

欧州における空港会社の戦略展開

— 複数一括運営の推進を中心として —

Active Strategies of Airport Companies in Europe: Focusing on the Integrated Operation of Multiple Airports

野村宗訓

Beginning in the 1980's, deregulation of the airline industry has been accompanied by regulatory reform in the airport industry. Airports that were operated by governments in the past have been transformed into private companies by selling shares or contracting-out of airport operating services. In the countries that have promoted privatization, such as the U.K. and Germany, ownership of some airports has been taken over by construction firms or investment funds. On the contrary, in France, Spain and the Netherlands, airports still remain state-owned companies.

The management of privatized companies are often criticized because the owner has no definitive vision for the future. However, if multiple airports could co-operate each other, and become integrated, passengers would see benefits in terms of improved routes and timetables. Integrated operation of airports would effectively re-vitalize regional airports faced with possible closures.

In this paper, firstly, the facts of ranking for the top twenty airports in the world will be presented. Secondly, the status quo of integrated operation for the top five airports in Europe and their international activities will be introduced. Thirdly, the methods of integrated management used by operators and owners in the U.K. will be investigated. Finally some implications of regulatory reform in reference to airport policies will be discussed.

JEL : L93

Key words : airport policy, privatization, integrated operation, ownership,
Low Cost Carriers

はじめに

欧州では航空自由化の進展と歩調を合わせて、空港運営についても 1980 年代から規制改革が推進されてきた。伝統的に政府によって管理されてきた空港組織は株式会社化や民間委託などの手法を通して、経営形態を転換する方向にある。イギリスやドイツのように民営化に積極的な国では、空港経営を民間の建設会社やディベロッパー、あるいは金融専門会社・投資ファンドに委ねる動きが見られる。それに対して、フランス、スペイン、オランダのように政府の持株会社を通して依然として公有を維持する国もある。

株式会社化や民間委託の採用により、空港業務の運営者（オペレーター）と空港会社の所有者（オーナー）は明確に区別されるようになった。自由な株式売買が認められると、短期間のうちに他社に転売される事態を招き、長期的な経営方針が不明確になるという弊害が指摘される。しかし、株式取得により複数空港が一体化して運営される場合には、利便性が高まり利用者にメリットがもたらされる。複数一括運営が単独で存続の危ぶまれている地方空港を活性化する方策として活用できると考えられる。

本稿ではまず、欧州主要空港の運営者と所有者についての実態と、国外業務を含めた複数一括運営の現状を把握する。次に、他国に先駆けて民営化を実行したイギリスの主要空港の運営者と所有者についての詳細と、複数一括運営の手法を考察する。わが国では成田空港の株式売却と関西 3 空港のあり方が議論されていることに加え、地方空港の改革を進める具体策が求められている。それらの点を踏まえた上で、欧州主要国の経験からわが国が今後、採用すべき空港政策の方向性を探ることとする。

I 欧州における主要空港の実態

1 空港規模ランキング

空港の規模はエアサイドやターミナルビルの敷地面積、あるいは滑走路の本数や長さなどの指標でも比較できるが、一般には旅客取扱数と飛行機の離着陸回数によって判断される¹⁾。2007 年における世界の上位 20 空港の旅客取扱

1) 貨物取扱量についてもランキングは可能であるが、本稿では旅客に関する考察に限定する。

数と離着陸回数は表1、表2の通りである。欧州だけに着目すると大規模空港は以下の5つになる。①イギリス・ロンドン・ヒースロー空港、②フランス・パリ・シャルルドゴール空港、③ドイツ・フランクフルト・フランクフルト空港、④スペイン・マドリッド・バラハス空港、⑤オランダ・アムステルダム・スキポール空港。これらの5空港は旅客取扱数と離着陸回数のどちらについても上位にランキングされている。空港運営者については、それぞれ以下の通りである。①イギリス・BAA、②フランス・Aéroports de Paris (ADP)、③ドイツ・Fraport、④スペイン・Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)、⑤オランダ・Schiphol Group。

表3に示されているように、これら5社はすべて国内で複数の空港を運営している。BAAは7空港、ADPは14空港、Fraportは3空港、AENAは47空港、Schiphol Groupは4空港を一括して経営する立場にある。従って、5社はそれぞれ国内においても他の運営会社と比較すると規模は大きく、全体に占めるシェアも極めて高い状況にある。イギリスには約230、フランスには約450、ドイツには約100の空港があるものの、利用者数の多い空港はいずれの国についても上位10空港ほどである。BAAはヒースローに加え、第2位のガトウィックと第3位のスタンステッドのほか、第7位のエディンバラと第8位のグラスゴーを、ADPはシャルルドゴールと第2位のオルリーを、Fraportはフランクフルトの他に第8位のハノーバーを運営している。スペインでは例外的に民間資本による空港が存在するが、基本的には政府系企業であるAENAが全国の47空港を運営する。オランダには約30の空港があるが、Schiphol Groupは主要7空港のうちの4空港を保有している²⁾。

2 LCCとセカンダリー・エアポート

航空自由化以降、格安チケットで需要を開拓する(Low Cost Carriers:LCC)がアメリカのみならず欧州においても急速に成長してきた³⁾。欧州のLCC事

2) このように空港会社が複数空港を一体的に経営している場合、旅客取扱数と離着陸回数の総計は世界の上位20空港のデータから読み取れない点に注意する必要がある。

3) LCCについては、ANA総合研究所[2008]第5章、村上他[2006]第8章を参照。

表 1 旅客取扱数上位空港 (2007 年)

	国	都市	空 港	人数(千人)
1	アメリカ	アトランタ	ハーツフィールド	89,379
2	アメリカ	シカゴ	オヘア・インターナショナル	76,178
3	イギリス	ロンドン	ヒースロー	68,068
4	日本	東京	東京国際(羽田)	66,823
5	アメリカ	ロサンゼルス	ロサンゼルス・インターナショナル	61,896
6	フランス	パリ	シャルルドゴール	59,922
7	アメリカ	ダラス	ダラス・フォートワース	59,786
8	ドイツ	フランクフルト	フランクフルト	54,162
9	中国	北京	北京	53,584
10	スペイン	マドリッド	バラハス	52,123
11	アメリカ	デンバー	デンバー・インターナショナル	49,863
12	オランダ	アムステルダム	スキポール	47,795
13	アメリカ	ニューヨーク	J F K	47,717
14	香港	香港	香港	47,042
15	アメリカ	ラスベガス	マッカラン・インターナショナル	46,961
16	アメリカ	ヒューストン	インターコンチネンタル	42,998
17	アメリカ	フェニックス	スカイハーバー・インターナショナル	42,185
18	タイ	バンコク	バンコク・インターナショナル	41,437
19	シンガポール	シンガポール	チャナンギ	36,702
20	アメリカ	オーランド	オーランド・インターナショナル	35,973

(資料) 日本航空協会 [2008].

表 2 離着陸回数上位空港 (2007 年)

	国	都市	空 港	回数(千回)
1	アメリカ	アトランタ	ハーツフィールド	994
2	アメリカ	シカゴ	オヘア・インターナショナル	927
3	アメリカ	ダラス	ダラス・フォートワース	685
4	アメリカ	ロサンゼルス	ロサンゼルス・インターナショナル	681
5	アメリカ	デンバー	デンバー・インターナショナル	614
6	アメリカ	ラスベガス	マッカラン・インターナショナル	609
7	アメリカ	ヒューストン	インターコンチネンタル	604
8	フランス	パリ	シャルルドゴール	553
9	アメリカ	フェニックス	スカイハーバー・インターナショナル	539
10	アメリカ	シャーロット	C L T	523
11	アメリカ	フィラデルフィア	フィラデルフィア・インターナショナル	500
12	ドイツ	フランクフルト	フランクフルト	493
13	スペイン	マドリッド	バラハス	483
14	イギリス	ロンドン	ヒースロー	481
15	アメリカ	デトロイト	デトロイト・メトロポリタン	467
16	オランダ	アムステルダム	スキポール	454
17	アメリカ	ミネアポリス	ミネアポリス・インターナショナル	453
18	アメリカ	ニューヨーク	J F K	446
19	アメリカ	ニューヨーク	ニューアーク	436
20	ドイツ	ミュンヘン	F.J. シュトラウス	432

(資料) 日本航空協会 [2008].

表 3 国内複数空港の運営

イギリス BAA	Heathrow
	Gatwick
	Stansted
	Southampton
	Edinburgh
	Glasgow
	Aberdeen
フランス ADP	Paris-Charles de Gaulle
	Paris-Orly
	Paris-Le Bourget
	Chavenay
	Chelles
	Coulommiers
	Etampes
	Lognes
	Meaux
	Persan-Beaumont
	Pontoise-Cormeilles
	Saint-Cyr
	Toussus-le-Noble
	Paris-Issy-les-Moulineaux
ドイツ Fraport	Frankfurt International
	Frankfurt-Hahn (65%)
	Hanover (30%)
スペイン AENA	Madrid-Barajas を含む 47 空港
オランダ Schiphol Group	Amsterdam Schiphol
	Rotterdam
	Lelystad
	Eindhoven (51%)

(注) 1 各社年報などの資料に基づき筆者作成。

2 カッコ内は出資比率。

業者団体である European Low Fares Airline Association (ELFAA) に加盟しているのは clickair/ easyJet/ Flybe/ Jet2.com/ Myair.com/ Norwegian/ Ryanair/ Sky Europe/ Sterling/ Sverige Flyg/ transavia.com/ Wizz Air の 12 社である。各社の基本データについては表 4 に示されている。LCC 各社の業務そのものはまだ歴史が浅いが、必ずしも小規模企業というわけではない。同表からもわかるように、easyJet や Ryanair は多数の機材を保有することに

よって便数増加と路線数拡大を実現してきた。特に、Ryanair の利用者数が国際線部門で既存事業者を追い抜いて業界第 1 位の座を獲得した点は既存事業者への脅威となっている。

表 4 European Low Fares Airline Association 加盟 12 社の基本データ

事業者	国	旅客数 (百万)	搭乗率 (%)	便数/日	相手国	目的地	路線数	機材数
clickair	スペイン	6.3	69.6	111	14	36	43	24
easyJet	イギリス	44.6	84.6	900	27	109	400	166
Flybe	イギリス	7.5	N.A.	500	13	65	191	68
Jet2.com	イギリス	3.5	78.0	120	18	49	106	30
Myair.com	イタリア	1.5	70.7	47	10	36	63	9
Norwegian	ノルウェー	9.1	79.0	216	29	86	173	41
Ryanair	アイルランド	57.7	81.1	1,050	26	148	794	169
Sky Europe	スロバキア	3.6	73.4	72	20	32	50	14
Sterling	デンマーク	3.8	N.A.	137	26	49	106	25
Sverigeflyg	スウェーデン	0.5	75.0	60	4	12	16	12
transavia.com	オランダ	5.5	85.4	90	19	90	90	34
Wizz Air	ハンガリー	5.9	85.0	107	18	48	103	20

(注) 旅客数、搭乗率は 2008 年 1 月～12 月、その他は 2008 年 12 月時点の数値。

(資料) http://www.elfaa.com/Statistics_December2008.pdf

LCC は参入時に特定の空港を拠点として活動を開始することが多い。地方空港についてはスロット制約が大きな問題とはならないので、拠点空港を見出すのは容易である。それに対して大規模空港では混雑現象が起きているために、スロットを獲得することが難しい状況にある。従って、LCC は大都市圏近郊に立地するセカンダリー・エアポートを利用している⁴⁾。欧州のなかで LCC が活用しているセカンダリー・エアポートは表 5 の通りである。このなかでもロンドン・スタンステッドは LCC の離着陸が多いばかりではなく、全体に占める LCC の比率は 90%を超えている。また、ロンドン・ルートンでもその比率は高く、80%以上である。

4) セカンダリー・エアポートの解説については、村上他 [2006] 第 11 章を参照。

表 5 欧州の代表的なセカンダリー・エアポート

国	都市	主要空港	セカンダリー・エアポート
イギリス	ロンドン	Heathrow, Gatwick	Stansted, Luton
	グラスゴー	Abbotsinch	Prestwick
フランス	パリ	Charles de Gaulle, Orly	Beauvais
	フランクフルト	Main	Hahn
ドイツ	デュッセルドルフ	Düsseldorf International	Cologne/Bonn, Weeze
	ハンブルグ	Hamburg Airport	Lubeck
	ベルリン	Tegel	Schonefeld
スペイン	バルセロナ	Aeroport del Prat	Girona, Reus
オランダ	アムステルダム	Schiphol	Rotterdam
ベルギー	ブリュッセル	Zaventem	Charleroi
デンマーク	コペンハーゲン	Kastrup	Malmö
スウェーデン	ストックホルム	Arlanda	Skavsta, Vasteras
ポーランド	クラクフ	Balice	Katowice
イタリア	ミラノ	Malpensa	Bergamo
	ローマ	Fiumicino	Ciampino
オーストリア	ウィーン	Vienna International	Bratislava

(資料) European Low Fares Airline Association [2004].

主要空港よりも規模は小さく、都心部へのアクセスに多少の時間を要するセカンダリー・エアポートであっても、新規参入者である LCC の成長を支援する上で重要な役割を果たしている。欧州の航空自由化を推進してきたのはセカンダリー・エアポートであると言っても過言ではない。LCC との連携を強めるなかで空港会社は大きなビジネス・チャンスを享受してきた。ただし、欧州の上位 5 社に入るイギリス BAA、ドイツ Fraport、スペイン AENA、オランダ Schiphol Group の 4 社はそれぞれロンドン、フランクフルト、バルセロナ、アムステルダムにおいて、主要空港とセカンダリー・エアポートの両方を運営しているという事実がある。

3 上位 5 社のオーナーシップ

欧州の上位 5 社はもともと国有企業であったが、1980 年代以降の規制改革によって株式会社組織となっている。表 6 から明らかのように、イギリスだ

けが所有権に関して公的な関与のない状態に移行した。BAA はイギリス最大の空港会社であるが、2006 年にスペインの建設会社 Ferrovial によって買収された。実際にはカナダとシンガポールの資金も入っている。Fraport については公的所有が残されているが、民間企業による株式取得も進展しつつある。複数の株主に分散している点と、航空事業者であるルフトハンザがオーナーとなっている点に特徴がある。ADP と Schiphol Group では株式の約 70%をそれぞれの政府が保有することにより、公有状態を継続してきた。特に、オランダでは株主を自治体に限定し、民間企業の所有を認めてこなかった。スペインの AENA は政府 (Ministry of Transports and Infrastructures) の傘下であり、実質的に全空港を独占的に運営している。

スペイン AENA を除く 4 社は既に複数の主体によって構成されている。国際的に 5 社間で再編成が起これとは考えにくかったが、2008 年 10 月にフランス ADP とオランダ Schiphol Group の 2 社が株式の相互持合いをする決定を下し、同年 12 月から実行されることになった⁵⁾。この株式持合いを促した理由として、2004 年に両国のフラッグ・キャリアであるエール・フランスと KLM が合併した点があげられる。今回の株式持合いは 12 年間にわたって互いに 8%を保有するという協定に基づいている。旅客取扱数で世界ランキング 6 位と 12 位、離着陸回数で 8 位と 16 位の座にある 2 社が資本面でつながったが、旅客取扱数、離着陸回数のどちらも単純に合算すると第 1 位のアメリカ・アトランタ・ハーツフィールド空港を追い抜くことになる。

今回の ADP と Schiphol Group の資本協力は国境を越えた航空と空港の垂直統合であり、世界の航空・空港業界に与える影響は小さくない。まず、欧州内部で航空キャリアと空港会社の再編成が加速されると予測される。次に、航空キャリアの 3 大アライアンスを軸に世界の大規模空港が再編成に動き始めると考えられる。単に、空港会社同士が協力を強化することもあり得るが、キャリアの合併・再編成と同時並行で動く可能性が高い。というのは、今回の相互持合いは「デュアル・ハブ」構想を実現し、キャリアの運航面での効率性改善

5) ADP and Schiphol Group [2008].

表 6 欧州 5 大空港会社の株主構成

空 港	株 主	比 率 (%)
イギリス BAA	Ferrovial	64.00
	Quebec	26.00
	Government of Singapore Investment Corporation (GIC)	10.00
	合 計	100.00
フランス ADP	French government	68.38
	French institutions	14.75
	Actionnaires individuels francais et non identifiés	8.49
	Institutionnels non-residents	5.90
	Employees	2.44
	Autocontrôle	0.05
	合 計	100.00
ドイツ Fraport	State of Hesse	31.57
	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH	20.16
	Julius Bar Holding AG	10.35
	Deutsche Lufthansa AG	9.94
	Artisan Partners Ltd. Partnership	3.87
	Arnhold and S. Bleichroeder Holdings Inc.	3.02
	Taube Hodson Stonex Partners Ltd.	3.01
	Morgan Stanley	2.90
	Capital Group Companies, Inc.	1.89
	Unknown	13.23
	合 計	100.00
スペイン AENA	Ministry of Transports and Infrastructures	100.00
オランダ Schiphol Group	State of the Netherlands	69.77
	City of Amsterdam	20.03
	Aéroports de Paris S.A.	8.00
	City of Rotterdam	2.20
	合 計	100.00

(注) 各社年報などの資料に基づき筆者作成。

をサポートする点も視野に入れられているからである。両社の協定が 12 年間という期間を設けているので、近い将来に同様の国境を超えた協力関係が進展することになるであろう。

4 他国における空港経営

BAA 以外の 4 社は広義の公有企業にあたるが、政府省庁からは独立した会社組織として運営されているので、国外での空港経営も可能となっている。

AENA は子会社 (Aena Internacional) を通して積極的な国外活動を展開してきた。他国への関与については株式の所有、空港やターミナルビルの期限付きの委託契約 (コンセッション)、あるいは経営上の助言など多様な手法がある。欧州の上位 5 社の国外業務のなかでも代表的な事例は表 7 の通りである。関与する相手国は歴史的なつながりによるところもあるが、航空需要の動向からビジネス・チャンスが大きいと判断される国・地域をターゲットにしていることも多い。全額出資しているのは BAA (Ferrovial) がチリの空港に関与している一例だけであり、多くの場合は部分的な出資にとどまっている⁶⁾。

単独の空港に対して関与するケースと、特定地域の複数空港に対する経営にコミットするケースがあるが、注目されるのは ADP と AENA がともにメキシコにおいて複数の空港を一括して経営する企業に出資している点である。同表から明らかなように、ADP は Servicios de Tecnología Aeroportuaria に対して 25.5%、AENA は Aeropuertos Mexicanos del Pacifico に対して 33.33% の出資を行っている⁷⁾。実際には、表中には示されていないが Servicios de Tecnología Aeroportuaria は更に、16.7% の比率で OMA に出資し、OMA が 13 空港を運営している。同様に、Aeropuertos Mexicanos del Pacifico は 17.3% の比率で Grupo Aeroporutuario del Pacifico に出資し、同社が 12 空港を運営している。このように国外業務に関して多層的な形態が採用されている点に共通性があるが、これはリスク分散の視点を考慮しているからであろう⁸⁾。

II イギリス空港会社の一括運営

1 空港会社の概要と特徴

イギリスの BAA は公益事業の民営化・規制緩和を推進したサッチャー政権のもとで制定された 1986 年空港法 (Airports Act 1986) に基づき民間企業に

6) BAA によるプタベスト空港の株式保有のように過去に関与していたものの既に解消している事例もある。

7) メキシコにおいて空港業務の制度改革が開始されたのは 1998 年のことである。

8) <http://www.oma.aero/en/about/partners.htm>. AENA, Annual Report 2007.

移行することになった。あわせて年間売上高が100万ポンド以上の地方空港についても株式会社化することが同法第13条、第14条において明確にされた。ほとんどの空港は改組した後に、自治体が一時的に所有してきた。1990年代に入って、個別に売却先を決定し、民間企業へと転換していったが、2000年代以降は投資ファンドが空港会社の株式取得に乗り出してきたために、転売

表7 欧州5大空港会社の国外業務

空港会社	国外空港・出資先	国
イギリス BAA	Antofagasta Cerro Moreno (100%)	チリ
	Naples (65%)	イタリア
フランス ADP	Conakry (29%)	ギニア
	Liege (25.5%)	ベルギー
	Servicios de Tecnología Aeroportuaria/ 13 airports (25.5%)	メキシコ
	Mauritius (10%)	モーリシャス
	Amman (9.5%)	ヨルダン
	Jeddah (5%)	サウジアラビア
	Alger	アルジェリア
	5 regional airports	エジプト
	Cambodia airports	カンボジア
ドイツ Fraport	Lima, Jorge Chávez International (70%)	ペルー
	Burgas (60%)	ブルガリア
	Varna (60%)	ブルガリア
	Antalya (34%)	トルコ
	Xi'an Xianyang International (24.5%)	中国
	Delhi, Indira Gandhi International (10%)	インド
	Cairo International	エジプト
スペイン AENA	Barranquilla (40%)	コロンビア
	Cartagena de Indias (37.89%)	コロンビア
	Cali (33.34%)	コロンビア
	Aeropuertos Mexicanos del Pacifico/ 12 airports (33.33%)	メキシコ
	Airport Concessions & Development Ltd. (10%)	イギリス他
オランダ Schiphol Group	Cayo Coco	キューバ
	Terminal 4, John F. Kennedy Airport (40%)	アメリカ
	Brisbane (18.7%)	オーストラリア
	Vienna (1%)	オーストリア
	Aruba	アールバ

(注) 1 各社年報などの資料に基づき筆者作成。

2 カッコ内は出資比率。

されるケースも増加している。航空と空港の独立的規制機関である民間航空局 Civil Aviation Authority (CAA) がデータを公表している上位 55 位までの空港について運営者と所有者を詳しく調べると表 8 のように整理できる。

同表からいくつかの点が読みとれる。第 1 に、旅客取扱数 (2008 年) のシェアから上位 4 社で 60% を超えていることが分かる。上位 10 社で見ると 80% 超となる⁹⁾。第 2 に、Manchester Airports Group (MAG)、Peel Airports (Peel)、Highlands and Islands Airports Ltd. (HIAL) と小規模な地方自治体所有を除くと、ほぼすべての空港が投資ファンドの支配下にある。ファンドが獲得している空港は上位 20 位までに集中していることが分かる。第 3 に、ファンドの関与により多くの空港会社は外国企業の傘下に入っている点も明らかである。第 4 に、一部の例外を除き、複数の空港が一体化されて運営されている。この点についてはファンドのみならずイギリス企業である MAG、Peel、HIAL の 3 社も戦略的に重視してきた。その内容についての詳細は後述する。

2 BAA に対する分割指令¹⁰⁾

BAA は前身である国有企業 British Airports Authority から 7 空港 (ヒースロー、ガトウィック、スタンステッド、サザンプトン、エディンバラ、グラスゴー、アバディーン) を継承し、一括運営を維持してきた。民間企業へ移行後に、航空事業者の空港使用料だけでなく、利用者に対するサービス低下も問題視され、2006 年に公正取引庁 (Office of Fair Trading) から競争委員会 (Competition Commission) に調査が付託され、本年 3 月に競争委員会は最終報告書を公表した¹¹⁾。そのなかで BAA に対してロンドン地域においてガトウィックとスタンステッドの両方を売却し、更にスコットランドにおいてエディンバラかグラスゴーのどちらかを売却すべきことが提言された。空港間の競争によって容量増大のための投資やサービス向上が競争政策当局から求めら

9) 空港業務の場合、地理的要因から利用者が異なるので、高いシェアを持つ事業者が独占的であると即断できない。むしろ、シェアが高い空港は利用者が多く、商業施設でも売上げ増加につながっていると理解するのが妥当である。

10) 本節の内容は野村 [2009] で既に紹介している。

11) 詳細は Competition Commission [2009] を参照。

表 8 イギリス主要空港の運営者と所有者

	空港名	地域	公有	運営者	所有者	国籍	複数	旅客数 (000)	%
1	Heathrow	LON		BAA	<i>Ferrovial 64%/ Quebec 26%/ Government of Singapore Investment Corporation 10%</i>	ES/ CA/ SG	★	66,907	28.3
2	Gatwick	LON		BAA	<i>Ferrovial 64%/ Quebec 26%/ Government of Singapore Investment Corporation 10%</i>	ES/ CA/ SG	★	34,162	14.5
3	Stansted	LON		BAA	<i>Ferrovial 64%/ Quebec 26%/ Government of Singapore Investment Corporation 10%</i>	ES/ CA/ SG	★	22,340	9.5
4	Manchester		pub	Manchester Airports Group <i>London Luton Airport Operations Ltd./ TBI/ Airport Concessions & Development Ltd.</i>	Council of the City of Manchester 55%/ Other nine councils around Manchester 45%	GB	□	21,063	8.9
5	Luton	LON	pub	<i>Birmingham International Airport Ltd.</i>	Seven West Midlands district councils 49%/ Ontario Teachers' Pension Plan and Australia's Victorian Funds Management Corporation 48.25%/ Employee Share Trust 2.75%	GB/ ES	▲	10,174	4.3
6	Birmingham			BAA	<i>Ferrovial 64%/ Quebec 26%/ Government of Singapore Investment Corporation 10%</i>	ES/ CA/ SG	★	8,992	3.8
7	Edinburgh	SCT		BAA	<i>Ferrovial 64%/ Quebec 26%/ Government of Singapore Investment Corporation 10%</i>	ES/ CA/ SG	★	8,135	3.4
8	Glasgow	SCT		BAA	<i>Macquarie 85.5%</i>	AU	●	6,229	2.6
9	Bristol			South West Airports Ltd.	Council of the City of Manchester 55%/ Other nine councils around Manchester 45%	GB	□	5,616	2.4
10	East Midlands Intl.		pub	Manchester Airports Group	Peel Airports	GB	□	5,330	2.3
11	Liverpool			Peel Airports		GB	△		

12	Belfast Intl.	NIR	TBI/ Airport Concessions & Development Ltd.	Aberis Infraestructuras 90%/ Aena Internacional 10%	ES ▲	5,223	2.2
13	Newcastle Intl.	pub	Copenhagen Airports	Durham County Council & six councils 51%/ Copenhagen Airports 49%...Macquarie 53.7%	GB/ DK/ AU ●	5,017	2.1
14	Aberdeen	SCT	BAA	Ferrovial 64% / Quebec 26% / Government of Singapore Investment Corporation 10%	ES/ CA/ SG ★	3,290	1.4
15	London City	LON	London City Airport	Global Infrastructure Partners (Credit Suisse and General Electric) 75%	CH/ US	3,260	1.4
16	Leeds Bradford		Leeds Bradford International Airport Ltd.	Bridgepoint Capital	GB	2,860	1.2
17	Belfast City (George Best)	NIR	Belfast City Airport Ltd.	ABN AMRO Global Infrastructure Fund	NL	2,571	1.1
18	Prestwick	SCT	Infratil	HRL Morrison & Co Limited	NZ	2,414	1.0
19	Cardiff Wales		TBI/ Airport Concessions & Development Ltd.	Aberis Infraestructuras 90%/ Aena Internacional 10%	ES ▲	1,979	0.8
20	Southampton		BAA	Ferrovial 64% / Quebec 26% / Government of Singapore Investment Corporation 10%	ES/ CA/ SG ★	1,946	0.8
21	Bournemouth	pub	Manchester Airports Group	Council of the City of Manchester 55%/ Other nine councils around Manchester 45%	GB □	1,079	0.5
22	Doncaster Sheffield		Peel Airports	Peel Group	GB △	968	0.4
23	Exeter		Regional City Airports (Exeter) Ltd.	Balfour Beatty Capital / Galaxy Sarl	GB/ LU §	951	0.4
24	Isle of Man	pub	Isle of Man Government		GB	754	0.3
25	Inverness	SCT	Highlands and Islands Airports Ltd.	Scottish Ministers	GB ◇	671	0.3
26	Durham Tees Valley		Peel Airports	Peel Group	GB △	645	0.3
27	Norwich		Omniport	Penta Capital/ Caledonia Investments	GB	583	0.2

28	Blackpool			<i>Regional City Airports Ltd. 95%</i>	<i>Balfour Beatty Capital</i>	GB	§	439	0.2
29	City of Derry (Eglington)	NIR	pub	City of Derry Airport	Derry City Council	GB		439	0.2
30	Newquay		pub	Cornwall Airport Ltd.	Cornwall County Council	GB		431	0.2
31	Humberside		pub	Manchester Airports Group	Manchester Airports Group 82.7%/Council of the City of Manchester 55%/Other nine councils around Manchester 45% North Lincolnshire Council 17.3%	GB	□	424	0.2
32	Coventry			<i>CAFCO (Coventry) Ltd.</i>	<i>Howards Holdings Plc./ Convergence-AFCO Holdings Ltd</i>	IE/ US		331	0.1
33	Scatsia	SCT		Sercro	BP Exploration Operating Company Ltd.	GB		243	0.1
34	Sumburgh	SCT	pub	Highlands and Islands Airports Ltd.	Scottish Ministers	GB	◇	154	0.1
35	Kirkwall	SCT	pub	Highlands and Islands Airports Ltd.	Scottish Ministers	GB	◇	138	0.1
36	Stornoway	SCT	pub	Highlands and Islands Airports Ltd.	Scottish Ministers	GB	◇	131	0.1
37	Isles of Scilly (St.Marys)		pub	Council of the Isles of Scilly		GB	*	123	0.1
38	Plymouth			Plymouth City Airport Ltd.	Sutton Harbour Holdings	GB		99	-
39	Penzance Heliport			<i>British International</i>	<i>Matrix Private Equity Partners</i>	GB	*	98	-
40	Dundee	SCT	pub	Highlands and Islands Airports Ltd.	Scottish Ministers	GB	◇	61	-
41	Southend	LON		London Southend Airport Company Ltd.	Stobart Group Ltd.	GB		44	-
42	Isles of Scilly (Tresco)			<i>British International</i>	<i>Matrix Private Equity Partners</i>	GB	*	37	-
43	Benbecula	SCT	pub	Highlands and Islands Airports Ltd.	Scottish Ministers	GB	◇	34	-

44	Islay	SCT	pub	Highlands and Islands Airports Ltd.	Scottish Ministers	GB	◇	29	-
45	Lands End (St. Just)			Lands End Airport	Westward Airways (Lands End) Ltd.	GB		26	-
46	Wick	SCT	pub	Highlands and Islands Airports Ltd.	Scottish Ministers	GB	◇	23	-
47	Gloucestershire			Gloucestershire Airport Ltd.		GB		20	-
48	Kent Intl.			<i>Infratil</i>	<i>HRL Morrison & Co Limited</i>	NZ		12	-
49	Barra	SCT	pub	Highlands and Islands Airports Ltd.	Scottish Ministers	GB	◇	11	-
50	Campbeltown	SCT	pub	Highlands and Islands Airports Ltd.	Scottish Ministers	GB	◇	9	-
51	Tiree	SCT	pub	Highlands and Islands Airports Ltd.	Scottish Ministers	GB	◇	8	-
52	Shoreham			Albemarle Shoreham Airport Ltd.		GB		5	-
53	Lerwick (Tingwall)	SCT	pub	Shetland Islands Council		GB		5	-
54	Cambridge			Marshall of Cambridge Aerospace Ltd.		GB		2	-
55	Lydd	LON		London Ashford Airport Ltd.		GB		2	-
	All UK Airports							236,114	1000

(注) 1 各種資料に基づき筆者作成。旅客数は Civil Aviation Authority 公表の 2008 年データを利用。

2 イタリックで示した企業は投資ファンドを意味する。

3 地域略称は以下の通り。LON: ロンドン、NIR: 北アイルランド、SCT: スコットランド。

4 公有状態にある場合、「pub」と記載。下線はコンセンソム、もしくはアグリーメントに基づき民間企業に運用を委ねていることを意味する。

5 国名は AU: オーストラリア、CA: カナダ、CH: スイス、DK: デンマーク、ES: スペイン、GB: イギリス、IE: アイルランド、LU: ルクセンブルク、NL: オランダ、NZ: ニュージーランド、SG: シンガポール、US: アメリカ。

6 「複数」欄のマークにより一括運営を区分している。

れている。

ガトウィックとスタンステッドの売却先としてはメディア報道を中心に表9のような10社以上の候補があがっている。これらを分類すると以下のようになる。①企業家精神の旺盛な航空キャリア。②国内のBAA以外の空港運営会社と出資者。③他国の建設会社や空港運営会社。④インフラ・ビジネスに投資するファンドや金融機関。同表から明らかなように④のタイプが圧倒的に多いことがわかる。それぞれの空港の売却額が20億～30億ポンドという高額に達する点を考慮すると、それは当然かもしれない。

表9 ガトウィック、スタンステッドの売却先候補

分類	候補会社	備考
①	Ryanair	LCCであり、国際線定期便の最大企業
	Virgin Atlantic	近年、LCCのeasyJetと協力関係を強化
②	Global Infrastructure Partners	既にロンドン・シティ空港に75%出資
	Manchester Airports Group	マンチェスターなど4空港の運営者
③	Fraport	ドイツ・フランクフルト空港運営会社
	Hochtief	ドイツの建設会社
④	3i	イギリスのファンド
	Abu Dhabi Investment Capital	アブダビのファンド
	Canadian Pension Plan	カナダの年金基金
	Citigroup	アメリカの金融持株会社
	Investment Corporation of Dubai	ドバイのファンド
	Kuwait Investment Authority	クウェートのファンド
	Macquarie	オーストラリアのファンド
	Ontario Teachers Pension Plan	カナダの年金基金
Rreef	ドイツ銀行のインフラ部門	

(注) 各種資料に基づき筆者作成。

売却先を決めるにあたって外資か否かは長期的な投資や国防上の観点から判断されることになるが、現在の所有者であるFerrovialがスペイン企業であるので、特に争点とはならないであろう。むしろ競争を機能させる上で、次のような論点が重要になってくる。第1に、キャリアによる取得は航空と空港の垂

直統合にあたるが、航空業界の競争に悪影響を与えないか。第 2 に、マンチェスターなどの 4 空港を運営する MAG は BAA と同様に大規模空港であり、独占の弊害が生じないか。第 3 に、フランクフルト空港の Fraport の取得は欧州内の空港間競争を歪めることにならないか。第 4 に、ファンドや金融機関のなかには既に空港経営に乗り出している会社もあるが、永続的な方針を貫くのかという疑問が生じる。

今回、競争政策当局から BAA 分割が提案された背景には、民営化後 20 年以上が経過したなかで空港間競争を見直す気運が高まってきたことがある。他方で、Ferrovial が 2006 年当時、BAA を取得するために 100 億ポンド以上を投入した結果、その後、財務状況の改善に迫られているという事情もある。通常は民間企業の資産処分や企業分割は株主からの抵抗が大きく、実際に適用されることは少ない。しかし、Ferrovial は上場を停止しているので、皮肉にも容易に資産処分や企業分割を実行できる環境にある。これまでは BAA による複数空港の一括運営が容認されてきたが、大都市圏の空港運営に関して政策方針が転換されたと考えられる。

3 複数一括運営の代表事例

① MAG：公有企業の挑戦

MAG の所有者はマンチェスター市とその近郊の 9 つの自治体から構成されている。1999 年にハンバーサイドを、2001 年にイースト・ミッドランズとボーンマスを傘下に収めた。これら 3 空港は MAG の地方空港部門として位置づけられている。ハンバーサイドに関して MAG の持株比率は 82.7%で、残りの 17.3%は地元の北リンカンシャーの自治体が保有している。しかし、イースト・ミッドランズとボーンマスは MAG の所有下にあり、地元自治体の関与はない。つまり、マンチェスター近郊の自治体が地理的に離れた 2 空港の運営を行っている状況にある。自治体から独立した組織として商業ベースで活動できる境遇を利用し、MAG は一括運営に基づきグループとして旅客取扱数を増大させる方針を採用した。

マンチェスター空港だけのランキングは第 4 位であるが、ルートンやバーミ

ンガムとの対抗関係を意識していたと思われる。更に、複数空港運営主体として BAA に次ぐ第 2 位の座を保持することが目標と考えられた¹²⁾。MAG は 2000 年前後にファンドの動きが活発化してくるなかで複数空港の一括運営に踏み切ったが、単に規模拡張だけを図ったのではなく、イングランド全体を視野に入れた空港運営を実現しようとした。空港規模を年間旅客取扱数で見るとマンチェスターが 2,100 万、ハンバーサイドが 560 万、イースト・ミッドランズが 108 万、ボーンマスが 42 万と違いはあるが、地理的にはマンチェスターがイングランド北西部、ハンバーサイドが北東部、イースト・ミッドランズが中部、ボーンマスが南部に立地していることから、イングランドにおける航空需要を掌握しようとしている点が明白になる。

空港分野に限らず公有企業は迅速な意思決定をできない点で批判されることが多いが、MAG は先駆的な戦略を展開してきた数少ない公有企業である。BAA から分離される予定のガトウィックとスタンステッドに関しても、早い段階で購入する意思を表明するなど、民間企業と対等な立場に立っている。

② Peel：地域再生の試み¹³⁾

リバプールとダーラム・ティース・バリを運営していた Peel は 2005 年に新たにドンカスター・シェフィールドを開港し、複数一括運営を強化することを決めた。同社は不動産、ショッピングセンター、港湾を経営する Peel Group の一部門である。前身は 1920 年代の紡績会社にまで遡るが、空港経営に参入したのは 1997 年にリバプール空港の株式を取得したのが契機となっている。前述の MAG と同様に他国の関与を受けていないイギリス企業である。前掲の表 8 から明らかのように、民間企業のほとんどに投資ファンドの資金が入っているのに対して、Peel はその影響を受けていない点に大きな特徴がある。

ドンカスター・シェフィールドの用地は 1996 年に廃止された旧空軍基地フィニングレーである。軍用から民間用に転換したものであるが、国際線を含

12) 現在は BAA がスペイン企業であることを念頭に置き、MAG のホームページでは自らが「イギリス人所有のイギリス最大の空港運業者」(the UK's largest British-owned airport operator)である点を強調している。

13) 本項の内容は野村 [2009] で既に紹介している。

むフル・サービスの提供できる新規空港が民間企業により開設されたことで注目を集めた。資産売却にあたり当初は刑務所に転用するという提案もあったが、1999 年に Peel によって購入されることになり、2003 年に欧州投資銀行 (European Investment Bank) から 5,000 万ユーロが融資された。炭鉱閉鎖に直面している状況下で、地元自治体から地域再生に向けた期待は大きく、10 年間での雇用創出効果は 7,000~10,000 人と想定されている。

Peel の戦略を整理すると以下ようになる。第 1 に、イングランド北部において 4 空港を一体的に運営している¹⁴⁾。地理的に特定地域に絞り込んでいるのは後述する HIAL と共通する。第 2 に、リバプール「ジョン・レノン」、「ロビン・フッド」ドンカスター・シェフィールドというネーミングをブランド化した。他国でもニューヨーク「ジョン・F・ケネディ」、ワシントン「ロナルド・レーガン」、パリ「シャルルドゴール」、ローマ「レオナルド・ダビンチ」、ザルツブルク「モーツァルト」などの著名な例もあるが、それらと比較すると親しみやすさを重視している。第 3 に、地域密着の産業クラスターの構築に積極的に取り組む姿勢を明らかにしてきた。親会社が不動産部門を持っているからこそ地元自治体の開発計画に理解を示していると解釈できる。

③ HIAL：離島路線の維持¹⁵⁾

HIAL はスコットランド北西部の離島をつなぐ空港事業者であり、複数空港をまとめて運営しているユニークな存在である¹⁶⁾。1986 年の設立当初は CAA の下に置かれていたが、95 年にその所有権はスコットランド大臣 (Secretary of State for Scotland、現在は Scottish Ministers) に移転された。1990 年代には民営化・規制緩和が主流となっていたが、商業ベースで運営することが困難な離島を擁する HIAL が公的所有に残された点には意味がある。

同社の特徴は以下の通りである。第 1 に株式会社の形態をとっているので、

14) 小規模なために表 8 に示されていないが、City Airport Manchester も含まれる。

15) 本項の内容は野村 [2008] で既に紹介している。

16) 歴史的には 1930 年代にインバネスに空港が開設され、40 年代~50 年代にかけて軍事用として利用された後、70 年代に British Airways がインバネス・ロンドン間にジェット便を就航させた。しかし、83 年に同路線が廃止されたために空港経営は悪化し、86 年に HIAL が設立されることになった。

政府系企業であるものの効率性インセンティブが機能しやすい組織となっている。第2にインバネス空港を拠点として11もの空港を傘下に置いたエリア一括運営のスタイルをとっている。第3にほとんどの空港が北部と西部の離島に立地している。第4に地域経済の発展のために「触媒」(catalyst)としての立場を重視し、ネットワークの充実に意欲的な態度を示している。第5に不動産部門の子会社(Inverness Airport Business Park Limited)を通して地域振興を積極的に推進している。

HIALは地形や気象条件から運航上の環境は決して恵まれているわけではないが、表10の通り各空港の乗客者数は増加傾向にあり、2000年と06年の比較では全体で58%も増大した。一般に離島空港については通年で見ると利用者数が少なく、単独での経営が厳しくなりがちであるが、HIALはスコットランド北西部に散在する11空港の経営を一体化することによりその地域における路線を結び付けている。もちろんハブとしての役割を担うインバネス空港が存在するので、周辺の離島をつなぐ路線網が成り立っているのは確かである。HIALはスコットランド政府やキャリアと交渉して定期便を飛ばしてきた¹⁷⁾。それは同社がこの地域において経済的・社会的組織(economic and social fabric)を維持する上で中枢機能(a pivotal role)を果たすべきと認識しているからである。

国際線に関しては既にアイルランドのダブリンと結ばれているが、HIALは近年、大陸側との路線を強化しようとしている。特に、インバネスにおけるハブ機能を高めるためにスウェーデン(ストックホルム)、オランダ(アムステルダム)、ドイツ(デュッセルドルフ)、ポーランド(カトヴィーツェ)との路

17) 現在、定期便を運航しているキャリアはAer Arann、Atlantic Airways、British Airways、Eastern Airways、easyJet、Flybe、Highlands Airways、Loganair、Ryanairである。British Airwaysは実際にはLoganairに運航を委託している。過去にbmiのようにロンドン路線から撤退したキャリアも見られたが、新たな路線を開設する時にはスコットランド政府からの補助金が支出されるので、この地域の路線は全体として充実する方向にある。チャーター便に関してはホリデーや季節限定で運航されるが、Discover Jersey、Falcon、Newmarket Holidays、Thomsonなどのキャリアがあげられる。

表 10 HIAL の空港と旅客者数の動向

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Barra	7,591	8,509	8,285	8,318	8,781	9,454	9,808
Benbecula	33,556	34,152	31,534	31,914	29,711	31,247	33,433
Campbeltown	7,556	8,037	8,193	8,268	8,398	8,781	8,928
Dundee	49,192	49,165	45,323	51,734	50,845	48,624	51,496
Inverness	336,701	342,790	363,415	434,644	520,319	588,773	670,894
Islay	19,731	19,545	20,669	21,422	21,303	21,652	26,218
Kirkwall	85,216	86,795	98,314	102,716	102,023	103,740	116,837
Stornoway	87,589	87,643	93,492	106,233	110,831	115,387	120,288
Sumburgh	119,066	132,782	127,405	110,482	107,848	120,937	128,233
Tiree	4,829	5,289	5,295	5,293	5,610	6,749	7,016
Wick	19,191	18,114	17,840	16,812	15,552	16,256	19,538
合計	721,026	743,656	774,442	846,102	930,376	1,022,976	1,141,193

(注) 1 Civil Aviation Authority 公表のデータに基づき筆者作成。
 2 Dundee は 2007 年に統合されたので合計値に含まれていない。

線を開設できないか、相手国や関連キャリアと模索中である¹⁸⁾。国内でロンドン、国際で大陸の主要都市と結ぶ路線が定期便として定着すれば、HIAL の各空港が単に生活路線で終わるのではなく、年間を通して観光やビジネスの乗客を確保できるので、地域活性化に寄与する可能性が大きい。新規路線への補助金のみならず、相手国やキャリアとの交渉は単独の空港だけで対応するのは困難であり、一体となっているからこそ実現できると言える¹⁹⁾。

4 空港運営のポリシー・ミックス

競争委員会が BAA に対してガトウィック及びスタンステッドの売却と、エディンバラまたはグラスゴーの売却を指示した点だけに注目すると複数空港の

18) スウェーデンとオランダについては過去に短期間ではあるが路線を持っていたキャリア (Snowflake、Scot Airways) が存在するので、HIAL は再度、就航を依頼することも視野に入れている。また、ドイツとポーランドについては候補となるキャリア (Lufthansa、Ryanair、Wizz Air) と交渉している段階である。ポーランドが含まれているのはインパネスに多数の労働者が移住しているという事情がある。Maslen [2008] p.77.

19) HIAL に対する補助金については、野村 [2008] を参照。

一括運営が否定されているように見える。しかし、空港政策全体のなかでは一括運営という手法が依然として容認されているのも事実である。今回の分割指令は競争政策の観点から出された結論である。更に、焦点は大都市圏の大規模空港に絞られている。従来からの一括運営が現実には路線拡充や地域再生などの面でメリットがもたらされていることも軽視すべきではない。大都市圏では競争によるインセンティブにプライオリティが置かれているのに対して、地方空港に関しては一括運営について一定の評価が加えられている。

BAA 分割により競争が機能する可能性はあるが、それはロンドン 3 空港とスコットランド 2 空港に限られている。長期的視点から競争環境を整備するためには、分割そのものよりも分割後の売却先や競争状態の監視の方が重要であることは言うまでもない。更に、全国レベルで空港活性化を図るためには一括運営をも含んだポリシー・ミックスが効果的であろう。空港政策を主導する CAA の規制手法はこれまでプライス・キャップに依存してきた。今後は競争政策当局や運輸省との緊密な協議を通して、市場の画定、市場占有率の指標、分割の客観的基準などを明確にするとともに、大都市圏における容量不足の解消と地方空港の安定的なサービス提供が実現できる体制を確立する必要がある。

結び

航空事業者は oneworld、Star Alliance、SkyTeam の 3 大アライアンスによって国際的にグループ化されている²⁰⁾。もちろん、非加盟のキャリアも存在するが、利用者の乗り継ぎ便などの利便性を考慮すると、アライアンスの意義は評価できる。メガ・キャリアが路線ネットワークを充実させる戦略をとるため、世界の空港会社は必然的にこの 3 大アライアンスの影響を受けている。現実には SkyTeam に属すエール・フランスとオランダ KLM が合併したことにより、空港会社の ADP と Schiphol Group が 2 社間で株式相互持合いに至ったが、将来的にはこのような国境を超えた空港会社の再編成が 3 社以上でも起こり得る。

20) アライアンスについては、ANA 総合研究所 [2008] 第 4 章を参照。

本稿では紙幅の制約上、言及できなかったが投資ファンドがオーナーとなっている空港会社は実質上、国籍を問わない経営を展開しているため、LCC の成長が見込めると判断した場合には空港投資を積極的に行うであろう。LCC が旅客取扱数と離着陸回数を増加させると、既存大手キャリアは対抗策として大規模合併を展開し、それが更に空港再編成を助長することになる。政策効果という点からは、空港会社が複数一括運営を実現した後に、効率性向上に基づき収益性を改善できたのが実証されなければならない。更に、一括運営によって利用者サイドの利便性が高まるような路線が増えたのかという点も問われるべきであろう。

航空自由化、燃料費高騰、国内需要の低迷などの影響からわが国では航空事業者は収益悪化を避けるために減便する傾向にある。従って、地方空港や離島空港のみならず基幹空港についても収支面で楽観できない状況に直面している。わが国の空港はエアサイドとターミナルビルの「上下一体経営」についての検討に加え、複数空港の一括運営についても実行可能性を探る必要がある。今後はイギリスの経験から空港運営者の再編成も視野に入れた上で、空港会社がキャリアとの協力により路線網の充実を熟考することと、需要の成長の見込まれるアジアのなかでの路線開設を促進することが重要になってくると思われる。

参考文献

- AENA, *Annual Report 2007*.
Aéroports de Paris [2007], *Registration Document*.
Aéroports de Paris and Schiphol Group [2008], *Aeroports de Paris and Schiphol Group to create a leading global alliance in the airport industry*.
Civil Aviation Authority [2005], *UK Regional Air Services*.
Civil Aviation Authority [2007], *Air Services at UK Regional Airports*.
Competition Commission [2008], *BAA Market Investigation: Provisional decisions on sale of three airports and other remedies to competition problems*.

- Competition Commission [2009], *BAA airports market investigation: A report on the supply of airport services by BAA in the UK*.
- European Low Fares Airline Association [2004], *Liberalisation of European Air Transport: The Benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment*.
- Fraport A.G. [2008], *Annual Report 2008*.
- Highlands and Islands Airports Limited [2008], *Annual Report and Group Accounts 2007/2008*.
- Maslen, R. [2008], “The Highland Gateway,” *Airports of the World*.
- Robin Hood Airport, *Background Information*.
- Schiphol Group [2007], *Annual Report 2007*.
- ANA 総合研究所編 [2008] 『航空産業入門』東洋経済新報社.
- 西藤真一 [2009a] 「BAA 分割案にみるインフラ投資促進策」『運輸と経済』第 69 巻 第 1 号.
- 西藤真一 [2009b] 「公益事業における企業買収と規制政策－投資ファンドと設備の維持・投資をめぐる－」『公益事業研究』第 60 巻 第 3 号.
- 日本航空協会 [2008] 『航空統計要覧（2008 年版）』.
- 野村宗訓 [2008] 「イギリスにおける地方空港の発展と離島路線の維持－LCC の貢献と HIAL の経営を中心として－」『運輸と経済』第 68 巻 第 11 号.
- 野村宗訓 [2009] 「空港活性化を模索する英国－BAA 分割案は有効なのか？－」『KANSAI 空港レビュー』No.363.
- 村上英樹・加藤一誠・高橋望・榊原胖夫編 [2006] 『航空の経済学』ミネルヴァ書房.