

我が国と世界の空港管理システムの財務特性比較分析*

A Comparative Analysis of Financial Aspects of 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

空港の整備および運営システムは、各国それぞれの社会的政治的背景が異なるため多様である。しかし、1987年の英国BAAの民営化以降、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。

一方、我が国の空港整備運営システムに目を移すと、2004年4月に成田国際空港株式会社（以下NAA）が誕生し、2005年には既に民営化空港と位置付けられている中部国際空港が開港した。我が国においては、これら民営化された空港管理者（以下空港オペレータと呼ぶ）の先達は、関西国際空港株式会社（以下KIAC）である。

KIAC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、KIAC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きた。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であろう。

平成14年度の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システムも、再構築の検討が必要となる。

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ため、諸外国のシステムと比較し、我が国の現行システムが置かれた状況・特徴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、世界の主要な空港オペレータを対象に、空港運営と財務状況を俯瞰し、日本の空港運営システムの特徴を整理することを目的とする。

2. 空港整備運営制度レビューのアプローチ

空港運営のシステムが世界的に空港オペレータ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。Hooper¹⁾は、アジアにおける空港民営化事例をレビューしており、特に中国、インド、マレーシアについては、詳細なサーベイを行っている。Forsyth²⁾は、オーストラリアとニュージーランドの空港民営化をレビューするとともに、これらの料金政策についても評価を行っている。一方、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。添田⁴⁾、森ら⁵⁾は、日本における空港運営の民営化をテーマに、その方策について論じている。

また、Doganis³⁾では、空港の所有・運営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⁶⁾は空港計画のプロセスを、Graham⁷⁾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・運営システム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。Air Transport Research Society⁸⁾は、世界各国の空港について運営体制を整理するとともに、Total Factor Productivityなどの生産性面に着目して、空港間の効率性比較を報告している。

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、貸借対照表の状態も含めた財務面から、空港運営システムのレビューを行う。

3. 空港オペレータの財務特性比較

(1) 空港オペレータの収入規模比較

本章は、我が国の空港オペレータが、世界の主な空港オペレータ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。まず、世界の主な空港オペレータの規模について整理を行う。空港における業務の規模は、旅客

*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
（横須賀市長瀬 3-1-1，TEL: 046-844-5032，

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

***正員，修（工），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

数や発着回数などの量的な指標で比較されることが一般的である。しかし、本研究は、空港自体ではなく、空港を運営する空港オペレータの、財務的な特性について比較分析を行うことを目的としている。このため、本研究では、空港オペレータ規模の指標として収入規模を採用する。

空港オペレータの財務データについて、世界各国の空港オペレータを網羅的に含んだ資料は、筆者の知る限り存在しない。しかし、収入規模において世界的に上位にランクされる空港オペレータについては、Airline Business誌⁹⁾に収入規模や営業利益等が報告されている。同誌資料を基にした営業収入ベースで世界的に上位である空港オペレータ、およびアジアの主な空港オペレータについての財務状況を表-1に示す。ストック指標である（連結）総資産および自己資本については、各空港管理主体の発行するAnnual Reportより算出した。

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、データが取得できなかった部分あるいはデータが存在しない部分は空欄としており、当該年度データが取得できなかったMalaysia Airports Berhad (MAB)については直近年度のデータを用いている。次節以降の比較分析においても、データが欠損している空港オペレータは比較分析の対象から除いている。

収入規模という視点から見れば、BAA以下のメガオペレータに次いで、NAA（当時は新東京国際空港公団）、KIACがそれぞれ6、7位に位置する（以下、表-1の略称を各空港オペレータの呼称として用いる）。なお、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経営しており、単一空港のオペレータとしては、NAAとKIACは世界最大規模の収入を計上している。表

-1の空港オペレータの中では、欧米の空港オペレータは全て複数空港を運営している。

NAA, KIAC, AAHKに見られるように東・東南アジアの大規模空港オペレータは、単一空港の運営であるが収入規模が大きいという特性を持つ。CAASについても、New ZealandのAuckland空港の株式を一部取得しているが、実際に管理しているのはSingapore空港のみであるため、実質的には上記の3オペレータと同様の特性と言える。アジアにおいても、MABやAOTは複数の空港を運営（MAB：38空港、AOT：5空港）しているが、収入規模の点から見ると、NAA, KIAC, AAHK, CAAS, IIACには及んでいない。

(2) フロー面の比較分析

次に、営業利益および純利益という点から空港オペレータの比較を行う。ここでは、純利益は、資本収入・支出等の営業外収支および特別利益・損失も含めた税引後当期純利益と定義している。

利益の大きさを比較すると、BAAが極めて高い値を示していることが容易に確認できる。BAA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表れている。

シカゴ市の行政組織の一部であるChicago DoA（シカゴ市航空局）を除き、全ての空港オペレータが正の営業収支を示しているが、純利益については、Fraport, KIAC, 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関連して発生した約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

表-1 世界の主要空港オペレータの規模

金額単位: 百万USD/L													
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	営業利益/総資産	Period to end	
1	英国	BAA	2953.9	903.9	30.6%	835.5	28.3%	6072	2957	48.7%	14.89%	Mar-03	
2	ドイツ	Fraport	1807.1	286.1	15.8%	-114.8	-6.4%	3440	1713	49.8%	8.32%	Dec-02	
3	スペイン	Aena	1594.3	197.8	12.4%	42.7	2.7%	6807	3866	56.8%	2.91%	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%	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%	Mar-03	
8	オランダ	Schiphol	750.6	240.2	32.0%	133.7	17.8%	2791	1777	63.7%	8.61%	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%	Mar-03	
10	スウェーデン	LSV	559.9	50.9	9.1%	10.9	1.9%	1655	310	18.8%	3.08%	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	3199	94.8%	5.01%	Mar-03	
28	台湾	Taipei CKS	307.6	209.7	68.2%							Dec-02	
29	タイ	AOT	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%	Dec-01	
	韓国	IIAC***	442.9	118.4	26.7%	-82.5	-18.6%	4935	1860	37.7%	2.40%	Dec-02	

資料元: Airline Business Dec 2003, 各空港オペレータAnnual ReportおよびWeb

略称一覧

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

*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

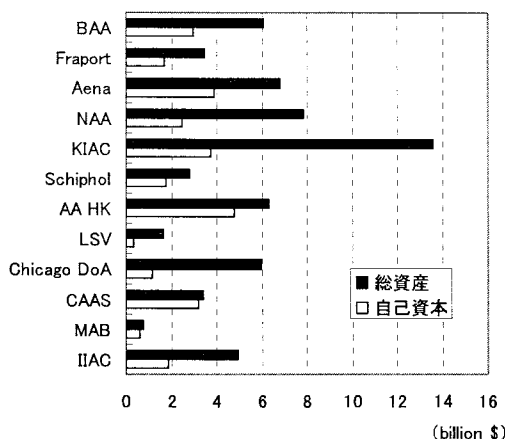
***IIACのデータはAirline Business誌に掲載されておらず、順位を付けていない

している（2003年度には、1億3千万ドル相当の純利益が報告されている）。

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¹⁰⁾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。

(3) スtockに関する比較分析

資産ストック規模に着目すると（図－1）、空港以外のStockを含むP.A. NY&NJを除けば、KIACとNAAの規模が非常に大きい。特に、KIACの資産の大きさは突出していることが容易に理解できる。



図－1 資産と自己資本の比較

欧州のメガオペレータである、BAA、Fraport、ADP、Schiphol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、一空港を運営する主体としてはNAAとKIACの資産レベルが著しく大きいことが理解できる。また、関西国際空港と同様に大きな用地造成費を要した海上空港を運営する、AAHKおよびIIACについても、単一空港のオペレータでありながら、資産規模が大きいという特徴を示している。ただし、AAHKは、2005年1月には杭州蕭山国際空港との戦略的提携に合意し、その一部株式取得へ向けた準備が進んでいる¹¹⁾。したがって、近い将来に複数空港オペレータとなる可能性がある。

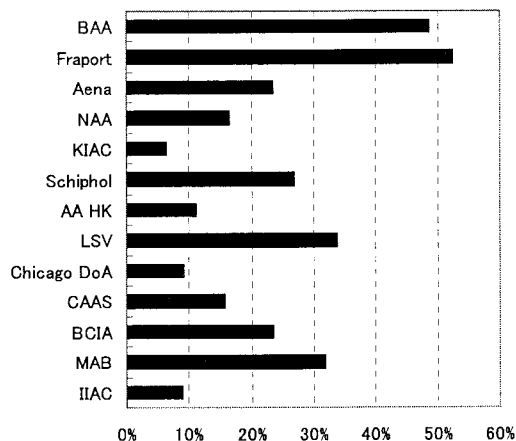
総資産の比較にあたり、資産保有のパターンが空港オペレータ毎に異なる点に留意する必要がある。例えば、上下分離が採用され土地等の下部構造は政府保有という場合や、我が国のようにオペレータが保有している場合

もある。また、取得時価格評価か時価評価というような、資産評価方式の違いも、総資産価値の値に影響する。

したがって、総資産の価額自体の比較結果を見て、空港運営の方法を評価することに大きな意味はない。そのことよりもむしろ、各々の空港オペレータの資産保有制度と評価制度の違いが、結果として、バランスシートに表れ、経常的な空港運営に影響を及ぼすことを理解しなければならない。

すなわち、我が国のKIACを例とすれば、KIACの空港運営の結果としてこのような巨額の資産が積み上がったのではなく、空港運営会社に全ての資産を移管するというシステムが、KIACの総資産を大きくしているということである。

表－1に挙げた空港オペレータの中では、KIACの営業利益/総資産（ROA）は最も低い。ROA指標は、売上総利益率（営業利益/総収入）と総資産回転率（総収入/総資産）に分離して評価することができる。各空港オペレータの総資産回転率を図－2に示す（図－1と同様、空港以外のStockを含むP.A. NY&NJを除く）。



図－2 総資産回転率の比較

図－2より、これらの中では、KIAC、IIAC、AAHK、Chicago DoAの値が相対的に小さいことがわかる。総資産回転率は、単位資産あたりの収益を表し、この値が低いことは、収益に寄与しない資産を多く保有していることを意味する。BAAとFraportは総資産回転率が大きく、保有資産が効率的に収益に結びついていると評価することができる。

空港の下部構造（主に空港用地）は直接的に収益に連結せず、上部構造（ターミナル施設、エアサイド施設等）が機能しなければ収益は得られない。総資産回転率の小さな空港オペレータは、保有する総資産における下部構造的資産の割合が高いと考えられる。この点に関して、次章において空港オペレータ間の資産構成を比較分

析することにより、さらに考察を加える。

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、CAASおよびBAAよりも小さな規模である。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が、我が国の空港運営システムの最も特徴的な部分と言える。

資産と自己資本の差が他人資本すなわち負債であるから、図-1よりKIACの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、IIACも同様の財務経営構造を示している。

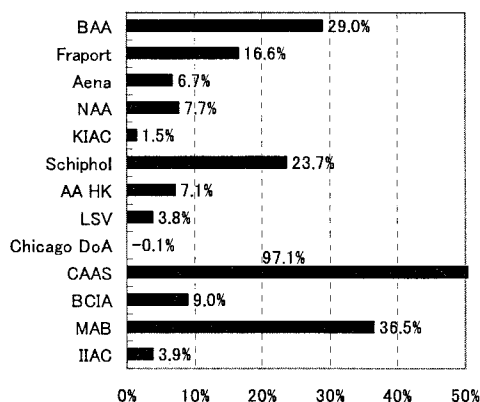


図-3 (営業利益/負債) の比較

負債の負担の大きさを把握するために、営業利益対負債残高の比率を図-3に示す。Chicago DoAは行政組織であるため議論から除外すると、これらの中ではKIACの値が最も低く、利益規模に比べて債務の大きさが著しく大きい状況であることが確認できる。

KIACやIIACとは対照的に、CAASとMABは大きな値を示している。CAASとMABは、それぞれシンガポール政府とマレーシア政府の100%出資により設立された機関である。これら両国政府は、空港オペレータの運営にとって債務が重責とならない状況を準備することに成功したと言えよう。すなわち、空港オペレータの保有資産の規模抑制、大きな政府出資量確保、あるいはその双方が達成されたと考えられる。

有利子負債を多く保有していれば、固定的な営業外費用としての利子支払が大きくなるので、当期純損益に大きな影響が及ぼされる。図-4は、自己資本比率と当期純利益率の関係を示したものである。ただし、特別損失により当期損失を計上したFraportと、空港以外の資産デ

ータを含むP.A. NY&NJについては、図から除いてある。

図-4においては、サンプル数が少なくその分散も大きいいため決定係数が非常に低くなっており、統計的に単相関の関係を持つとは言い切れない。自己資本比率以外の、各々の経営技術に関する要因がはたらいていると考えられる。しかし図-4は、正相関の「傾向」を示しているようにも見える。

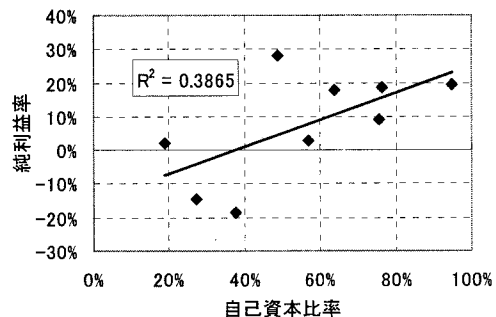


図-4 自己資本比率と純利益率の関係

4. 欧州の空港オペレータと東アジアの空港オペレータの財務特性比較

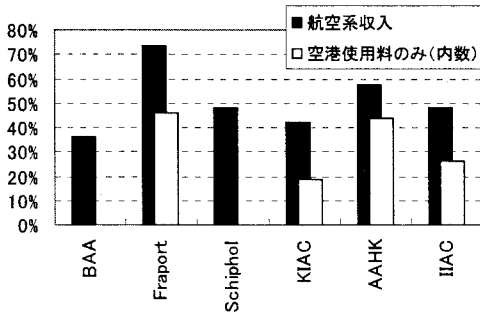
(1) 収益特性

先述のとおり、主要な空港オペレータには、単一空港を運営する空港オペレータと複数空港を運営する空港オペレータがある。地域的に見ると、欧州では多くの空港を運営し、空港以外の事業も手掛けるメガオペレータが見られ、東アジアでは単一空港オペレータが多いという特徴がある。本章は、欧州の空港オペレータの代表例としてBAA, Fraport, Schipholを、東アジアの空港オペレータの代表例としてKIAC, IIAC, AAHKを取り上げ、これらの収益特性を比較する。

一般に、コンセッション部門のような非航空系事業の方が高い利益率であり、かつ航空系事業での高利益は空港利用者からの反発が大きい。このため、近年の商業化・民営化オペレータの経営において、非航空系収益の拡大が目標とされることが多い。そこで、ここで取り上げた空港オペレータの収益構造を比較する。図-5は、各空港オペレータのグループ総収益に占める航空系収益の割合を示している。KIAC, AAHK, IIACについては、各者の特徴比較のため、空港使用料収入のみの割合も図-5に示す。

図-5において、AAHKの航空系収益は財務諸表中における「Airport charge」と「Airside support services franchises」の和であり、IIACの航空系収益とは「空港使用料」と「PFC」各収益の和である。KIACについては、財務諸表から航空系収入を抽出することができないため、平成16年5月20日発表の「平成15年度連結決算の

概要」で公表された数値を用いている。なお、航空系以外すなわち非航空系収入には、航空運航とは直接関係しない、ターミナルビルでのコンセッション収入（小売等）や賃貸料収入、駐車場収入、不動産事業収入等が含まれる。



資料：各空港オペレータのAnnual Report

図－5 航空系収入の総収入に対する比率

図－5に見られるように、航空系収益の占める割合は、それぞれの空港オペレータにより大きく異なる。また、その差異は単一空港運営か複数空港運営かという、運営範囲の差とは独立したものと考えられる。

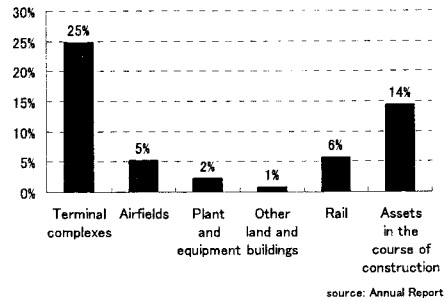
BAA, Fraport, Schipholの3者については、競争力の強い部門と経営戦略が大きく異なる¹²⁾。航空系事業の一つである地上ハンドリング部門に重点を置くFraportは、航空系収益の割合が非常に大きい。他方、商業部門（retail）を中心的に位置付けているBAAは、航空系収益の比率が小さい。

東アジアの空港オペレータ3者を比べると、KIACの航空系収益率が最も小さい。空港使用料収益に限定すれば、さらにその違いが顕著に表れている。KIACは、AAHKやIACのような東アジアの空港オペレータ以上に非航空系事業のウエイトが大きいため、多角的な空港経営を行っている欧州メガオペレータと比べても、航空系収益への依存度が決して大きくない。

(2) 資産ストックの構成

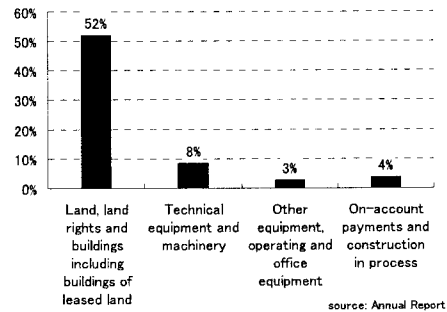
前章は、総資産と自己資本について空港オペレータ間の比較を行い、KIACの資産規模が非常に大規模であることを示した。本章は、資産の内訳に着目して対象空港オペレータ間の比較分析を行う。

図－6から図－11は、これらの空港オペレータについて、総資産に対する各種資産項目の割合を示している。ただし、貸借対照表における資産項目が、各空港オペレータ間で統一されていないため、資産項目を揃えて比較分析することはできない。各資産項目は、元となる貸借対照表に記載された名称をそのまま用いている。



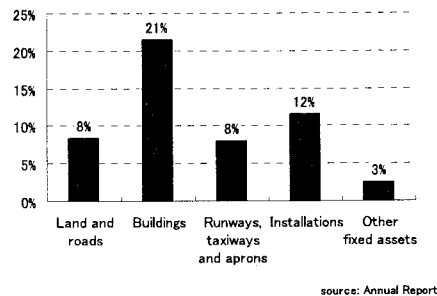
source: Annual Report

図－6 各資産項目の対総資産比率(BAA)



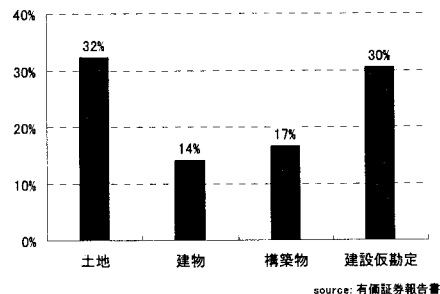
source: Annual Report

図－7 各資産項目の対総資産比率(Fraport)



source: Annual Report

図－8 各資産項目の対総資産比率(Schiphol)



source: 有価証券報告書

図－9 各資産項目の対総資産比率(KIAC)

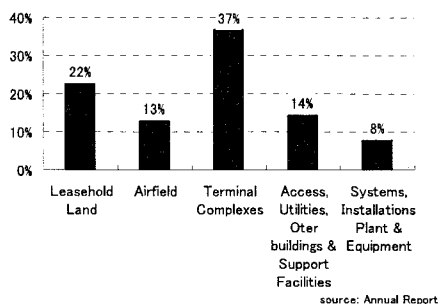


図-10 各資産項目の対総資産比率(AAHK)

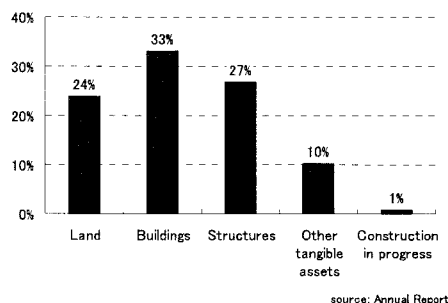


図-11 各資産項目の対総資産比率(IIAC)

土地資産とターミナルビル資産を分離して比較可能な Schiphol, KIAC, AAHK, IIACを見ると, KIACのみ, 土地資産の割合の方が高くなっている。KIAC以外のいずれの空港オペレータについても, ターミナル施設(建物)の割合が大きい。このように, これらの中では KIACのストック構成が, 他と比べて異質な状態となっている。

空港ターミナル施設は, 航空会社や旅客(荷主)に対して輸送サービスを提供し, コンセッション業者に対しては商用スペースを提供することにより, 対価としての収益を得ることができる。土地は, (賃貸により収益を得る手段はあるが) 一般には直接的な収益性を持たない資産である。特に, 我が国の会計制度では, 土地は償却資産でないため, 費用を構成しない資産となる。さらに, 建設仮勘定の割合が高いことも, KIACの資産の収益性が低い要因となっている。

前章において, 総資産回転率の小さな空港オペレータは, 総資産における下部構造的資産の割合が高いのではないかと考察を提示した。上記の比較分析結果は, この仮説に対して, 対象が少なく定性的判断ではあるが, 一定の検証材料を与えている。

KIAC, AAHK, IIACについては, 土地, 建物, 構築物を合わせた(AAHKではLand, Terminal, Airfield), 空港インフラの「基盤的な資産」ストックの対総資産比率が6割を超えている(「構築物」の大半は滑走路をはじめ

とする空港施設により構成される)。BAAではTerminal ComplexesとAirfieldとPlant and equipmentがこれに相当し, FraportではLand, land rights and buildings including buildings of leased landがこれに相当し, SchipholではLand and roadsとBuildingsとRunways, taxiways and apronsがこれに相当すると見なすことができる。Fraportにおける対総資産比率は50%超であり, 他の2者に比べて大きい。総じて, これら欧州の3空港オペレータにおける基盤的資産は, アジアの3空港オペレータの場合よりも相対的に小規模となっている。BAA, Fraport, Schipholのいずれもが複数空港オペレータであることを鑑みれば, これらは「スリム」な資産構造であり, 前章図-2の総資産回転率の差が示す以上に, 基盤的資産あたりの収益性に差があると考えられる。

5. おわりに

本研究は, 世界の空港オペレータを財務面から比較することにより, 我が国の空港運営システム, 特に, KIACとNAAについての特徴を考察した。我が国の空港オペレータは, 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, KIACについては, 営業外費用が全ての営業利益を打ち消すほどの規模となっている。また, NAA, KIACともに単一空港の運営者であり, 欧州の空港オペレータと比較して経営の自由度が限定されているという運営システム面の特性がある。

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, 強力な集客力があり, 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, そのオペレータであるKIACは厳しい経営状況にある。

Doganis³⁾も述べているように, 一般に, 空港運営の民営化は, 政府部門の財政支出圧縮, 資本調達手段の拡大, 商業活動範囲の拡大, 運営の効率化等の効果を期待して行われるものである。その前提には, 空港の運営は収益性を持つ事業という認識があり, 実際に, 世界の多くの空港オペレータの財務状況がそのことを実証している。

KIACについては, 巨大な規模の資産ストックと負債を課せられた状態で事業を開始し, 営業外費用である支払利息費用が大きな固定費として存在している。KIACの財務諸表は, 健全な企業経営を行うための環境が整わないまま民営化されたということを物語っている。当期純損失の値は減少傾向にあり, 平成16年度決算では単年度黒字への転換が期待され, KIACの経営状況は改善方向へ向かっている。

しかし, その背景には, コストをカバーするための, 世界最高水準の空港使用料がある。その最大の原因が, 世界最高水準の支払利息費用であることも明らかである。

固定費（利子費用は一般に固定費と考えられる）が非常に大きい状態で収支均衡を目的とした価格設定が行われることは、価格を限界費用から乖離させる要因となる。このため、高水準の価格設定がもたらされ、経済学的には効率的な競争の需給均衡点から乖離した市場状態となる。KIACはこのような状況に直面していると考えられ、需要抑圧力がはたらき、航空市場における競争力低下をもたらしていると思われる。

市場効率の観点から、現状を改善するためには、空港運営会社の企業努力としての費用削減に頼るだけではなく、このような費用構造・資本構造をもたらした空港民営化の制度についても一考の余地があるのではないだろうか。二十世紀末より、世界の空港運営システムは、商業化・民営化・地方移管など様々な変化を経験してきた。我が国においても様々な空港運営システムのオプションを検討するにあたり、そのヒントとなりうる豊富なケーススタディの事例が存在していると言える。今後、このような政策事例のレビューを蓄積することは重要な課題と考えられる。

参考文献

- 1) Hooper, P.: Privatization of Airports in Asia, Journal of Air Transport Management, vol.8, pp.289-300, 2002
- 2) Forsyth, P.: Privatization and Regulation of Australian and New Zealand Airports, Journal of Air Transport Management, vol.8, pp.19-28, 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) 添田慎二: 空港経営, 運輸政策研究機構, 2000
- 5) 森浩, 太田成昭, 渡邊信夫: 空港民営化, 東洋経済新報社, 2002
- 6) Caves, R. E. and Gosling, G. D.: Strategic Airport Planning, Elsevier, 1999
- 7) Graham, A.: Managing Airports Second Ed, Elsevier, 2003
- 8) Air Transport Research Society: Airport Benchmarking Report 2003, Air Transport Research Society, 2003
- 9) Airline Business Dec 2003, A Reed Business Publication, 2003
- 10) 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
- 11) Airport & Airline Asia-Pacific No.252, Center for Asia Pacific Aviation, 2005
- 12) 石倉智樹, 石井正樹, 杉村佳寿, 千田奈津子: 空港管理における財務状況の国際比較分析, 国土技術政策総合研究所資料, 第218号, 2005

我が国と世界の空港管理システムの財務特性比較分析

石倉智樹**・杉村佳寿***・石井正樹****

本研究は、世界の主要な空港オペレータを対象に、空港の運営・財務状況を比較分析し、日本の空港運営システムの特徴を考察した。欧州をはじめ世界では大規模な空港オペレータが複数空港を運営しているが、我が国の空港オペレータは単一空港運営にもかかわらず資産規模が世界最高水準であることが示された。関西国際空港株式会社については、自己資本比率が小さいため金利費用負担が大きく、世界でも稀少な経常損失を記録する空港オペレータの事例となっていることや、他の空港オペレータに比べて、保有資産の構成が収益性の低い下部構造に集中し、資産回転率が低い状態であることが明らかとなった。

A Comparative Analysis of Financial Aspects of Airport Administration System *

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

This paper analyzes financial conditions of world major airport operators and considers characteristics of Japanese airport management system. Although large-scale airport operators in the world manage several airports, Japanese airport operators manage a single airport. Nevertheless, the comparative analysis shows that assets scale of Japanese operators are the world highest level. Regarding KIAC, low equity ratio brings large interest cost and, it lets KIAC be a rare example of an airport operator recording ordinary loss. Furthermore, the analysis shows that KIAC's assets composition concentrates on low profitability substructures and the total assets turnover is much lower than other airport operators.