

平成21年7月31日（金）

於：国土交通省10階共用会議室B

第2回交通政策審議会航空分科会 空港別収支部会 議事録

国土交通省航空局

開 会

○空港企画調整官 大変お待たせいたしました。定刻を若干過ぎておりますけれども、ただいまから「第2回交通政策審議会航空分科会空港別収支部会」を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところ、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

私、事務局を務めさせていただきます空港政策課企画調整官の〇〇と申します。よろしくお願いたします。

部会の議事でございますけれども、報道関係者の皆様に関しまして公開とした上で、議事録については、内容について委員の皆様方にご確認いただいた後、発言者氏名を除いて、会議資料とともにホームページにおいて公開することとなっておりますので、あらかじめご容赦願います。

続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。テーブルの上に置いてございますが、配席図が1枚ございまして、議事次第をめぐっていただきますと、配付資料一覧がついてございます。その後ろに資料番号1から3となっているかと思えます。

資料1は、空港別収支部会委員名簿でございます。

資料2は、「空港別収支の作成方法（案）」の変更についての案でございます。

資料3は、空港別収支の試算結果についての案でございます。

以上、ご案内いたしました資料で抜けているもの等ございましたら、事務局の方に随時お申し出いただきたいと存じます。

では、恐れ入りますが、報道関係者の方々は、頭撮りはここまでとさせていただきますので、カメラ撮りはこれ以降ご遠慮願います。

（報道関係者退室）

○空港企画調整官 では、議事に入っていただきたいと思えます。部会長、よろしくお願いたします。

○部会長 それでは、これから議事をさせていただきますが、最初に議題1ですけれども、「『空港別収支の作成方法（案）』の変更について」ということで、これについてまず事務局からご説明をお願いいたします。

○企画室長 それでは、ご説明いたします。恐縮でございますが、少しお時間を頂戴でき

ればと存じます。

資料2をご覧ください。前回の部会でご説明をいたしました「空港別収支の作成方法（案）」の変更についてご説明をいたします。

1ページをご覧ください。そこに書いてございますが、6月16日開催の第1回空港別収支部会において、事務局より「空港別収支の作成方法（案）」ということで説明をさせていただきましたところ、以下のようなご指摘を頂戴いたしました。

そこに書いてございますが、企業会計ベースになるべく近づけて考えるべきではないか。それから、収入面につき、着陸料・貸付料収入以外の、航燃税のような一般会計受入分についても各空港の収入に配分することができないか。あるいは、支出面につき、各空港の特性、過去の整備状況、たまたま平成18年度に整備費が嵩んだこと等に起因して、空港整備費等を含めた資産形成に係る支出等についてはばらつきが発生し、各空港の真の状況を反映できていないと思われるので、そういった要素等を区分して明らかにすることができないかといった御指摘でございました。

以上のようなご指摘を踏まえまして、以下の方針で空港別収支の作成を行なうこととしたいというふうに考えてございます。

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）の両方の試算を行なうことといたしますが、一般会計受入分、これは純粋一般財源と航空機燃料税財源分があるわけでございますが、その取扱い、それから資本形成に関わる歳出・費用の取扱いに関して、次のパターンに区分して、それぞれに対応する計算結果を明らかにしたいと考えております。

そのパターンにつきましては、2ページに書いてございます4パターンを考えております。これにつきましては、3ページの図を見ていただいたほうがわかりやすいと思いますので、そちらをご覧ください。と思えます。

まず、試算パターン①でございますけれども、これは第1回部会で事務局よりご説明をした案で、キャッシュフローベースにおける空港整備に係る歳出である空港整備事業費等、あるいは企業会計の考え方を取れ入れた収支（損益）における空港整備費といった、空港整備に係る歳出や費用、これは各空港に計上いたします。一方で、一般会計受入は各空港の歳入や収益には加えませんということです。

試算パターン②は、歳出や費用についてはパターン①と同じですが、歳入につき、一般会計受入のうち、航空機燃料税財源分の一部を各空港の歳入や収益に計上いたします。そ

の際、航空機燃料税財源の各空港への配分につきましては、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なうということです。

試算パターン③は、歳出や費用につきましてはパターン①、②と同じでございますが、純粹一般財源を含めた一般会計受入の一部を歳入や収益に計上いたします。各空港への配分については、これも当該年度の空港整備事業費の歳出額に比例してございます。

パターン④は、パターン①と同じく、一般会計受入は各空港に計上せず、歳出については、空港整備に係る歳出や費用は各空港に計上しないというものです。羽田整備の借入金、あるいは地方公共団体工事費負担金といった空港整備に係る歳入や収益も除外いたします。

この考え方につきましては、5ページ以降にございます。

4ページをご覧いただきまして、これら各パターンのそれぞれの内容・考え方と留意点を別紙1のとおり整理いたしましたので、これらを念頭に置いて計算経過を見ることが重要と考えてございます。それにつきましては、5ページ以降をご覧いただければと存じます。

まず、5ページをご覧いただければと思います。試算パターン①でございますが、今申し上げました内容につきましては、歳出面につきましては、空港整備事業費、空港整備費等、空港整備に係る歳出や費用を各空港に計上いたします。この考え方は、真ん中の考え方の（ア）というところでございますが、空港整備事業費等、空港整備に係る歳出や費用は各空港に係るものであるため、それぞれの空港の収支に計上することとするものでございます。

一方、（イ）のところでございますが、内容のところ、一般会計受入を各空港の歳入や収益には加えません。この考え方は、真ん中の（イ）のところでございますが、一般会計受入は、その性格・趣旨、これは一般会計受入というものを特会全体に係るものであり、空港使用料等のように各空港の自己財源ではないことを踏まえ、各空港の歳入や収益には加えないという考え方でございます。

この試算パターンの留意点につきましては、右の留意点のところを書いてあるとおりでございます。（i）でございますが、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というものは、歳入が歳出を、収益が費用を下回る結果となるというものでございます。

（ii）としまして、国管理空港におきましては、一般会計からの受入を主な財源として

大規模更新を含む空港整備事業を行なっているにもかかわらず、当該受入を各空港の歳入や収益に加えないのはバランスに欠けるという指摘があり得るのではないかというふうに考えてございます。

次、6ページでございますが、試算パターン②の内容、考え方、留意点でございます。内容につきましては、先程申し上げましたように、空港整備に係る歳出や費用を各空港に計上することはパターン①と同じでございます。

(イ)のところでございますけれども、一般会計受入のうち航空機燃料税財源分の一部を各空港の歳入や収益に計上するというものでございます。この考え方は、一般会計受入の内の航空機燃料税財源というものにつきましては、利用者の負担による財源であるという性格を踏まえて、各空港に配分するというものでございます。

その配分につきましては、(ウ)のところでございますが、航空機燃料税財源の各空港への配分の当該年度の各空港の空港整備事業費歳出額に比例してございます。これは考え方の(ウ)のところでございますが、航空機燃料税財源は空港整備事業に充てられるというものであることから、当該年度の空港の空港整備事業費に比例して配分するというものでございます。

この試算パターンの留意点は右に書いてございますが、(i)のところでございますけれども、航空機燃料税財源を一定の前提条件を置いて各空港に割り振ったものとせざるを得ないので、その前提の置き方によって試算結果は大きく変わるということになるものでございます。

それから(ii)ですが、利用者負担による財源であるとはいえ、空港の自己財源ではない航空機燃料税財源を各空港の歳入や収益に加えることへの疑義がある上に、試算結果が各空港の歳入や収益にいわばゲタを履かせたものとなるとの指摘があり得るのではないかと考えております。

(iii)ですが、航空機燃料税財源を各空港の空港整備事業費歳出額に比例して配分するため、各空港の歳入・収益規模が、当該空港における当該年度の空港整備事業費の多寡を所与のものとして設定されるということになりますので、年度によって各空港の収支の状況が大きく変わるとともに、そもそも歳出額を前提に歳入等を決めるという設定方式はおかしいのではないかという指摘もあり得るのではないかと考えております。

試算パターン③は試算パターン②とほぼ同じでございますが、内容の(イ)のところでございますけれども、純粹一般財源も含めた一般会計受入の一部を各空港の歳入や収益に

計上するというのがパターン②との違いでございます。

これにつきましては、考え方、留意点ともパターン②とほぼ同じでございます。

それから、パターン④でございますけれども、8ページをご覧くださいませでしょうか。パターン④は、(ア)のところでございますけれども、空港整備事業費、空港整備費等、空港整備に係る歳出や費用を各空港に計上しない。一方、一般会計受入を各空港の歳入や収益には加えないということでございまして、この考え方は、真ん中の考え方に(ア)、(イ)と書いてございますが、一般会計受入の趣旨・性格を踏まえ、これを歳入や収益には計上しないということに対応して、歳入と歳出のバランス、収益と費用とのバランスをとる観点から、一般会計受入を主な財源としている空港整備に係る歳出や費用を除外するというところでございます。

あと、(ウ)のところでございますが、そういった空港整備に係る歳出や費用を除外するというので、内容の(ウ)のところでございますが、空港整備に係る歳入や収益である借入金、あるいは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。この考え方は、借入金や地方公共団体工事費負担金も空港整備に係るものというふうに考えて、歳入や収益から除外するというものでございます。

この試算パターンの留意点といたしましては、右の(i)でございますが、空港整備に係る歳入や歳出、収益や費用を全て除外するというので、各空港の収支の一部分のみを示す試算となってしまい、空港運営の実態を十分に示し得ていないものとなってしまいます。

それから、(ii)でございますが、航空整備に係る歳入や歳出、収益や費用というものを除外いたしますので、施設運用によるサービスの提供が主な業務である、空港というのはそういうものであるにもかかわらず、施設整備に伴い当然発生する費用である減価償却費などが含まれない収支や損益を示したこととなり、空港の実際の収支・損益状況を反映していないという指摘があるのではないかと考えております。

また、除外することとする空港整備に係る歳出や費用というものの財源は、一般会計受入だけはありませんので、空港整備に係る歳出や費用というものを全て除外するというのは、歳入や収益とのバランス上、除外し過ぎであるという指摘があり得るのではないかと考えております。

以上が試算パターン①から④までの前提条件というものについてのご説明でございます。

なお、9ページ、10ページにつきましては、第1回の部会におきましていただきまし

たその他の指摘事項についての指摘内容と対応案というものについてでございます。

まず1番上でございますが、耐用年数の取扱いについてということで、減価償却費の算出方法について、前回の部会におきまして、法人税法における耐用年数というものを設定しておりますが、空港という特殊性、それから法人税法における耐用年数とが必ずしもイコールではないのではないかというご指摘をいただきました。空港の実態に合った空港における耐用年数というものを考えるべきではないかというご指摘を頂戴いたしました。

これにつきましての対応案は右のところをご覧いただければと思いますが、できるだけ企業会計に近づけたものとするという観点から、一般企業と同様、法人税法の耐用年数というものをを用いることを原則としまして、空港の実態・特性から見た特例を設ける必要性について検討いたしました。現時点では、空港の実態上、法定耐用年数と大きく異なるものはないというふうに検討いたしまして、法定耐用年数を用いて減価償却費の計算を行なうということにさせていただきたいというふうに考えてございます。

企業会計基準との関係についてということでございますが、できる限り企業会計原則に則った試算を算出すべきであるというご指摘を頂戴いたしまして、これにつきましては、キャッシュフローベースのみならず、企業会計ベースの算出も行なうということで、その際、企業会計原則に可能な限り近づけたものとなるように努めるということを考えてございます。

それから、「企業会計の考え方を取り入れた収支」というものにつきましては、「収支」でなく「損益」呼ぶべきでないかというご指摘も頂戴いたしました。これにつきましては、今回の試算は企業会計基準に基づくものではないということで、「企業会計の考え方を取り入れた収支（損益）」というふうに記載をするということにさせていただきたいと思っております。また、キャッシュフローベースにつきましては歳入・歳出、企業会計ベースにつきましては収益・費用というふう書き分けて記述をするということとしたいと考えております。

それから、国有財産台帳による資産管理についてというところでございますが、ご指摘といたしましては、過去については仕方がないが、今後、国有財産台帳に空港の資産価額というものを載せる際に、企業会計の考え方に近いベースで載せることにすればよいのではないかと御指摘をいただいております。これにつきましては、右に書いてございますが、現在、空港を含めた国有財産の資産管理は政府全体としての共通のルールというものに基づき管理することとされておきまして、空港のみ国有財産台帳の記載の考え方を変

更するという事は困難と考えてございます。

それから、空港整備事業費から国有財産台帳の資産増加額を引いて費用という空港整備費を立てるという方法をご説明いたしましたが、これにつきましては、こういう方法だと企業会計ベースの数字と乖離してしまう。なるべく企業会計ベースに忠実にすべきというご指摘をいただきました。これにつきましては、国有財産台帳と別に資産価格の管理を行なうということは、現在の体制で直ちに対応するという事は困難と考えてございます。

それから、10ページでございますけれども、空港整備費というものを立てる場合には、特別償却的なものと見なすことが適当ではないか。したがって、滑走路等修繕費という滑走路の修繕に要するような費用でございますが、そういったランニングコスト的なものを空港整備費の中に入れるのではなく、これは分けるべきではないかというご指摘をいただきました。これに関しましては、下の指摘事項というところの指摘内容についてですが、滑走路等修繕費がなぜキャッシュフローベースだと維持運営費に入ってきて、企業会計ベースだと空港整備費に入れるのかというご指摘もございました。こういったことを踏まえまして、滑走路等修繕費を空港整備費から抜き出して別途費目を立てて計上したいと考えております。

それから、その下の指摘内容ですが、各空港の特性や過去の整備状況、たまたま平成18年度に整備費が嵩んだこと等に起因して、支払利息、資本支出、減価償却費等につきばらつきが発生し、各空港の真の状況を反映できていないと思われるので、そういった恣意的な要素を区分すべきではないかと。これは1ページにも書かせていただいた指摘でございますが、これを踏まえまして、空港整備費、減価償却費等の整備の多寡に応じて変動する要素を除外した試算、つまり試算パターン④というものも併せ行なうということとさせていただきますと考えております。

その下でございますけれども、空港整備事業が多く行なわれた年は空港の収支が悪くなるということになりますので、最初の年だけは過去数年の費用の平均というものを示すということは考えられないかというご指摘をいただきました。これにつきましては、平成18年度以前については、企業会計を取り入れた収支（損益）の計算を行なっておりませんので、大変困難と考えております。今後、収支の公表を継続するという事で経年的にそういったものも把握できるのではないかと考えております。なお、そのような要素を除いて比較できるようにする観点から、空港整備費、減価償却費等の年度ごとの整備の多寡に応じて変動する、そういった要素を除外した試算（試算パターン④）というものも併せ

行なうこととするということを考えております。

それから、最後に一般会計受入の取扱いについてでございますが、これも1ページと同じ内容になりますが、一般会計受入も何らかの基準で割り振って各空港の収入に加えるべきではないかということで、これについては、先程ご説明いたしました、一般会計受入というものを一定の考え方で按分する試算（試算パターン②及び③）と書いてございますが、試算パターン②は先程ご説明いたしましたように、一般会計受入のうち航空機燃料税財源を各空港に配分するというもの。それから、純粋一般財源も合わせた一般会計受入を各空港に配分するという試算パターン③を併せて作成をするというふうに対応させていただきたいと考えております。

以上、資料2について説明させていただきました。ありがとうございます。

○部会長 どうもありがとうございました。ただいま空港別収支の作成方法（案）の変更についてご説明していただきました。これについて、ご質問、あるいはご意見はございませんでしょうか。いかがでしょうか。

4パターンで、企業会計ベースとキャッシュフローベースで8つ出るということですね。いかがでしょう。

○委員 先回の空港別収支の作成に当たって、民間の貸借対照表とか、あるいは損益計算書に相当するものを作成して、企業会計的な考え方を取れ入れたということは、私ども一般の者というか、経営者にとって非常にわかりやすいものになったというふうに思います。更に、先程ありましたように、今後も継続してやっていくということではありますが、この4つのパターンは、今後ずっと認められれば、毎年4つのパターンで出していくと、こう理解してよろしいでしょうか。

○参事官 私の方からお答えさせていただきます。

基本的には、本日、全体の議論を踏まえまして、4つのパターン、いずれも一定の考え方があり、留意点を先程ご説明しましたが、それを留意しながら見ていけば、それぞれ収支として見得ると考えておりますので、その意味で、来年度以降続けていく場合においても、4つのパターンを出していくというのが基本になるのではないかと考えております。

○委員 ありがとうございます。

○部会長 そのほかにいかがでしょうか。

○委員 4つのパターンにそれぞれ長短があつて、こういう指摘があると今ご説明いただきましたけれども、4つパターンがあると、これが毎年経年的に発表されるとなると、そ

のうちどれを一番重視したらいいのか、マスコミじゃなくても、普通の人も迷うのかなという気がちょっとするんです。別にそれぞれに長短があるというのは今ご説明を受けましたとおりですので、それについて異議を唱えるわけじゃないんですけれども、どれを一番メインにするかというものはある程度考えておかなくていいのかどうかということです。例えば、パターン②じゃなければだめだとか、4つの中からどれか選んでということをし上げるつもりはないんですけれども、一般的に、例えば学会のほうでこの前発表された地方空港も含めるとパターン①に準拠していると思うんですけど、そういうようなある程度の目標というか、示唆があったほうがいいような気がします。現に、今日の朝刊などで某紙が書いているのはパターン①の話だと思うのですが、もう22が赤字ということで、22という数字がひとり歩きしてしまうような感じもします。それはそれで別にいいと思うんですけど、間違いではないと思いますが、その辺も含めて、もし事務局でお考えがあればお伺いしたい。

○参事官 この部会における経緯をちょっと振り返ってみますと、第1回の部会におきましては、私ども、ここでいうパターン①を前提にお出ししてご説明しております。それはなぜかと申しますと、私どもとしては、基本的に、まず今日お示しした留意点にありますように、パターン②、あるいはパターン③、そしてパターン④の場合に、例えば収支のバランスといったものにとらわれ過ぎて、一般会計受入の配分といったものを、バランスにとらわれ過ぎて無理やりしようとしているのではないか。かつ、その配分の基準も、一定の何かのメルクマールを持ってこないといけない。ここで仮定計算が発生いたしますので、私どもはここを整備費の歳出額で分けておりますが、それ自体も、それでいいのかという議論があらうかと思えます。そういったこともありましてパターン①にしている。

更に、パターン④について見ますと、特に整備に関わるものを丸ごと歳出面、費用面では除いている。こういった面でも、本当に実態をあらわしているのかというご指摘は十分あり得ると思ひまして、パターン①を示したところでございます。ただ、こういう空港別収支の配分というのは、いわゆる特別会計全体で回っているものを、各空港に配分するという、そこにおいて一定の仮定計算というか、そういうものがあるので、色々な考え方があるのではないかとご指摘をいただいたものですから、それぞれの一定の考え方に基づいて示してみたということでございます。

それから、新聞での数字の話につきましては、後ほど議題の2でございますように、実際の数字をお示して、色々な見方があるという中の一部ではないかと思っております。

ただ、その場合も、例えば新聞などを私もざっと見たところでは、営業損益ベースで数字を出しておりますが、空港の場合、地方公共団体の負担金など、そういったものを実態として受けております。それから、この部会でもありましたように、一般会計受入というのも実際に回っているのではないかと。特に、航空機燃料税のような自己財源と言えるようなものがあるのに、それを無視して見ていいのかということがありますので、そういった点を留意しながら見ていくというのが大事ではないかと思っている次第でございます。

○航空局長 これは非常に重要な点なので一言だけ申し上げたいと思うのですが、今回の空港別収支についてどういう評価をするか、どういう見方をするか、これは十分に委員の方からもご議論をいただいたのですが、ものすごく乱暴な言い方をしますと、例えば空港別という観点からいくと、パターン①のように空港ごとに割り振ることができるようなものでやるほうが合理性がある。ところが、収支という観点からいくと、いわゆる一般財源等からの収入について、アロケしないと本当の収支ということにはならないのではないかと。そういったことが色々あるものですから、なかなか1つのパターンに決め切れなかったというのが実際のところだと思います。

したがって、今後、この4パターンで毎年出していくわけですが、これは確かに、新聞社の方、あるいは報道の方から見れば、一体どれが一番だと言いたいんだという気持ちはよくわかるのですけれども、あくまでもそれぞれのパターンの前提というものをしっかりと踏まえた上で、この収支というものをそれぞれ見ていただければと思っておりまして、そういう観点からは、事務局のほうからもご説明申し上げましたけれども、今後も4パターンでやっていきたいと考えている次第でございます。

○委員 会計的観点から見てみますと、この4パターンのうち、①、②、③パターンについて、費用の支出のほうはフルコストで計上しているわけですね。ところが、収入のほう①、②、③によって違う。だから、会計的に言うと、全ての空港の状況を示すには全てのコストと。それから、財源を資源と言うかどうかは別として、そういう収入・収益があることは事実ですので、現状全体を示すという意味では実はパターン③なんです。パターン①、パターン②、パターン④はそれぞれ目的があって、こういうような仮定計算をしているというのが、会計屋の論理としては、まず全体はどうなっているのだと。世の中、財源とか色々あるけれども、全体はどうなっているのだというのはパターン③だと思うんです。普通、企業会計ベースで出すと、たぶん③のパターンになるのではないかと思うんです。ただ、それぞれ色々な観点から見たら誤解を受ける可能性がある。そうすると、パタ

ーン①、パターン②、パターン④ということになるかもしれませんが、又あるいは、パターン③の方法でやって区分をするわけですね。財源の区分をするということで、ここまでの損益はパターン①の損益ですと。それから、ここまではパターン②の損益ですというような区分をして表示することは可能です。だから、パターン③で区分表示をすることによって、パターン①、パターン②、パターン④の部分を意識的に出すことはできますけど、また複雑になりますので、パターン別に別途計算するというやり方も考えられると思いますが、本来、フルコスト、フル収益で上げるという意味では、会計的見方をすれば③のパターンということになると思います。以上です。

○部会長 ありがとうございます。ある意味では、目的に沿ってこれを使うというようなことですね。

○委員 私も、はっきり言うと、一般的には③のパターンが一番わかりやすいのではないかというふうに思うのですが、発表の仕方として、③をメインに発表して、あとは例えば参考という形で、あとの3パターンをつけ加えるというやり方もあるでしょうけれども、1つ気になるのは、今回は国の管理する空港、それから共用空港、26の空港についてお出しになるということで、今後、他に沢山ある地方空港についてもそういうことが行なわれるというか、督促していくというか、そういう道が開かれるということで、そのこと自体は大変大きな前進だろう。国民の目から見ても、日本にある空港の収支が一目瞭然に出てくるわけですから、そう思うのですけれども、そういう立場から言うとどうなのでしょう。この4つのうちの、地方の空港も出すときに、どれが調べやすいというか、同じベースで発表していきやすいのかどうか、その点はいかがでしょうか。

○参事官 私ども今回の国管理空港の収支を発表した後、各自治体におかれましても、これらを参考に収支を明らかにするように要請していく予定にしております。それは、昨年の骨太方針2008にもその旨記述されているので、それに従ってそのように進めたいと思っておりますが、地方自治体の空港の経理につきましては、はっきり申し上げまして、各自治体によって色々な経理の仕方をされています。例えば、空港の収支を特別会計みたいなものを設けてははっきりとわかるようにしている自治体もございますし、そうではない、全体の中で溶け込ませているところもございます。そんな中で、各自治体の固有の事情を各自治体で判断しながらやっていただくということがベースになるのですが、例えば国の場合にパターン①から④まで示しておりますが、地方自治体の場合に、パターン②のような航空機燃料税財源を配分する、こういったパターンはあり得ないというところでござい

ます。したがって、そういったものを除きながら、私どもとしては、各自治体においても、この国の審議の状況を勘案して出していただくと。その際に、各自治体はどういう考え方で収入を計上しているか、どういう考え方で費用を見ているか、これをきちんとわかるように説明をしながら出していただくということがまずは大事なことではないかと思っております。

○委員 もともと空港別収支を出し、数字によって見える化をする作業の目的というのは、何か日本の空港というもののあり方、あるいは整備のあり方というようなものの問題点が何であるのかということを探り出し、浮き彫りにしながら次にまた対応していこうという、そういう指標となる数字として、つくろうということになったのです。しかし、今回、4つのパターンを色々な角度からよく考えたと思います。この4つのパターンを見ることによって、特に空港整備のあり方と一般財源の収入や空港整備特会収入というようなものをどう考えるかが見えてきます。またそれは公益性や公共性の空港におけるあり方、あるいは税源をもって整備をしていくということと、そういう一般財源というものをどう考えていくのかということを考える上で非常に大事であると思うのです。けれども、これはまだやり始めた作業ですので、今年、この4つのパターンで、この数字の上から見えてくるものを十分に議論して、そして探り出していきながら、もう何年かこの4つのパターンでやりながら、しかし、もう少し年度を重ねる中で2つぐらいのパターンへ収斂させていくのはどうでしょうか。ずっと4つのパターンということではなくて、要は、ここから何を酌み取り、何を読み解き、次に何をどう使うか。いわゆる一般財源を使うとういことは、次なる国の新しい投資のあり方でもありますから、その配分としてどう考えていくのかということを考える上では、もうしばらくこのパターンで考えていきながら収斂させていくというのはいかがかと思えます。

○委員 4パターン自体、意味があるかということ、実は何も意味はないかなと思っております。もともと企業会計でも、営業ベースの損益と経常ベースの損益というのは別のもので、それぞれを見てどういうふうを考えるかということを見る人は考えるといったことだと思います。ですから、この4パターンについても、それぞれ、どれで赤字だからどうこうといったこと自体、ほとんど意味がない。パターン③で全部入れて見れば、トータルで国の航空関係の収支が均衡していないと困ったことなので、全体で見れば赤字も黒字もないというのが基本パターンで、それがどういうふうに分けられているかというのを、色々な配分の手法を使って見てみたということですが、配分の仕方は、基本的には恣意的なも

のが入らざるを得ないということですので、これを見てどうこうということ自体、あまり意味がないということを確認する必要があると思います。

将来のことについて、これをベースに何を考えるかということについても、4パターンの中の例えば1パターンのところはそのために有用だといったことも見る限りあまりなさそうだったことかと思えます。基本的に重要なのは、どのパターンでも部品は同じだと。例えば、空港使用料というのは4パターン全部に入っていますが、これは4パターンの計算において全て同じだったところ。それが全部同じならば、全体を見て、見る人がそのデータをもとに分析をして、それぞれの立場で色々なことを考えることができるといったことで将来につながるのかなというふうに考えております。とりあえずコメントでございます。

○部会長 ありがとうございます。それぞれのご専門の立場からコメントをいただいたというような感想ですが、私も〇〇委員と同じで経済の人間なので同じような感覚を持っておりますけれども、基本的には、先程もちょっと申し上げたし、〇〇委員もおっしゃった、目的に応じてこれをどう使っていくかということだと思っております。それも今、〇〇委員のおっしゃったことだと思いますので、その辺を踏まえていくということだと思います。ただ、横並びで見ると、地方空港との関係で言うと、②とか③というのはなかなか難しいかなと、こういうことはあろうかと思えます。ありがとうございます。

それでは、次の議題に進ませていただこうと思いますが、この収支の計算方法に基づいた試算結果についてご議論願いたいと思います。これについて、まず説明をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

○企画室長 それでは、ご説明させていただきます。

資料3をご覧くださいと思います。資料3には、今ご議論いただきました試算パターンごとの試算結果の資料をつけておりますが、その前に、空港別収支の公表の意義ですとか、対象の空港、それから収支を公表する効果、作成方法などにつき、前回の部会でもご説明したものと重複いたしますが、資料としておつけしております。それから、試算結果について留意点等を試算結果の中につけております。

それでは、まず2ページ、3ページでございますけれども、ここにつきましては、空港別収支公表の意義、それから(2)収支を作成する対象の空港ということ、それから空港別収支公表の効果等ということでございますが、ここにつきましては第1回の部会でご説明した資料の内容とほぼ同じでございます。

空港別収支公表の意義としましては、そこに書いてございますように、空港政策の重要課題が「整備」から「運営」にシフトする中、空港の情報の開示・提供等、透明性の確保というものが重要になってくるということで、このことは昨年定められた航空分科会でもご議論いただきました空港法の基本方針にも記載されております。また、空港法の附帯決議、骨太方針2008などにおいても、空港ごとの収支について明確にすることが求められております。こうしたことから、国土交通省において、今般、国が管理する空港について計算を行い、空港収支部会の意見も伺いながら公表することにしたものでございます。

収支を作成する対象の空港についても、ご説明したように、国管理26空港ということでございます。説明は省略させていただきます。

3ページは、先程申し上げました基本方針ですとか附帯決議、骨太の方針の抜粋でございますので、これも説明は省略させていただきます。

4ページから7ページも前回の資料と同じでございます、空港別収支の作成方法というものを改めて一部つけてございます。

5ページでございますが、前回もご説明したキャッシュフローベースと企業会計の考え方を取り入れた空港別収支（損益）を作成ということでございまして、6ページがキャッシュフローベースの空港別収支の算出方法について、前回ご説明したものとほぼ同じでございますけれども、先程ご説明しましたように、パターン①だけでなく、パターン②、パターン③、パターン④という試算パターンを作成するというので、真ん中の①の下のところでございますけれども、パターン①ですと、空港整備勘定全体から、まず一般会計受入は除外するということは前回の説明でございましたが、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する。それから、試算パターン④においては、空港整備に係る歳入・歳出も除外するというのを①の四角の下の注釈のところにつけ加えてございます。

それから、企業会計の考え方を取り入れた空港別収支（損益）の算定方法が7ページ。これも前回の資料とほぼ同じでございますが、試算パターンを追加するというので、赤字の部分を追加させていただいているというものでございます。これも説明は前回と同じですので省略をさせていただきます。

それから、試算結果の資料が8ページ以下でございます。試算結果につきましては、留意点を踏まえた上で見ていただくということが大変重要だということで、試算結果を見る上での留意点、そういうものについての案の資料をつけさせていただいております。これ

が9ページから4枚ほどつけさせていただいております。これについてまず説明させていただきます。

9ページの1番のところでございますけれども、まず留意点として考えられることとしましては、一定の仮定に基づく試算であるということが考えられるのではないかと考えております。1つ目の丸でございますが、今回の試算は、いずれも空港整備特別会計（現在、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を、一定の考え方（仮定）によって各空港に割り振るという計算を行なっているため、前提の置き方によって変わり得ることに留意が必要というふうに考えられるということでございます。

2つ目の丸ですが、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、パターン③）につきましては、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色々な考え方があり得るのでないかということで、こういったところに留意が必要と考えられます。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）については、先程申し上げましたが、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いう指摘もあり得るという点に留意が必要ではないかというふうに考えております。

それから、2番目でございますが、厳密な企業会計に基づく試算ではないというところに留意が必要ではないかと考えております。企業会計の考え方を取り入れた収支（損益）といいますものは、空港整備勘定においては、民間企業と異なり複式簿記を行っていないということでございまして、前回もご説明をいたしましたけれども、簡便的に空港整備費の計算というものを行なわざるを得ない。空港整備事業費として支出したのから資産化された分を引くという計算を行なわざるを得ないといった事情がございます。また減価償却費計算も、厳密な企業会計ベースのものとは異なるということで、こういった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する必要があると考えております。

それから、留意点の3番目でございますけれども、18年度単年度の試算であることに留意が必要ではないかと考えております。1つ目の丸ですが、今回の試算はいずれも平成18年度の決算をもとに、18年度単年度の空港別収支を試算したものであるということで、本試算だけをもって各空港の恒常的な収支の状況を把握することはできないと考えております。年度によって変動するものであると考えております。

2つ目の丸ですが、例えば企業会計の考え方を取り入れた収支（損益）における空港整

備費につきましては、当該年度に空港整備事業費として支出した額から、国有財産台帳上、増加した資産の額を差し引いた額を計上いたします。こういった計算方法としているため、当該年度に大規模な空港整備事業が行なわれたかどうかによって変動する。つまり大規模な空港整備事業が行なわれれば、それに対応して空港整備費という費用も多く立つということになりますので、それによって収支結果は変動するということに留意が必要ではないかと考えております。その下の※に小さい字で書いておりますのは、一般会計受入の一部を各空港の歳入等に計上する試算、先程ご説明したパターン②、パターン③による場合につきましては、企業会計の考え方を取り入れた収支（損益）について見ますと、当該年度に空港整備事業費はないという場合には、先程来ご説明しておりますように、航燃税ですとか一般会計受入を空港整備費の歳出額に比例して配分するという、一般会計受入の配分による収益は計上されない。つまり、空港整備事業費の歳出額に比例をして一般会計受入を配分するということになりますので、その年度に空港整備事業費がない場合には、そういった配分される一般会計受入が少なくなるということで、収益が計上されなくなる。一方、空港整備事業がかつて行なわれたことによって減価償却費というものが計上されますので、収支損益にアンバランスが生じていくということにも留意が必要ではないかということを書かせていただいております。

3番目の丸ですが、また、国においては企業会計に基づいた経理処理を行っていないということで、本試算には、過去における各空港の収支の状況が必ずしも反映されていないということに留意が必要ではないかと考えております。つまり、本試算において、歳入が歳出を、収益が費用をそれぞれ上回るような空港にあっても、こうした過去の状況を反映した場合には試算結果も大きく変わってくるのではないかと考えております。これについては、下の小さい※に書いてございますが、即ち当該年度、18年度に収益が費用を上回るような試算結果となる空港であっても、過去に支出された空港整備費、あるいは環境対策費等の費用の総計に対して、空港使用料収入等の収益が過小であって、いわば累損が発生しているような場合があるということに留意する必要があるのではないかと考えております。

4つ目の丸でございますが、このようなことから、平成18年度単年度の本試算のみをもって各空港の収支構造を論じられるものではなく、例えば今後の試算結果を経年的に見ていくなど、総合的な見地から評価する必要があると考えられるのではないかと考えております。

それから、留意点の4つ目でございますが、各空港の収支状況というものを完全に横並びで比較するということは適当でないのではないかと考えております。各空港の収支と申しますのは、各空港の地理的、あるいは歴史的な要因からくる差異により影響を受けております。例えば空港の維持・運営に要する費用と申しますのは、当該空港において冬季に除雪が必要かどうか。つまり、北のほうにある空港であれば冬季除雪が必要となってまいりますので、そういった費用がかかってくるという違いが発生する。それから、効率化の観点から、職員を集約して他空港の業務を併せて行なっている空港もあるということもございます。そういった空港においては職員の数が多くなるということもございまして、そうした空港かどうかによっても、その空港でかかっているコストも変わってくる。また、減価償却費というものを立てるわけでございますが、それにつきましては、過去、その空港に対する投資がどの程度行なわれてきたかという歴史的な要因によっても異なってくるということもございます。それから更に、政策的見地からの着陸料の軽減措置ということで、ネットワーク維持の観点からの無線による割引、着陸料の軽減、あるいは沖縄の振興のための着陸料の軽減ということを行なっているわけでございます。こういった着陸料の軽減措置の内容によっても影響を受けるというものでございます。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限り、各空港の収支状況というものを単純に並びで比較することは適当ではないのではないかと考えております。

それから、留意点の最後のページでございますけれども、歳入と歳出、収益と費用のバランスというものが試算パターンごとに異なるということもございます。先程の説明とちょっとダブりますけれども、歳入と歳出、収益と費用のバランスについては、試算パターンごとに以下のようになっていて、この点について留意が必要ではないかと考えております。

試算パターン①につきましては、先程来ご説明しておりますように、当該試算においては、歳入・収益に一般会計受入を計上しないという一方で、歳出面につきましては、空港整備に関するものを計上しているのでアンバランスが生じ、全体としては歳入・歳出を、収益が費用を下回ります。

試算パターン②、③につきましては、一般会計受入、パターン②では航空機燃料税財源、パターン③では純粋一般財源なり一般会計を加えるというものでございまして、歳入と歳出のバランス、収益と費用とのバランスというものはある程度とれたものと考えられますが、各自己財源ではない一般会計受入を歳入・収益に加えるということで、各空港の歳入・収

益にいわばゲタを履かせた試算である。しかも、その配分の考え方や基準によって、その程度も変動するという指摘があり得るのではないかという点に留意が必要ではないかと考えております。

また、試算パターン④につきましては、これも先程來說明しておりますが、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ということで、空港整備に係る歳出や費用を全て除外するというのは、歳入や収益のバランス上、除外し過ぎであるという指摘があり得るということに関して、それぞれ留意が必要ではないかというふうに考えております。

こうしたところが、これからご説明する試算結果というものを見る上での留意が必要な点として考えているものでございます。

続きまして、試算結果の案につきましてご説明をさせていただきたいと思っております。これにつきましては、別添の資料に掲載している13ページに別添1、別添2と書いてございますが、それぞれお手元の資料に別添1、別添2というものがあるかと存じます。

別添1というものが、そこに書いてございますように、パターン①、パターン②、パターン③、パターン④それぞれに基づく試算結果の国管理26空港の一覧表でございまして、各パターンごとに2枚ずつ、8枚おつけしております。

別添1の1、2ページをご覧くださいと思います。1ページ、2ページがまず試算パターン①の空港別収支の試算の一覧表でございまして、上段がキャッシュフローベースのものでございまして、その下が企業会計の考え方を取り入れた空港別収支（損益）でございまして、中段が損益計算書に該当するものでございまして、その下が貸借対照表に該当するものでございます。先程ご説明しましたとおり、試算パターン①というものは一般会計財源を歳入や収益には加えていないというものでございます。一方、空港整備に係る歳出や費用、即ちキャッシュフローベースの空港別収支というものを見ていただきますと、空港整備事業費といったもの、それから企業会計の考え方を取り入れた収支（損益）においては、空港整備費、あるいは減価償却費というものを各空港に計上しております。

下のところに主な空港の収支（損益）の特徴というものを書いてございます。東京国際空港というところがございまして、東京国際空港につきましては、（イ）のところでございますが、我が国の国内線ネットワークの中心空港であり、国管理空港の4割以上の着陸料等収入を計上してございます。数字を見ていただきますと、東京国際空港のところの着陸等収入約382億円が計上されております。一方、再拡張事業等大規模な空港整備事業

というものが行なわれております。このため、多額の空港整備事業費を計上してございます。例えばキャッシュフローベースの空港整備事業費というところを見ていただきますと、東京国際空港は約715億円を計上してございます

一方、それに伴いまして、企業会計の考え方を取り入れた空港別収支のほうも、空港整備費というものが約210億円計上されているということでございます。あと、過去に行いました沖合展開事業、それから現在行なっております再拡張事業に係る借入金といたしまして、18年度末で約8,900億円の借入金残高がございます。これに伴いまして、自己収入を大きく上回る約1,000億の債務の元利償還負担。うち約260億円が支払利息というものが発生しており、今後も当面は続く予定でございます。これにつきましては、キャッシュフローベースの空港別収支の東京国際空港のところを見ていただきますと、歳出項目の一番下の国際整理基金特別会計繰入金、これが羽田の債務償還でございまして、約1,050億円ほど計上しております。また、企業会計の考え方を取り入れた空港別収支ですと、営業外費用の支払利息というところを見ていただきますと、約260億円の支払利息というものをここに計上してございます。

下に戻っていただきまして、東京国際空港、(二)というところでございますが、こうしたことからキャッシュフローベースの空港別収支にあつては歳入が歳出を、企業会計の考え方を取り入れた空港別収支損益における経常損益にあつては収益が費用を、それぞれ下回る試算結果となっております。

また、大阪国際空港、新千歳空港でございますが、一定の空港使用料収入があるということ、それから、18年度に特に大規模な空港警備事業が行なわれていないということで、キャッシュフローベースの空港別収支にあつては歳入が歳出を、企業会計の考え方を取り入れた空港別収支の損益における経常損益にあつては収益が費用を、それぞれ上回る試算結果となっております。

しかし、大阪国際空港につきましては、騒音が問題になった昭和40年代後半からの環境対策費の累計支出が約6,600億円。ピーク時で言いますと、年600億円ほどに達しております。その一方、同期間の着陸料等収入の累計は約4,000億円ということで、ピーク時は年180億円ほどであったということで、過去においてはキャッシュフローベースの空港別収支によっては歳入が歳出を、企業会計の考え方を取り入れた損益におきましては収益が費用というもの大きく下回って、いわば累損というものを全く解消し切れていない状況ではないかと考えられます。それで、仮にでございますが、こうした環境対策

費を有利子資金の借入というものによって行なっていたと仮定いたしますと、支払利息というものが相当程度計上されて、この収支の関係も変わってくるのではないかとということが予想されるということでございます。

また、新千歳空港につきましては、19年度より国際旅客ターミナルの整備を行なっておりまして、エプロンなどの整備が行なわれますので、これは18年度の数字でございますので、空港整備事業費というものは今後増えていくということを書いてございます。

福岡空港、那覇空港でございますが、(イ)のところに書いてございますけれども、両空港とも着陸回数が多いということでございますが、民有地を借り上げております。これに伴いまして、土地・建物借料の負担は重いということでございまして、これはキャッシュフローベース、あるいは企業会計ベース両方見ていただきますと、土地・建物借料という欄がございます。そこを見ていただきますと、例えば福岡ですと約84億円、那覇ですと約39億円、そういったものが計上されているということでございます。こういった土地・建物の借料負担が重いということに加えて、福岡空港については環境対策費というものが多額になっており、那覇空港については、着陸料軽減の特例措置というもので、先程申し上げましたが、那覇空港については、沖縄の振興の観点などから6分の1というものに軽減する特例措置というものが行なわれておりますので、着陸料等収入が少ないといったことから、キャッシュフローベース、それから企業会計の考え方を取り入れた計上損益にあつては、それぞれ歳入は歳出、収益は費用というものをそれぞれ下回る試算結果となっているところでございます。

ちょっと説明が前後いたしました、1枚目、2枚目は、2枚にわたって26空港のキャッシュフローベース、それから企業会計の考え方を取り入れた空港別収支をそれぞれ並べたものでございます。2枚目は高知以下の空港でございます。その他の空港、共用空港に関する概要をそこに書いてございますけれども、最後に留意点といたしまして、試算パターン①の留意点を改めて書かせていただいております。この際、説明は省略させていただきます。

3ページ、4ページが試算パターン②の各空港別の一覧表でございます。試算パターン②は、先程申し上げましたように、航空機燃料税財源の一部を各空港の歳入・収益に加えたものでございます。キャッシュフローベースで見ますと、歳入項目のところに一般会計受入（航空機燃料税）ということで約377億円ございますが、それを各空港に配分したものでございます。企業会計ベースですと、営業外収益のところと同じものを載せている

ところでございます。

この試算におきましては、試算パターン①にそういったものを加えるということで、例えば福岡空港につきましては、一番下の四角の一番下でございますが、当該年度の空港整備事業費というものが福岡空港は相当程度あったということで、事業費歳出額に比例して配分される一般会計受入（航空機燃料税）の配分額が相当程度に上るので、パターン①と異なり、企業会計の考え方を取り入れた空港別収支における計上損益にあっては、収益が費用を上回る試算結果となってパターン①と変わってくるというようなところがパターン①との違いでございます。

それぞれパターン②につきまして、各空港別のデータを3ページ、4ページに載せております。また、そのほか留意点等は省略をさせていただきます。

5ページ、6ページがパターン③でございます。これは先程も申し上げましたように、純粋一般財源を含めた一般会計受入というものをある一定の前提を置いて各空港に割り振ったものでございまして、歳入項目のところの一般会計受入というところにその額を記載しております。その結果、例えば東京国際空港というところを見ていただきますと、一般会計受入を空港整備事業費歳出額に比例して配分する結果、企業会計の考え方を取り入れた収支（損益）における計上損益というものにつきましては、収益と費用がさほど大きく変わらないような試算結果となってくるというような違いが出てくるというところでございます。5ページ、6ページがパターン③の試算結果でございます。説明は省略させていただきます。

7ページ、8ページがパターン④ということでございまして、これは一般会計財源は配分いたしません。が、空港整備に関する歳出・費用も除くというものでございます。具体的には、キャッシュフローベースの収支というところでは、例えば歳入から羽田の借入金、地方公共団体工事負担金の収入などを除き、歳出については、空港整備事業費、環境対策費、それから羽田の整備のための借入金の返済というものがキャッシュフローベースですと歳入・歳出からそれぞれ除いております。また、企業会計の考え方を取り入れた空港別収支につきましては、営業費用のところから空港整備費、減価償却費、環境対策費を除き、営業外収益のところから地方公共団体工事負担金収入、それから借入金の支払利息といったものを除いております。その場合、例えば東京国際空港につきましては、キャッシュフローベースですと、借入金歳入から除かれますけれども、空港整備事業費や借入金の返済というものが歳出から除外されるため、歳入が歳出を上回るという試算結果となります。

また、企業会計の考え方を取り入れた損益ですと、空港整備費、あるいは減価償却費というものが除かれるため、収益が費用を上回る試算結果となります。ただし、8ページの留意点のところにあるように、この試算パターンというのは各空港の収支の一部分のみを示す試算となってしまうという問題があることも留意が必要であるということをご説明したとおりでございます。

以上が別添1の資料の説明でございます。

別添2は、それを各空港別に試算パターンごとの収支をまとめたものでございます。一覧表をつけたものを各空港別に個表にしたものでございます。

1枚めくっていただきますと、1ページ、2ページが羽田でございまして、例えば羽田についてパターン①、パターン②、パターン③、パターン④のそれぞれのキャッシュフローベース、企業会計の考え方を取り入れた収支損益の数字を並べたものでございます。また、収支に関する特徴、留意点、それから空港の概要というものを一枚にしております。収支に関する特徴のところでございますが、羽田については先程ご説明しましたとおりでございます。2枚目を見ていただきますと、先程ご説明しました羽田の借入金の償還というものが当面続くというところを資料としてつけてございます。

それから、3ページ、4ページが大阪国際空港でございまして、収支に関する特徴のところは、先程の過去の大阪国際空港の騒音対策のための支出が多かったということを書いておりまして、次のページをめくっていただきますと、大阪国際空港の過去の環境対策費の推移というものを資料としてつけているということでございます。

5ページ以下は各空港1枚ずつ試算パターンごとの結果をつけておりまして、それぞれの空港の概要、特徴などを書いておりますが、時間の関係上、説明は省略をさせていただきますと思います。

資料3の本体に戻っていただければと存じます。

14ページをご覧いただければと思いますが、14ページ、15ページに表示科目の説明を書いております。第1回の部会でご説明したものとほぼ同じでございますので、説明は省略をさせていただきますが、下線を引いたところが前回からの変更点でございまして、14ページですと、「一般会計受入」というものを試算パターンによっては入れておりますので、そういったものを書いております。

また、15ページでございましてけれども、先程もご説明いたしました空港整備費というものの中に「滑走路等修繕費」などを入れておりましたが、それにつきましては、抜き出

して費目を立てましたので、そういう点が前回からの変更点というふうになっております。

資料3の最後でございますけれども、17ページから今後の取り組みについての資料でございます。

18ページをご覧くださいませでしょうか。今般の空港別収支の試算を受けまして、今後の取り組みについてのご説明資料でございます。今般の空港別収支の試算結果というのは、一定の仮定に基づいて空港ごとの収支状況を明らかにしたものでございまして、その見方について留意すべき点はあるものの、国管理空港の運営状況を初めて明らかにしたというものであって、空港運営の透明化に向けた一歩ということができるのではないかと考えております。国におきましては、本試算結果も活用しまして、透明で効率的な空港運営の実現につなげていくというなどの観点から、引き続き以下の取り組みを実施していきたいというふうに考えております。

まず1番目でございますが、平成19年度版空港別収支の試算・開示ということございまして、先程、今後、開示を続けるということを申し上げましたが、今回、試算を提示した空港別収支が平成18年度のデータに基づくものでございますので、収支については経年的に把握・比較することが重要であるというご指摘をいただきましたことを受けまして、本年末を目途に、平成19年度のデータに基づく空港別収支というものを試算・開示していきたいと考えております。また、今回採用した試算の方法についても、不断の見直しを行い、適時適切なものとなるよう努めてまいりたいというふうに考えております。

また、空港運営の改善等空港別収支の試算結果の活用に向けた取り組みということでございますが、空港政策につきましては、その重点を「整備」から「運営」にシフトさせ、既存ストックというものの有効活用が重要な課題となっております。こうしたところ、空港の効果的かつ効率的な運営の実現に向け、今般の空港別収支の試算結果も活用し、本省、東京・大阪の地方航空局及び空港事務所において、空港運営に係るコストへの意識を高め、各空港ごとの経費節減というものを効果的に推進するほか、収入増大に向けた空港利用促進活動を行なうなど、運営改善に向けた取り組みを着実に進めていきたいと考えております。

それから、19ページでございますけれども、空港がもたらす便益の算出に向けた取り組みということでございます。第1回部会におきまして、空港は外部経済効果やネットワーク効果があるので、空港の意義・必要性というものは収支だけをもって論じられるべきではないというご指摘をいただいたことを受けまして、空港別収支のみならず、空港がも

たらず便益、経済波及効果についての算出の考え方、手法について検討を行なっていたきたいということでございまして、次のページは、第1回の部会にもつけさせていただいた資料でございますけれども、空港別の収支というものは、当該空港における収入と支出というものを、収入は使用料など空港に入ってくるもの、支出としましては、整備費ですとか維持運営費というものを一定の前提に基づいて算出したものでございますが、その中には空港のもたらず経済効果などは入ってまいりません。空港は公共インフラとしまして周辺地域等に経済効果をもたらず、あるいは、ネットワーク効果によりまして相手方空港にも経済効果を発生させるというもので、こうしたものの算出、そういった手法について検討を行えないかということを考えているということでございます。

それから、先程来もお話が出ておりました地方自治体に対する空港別収支の作成・開示要請ということで、国土交通省としましては、骨太2008などを踏まえまして、今後、空港を管理している地方自治体に対し、今般の国において行いました試算を参考にしながら、空港別収支の作成・公表を行なっていくよう要請することとしたということでございます。

以上、ちょっと長くなりましたが、各資料のご説明でございます。ありがとうございました。

○部会長 どうもありがとうございました。では、今ご説明いただきました空港別収支の試算結果について、ご意見、ご質問等、ご発言願いたいと思います。いかがでしょうか。

○委員 私の誤解かもわかりませんが、別添1の5ページで、パターン③の額が出ていますのですけれども、ここはパターン③ですから一般会計の受入部分を計上している。これはこれで大丈夫だと思うのですが、各空港への配分方法は、例えば5ページのキャッシュフローベースの空港別収支というのがありまして、歳入項目、歳出項目があって、歳入項目の一番下が一般会計受入で、合計が658億7,100万円。歳出項目の一番上が空港整備事業費が約1,000億円ですね。この受入の658億円を空港整備事業費のトータル約1,000億円の割合で一般会計受入を配分していくのですよね。そうすると、例えば東京国際だと、歳出項目のトータル約1,080億円のうちの約710億円が東京国際ですので、一般会計受入が約290億円ですね。これはどういうことを意味しているのですか。例えば、そのときの大阪国際は空港整備費が24億4,900万円しかないわけですが、受入が約36円億ありますよね。これは、何となく事業費の大体65～66%ぐらいがトータルの割合ですから、東京国際の場合は空港整備事業費が例えば約710億円とす

ると、そのうちの66%ぐらいになるはずですし、大阪国際の24億4,900万円の65%ぐらいになると思うのですが、これはどういう計算をやったのか教えていただきたいと思います。

○企画室長 それでは、ご説明いたします。先程ちょっと説明を省略させていただいてしまいましたが、資料2の2ページをご覧くださいと思います。そこにパターン③のところの下、これはパターン②、パターン③両方に係る注釈でございますけれども、

(注)と書いてございまして、試算における一般会計受入、あるいは航空機燃料税財源等の配分の考え方と書いてございます。これは、先程来ご説明しておりますように、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まして、国管理26空港に割り振られる一般会計受入、あるいは航空機燃料税財源の額を仮定計算するということでございますが、その際には、※で書いてございますけれども、各空港の整備財源としましては、例えば羽田ですと借入金がございます。あるいは、ほかの空港ですと地方公共団体工事費負担金収入というものが各空港の整備財源としてあるということでございます。

例えば羽田ですと、借入金整備財源として、この689億円のうち四百数十億ほどが羽田の整備財源として借入れを行なっているということでございますので、そういう比例計算を行なう際には、事業費の額から別途一般会計受入以外に、各空港にある財源というものを引いた上で比例計算を行なう、そういう計算をしております。その結果、例えば羽田空港ですと借入金の額が結構多いということになりますので、割り振られる一般会計の額も若干少ないということになっている。そういった仮定計算を行なった。そうしませんと、東京国際空港ですと借入金も財源である一方、一般会計の受入のほうも多く配分されるということで、これも仮定計算でございますので色々な考え方があるとは思いますが、そういった考え方で計算を行なったというものでございます。このため、今、委員がおっしゃられたように、整備事業費の割には借りている額が小さいということでございます。

○委員 そうすると、東京国際の場合には約715億円から689億9,700万円の借入金を引くわけですか。

○企画室長 借入金の整備財源分を引いた比率で計算をしております。あと、環境対策費も加えますけれども、そういったものから空港整備事業費というものを引いた残りの割合で計算する。例えば他空港ですと、空港整備事業費と環境対策費を合わせたものから、財

源としまして地方公共団体工事費負担金がございまして、こういうものを引いた比率で計算をしている。そういった仮定計算を行なっているということでございます。

○委員 それなら、もう少しこれをちゃんと書いておいたほうがいいですね。私のように誤解する人がいるといけないので。この表示だけだと、今、割合でイメージがありますけど、そういうのは開示しておいたほうがいいと思います。

○部会長 そのほかにいかがでしょうか。

○委員 細かい点で今のご説明を受けてちょっと気づいて気になった点ですが、資料3の10ページでございます。試算結果について、ここの3.の2番目の丸の注をご説明をいただいたのですが、これは基本的に赤字になっているところだけれども、なぜかという、過去、空港整備事業が行なわれて、そこについて一般会計からかなりの額を受け入れた。そういうところについては、一般会計から受け入れた分について、減価償却費の調整がなされていないので、減価償却費については一般会計込みのコストで計算をされているといったことになっているということですね。これは考え方ですが、個々の空港にとっての今の収支の状況を考えると、過去、整備を行なうときに、色々な財源から行なって、一般財源からお金をいただいて行なった分というのは、その空港にとってはそこで終わっている話になります。

それで、整備されたものの資産額というのはそれを含んだ額ですが、個々の空港にとっての資産額の負担額というのは一般会計受入分だけなくなっているはずで、後ろに残す減価償却費分というのは、その分を特別償却をしたといった格好で、取っておいたほうがよさそうな感じがいたします。過去分について細かい計算をするのはかなり面倒ということがありますが、今後も一般会計からの繰入がかなり予想されますので、そういった分については、たぶんそんなに個々のものについて試算額を企業会計ベースでいくか、今の国有財産の国有財産台帳から替えるというのは結構手間ひまかかりそうですが、そういう減価償却の調整ぐらいはできそうな感じがいたしますので、そういったことをご検討いただければというふうに思います。

もう1つ、19ページですが、言葉遣いで気になったのが、「空港がもたらす便益（経済波及効果）」とあるのですが、事業評価で言われている便益が経済波及効果であるというふうな誤解を受ける可能性があります。事業評価でやっている便益は、通常は利用者便益で計算をするのですが、それで計算をしますと、経済波及効果の便益はその中にほぼ含まれるということで、それプラス経済波及効果を入れると二重計算になるといったことが

ございます。そういったことの誤解を受けないような言葉遣いをさせていただければというふうに思います。

○部会長 ありがとうございます。今の〇〇委員のご指摘の前半のところは。

○企画室長 前半のところは、一般会計受入を用いて整備をしたような資産については、特別償却をしたというような仮定のもと、資産価格を減らして調整をして、減価償却費を立てればバランスがとれるのではないかと、そういうご指摘かと思います。

○委員 ええ。

○企画室長 先程委員の発言の中でも、個々の調整を台帳を替えてやるのは非常に難しいだろうというご指摘もいただいて、確かにそのとおりだと思います。正確にやっというところとすると、恐らく資産ごとに耐用年数も違ってまいりますので、そういったところもやらないと、きっと正確な数字は出てこないと思いますので、今、委員がおっしゃったようなことをやらないで、大づかみでというのがどこまでできるかというのはちょっと。

○部会長 過去分については、もうほとんど無理ですね。

○企画室長 今後ということで。今後につきましても、一般会計を入れた場合には、その分は減らしたようなということかと思えます。

○委員 基本的に問題なのは、たぶん償却期間が違うものがあるということだけですよね。それは、つかみでやればいい話じゃないかと。もともと一般会計も、配分するときに、それで何を買ったのか、何に使ったのかということ自体、明確ではないというか、そういうふうに細かく分かれていていないので、つかみで言っているわけです。それを、あとまた、つかみで処理するといったことなので、そんなに変なことではないのかなという気がしますが。

○企画室長 いずれにしても、どのようなことができるのか検討させてください。

○部会長 できることから検討していただくと。そのほかにいかがでしょうか。

今の19ページのところは、書き方についてちょっと。

○参事官 2点目のご指摘の部分でございますが、そういう意味では、いわゆる事業評価のときの費用対効果分析の際の便益の用語と、ここに書いている用語とは必ずしもマッチングしていない部分がありますので、表現のあり方は少し考えたいと思いますが、いずれにしても、いわゆる収支だけ見ての部分ではない、次の絵にかいたものをどう計測するか。これは、色々な経済学者の方も含め、研究はいただいているようでございますが、きちんとした固まった手法というものが無いので、私どもももう少し勉強していかないといけな

いなと思っております、そういう観点で、この文言も含め検討していきたいと思えます。

○部会長 ほかにいかがでしょうか。

○委員 19ページに話があるので、追加というとあれですが、東京国際空港等は色々なパターンによって赤字になったり黒字になったりしても、非効率か効率的かという判断ではこの数字は意味があると思えますけれども、空港の存在意義自体をどのような話になるわけがないわけでありまして、むしろ19ページにあるような、地方自治体、地方空港が同様に収支を公表してもらうということが重要だと思うのですが、国の運営における試算を参考にしながら、収支公表を行なっていくよう要請するというのが、これはもう少し具体的に詰まっている、例えば18年度分から公表すると言っているとか、19年度については国は年末までに公表するから、なるべくそれに合わせて出すとかということを行うのかどうか。それから、今の時点で、骨太にも書いてあることですから、地方のほうはどのような対応をとりそうなのか、わかっていたら教えてください。

○参事官 おっしゃるとおり、18年度ベースで出せる自治体もあると思えますし、まだそこまで資産の計上とか、そういうものが難しいところもあろうかと思えます。そのあたりは、私どももこれから、この審議状況も含め、自治体の方にもお知らせしながらご相談していかないと、今の段階でこういう方向でやりますというのは固まっていないところでございます。

なお、この部会におきましても、自治体の方にもお声をかけておりまして、十数自治体の方々には傍聴いただいて、状況も把握していただいているというところでございますので、今後、それらのものも勘案しながら、自治体においてもご検討いただけるものと思っております。

○部会長 よろしいですか。そのほかにいかがでしょうか。

それでは、色々ご意見をいただきましたけれども、皆さんのご意見を踏まえますと、基本的にこの試算について大きな異論は特段なかったというふうに理解をしております。本日の議論を踏まえまして、当部会として、国土交通省より示されました国管理空港の空港収支の計算について、次のように考えたいと思えます。

1つは、本日示された4パターンで行なっていくということ。それからもう1つは、ただし、その計算結果を見る上で、先程もご説明いただきましたけれども、それぞれの計算パターンの前提とか留意点、これについて十分に踏まえる必要がある、こういうことを改めて認識しておきたいと思えます。

国土交通省のホームページなどにおきまして、資料3をベースに、空港別収支の試算結果という形で公表していただくことを、この部会として国土交通省にお願いしたいと思います。

それから、19年度の決算をもとにした空港別収支についてですけれども、これも年内に公表していただく。それを国土交通省の取り組みで進めていただきたいと思います。

ということで、この部会の結論とさせていただきますけれども、最後に、航空局長からお言葉を賜ればと思います。よろしくお願いいたします。

○航空局長 この部会を終えるに当たり、一言だけご挨拶させていただきたいと思います。

今回も、委員の方々におかれましては、大変に活発なご議論をいただきまして、結果として、国管理空港の空港別収支作成手法を確立できましたこと、大変ありがたく思っております。

この空港別収支というのは、骨太の2008でありますとか、あるいは昨年成立した空港法の附帯決議等でも明らかにしなさいというようなご指摘を受けておりました、その関係としては、空港整備勘定は色々な財源をプールして、それで各空港の整備運営に充てているわけですが、もっと透明性を確保すべきではないかというのが背景にある大きな理由であったと思います。今回、私どもも色々な作業をさせていただく過程で、透明性の確保というのは重要な視点であったわけですが、一方で、私ども航空局としては、今回、こういった収支について色々検討させていただいた作業を通じて思いましたのは、非常にそれぞれの空港について、過去の経緯も含めて、見直すよい機会になったと思っております。今回、この収支の算出手法が確立されましたし、19年度以降、これから算出をしていくわけでございますけれども、こういったものを踏まえて、各空港についてコスト縮減等の努力を行なって、より効率的な空港の運営というものを行なっていきたいと思っております。

今日も議論になりましたが、空港別の収支、少なくとも空港の意義、あるいは必要性というのは、空港の収支のみをもって考えるべきではないというご指摘もありましたし、そういった視点から、これから私どももそれぞれの空港を主体とした評価を行なっていきたいと思っております。いずれにしましても、今回この部会でも本当に委員の方々からは貴重なご意見をいただきました。心より御礼申し上げます。どうもありがとうございました。

○部会長 どうもありがとうございました。

それでは、これにて空港別収支部会を終了いたします。どうもありがとうございました。

閉 会