

空港別収支の試算結果について

《 平成20、21年度 》

国管理25空港一覧 《別 表》

1. 平成20年度

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 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1 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1 4ページ

2. 平成21年度

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2 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 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2 3ページ

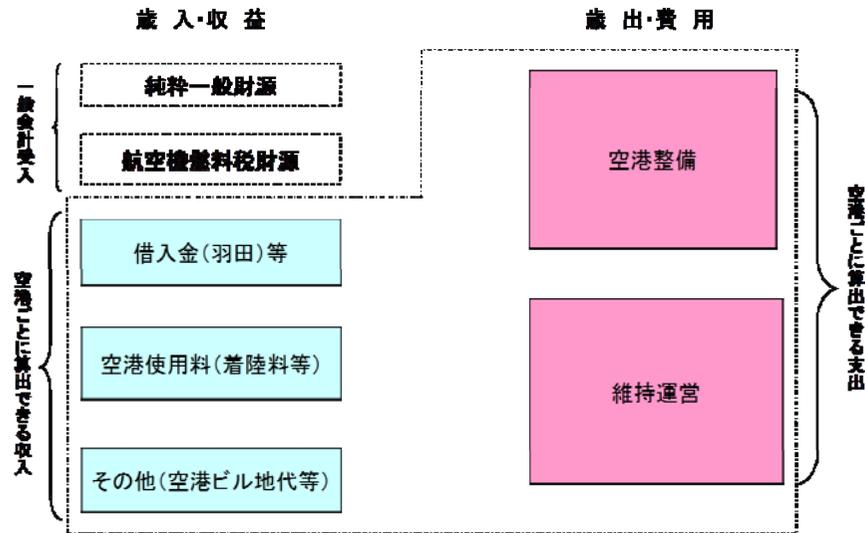
パターン④（一般会計財源非配分かつ空港整備関係歳出・費用除外型）に基づく試算結果

… 別表2 4ページ

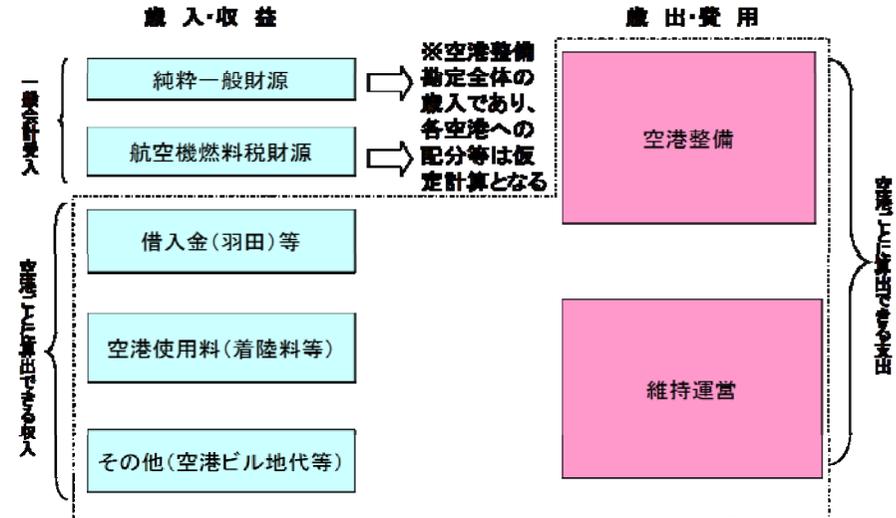
各試算パターンにおける計上対象収入・支出の相違について(イメージ図)〈参考〉

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

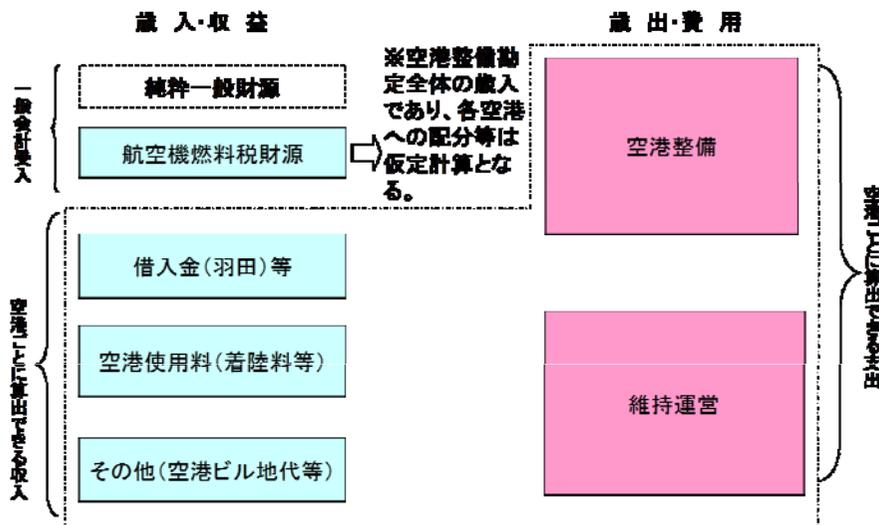
試算パターン①



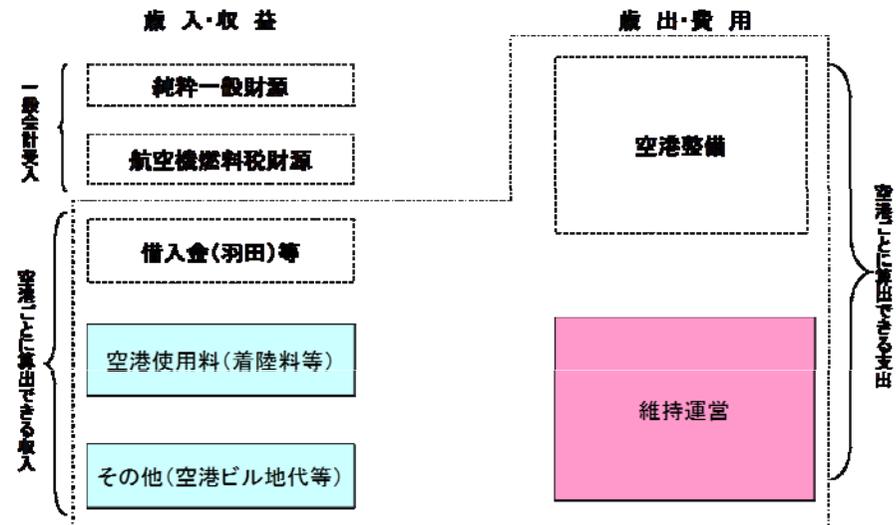
試算パターン③



試算パターン②



試算パターン④



20、21年度空港別収支の前年度との対比

1. 平成20年度空港別収支の前年度との対比

○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19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	8:17(8:17) 変動なし	8:17(9:16) 赤字1空港増	10:15(12:13) 赤字2空港増	12:13(13:12) 赤字1空港増
PLベース (経常損益)	5:20(5:20) 変動なし	8:17(9:16) 赤字1空港増	10:15(11:14) 赤字1空港増	14:11(14:11) 変動なし

【パターン①】

・空港毎には、空港等維持運営費等や空港整備経費等に増減はあったものの、空港全体では赤字空港数の変動が無かった。

【パターン②、③の赤字空港数増加の主な要因】

・一般会計財源の配分が、空港整備事業費等の額により各空港に按分されており、平成20年度は羽田空港が全体に占める割合が増大したことにより、羽田以外の空港への配分額が減少したことから赤字化した空港が増加した。

【パターン④の赤字空港数増加の主な要因】

・空港等維持運営費等の歳出が増加したことにより、赤字化した空港が増加した。

2. 平成21年度空港別収支の前年度との対比

○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20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	3:22(8:17) 赤字5空港増	6:19(8:17) 赤字2空港増	9:16(10:15) 赤字1空港増	13:12(12:13) 黒字1空港増
PLベース (経常損益)	5:20(5:20) 変動なし	7:18(8:17) 赤字1空港増	11:14(10:15) 黒字1空港増	13:12(14:11) 赤字1空港増

【パターン①の赤字空港数増加の主な要因】

・着陸料の引き下げ等により、着陸料等収入が減少。
 ・一部の空港において比較的規模が大きな整備等の実施により、空港整備事業費等が増加(新千歳空港の新国際線旅客地区整備、鹿児島空港の駐車場用地取得等)したことなどから赤字化した空港が増加した。

【パターン②、③の赤字空港数増減の主な要因】

・(赤字空港増の要因) パターン①の要因と同じ。(一般会計財源の配分を加えても黒字化に転換しなかったもの)
 ・(黒字空港増の要因: パターン③PLベース) 羽田空港の空港整備事業費に占める借入金の割合が増加したことにより、平成21年度の一般会計財源の配分は、羽田以外の空港への配分額が増加したことから黒字化した空港が増加した。

【パターン④の赤字空港数増減の主な要因】

・(赤字空港増の要因) 着陸料の引き下げ等により、着陸料等収入が減少したことから赤字化した空港が増加した。
 ・(黒字空港増の要因) 空港等維持運営費等の歳出が減少したことにより、黒字化した空港が増加した。

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。