

## D-9

## 国際空港の非航空系収入構造の比較分析

## A comparison analysis on non-air-service income structure of international airports

指導教授 轟 朝 幸 2107 野 口 朗

## 1. はじめに

近年、空港の民営化に非常に高い関心が集まっており、国内では 2004 年 4 月に成田空港が民営化された。

空港民営化の成否は、経費削減と事業拡大などの非航空系収入の増加が重要なファクターであるといわれている。空港規制緩和が空港経営にどのような影響を与えたのかを比較・考察した論文は多くあるが、非航空系収入部門に焦点をあてた研究は少ない。そこで本研究は、わが国の国際空港会社（成田国際空港株式会社：以下 NAA、関西国際空港株式会社：以下 KIX）と諸外国国際空港（仁川国際空港：以下 ICN、British Airport Authority：以下 BAA）の非航空系収入構造を比較分析する。さらに空港経営の効率性を包絡分析法（以下 DEA）を用いて分析し考察する。

## 2. 空港会社の非航空系収入の比較分析

空港会社の収入項目を非航空系収入、非航空系収入以外の 2 つに分け、さらに非航空系収入をリテール（小売）、リテール以外に分けて、それらを比較分析する。民営化の効果が最も現れるとされる非航空系収入、とりわけリテール部門が全体の営業収益のどれくらいの割合を占めているかを比較するため、上記の 4 項目を抽出することにした。まず図-1 を見ると、NAA 以外の空港会社は営業収益全体に対する非航空系収入比率が 50% を超えているのに対して、NAA は 30% 未満に留まっている。

営業収益全体に対する非航空系収入比率が極めて重要なのは、空港経営において、航空系収入と固定費はほぼ同じ割合であることが多く、非航空系収入の拡大分は、直接航空会社負担軽減のキャッシュフローとなるため、（経営の自由度によって異なるが）着陸料の引き下げにつなげることが可能になるからである。つまり、民営化後最初の決算では、非航空系収入のさらなる改善が必要であると考えられる。

次に図-2 を見ると、BAA 以外の 3 空港会社は非航空系収入におけるリテール比率が 50% を下回っており、直営免税店をはじめとするこの部門の改善が急務である。効率的な経営は BAA のようにリテール部門の強化

により非航空系収入を押し上げ、収益の増加につなげることで実現する。

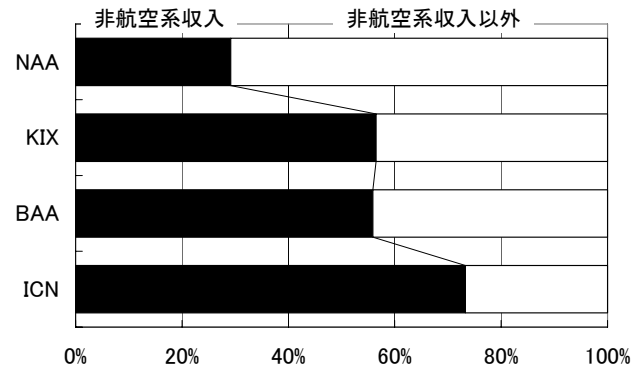


図-1 営業収益における非航空系収入比率

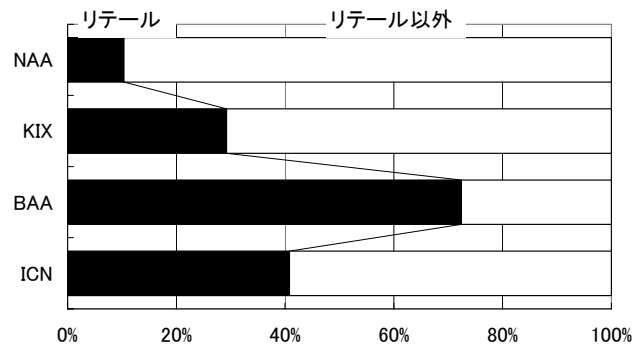


図-2 非航空収入におけるリテール比率

## 3. 対象空港の経営効率分析

対象空港の経営効率を分析するため、Case 1 ~ Case 3 に分けて、DEA 分析を行う。

## (1) 直営免税店に関する DEA 分析【Case 1】

Case 1 の投入・産出項目は表-1 に示す通りである。

表-1 Case 1 の投入 (I)・産出項目値 (O)

Airport Authority	(I)直営免税店数	(I)営業費 (百万円)	(O)非航空系収入 (百万円)
NAA	3	129,795	50,044
KIX	6	82,767	57,671
BAA	14	270,800	221,400
ICN	4	6,331	86,297

表-1 を DEA 分析した結果を図-3 に示す。

Case 1 においては、ICN が効率的な経営を指す 1 を示している。これは、ICN の非航空系収入が他の空港会社に比べて直営免税店数、営業費との比率で最も高いことが大きく影響していると考えられる。

NAA においては、直営免税店数が ICN と 1 店舗差で

あるにもかかわらず、非航空系収入では約 360 億円の差が出ていることから、効率値は 0.773 を示している。

BAA については、直営免税店数が 14 店舗あるが、実際は 1 会社 (World Duty Free: 特殊会社) が運営を行う。

KIX は 1 店舗の売り上げ比率の向上が必要である。

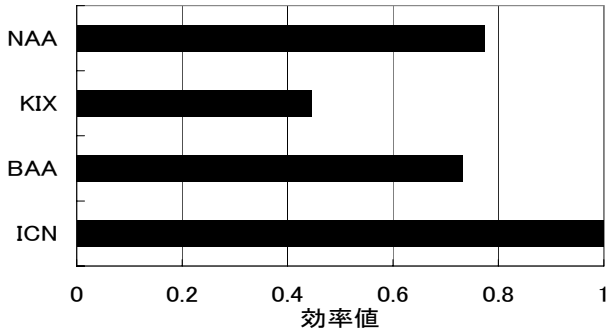


図-3 Case 1 の効率値グラフ

### (2) リテール部門に関する DEA 分析【Case 2】

Case 2 の投入・産出項目は表-2 に示す通りである。

表-2 Case 2 の投入 (I)・産出項目値 (O)

Airport Authority	(I)営業収益 (百万円)	(O)非航空系収入 (百万円)	(O)リテール (百万円)
NAA	171,571	50,044	5,189
KIX	102,113	57,671	8,577
BAA	396,200	221,400	160,400
ICN	32,003	62,068	8,558

表-2 を DEA 分析した結果を図-2 に示す。Case 2 においては、ICN と BAA が効率的経営を指す 1 を示している。

KIX、NAA に関しては営業収益における非航空系収入とリテールの占める比率が低いことからこのような低い値になったと考えられる。

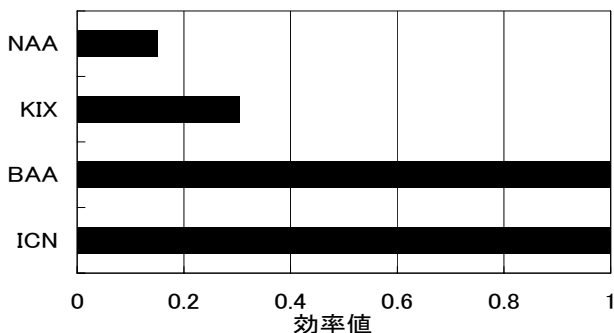


図-4 Case 2 の効率値グラフ

### (3) NAA 時系列 DEA 分析【Case 3】

Case 3 の投入・産出項目は表-3 に示す通りである。

表-3 Case 3 の投入 (I)・産出項目値 (O)

年度	(I)非航空系収入 店舗数	(I)非航空系延べ床面積 (m <sup>2</sup> )	(O)非航空系収入 (百万円)	(O)法人税 (百万円)
2000	225	80,600	45,700	0
2002	223	83,900	49,400	0
2004	212	90,800	50,044	8,000

表-3 を DEA 分析した結果を図-5 に示す。

今回の分析結果では、2000、2002 年は効率値が 1 にならなかった。つまり非効率的な空港経営が行われていた。また、2004 年の法人税の項目であるが、これは DEA 分析に大きな影響を与えることがなかった。

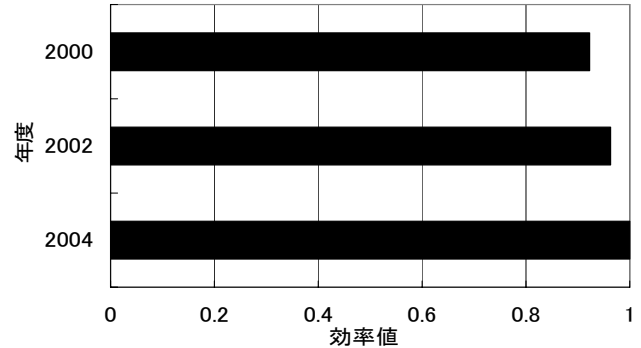


図-5 Case 3 の効率値グラフ

## 4. 考察

NAA に関しては営業収入における非航空系収入比率を見ても (図-1 参照)、非航空系収入におけるリテール比率を見ても (図-2 参照)、今回の他の対象空港を大きく下回っている結果となった。

しかしながら、NAA は前述の通り 2004 年に民営化された。完全民営化には株式の上場など障害はあるが、図-5 をからもわかるように、民営化後の 2005 年が民営化前と比べて効率的な経営となっていることから効果はあると考えられる。本研究には大きくその影響は反映されることは残念ながらなかったが、民営化後から千葉県法人税納税トップ (約 80 億円) となり、ターミナルではボーディングブリッジに広告事業を展開し収益を得るなど、変化の胎動は大きく感じられる。

## 5. おわりに

本研究では NAA に今最も必要なことが、BAA に負けないリテール部門の強化による非航空系収入の拡大であると確認できた。

NAA に関しては本論文執筆年においては、民営化されて初年度の変化しか見ることができなかった。

よって、これからの変化には注視しなければならないし、分析においての変化が著しく見受けられないのはこの点に尽きると考えられる。

また、今回は対象空港には入れなかった新千歳空港では、近年非航空系収入の拡大に努力した結果、国内空港としては非常に高い成長率で非航空系収入の割合を拡大しているため、今後分析に加えると、よりよい研究となると思われる。