

我が国の空港管理システムの財務特性分析*

An Analysis of Financial Aspects of Japan's Airport Administration System*

石倉智樹**・杉村佳寿***・石井正樹***

By Tomoki ISHIKURA**・Yoshihisa SUGIMURA***・Masaki ISHII***

1. はじめに

空港の整備運営制度は、各国それぞれの事情が異なるため、多種多様である。しかし、1987年の英国 BAA plc 民営化以降、世界各地において様々な形で空港民営化への動きが活発化している。特に、BAA plc が示した商業的成功が着目され、収益を生み出す施設として空港が認識されるようになってきたことは、1990年代以降に生じた大きなパラダイム変化と言える。

我が国の空港整備運営制度に目を移すと、2004年4月には我が国で3社目となる成田国際空港株式会社（以下成田会社）が誕生し、2005年には既に民営化空港として位置づけられている中部国際空港の開港が予定されている。これら民営化空港オペレータの先達は、関西国際空港株式会社（以下関空会社）である。関空会社の営業収支は利益を計上しており、この点だけを見れば商業的に成功しているように見える。しかし、関空会社は運営権と同時に空港建設に伴う巨額の負債も引き取り、大きな支払利息のため、慢性的に経常損失を記録している。このように、財務的に大きなひずみを残した経営状態は、決して望ましいとは言えないだろう。

また、首都圏と関西圏ではそれぞれ、管理主体の異なる複数空港が存在する。さらに、羽田と伊丹の管理主体はどちらも国土交通省であり、都市圏内では管理者が異なり都市間

では管理者が同一という複雑な空港システムが形成されている。第三種空港である神戸空港が供用されると、さらに複雑な状況となる。交通政策審議会航空分科会では、「配置的側面からの整備は全国的に見れば概成」と答申がなされており、我が国の空港整備方針は量的拡大から質的充実へと方向転換することが明確になった。これに合わせて、量的な空港供給を前提としていた我が国の空港整備運営制度も、リストラクチャーの検討が必要となる。

筆者らのモチベーションは、我が国の空港整備運営システムを改善するための方向性を模索するという点にある。この目的のために、諸外国のシステムと比較し、我が国の現行制度が置かれた状況を客観的に整理することは、基礎的知見の蓄積として重要な課題である。本研究は、特に、世界の主要な空港管理主体（オペレータ）を対象に、空港管理と財務状況を俯瞰し、日本の空港管理システムの特徴を整理する。

2. 空港整備運営制度レビューのアプローチ

空港管理のシステムが世界的に管理主体の民営化という潮流であることもあり、空港の整備運営システム分析においては、民営化という視点からの事例が多い。例えば添田¹⁾、森ら²⁾は、日本における空港管理の民営化をテーマに、その方策について論じている。Doganis³⁾は、商業的側面に焦点を置いて、空港経営の分析を行っている。

また、Doganis³⁾では、空港の所有・管理のパターンについて、多くの事例分析がなされている。Cavesら⁴⁾は空港計画のプロセスを、

*キーワード：空港計画，空港整備運営，財務分析

**正員，博（情報科学），国土技術政策総合研究所

***正員，工修，国土技術政策総合研究所

（横須賀市長瀬 3-1-1，TEL: 046-844-5032，

E-mail: ishikura-t92y2@ysk.nilim.go.jp）

Graham⁵⁾は空港経営を主眼としたものであるが、これらも世界各国の空港整備運営制度について膨大なレビューを行っている。これらの事例レビュー³⁾⁵⁾においては、主として民営化へのプロセスや民営化方法の分類という視点から包括的な整理が行われている。その視点としては、経営面での評価にウエイトが置かれている。

一方、我が国では用地費等の水準が高いことなどの理由から、他国に比べて空港整備事業の投資費用が大きく、資本調達・負担の方法が最大の懸念材料である。すなわち、空港整備運営システムを議論するにあたり、ストック面にも注目する必要がある。本研究は、このような問題意識の下、バランスシートも含めた財務面から、空港管理システムのレビューを行う。

3. 主要な空港オペレータの財務・経営分析

本章は、我が国の空港管理主体が、世界の空港管理主体と比較してどのような特徴を持つか、財務面から分析する。表-1は、営業収入ベースで世界的に上位である空港管理主体およびアジアの主な空港管理主体について

の財務状況を示す。

表-1のデータは、2002年の各国会計年度における値であるが、未入手あるいはデータが存在しない部分は空欄としており、当該年度データが入手できなかったMABについては直近年度のデータを用いている。また、日本については国土交通省を一つの空港管理主体と見なし、空港整備特別会計の財務諸表⁷⁾から計算した値を、参考値として表-1に含めている。

(1) フロー面の比較分析

収入面の規模という視点から見れば、BAA plc以下のメガオペレータに次いで、成田会社(当時は新東京国際空港公団)、関空会社がそれぞれ6位と7位に位置する。しかし、NAAより上位に位置する空港オペレータは、いずれも複数空港を運営しており、単一空港のオペレータとしては、成田会社と関空会社は世界最大規模の収入を生み出している。空港整備特別会計については、空港使用料収入のみを営業収入として計上しているが、他の空港オペレータと合わせて比較すると、Fraportに次ぐ収入規模であることがわかる。次に、営業利益および純利益という点から

表-1 世界の主要空港管理主体の財務状況

金額単位: 百万USDドル

順位	国	空港管理主体	総(営業)収入	営業利益	営業利益 / 総収入	純利益	純利益 / 総収入	総資産	自己資本	自己資本比率	ROA	ROE	Period to end
1	英国	BAA plc	2953.9	903.9	30.6%	835.5	28.3%	6072	2957	48.7%	14.89%	28.26%	Mar-03
2	ドイツ	Fraport	1807.1	286.1	15.8%	-114.8	-6.4%	3440	1713	49.8%	8.32%	-6.70%	Dec-02
3	スペイン	Aena	1594.3	197.8	12.4%	42.7	2.7%	6807	3866	56.8%	2.91%	1.10%	Dec-02
4	米国	P.A. NY&NJ*	1519.9	282.4	18.6%	220.7	14.5%	24405	13244	54.3%	1.16%	1.67%	Dec-02
5	フランス	ADP	1342.9	123.7	9.2%	10.6	0.8%						Dec-02
6	日本	NAA	1293.0	410.2	31.7%			7843	2482	31.7%	5.23%		Mar-03
7	日本	KIAC	872.3	146.5	16.8%	-128.3	-14.7%	13597	3701	27.2%	1.08%	-3.47%	Mar-03
8	オランダ	Schiphol Group	750.6	240.2	32.0%	133.7	17.8%	2791	1777	63.7%	8.61%	7.52%	Dec-02
9	香港(中国)	AA HK	694.6	109.2	15.7%	64.4	9.3%	6275	4742	75.6%	1.74%	1.36%	Mar-03
10	スウェーデン	Luftfartsverket	559.9	50.9	9.1%	10.9	1.9%	1655	310	18.8%	3.08%	3.51%	Dec-02
12	米国	Chicago DoA	540.9	-4.0	-0.7%			5980	1172	19.6%	-0.07%		Dec-02
13	シンガポール	CAAS	527.1	169.1	32.1%	103.3	19.6%		3373	94.8%	5.01%	3.23%	Mar-03
28	台湾	Taipei CKS	307.6	209.7	68.2%								Dec-02
29	タイ	Airports of Thailand	278.1			171.5	61.7%						Sep-02
33	中国	BCIA	273.2	105.1	38.5%	61.3	22.4%	1161			9.05%		Dec-02
37**	マレーシア	MAB	252.1	68.1	27.0%	47.4	18.8%	791	604	76.4%	8.61%	7.84%	Dec-01
	韓国	IIAC***	442.9	118.4	26.7%	-82.5	-18.6%	4935	1860	37.7%	2.40%	-4.44%	Dec-02
	日本	国土交通省****	1728.4	618.7	35.8%	312.7	18.1%	24820	15455	62.3%	2.49%	2.02%	Mar-03

ROA = 営業利益 / 総資産, ROE = 純利益 / 自己資本

資料元: Airline Business Dec 2003, 各空港Annual ReportおよびWWWサイト

略称一覧

ADP: Aeroports de Paris, NAA: Narita Airport Authority, KIAC: Kansai Int'l Airport Co., AA HK: Airport Authority Hong Kong
Chicago DoA: Chicago Department of Aviation, CAAS: Civil Aviation Authority of Singapore, Taipei CKS: Taipei Chiang Kai Shek Int'l
BCIA: Beijing Capital Int'l Airport, MAB: Malaysia Airports Berhad, IIAC: Incheon Int'l Airport Co.

為替レートは「日本の統計2002」(総務省統計局・統計研修所編)より

*フロー値は空港経営部門のみを、ストックは全部門を対象

**Airline Business誌における2002年度の順位

***IIACのデータはAirline Business誌に掲載されておらず、順位を付けていない

****空港整備特別会計の貸借対照表・区分収支計算書より(空港使用料を営業収入、人件費と業務管理費を営業費用として計算)

空港オペレータの比較（図 - 1 参照）を行う。本分析において純利益とは、資本収入・支出等の営業外収支および特別利益・損失も含めた当期利益のことを意味する。

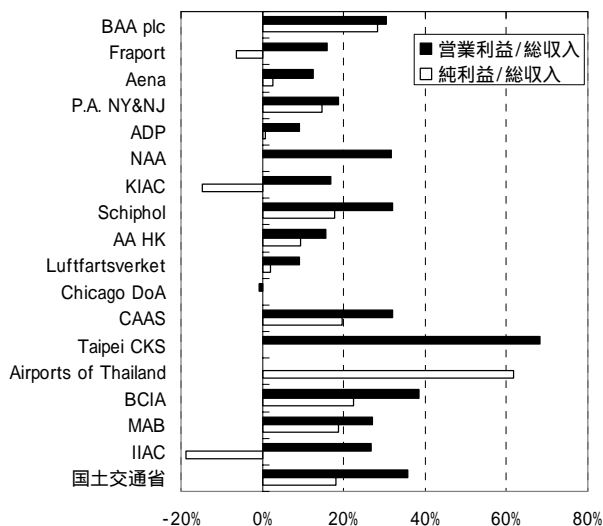


図 - 1 各空港オペレータの利益率

注目すべき点は、BAA plc が極めて高い利益率を示している点である。BAA plc は、免税店等のコンセッション分野について強力な経営能力を持つことで知られており、そのことが財務面にも顕著に示されている。

市の行政組織の一部であるシカゴ市航空局 (DoA) を除き、全ての空港管理主体が正の営業収支を示しているが、純利益については、Fraport、関空会社、IIAC の 3 者のみが損失を計上している。しかし、Fraport に関しては、当該期におけるマニラ空港投資プロジェクトに伴う約 2 億 9 千万ユーロの特別損失が純損失計上の要因であり、通常時には純利益を計上している。関西国際空港と仁川国際空港は、どちらも海上埋め立てにより用地造成を行っており、その資本調達的大部分が負債によるものである。したがって、営業外費用である金利支払いが大きく、純損失の要因となっている。このように両者の財務状況には類似点が多いが、その詳細は筆者らの既存研究⁶⁾に詳しい。なお、その他のアジアの空港オペレータは、概ね 10% 以上の純利益率を示している。

(2) ストックに関する比較分析

資産ストック規模に着目すると（図 - 2）、空港以外のストックを含む P.A. NY&NJ と我が国の国土交通省を除けば、関空会社と成田会社の規模が非常に大きい。特に、関空会社の資産の大きさは突出している。

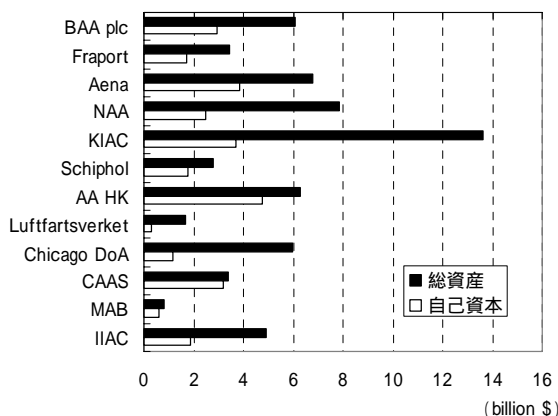


図 - 2 各空港オペレータの資産と資本

欧州のメガオペレータである、BAA plc、Fraport、ADP、Schiphol Group などは、国内・国外を含め複数の空港に出資している。このことを考慮すると、一空港管理主体としては成田会社と関空会社の資産レベルが甚大であることが理解できる。また、関西国際空港と同様に海上空港として大きな用地造成費を要した、香港国際空港(AAHK)および仁川国際空港(IIAC)についても、資産規模が巨大であるという特徴を示している。

一方、総資産から他人資本を除いた自己資本については、大きく様相が異なる。AAHKの自己資本が最大であり、NAA に関しては、シンガポールおよび BAA plc よりも小さな規模である。

実は、この総資産における規模と自己資本における規模のギャップこそが、我が国の空港管理システムの最も特徴的な部分と言える。表 - 1 に挙げた空港オペレータの中では、関空会社の ROA (営業利益/総資産) は最も低い。また、資産と自己資本の額より負債額が最大であることは自明である。その結果、負

債に対する収入のレベルが小さくなり、どの空港オペレータと比較しても、有利子負債から生じる金利支払いが重責となっている。規模は異なるが、IAC も同様の財務経営構造を示している。

特殊事情により損失を計上した Fraport と空港以外の資産データを含む P.A. NY&NJ を除いた自己資本比率と純利益率の関係を図 - 3 に示す。自己資本比率が純利益率を決定づける唯一の要因でないことは明らかだが、事実、これらの間に正の相関関係が見られる。

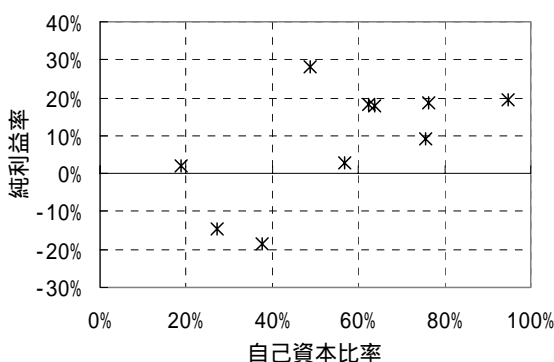


図 - 3 自己資本比率と純利益率の関係

(3) 財務・経営比較分析のまとめ

以上の比較分析結果より、我が国の空港管理システム、特に、関西国際空港と成田国際空港についての、世界と比較した位置付けが理解できる。我が国の空港管理主体は、資産ストックの規模は世界最大級であり、収入面でも世界屈指である。しかし、資本調達的大部分は他人資本に頼るものであり、関空会社については、営業外費用が全ての営業利益を帳消しにしている。また、成田会社・関空会社ともに単一空港管理主体であり、経営の自由度が限定されていることも、利益率の改善が困難となる要因の一つとして考えられる。

4. おわりに

本研究で取り上げたメガオペレータの拠点となるような大空港は、商業的ポテンシャルを持つ社会資本である。しかし、本研究の結

果に見られるように、関西国際空港は年間約2千万人という旅客需要を抱えながらも、そのオペレータは厳しい経営状況にある。

また、これとは逆に株主至上経営となり利益を追求し、利用者から超過利潤を搾取する状況も、大きな死荷重損失を生み、社会資本の運営として望ましいとは言い難い。どのような空港経営を目指すかを定めることは、空港行政の重要な責務である。

本研究は、財務・経営面という視点から、世界の主な空港管理主体の比較分析を行い、我が国の空港管理システムの世界に対する相対的特性を考察した。冒頭に述べたように、我が国は空港整備運営制度の再構築を考える時期にさしかかっている。本研究が、制度改善の方向性を模索するにあたり、その検討材料となることができれば幸いである。今後は空港の整備運営制度について、さらに多面的、体系的整理を行うことを予定している。

参考文献

- 1) 添田慎二: 空港経営, 運輸政策研究機構, 2000
- 2) 森浩, 太田成昭, 渡邊信夫: 空港民営化, 東洋経済新報社, 2002
- 3) Doganis, R.: The Airport Business, Routledge, 1992 [木谷直俊訳: エアポート ビジネス, 成山堂書店, 1994]
- 4) Caves, R. E. and Gosling, G. D.: Strategic Airport Planning, Elsevier, 1999
- 5) Graham, A.: Managing Airports Second Ed, Elsevier, 2003
- 6) 杉村佳寿, 石倉智樹: 仁川国際空港と関西国際空港の経営比較分析, 土木計画学研究・講演集, No.28, 2003
- 7) 国土交通省: 国土交通省関係7 特別会計に係る新たな特別会計財務書類の作成・公表について, 国土交通省ホームページ, (http://www.mlit.go.jp/chosahokoku/financial/index_.html)