

野村宗訓・切通堅太郎著

『航空グローバル化と空港ビジネス LCC時代の政策と戦略』

桜井 徹

はじめに

本書は、公益事業の泰斗であり、イギリスを始め国際動向にも詳しい野村宗訓関西学院大学教授と新進気鋭の切通堅太郎北海道総合研究調査会調査部研究員が共同で、グローバル化の中における航空事業と空港問題を論じた、近年になく出色の好著である。出色の好著である理由は後に述べる。

まず、本書の目的は、著者らの言葉を借りると以下のものである。

「航空と空港のグローバル化が進み、航空業界が世界的にも転換しているなかで、変革期にある日本の航空行政は、今後、どのような方向を目指すべきなのであろうか。/ 本書はこのような問題意識から将来にむけての政策と戦略を導き出すための分析をまとめたものである」(はしがき(2)ページ)。「日本の航空行政」が「変革期にある」という意味は多言を要しない。かつては我が国のナショナル・フラッグであったJALの経営危機と再建問題、羽田空港の国際線ターミナルの整備を契機とする羽田空港と成田空港の棲み分けの問題、債務累積に悩む関西空港と伊丹空港および神戸空港の経営統合問題、98にも達する地方空港の経営問題等々である。こうした問題に対して、泰斗と新進気鋭が協力して立ち向かったのが本書である。

本書の構成と特徴

本書は、「はしがき」と「あとがき」で挟まれた2部14章から構成されている。目次を掲げると以下のものである。

第I部 航空のグローバル化

- 第1章 航空マーケットの全体像
- 第2章 主要国における航空会社

- 第3章 グローバル・アライアンス
- 第4章 規制緩和の推進と実態
- 第5章 LCCの参入と成長
- 第6章 新規参入者の成長可能性
- 第7章 JALの破綻と救済

第II部 空港ビジネスの可能性

- 第8章 空港マーケットの全体像
- 第9章 主要国における空港会社
- 第10章 空港民営化後のイギリス
- 第11章 イギリスの複数一括運営
- 第12章 VFRとセカンダリー空港
- 第13章 地方空港の存続可能性
- 第14章 大都市の複数空港問題

通常の本評では、この後、各章の概要を述べることとなるが、目次をみれば概要が理解可能であり、またそこで分析された結果は、本書の特徴の中で紹介するので、ここでは省略する。

本書の特徴は、次の4点である。

第1は、自由化をキーワードに、航空産業と空港経営の実態と問題点を総合的に考察しようとしていることである。これまでのこの方面における著書の多くは、航空産業の分析・記述に中心がおかれ、空港問題は脇役に置かれていた嫌いがある。交通産業は、鉄道を除いて、インフラとキャリアが分離されており、当然、キャリアだけでなく、インフラ(空港)問題も同一レベルで論じるべきであった。キャリアに注目が集まるのは、その外見上の華々しさと同時に、インフラが公的セクターにより整備・運営されていたという事情も加わっていたと思われる。

とはいえ、今日では、インフラも自由化問題が

生じているだけでなく、キャリアの自由化においても、発着枠や空港使用料問題にみられるように、インフラが大きな制約条件となっている以上、両者は、総合的に扱われる時期にきていることは確かである。その意味で、研究では、インフラとキャリアを総合して分析する必要がある。本書は、インフラとキャリアを総合しようとしていることが理解される。

第2は、第I部、第II部とも、定義を明確にすることから分析を始めていることである。定義をないがしろにして、すぐに現実問題から開始しようとする概説書の中にあつて、学問的な水準を維持しようとしていることから、この点は高く評価できる。

第I部の冒頭では、日本航空協会に依拠して、「民間航空（会社）」、「定期輸送」、「不定期輸送」「国内線（国内飛行区間の運航）」「国際線（国際飛行区間の運航）」の定義が紹介されている。とはいえ、民間航空（Civil Aviation）の用語は、反射的に軍事航空（Military Aviation）を前提としている。本書はこの民間航空のとくに旅客輸送を対象とするものであるので、軍事航空は捨棄されるのはやむを得ないが可能であれば、若干、言及されてもよかつたと思われる。

第II部の冒頭における「インフラとキャリアの分離」すなわち「上下分離」の定義の多義性に関する記述は有益である。著者によれば、①空港会社と航空会社の分離に加えて、②空港会社内における滑走路などの基本施設とターミナルビルなどの商業施設の分離、さらに、③基本施設内も、施設所有者と業務運営者の分離というように、3つの意味の「上下分離」があるという。上下分離を分析する場合、どの意味に用いているかを問うことが必要であるというのである。我が国では、②の上下分離に関して、成田、関空、中部の3空港のみがターミナルビルと滑走路の一体的運営を行っているが、多くの空港において、両者は分離されているという。

第3は、第I部、第II部とも、定義の次に世界的傾向、アメリカ、ヨーロッパ、アジアの航空会社と空港問題を分析したうえで、日本の航空会社と空港問題を分析しており、これによって、日本

の国際的特徴を明らかにすることに成功している。

国際的特徴として指摘されているのは、次の2点である。

まず一つは、自由化以降、LCC（Low Cost Carrier: 低価格航空会社）がアメリカ、ヨーロッパおよびアジアにおいて、急成長しているにもかかわらず、わが国では、新規参入企業数はエア・ドゥやスカイマークなど数社にすぎなく、またその運賃も既存航空会社と大差なく、「日本では本格的なLCCが育」(p.67) っていないことである。その理由として著者は、人件費、公租公課および空港使用料の高さなどを挙げている。

もうひとつの国際的特徴は、空港の活用方法である。イギリスと比較すると、わが国は、中規模の航空会社が活用されていないこと、イギリスではLCCが地方空港を支えていること、日本では、定義でも紹介したように、地方空港は上下分離されているが、イギリスでは、上下一体でかつ一括運用にも参加しており、インセンティブが働いていることが指摘されている(pp.113-117)。ここから、著者は、LCCを誘致することや、ターミナルビルと滑走路の一体的運用など、一方では利用者の利便性の向上と他方では収益性へのインセンティブの導入を図ることを提案している。逆に、安易な経営統合は避けるべきであるという。

第4は図表がふんだん（93枚の図表）に使用され、わかり易くなっていることである。200ページ余りに93枚の図表があるので、2ページ毎に図表が1枚挿入されているという計算になる。しかも、ほとんどのデータは、海外に関しては、IATA（国際航空運送協会）、ICAO（国際民間航空機関）、ボーイング社HP、Association of European Airlines、Air Transport Association、GAO、Eurocontrol、Airports Council International、CAA、Office for National Statistics、ELFAAなどの国際機関から、国内では、日本航空機開発協会、関西空港調査会、航空振興財団、航空輸送統計年報、日刊航空、国土交通省航空局資料などの政府関係機関から、すなわち、第一次資料に基づいて作成されている。高い信頼性のあるデータに基づいて、議論を展開していることができる。概説書の場合、得てして既存の研究書に掲載されているデータに基づく場合

が多いのに比較すると、本書は、この点でも、学問的水準を維持しているのである。

本書への若干の問題点

こうした特徴を本書は持つものであり、その意義は高く評価できる。とはいえ、次の問題点を本書はもっていることを指摘したい。

第1は、航空の自由化に関して、とくにLCCの参入増加を中心に全体的には、肯定的に評価されているということである。確かに、そうした側面は否定し得ないが、サービスの低下など、LCC以外の通常の航空に関しては、寡占化が進行しているということについても正しく指摘されるべきであると思われる。

第2は、空港に関して、その運営の方法に関する議論と提案は、既に触れたように興味深いものがあるが、新たな整備・運営方法としてPFI (Private Finance Initiative: 民間資金活用プロジェクト) が、我が国でも採用されている。羽田国際線ターミナルがその代表例である。このPFIについては言及されているものの、極めて表面的な記述に終わっていることが残念である。

第3は、航空管制問題である。キャリア（航空会社）とインフラ（空港）だけでは、航空機が離発着できない。航空機の離発着をコントロールする航空管制が必要となる。航空管制の問題を述べることは、現実の空の交通が、民間航空と軍事航空のルート設定のせめぎ合いとなっていること、離発着回数の増加がニアミスなど空の安全性の問題を引き起こすことなどにもつながってくる。本書が、キャリアとインフラの双方を包括的にとらえようとしているだけに、この問題に一つの章を割いていただきたかった。

もちろん、これらの問題は、上で述べた本書の特徴を評価した上での、さらに望むことであり、本書が概説書でありつつも、学問的水準を維持し、最新の論点を提示しているという意義をいささかも損なうものではない。