

# I. 監査の概要

## 1. 監査の種類

地方自治法第 252 条の 37 第 1 項、第 2 項及び第 4 項の規定による包括外部監査

## 2. 選定した事件（テーマ）

出資団体等に対する監査 「天草エアライン株式会社」

## 3. 事件（テーマ）を選定した理由

熊本県の出資団体等は、県の行政を補完又は代行する組織、あるいは地域振興や産業支援を担う組織としてこれまで重要な役割を果たしてきた。しかし社会情勢が大きく変化していく中、県の関与の在り方、実施している事業等について見直しが必要となってきた。

熊本県としても熊本県行財政改革基本方針に基づく平成 19 年度実施計画（アクションプラン）の中でも、県出資団体に関する関与の見直しを実施するという基本計画は提示しているものの、天草エアライン株式会社（以下、「天草エアライン」という。）に関して具体的な施策は提示されていない。

他方、天草エアラインの経営は、後述するように運行する路線利用率の低迷や、保有機材の老朽化、経済情勢の変化に伴う運営コストの状況など、厳しい経営環境にさらされている。

このような状況のなか、天草エアラインに関して、合規性・経済性・効率性・有効性等の視点から調査報告することは県民の利益に有用であると判断し、本テーマを選定した。

## 4. 監査の着眼点

- ①会社の作成する計算書類が、一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているか
- ②会社の財政状態および経営成績、資金繰りの状況
- ③会社が運航する航空路線の利用状況
- ④行政コスト計算書による分析

## 5. 主な監査手続

- ①質問、資料などによる概況の把握
- ②会社、及び関連する熊本県庁各部署への往査および現地視察
- ③関係書類の閲覧、分析、照合
- ④現金預金、棚卸資産、固定資産等の実査、視察
- ⑤航空路線・空港の利用度、財務分析等

## 6. 監査対象年度

平成 19 年度

ただし、必要に応じて対象年度を含む 5 年間

## 7. 監査の実施期間

平成 20 年 8 月 1 日から平成 21 年 3 月 31 日まで

## 8. 包括外部監査人および補助者の氏名、資格

職 務	氏 名	資 格
包括外部監査人	荒木 幸介	公認会計士
以下補助者	山元 修一	公認会計士
	吉川 栄一	公認会計士
	入江 佳隆	公認会計士
	井手 智晴	事務職員
	黒澤 小百合	事務職員

## 9. 利害関係

包括外部監査の対象とした事件につき、地方自治法第 252 条の 29 の規定により記載すべき利害関係はない。

(注) 本報告書の数字は、端数処理の関係で合計額等が一致しない場合がある。

## Ⅱ. 会社の概要

### 1. 設立の経緯

天草エアライン株式会社（以下「天草エアライン」という。）は天草飛行場（以下、「天草空港」という。）及び天草コミューター計画の一環として、第3セクター方式によるコミューター航空（※）会社として、平成10年に設立された。旅客運輸を開始したのは平成12年3月からであり、当初より天草―福岡間3往復、天草―熊本間1往復の路線を運航している。平成20年11月現在、上記の路線に加え熊本―神戸間1往復の路線を運航している。

コミューター計画によれば、当時策定されていた「熊本県の90分構想」（県下の全ての地域と熊本市を高速交通により90分以内で結ぶ構想）の一環として、県内で唯一の高速交通体系の空白地域という社会的ハンディを解消するために天草空港整備を行うことが目的として掲げられている。また、同計画によれば空港整備の効果として以下の事項が掲げられている。

#### ①交流活動圏の拡大

天草空港の開港により阿蘇くまもと空港（正式名称「熊本空港」）、福岡空港への所要時間が短縮され、天草と都市圏を結ぶあらゆる場面で地域交流圏を拡大することができる。

#### ②地域活力の向上

交通アクセスの利便性が向上することで、観光客の増加、企業誘致条件の向上、経済活動の広域化と産品の高付加価値化が可能となるなどの効果が見込まれ、地域活力の向上につながる。

#### ③緊急時への対応

地域内では対応できない救急医療を必要とする患者の搬送や防災対策等に対応した高速交通手段の確保は必要不可欠である。また、天草空港を阿蘇くまもと空港の補完、中継拠点として利用することで天草地域だけでなく県内全域での防災効果の向上が期待される。

#### ④地域生活の改善

陸路による交通ルートが限られているため時期によっては県内随一の渋滞地帯となっているが、空路確保による渋滞緩和が可能となり地域生活が改善する。

コミューター計画ではこれらの効果を得る手段として高速交通インフラ整備を早急に実施するために、投資額、期間から見て航空路の開設が当面最も現実的であると結論づけられている。

天草エアラインはこのような目的を達成するため、天草空港を利用する航空機の運航会社として設立された。

#### ※コミューター航空とは

全国の地域航空システムについて調査を行っている「全国地域航空システム推進協議会」によると、法律上明確な定義が存在しているわけではないが、「客席数が100以下、又は最大離陸重量が50トン以下の航空機を使用する航空輸送事業」をコミューター航空と定義している。



天草エアラインが所有している航空機  
DHC-8-103 型機



天草空港正面



天草空港内部品格納庫付近から  
管制塔方向を望む風景  
(写真はすべて平成 20 年 11 月末撮影)



予約受付などを行う、天草エアライン事務室の様子

## 2. 会社の概要

No.	項目	内容																																										
1	本社所在地	天草市五和町城河原1丁目2080番地5																																										
2	所轄部署	熊本県 地域振興部 交通対策総室																																										
3	設立	平成10年10月12日																																										
4	資本金	499百万円 ※主要株主の構成 熊本県 266,000千円 53.3% 天草市 114,400千円 22.9% 苓北町 6,000千円 1.2% その他26社 99,000千円 19.8%																																										
5	代表者	代表取締役 尾形 禎康																																										
6	社員数	社員40名、嘱託社員5名、契約社員13名																																										
7	就航路線	天草⇄福岡：1日3往復6便 天草⇄熊本：1日1往復2便 熊本⇄神戸：1日1往復2便																																										
8	所有機材	カナダ ボンバルディア社製 DHC-8-103型（客席数39席） 1機																																										
9	財務状況 (単位：千円)	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成15年度</th> <th>平成16年度</th> <th>平成17年度</th> <th>平成18年度</th> <th>平成19年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総資産</td> <td>535,581</td> <td>434,503</td> <td>423,133</td> <td>375,539</td> <td>356,369</td> </tr> <tr> <td>純資産</td> <td>395,160</td> <td>335,313</td> <td>308,142</td> <td>193,542</td> <td>111,184</td> </tr> <tr> <td>売上高</td> <td>735,366</td> <td>775,623</td> <td>834,738</td> <td>840,034</td> <td>838,685</td> </tr> <tr> <td>営業利益</td> <td>▲84,144</td> <td>▲64,248</td> <td>▲24,887</td> <td>▲120,025</td> <td>▲120,541</td> </tr> <tr> <td>経常利益</td> <td>▲83,430</td> <td>▲63,667</td> <td>▲24,721</td> <td>▲119,823</td> <td>▲121,264</td> </tr> <tr> <td>当期純利益</td> <td>▲71,926</td> <td>▲59,847</td> <td>▲27,170</td> <td>▲114,600</td> <td>▲82,358</td> </tr> </tbody> </table>		平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	総資産	535,581	434,503	423,133	375,539	356,369	純資産	395,160	335,313	308,142	193,542	111,184	売上高	735,366	775,623	834,738	840,034	838,685	営業利益	▲84,144	▲64,248	▲24,887	▲120,025	▲120,541	経常利益	▲83,430	▲63,667	▲24,721	▲119,823	▲121,264	当期純利益	▲71,926	▲59,847	▲27,170	▲114,600	▲82,358
	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度																																							
総資産	535,581	434,503	423,133	375,539	356,369																																							
純資産	395,160	335,313	308,142	193,542	111,184																																							
売上高	735,366	775,623	834,738	840,034	838,685																																							
営業利益	▲84,144	▲64,248	▲24,887	▲120,025	▲120,541																																							
経常利益	▲83,430	▲63,667	▲24,721	▲119,823	▲121,264																																							
当期純利益	▲71,926	▲59,847	▲27,170	▲114,600	▲82,358																																							

※参考：天草空港の概要（同空港 HP より）

No.	項 目	内 容
1	所在地	天草市五和町城河原1丁目2080番地5
2	所轄部署	熊本県 土木部 港湾課 (飛行場面管理業務、航空保安無線施設保守管理業務、飛行情報提供業務、航空灯火運用業務は財団法人航空機安全運航支援センターに委託)
3	開港	平成12年3月23日
4	施設内容	着陸帯 長さ1,120m 幅120m 滑走路 長さ1,000m 幅30m 誘導路 延長73m 幅18m エプロン 面積90m×40m
5	運用時間	7時40分から20時30分まで
6	飛行場の種類	その他公共飛行場
7	敷地面積	436,597.24 m <sup>2</sup> (公有財産表)
8	価格 (公有財産表)	土地： 3,449,198 千円 建物： 347,340 千円 (ターミナルビル、電源局舎等)

### 3. 就航路線の状況

	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度
利用者数 (人)	76,161	83,484	85,594	84,315	82,299
路線別					
天草ー福岡	65,093	62,590	59,713	61,689	60,710
天草ー熊本	11,068	13,533	13,153	13,168	12,700
熊本ー松山	-	7,361	12,728	9,458	8,889
利用率 (%)	60.3	62.7	60.2	55.3	48.6
路線別					
天草ー福岡	65.0	66.9	66.5	59.0	56.1
天草ー熊本	42.4	49.5	48.5	50.4	34.3
熊本ー松山	-	60.3	50.1	43.3	36.8
就航率 (%)	95.4	97.2	95.9	96.3	96.2
路線別					
天草ー福岡	95.6	97.1	95.6	96.3	96.5
天草ー熊本	94.4	97.0	96.0	96.9	95.4
熊本ー松山	-	98.4	97.0	96.3	96.4

※利用率＝旅客人数÷提供座席数

※就航率＝運行回数÷計画便数

・全国の地域航空システムについて調査を行っている「全国地域航空システム推進協議会」(全地航)が公開している平成 17 年度のデータによると、コミューター航空の利用状況は以下のようにになっている。

(単位：%)

項目	合計	都市間路線	離島路線
コミューター航空の利用率平均	60.3	61.0	58.4
同 就航率平均	96.0	97.5	93.5

- ・利用率については、全体的に低下傾向にある中、天草ー福岡便の利用は比較的高い水準を維持している。
- ・熊本ー松山便は平成 16 年 10 月より就航。翌平成 17 年上半期までは好調であったが、その後利用率が低下したため、平成 20 年 9 月より、新たに熊本ー神戸便を就航し、松山線は休止している。
- ・就航率については、運行機材が 1 機しかない(故障時等の代替機材がない)にも関わらず、ほぼ、全国平均並みの就航率を維持している。

### 4. 従業員状況

(単位：人)

	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度
社員	41	35	34	35	40
嘱託社員	0	8	8	7	4
契約・臨時社員	6	10	12	12	13
合計	47	53	54	54	57

## 5. 財務状況及び取引状況

平成15年度以降5年間の主要財務数値は以下のとおりである。

### 【貸借対照表】

(単位：千円)

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
流動資産	391,773	310,009	304,439	252,577	243,858
(うち、現預金)	304,279	189,072	173,170	91,600	61,675
固定資産	54,446	55,299	76,225	109,756	110,722
繰延資産	89,361	69,193	42,469	13,204	1,787
資産合計	535,581	434,503	423,133	375,539	356,369
流動負債	125,210	82,345	92,917	157,652	153,862
固定負債	15,209	16,844	22,073	24,344	91,323
負債合計	140,420	99,189	114,991	181,996	245,185
資本金	499,000	499,000	499,000	499,000	499,000
利益剰余金	▲103,839	▲163,686	▲190,857	▲305,457	▲387,815
純資産合計	395,160	335,313	308,142	193,542	111,184
負債純資産合計	535,581	434,503	423,133	375,539	356,369

### 【損益計算書】

(単位：千円)

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
売上高	735,366	775,623	834,738	840,034	838,685
売上原価	674,364	689,950	745,498	861,342	865,290
売上総利益	61,001	85,672	89,240	▲21,308	▲26,605
販売費・一般管理費	145,145	149,921	114,127	98,717	93,935
営業利益	▲84,144	▲64,248	▲24,887	▲120,025	▲120,541
経常利益	▲83,430	▲63,667	▲24,721	▲119,823	▲121,264
特別利益	124,156	6,066	-	7,251	52,353
特別損失	112,201	-	-	-	11,269
税引前当期純利益	▲71,476	▲57,600	▲24,721	▲112,571	▲80,181
当期純利益	▲71,926	▲59,847	▲27,170	▲114,600	▲82,358

- ・平成15年度は、運行開始後最初の重整備（11日間）及びエンジントラブル（5日間）などによる突発的な改修費用等が発生し、これに対する保険金収入を特別利益に計上するとともに、取得したエンジンの圧縮損を特別損失として計上している。また、重整備費用は繰延資産として処理されている。

### 【主要経費の状況】

(単位：千円)

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
売上原価					
労務費	263,332	255,889	301,144	309,278	285,392
燃料費	75,952	87,513	114,203	136,935	159,474
整備費	68,670	87,606	80,247	148,793	178,645
地上業務委託費	133,949	150,535	122,665	127,368	135,985
訓練費	12,504	7,042	2,987	15,893	33
その他	119,957	101,365	124,252	123,075	105,761
合計	674,364	689,950	745,498	861,342	865,290
販売費・一般管理費					
人件費	86,421	92,648	57,662	43,432	41,631
訓練費	500	21	-	-	-
その他	58,224	57,252	56,465	55,285	52,304
合計	145,145	149,921	114,127	98,717	93,935
訓練人員（人）	3	2	1	4	0
売上高人件費比率(%)	47.56	44.94	42.98	41.99	38.99
売上高燃料費比率(%)	10.33	11.28	13.68	16.30	19.01
売上高整備費比率(%)	9.34	11.29	9.61	17.71	21.30

- ・人件費は、経営状況が厳しいこともあり、ここ3年は削減努力が行われている。
- ・平成17年度において、販売費・一般管理費が大幅に減少しているが、主に従業員の退



職と新規採用に伴う、人件費一人当たりの減少によるものである。

- ・原油価格高騰の影響により、燃料費は急激に増加している。
- ・所有機材の飛行時間に応じて、部品・消耗品の交換頻度も増えることにより、整備費は増加傾向にある。平成 18 年度及び平成 19 年の急激な増加はそれぞれ重整備、及びランディングギアの交換によるものである。
- ・平成 18 年度に機長の退職により乗務員が不足したことから、パイロットの新規採用・訓練を行ったことにより、訓練費が増加している。

## 6. 熊本県との間の取引

(単位：千円)

	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度
県出資金 (期末残高)	266,000	266,000	266,000	266,000	266,000
(県からの収入)					
支出補助金	-	-	-	-	34,902
防災ヘリ受託費	72,315	76,163	78,354	76,962	77,175
(県に対する支払)					
天草空港着陸料	6,988	6,662	6,435	7,143	7,903
天草空港停留料	666	670	688	680	694
天草空港事務所賃借料	4,688	4,701	4,701	4,701	4,701
阿蘇くまもと空港格納庫使用料	169	191	202	214	225

- ・防災ヘリ受託費：熊本県の防災ヘリ「ひばり」の運航／整備を会社に委託している。
- ・航空機が天草空港を利用する際の着陸料について、天草エアラインが運航する航空機については平成 12 年度分を免除。平成 13 年度より 3 分の 2 に減額した金額を徴収している (平成 20 年度より 8 分の 1 に減額幅を拡大)。
- ・平成 19 年度の支出補助金は、機体整備費の一部について県が補助を行ったものであり、その他地元市町村の補助額が 17,623 千円 (補助総額 52,353 千円) ある。

※参考：熊本県が負担している天草空港運用に係る経費等

	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度
管理運営費	233,857	228,784	206,423	209,612	205,877
(うち、外部委託費)	95,182	94,015	92,173	89,985	89,145
修繕費	-	-	2,940	4,532	4,685
人件費	75,021	73,111	68,306	71,561	74,212
合 計	308,878	301,895	277,669	285,705	284,774
職員数 (事務職)	4	4	4	5	5
(技術職)	5	5	5	5	5

- ・外部委託費は、財団法人航空機安全運航支援センターに対して委託している空港管制業務の委託費である。
- ・平成 18 年度の人員数増加は、地元天草市からの研修生受け入れによるものである。研修生は平成 19 年度の事務職、技術職にもそれぞれ 1 名ずつ含まれている。

### Ⅲ. 監査の結果と意見

#### 1. 会社の内部管理に関する事項

##### (1) 棚卸資産の2重計上について

天草エアラインの棚卸資産には航空機の整備に使用される消耗部品及び機内で使用される消耗品等が計上されている。平成20年3月末時点での貸借対照表残高は115,086千円である。

このうち整備用消耗部品についてはソフトウェアを用いて受払管理が行われており、当該ソフトウェア上で把握された期末棚卸額をもって整備用消耗部品の期末貸借対照表価額が計上されている。



部品収納庫の様子。部品は決められた棚に整然と整理整頓され、実物の管理状況自体は良好である

NO	PIN	NOMEN	REMAIN (QTY)	DATE	NAME	ODR DATE	ODR NAME
1	AN980-416L	WASHER	200	03/01/01	間所	03/01/10	稲澤
2	47-1329	SEAL ASSY	2	03/01/22	木村		
3	47-1329-20	SEAL ASSY	1	03/01/22	木村		
4	47-1329-21	SEAL ASSY	0	03/01/22	木村		
5	47-1329-22	SEAL ASSY	0	03/01/22	木村		
6	47-1329-23	SEAL ASSY	0	03/01/22	木村		
7	47-1329-24	SEAL ASSY	0	03/01/22	木村		
8	47-1329-25	SEAL ASSY	0	03/01/22	木村		
9							
10							
11							
12							

部品払い出しの記録簿。部品棚のエンドごとに上記のような払出票が貼付されており、払い出しの都度、記載が行われている。

整備用消耗部品の平成20年9月30日現在の一覧表を入手し内容を閲覧したところ、保管場所、名称、番号、在庫数量、平均単価、合計金額の全ての項目において同一内容で登録されている部品が散見された。同一内容の登録が複数存在する原因は、ソフトウェアの更新時に誤って二重登録されていたことによる。

部品の購入記録、棚卸の結果をソフトウェアに更新する際に、基礎データとのチェックが行われていないなど、会社の内部統制に問題があるために生じたミスであると考えられる。

二重登録されている部品は25アイテム、金額は8,695,021円であった。

#### 【改善】

当該ソフトウェアの残高は平成20年9月末中間決算時に上書きされており、平成20年3月末時点での残高一覧は不明であったが、半年間の仕入状況から考えて上記の金額に近い数字が過大計上となっていたものと推定される。ソフトウェア上の残高を正しく修正し、適正な期末棚卸資産金額の計上を行うとともに、実地棚卸の結果をシステムに反映させた後、結果について棚卸担当者がチェックするといった内部統制の整備・運用が必要である。

##### (2) 棚卸資産に係る会計方針の記載について

整備用消耗部品についてはソフトウェアを用いた受払管理が行われており、当該部

分に係る期末棚卸資産の評価は移動平均法で算出されているが、「重要な会計方針」に記載された棚卸資産の評価方法は最終仕入原価法となっており、実態と乖離している。

#### 【改善】

実際の評価方法に即した会計方針の記載に改める必要がある。

#### (3) 棚卸資産に含まれる重要部品の会計上の取扱いについて

航空機に係る部品の取扱いについて、天草エアラインは平成17年度中に会社の会計方針として「整備部品費用の会計上の取り扱いについて」を新たに定めており、以来当該方針に基づき会計処理を行っている。処理方法の概要は以下のとおりである。

- ① エンジン、プロペラ等の主要予備部品は購入時に固定資産として計上し、購入時から耐用年数8年で算定された減価償却費を計上する。
- ② 20万円以上の単体部品で耐用年数が3年以上の部品は、たな卸資産として計上し、取り付け時に固定資産に振替える。振替後から耐用年数8年で算定された減価償却費を計上する
- ③ 20万円未満の部品やその他消耗品については、たな卸資産として計上し使用時に整備費として処理する。

上記の様に処理した結果、天草エアラインの帳簿上、②に該当する部品が貯蔵品として平成20年3月末現在約50百万円計上されている。

#### 【意見】

貯蔵品とは、消耗品のうち未使用のものを資産として計上する科目であるが、②に該当する部品は、一般的な消耗品とは異なる。

これらの部品は、旅客機にすでに取り付けてある部品に不具合が生じた場合に、ただちに新しい部品と交換し、運航可能な状態にするために常備するものである。つまり、各部品の保有自体が事業上不可欠と考えられ、それ自体、事業の用に供していると考えられる。

したがって、未使用の資産として貯蔵品に計上することには問題がある。

航空機に取り付けた部品を、資本的支出として取り扱う場合の考え方としては、以下のものが参考になると考えられる。

(法人税法基本通達7-1-4の2)

例えば航空機の予備エンジン、電気自動車の予備バッテリー等のように減価償却資産を事業の用に供するために必要不可欠なものとして常備され、繰り返し使用される専用の部品（通常他に転用できないものに限る。）は、当該減価償却資産と一体のものとして減価償却をすることができる。

ここでの考え方は、部品の故障に備えて予備として保管され、機体に取り付けてある部品にトラブル等があった場合に予備品と交換した上で、故障品を修理・再利用する場合などは、それらの交換用部品を含めた航空機を一種の総合資産として捉え、部品を含めた航空機のサービス提供能力を資産とみるというものである。

この考え方に基づいた場合、上記②で定義されている部品については購入時に貯蔵品としてではなく、固定資産に計上する方法が妥当であると考えます。

#### (4) 固定資産に計上されるべき「航空機」の減価償却について

天草エアラインが使用する航空機（ボンバルディア社製DHC-8-103型）は自社で購入し、所有しているが、購入原資は熊本県からの補助金によっている。このため天草エアラインでは購入した航空機等の取得原価 2,357,029 千円について法人税法で認められた圧縮記帳を行っており、航空機の簿価は開業初年度から5円となっている。

これとは別に、上記（3）に示した会社の会計方針に基づき処理した結果、平成17年度以降、航空機に取り付けられた重要部品が固定資産「航空機」として計上されており、平成20年3月末貸借対照表には58,807,172円が計上されている。

ここで、重要部品の減価償却費について、天草エアラインでは重要部品の「取り付け時」から開始していることから、本来減価償却を開始すべき時期である部品の「購入時」との差異が生じている。

これにより、減価償却費の計上が翌期以降に繰り延べられ、資産の計上も過大となっている。

#### 【意見】

平成20年3月末現在、航空機として計上されている部品のうち、償却の開始時期が部品取得時ではなく機体取付時になっていることにより、過年度分減価償却費660千円の計上が不足しており、資産の計上額も過大となっている。

また、(3)で述べた貯蔵品に計上されている重要部品についても同様に、購入時に固定資産として計上されておらず、減価償却費も計上されていないことから、過年度分減価償却費33,712千円の計上が不足しており、資産の計上額も過大となっている。

#### (5) 電話加入権について

往査時の資料等を元に予測される、会社の保有する電話回線数は以下のとおりである。

- ・電話会社からの請求書で確認できた回線数：32回線
- ・電話会社選択サービス（マイライン）に登録されている回線数：23回線

帳簿上、電話加入権として2百万円が計上されているが、何回線を保有しているのか、実際に稼働している回線がいくつあるのが正確に把握されておらず、遊休のまま使用されていない回線に係る加入権が資産として過大に計上されている可能性が考えられる。

#### 【改善】

実際には、加入権の種類等により回線数＝加入権の数とはならない可能性はあるが、電話会社等と協議の上、会社名義に保有している回線と種類のたな卸を実施し、可能な限り加入権の保有状況を整理すべきである。

#### (6) 開発費、およびその他の繰延資産の計上について

平成20年3月末現在の貸借対照表には、1,787千円が開発費として繰延資産の部に

計上されている。これは平成 16 年度に松山線を就航した際に要した営業所の開設費用等（当初計上額 5,959 千円）について、繰延資産として計上・償却したものの残額である。

過去には、重整備（一定の飛行時間ごとに必要であり、機材の運航を 2～3 週間停止して実施）の費用についても「その他の繰延資産」として計上されていたこともあり、その際は 4 年間で償却を行っている。

#### 【改善】

繰延資産の会計処理については、当時の商法施行規則において、新市場の開拓等のために支出した費用については開発費として繰延資産としての計上が認められている。

しかし、就航路線の追加・変更に伴う営業所等の開設費用の発生は、通常の会社でいえば営業基盤の拡大に伴う営業所、支店の設置費用と考えられ、よほど大規模のものでない限り、新市場の開拓といえるものではない。

したがって、当該費用は会社の事業遂行上、経常的に発生するものと考えられ、「新市場の開拓」といえるほどのものであるか疑問である。

また、重整備費用の繰延資産計上についてはそもそも旧商法施行規則が限定的に列挙していた繰延資産のいずれにも合致しない。

（参考）旧商法施行規則で計上が認められていた繰延資産

創立費：会社の設立に必要な、定款作成、登記等に要した費用

開業費：会社の成立後、実際に営業を開始するまでに要した費用

開発費：市場の開拓、新技術又は新経営組織の採用のために要した費用。ただし、研究開発費に該当するものを除く

新株発行費：新株発行のために要した費用

社債発行費：社債発行のために要した費用

社債発行差金：社債を割引発行した場合における、発行額と償還額の差額

建設利息：旧商法の規定により、設立後、配当が可能となる程度の利益が出るまでの間、株主に対して支払うことが認められた利息の額

なお、平成 16 年の会社法施行に伴い、繰延資産の計上は「公正な会計慣行」に従うものとされ、現在では上記の項目のうち社債発行差金及び建設利息が繰延資産の範囲から外れている。

本来、発生時に費用として処理すべきものが資産として繰延べられ、資産も過大に計上されている。

少なくとも、重整備費用については、前述（４）のように固定資産に計上されるものを除き、今後は発生時の費用として計上する必要がある。

現在は「公正な会計慣行」として繰延資産に関する会計基準が公表されている。したがって今後は、以下に示す会計基準に示されているとおり、新規路線開業時に要した費用についても、原則として発生時に一括して費用処理すべきである。

＜「中小企業の会計に関する指針」（平成19年5月2日、企業会計基準委員会等）

繰延資産の項目より＞

創立費、開業費、開発費、株式交付費、社債発行費、新株予約権発行費は、原則として費用処理する。なお、これらの項目については繰延資産として資産に計上することができる。

＜「繰延資産の会計処理に関する当面の取扱い」（平成18年8月11日、企業会計基準委員会）3. (5)より＞

開発費は、原則として、支出時に費用（売上原価又は販売費及び一般管理費）として処理する。ただし、開発費を繰延資産に計上することができる。

#### （7）会計方針の変更について

平成15年に実施した重整備の費用について、天草エアラインでは「その他の繰延資産」として計上していた。しかし、平成18年の重整備の際には、一部を有形固定資産に計上し、残りを整備費用に計上する処理に改めている。

#### 【改善】

同一の事象につき、異なる会計処理を採用しているため、会計方針の変更として計算書類に注記すべきであったが、これが行われていない。

今後、同一の内容の取引について、従前と異なる会計処理を採用する場合には、会計方針変更の概要を計算書類に注記すべきである。

#### （8）役員退職慰労引当金の計上について

一般的な会計の基準によると、将来支払うことが見込まれる役員退職慰労金については、引当金を計上し、役員の内任する期間にわたって費用を計上するべきとされている。

現状、天草エアラインには「役員報酬規程」と「役員退職慰労金支給規程」が整備されている。これに基づき常勤役員（非常勤役員は支給対象外）が退任した場合には、役員退職慰労金が支払われ、その期の特別損失として計上されており、引当金の計上はされていない。

したがって、毎期発生しているはずの負債・費用の額が過少となっている可能性がある。

#### 【改善】

引当金とは、別表に記載する要件に該当する場合、費用とともに対応する負債を「〇〇引当金」として計上するものである。役員退職慰労金について、別表記載の要件を満たすかを検討した場合、以下のとおりとなる。

アについて、慰労金の支給は役員の内任という当期以前の事象に起因して発生するため、これを満たしている。

イ、ウについて、役員の内任時（死亡による退任も含む）には、背任等特別の事情がない限り、慰労金を支給することとなっているため、これを満たしている。

エについても、慰労金支給規定に具体的な計算方法が明記されているため、見積も

りは容易である。

したがって、現在在職中の役員に対する退職慰労金の支給見込み額については、上記要件のすべてを満たすため、これを「役員退職慰労引当金」として計上すべきである。

これにより、各年度末において負担すべき負債の額が正しく計上されるとともに、退職慰労金支給にかかる費用の計上が、在任中の各事業年度に分散されるため、損益の期間比較もしやすくなる。

なお、平成 20 年 3 月末現在において、支給規定に基づき計算したところ、引当計上すべき金額は 1,258 千円となる見込みである

<別表：引当金計上の要件>

- |                           |
|---------------------------|
| ア. 当期以前に発生した事象に起因する費用であって |
| イ. 来季以降実際に支出が行われるもののうち    |
| ウ. 発生の可能性が高く              |
| エ. 支出額を合理的に見積もることが可能であるもの |

(9) 修繕引当金の計上について

天草エアラインが保有する機体はおよそ 3 年に 1 度（正確には飛行時間 5,000 時間ごとに）重整備（C チェック）が必要である。

前回平成 15 年度に重整備を実施した際には、前述（4）のとおり、いったん繰延資産に計上し、整備後の事業年度に費用を配分していた。

（下の写真は部品格納庫内整備ブースにおける実際のエンジン整備の様子）



しかし、重整備の発生は「飛行 5,000 時間ごと」と法律で定められていることから、重整備の効果が後の年度に及ぶというよりは、機体の購入後（あるいは前回の整備の完了後）、次回の重整備までの飛行時間に応じて、整備費用が発生するものと考えることが妥当である。

したがって、本来発生しているはずの負債・費用が、各期の決算で計上されていないため、負債・費用が過少計上となっている。

## 【意見】

当社の場合、機体を1機しか所有しておらず、重整備の生じる年度には他の年度と比べて著しく整備費用が増加する傾向にあり、その影響も大きい。そのため引当金を計上することを検討する必要があるものと考えられる。

そこで、役員退職慰労金と同様、別表に記載した引当金の要件を満たしているかを検討する。

アについては、航空機の運航という当期以前に発生した事象に起因して発生する費用であると考えられるため、これを満たしている。

イ、ウについて、重整備は法定された整備であり、機体の更新を行わない限り発生することは確実であるため、これを満たしている。

エについては、次回の整備費用を事前に見積もることは困難であるものの、過去の実績をもとに最低限必要と考えられる整備費用を予測することは可能である。

したがって、現在運用中の航空機に関する次回重整備費用の発生見込み額については、上記要件のすべてを満たすため、これを「航空機修繕引当金」として計上すべきである。

仮に平成15年度と平成18年度に実施した整備費用を基準に、その平均値が次回（平成20年度実施予定）の重整備でも必要であると考えた場合、

平成15年度	89,000千円	繰延資産として計上された整備費用が、重整備に関連する費用と考えられるため
平成18年度	52,000千円	平成18年度の整備費に含まれる、重整備費用の概算額
上記の平均値	70,500千円	

となり、平成20年度の重整備においても、おおむね70百万程度の支出は見込まれると考えられる。

これを、平成18年7月の重整備終了後、平成20年11月の重整備までの期間で案分して計上した場合、平成20年3月末時点ではおよそ50百万円の引当金が計上されることになる。

### (10) 前受金の管理及び売上の計上について

天草エアラインは、搭乗チケットを販売した場合、いったん前受金として計上し、実際に乗客が搭乗した際に回収したチケットをもとに、売上に振り替える処理を行っているが、振り替えた後の残高について内訳明細の検証を行っていない。

また、旅行代理店がチケットを販売した場合、売上明細をもとに売上を計上しているが、代理店によっては乗客の搭乗日の記載がない代理店があるにもかかわらず、明細に記載されている売上額をそのまま売上計上している場合がある。

結果として前受金の残高と売上の期間帰属が適切でない可能性がある。

## 【意見】

現状、会社が作成している前受金の内訳明細では、詳細な管理は難しいため、前受金の計上日付、顧客の搭乗予定日等を明細の中でできるだけ細かく管理できるように



し、売上の計上に関しても、入金単位ごとではなく、飛行機への搭乗単位ごとに行う必要がある。

## 2. 現状の経営状態

### (1) 純資産の状況について

平成 20 年 3 月末時点での天草エアラインの貸借対照表によれば、同日現在の純資産額は 111,184 千円となっている。

しかし、前述のとおり、同日現在の貸借対照表には修正すべき点が見受けられる。要修正点をまとめると以下のとおりとなる。

(単位：千円)

項目	貸借対照表計上額	修正後金額	修正金額
資産の減少項目			
固定資産に計上された修繕費	58,807	58,147	▲660
貯蔵品の二重計上	64,484	55,789	▲8,695
予備部品の償却不足	50,602	16,890	▲33,712
繰延資産の計上	1,787	0	▲1,787
資産減少額合計			▲44,854
負債の増加項目			
役員退職給付引当金の計上	0	1,258	1,258
修繕引当金の計上	0	50,000	50,000
負債増加額合計			51,258

上記の修正額を取り込んだ修正後の総資産額は 311,515 千円、総負債は 296,443 千円となり、修正後純資産額は 14,446 千円である。

### 【意見】

修正後純資産は債務超過寸前まで減少している。平成 13 年 3 月の開業以来常に赤字決算であったため、資本金の 499 百万円を「食いつぶした」状況となっているのは明白であり、経営の安定化のためには上述の資金繰り状況と合わせ、資本増強を図るための早急かつ抜本的な対策を講じる必要がある。

### (2) 資金繰りの状況について

下表のとおり、天草エアラインの保有する資金（現預金）は、毎期末減少の一途をたどっている。

これは、天草エアラインの営業状況が低迷していることが最大の原因であるが、その他にも突発的な整備・運休の発生、乗務員の退職に伴う想定外の新規採用及び訓練費用の増加等が原因としてあげられる。

### < 期末現預金の状況・再掲 >

(単位：千円)

	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度
期末現預金残高	304,279	189,072	173,170	91,600	61,675

ここで、平成 20 年 3 月末の資金残高を見てみると、現金預金で 61,675 千円となっている。これに対して、過去 5 期分の売上原価と販売費及び一般管理費の平均額（減

償却費を除く)は833,949千円であり、これを12で除すると69,495千円となる。また、営業未収金の回転期間等から推定される毎月の必要運転資金は約7千万円程度と考えられる。現状では必要な運転資金をぎりぎりカバーするだけの資金残高となっており、毎月の資金繰りに窮していることが推察される。

一方、平成20年3月末時点での未払金、および借入金の残高を合わせると、202,706千円である。これらの短期金銭債務を返済する原資は営業活動から生み出されるキャッシュフローしかないが、以下に記載しているとおり、過去4年間のキャッシュフローは平成17年度を除き、いずれもキャッシュフロー計算書のとおりキャッシュ不足となっており、短期的には金銭債務を返済できる状況ではない。

＜過去4年間のキャッシュフローの計算書＞ (単位：千円)

項目\年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
税引前利益	▲57,600	▲24,721	▲112,571	▲80,181
減価償却費	30,041	31,619	32,398	23,678
保険金収入	▲6,066	-	-	-
固定資産売却益	-	-	▲7,251	-
固定資産除却損	-	-	-	323
支払利息	-	-	-	944
営業債権増減	▲7,468	1,833	477	▲9,139
棚卸資産増減	▲30,025	▲12,082	▲28,012	▲2,448
未払金増減	▲5,576	17,319	66,534	▲4,369
未払費用増減	▲44,078	-	-	-
その他	10,450	▲903	▲1,433	▲11,794
小計	▲110,322	13,064	▲49,859	▲82,987
利息支払額	-	-	-	▲1,334
法人税等支払額	▲225	▲3,144	▲2,297	▲2,051
保険金受取額	6,066	-	-	-
営業キャッシュフロー	▲104,481	9,919	▲52,157	▲86,373
有形固定資産取得	▲9,726	▲25,692	▲36,580	▲12,851
固定資産売却収入	-	-	7,251	-
差入保証金支払	▲1,000	▲129	303	▲600
出資金支払	-	-	-	▲100
版権の取得	-	-	▲387	-
投資キャッシュフロー	▲10,726	▲25,821	▲29,412	▲13,551
長期借入による収入	-	-	-	70,000
財務キャッシュフロー	-	-	-	70,000
現預金増減	▲115,207	▲15,902	▲81,570	▲29,925
期首現金	304,279	189,072	173,170	91,600
期末現金	189,072	173,170	91,600	61,675

### 【意見】

現状の財政状態であれば、年間の資金不足が約100百万円、借入金の返済資金約70百万円及び支払期日を延ばしている外部業者への支払資金約140百万円の合計約300百万円の資金補助が必要と考えられる。

### 3. 行政コスト計算について

行政コスト計算を行うにあたって、天草エアラインが天草空港を拠点として旅客機を

運行していること、天草空港には天草エアライン以外の航空会社は乗り入れを行っていないことを考慮すると、両者のコストが一体となって、旅客機運航サービスを県民に提供するコストであると考えられる。そこで、

- ①天草空港の運営、維持管理に必要なコストを「人に係るコスト」「物に係るコスト」として集計し、天草空港に係る行政コストを算出する
  - ②①のコストに天草エアラインの税引前当期純利益を加味して、航空路線を維持するための行政コスト総額を算出する
- という方法により、行政コスト計算を行った。

<行政実施コスト計算書>

(単位：千円)

	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度
(行政コスト)					
I 人に係るコスト					
県職員人件費	75,021	73,111	68,306	71,561	74,212
団体職員人件費	-	-	-	-	-
退職給付費用	6,575	6,408	5,987	6,272	6,504
小計	81,596	79,519	74,293	77,834	80,717
II 物に係るコスト					
外部委託費	95,182	94,015	92,173	89,985	89,145
維持管理費	138,674	134,768	117,189	124,159	121,417
減価償却費	357,063	364,307	364,307	364,307	335,188
小計	590,920	593,091	573,670	578,451	545,750
空港コスト合計	672,517	672,610	647,963	656,285	626,468
キャッシュフローコスト	315,453	308,303	283,656	291,978	291,279
年間利用人数	76,161	83,484	85,594	84,315	82,299
利用者 1 人当たりコスト(円)	8,830	8,056	7,570	7,783	7,612
III その他のコスト					
航空路線維持コスト	58,964	45,375	12,694	99,831	119,010
空港・路線維持コスト合計	731,481	717,985	660,658	756,116	745,478
キャッシュフローコスト	357,882	323,637	264,731	359,411	386,611
年間利用人数	76,161	83,484	85,594	84,315	82,299
利用者 1 人当たりコスト(円)	9,604	8,600	7,718	8,967	9,058

(前提条件)

①減価償却費

残存価額：撤去費用等を考慮してゼロとする。

耐用年数：「減価償却資産の耐用年数等に関する省令（昭和 40 年 3 月 31 日大蔵省令第 15 号）別表による「耐用年数」を使用

償却方法：定額法

減価償却費の計算には、県の補助金等や保険金等で圧縮記帳され、会社の帳簿上減価償却費が計上されていない航空機本体やエンジンの減価償却費相当額、および空港の造成事業費の減価償却費相当額を含んでいる。

②その他のコストには、天草エアラインの税引前当期純損失（防災ヘリ受託収入、補助金収入、着陸料の支払等、県との取引金額を除く）を「航空路線維持コスト」として加味している。

③キャッシュフローコストは「差引行政コスト」から「減価償却費」及び「航空路線維持コスト」に含まれる減価償却費を差引いた金額である。

(コメント)

- ・減価償却費のうち主なものは空港の建設費（年間約 54 百万）、航空機の償却費（年間約 280 百万）である。
- ・空港とエアラインの運営を一体としてみた場合、減価償却費のほか、特に維持管理費（空港の維持管理費、航空路線維持コストに含まれる機体整備費等）が多くを占める。空港の維持管理費用は、滑走路等の維持管理費用、航空管制灯火に用いる電気代、施設の修繕費用などである。
- ・平成 17 年にコスト削減策として設備保守内容の見直しを行い、一旦維持管理費が減少しているが、平成 18 年以降、老朽化した設備の修繕費用を計上したため、再度増加している。
- ・当初は空港の維持管理費や外部委託費がキャッシュフローコストの大半を占めていたが、機体の経年化に伴い整備費用が増加したこと、燃料費が高騰したこと等から、平成 19 年度は航空路線維持コストが空港の維持管理費や外部委託費を上回るようになってきている。
- ・利用者一人当たりのコストについても、平成 17 年度をピークに利用者数、天草エアラインの損益とも悪化していることから、増加している。

#### 【意見】

現状、天草空港の運営経費は設置者である熊本県が全額負担しており、天草エアラインに必要な補助等を行う場合も熊本県及び地元市町が負担している。

これによると、天草空港の年間の運営費用のみのキャッシュフローコストが約 300 百万円支出されていることになり、空港造成時の費用や付属する施設の減価償却費を含めると、年間の行政コストは 600 百万円を超える。さらに、天草エアラインの赤字分を、路線の維持に必要な機体の整備、運航費用と考えるならば、行政コスト（空港・路線維持コスト合計）は年間 700 百万円を超えることになる。

このように、熊本県は天草空港の運営費と天草エアラインの補助に多額の資金を負担している。この熊本県の負担額が適正なものなのか、自治体間での負担割合が適正なのかについて再検討する必要がある。

#### 4. 監査結果の総括（まとめ）

天草エアラインは熊本県及び周辺自治体を中心となって出資し設立された第3セクター方式の航空会社であるが、組織としては株式会社である。

したがって、その経営に関しては他の一般営利企業と同様、事業に必要な経費は法人自らが負担し、利益を獲得するためにそれに見合う収益を顧客から獲得し、継続的に利益を得られる体質にすることが原則である。また、その会計に関しては一般的な営利企業の会計基準が適用され、利害関係者に対し開示されなければならない。

今回の監査では、天草エアラインが適切な会計基準に沿って会計処理を行い、その結果会社の経営成績、財政状況がどのような状態にあるかを検証した。

##### <監査の結果>

天草エアラインの計算書類上、財務数値に直接影響を与える事項をまとめると以下のとおりである。（項目番号は指摘事項の番号）

項目	内容
①棚卸資産の2重計上	費用の過少、資産の過大計上
④固定資産に計上されるべき「航空機」の減価償却について	費用の過少、資産の過大計上
⑥開発費、およびその他の繰延資産の計上	費用の過少、資産の過大計上
⑧役員退職慰労引当金	費用・負債の過少計上
⑨修繕引当金の計上	費用・負債の過少計上

全体として、計算書類上費用が過少に計上される誤りが目立った。これらの中には社内のチェック体制など内部統制の不備により生じた誤りや、会社の採用する会計方針が一般的な企業会計の基準にそぐわないもの、またその適用自体が行われていなかったものなど、それぞれ原因が異なる。

ただ、いずれの原因にせよ、計算書類は会社の株主他、利害関係者が会社の状況を把握するために重要な情報であるため、一般的な会計の基準や会計慣行に従った、適切な会計処理および計算書類の作成が求められる。

上記の修正結果も含め、会社の財務状況を検討した結果、天草エアラインの財政状態は債務超過寸前に陥っている。

また、当初想定した以上の整備費及び、燃料費の高騰などにより支出の増加、さらに路線の利用率の低下による収入の減少から業績は低迷し、運営資金の確保においても厳しい状態が続いており、今後も改善の見通しが立たない状況である。

まずは会社の正確な財政状況を把握するとともに、財政状態の改善のためには減増資を含めた資本増強策の検討、資金面については会社の自助努力による収益・費用の改善計画と、当面の運営資金に対する自治体からの支援も検討する必要がある。

## IV. 監査結果に添えて提出する意見

### 1. 天草エアラインの現状

現状における天草エアラインの運営には種々の制約や問題点が存在しており、それらが結果的に赤字となって現れていると考えられる。

#### (1) 収益面での問題

##### ① 路線編成の問題

熊本―天草便は天草空港から阿蘇くまもと空港への出発時間が午前 10 時 15 分、到着時間は午前 10 時 35 分であり、阿蘇くまもと空港から天草空港への出発時間が午後 2 時 40 分となっている。天草から熊本へ行く場合、往路便到着と復路便出発までの間は 3 時間しかない。機材が 1 機しかない上、福岡便と神戸便の利便性を考慮して全体のダイヤを組んだ結果やむをえない措置ではあるものの、1 日で利用するには不便である。

熊本―松山便は利用が低迷し、結果的に路線から撤退せざるを得なかった。

福岡―天草便は他の路線と比較すれば好調だが、運行距離等の制約上、便数が増やせない。

##### ② 1 機体制での運航による制約

現在は 1 機のみでの運行体制である。運行できる機体が 1 機しかないため、①のように就航路線も制約され、何らかのトラブルがあった場合には運休となってしまう。また、定期整備の時期には必然的に運休となってしまう、運休時の機会ロスが発生する。

加えて、定時性や定期性が損なわれることによる、信頼性の低下により、旅客利用率の低下にも影響していることが考えられる。

##### ③ 低い利用率

①②の結果として、天草エアラインの利用率低下に影響しているものと考えられる。これを示す資料として、以下に天草エアラインの利用率と他のコミューター航空会社との利用率の比較資料を掲げる。

＜最近 2 年間の他のコミューター航空（離島路線を中心に運行している会社）と、天草エアラインの輸送人員、利用率の比較＞								
航空会社	拠点空港	主な路線	平成 18 年			平成 19 年		
			運行距離 (km)	輸送人員 (人)	利用率 (%)	運行距離 (km)	輸送人員 (人)	利用率 (%)
日本エアコミューター株	鹿児島	鹿児島―奄美 鹿児島―徳之島	13,985	1,530,992	58.2	14,338	1,689,296	57.6
琉球エアコミューター株	那覇	石垣―与那国 那覇―久米島	3,225	242,213	65.0	3,225	260,047	61.6
株北海道エアシステム	新千歳	新千歳―釧路 丘珠―釧路	2,304	161,255	59.0	2,122	144,558	54.8
オリエンタルエアブリッジ株	長崎	長崎―対馬 長崎―鹿児島	909	181,520	54.0	909	180,760	53.1

新中央航空機	調布	調布-新島 調布-神津島	423	44,427	52.8	423	56,144	51.3
天草エアライン機	天草	天草-福岡 天草-熊本	673	84,315	55.3	673	82,299	48.6

出典：天草エアラインのデータを除き国土交通省東京航空局および大阪航空局の統計資料より  
 輸送人員は有償旅客実績。利用率は旅客数÷提供座席数で算出。

(コメント)

- ・上記のうち、他の交通手段がないか、あるいはあったとしても交通の便が悪い地域であるにもかかわらず、観光等で需要の多い地域等を結んで運航している場合、利用率が上昇する傾向にあることがうかがえる。
- ・上記のうち、機材を1機しか所有していないのは天草エアラインのみである。

仮に機体の整備を万全にし、定期的な運行を確保する努力を続けたとしても、乗客の搭乗が少なければ収益の獲得には貢献せず、コストがかさむのみである。天草エアラインの場合、機材が1機しかないなどの制約はあるものの、他社と比べて旅客利用率が低く、収益が伸び悩んでいる主要因となっている。

## (2) 費用面での問題

### ①人件費削減の限界

天草エアラインの売上高人件費比率は、平成15年度で47.56%あったものが、以後の年度は漸減し、平成19年度では38.99%まで低下している。これは天草エアラインの経費削減努力の表れととらえられる。しかし、本来航空事業に従事する従業員には一定の資格要件を必要とするものも多いことから、労働条件を悪化させる形での人件費削減は操縦士をはじめとした人材の流出につながるおそれもある。

### ②法定された機体保守：定期的に多額の保守費が発生する

航空機には航空法で定められた厳格な保守の基準があり、通常でも保守費の負担が大きい。のみならず、一定の飛行時間により重整備を行う必要があるため、運行を行うためには定期的に多額の保守費が発生する。過去5年間の推移をみると売上高整備費比率は平成17年度までは概ね10%前後であったが、平成18年度以降、急激に増加し、20%前後の数字に跳ね上がっている。

また当社の場合、重整備期間に入ると、単に整備費用の負担だけでなく前に述べた機会ロスの発生という問題も抱えている。

以上のように、収益・費用両面において、天草エアラインの経営状況は厳しい状況にある。しかし、このような状況に至った原因は天草エアラインのみにあるとは言えない。

## 2. 当初計画の問題点

そもそも当初熊本県が策定した平成10年に策定されたコンピューター計画（以下「コンピューター計画」とする）において、これらの制約に対する認識が甘かったために、今日のような状況に至ったことも否定できない。以下は当初計画と実績とが大きく異なっているものの例である。

(1) 収益計画について

コンピューター計画の策定時に見積もられた利用率は熊本便で 60%、福岡便で 70%となっていた。これに対し、実際の利用率は熊本便で 45%、福岡便で 62.7% (いずれも過去 5 年間の利用率の単純平均) となっており、当初見込みよりかなり低い実績となっている。

特に平成 19 年度は熊本便で 34.3%、福岡便で 56.1%の利用率となっており、ここ数年の利用率低下が著しい。

(2) 費用計画について

コンピューター計画における当初の整備費は、概ね収入の 12%程度と見積もられており、以後毎年 1%の増加が見込まれていたが、ここには定期的に発生する重整備費用 (3年毎に約 1 億円弱) が加味されていない。このため現実には見込みを大幅に上回る整備費負担が発生しており、経営を圧迫する要因となっている。

これら収支面での問題点以外にも、以下のような問題点がある。

(3) 投資計画について

天草エアラインが運行している機材については法律上、定められた整備と点検を定期的に実施しており、今後もこれを継続していくならば、航空機本体については、10 年を超える長期間の使用が可能である。

反面、経済的には長期間使用することにより生じる機体整備費用の増大等を考慮すると、現在の機体を運用し続けるよりも適当な時期に機体を更新したほうが、結果として運行コストを低くできる可能性が高い。

これらを考慮すると、近い将来に機体の更新投資が必要になると考えられる。

しかし、コンピューター計画では当初 3 年分の収支予測しか見込んでおらず、そこには機体の減価償却費も含んでいない。当初航空機を取得した際の投資を、開業後に得られる収益から回収し、再投資のために留保しておくという考え方が欠けていた。

現行機体の取得原価が約 20 億円強であったことから考えると、現在の当社の財務状況ではそのような投資を行う余地は全くない。

(4) 運航路線の有効性について

コンピューター計画では時間短縮効果を 971 百万円と見込んでいる (時間価値単価 (4,288/時) × 短縮時間 (熊本: 1 時間 50 分、福岡: 2 時間 35 分) × 提供座席数 (熊本、福岡とも 51,246 席/年)) が、実際の輸送数は (提供座席数が見込みよりも多いにもかかわらず) これを下回っている。



### 3. 天草エアラインとしての対応

以上の問題点について天草エアラインは十分に認識しており、会社として対応可能な範囲で経営努力を続けてきている。たとえば「住民割引カード」の発行による顧客の開拓や、委託費の削減、利用率の低かった熊本―松山便を休止し、熊本―神戸便を就航するなど、一定の成果をあげているものもある。

＜参考：平成 20 年 9 月以降の利用率前年比較＞								(単位：%)	
路線 月度	福岡便		熊本便		松山便	神戸便	合計		
	前年度	当年度	前年度	当年度	前年度	当年度	前年度	当年度	
9 月	57.2	57.1	32.0	70.6	37.9	85.9	49.9	66.1	
10 月	53.6	56.7	36.0	61.3	34.2	49.3	47.6	56.2	
11 月	60.0	64.6	64.9	73.6	38.4	62.8	58.2	66.0	
12 月	51.0	52.8	22.3	55.7	34.8	56.8	40.6	54.2	
1 月	51.6	51.0	23.6	49.8	34.6	42.1	41.4	48.9	
2 月	52.3	45.4	24.9	49.4	28.7	46.2	41.6	46.4	

(コメント)

- ・神戸便は9月から運航を開始しており、当初の利用率の好調さは開業効果によるものと思われるが、その後も松山便運航時と比較して利用率は高い水準で推移している。
- ・熊本―神戸便を利用客には、天草への帰省客等が多く含まれており、結果として熊本―天草便の利用率アップにも貢献している。
- ・景気後退の影響をうけ、ビジネスが中心である福岡便の利用率が低下傾向にあるが、全路線合計の利用率は、各月とも前年を上回る実績となっている。

しかし、それ以上の経営改善策を取ろうとしても、第3セクターという性質上から経営の自由度が低く、会社単独では抜本的な対策が取れない環境である。また、法により厳しい制限が課せられる旅客運送事業自体の制約もある。

したがって、今後の天草エアラインをどのような方針に基づき経営していくかは、出資者である熊本県及び地元市町村の考え次第ということになる。

### 4. 自治体としての対応

この点に関して、所管課では地元市町村と共同して天草エアラインの今後のあり方を検討する会合をもっており、当該検討会での結論を待って今後の方針を決定することである。ただし、天草エアラインが現在資金的に苦しいことは十分認識しており、短期、長期両面での資金需要に応える必要があることは認識しているとのことであった。

天草空港開港が地元にもたらした効果は認められるが、上記2.でも述べたとおり、計画当時と現在とでは状況が異なっており、空港と航空路線を保持する意味を再検討する必要がある。

### 5. 今後の課題

#### (1) 空港の利用度についての考察

再検討のための材料の一つとして、他の空港と比較し、天草空港の利用度がどの程

度あるのかを把握することは重要であると考えられる。例として九州域内の他の空港（国際線を就航していない空港）と、天草空港の利用者数を比較した資料を作成した。

空港	周辺人口 (千人) ※	平成 18 年度		平成 19 年度		旅客数平均 ÷ 周辺人口
		旅客 (千人)	対前年比 (%)	旅客 (千人)	対前年比 (%)	
対馬	40	295	▲5.5	287	▲2.6	14.57
壱岐	32	28	▲0.7	31	8.2	1.82
屋久島	13	167	▲4.8	152	▲8.7	22.91
奄美	71	598	▲1.2	576	▲3.7	16.33
喜界	8	78	▲2.7	77	▲1.3	18.15
徳之島	28	161	▲1.4	159	▲0.7	11.39
沖永良部	14	89	▲2.8	87	▲2.9	11.99
与論	5	64	▲4.5	65	0.9	22.12
種子島	35	113	▲3.7	95	▲16.0	5.96
天草	110	74	2.7	73	▲1.9	1.34

出典：国土交通省大阪航空局の統計資料をもとに、人口等のデータを筆者が加筆

- ・周辺人口は、当該空港の所在する島内の自治体人口（天草については天草市と苓北町）について、2008年4月時点の推計値を集計した。
- ・天草空港は、空港種類では「その他公共用飛行場」（設置者が運営費を全額負担）に分類されており、他の空港はすべて「空港法第5条第1項による地方管理空港」（国と自治体とで運営費の負担割合が決められている）に分類されている。

天草空港の場合、設置場所である天草下島が、九州本土との車での往来も可能であり、航空機以外に内地からのアクセス手段がない他の空港と比較することが、必ずしも正しいとは言えない。

それを考慮したとしても、利用者数自体が他の空港と比較して少ないことは、観光客の玄関口としての利用度が他の空港に比べて低いことを示しており、周辺地域人口に対する利用者が少ないことは、地元の足としての利用度も低いことを示している。空港がその効果を十分発揮できていないことが推察される。

## （2）今後の方向性

天草空港の利用目的を、観光客誘致を主眼とするのか、地元の足としての機能と重視するのか、それぞれの場合に分けて経済効果を再度検討し、そのうえで、路線の見直しや機材構成の再検討を行うべきである。

また今後の安定的な経営のためには、監査結果の項でも述べたとおり、以下のような対策が必要である。

### ①財務基盤の確立

当面の課題として債務超過寸前に陥っている純資産の状況を改善する必要がある。

最も一般的な資本増強策は増資であるが、減資等も含めた方法も検討する必要がある。

②毎年の損失及び資金不足への対処

天草エアラインの運営する航空路線の維持を社会的資本と考え、地方公営企業の費用負担と同様に考えるのであれば、効果的な経営を行ってもなお不足する費用は補助金等として関係する自治体が負担することとなる。この場合には、経済効果に見合う負担となっているか、関係自治体相互間での負担割合が適正であるかを検討すべきである。

問題解決の具体的な対策については、県や地元自治体及び周辺住民、地元経済を支える企業など、関係者の議論を経た上で、最終的には空港の設置者であり、天草エアラインの筆頭株主でもある熊本県が判断するほかない。今後、天草エアラインの存続の可能性も含めて問題解決のための対策を検討する必要がある。