空港別収支の試算結果について

≪　平成23年度　≫

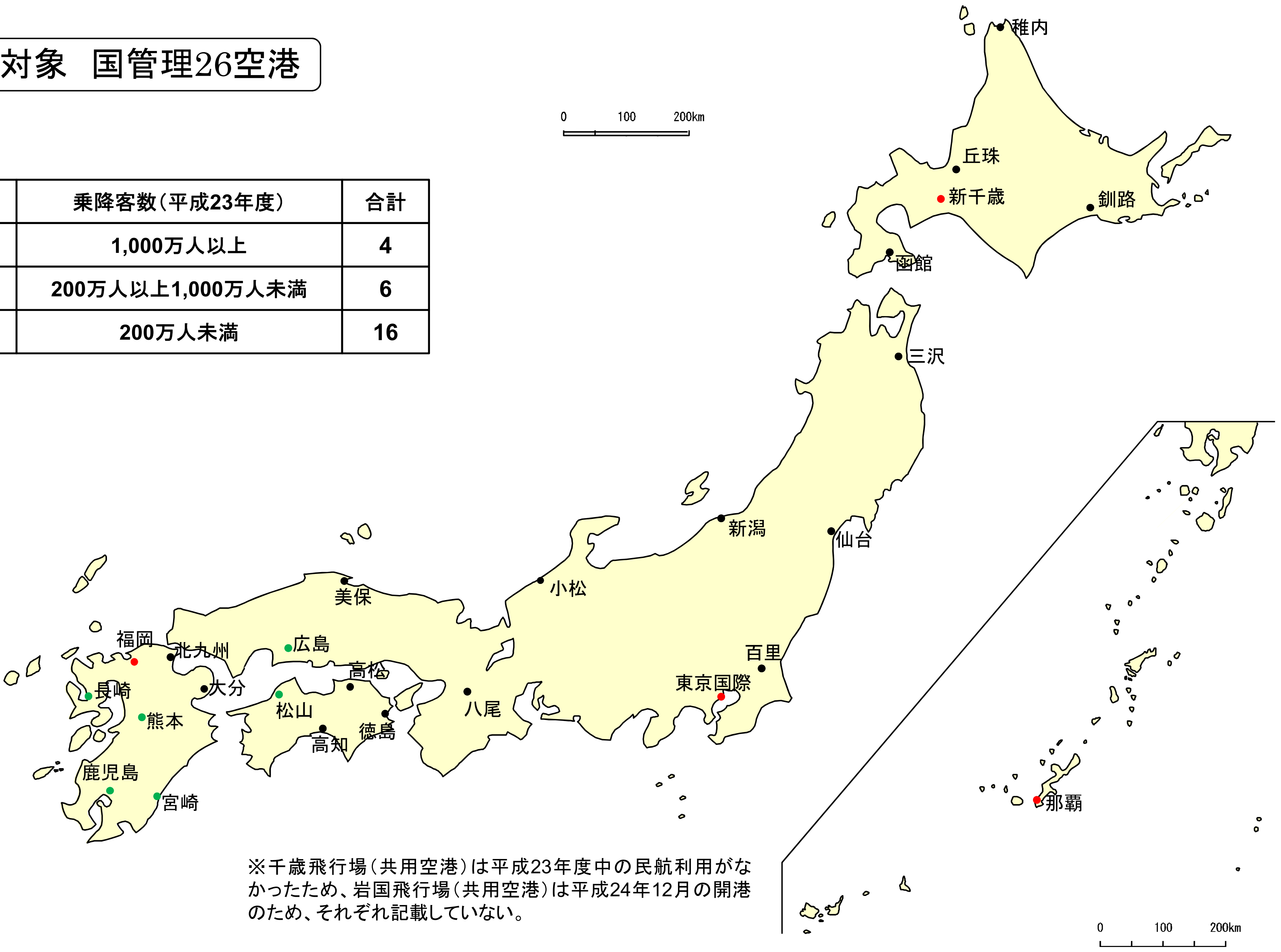
国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

空港別収支の対象空港分布図

公表対象　国管理26空港

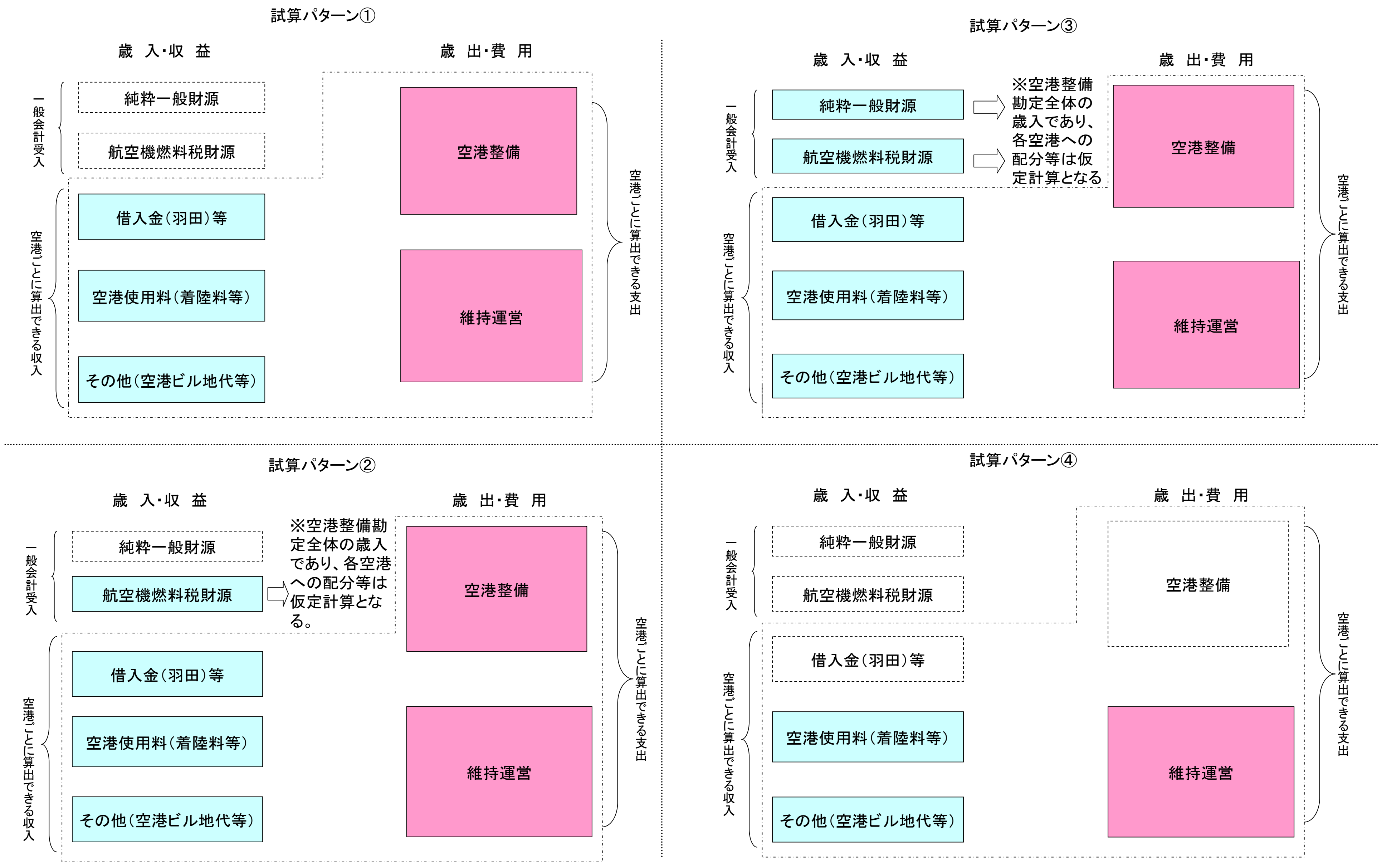
	乗降客数（平成23年度）	合計
●（赤）	1,000万人以上	4
●（緑）	200万人以上1,000万人未満	6
●（黒）	200万人未満	16



※千歳飛行場（共用空港）は平成23年度中の民航利用がなかったため、岩国飛行場（共用空港）は平成24年12月の開港のため、それぞれ記載していない。

各試算パターンにおける計上対象収入・支出の相違について（イメージ図）

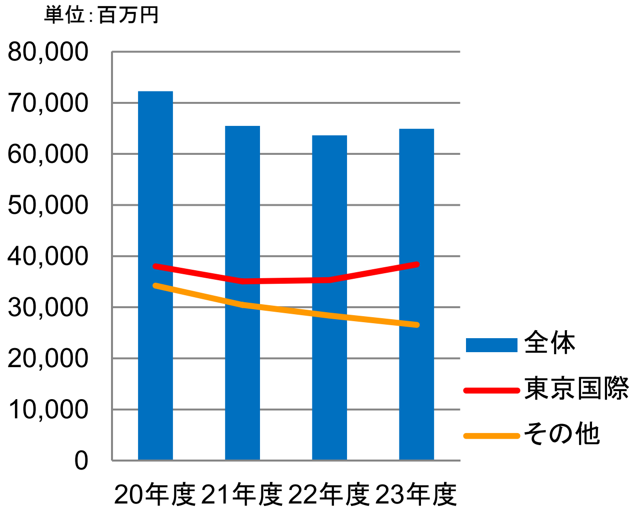
凡例：各空港収支において計上対象とする収入・支出
計上対象外



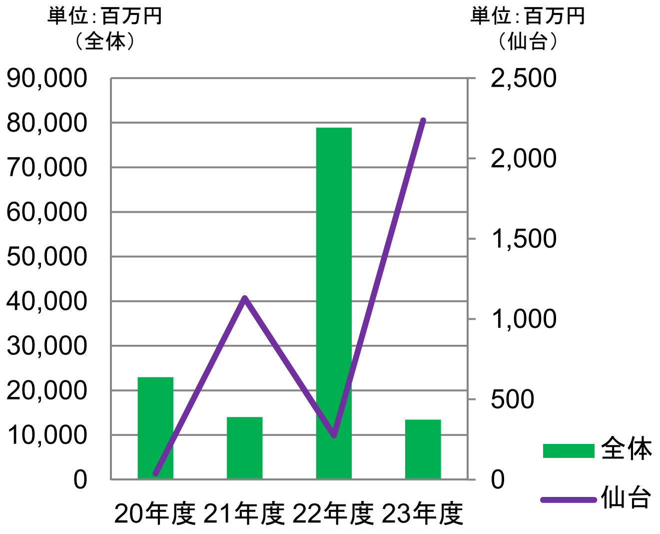
国管理空港に係る収支の推移について

国土交通省

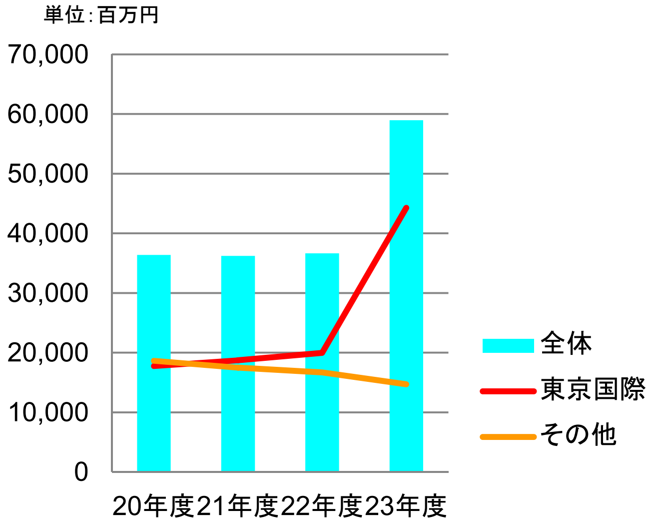
【着陸料等収入】



【空港整備経費】



【減価償却費】



➢全体では対前年度比約13億円(約636.5億円→約649.3億円、約2%)の増加。
➢東京国際空港では前年度のD滑走路供用開始により増加。
➢その他の空港では震災による影響及び使用機材の小型化により減少。

➢全体では対前年度比約655億円(約789.2億円→約134.4億円、約83%)の減少。
➢東京国際空港ではD滑走路建設事業による前年度の特殊要因がなくなり、大幅減。
➢東日本大震災により被災の仙台空港では復旧事業に伴い増加。
➢その他の空港では以前から実施の整備事業の終了等により減少。

➢全体では対前年度比約223億円(約366.5億円→約589.5億円、約61%)の増加。
➢東京国際空港では前年度に供用開始となったD滑走路特有の構成(桟橋構造)により構造物の資産増となり増加。
➢その他の空港では経年等の資産減により減少。

※ 全体:いずれも公表された各年度ごとの科目別合計による。
※ 空港整備経費の前年度の特殊要因:事業進行中は建設仮勘定に計上されていた経費相当分が、事業終了年度に費用計上されたことによる。
※ 減価償却費:年度途中に取得した資産は、従前より次年度期首取得と仮定して計算をしている。
(平成22年度途中完成の東京国際空港D滑走路に係る資産は、平成23年度期首からの減価償却計算開始。)

EBITDAについて

➢EBITDA:Earnings Before Interest,Taxes,Depreciation and Amortization
(利払前税引前償却前営業利益)とは

- 各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー(実質的な利益水準)を表す、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつであり、平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。

- 平成22年度分の空港別収支では、「空港運営のあり方に関する検討会」資料のフォローアップとして公表したところであり、平成23年度分においても同様のフォローアップを行う。

- 試算パターン③(空港整備に係る経費を費用に計上するとともに、純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上)を用いて算出。

➢算出式は、

≒　経常損益＋支払利息＋減価償却費　(※)

(※)合算前(航空系事業)の計算過程では、空港経営の一体化等を見据えた指標として、「管理者が国であることに由来」しての営業外収益**「地方公共団体工事負担金収入」**及び**「一般会計受入」は減算**した数値となっている。

EBITDAの具体的な算出例

➢算出例：平成23年度新千歳空港のEBITDA

具体的に新千歳空港を例に算出すると以下のとおり。

	（単位；百万円）		
経常損益	4,481	※試算パターン③による。	
減価償却費	1,894	加算	
支払利息	0		
地方公共団体工事負担金収入	337	減算	
一般会計受入	2,594		
EBITDA	**3,444（百万円）**	**←合算前EBITDA**	

空港関連事業のEBITDAも同様に、「経常損益＋支払利息＋減価償却費」を計算すると、**5,799百万円**となり、合算前EBITDAと単純合算する。

3,444百万円 ＋ 5,799百万円 ＝ **9,243百万円** **←合算後EBITDA**

空港毎の収支状況（EBITDA　試算）　詳細資料①

国土交通省

（単位：百万円）

空港名	経常損益（試算パターン③）	加算		減算		合算前EBITDA
		減価償却費	支払利息	地方公共団体工事負担金収入	一般会計受入（試算パターン③）	
東京国際	-9,955	44,254	16,036	0	11,446	38,889
新千歳	4,481	1,894	0	337	2,594	3,444
福岡	-1,872	1,533	0	501	2,926	-3,766
那覇	-4,420	1,778	0	50	1,436	-4,128
稚内	-728	385	0	1	4	-347
釧路	-329	350	0	65	367	-411
函館	-574	801	0	89	507	-370
新潟	-2,175	1,819	0	93	341	-789
広島	-250	710	0	17	150	294
高松	-63	284	0	10	235	-24
松山	92	302	0	50	259	85
高知	-307	297	0	34	225	-270
北九州	-866	829	0	38	85	-161
長崎	-7	418	0	32	139	241
熊本	428	334	0	74	284	404
大分	-112	190	0	52	203	-178
宮崎	181	408	0	131	588	-129
鹿児島	250	442	0	132	584	-23
丘珠	-294	92	0	0	0	-202
小松	660	136	0	25	50	721
美保	-347	290	0	0	0	-58
徳島	-418	508	0	0	0	90
三沢	-187	29	0	0	0	-159
百里	-234	253	0	0	0	19

※注1：「EBITDA：Earnings Before Interest,Taxes,Depreciation and Amortization（利払前税引前償却前営業利益）≒経常損益＋支払利息＋減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー（実質的な利益水準）を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。

※注2：試算パターン③（空港整備に係る経費を費用に計上するとともに、純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上）に基づいたもの。

※注3：仙台空港は東日本大震災の影響による、復旧のための空港整備経費の約19億円増や被災から運航再開までの間の着陸料収入減等、特殊要因が伴うため上表には記載していないが、仙台空港の合算前EBITDAは△約26億円。（なお、平成22年度収支においても、東京国際空港に特殊要因が伴っていたため、本表には記載しなかった。）

※注4：八尾空港は前年度に引き続き乗降客数がゼロのため、記載していない。

空港毎の収支状況（EBITDA　試算）　詳細資料②

単位：百万円

空港名	合算前EBITDA（航空系事業）
東京国際	38,889
新千歳	3,444
福岡	-3,766
那覇	-4,128
稚内	-347
釧路	-411
函館	-370
新潟	-789
広島	294
高松	-24
松山	85
高知	-270
北九州	-161
長崎	241
熊本	404
大分	-178
宮崎	-129
鹿児島	-23
丘珠	-202
小松	721
美保	-58
徳島	90
三沢	-159
百里	19

単位：百万円

空港名	空港関連事業EBITDA（非航空系事業）
東京国際	25,466
新千歳	5,799
福岡	4,766
那覇	3,868
稚内	58
釧路	267
函館	761
新潟	526
広島	1,011
高松	275
松山	729
高知	311
北九州	383
長崎	540
熊本	662
大分	308
宮崎	585
鹿児島	686
丘珠	26
小松	538
美保	148
徳島	162
三沢	33
百里	150

単位：百万円

空港名	合算後EBITDA（航空系＋非航空系）
東京国際	64,355
新千歳	9,243
福岡	1,000
那覇	-259
稚内	-289
釧路	-144
函館	391
新潟	-263
広島	1,305
高松	251
松山	814
高知	41
北九州	222
長崎	781
熊本	1,066
大分	130
宮崎	456
鹿児島	663
丘珠	-176
小松	1,259
美保	91
徳島	252
三沢	-126
百里	169

※注1：「EBITDA：Earnings Before Interest,Taxes,Depreciation and Amortization（利払前税引前償却前営業利益）≒経常損益＋支払利息＋減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー（実質的な利益水準）を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。

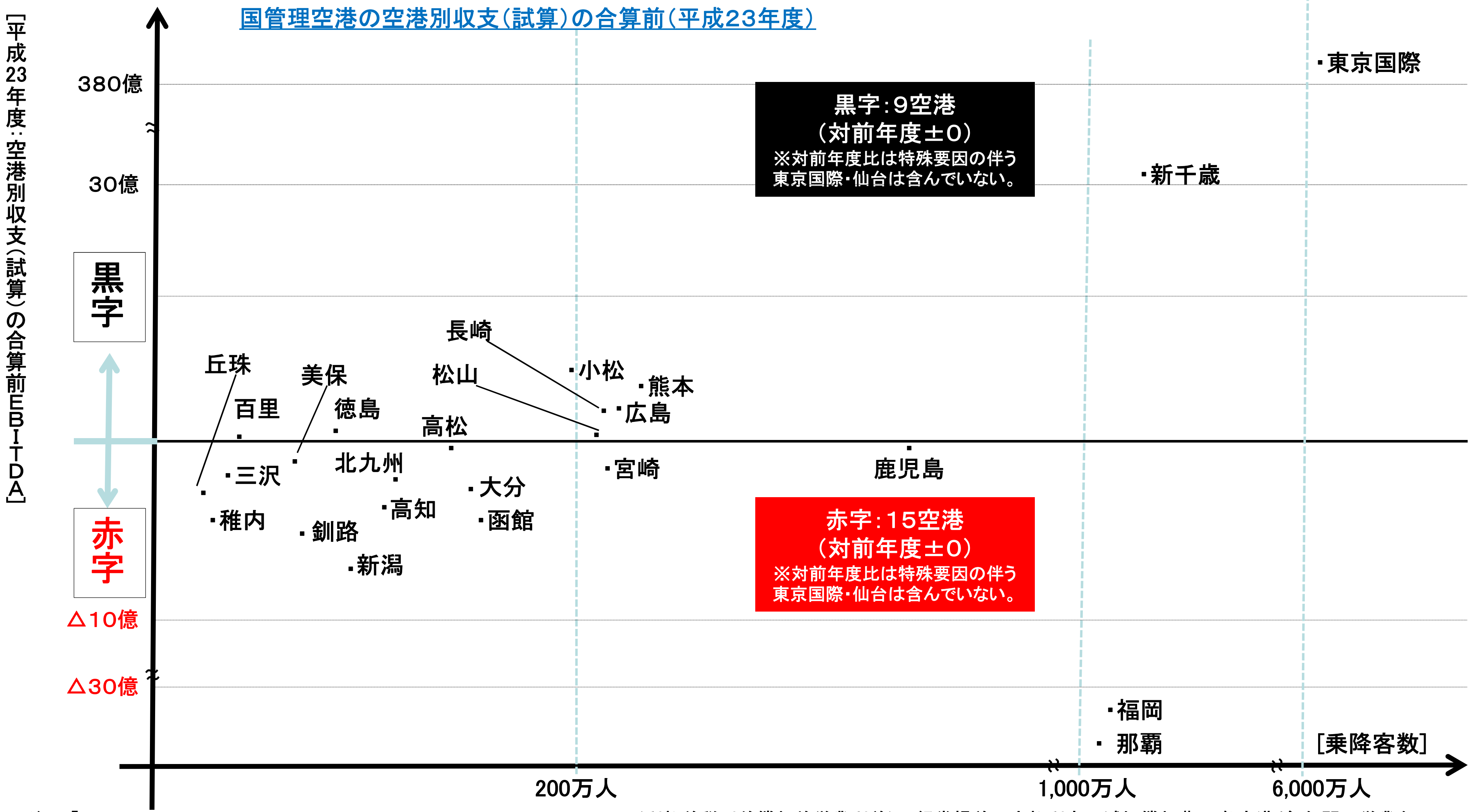
※注2：「合算前」については、試算パターン③（空港整備に係る経費を費用に計上するとともに、純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上）に基づいたものであり、「合算後」については、「合算前」に空港関連事業（旅客、貨物ターミナルビル事業者及び駐車場事業者）の収支に基づいたものを単純合算して作成したもの。

※注3：仙台空港は東日本大震災の影響による、復旧のための空港整備経費の約19億円増や被災から運航再開までの間の着陸料収入減等、特殊要因が伴うため上表には記載していないが、仙台空港の合算後EBITDAは△約21億円。（なお、平成22年度収支においても、東京国際空港に特殊要因が伴っていたため、本表には記載しなかった。）

※注4：八尾空港は前年度に引き続き乗降客数がゼロのため、記載していない。

空港毎の収支状況（EBITDA[注1] 試算） 合算前

国土交通省



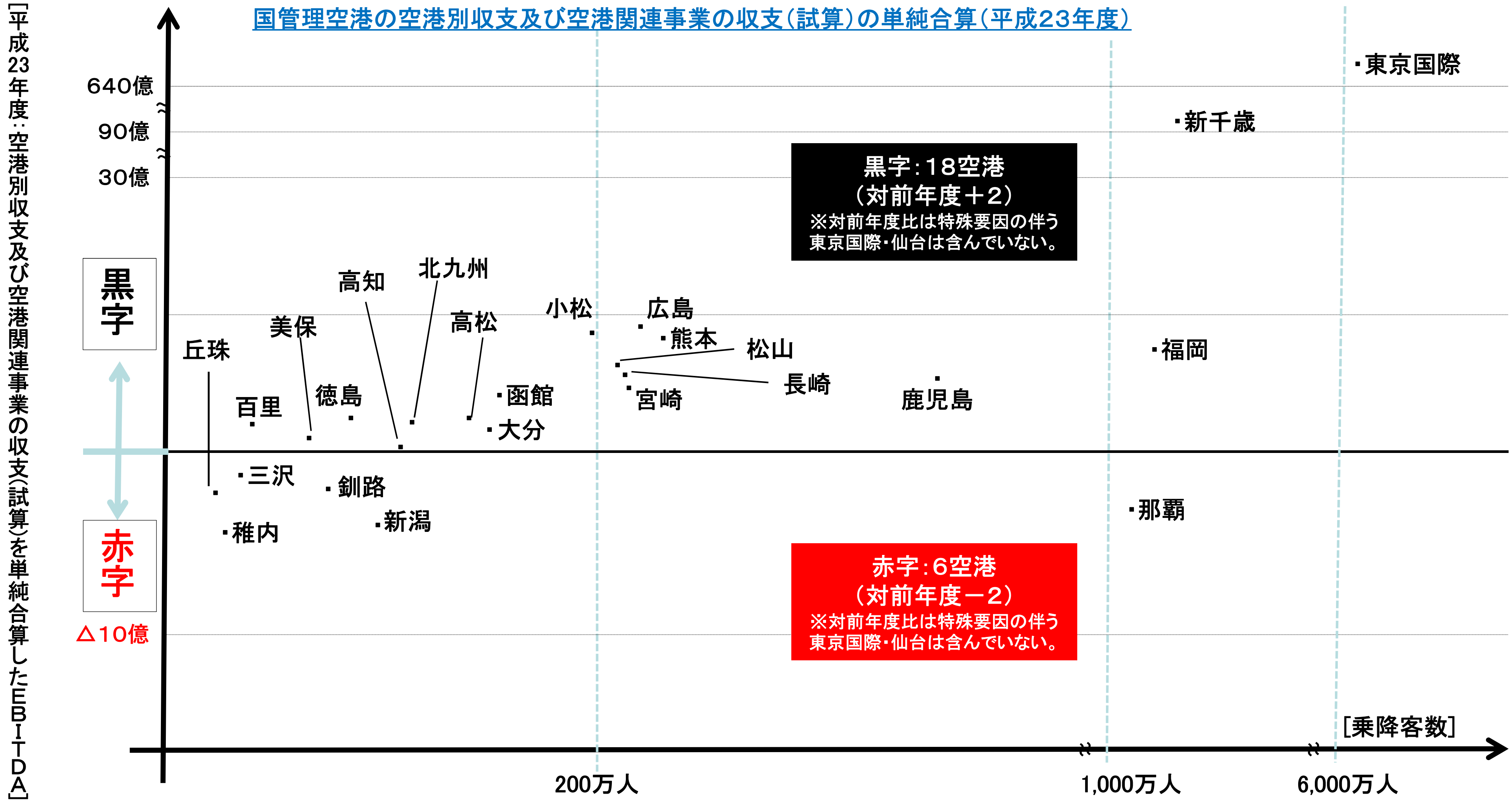
※注1：「EBITDA：Earnings Before Interest,Taxes,Depreciation and Amortization（利払前税引前償却前営業利益）≒経常損益＋支払利息＋減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー（実質的な利益水準）を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。

※注2：試算パターン③（空港整備に係る経費を費用に計上するとともに、純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上）に基づいて作成したもの。

※注3：仙台空港は東日本大震災の影響による、復旧のための空港整備経費の約19億円増や被災から運航再開までの間の着陸料収入減等、特殊要因が伴うため上表には記載していないが、仙台空港の合算前EBITDAは△約26億円。（なお、平成22年度収支においても、東京国際空港に特殊要因が伴っていたため、本表には記載しなかった。）

※注4：八尾空港は前年度に引き続き乗降客数がゼロのため、記載していない。

空港毎の収支状況（EBITDA[注1]試算）　合算後



※注1：「EBITDA：Earnings Before Interest,Taxes,Depreciation and Amortization（利払前税引前償却前営業利益）≒経常損益＋支払利息＋減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー（実質的な利益水準）を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。

※注2：「合算前」については、試算パターン③（空港整備に係る経費を費用に計上するとともに、純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上）に基づいたものであり、「合算後」については、「合算前」に空港関連事業（旅客、貨物ターミナルビル事業者及び駐車場事業者）の収支に基づいたものを単純合算して作成したもの。

※注3：仙台空港は東日本大震災の影響による、復旧のための空港整備経費の約19億円増や被災から運航再開までの間の着陸料収入減等、特殊要因が伴うため上表には記載していないが、仙台空港の合算後EBITDAは△約21億円。（なお、平成22年度収支においても、東京国際空港に特殊要因が伴っていたため、本表には記載しなかった。）

※注4：八尾空港は前年度に引き続き乗降客数がゼロのため、記載していない。

空港別収支の試算結果について

国土交通省

国管理26空港一覧　≪別　表≫

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　2ページ

パターン③ （一般会計財源配分型）に基づく試算結果
・・・　別表　3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　4ページ

空港別収支及び空港関連事業の収支　≪別　表≫

国管理空港の空港別収支及び空港関連事業の収支（試算）
・・・　別表　5ページ