

航空環境の変化と今後の空港運営

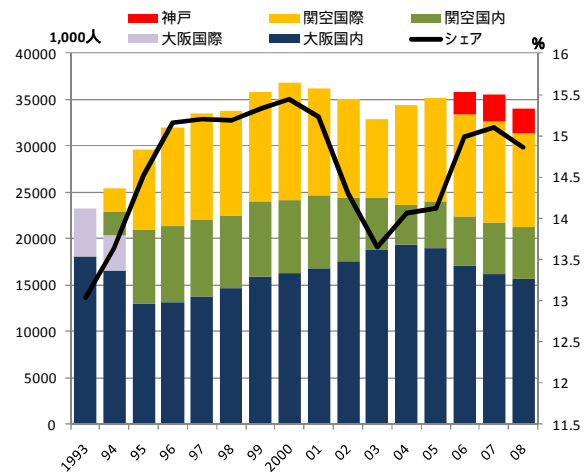
- オープンスカイの進展を背景にした「経営」の視点 -

加藤 一 誠
(日本大学経済学部)

アウトライン

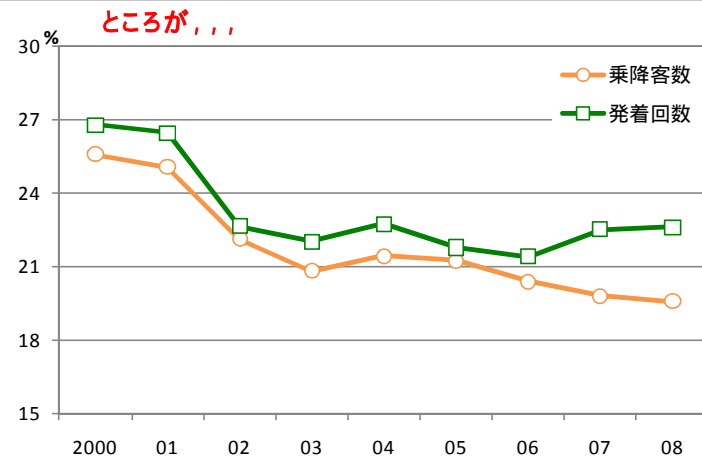
1. ゲートウェイ・関西
2. 東日本大震災と空港の役割
3. 空港の赤字, 黒字
4. 空港とエアラインの関係
5. 「民営化」「民間資金の導入」の意味

3空港の乗降客数

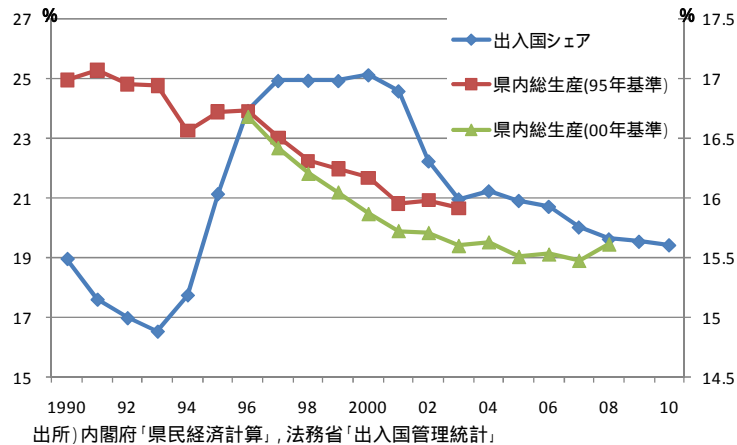


経済が落ち込むなかで、
頑張る関西の空港

関西の国際線のシェア

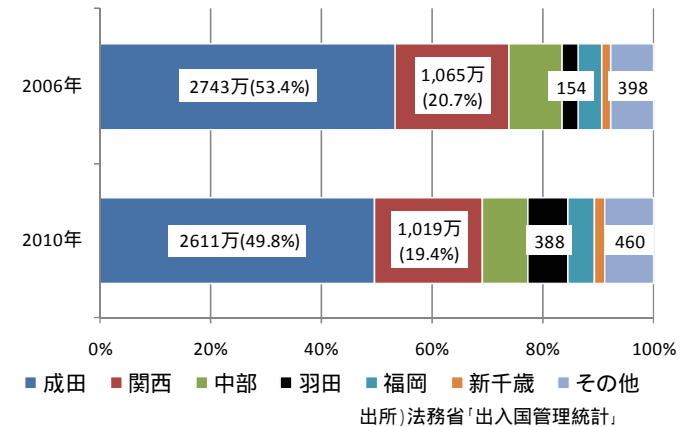


関西のGDPと出入国地シェア



4

出入国者数(港別)



5

出国地別の2大空港のシェア

成田のシェア > 関空のシェア × 3	北米西海岸, 北米東海岸, ハワイ, フィリピン, オセアニア, ヨーロッパ, 中南米
成田のシェア > 関空のシェア × 2	グアム・サイパン, 香港・マカオ, 台湾, マレーシア, ベトナム, 西南アジア
成田のシェア > 関空のシェア	韓国, 中国, タイ, インドネシア, アフリカ
関空のシェア > 成田のシェア	中近東

出所)国土交通省「平成20年度 国際航空旅客流動調査」

6

アウトライン

1. ゲートウェイ・関西
2. 東日本大震災と空港の役割
3. 空港の赤字, 黒字
4. 空港とエアラインの関係
5. 「民営化」「民間資金の導入」の意味

7

東日本大震災と福島空港

震災被害と復興

- 管制タワーの窓ガラス以外に被害なし。ただし、断水の影響で3/14まではターミナルビルで利用制限
- 震災発生から1時間以内に「福島空港対策本部」
- 自衛隊機、軍用機到着+小型機が増加
- 臨時定期便 増発(羽田、中部)
- 3/11以前は300~400人程度→3/14 2,582人
- 空港ビルの24時間利用

原発事故はまだ終息していない

- 「アジアナ航空の休止、撤退」(福島空港資料による)→ターミナルビル使用料、免税店、物販・飲食店などにも影響

8

東日本大震災と空港

内陸空港としてのメリット

- 他の輸送モードとの結節がポイント→リムジンバス、道路の復旧にともない利用増
- オープンスペースとしての意味

空港インフラ評価基準の再確認

- 「赤字」空港という呼称が報道から姿を消す。
- 「がんばれ東北キャンペーン」によって一躍世界的な都市へ

9

インフラの評価基準

公平性基準

いかにして公平に配分するか
「すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する」(憲法第25条)

いなかへの投資(=効率はよくない)も必要

基準はあいまい

効率性基準

いかにして大きな余剰(便益)を得るか

投資は人口集中地域にすべし

利益を生み出す施設をつくるべし

10

アウトライン

1. ゲートウェイ・関西
2. 東日本大震災と空港の役割
3. 空港の赤字, 黒字
4. 空港とエアラインの関係
5. 「民営化」「民間資金の導入」の意味

11

空港の「経営」評価 = 効率性基準

定型はない 収支項目によって収支が異なる

【基本】基本施設 + ターミナルビル + 空港内駐車場

➤ストックをどのように評価するか？

- 費用を回収する コストは増大(パターン)
- 「サunkコスト」 キャッシュフローが重要(パターン)
- ただし、今後も投資は定期的に必要な経費を留保する必要があるはず。。。

12

収支の類型 (過去の投資をどう見るか)

パターン

- 収入 (一般財源 + 航空機燃料税を空港に案分せず)
借入金(財政投融资) + 空港使用料 + ランドサイド収入
- 支出
空港整備費用 + 維持運営費

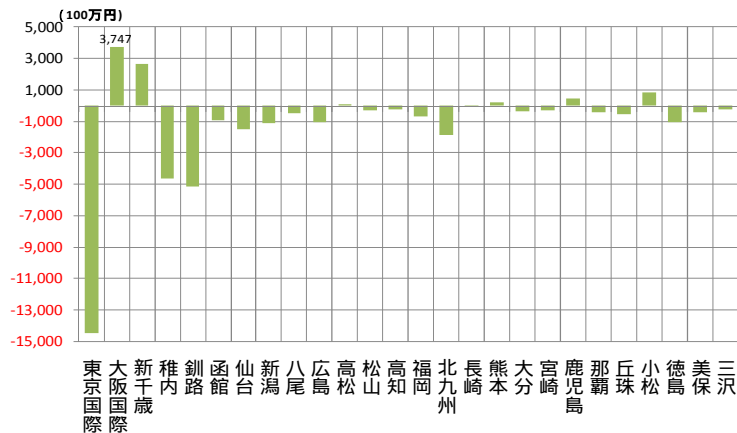
パターン

- 収入
空港使用料 + ランドサイド収入
- 支出
維持運営費

13

国管理空港の収支

(一般財源・航燃税除外, パターン)

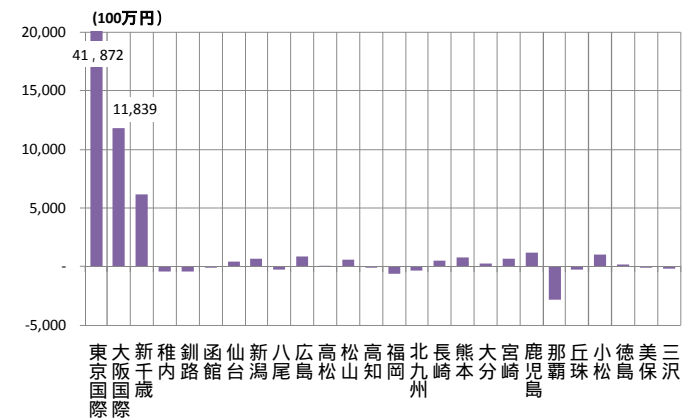


出所) 国土交通省HP

14

国管理空港の収支

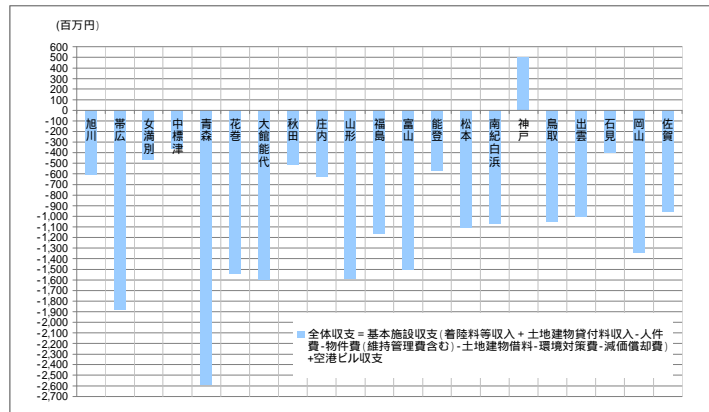
(空港整備歳出・費用除外, パターン)



出所) 国土交通省HP

15

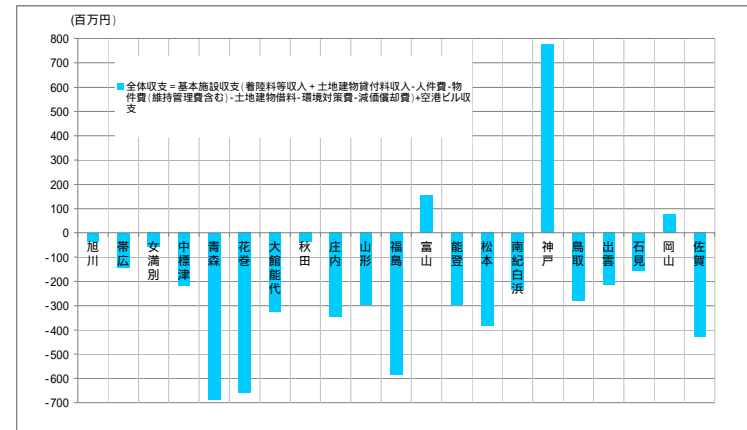
地方管理空港の収支 (減価償却費控除前, 05・06)



出所 航空政策研究会(2009)『今後の空港運営のあり方』

16

地方管理空港の収支(減価償却費控除, 05・06)



出所 航空政策研究会(2009)『今後の空港運営のあり方』

17

関西2空港の統合案

「関西国際空港及び大阪国際空港の**一体的かつ効率的な**設置及び管理」

= いかにして余剰を大きくすべきか

= 人びとが使いたい空港に便を設定すべきか

= 収益のあがる空港をフル活用！

空港「経営」へ向けた努力

18

アウトライン

1. ゲートウェイ・関西
2. 東日本大震災と空港の役割
3. 空港の赤字, 黒字
4. **空港とエアラインの関係**
5. 「民営化」「民間資金の導入」の意味

19

空港とエアラインの関係

利益一致

- (1) 旅客の増加策 = エアサイドもランドサイドも収入増
- (2) エアライン・ハブにおけるエアラインと空港

利益相反

- (1) 公租公課の問題
- (2) エアラインの利益増と空港の収入減 = 機材の小型化
- (3) 外生的ショックの対応は？ 共用施設使用料は？ リスク分担？

債券格付け (ムーディーズ, 09年4月)

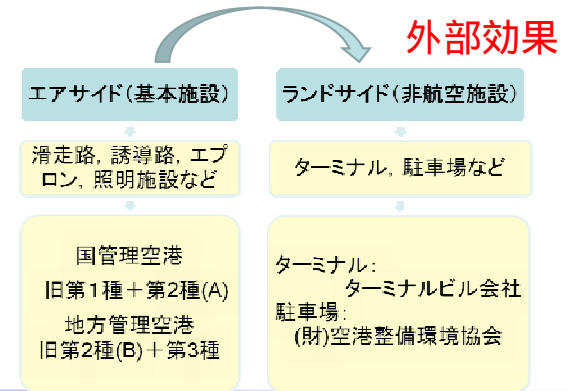
	優先債, 保証なし	発行体	corporate family rating
Baa1	サウスウエスト	ルフトハンザ	
Baa2		カンタス	
Baa3	全日空		09.11 Ba2
Ba1		エア・ニュージーランド	英国航空(BA)
Ba2	エア・ニュージーランド		
Ba3	日本航空	日本航空	
B1	ゴル		アラスカ航空, ゴル
B2			コンチネンタル, デルタ, SAS
Caa1			アメリカン, ユナイテッド, USエア
Caa2	アメリカン		ジェットブルー, エアートラン
Ca	ジェットブルー		

↑ 投資適格

09.10.16 B1
11.05 Caa1
10.1.13 Ca1
更生法申請でD

利益一致の構図

低成長時代の空港一体経営
旅客数の減少 ランドサイドも減収



格付けの定義

S&P	ムーディーズ
AAA	Aaa
AA+	Aa1
AA	Aa2
AA-	Aa3
A+	A1
A	A2
A-	A3
BBB+	Baa1
BBB	Baa2
BBB-	Baa3
BB+	Ba1
BB	Ba2
BB-	Ba3
B+	B1
B	B2
B-	B3
CCC+, CCC, CCC-	Caa1, Caa2, Caa3
CC	Ca
C	C
D	-

投資適格

投資不適格

信用度評価(デフォルト確率を低くするために)

- 証券化商品などの格付けには批判があるが、地方債や事業債については代わるものはなし

格付けに影響を及ぼす要因

- (1)乗降客数変化率, 旅客規模
- (2)非航空系収入, デットサービスカバレッジ比(利益と債務のバランス)
- (3)Utilization(地元利用率, 直行便利用旅客数/周辺人口) ハブ化はリスクの上昇 = 格付けにはマイナス
- (4)質的な分析が加味されている (case by case)
そのなかで「信用補充」は重要なファクター

24

小型機による多頻度輸送とは(試算ですが)

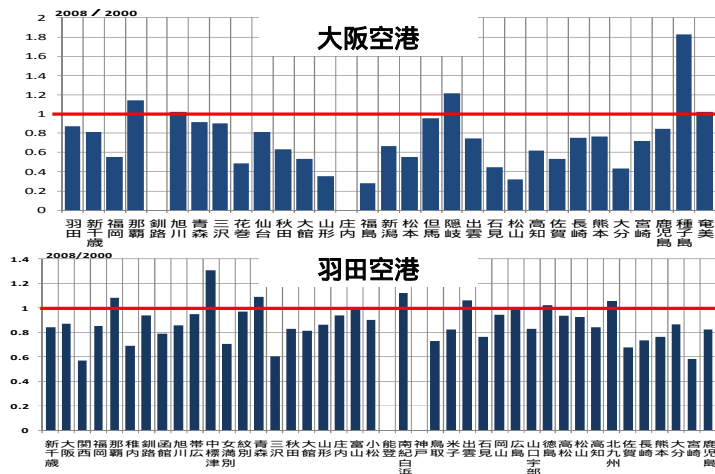
	CRJ-200	777-200
航援料	40,080	384,100
着陸料 (最大離陸重量)	24,000	334,950
合計	64,080	719,050

このほかに、保安料や停留料が必要
出所) 『数字でみる航空』(2009年)より試算

空港にとって小型機よりも大型機で離着陸してくれる方が収入は大きくなる。しかし、需要がなければ、航空会社は小型機で運航する方が効率的
= 航空会社と空港の利益は相反する

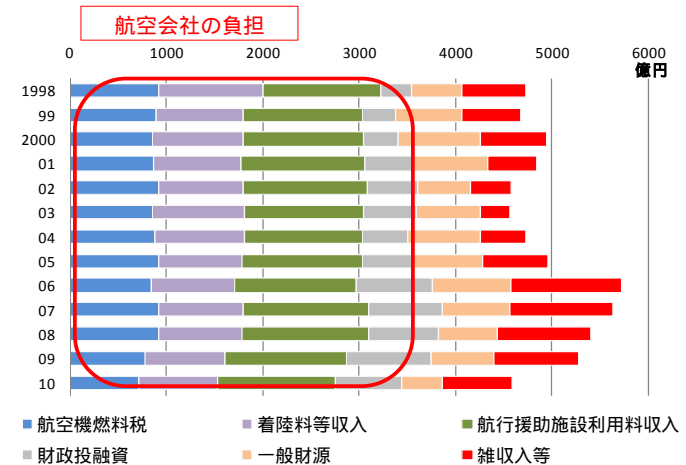
25

平均座席数の変化(2008/2000)



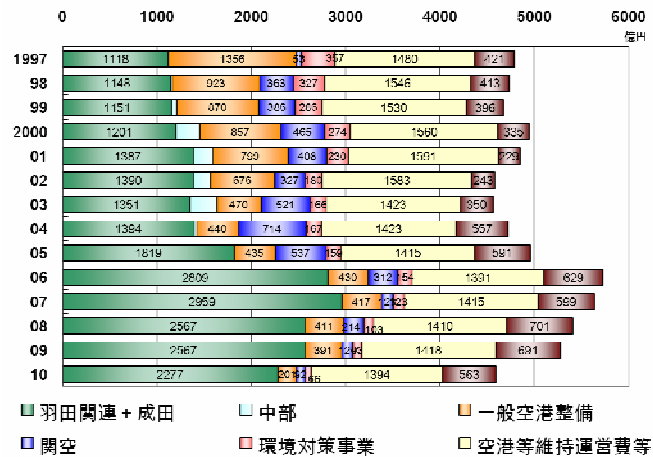
26

空港整備勘定(歳入)



27

空港整備勘定(歳出)



28

アウトライン

1. ゲートウェイ・関西
2. 東日本大震災と空港の役割
3. 空港の赤字, 黒字
4. 空港とエアラインの関係
5. 「民営化」「民間資金の導入」の意味

29

エアラインとターミナルビルの共倒れ構造？

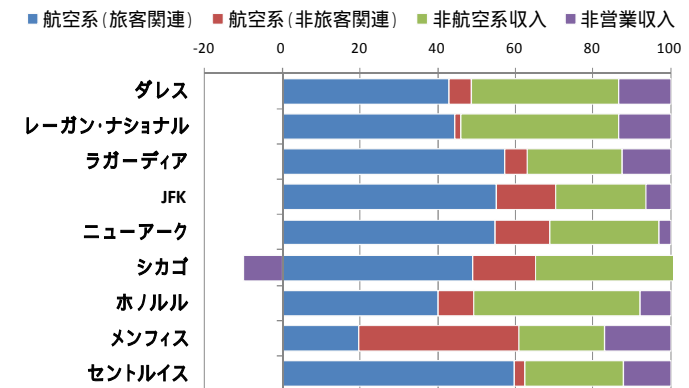
薄利のエアラインとターミナルビルとの契約

- (1) 補償的(大規模空港が採用する傾向があった)？
- (2) ショックによる旅客数の減少 = 航空会社の減収
航空会社の経営リスク = 空港の経営リスク
- (3) 前提: 安易な旅客への転嫁は×(乗客志向であるべき)
 新幹線との競争
 例1. 統合→着陸料 伊丹・関空 : 相対が重要では？
 例2. 非航空系収入 = 商業施設なのか？
 神戸空港の後背地は三宮, 大阪空港の後背地は大阪。勝機はあるか？

いかに収益をあげる環境をつくるか

30

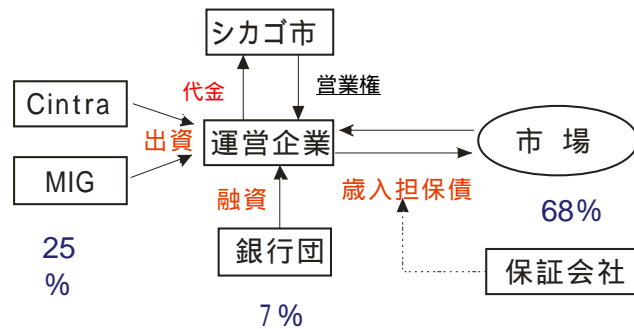
収入源は営業形態に依存する



出所)FAA データベースより作成
数字はすべて2009年

31

シカゴ・スカイウェイのケース



DebtがLiquidityの比率がポイント

出所) Infrastructure Journal, マッコリー資料をもとに筆者作成
注) 99年という期間には注意が必要

32

Aeroporti di Roma (ローマ空港株式会社, ADR)

1974年創設 ローマの空港システムのコンセッションナリー (2044年まで)

運営対象: Fiumicino (レオナルドダビンチ) 空港
チャンピーノ空港

1997年 45%株式放出, 2000年完全民営化

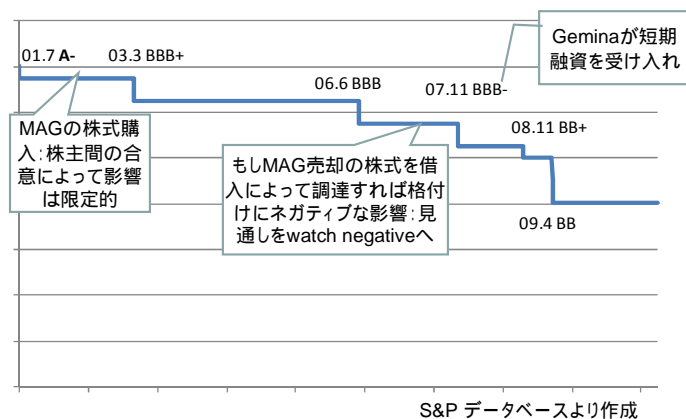
2002年 マッコリー空港グループ 44.7%買収

2007年 Gemina (空港所有者) に売却

Geminaは購入代金を金融機関からの借り入れで調達
資本支出や不動産開発を巡る将来戦略の不一致

33

S&Pによる格付けの変遷



S&P データベースより作成

まとめ 1

【周辺環境】

- (1) 航空会社の経営は依然として厳しい。
- (2) リスク分散のために、非航空系収入のシェアを増やす必要あり。ただし、それは空港の形態に依存。
- (3) 機材の中小型化によって空港の収入は増えにくくなる。
- (4) エアライン・ハブのリスクも顕在化

【最近の傾向】

- (1) プロジェクト(向け)ファイナンスの活発化
- (2) 民営化・民間資金の導入とは、「リスクをとる」こと
空港の収入源や資金調達は多様化 (swapの例も)
- (3) コンセッション価格は経営の自由度の高さとリスクの低さに依存

35

まとめ 2

【空港経営のために】

- (1) エアライン合併, 撤退によって稼働率は低下 = デフォルト(破たん)・リスクの上昇 特定のエアラインに依存せず, 複数のエアラインとコンタクト
- (2) 価値の向上: 経営の自由度 + リスクの低減 (他方, 関西における空港の地域独占?)
- (3) コンセッションであれば, 成立も維持も重要
- (4) 外生的なショックの緩和策

「人をいかにして集めるか」 = 利用者志向の空港づくり

36

ご清聴ありがとうございました

37