

空港別収支の試算結果について

1. 空港別収支の公表について	.....	1
2. 空港別収支の作成方法	.....	4
3. 試算結果	.....	11
(1) 空港別収支の試算結果	.....	12
イ. 国管理26空港一覧	.....	別表1
パターン① (一般会計財源非配分型)に基づく試算結果		
パターン② (一般会計財源(航空機燃料税財源)配分型)に基づく試算結果		
パターン③ (一般会計財源配分型)に基づく試算結果		
パターン④ (一般会計財源非配分かつ空港整備関係歳出・費用除外型)に基づく試算結果		
ロ. 国管理26空港個表	.....	別表2
(2) 19年度空港別収支の18年度との対比	.....	13
(3) 空港別収支試算結果における表示科目説明	.....	15
(4) 試算結果についての留意点	.....	18

1. 空港別収支の公表について

空港別収支の公表について

我が国においては、配置的側面からの空港整備は概成し、空港政策の重要課題が「整備」から「運営」にシフトする中、利用者の便益の増進や空港運営の効率化を図るため、空港運営に関する情報の開示・提供等透明性の確保が重要になっている。その中でも空港別の収支の明確化は重要であり、このことは、空港法に基づく「空港の設置及び管理に関する基本方針」(平成20年12月)にも記載されており、平成21年8月に平成18年度の空港別収支を公表したところ。

空港別収支は継続的な公表が重要であり、今般平成19年度の空港別収支を取りまとめたので公表する。

(1) 収支を作成する対象の空港について

今回空港別収支を作成する対象の空港は、平成19年度現在供用している国管理26空港(共用空港を含む)とする。

※26空港・・・東京国際、大阪国際、新千歳、福岡、那覇、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、八尾、丘珠、小松、美保、徳島、三沢

(2) 地方管理空港の収支について

地方管理空港の収支の公表については、空港を管理している各地方自治体の判断に基づいて行われるものであるが、国土交通省としては、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、空港管理者が空港の収支等を開示し、空港運営の透明性を確保することが重要と考えている。このため、国土交通省としては、国の空港別収支を参考に作成・公表を要請している。

○空港の設置及び管理に関する基本方針（国土交通省告示第1504号 平成20年12月24日）（関係部分抜粋）

第三 空港の運営に関する基本的な事項

多様化・高度化する空港利用者のニーズに的確に対応し、我が国の国際競争力の強化や地域の活力の向上といった喫緊の課題についても空港として果たしうる貢献を行うべく、空港管理者及び空港機能施設事業者は、相互に連携し、安全な運航の確保、保安・防災面における対応能力の強化、環境への配慮を前提に、今後は、空港の収支状況等を踏まえながら、情報開示・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、利用促進のための措置を講じ、ネットワークの維持増強につながるような運営に努めることとする。（以下、略）

1 効果的かつ効率的な空港の運営

① コスト意識の維持向上を図り、空港の運営に要する諸費用の削減等運営の効率化を進めるとともに、各空港別の収支の明確化等透明性の確保のための措置を通じた支出抑制への努力を含め空港の有効活用や需要拡大等に向けた空港・地域の取組を活性化させることとし、これらによって効率的な空港運営を推進することとする。

9 地方公共団体の管理する空港における運営のあり方

地方公共団体が管理する空港については、（略）国管理空港における効果的・効率的な運営に向けた取組に準じ、収支状況等の空港運営情報の明確化・透明性等を通じた運営効率化を図ることが望まれる。

11 情報開示・透明化

利用者の便益の増進や空港運営の効率化を図るため、空港内サービス内容や災害時における対策内容の開示、空港別収支の明確化等を含め、利用者への的確な情報の開示・提供等透明性の確保に努めることとする。（以下、略）

2. 空港別収支の作成方法

空港別収支の作成方法

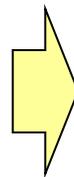
○空港別収支としては、キャッシュフローベースの収支に加え、企業会計の考え方を取り入れた収支(損益)を作成。(いずれも、一定の前提に基づいて費用を按分する等の方法により算出していることから「試算」という位置づけ。)

平成19年度決算(歳出歳入決定計算書※)に基づき、現金の出納で空港別に収支を把握。



キャッシュフローベース(CFベース)の
空港別収支(注)

平成19年度決算(歳出歳入決定計算書)、国有財産等のリスト(国有財産台帳、物品台帳)をもとに、企業会計の考え方を取り入れた計算を行い、空港別に収支(損益)を把握。



企業会計の
考え方を取り入れた
空港別収支(損益)

※ 特別会計に関する法律 第9条及び第10条において、社会資本整備事業特別会計空港整備勘定の歳出歳入決算を作成し、財務省への送付及び国会への提出が義務付けられているもの。

(注) 決算に基づく現金出納ベースの意味で「キャッシュフローベース」と称しているものであり、企業会計のキャッシュフロー計算書とは異なる。

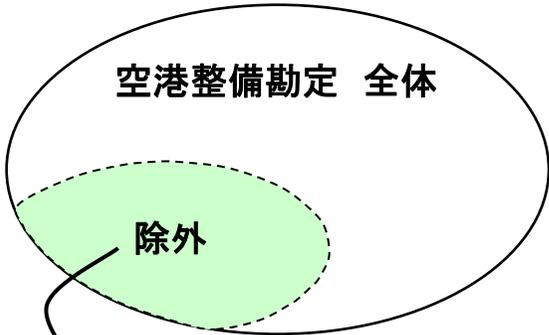
キャッシュフローベースの空港別収支の算出方法

空港整備特別会計(現 社会資本整備事業特別会計 空港整備勘定)の平成19年度決算から、まず空港毎に区分することが適切でないもの(航行援助施設利用料収入、航空路整備事業費等)を除く。それを空港毎に区分した後、各空港の歳出に含まれる管制・気象分を一定の考え方により除き、各空港の収支を算出。

空整特会H19年度決算

【歳入】 6,627	【歳出】 5,552
着陸料等収入 876	空港整備事業費2,598 (羽田再拡張 滑走路整備 管制塔整備 等)
航行援助施設 利用料収入 1,320	航空路整備 事業費 264
土地・建物等 貸付料 219	受託工事費 8
借入金 1,106	維持運営費等 1,496 (人件費 庁費 等)
一般会計 より受入 1,663	債務償還金 1,044
その他収入 1,442	その他支出 142

① 空港毎に区分することが適切ではないもの(空港に係るものではないもの、空港整備勘定全体に係るもの)をまず除外。

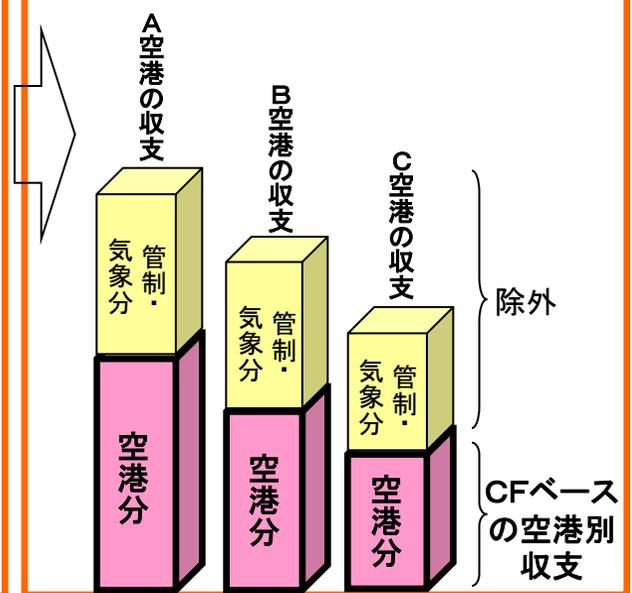


空港毎に区分することが適切ではないもの(注1)(注2)

(例)
 歳入: 一般会計受入
 航行援助施設利用料収入、
 配当金収入等
 歳出: 航空路整備事業費、
 本省・航空交通管制部等に
 係る人件費・物件費等

② ①による除外後、空港毎に区分。
 ③ ②による区分後、各空港の歳出に含まれる管制・気象分を一定の考え方により除外。

(例)
 管制、気象に係る
 空港整備事業費・人件費・
 物件費 等



平成19年度空港整備特別会計
 歳入歳出決定計算書ベース

(注1) P8の試算パターン②、③においては一般会計受入の一部を各空港に配分。

(注2) P8の試算パターン④においては空港整備に係る歳入・歳出も除外。

企業会計の考え方を取り入れた空港別収支(損益)の算出方法

①既存台帳をもとに企業会計の考え方を取り入れた収支計算を実施

平成19年度の決算(歳出歳入決定計算書)、国有財産等のリスト(国有財産台帳、物品台帳)をもとに企業会計の考え方を取り入れた収支計算を実施。

歳出歳入
決定計算書

国有財産台
帳

物品台帳

<主な計算手法>

○空港整備経費・・・空港整備事業費として支出した額等から、国有財産台帳上増加した資産の額を差し引いた額を費用として計上。(資産取得のための支出は、企業会計においては、貸借対照表に計上されるが、空港整備勘定ではそうした会計を行っていないため、当計算を実施。)

○減価償却費・・・国有財産台帳に記載された資産の価格を基礎に減価償却費を算出。(空港整備勘定においては、保有資産について、企業会計に基づいた減価償却計算を行っていないため、当計算を実施。)

②空港別への展開

①より空港毎に区分することが適当でないものを除き、各空港毎に展開。その後、各空港における管制・気象分を除き、空港別に貸借対照表(BS)、損益計算書(PL)に相当するものを作成。さらに一般会計受入を配分する場合の2パターン及び空港整備に係る費用等を除外する場合の1パターンを作成(P8参照)。

国が管理する空港及び
共用空港26空港分

貸借対照表
(BS)

損益計算書
(PL)

《留意点》

・本試算については、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(左記参照)。

空港別収支の作成パターンについて

- キャッシュフローベースの収支と企業会計の考え方を取り入れた収支(損益)の両方の試算のそれぞれにおいて、一般会計受入分(純粋一般財源及び航空機燃料税財源分)の取扱い及び資本形成に関わる歳出・費用(空港整備経費、減価償却費等)の取扱いに関し、次のパターンに区分し、それぞれに対応する計算結果を明らかにする。

パターン① 一般会計財源非配分型

- ・空港整備事業費(※1)、空港整備経費(※2)等空港整備に係る歳出や費用は各空港に計上。
- ・一般会計受入を各空港の歳入や収益には加えない。
 - ※1:キャッシュフローベースにおける空港整備に係る歳出。(以下同じ)
 - ※2:企業会計ベースにおける空港整備に係る費用。(以下同じ)

パターン② 一般会計財源(航空機燃料税財源)配分型

- ・空港整備事業費、空港整備経費等空港整備に係る歳出や費用は各空港に計上。
- ・一般会計受入のうち航空機燃料税財源分の一部を歳入や収益に計上(注)。
- ・航空機燃料税財源の各空港への配分は当該年度の各空港の空港整備事業費歳出額に比例して行う。

パターン③ 一般会計財源(純粋一般会計財源及び航空機燃料税財源)配分型

- ・空港整備事業費、空港整備経費等空港整備に係る歳出や費用は各空港に計上。
- ・純粋一般財源も含めた一般会計受入の一部を歳入や収益に計上(注)。
- ・一般会計受入の各空港への配分は当該年度の各空港の空港整備事業費歳出額に比例して行う。

(注)試算における一般会計受入(航空機燃料税財源等)の配分の考え方

空港整備事業費全体の歳出額と国管理26空港の空港整備事業費の歳出額との比率(※)を用い、国管理26空港に割り振られる一般会計受入(航空機燃料税財源等)の額を仮定計算する。

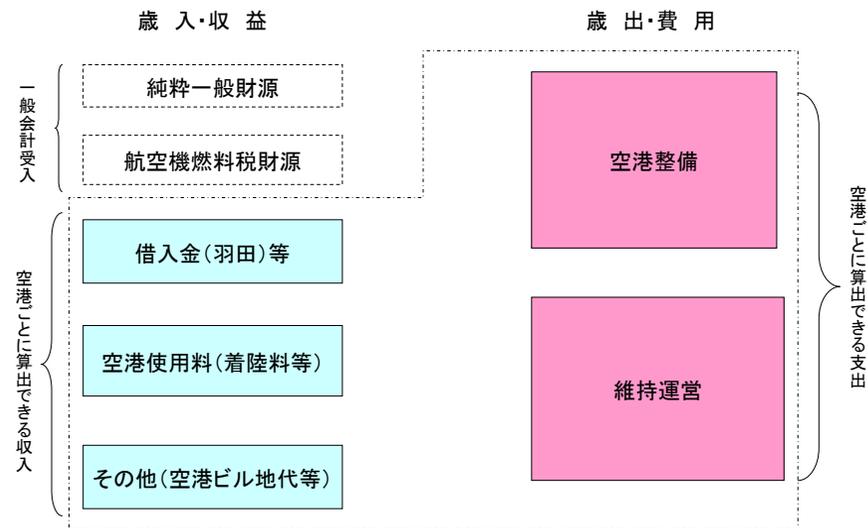
※各空港の整備財源である借入金や地方公共団体工事費負担金収入等を差し引いた上で計算。

パターン④ 一般会計財源非配分かつ空港整備関係歳出・費用除外型

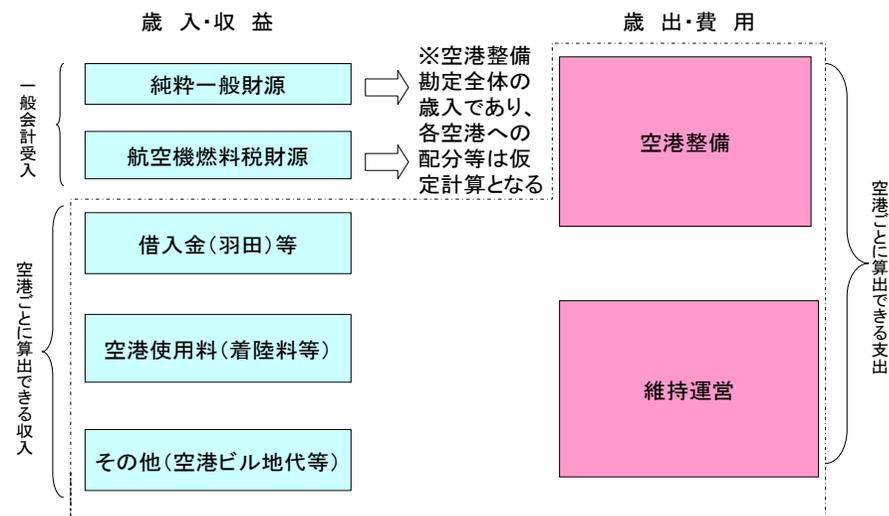
- ・空港整備事業費、空港整備経費等空港整備に係る歳出や費用は各空港に計上しない。
- ・一般会計受入を各空港の歳入や収益には加えない。(①に同じ)
- ・空港整備に係る歳入や収益である借入金や地方公共団体工事費負担金も、併せて歳入や収益から除外する。

凡例: 各空港収支において計上対象とする収入・支出
 計上対象外

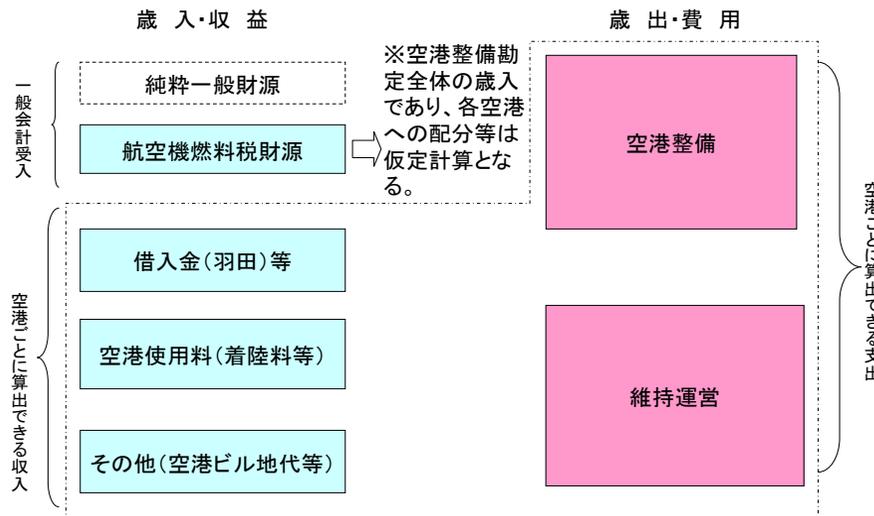
試算パターン①



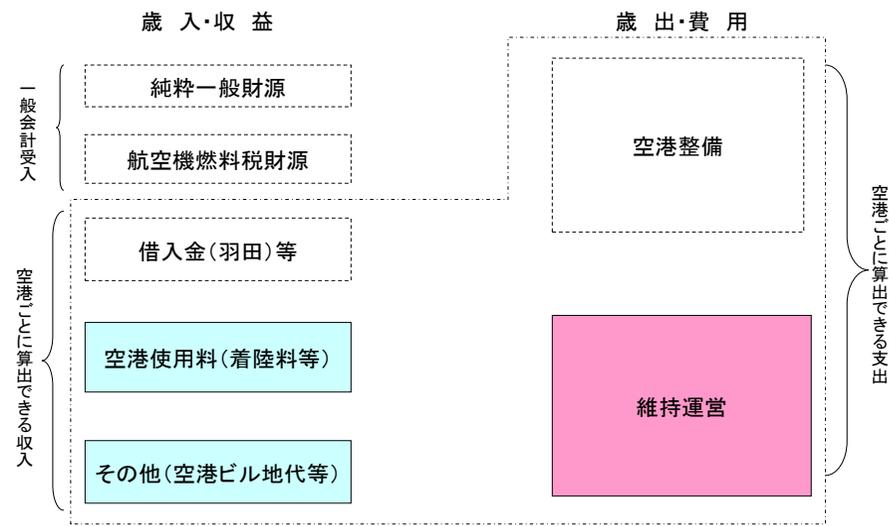
試算パターン③



試算パターン②



試算パターン④



歳入と歳出、収益と費用のバランスが試算パターン毎に異なるものであること

歳入と歳出、収益と費用のバランスについては、試算パターン毎に以下のようになっており、この点について留意が必要と考えられる。

【試算パターン①（一般会計財源非配分型）】

当該試算においては、歳入や収益に一般会計受入を計上しない一方で、空港整備事業に関連する歳出や費用である空港整備事業費、空港整備経費、減価償却費、環境対策費を計上しているため、収入と支出とのアンバランスが生じ、各空港の収入と支出を合算した空港全体の収支は、歳入が歳出を、収益が費用を下回る結果となる。

【試算パターン②（一般会計財源（航空機燃料税財源）配分型）、試算パターン③（一般会計財源（純粋一般会計財源及び航空機燃料税財源）配分型）】

歳入と歳出とのバランス及び収益と費用とのバランスはある程度取れたものと考えられるが、空港の自己財源ではない一般会計受入を歳入や収益に加えた試算であり、各空港の歳入や収益にいわばゲタを履かせた試算である（しかも、一般会計の配分の考え方や基準によって、その程度も変動する。）との指摘があり得る。

【試算パターン④（一般会計財源非配分かつ空港整備関係歳出・費用除外型）】

除外することとする空港整備に係る歳出や費用の財源は一般会計受入だけではないため、空港整備に係る歳出や費用を全て除外するのは、歳入や収益とのバランス上、除外しすぎであるとの指摘があり得る。

3. 試算結果

- (1) 空港別収支の試算結果
- (2) 19年度空港別収支の18年度との対比
- (3) 空港別収支試算結果における表示科目説明
- (4) 試算結果についての留意点

イ. 国管理26空港一覧 <別表1 (8枚)>

パターン① (一般会計財源非配分型)に基づく試算結果

.. 別表1 1・2ページ

パターン② (一般会計財源(航空機燃料税財源)配分型)に基づく試算結果

.. 別表1 3・4ページ

パターン③ (一般会計財源(純粹一般会計財源及び航空機燃料税財源)配分型)に基づく試算結果

.. 別表1 5・6ページ

パターン④ (一般会計財源非配分かつ空港整備関係歳出・費用除外型)に基づく試算結果

.. 別表1 7・8ページ

ロ. 国管理26空港個表 <別表2 (28枚)>

19年度空港別収支の18年度との対比 1/2

1. 決算ベース … <※パターン①のCFベース及びPLベースによる。>

【全空港】

(CFベース)羽田空港の再拡張事業の進展に伴い空港整備事業費が約1,040億円の増額[約1,010億円(18年度)→約2,050億円(19年度)]となり、借入金も約420億円の増額[約690億円→約1,110億円]となった。また、着陸料等収入が約16億円の減収[約892億円→約876億円]となる等により、収支全体では、約620億円赤字が拡大[△約850億円→△約1,470億円]

(PLベース)羽田再拡張事業に伴う漁業補償等経費が縮小したこと、羽田空港の再拡張事業の進展に伴いCFベースの空港整備事業費が増えたものの、19年度は資産計上されずPLベースでは減価償却費が立たないこと、などから収支全体では、約145億円赤字が縮小[△約425億円→△約280億円]

【羽田空港】

(CFベース)国管理空港全体の4割以上に相当する約380億円の着陸料等収入及び約140億円の土地建物等貸付料収入を計上。一方で羽田空港の再拡張事業の進展に伴い空港整備事業費が約1,100億円の増額[約720億円→約1,820億円]となり、借入金も約420億円の増額となった。収支全体では、約670億円赤字が拡大[△約680億円→△約1,350億円]

(PLベース)空港整備経費において、費用として計上される羽田再拡張事業に伴う漁業補償等経費が縮小したことで約74億円の減額[約210億円→約136億円]となった。その他に減価償却費が約16億円[約206億円→約190億円]、国有資産所在市町村の交付金が約10億円の減額[約43億円→約33億円]等により収支全体では、約135億円赤字が縮小[△約280億円→△約145億円]

【羽田空港以外】

(CFベース)着陸料等収入が約16億円の減収[約510億円→約494億円]となった。一方で空港整備事業費は約70億円[約290億円→約220億円]、環境対策費も約30億円の減額[約130億円→約100億円]となる等により、収支全体では、約50億円赤字が縮小[△約170億円→△約120億円]

(PLベース)着陸料等収入が約16億円の減収となった。一方で空港整備事業費が減少したことに伴い空港整備経費が約25億円[約123億円→約98億円]、減価償却費が約11億円の減額[約223億円→約212億円]等により、収支全体では、約10億円赤字が縮小[△約140億円→△約130億円]

2. 空港数ベース

空港別収支の試算結果(各パターン毎／CF・PLベース毎)について

黒字空港数：赤字空港数

() は18年度

	パターン①	パターン②	パターン③	パターン④
CFベース	9:17(7:19) 黒字2空港増	10:16(12:14) 赤字2空港増	13:13(17:9) 赤字4空港増	14:12(16:10) 赤字2空港増
PLベース (経常損益)	6:20(6:20) 変動なし	10:16(11:15) 赤字1空港増	12:14(14:12) 赤字2空港増	15:11(17:9) 赤字2空港増

<CFベースによる。>

【パターン①の黒字空港数増加の主な要因】

羽田空港における再拡張事業の進展により多額の空港整備事業費を計上した一方、羽田以外の空港の空港整備事業費が概ね減少したため。

【パターン②、③の赤字空港数増加の主な要因】

純粹一般会計財源と航空機燃料税財源の配分は、空港整備事業費の額により各空港に按分している。羽田空港の空港整備事業費が増大したのに対し、羽田以外の空港の空港整備事業費は縮小したため、羽田空港への配分額が増加し、羽田以外の空港への配分額が減少したため。

【パターン④の赤字空港数増加の主な要因】

航空機の小型化等により、着陸料等収入が約16億円減収したため。

I. キャッシュフローベース収支 表示科目説明

(1) 歳入項目

- ・「着陸料等収入」には、着陸料、特別着陸料、停留料、保安料収入を計上している。
- ・「土地建物等貸付料収入」には、土地、建物等の貸付による貸付料収入を計上している。
- ・「借入金」には、財政融資資金及び地方公共団体からの借入金に係る収入を計上している。
- ・「受託工事納付金収入」には、地方公共団体から受託した工事の納付金を計上している。
- ・「地方公共団体工事費負担金収入」には、空港等整備に係る費用について、空港法に基づき地方公共団体が負担する負担金を計上している。
- (・「一般会計受入(航空機燃料税)」には、一定の前提に基づき各空港に配分した航空機燃料税財源の額を計上している。)
- (・「一般会計受入」には、一定の前提に基づき各空港に配分した一般会計受入の額を計上している。)

(2) 歳出項目

- ・「空港整備事業費」には、空港の整備に係る支出を計上している。
- ・「環境対策費」には、移転補償、緩衝緑地帯等の整備、教育施設等の防音工事といった環境対策に係る支出を計上している。
- ・「受託工事費」には、地方公共団体から受託した工事に係る支出を計上している。
- ・「空港等維持運営費等」には、人件費、職員旅費、庁費、空港保安に係る庁費、滑走路等の維持運営費等を計上している。
- ・「土地建物借料」には、土地、建物等の借用による支払借料を計上している。
- ・「国有資産所在市町村交付金」には、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を計上している。
- ・「国債整理基金特別会計へ繰入」には、財政融資資金に係る元本償還分及び利息分の繰入を計上している。

Ⅱ. 企業会計の考え方を取り入れた収支(損益) 表示科目説明

(1) 損益計算書

ア 営業収益

- ・「着陸料等収入」には、着陸料、特別着陸料、停留料、保安料収入を計上している
- ・「貸付料収入等」には、土地、建物等の貸付による貸付料収入を計上している。

イ 営業費用

- ・「空港整備経費」には、空港整備に係る費用を計上している。
- ・「減価償却費」には、有形固定資産及び無形固定資産に係る減価償却費を計上している。
- ・「環境対策費」には、移転補償、緩衝緑地帯等の整備、教育施設等の防音工事といった環境対策に係る費用を計上している。
- ・「人件費」には、職員に係る基本給や諸手当等の人件費、国家公務員共済負担金、賞与引当金繰入費用、退職給付費用を計上している。
- ・「庁費等」には、一般的に言う物件費のほか、空港保安に係る費用等を計上している。
- ・「滑走路等修繕費等」には、滑走路等の補修等に係る費用を計上している。
- ・「土地建物借料」には、土地、建物等の借用による支払借料を計上している。
- ・「国有資産所在市町村交付金」には、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を計上している。
- ・「その他経費」には、職員旅費や空港警備機器に係る補助等を計上している。

ウ 営業外収益

- ・「地方公共団体工事負担金収入」には、空港整備に係る費用について、空港法に基づき地方公共団体が負担する負担金を計上している。
- ・「受託工事納付金収入」には、地方公共団体から受託した工事の納付金を計上している。
- ・「その他」には、消費税処理を計上している。

(「一般会計受入(航空機燃料税財源)」には、一定の前提に基づき各空港に配分した航空機燃料税財源の額を計上している。)

(「一般会計受入」には、一定の前提に基づき各空港に配分した一般会計受入の額を計上している。)

エ 営業外費用

- ・「支払利息」には、財政融資資金からの借入金に係る利息の支払を計上している。

Ⅱ. 企業会計の考え方を取り入れた収支(損益) 表示科目説明

(2) 貸借対照表

ア 資産

- ・「土地」には、主に空港用地を計上している。
- ・「建物」には、主に空港事務所等庁舎を計上している。
- ・「構築物等」には、滑走路及び誘導路のアスファルト、進入灯に係る橋梁等を計上している。
- ・「建設仮勘定」には、主に会計年度末に未完成の工事等に係る前払金相当額を計上している。
- ・「無形固定資産」には、電話加入権及びソフトウェアを計上している。
- ・「流動資産」には、棚卸し資産等を計上している。

イ 負債

- ・「借入金」には、財政融資資金及び地方公共団体からの借入金を計上している。
- ・「退職給付引当金」には、退職手当に係る引当金等を計上している。
- ・「その他負債」には、児童手当等に係る未払金、財政融資資金からの借入金に係る未払利息、賞与引当金等を計上している。

試算結果についての留意点

1. 一定の仮定に基づく試算であること

- 今回の試算は、いずれも空港整備特別会計(現 社会資本整備事業特別会計 空港整備勘定)に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(仮定)により各空港に割り振る等の計算を行っているため、前提の置き方によって変わりうるものとなっていることに留意が必要と考えられる。
- 特に、一般会計受入の一部を各空港の歳入等に計上する試算パターン②(一般会計財源(航空機燃料税財源)配分型)、パターン③(一般会計財源(純粋一般会計財源及び航空機燃料税財源)配分型)については、各空港への配分の考え方によって全く違う試算結果となる上、各空港への配分の基準についても様々な考え方があり得ることに留意が必要と考えられる。また、空港整備に係る歳出や費用等を各空港に計上しない試算(パターン④(一般会計財源非配分かつ空港整備関係歳出・費用除外型))については、空港運営の実態を十分に示し得ず、実態に即していないとの指摘があり得る点に留意が必要と考えられる。

2. 厳密な企業会計に基づく試算ではないこと

- 企業会計の考え方を取り入れた収支(損益)については、空港整備勘定では企業会計で経理していないものを企業会計の考え方に合わすべく簡便的に試算したものであるため、厳密な企業会計に基づく計算とは計算結果が異なることに留意が必要と考えられる。

3. 各空港の収支状況を単純に横並びで比較することは適当でないこと

- 各空港の収支は、各空港の地理的・歴史的な要因等から来る差異による影響を受けている。
- 例えば、空港の維持運営に要する費用は、当該空港において冬季に除雪が必要かどうかなどによって変わってくる。また、効率化の観点から職員を集約して他空港の業務も併せて行っている空港もあり、そうした空港かどうかによっても変わるほか、減価償却費は過去その空港に対する投資がどの程度行われてきたかによって決まってくる。さらに、政策的見地からの着陸料の軽減措置の内容によっても影響を受ける。
- したがって、こうした各空港の置かれている状況の差異を明確にしないかぎり、各空港の収支状況を単純に横並びで比較することは適当ではないと考えられる。