

資料

空港別収支の算出方法等について

《 平成22年度 》

空港別収支の試算結果について

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。このため、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)等も踏まえ、空港別収支を継続的に公表をすることとしている。

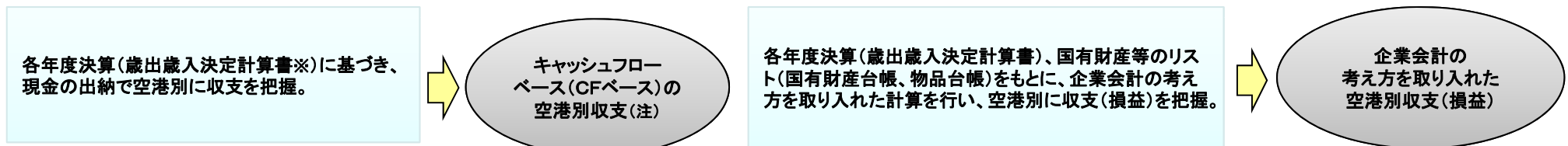
(1) 作成対象の空港について

空港別収支を作成する対象の空港は、現在国管理として供用している26空港とする。

※26空港…東京国際、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、百里

(2) 作成方法について

空港別収支は、各年度決算に基づく現金出納による収支(キャッシュフローベース)に加えて、企業会計の考え方を取り入れた収支(損益)を作成している。(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より算出していることから「試算」という位置づけ。)



※ 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。

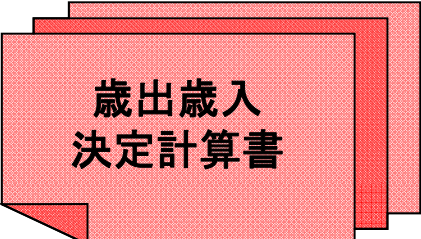
(注) 決算に基づく現金出納ベースの意味で「キャッシュフローベース」と称しているものであり、企業会計のキャッシュ・フロー計算書とは異なる。

(3) 試算パターンについて

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(空港整備経費等)の取扱いに関し、4つの試算パターンにて作成。(各試算パターンの特徴等は資料P3参照。)

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

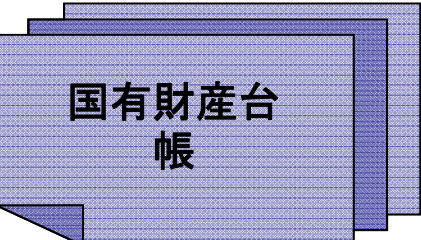
平成22年度の決算(歳出歳入決定計算書)、国有財産等のリスト(国有財産台帳、物品台帳)をもとに企業会計の考え方を取り入れた収支計算を実施。



歳出歳入
決定計算書

<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。



国有財産台帳

○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。



物品台帳

②空港別への区分

- i) ①について、区分が適当でないものを除き、空港別に区分。
- ii) 管制・気象分を除き、空港別の貸借対照表(BS)と損益計算書(PL)に相当するものを作成。
- iii) 4つの試算パターンを作成。

国が管理する空港

26空港分

貸借対照表
(BS)

損益計算書
(PL)

《留意点》

- ・本試算は、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。

【試算パターン①（一般会計財源非配分型）】

- 歳入や収益に一般会計財源を計上せず、歳出や費用に空港整備事業費、空港整備経費、減価償却費及び環境対策費を計上する方法。一般会計財源を各空港の自己財源ではないとの考えを前提して使用する。

【試算パターン②（一般会計財源（航空機燃料税財源）配分型）】

- 歳入や収益に一般会計財源のうち航空機燃料税財源を計上し、歳出や費用に空港整備事業費、空港整備経費、減価償却費及び環境対策費を計上する方法。航空機燃料税財源を各空港の利用者負担の財源とする考えを前提して使用する。

【試算パターン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）】

- 歳入や収益に一般会計財源を計上し、歳出や費用に空港整備事業費、空港整備経費、減価償却費及び環境対策費を計上する方法。一般会計財源を各空港の整備に充てられる財源とする考えを前提して使用する。

【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）】

- 歳入や収益に一般会計財源、借入金及び地方公共団体工事費負担金を計上せず、歳出や費用に空港整備事業費、空港整備経費、減価償却費及び環境対策費を計上しない方法。各空港の維持運営費に着目して使用する。

○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21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	5:21(3:22) 黒字2空港増	8:18(6:19) 黒字2空港増	12:14(9:16) 黒字3空港増	13:13(13:12) 赤字1空港増
PLベース (経常損益)	2:24(5:20) 赤字4空港増	7:19(7:18) 赤字1空港増	8:18(11:14) 赤字4空港増	13:13(13:12) 赤字1空港増

【CFベースの黒字／赤字空港の前年度比増減 主な要因】

<黒字空港増の要因>

・一部の空港において、前年度まで実施されていた比較的規模が大きな整備等の終了により、空港整備事業費が減少したため。(パターン①～③)

<赤字空港増の要因>

・空港数の増(増となった空港が赤字)による。(パターン④)

【PLベースの黒字／赤字空港の前年度比増減 主な要因】

<赤字空港増の要因>

・一部の空港において、設計費や仮設費等の経費計上により空港整備経費が増加したため。(パターン①～③)

・平成22年度の一般会計財源の配分総額が減少し、個々の空港への配分額が減少したため。(パターン③)

・空港数の増(増となった空港が赤字)による。(パターン④)

※前年度から空港数が1空港増(百里)となっている。

東京国際空港のPLベースについて、試算パターン①～③の経常損益が赤字となっている。これらの要因は、D滑走路建設事業(平成17年3月～平成22年8月、供用開始:平成22年10月)の実施により、会計上の処理の結果、空港整備経費が大きくなったもの。(詳細は、資料P6【「空港整備事業費(CFベース)」と「空港整備経費(PLベース)」で生じる額の差異について】参照。)

つまり、約5年半に渡る長期の大きな事業の過程において、建設仮勘定にて計上されていた平成21年度までの経費(設計費や仮設費等)相当分も併せて、事業最終年度となった平成22年度に空港整備経費として計上しているために生じた特殊な事象である。

(同事業に係る経費(約617億円)は、東京国際空港の平成22年度における空港整備経費全体(約712億円)の約87%を占めている。)

なお、この事象を除いた収支状況については、概ね例年並みとなっている。

- 営業収益は、平成22年度:約536億円、平成18～21年度(平均):約518億円となっている。

- 試算パターン④(維持運営費に着目し、空港整備事業に関連する収益・費用を除いた試算パターン)による経常損益は、平成22年度:約421億円、平成18～21年度(平均):約414億円となっている。

- D滑走路建設事業を除く補修等の空港整備経費は、平成22年度(同事業の経費を除いた場合):約95億円、平成18～21年度(平均):約142億円となっている。

国管理空港別収支のうち同一空港において、CFベースの空港整備事業費では減額(前年度比)の一方、PLベースの空港整備経費では増額(前年度比)の場合がある。

CFベースの空港整備事業費は、各年度の現金出納として、空港整備事業にて支出した金額を示している。

一方、PLベースの空港整備経費は、空港整備事業にて生じた経費、すなわち、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である。具体的な例として設計費や仮設費等が該当する。

例えば、複数年度の空港整備事業に係る企業会計の考え方を取り入れた収支(損益)の取扱いとして、事業途中年度では、設計費や仮設費等の経費相当分も含めて貸借対照表の建設仮勘定として一括計上し、事業終了年度において資産計上する際に、前年度まで建設仮勘定に含まれていた経費相当分も併せて、事業終了年度のPLベースの経費として計上している。

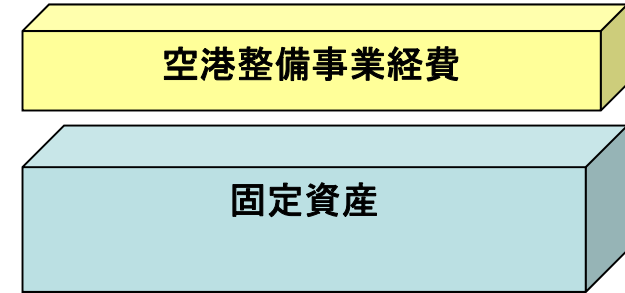
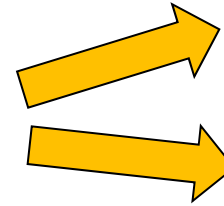
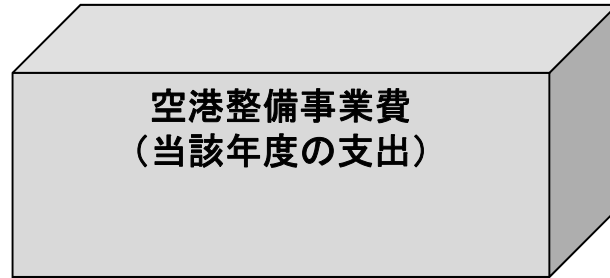
つまり、事業終了年度では、前年度まで建設仮勘定に含まれていた経費相当分がPLベース空港整備経費に加わることにより、事業終了年度の空港整備経費の金額が大きくなる。(ただし、この方法は、会計上での事業の執行状況等について明確となる。)

さらに、前年度比で設計費や仮設費等の金額が大きい場合(年度内に複数の工事を実施した場合等)も、空港整備経費の金額が大きくなる。

CFベース等

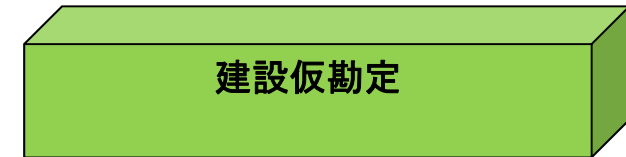
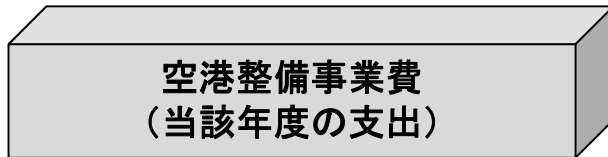
損益計算書及び貸借対照表

【単年度の事業の場合】

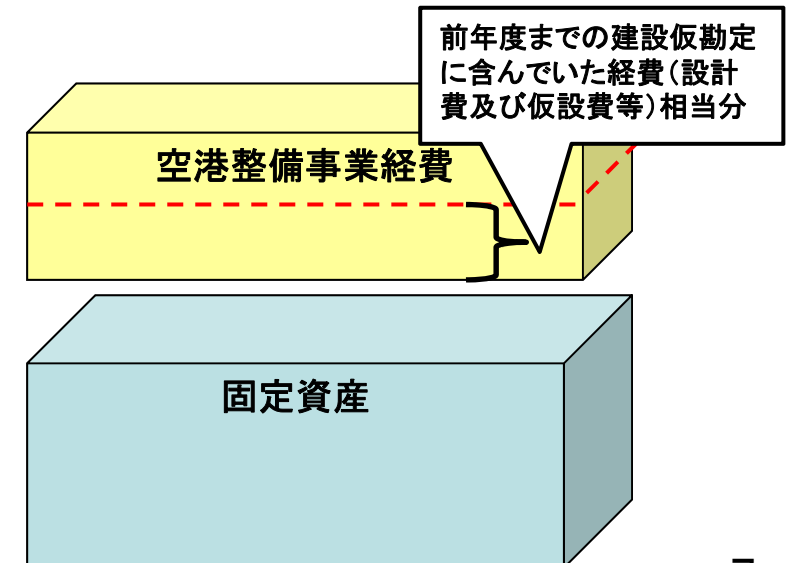
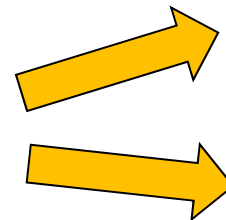
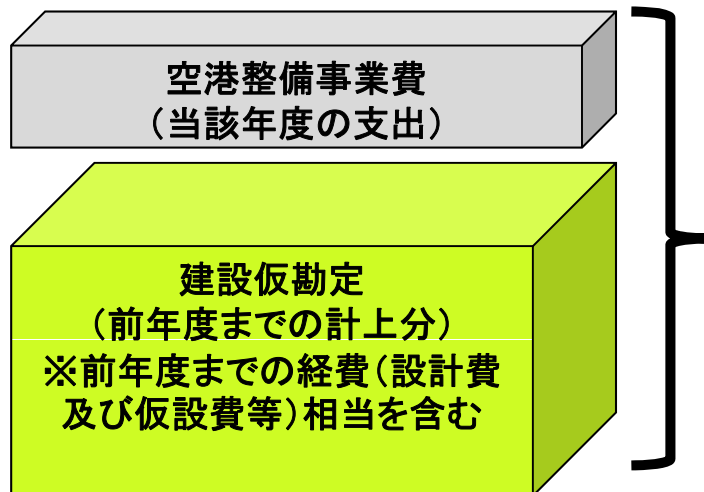


【複数年度の事業の場合】

①事業途中年度



②事業終了年度



国管理空港の空港別収支及び空港関連事業の収支の合算(単純合算)について

- 「空港運営のあり方に関する検討会」(平成22年12月～平成23年7月)において、平成19年度～平成21年度分国管理空港の空港別収支のうちPLベースについて、空港関連事業の収支を単純合算(4パターンとも)して公表している。
- 今般、平成22年度の国管理空港に係る空港別収支の公表するにあたって、「空港運営のあり方に関する検討会」で公表した当該資料について平成22年度分のフォローアップをし、併せて公表する。
- あくまで国管理空港の空港別収支と空港関連事業の収支の単純合算であり、また、国管理空港の空港別収支の特徴を前提とした留意が引き続き必要と考えられる。
- 空港関連事業全体の前年度との対比については、売上高は増加[約211億円／約9%]したものの、営業損益及び経常損益は減少した。[営業損益:△約93億円／△約60% 経常損益:△約113億円／△約80%]

○空港数ベース【国管理＋空港関連事業の収支(単純合算)】 ……空港別収支の試算結果(各パターン毎)について

黒字空港数:赤字空港数(単純合算後) ()は合算前 <22年度>

	パターン①	パターン②	パターン③	パターン④
PLベース (経常損益)	6:19(2:23) 4空港が黒字転換	7:18(7:18) 変動なし	11:14(8:17) 3空港が黒字転換	15:10(13:12) 2空港が黒字転換

※八尾空港は、合算となる空港関連事業がないため記載していない。

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(純粹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。