

第 10 回 FCC サロンの内容



土木学会認定
CPDプログラム

(社)土木学会 関西支部 FCC2004 FCCサロン 第 10 回 「関西の空港問題を語ろう！」 開催報告

日 時：平成 17 年 12 月 3 日 (金) 17:30 ~ 20:30

会 場：神戸市勤労会館 (3 階 会議室 307) 定員：30 名

参加者数：??名

講 演 者：神戸大学大学院経営学研究科 助教授 村上 英樹

コーディネータ：神戸大学工学部建設学科 助教授 宮本 仁志 (記)



平成 17 年度の神戸空港の開港後、大阪湾沿岸には関西・伊丹・神戸という三つの空港が並存することになっていっています。これら三空港を今後どのように活用し、関西地域のさらなる活性化に結び付けていけばよいのでしょうか？今回は、村上先生に、国際的な航空自由化をキーワードにしてアメリカ・英国などの欧米の事例を挙げながら、この三空港の運営・運用のあり方についてご講演いただきました。また、その上で、これからのあるべき姿について議論しました。

1. 関西の空港問題について(講演)

1) 空港にはどのような経済的特徴があるのか？

空港は、電気、水道、ガス、道路、交通機関などと同じく、いわゆる「公共財」であり、

消費者が欲すれば、その人たちが競争することなくそのサービスを利用できなければならない。したがって、設備投資には莫大なコストがかかる。また1回あたりの投資規模が大。上下分離を行った場合でいうと、いわゆる下物の経営は民間部門には負担が大となる。

空港需要について、最大の問題はピーク・オフピーク問題である。ピーク時に対応した設備を有すれば、オフピーク時には施設が遊休する。

出入国管理、テロ対策、安全な運航など、満たさなければいけないクオリティの問題が多々ある。

いわゆるマルチプロダクトを供給する。航空機運航部門に限っても、旅客・貨物、国際・国内、ターミナルアクティビティ、荷役、整備、管制など。どの事業活動にどれだけの費用が発生したか、その分類が困難である。また、管理部門で発生する費用をどの事業活動の収入によりカバーすればいいのか？ 費用に基づいた各事業活動の「価格」の算定が難しい。

その価格について。空港は基本的に地域独占である。空港の利益を最大化するような高い着陸料、あるいは旅客負担の施設利用料が設定される可能性がある。公的部門介入の根拠（英国のプライスカップによるインセンティブ規制が例）

2) 誰がどう経営すればよいのか？:(BAAなどの事例紹介を含む)

上下一体の空港、および下物の経営を民間が行うと財政的負担が大きい。したがって、従来から一般的に公的部門に経営が委ねられることが多い。ところが、地域独占性とあいまって、公的部門が経営を行うとX非効率という経営の非効率性が問題となる。

公的部門といっても、国、国と地方の共同、ならびに地方のみの3種類の管理者が日本の空港の場合は存在する。(第1~3種空港)

基本的には、空港供用により誰が便益を受けるかをベースとし管理者を決め、あるいは建設の出資・税負担を求めるのが正論である。たとえば、空港利用者は勿論のこと、波及的に国民全体に経済効果が行き渡る場合は第1種空港(たとえば成田空港)、ある程度波及経済効果が行き渡る範囲が限定されれば第2種(たとえば新千歳)、さらに限定されれば第3種ということになる。

たとえば、広大な地域に孤立的に僅かな数の都市しかない状況で、その近辺に空港を供用するのであれば、経済効果が限定されるから話は簡単である。米国のサンフランシスコ、ロサンゼルス(市営)、ダラス・フォートワース(2つの市の出資による空港委員会が運営)、デンバー(市と郡)、ホノルル(州)。

しかし、日本のように多くの自治体が密集している中で空港を供用すると下記の問題点が発生する。便益の波及効果を受ける人、あるいはエリアの特定が困難。どの自治体までを考慮するか？ 小規模な自治体の財政負担が大。したがって、実際に利用する人(旅客、荷主、航空事業者)に負担を求める。施設利用料の支払い、高い着陸料設定。日本の航空会社の費用水準が上昇。運賃に反映(世界相対的に高い水準になっている)

たとえば、関西空港（第1種）：成田空港よりも国内 国際線の乗り継ぎは良い。国内全体から集客し、海外へ輸送、あるいは海外から来た旅客・貨物が国内へ行き渡る。第1種空港であることは正論。伊丹空港（第1種）：国内空港であるが、路線網は地方主要都市に行き渡る。やはり国全体への経済効果が存在。第1種空港であることは正論。では神戸空港は？ 予想される経済的波及効果から考えると、第3種であることは明らかにおかしい。

では、たとえば関西エリアのような大都市圏で、複数空港がある場合にはどのような経営が望ましいのか？ 海外に参考例(BAA : British Airports Authority plc)。基本的には関西エリアの全空港を統括する公団に運営させるのがベター。

BAA： メリット；広域の複数空港を所有することで、経済波及効果、国民および地域住民の税負担問題をある程度解消している。 問題点；空港間競争が発生するのに先立ち、BAA は地域独占による弊害を取り除くため、プライスカップをかぶせる。 利益を出すためにはコストダウンを図る必要あり。そうして確保された利益はスコットランドの空港運営に補助される。 しかし、これではBAA に利益が生じない。 ではどのように利益を出すか？ 非航空系部門での利益最大化を図っている。

3) 大都市圏空港のビジネスモデルとは？

解決すべき事柄と解決策を整理すると、以下のようになる。 建設および運営の負担の問題と経営主体の問題。 空港間競争により航空系事業の料金が市場競争圧力で低下する問題。

非空港系の独占価格・独占供給を容認すると、消費者に不利益になる。 そこで、消費者の「支払い意思」に基づいた非空港系価格設定を行う。(具体例)独占価格は、低所得の購買層を排除するが、一方で独占価格以上の支払い意思を持つ購買層に得をさせている。低所得購買層にはその所得に応じたサービス供給を、高所得者購買層には独占価格以上の価格を設定し、独占で得られる利益以上の利益を得る。 これを徹底的に進めれば、全ての消費者がサービスの供給を受けられる。 独禁あるいは経済学理論の観点からは問題なし。(第一級価格差別という)

空港間内部補助はあくまで同一経済圏で。

空港系事業の料金は、空港間競争が働けば公的部門の介入は最小限に。地域独占であればプライスカップあるいは広域公団内でのヤードスティック競争を。

4) 航空政策と空港経営：切り離して考えてはだめ！

関西空港や神戸空港の問題を含め、空港の現在および将来容量の議論では、あくまで現在の政策が継続しているということが前提となっている。

では現在の政策とは？ 国際航空では、2国間協定に基づいた運賃・輸送量・事業者・路線数・乗り入れ地点・および便数規制。国内規制は2002年までに大幅に緩和。

しかし、世界には航空自由化の波、米国による自由化の輸出が行われており、既に台

湾・韓国など北東アジア、シンガポールなど東南アジア諸国が自由化を受け入れてきている。

そのような中で、日本は相互均衡発展主義の二国間協定の枠組みをフレキシブルに運用するとしつつも崩さない方針。

しかし自由化の進展は確実。その場合、外国の航空会社が、たとえば第7の自由（自国を介さない外国間輸送）を行使すれば、外国航空会社が常時日本の国際空港に駐機する。そのときには、一気に容量不足が生じる。

空港の発展は後背地の経済発展に依存してきた。そうではなく近隣諸国の経済発展をいかに取り込むかが今後の課題。特に航空貨物は景気先行型で、需要も旅客より安定。第7の自由など空の自由をより拡張し、外国航空会社の使用枠を拡張する必要あり。

日本の場合、大ハブ空港化は人口の稠密性、および土地買収の困難性から無理であろう。特化型であれば、空港がある程度小規模でも、輸送密度の経済性によるコストダウンは達成可能である。航空会社とのコラボレーションによる特化型空港建設で、供給側および需要側の利益を少しでも享受できることを考えれば、特化型空港が今後進むべき道ではないか。

5) 関西3空港のビジネスモデルの提案

関西の3空港は、下物は広域公団・複数空港運営化。上物は個別民間企業経営。ただし、民営化＝効率化でないことに注意する必要がある。

航空会社とのコラボレーションによる特化型を行う。公団内空港間のヤードスティック競争に基づいた予算配分と航空系価格設定する。

非航空部門における第一級価格差別化を図る。(IT技術の活用により)。

自由化（特に貨物部門）受け入れによる他国の経済発展の吸収。サプライチェーンの拠点化を促進する。

2. 意見交換(討議)

以下に、意見交換時に出てきた質問・応答の一部をあげる。

アメリカと日本では事情や考え方が違うので、一概に比較できないのではないか？ 国際航空自由化の波のなかで、ローコストキャリアなど考えるべき面もある。

日本の場合、航空会社間の競争は？ 2つの大きな航空会社があるが、実態はうまく協調しているようなので、コラボレーション可能であろう。

関西3空港のあり方としては？ お互いにメリットがなければいけないが、経済圏が同一の中域的な範囲でまとめて考えるのがよいのではないか？ 関西圏など、その他、多くの議論が交わされた。