまして、その結果、国有財産台帳上は、その直接建設にかかった費用としてそのうち70億を計上したということになっているといたしますと、A空港におけますその年度の空港整備費というものを100億支出した中から70億は資産化されたというふうに考えまして、30億は損益計算書上の空港整備費ということで算出をするという方法を考えております。

その結果といたしまして、貸借対照表上は、70億円の建物が資産として乗っかって増加をする。また、損益計算書上は、営業費用のところ、空港整備費に30億円というのが立つということでございます。

こういった支出から損益計算書上の費用を算出する調整というのは、空港整備事業費のほか環境対策費や庁費においても実施。

これは例えば環境対策費の中でも、環境対策費として支出をした結果、移転補償を行って土地を取得するというようなことがございますので、そういう場合には引いて費用を計算をして、環境対策費を費用として乗つけるという計算を行うというものでございます。

次のページは減価償却費の算出方法でございますけれども、空港整備勘定におきましては、減価償却費という計算は行っておりませんので、今回、試算を行うにあたっては、国有財産台帳に記載された資産の価格をもとにしまして、減価償却費を算出するという方法を考えております。

つまり財産台帳上にこういう資産が 10 億円あれば、そこに償却率を掛けてその年の減価償却費を出すというものでございます。償却年数に応じまして償却率というのを計算しているわけでございますが、これにつきましては、台帳上の区分ごとに、それに該当するような法人税法の耐用年数というものがございますので、これを設定することを考えてございます。

そうした試算を行う際の留意点でございますけれども、本来、企業会計におきましては、資産取得時点におきまして、その取得価格から耐用年数に応じた償却を行う。つまりいついつ幾らで取得したので、減価償却費は毎年幾らだというのを管理しているわけでございますけれども、国の場合、そういった管理をしておりませんので、今回の試算におきましては、国有財産台帳に記載されました資産価格を基礎とするということでございますので、取得価格時期が不明である。その時点での幾らかというのは分かるのですが、もともと幾らだったかというのはわからない。中には本来であれば減価償却が終了しているような、もう耐用年数を過ぎたような資産もあるわけで、そういった資産の残存価値というものに、本来はそういうのは償却計算を行わないわけでございますが、そういったことにも償却率を掛けて額が出てくる。

あとは資産構築のための付随工事費用、足場の組み立て費用などにつきましては、企業会計と異なりまして、資産の価格に乗ってこないということで、先ほどの空港整備費の方に乗ってくるというわけございまして、そういったことから、厳密な企業会計原則に基づく減価償却費ではないというところに留意が必要ではないかと考えてございます。

以上、企業会計の考え方を取り入れた収支の計算方法でございますが、そういった計算を行った結果、各空港別に損益計算書に相当するもの、貸借対照表に相当するものを作成することを考えておりますけれども、その際には、まず損益計算書につきましては、営業収益といたしまして、着陸料等収入、これは先ほどありました着陸料等収入でございますが、あとは貸付料収入等ということで、ビルの地代等を各空港別に出すことを考えております。

それから、営業費用の方ですが、営業費用といたしまして、先ほど御説明しました空港

整備費、空港整備に係る費用、あるいは滑走路等の修繕費もそこに含めまして、そういった空港整備費という費目を表示したい。

減価償却費は先ほど説明したとおりでございます。

それから、環境対策費。

それから、各空港ごとの人件費。

それから、庁費等、これは一般的にいう物件費のほか、空港保安に係る費用なども入ってまいります。

それから、土地建物借料ということで、これは先ほど申しました福岡、那覇等の地代等でございます。

それから、国有資産所在市町村交付金、これも先ほどのキャッシュベースのものと同じでございます。

それから、その他経費としまして、職員旅費ですとか、あるいはハイジャック検査の補助などをその他経費として含めて計上するというのを考えております。

それから、営業外収益という形で、地方公共団体の工事の負担金収入を計上することを考えております。

それから、受託工事納付金収入なども営業外収益のところに入れようかと考えております。

それから、営業外費用としまして支払利息、これは先ほどキャッシュベースですと、羽田の元利償還返済ですが、元本、利息両方出てくるわけでございますが、ここでは費用だけが出てまいりますので、そのうちの支払利息というものを計上するというのを考えておりますので、これは羽田に係る借入に係るものですので、羽田空港につくものと考えております。

それから、貸借対照表も各空港ごとにつくる場合の費目でございますが、資産としましては、資産を土地、建物、それから構築物等、それから、建設仮勘定、無形固定資産というものに区分をして、それぞれ空港ごとに幾らになっているかということをお示しすることを考えております。

また、負債につきましては、まず借入金、これは先ほど来、お話していますが、羽田の整備のための借入、羽田の空港に計上することを考えておりますが、それから、職員の数に応じた退職給付引当金、あとはその他負債として未払金などを計上するというのを考えております。

以上、大変長い説明で申しわけございませんでしたが、説明を終わらせていただきます。  
ありがとうございます。

○部会長 どうもありがとうございました。

それでは、空港別収支の計算についてということで、まずは空港の会計等の現状、それを御説明していただいたあとで、どのように計算するか。特に費目等の考え方について御説明いただきました。

それでは、これについて御質問、御意見等あれば伺いますがいかがでございましょうか。

○委員 ちょっと御質問したいのですが、資料4の13ページにある費用配分の考え方についてのところの人件費の人員比ですけれども、随分空港によって違うなというのを思ったのですけれども、これはどういう違いがあって、こんな違いが出るのかというのをちょっと教えていただきたいと思いますが。

○企画室長 御説明いたします。

これは空港による事情によりまして、いろいろと差がございまして、空港の規模によって人数は変わってくるというところはもちろんでございまして。ただ、例えば、空港管理で見ますと、鹿児島のところとか、あるいは仙台のところとかが他空港に比べて多いわけがございすけれども、これは集約をある程度図っておりまして、周辺の例えばレーダー事務所ですとか、そういうところの維持運営などを行う職員をある空港に集めているようなところもございまして、そういう集約をある程度図っている箇所があるということで若干差があるとか。

あるいは下の方の例えば丘珠、小松、美保、徳島、三沢といったのは共用空港でございまして、滑走路を特会の方で持っていないということもありまして、若干空港管理の人数が少ないといったようなところもございまして。

また、管制につきましても、例えば新千歳ですと管制は自衛隊の方で行っているというようなことがあって人数が少ないとか、あるいはターミナル管制をほかの空港で行っているとか、そういうようなこともありまして、ある程度人員配置に差がございまして、そういった空港の事情から、若干差がついているというところでございまして。

○部会長 よろしいですか。

○委員 はい。

○委員 ページ数を追って順に5つほどの御質問なり、御意見なりを申し上げたいと思うのですが、まず資料3の6ページ及び7ページに関連することですが、かつて国立大学の

法人化ということで似たような議論がなされたわけですが、授業料のようなものですね、着陸料というのは。これは重量とかなどで変化はあるものの、その場所、地域といいますか、どの空港ということには全く関係ないわけですね。だから国立大学の授業料に同じ。それに対して7ページにあるような割引をしているということですね。

その理解が正しいかどうかということと。

それから、続きまして、沖縄に関しましては、平成24年3月31日までは6分の1から16分の1に大幅に軽減する。なぜ24年3月31日までなのかということ。

それから、その次のページで、とにかく財投の借入金が相当巨額である。1兆円近い。それを15年、20年、25年と暫時返済して借入残高を減らしていくという、そういう見通しがグラフでも表記されているわけですが、実際問題としてこれほどうまくいくのかどうかということについて、どういうふうな見通し、あるいは根拠というのをもちなのかどうかということと。

それから、その次には、資料3の15ページすけれども、環境対策予算の推移というのがありますが、確かに今現在では伊丹、大阪と福岡が半々の割合で、総額としては大幅に減っているというわけですが、これもこういう理解でよろしいのでしょうか。環境対策予算というのは、例えば伊丹の場合は、要するに周辺にたくさんの住宅があるというようなことで、防音のための設備投資をすれば、それで1回きりですむものなのか、それとも経常的な経費というのがやはりかなりの金額かかるのかどうか、その辺の内訳について、設備費と、それから経常的な経費についてお伺いしたい。

それから、次の資料4の4ページですけれども、2008年骨太の方針というところで「空」の自由化という表現が使われているわけですが、これはやはり今現在、国営の空港の民営化、あるいは法人化というようなことを意味しているのかどうかということを確認したいということと。

次の5ページの下の方に書かれているところも関係するわけですが、大学の場合、国立大学、今は法人になっているわけですが、国立大学法人の場合、収入というのは授業料と、それから病院収入というのがあるわけですね。それと運営費交付金として国から来るお金。ところが病院収入というのがあるのですけれども、病院関連の支出が圧倒的に多くて、たしか法人化される直前に、私の記憶が正しければの話なんです、全国立大学付属病院の累積赤字が2兆円、それを財投で賄っていた。現在はそれを運営費交付金の上に返済金を乗せてきて、それで返済しているというな財政状況なんです。しかしその赤字というのは

一向に減るきざしを見せない。大学病院というのは、あれだけ安い賃金でお医者さんを雇い、なおかつ看護師さんが足りないということで、京都大学の場合、女子ポストを 50 人分ぐらい、看護師さんに人件費として振り替えているというぐらいなこともやりながら赤字。

そしてそれはやはり京大病院側に言わせれば、企業努力が足りないのではないかというようにおしかりも受けるわけですが、言わせれば、要するに高度先端医療をやっている。だからこれは収支上は大変な設備も、非常に高価な設備を備える必要もあるわけですから、したがって、赤字はあって当然であるというふうに病院側はおっしゃっているわけです。その辺の問題で、実は赤字であっても、それだけ多くの患者さんたちに、よその病院では提供できないようなベネフィットを施しているというところで、次のページにある公共インフラというような話につながってくるかと思うのですが、ここで私はここに移動の時間が、空港側では極めて短縮されることは事実だし、そしてその地域に住む人々にとっての便益はさまざまな意味での便益が向上することは間違いないわけですが、そのことがなんか周辺地域に経済効果をもたらすとか、これは必ずしもそうとは言い切れない面があると思うのです。

例えばかつて本四架橋をすれば四国の経済は潤うというふうにいわれたわけですが、むしろ逆のことが起きているとか、東海道新幹線がその大昔にできたときも、これで日本は二眼レフ構造になるといったのが、一眼レフとはいいません、東京一極集中がますます加速された。つまり移動距離の時間距離が短くなれば、それに伴って一極集中がより強まるというような傾向もあるということで、この経済効果だということについて御説明いただければと思います。

○部会長 よろしいですか。

すみません、事務局の方でお願いいたします。

○企画室長 まず着陸料につきましては、基本的には国管理空港すべて同じでございますけれども、それですと、需要の少ない路線のネットワークの維持が図られにくいということもございますので、路線に応じてメリハリをつけて軽減を行っているということでございますので、委員のおっしゃったとおりでございます。

それから、沖縄路線の軽減措置につきましては、沖縄特措法の期限と合わせて、24年3月までということになっているというものです。

それから、羽田の債務の返済は、返済条件が決まっております、それに従って返済を

していくと、こういうスケジュールになるということでございます。

○環境・地域振興課長 現状の 15 ページで、環境対策について1回限りのものと、恒常的に発生するものというお話がございました。

環境対策はどういうことをやっているかにつきましては、上の図で示しておりますけれども、1回限りのもので大きく予算がかかるものとしたしましては、右の上にあります民家の移転補償というのがございます。これは民家が移転するときに移転補償を支払って土地を取得したりするものですが、これは1回限りです。1回限りですが結構な予算を伴います。

それから、恒常的ということでございますと、防音工事をやったときにエアコンをつけたりするのですが、それが例えば10年たつと故障します。劣化します。したがって、それを更新するということが出てまいりまして、エアコンの更新というのがそれぞれつけた年次が違いますから、1つの家については10年後ということなんです。毎年、毎年、そういう意味では発生するという経費でございます。

福岡と大阪の区分でまいりますと、大体今、福岡と大阪約半々ぐらいの感じですがけれども、状況が違っていて、福岡の場合は、まだ移転補償が終わっておりませんので、移転補償経費、1回限りのものがかなり含まれている。大阪の場合は、ほとんど移転補償は終わってしまっていて、一番大阪でそういう意味でお金がかかっているのは、エアコンの更新の方に重点があるというふうに御理解いただければと思います。

○企画室長 それから、残りの資料4の4ページの「空」の自由化というところでございますが、これは昨年の経済財政計画の基本方針 2008 にアジアゲートウェイ構想等に関する記述がされておまして、その中の1つに空港別収支の話を書かれているということで、ここには空港の民営化ということが書かれているわけではございません。

それから、空港の効果というところでございますけれども、6ページの資料は、定性的にこういったものがあるのではないかということを書かせていただいております。実際にどういう効果があるかというのは空港にもよるわけでございます。例えば旅客の移動時間短縮とか、貨物輸送時間の短縮、こういった効果が、例えばB/Cの分析を行うときに、ベネフィットとして発生するといったことでございます。

○部会長 よろしゅうございますか。

そのほかいかがでしょうか。

○委員 このキャッシュフローベースの方法と、企業会計の考え方ということなんですけ

れども、私は企業会計の考え方を取り入れたBS、PLをもっと正確に一度つくってみたらどうかと思います。

というのは、やはりキャッシュフローベースですと、なかなか整備とストックの関係がやはり見えにくいというところがあると思います。ところが空港の場合には、先ほどから出ております、やはり公益性というところ、特に安全性というのが大切です。やはり飛行機ですから。そういう中で、本当に緊急性の必要性のある整備というのがあるだけに、なかなか必要性があるだけに、そういう収支だけではもちろん見えにくいところがあるわけです。そういう意味でも、ストックとの関係がわかりにくいのです。企業会計の方法を取り入れるとした場合に、ただ、問題点は、資料4の18ページの中に減価償却の算出方法がございますけれども、これは法人税法における耐用年数を設定しておられるわけですが、私はこれはちょっと空港という特殊性と、この法人税法における耐用年数とが必ずしもイコールではないと思うのです。

というのは、やはり事務所等にしましても、一般の会社の事務所と違って、人の出入りが全く人数が違うわけで、傷みぐあいだとか、磨耗だとかというのは全く違うので、これを50年で見ているのだからかと思えますし、それから、特に滑走路におけるアスファルト、これも10年ですけれども、恐らく傷みぐあいはもう本当にそんなものではないだろうと思えますので、これも10年というようなものではない形で耐用年数を見ていくべきだと思います。

法人税法の耐用年数が長いということは、企業の場合ですと長い方が利益が出るわけがございます。そして税金をたくさん払わなくてはいけないわけなんですけれども、税金のことは全然考えないわけですから、これはやはりもう少し現実に沿った空港特別における何か耐用年数をきちんと決める必要があると思います。その中で資産を計上していくという形で、厳密なBSがどこまでつくれるかということがあるかもしれませんが、やはりそれをつくっておきませんと、逆に整備の必要性というのが見えてこないと思うのです。やはり空港の中には、最近つくられたのもあれば、かなり古くて、かなり前に借入金も全部返済できているのもありましようし、しかし、ストックの関係で見れば、さはさりながら、古いだけにもう償却を終えているのに、まだ整備ができてないというようなこともあると思うのです。そういうものも見える化するためには、やはり企業会計ベースで、ちょっと無理してでもやはりやってみる、試みってみる必要があるのではないかと思います。

ぜひこの中に入らないのは、緊急性、必要性の求められている無線施設、これは何年ぐらい

の耐用年数にするであるとか、照明は電気関係というところでありましたけれども、あるいは滑走路誘導、それからエプロン、こういったものの耐用年数をどうするかというあたり、これはちょっと本当に空港の、それこそ空港特別償却年数というふうなものをしっかり、いわゆる工事の現実と合わせて考えてつくる必要がある。

もう1つ悩ましいのは、やはりこういった日進月歩のいろんな技術、整備があると思いますので、そういうものがさらに更新として必要になってくるといふようなものをどう考えるか。でもそれは今回、出す収支とはまた別に考えていかなければならないわけですが、今回の大きな目的は、やはり整備が適切に本当にきちんと行われているのか、オーバーに整備が行われていないか。それとも逆に整備すべきであるのに整備しないで収支だけが合っているというようなことでほうっておかれても、これまた安全性に問題が出てきたりするわけですから、しかし何か基準を置くという意味においては、やはりBS、PLでみるべきではないかと思えます。

以上でございます。

○部会長 ありがとうございます。

ちょっと時間の関係もございますから、何名か御意見を伺ったあとで、必要なところにコメントしていただくということで、〇〇委員、どうぞ。

○委員 まず資料3の16ページ、一番最後なんですけれども、航空局全体の組織図が書いてあるのですが、この航空局、全部のコストが特会だと考えたらよろしいのでしょうかというのがまず1点。

それから、資料4の8ページ、今の御発言にもあったのですが、一応キャッシュベースと企業会計の両方を検討してみようということなのかどうかちょっとわかりませんが、企業会計の言葉でいうと、キャッシュフローベースをどっちかという収支とって、企業会計の償却をするというような考え方は損益計算と呼んでいますので、両方とも収支というわけがわからなくなるので、できれば厳密にはもちろん損益でないということはよくわかるのですが、損益計算とっていただいた方が、空港別に損益を把握するのだと言っていた方が、我々民間人にとってみたら非常にぴんとくると思います。

それから、資料3の7ページで、いわゆる着陸料を軽減している。企業でいうと値引きをしているわけですね。値引きをするというのは、企業の場合は販売促進でやるのですが、これは販売促進という側面も若干あるのでしょうか。安くしてたくさん使っていただけるといふ側面もあるのでしょうかけれども、どっちかという、それはパブリックサービスとし

での位置づけというのですか、値引きというのは、つまりコストをパブリックの分で税等で負担するのだという側面があるのですが、この値引きのコストというのは、値引きの総額というのはいくほどの程度あって、その値引きというのをどう考えるのだ。それは本来、定額でもらって税で負担してもいいわけですね。要するに足りない分を。だからそういう値引きというものをどう考えるのだというのちょっと考えておいた方がいいのかな。逆にだから値引きの総額というのには本当にわかるのかどうなのか。値引き額というのわかるのかどうなのかというのがちょっと検討できればと思います。

それから、資料4の方の17ページなんですけど、この空港整備費の算出方法についてというところで、ちょっと難しくなる話かも知れませんが、国有財産台帳上の資産増加額と書いてあるのですが、ここでいう国有財産台帳というのはどの程度整備されているのかどうか分かりませんが、私の知る限りは大した整備はされてない。また、5年に1回、時価で算定しているのですが、そうするとこの増加額だけだと時価の影響とか、いろんな影響が本当に出ているので、民間でいう、そうすると空港整備事業費の国有財産台帳上の資産増加額70億円、この内訳が本当に空港整備事業費の支出から引いていいのもあるかも知れないけれども、ないものもあるのではないかな。つまり時価の増加額なんていうのは余り引くべきではない。しかし、この資産増加額が多くなると、空港整備費という費用である分が小さくなってしまいますので、そういうようなちょっと見方もできると思いますので、資産増加額を単純に国有財産台帳上の資産増加額としていいのかどうか、その辺の検討も必要なのかなというように思いました。

以上であります。

○部会長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

○委員 2点質問させてください。

資料4の10ページ目にある空港整備勘定から空港ごとに区分するのが適切でないものを除外するという考え方は、こうせざるを得ないと思うのですけれども、これは今の例でいうと、大体除外部分というのは空港整備勘定の何割ぐらいになるのか。もちろん定義によって変わってくると思うのですけれども、これが9割5分になるとほとんど除外されることになって意味がないわけで、どのぐらいになるとお考えなのかという点を1つお伺いしたいのです。

それともう1つ、キャッシュフローベースと企業会計ベースの表示科目を比べますと、

資料4で申し上げますと、14ページと19ページになりますけれども、例えば空港整備事業費の方がキャッシュフローベースの歳出項目の方で空港の整備に係る支出が立つ。今度は企業会計の方でいうと、イの営業費用のところに空港整備費というのが立っていて、こちらは滑走路等修繕費が入りますね。だからキャッシュフローベースですと滑走路の維持運営費等は歳出項目の上から4つ目の空港等維持運営費等に入る。要するに科目がちょっとばらけることになるので、これはベースが違うから仕方がないということなのかもしれませんが、若干その説明ができればしていただけますか。どういうふうに、何でこう移動するのかということですね。

以上です。

○部会長 ありがとうございます。

それでは、3名からいろいろと御質問、御意見が出ましたので、事務局の方からコメントいただければと思います。

○企画室長 まず組織図のうち、全部のコストが特会かという御質問だったかと思います。資料3の16ページでございます。

この中には、一般会計と特別会計と両方から人件費などは出ているということございまして、ただ、現場機関は基本的に空港整備特会の方から人件費が出ていたかと思えます。

それから、着陸料の割引の件でございますけれども、これは本則から割引をこういうネットワーク割引、あるいは沖縄に係る割引を行っておりまして、全部で21年度の予算ベースで287億ほど割引を行っているということでございます。これにつきましては、どう考えるかという見方はあるかと思えますが、今のところ着陸料をそれだけ下げているということで、各空港の着陸料収入がそれだけ減収をしているという形で、各空港の収支に反映されるということを考えております。

それから、資産の価格については、〇〇委員がおっしゃられましたように、5年に1回、改定を行っておりまして、こういう計算を行う上では、委員がおっしゃるとおり、そういうものを加味するとおかしくなってしまいます。そういう価格改定に関する費用はまた別のところに立てまして、空港整備費は工事を行って支出をした支出額から、その工事に係る資産増加額というものを引いて計算をしようと考えております。

それから、〇〇委員からお話がございました耐用年数につきましては、基本的に法定耐用年数で大きく空港の実情と変わるものではないと我々の方では考えております。例えば滑走路でございますけれども、委員がおっしゃるとおり、空港の滑走路、たくさんの飛行

機が降りるので、道路と滑走路と同じ耐用年数ではないのではないかというお話がござい  
ますけれども、空港の滑走路も 10 年ぐらい耐用するという設計に基本的にはなっている  
ということでございまして、そういう意味では、この法定耐用年数と大きく変わらないの  
ではないかと考えております。あと事務所につきましても、ターミナルビルは民間がつくっ  
ているものでございまして、国が持っている事務所というのは、国の庁舎がメインでござ  
いますので、そういった意味で、法定耐用年数とそれほど大きく変わらないのではないかと  
思っておりますけれども、一応念のため確認をいたしまして、委員がおっしゃるように、  
法定耐用年数では余りに実態とかけ離れているというようなことがありましたら、御相談  
をさせていただきたいと思っておりますが、今のところはそのように考えてございます。

あと無線施設は、基本的に管制の方の施設ということで考えていますので、ここに出  
ていないというところでございます。

それから、〇〇委員から御質問のございました滑走路修繕費を空港整備費の方に入れて  
いるというお話でございまして、確かにキャッシュベースですと、空港等維持運営  
費の中に滑走路等の修繕に関する費用というのが出てまいりまして、それが企業会計の考  
え方を取り入れたベースにおきましては、空港整備費の方の中に入れ込んでいるわけで  
ございますが、空港維持運営費というような立て方を企業会計の考え方のもはとっており  
ませんので、滑走路修繕費をどこに入れるかというところで、空港整備費が性格的には一  
番近いのかなということもあって、そののところに投入込んで計算をしてはどうかとい  
うふうで考えているというところでございます。

それから先ほど〇〇委員がキャッシュフローベースと企業会計ベース、どちらかとい  
うのをおっしゃられ方をしましたが、両方を計算するというのを考えてございます。

〇委員 企業会計ベースの計算の仕方ですが、国の国有財産台帳とか、いろいろ違うので、  
通常の企業会計と乖離するという御説明なんです、乖離したものをそのままにしてお  
くと、今の時点は、過去やったものが民間の企業会計ベースの再計算はできないものが結構  
あるのだと思うのですが、これがこのままの状態がずっと続くとわけがわからないもの  
になりそうというのがあって、民間の企業会計ベースと違うものがずっと残る。そうすると  
〇〇委員が見て、何が起きているのかわからないといったことになりかねないというふう  
に思います。したがって、合わせられないものはしょうがないのですが、なるべく忠  
実に合わせるようにしておいた方が今後のためだろうと思っております。

その関係で、資料 4 の 17 ページのところですが、資本支出で支出しているものと、そ

れから、固定資産台帳に入れられるものと乖離がある。その乖離を空港整備費の中に入れるといった考え方ですが、もし資本支出が民間の企業会計上、普通の妥当な範囲内の資本支出であれば、それをベースに計算をしておいた方がいいのだろう。資本的経費と、それから、そうでない経費との間の区別がぐちゃぐちゃになるというのは、あとあと非常に問題があると思います。

特にこの費用が空港整備費の中に入って、滑走路と修繕費とごっちゃになっているというのははなはだまずいのだろうと思います。もしここの黄色の費用部分を残したいのならば、空港整備費からはずして、この分というのは、私もちょっと会計上、言葉がちゃんとわかっているかどうかわかりませんが、一括で一部だけ特別償却をした。支出をしたその年に特別償却をしたというふうにみなすべきであって、その特別償却として計上した方がよさそうだなというふうな気がいたします。

あと、膨大な支払利息をどこの空港に振り分けるかとか、あるいは資本支出分というか、減価償却費をどう積むかについて、過去のどういうタイミングで何が起きたかということに依存をして、そのままだとわけがわからない数字になりそうということがあります。

ある意味で、過去、民間企業的にやってなかったもので、そういうことが起きるとするのは仕方がないのですが、その辺については、出てきた数字がちゃんとした個別空港ごとの普通の企業会計ではないということがはっきりわかるようにした方がいいのだろうと思います。

多分資本ストック部分が一番大きな問題で、それ以外のところはそうでもないのだろうと思いますので、いろんな配分上の恣意性があるものと、そうではないものと分けて公表をしていただいた方が、外部のマスコミ等の方々の誤解を招かないようになるのではないかと思います。

以上です。

○部会長 ありがとうございます。

今、確認ですけれども、資本ストックのバランスシートで、今は台帳でもって差額をとって、黄色い費用の部分は、それはP Lの方に入れているわけだけでも、そのところは、やはり民間ベースでもう少し精査をして、バランスシートの資本ストック部分をつくり直した方がいい、そういうことですか。

○委員 そうですね。多分国有財産台帳と別の帳簿になってしまう。過去分はしようがないので、これからの部分ですね。

○部会長 なるほど、そのところが大事で、過去分をやると、かなりの膨大な作業になるのかなと思ったのですが、ということですが、それはいかがですか。

○企画室長 過去分はもちろんのこと、これからの分についても相当の作業になることは事実です。御指摘のとおり、企業会計ですと、一般に資産取得のために支出をすると、大半が資産の価格の方に入ってきますが、国の会計におきましては、建設に直接かかった費用を台帳に載せるのが基本のようございまして、そうすると、例えば工事のためのプレハブをつくった場合、そういうものは資産価格に入ってこなくて、空港整備費の費用の方に落ちてくるということになってきます。このため委員がおっしゃるように企業会計と、バランスシート上も、損益計算上も違いが出てくるというのは事実でございまして。それを解消するためには、今、委員がおっしゃられたように、資産台帳と別に台帳を設けて資産の管理をしていくという必要がありまして、これは会計システム自体を見直して、そういう管理をできる体制もつくっていかねばいけないということがございまして、正直申しまして、なかなか直ちに対処するということはちょっと難しい面があるということで、そこは今後の課題というふうにさせていただければと考えております。

また支払利息については、試算上は羽田の借入ということで、羽田の方につけさせていただくということを考えているところでございまして。

あと、委員がおっしゃられました空港整備費と滑走路修繕みたいものを1つの費目に入れるのはどうかということに関しましては、検討させていただきたいと考えます。

○部会長 いいですか。

○○委員、今の件について何かありますか。

○委員 国有財産台帳がどのようなルールで計上されているのか、私もよくわからないのですが、○○委員がおっしゃるように、多分、今現在、ルールをちゃんと決めてしまえば、かなり整合性がとれるところがあるのではないかなと思うのですね。どの程度鉛筆をなめているのか私もよくわからないのですけれども、ちゃんとやはりルールをつくって、支出ごとに判断、分けるというルールも当然必要だと思うので、多分そういうことを厳密にはしてないのではないかなと思うのですね。だからそこをちゃんとすれば、そういう数量にすれば、企業会計に準じてするようにすれば、そんなに国有財産台帳と企業会計の帳簿が違はずがないのですが、多分違っているというのは、その辺がかなりあいまいにされているというか、厳密にされてないので、そういうことが起こってくる可能性があるのではないかな。特に実際は資本的支出と修繕費と一緒にされているわけですね。多分そんなの

は厳密に企業のように、企業は税金がありますので、かなり厳しく税務でやられますので、どうしてもきちんとやるのですけれども、多分パブリックは税金がないので、どうしてもアバウトになってしまうのではないかなと思いますので、ぜひその辺はルールをしっかり決めていただいたら、〇〇委員がおっしゃるようなこともできるのではないかなと思います。これはルールの問題だと思いますけれども。

○部会長 ありがとうございます。

多分、いろいろお考えなんだろうと思いますけれども、できるかどうかですね、それをもう一度確認していただく。私も推計とか、ルールとかというのがあり得るのかなというのをちょっと思ったりはしているのです。

ですから、その辺の可能性についてもちょっとさぐっていただくような感じでいかがですか。

○委員 過去のものは難しいですけれども。

○企画室長 台帳にどう載せるかというのは、国有財産法に基づいてやっているところもございますので、我々だけではいかんともしがたいところがあるところがございます。

○部会長 ありがとうございます。

○委員 先ほどの資料4の6ページで効果とか便益の話がありましたので、私の見るところというか、要は今回の議論は、そういう必要性の議論はしないぞということをこの図はいおうとしているのだろうと私はそういう理解をしました。

しかし、そうはいったって、資料が出ていくと、それは見る側の立場でそれぞれ解釈するので、やはり地方の空港が必要か必要でないかという議論になってしまう可能性もあるなと思ってまして、そういう点から3点ほど意見を申し上げたいと思います。

1点目は、余り専門的議論が中心なわけですがけれども、ただ、提供する資料としてもう少し広めの資料がほしいなという気がしてまいりまして、1つは例えば米国の空港制度みたいに、やはりAIPで取ってきたものが整備に回って、一方で着陸料収入については空港の運営、オペレーションに使っているような実態があったり、そういう地域、国での空港の収支というのはどうなっているとか、そういうちょっと日本の今の事実関係は当然ここの議論なんですけれども、それと違う情報も多少提供しておくことが必要なのではないかな。要はこの議論の先は、既にお話いただきましたけれども、やはり競争力のある空港運営はどういうやり方、あるいはあり方なんだろうか。こういうところに次の展開があるべきことなので、そういうことからいって、まずそういうこと。

あるいはもう1つは、最近広域地方計画が随分整備が進んでいますね。既に原案ができあがっているわけですがけれども、ああいうところで今回の対象としての空港がどういう位置づけになっているのか。その位置づけがこれから考えたときも十分なのかどうかとか、そういう空港側から見て地域との関係ということで、どういう位置づけになっているかあたりもレビューをしておいていただきたいと思います。これは特に本質的な議論とは直接関係しませんけれども、やはり今後を考える上で社会に向けての提供すべき情報の1つではないかと思います。

それから、2点目は、やはり整備費用の関係ですがけれども、毎年これが公開されていけば、単年度の中で結構だと思のですが、最初の年というか、最初に公開するときには、たまたまその年に必要性があつて何か大きな整備があつたという空港が何だか不利になるような、それだけ費用がかかっている、なかなか収入対費用という関係で見ると厳しいねというふうになってしまうかなという、こういう心配があるものですから、できればオプションとして数年間の平均的な費用みたいなものを、これはうまく会計的にという厳しいかもしれませんが、初年度だけは何とかそういうオプションなんかもつけるとか、ちょっと工夫がいるのではないかなという気がしています。それが2点目です。

3点目はもっと難しいというか、勝手な言い方で、専門的な言い方ではないのですがけれども、いわゆる収入が着陸料とレントというか貸付料の2つだというふうな整理は仕方がないとは思いますが、でもそれが本来、空港がその2つの収入だけで運営していくべきだというふうに、そういうとらえられ方をするというのはどうも心配があるなという気がしまして、だからそのあたりをどう考えたらいいかというのに対して、答えをちゃんと持っているわけではないのですが、ただ、資料3の3ページあたり、これは昔からよくよく言われていることでもありますけれども、航空機燃料税みたいなものは、そうはいったってだれが見ても、やはりこれはだれが払っているということがはっきりしている税金でありまして、そういうものが一定の割合で空港の整備の使われているということも当然理解が十分可能なことだからかんがみて、着陸料収入分だけを空港に割る、そうでないと割れないということはたしかなんだけれども、一方でそういった収入分についても、企業会計の方は多分重要でしょうから、その企業会計において、例えば営業外収益の中、地方公共団体の負担金なんか入りますね。ですから、何かうまくこういうところで収入分として考えておくということが、この現状の整理の中では必要なんではないかなというふうな気がしてまして、これは理論に基づくということではないので大変恐縮では

あるのですけれども、しかもそれを空港にどうやって割るかというのは大変難しい議論になってくると思いますので、ただ、必要性があり、既に支出されて整備が進んでいるということをまずはこういう会計の表にしていこうという、こういうことですので、全くそういった収入分について抜けてしまった着陸料と貸付料収入だけというのは、ちょっと気になるなという気持ちがあるものですから、そういうことを申し上げました。

どういふふうにしてくれという具体的な方法論を御提示してないので大変申しわけないのですけれども、とりあえず意見として申し上げました。

○部会長 ありがとうございます。

これは事務局の方、何かございますか。

○企画室長 まず初年度についてというお話でございますけれども、過去分を計算するのは難しいところがございます。これは数字を見た上での留意点というところでの次回の御議論かとも思いますが、初年度だけを見るというのは、委員がおっしゃるように、それは正しくないのだろうと思いますので、今後も継続して公表する収支を見ていく必要があるのではないかなと考えているところでございます。

それから、一般会計の受入でございますけれども、一般会計受入というのは、明確に空港別に割り振られたのではないということに加え、企業会計の考え方をとり入れた収支の収益として計上すべきか否かについても議論があるとも考えられますので、除外するという事で御説明をさせていただきましたけれども、収支のバランスを考えて、何らかの基準で各空港に割り振るということも1つの考え方ではあるのかなということで、そうした試算も例えば合わせて次回、示させていただくとか、そういったことを検討させていただいたらと考えております。

配分については、各空港における当該年度の空港整備事業費の比率とか、そういった考え方があるのではないかと思いますけれども、いずれにしましても、検討いたしまして、次回、御議論いただければと考えております。

○空港政策課長 委員の1点目の海外の事情もというお話の点でございますが、アメリカのAIPの制度、あれは着陸料の制度という制度についてどういふふうになっているかというのは多分いろんな資料なりデータはあると思います。ちょっとお時間をいただかないといけない。あるいはどこまでできるかというのがわからないのが、実際に例えばアメリカにおいて、どういふふうな収入状況になっていてというのが、どこまでのデータがあるかというのは、ちょっと当たってみないといけないと思います。そこはちょっと持ち帰っ

て検討させていただきたいと思います。

○部会長 よろしいですか。

○委員 最初の質問で、例の航空局と特会の関係をお聞きしたのですけれども、要するにそれは一般会計と特会と両方入っているということなのですが、空港別の収支を明らかにする目的にもよるのですけれども、考え方によっては、航空局も含めた、これは例えば局長の給料なども含めた、これは共通費ですよという見方もできないことはないので、それを私は必要でない、特会の中だけの分析でいいような気がするのですけれども、一応その整理は、つまり本部の費用、本社の費用をどういうふうに按分するのかわからないのかということを検討しておく必要があるのかな。理由をつけてしないならしない、するならするということが必要。

ただ、これをやり過ぎると、では総理の給料をどうするのだという話になっていくので、その辺は加減があると思うのですが、そういう整理の方もしておく必要があるのではないかと思います。

○企画室長 事務局の案といたしましては、資料4の12ページでございますように、空港等維持運営費のうち、本省に係る分については除外をするものです。本省の中にも特会から給料が出ている部分と、一般会計から出ている分がありまして、本省で特会から出ている部分についても、どこまで含めるかという難しい議論もございますので、今回の試算からははずすことを考えております。

○部会長 そのほかに何かありますか。

あるいは○○航空局長、何か御発言がございますか。

○航空局長 今、どういったものを計算に入れる、入れないといったことについて、非常に貴重な御意見をいろいろ賜りました。割り振るのも難しいということで除いている部分もあるのですけれども、これは当然のことながら、空整特会全体では、歳入と歳出でとんとんになっているので、歳入の方でなかなかアロケができないからと除くと赤字が多くなってくるというような現象も起こります。同じ一般会計からの繰入れも、○○委員がおっしゃったように、航燃税と真水とでは扱いが多分違ってくるのだらうと私は思うのです。そこも含めて、きょう、御意見をいろいろいただきましたので、整頓し直してまた次回、お諮りしたいと思います。基本的に前提を置いて出てきたアウトプットに対する見方と不可分の話になってくると思うので、前提の置き方によってアウトプットがこう違ってきて、それについての見方はどうだということも含めた議論をお願いできればと思います。

それから、経済効果について、先ほど〇〇委員の方からお話がありましたが、例えば移動が速くなった場合には、多少負の効果的なものもあるというお話がありましたけれども、ここでお示ししているのは定性的なものでありまして、この空港があることによって、収支以外にどういう効果があるかということについて議論していただきたいという意味でお示したものでございます。

以上です。

○部会長 ありがとうございます。

そのほか御発言ございますか。

よろしければ、今後のスケジュールについて事務局から御説明をお願いいたします。

○空港企画調整官 それでは、今後のスケジュールについて御説明させていただきます。

次回でございますけれども、第2回部会につきましては、本日、いただきました御意見を踏まえまして、空港別収支について事務局としての素案、試算結果を示すということをごささっていただきたいと考えております。

加えまして、当該試算結果を見る上での留意点、評価の仕方等について事務局案を合わせて資料で御説明させていただきます。そういったことを踏まえてまた御審議いただきたい。このように考えております。

○部会長 ありがとうございます。

何か御質問、御意見は、よろしゅうございますか。

日程は7月の中旬ですか。

○空港企画調整官 いろいろと難しい宿題もいただきましたのであれなんですけれども、一応7月後半ぐらいをめどに考えてございますが、いずれにしても、日程、場所につきましては、改めて委員各位に御調整をさせていただきます。また、連絡させていただきたいと考えております。

○部会長 ということで、7月の後半を目途にまた調整をさせていただくということですが、よろしく願いいたします。

そのほか、よろしければこれで会議を終了させていただこうと思います。

本日は、本当に御多用中のところ、御出席をいただきましてどうもありがとうございました。

閉 会