資料4－2

参考資料②　空港別収支について

国土交通省 航空局

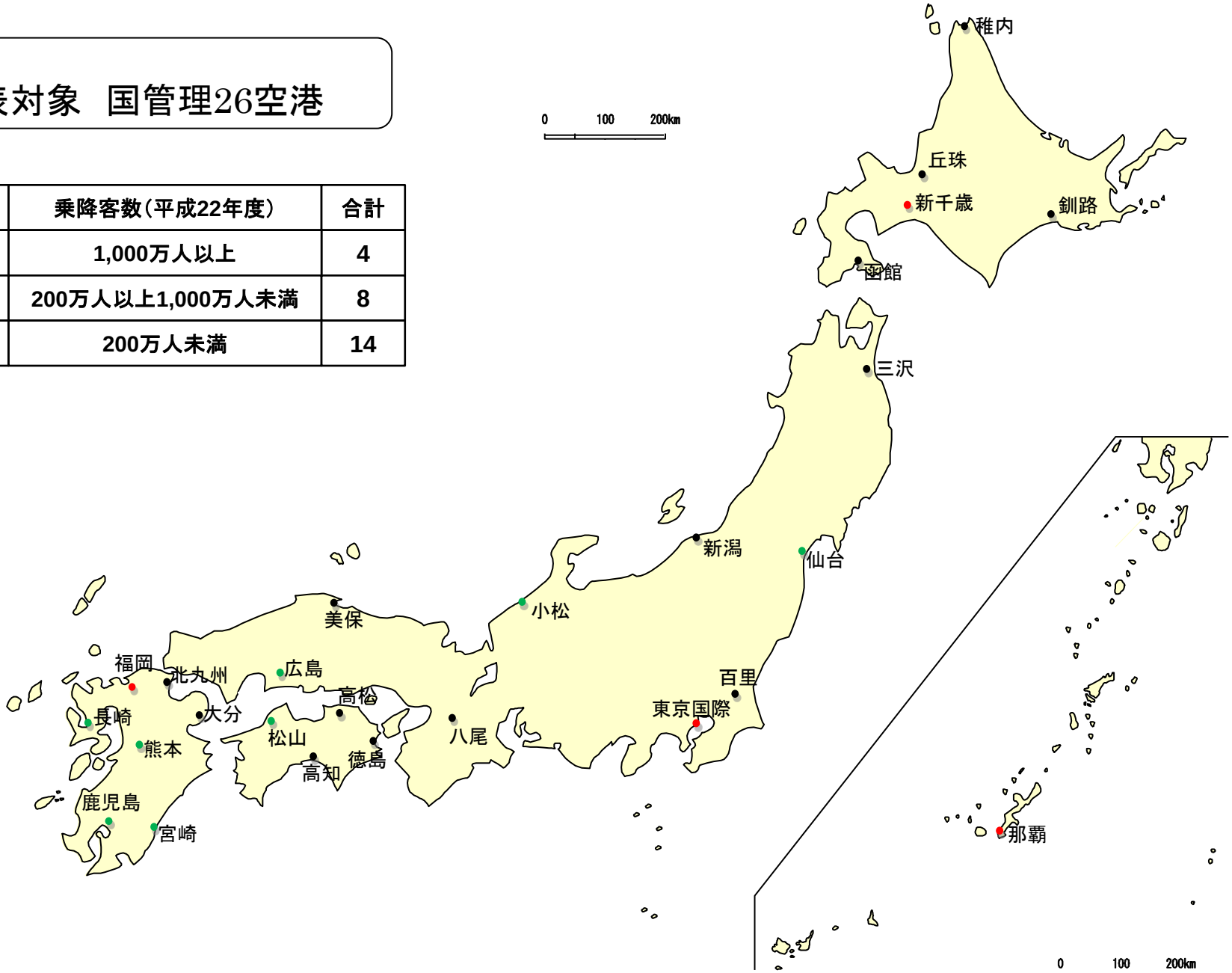
平成24年12月

空港別収支の対象空港分布図

国土交通省

公表対象　国管理26空港

	乗降客数（平成22年度）	合計
●	1,000万人以上	4
●	200万人以上1,000万人未満	8
●	200万人未満	14



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）

国土交通省

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

歳　入・収　益

一般会計受入
- 純粋一般財源
- 航空機燃料税財源

空港ごとに算出できる収入
- 借入金（羽田）等
- 空港使用料（着陸料等）
- その他（空港ビル地代等）

歳　出・費　用

空港ごとに算出できる支出
- 空港整備
- 維持運営

試算パターン②

歳　入・収　益

一般会計受入
- 純粋一般財源
- 航空機燃料税財源

※空港整備勘定全体の歳入であり、各空港への配分等は仮定計算となる。

空港ごとに算出できる収入
- 借入金（羽田）等
- 空港使用料（着陸料等）
- その他（空港ビル地代等）

歳　出・費　用

空港ごとに算出できる支出
- 空港整備
- 維持運営

試算パターン③

歳　入・収　益

一般会計受入
- 純粋一般財源
- 航空機燃料税財源

※空港整備勘定全体の歳入であり、各空港への配分等は仮定計算となる

空港ごとに算出できる収入
- 借入金（羽田）等
- 空港使用料（着陸料等）
- その他（空港ビル地代等）

歳　出・費　用

空港ごとに算出できる支出
- 空港整備
- 維持運営

試算パターン④

歳　入・収　益

一般会計受入
- 純粋一般財源
- 航空機燃料税財源

空港ごとに算出できる収入
- 借入金（羽田）等
- 空港使用料（着陸料等）
- その他（空港ビル地代等）

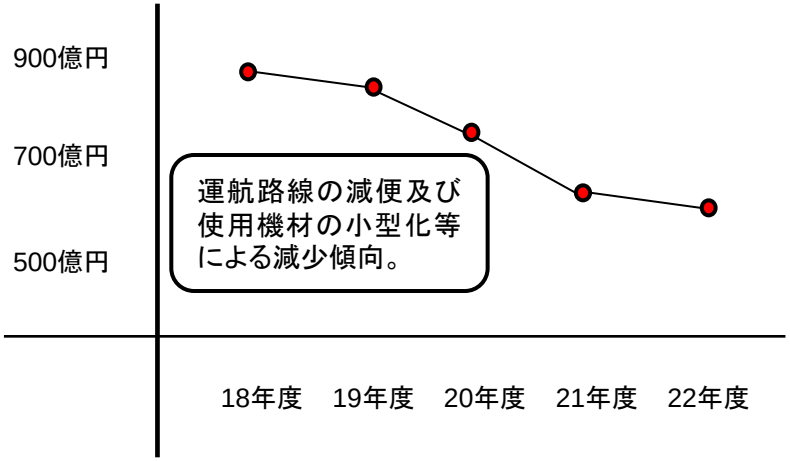
歳　出・費　用

空港ごとに算出できる支出
- 空港整備
- 維持運営

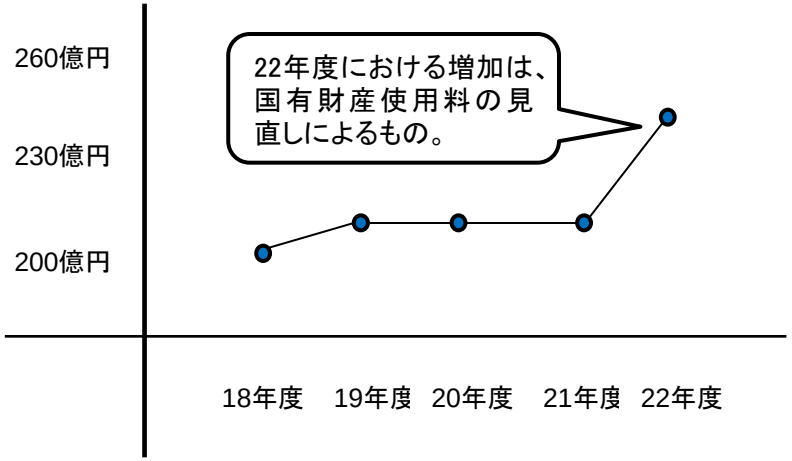
国管理空港に係る収支のこれまでの推移について

国土交通省

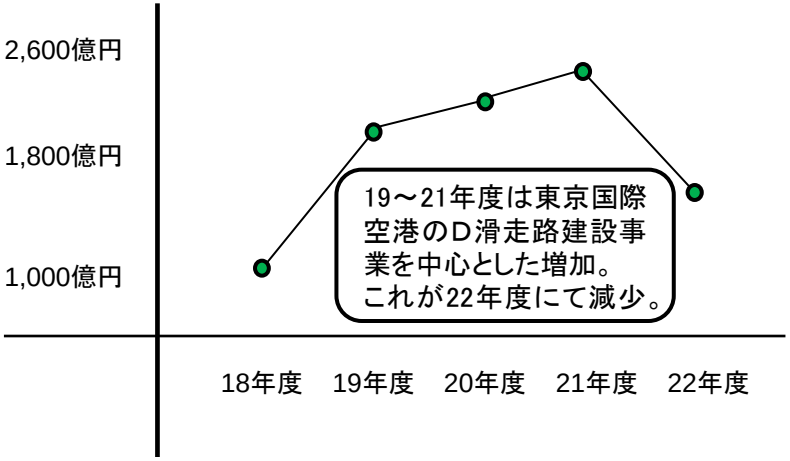
【着陸料等収入】



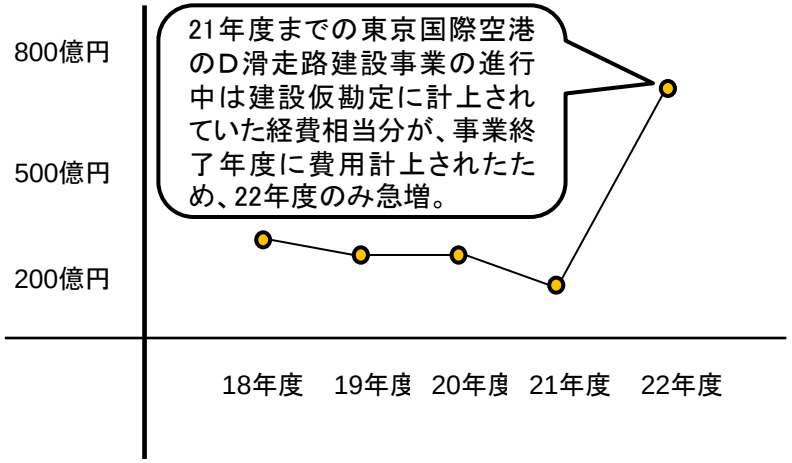
【土地建物等貸付収入（貸付料等収入）】



【空港整備事業費(CFベース)】



【空港整備経費(PLベース)】



※ いずれも公表された各年度ごとの科目別合計による。

国管理空港に係る収支のこれまでの推移について＜詳細説明＞

国土交通省

【国管理空港のCFベースについて】

〈収入面〉

➢公表している平成18年度以降、着陸料等収入は減少傾向にあり、これは運航路線の減便及び使用機材の小型化等によるもの。[平成22年度の対前年度：△約18億円（約654.9億円→約636.5億円・前年度比△約3%）]

➢土地建物等貸付料収入の平成22年度における増加は、国有財産使用料の見直しによるもの。[平成22年度の対前年度：約27億円（約219.8億円→約246.4億円・前年度比約12%）]

〈支出面〉

➢平成19年度から平成21年度にかけて東京国際空港のD滑走路建設事業を中心とした整備事業の増加により額が増えていたが、これが平成22年度の対前年度にて約819億円の減少。（約2507.1億円→約1688.5億円・前年度比△約33%）

【国管理空港の「企業会計の考え方を取り入れた収支（損益）の損益計算書」（PLベース）について】

〈収益面〉

➢着陸料等収入の減少及び土地建物等貸付料収入の増加は、上記CFベースと同様。

〈費用面〉

➢平成21年度までの東京国際空港のD滑走路建設事業の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ため、平成22年度のみ急増。［平成22年度の対前年度：約649億円（約140.3億円→約789.2億円・前年度比約463%）］（詳細はP5参照。）

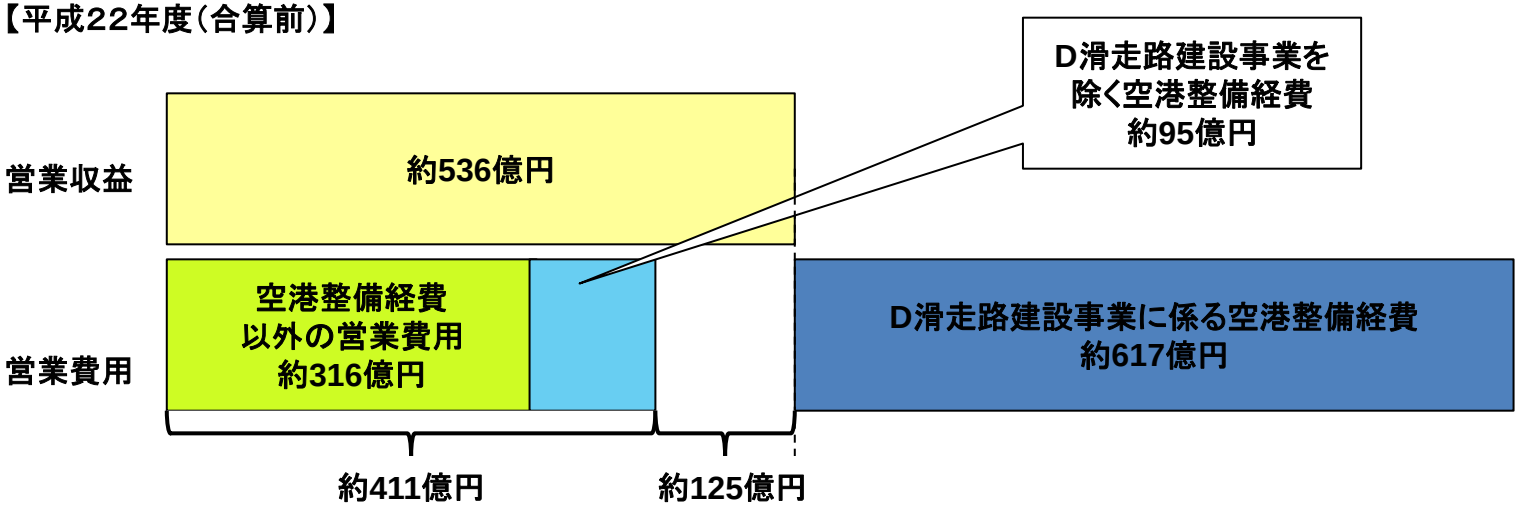
【空港別収支及び空港関連事業の収支の合算（単純合算）の合算前との対比について（平成22年度）】

➢EBITDA試算による空港別収支について、空港関連事業の収支との合算（単純合算）により、8空港が黒字転換。（詳細はP5～P6参照。）

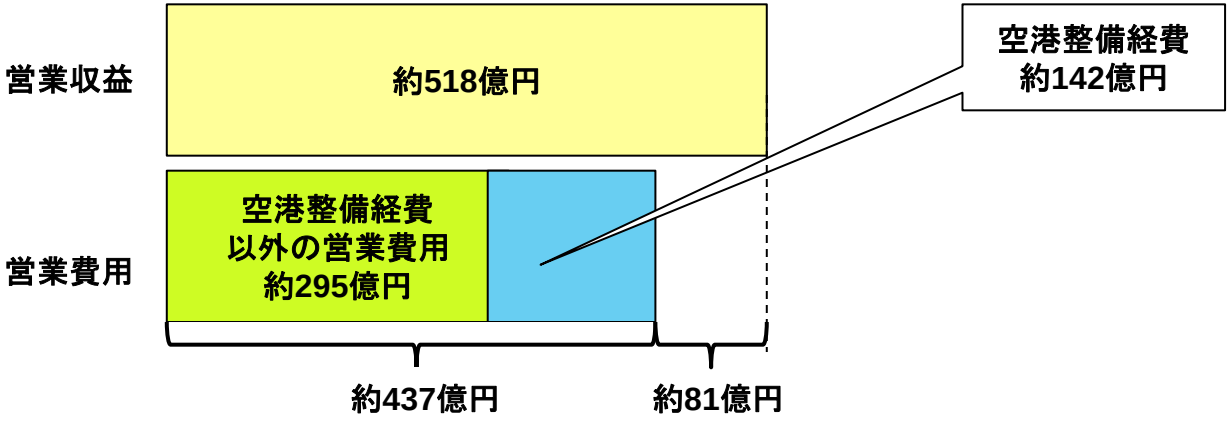
東京国際空港の収支について
（平成22年度と例年との対比・イメージ図）

国土交通省

【平成22年度（合算前）】



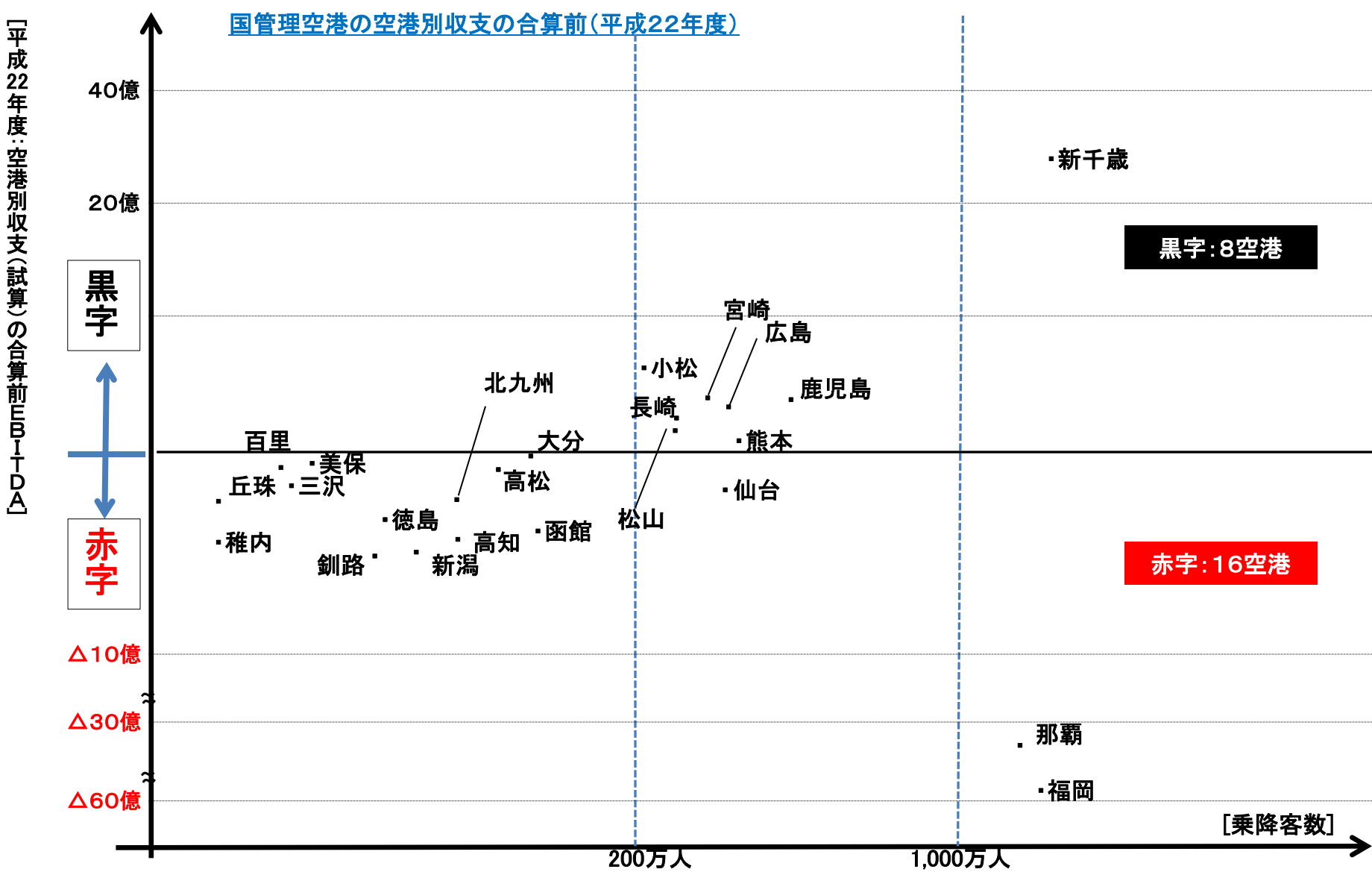
【平成18～21年度平均（合算前）】



※　営業費用は、いずれも試算パターン①～③による。

空港毎の収支状況（EBITDA[注1] 試算） 合算前

国土交通省



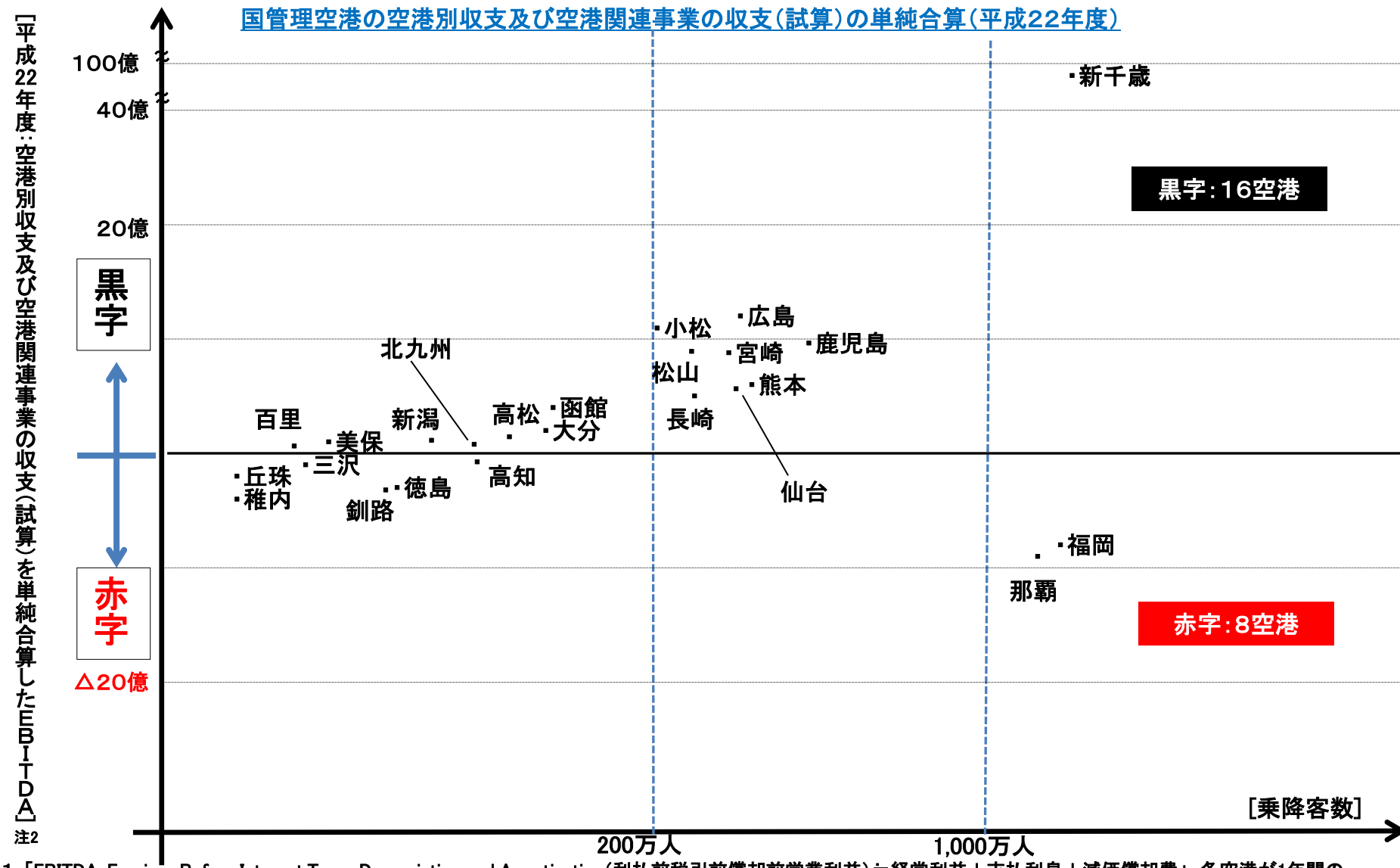
※注1：「EBITDA：Earnings Before Interest,Taxes,Depreciation and Amortization（利払前税引前償却前営業利益）≒経常利益＋支払利息＋減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー（実質的な利益水準）を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。

※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）によるEBITDA。

※注3：八尾空港は、乗降客数がゼロのため記載していない。また、東京国際空港は、P5に示すとおり会計上の処理による特殊要因が伴うため、記載していない。

空港毎の収支状況（EBITDA[注1] 試算） 合算後

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）≒経常利益＋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：平成22年度空港別収支（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）と空港関連事業（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(試算)を単純合算したEBITDA。

※注3：八尾空港は、乗降客数がゼロのため記載していない。また、東京国際空港は、P5に示すとおり会計上の処理による特殊要因が伴うため、記載していない。