

空港整備の経済問題

Some Economic Aspects of Airport Developments

山内 弘 隆**

By Hirotaka Yamauchi

1. はじめに

筆者の専攻は交通経済学であり、交通経済学は、ミクロ経済学に基礎をおいて交通の現象を分析することを目的としている。したがって、筆者は、空港整備の計画手法を正面から論じる立場になく、ここでは、交通経済学から見た空港に関連する諸問題とそのアプローチを紹介する。それが計画画面での研究課題探索の一助となれば幸いである。

2. 経済のインフラとしての空港

空港に限らず交通施設は、多大な外部経済効果をもたらす。特定の施設整備によってもたらされる正の外部効果は開発利益と呼ばれ、それを事業主体に還元することが提案されている。その根拠は、資源配分の効率と所得分配の公正の2つに求められる。

資源配分効率の面からは、需要規模との比較で巨大な固定施設投資が必要であり、最適供給量においては費用通減状態となる場合、限界費用に等しい価格を設定すれば欠損が生じるが、この施設がもたらす開発利益を事業主体に還元することによって最適な供給が達成されると主張される。つまり、最適価格のもとでの欠損を、外部効果の内部化によって解決しようというわけである。

一方、所得分配の観点からは、発生した便益の帰着が問題となる。経済的な外部効果の場合、発生した便益は、取引の各段階で競争が存在すれば、供給者から需要者へ移転して行く。ただし、これは各段階での市場が完全な場合だけであって、不完全性が存在すれば特定の主体に利益が残存する。この利益は、いわば「棚ばた式」に得られたものであり、そ

の意味で正当な利益とはいえない。「負担の公平」を確保するためにも、開発利益を事業主体に還元することが妥当な方策と考えられるのである。

以上のように、資源配分、所得分配の両面から開発利益の還元が望ましいならば、そのための法制度の整備が必要である。この点、わが国は諸外国と比べて少なくとも実行面では遅れており、早急なコンセンサスの形成が望まれる。

開発利益の還元には、受益者および受益の程度の特定など、技術的な問題点が残されている。研究の方向として便益測定の精度を高めることは当然必要であるが、これと並行して、開発利益還元を別の角度から捉え、分析することも考えられよう。

電力、ガス、電気通信などの公益事業においては、二部料金制度が採用されている。二部料金は、当該サービスを享受する資格を得るための基本料金と、個別使用量に応じて課される従量料金との組み合わせである。この場合、理論的には従量料金は個別サービス供給のための限界費用に応じて設定され、基本料金によって資本投資部分の費用が回収されるべきであると主張される。

空港の場合、従量料金が現行の使用料にあたるが、基本料金は、航空サービスの実際の利用者だけでなく、その利用可能性を持つものすべてが対象になる。そうすることによって利用可能性への支払意志額が顕示されるからである¹⁾。

現実には、例えば3種空港の建設に地元自治体が一般財源から拠出する資金は、この考え方に従うともいえる。その場合でも、建設期間中に支出される資金が単年度の会計処理により行われるのではなく、料金という性格から、空港がサービスを供給し続ける期間全体にわたって負担されることが望ましい。具体的には、空港建設費用を借り入れや債券発行によって調達する制度を確立し、その償還という形で

*キーワード：二部料金、コンテストバリティ、混雑税

**商学修士、一橋大学助教授、商学部

(〒186 東京都国立市中2-1)

負担を平準化することが考えられよう。

3. 航空産業のインフラとしての空港

1978年のアメリカの航空規制緩和法を契機として、世界的な規模で航空輸送産業における競争促進の動きが起こった。規制緩和の前提は、「完全競争市場はパレート最適な資源配分をもたらす」とする厚生経済学の第1定理であるが、特にアメリカでは、完全競争が成立しなくても（市場の失敗）、特定の条件のもとでは、望ましい結果になるという考え方が主張された。コンテストブル市場の理論（以下CM理論）である。

CM理論では、市場への参入と退出がきわめてスムーズであり、既存企業が先入者の利益を持たず、参入阻止のための戦略的行動をとらないことが条件となる。これらが成立するならば、独占が成立しても、独占者は潜在的参入者からの競争圧力によって行動が制約され、結果的に価格と供給量の均衡点は（準）最適なものとなる（ラムゼイ価格体型の成立）。したがって、上記の条件を備えた市場では、独占成立の可能性にかかわらず、経済的規制は必要がない。

CM理論はアメリカにおける航空規制緩和の後盾となった。例えば、1982年の大統領の経済教書等では、中古機市場および機材リースの発展、空港におけるチケットカウンター、ゲートスペースのリース制等により、参入・退出がスムーズであることから、CM理論が成立すると論じられている。また、現実的にも、1980年代半ばまでは、新規事業者の参入が相次ぎ市場は競争的な構造へと変化した。

しかし、1980年代後半からアメリカの航空市場は集中の方向に向かった。現在では、将来的に大手3社の完全な寡占体制になるといわれている。CM理論からすれば、寡占状態に陥ること自体は問題ではない。上述の潜在的競争者の圧力があれば、市場成果は望ましいものとなる。アメリカの航空市場で問題なのは、寡占を引き起こした原因が、参入を妨げる要因に求められることである。

アメリカの航空市場においてCM理論が成立する与否かの実証分析は盛んに行われた。それらの結論によれば、航空市場は必ずしも完全なCM理論が成立状態ではなく、特に大きな阻害要因となっているのが空港容量の不足であるとされている。寡占化の

要因は、もちろん空港容量だけではなく、CRSを使った戦略的運賃設定、フリークエント・フライヤー・プログラムによる顧客の囲い込み等、CM理論の前提条件を侵害する要因が数多く存在する。

空港は、航空輸送にとっての生産要素であり、それが不足すれば経済に歪みが生じる。その意味で、空港容量は航空市場の競争のために本質的に重要な生産要素である。この観点から市場成果を有効なものにするためには、2つの方策が必要である。

第1に、長期的には、競争条件を整え社会的厚生を高めるための空港容量の拡大（施設整備）が必要である。第2に、施設規模を一定とした短期においては、空港容量という稀少資源を効率的に配分するメカニズムが要求される。この第2の点は、2つの方向に分かれる。1つは、入札により支払意志額の高い順に資源を割り当てるもの。もう1つは、容量制約による混雑の外部費用を内部化させるために、混雑税的な空港使用料設定をおこなうことである。

空港容量の入札制についてはわが国でもしばしば指摘されているが、近年の研究では、空港使用料への混雑税の導入が検討されており、わが国の個別事例としても検討の余地があるものと思われる²⁾。

4. むすび

本稿では、空港の費用負担問題と競争基盤としての空港の役割に焦点を当てて、今後の研究方向を指摘した。いずれにしても、空港が経済活動の基盤として重要な位置を占め、その適切な供給が求められているという点で変わりはない。空港は比較的新しい社会資本であり、その意味で、幅広い整備手法が必要とされる。今後の研究の進展と、その政策への援用が期待されるところである。

参考文献

- 1) 利用可能性と費用負担については、藤井彌太郎「輸送サービスの公共財的性格」『交通学研究』、1966年を参照。
- 2) Morrison, S. A., "The Equity and Efficiency of Runway Pricing." *Journal of Public Economics*, vol.34, 1987. 混雑税と高速道路の償還問題については、Yamauchi, H., "The Toll Road System in Japan and Its Optimal Pricing." mimeo, 1993. を参照。