

はしがき

1. 研究の目的と研究体制

本報告書には5本の論文が収録されており、いずれも激動期にあるわが国の航空・空港政策に対するインプリケーションをもつと思われる。

わが国の空港は整備から運営の時代にはいり、近年は個別空港の採算性が注目されている。空港「経営」という用法も定着しつつあり、経営上の効率が重視されるのも致し方がない面もある。とはいえ、ネットワークとそこから生まれる旅客や貨物こそが空港の価値といってもよいのに、注目されるのは空港単体の収支のみでよいのだろうか。また、旅客のネットワークの研究は進んでいるものの、航空貨物ネットワークが経営に果たす役割はデータの入手可能性の問題もあり、必ずしも明確ではない。そこで本プロジェクトの目的は、(1) 空港の価値をさまざまな面から検討し、(2) 投資も含めた資金調達に対する含意を得ることにあり、それに相応しい体制として産学連携研究をはじめることになった。研究者はマクロ経済（小巻泰之氏）と交通経済（手塚広一郎氏と私）の3名がメンバーとなった。また、産業界からは総合商社の物流のプロであり、二年間、国土交通省で航空物流政策も担われた田村幸士氏と、アジアのハブであり、わが国最大の国際貨物取扱港である成田空港株式会社の本宮進一郎氏にご参加いただいた。産業界に身を置かれる両氏は海外経験も豊富で、そのような知見が大いに生かされることも考えた。

研究を開始したが、やはり航空貨物の定量分析にはデータの壁があり、思うようなデータが入手できなかった。アメリカには10%サンプルではあるが、路線別、空港別の旅客数やイールドが把握できる航空データベースがある。このデータベースですら、FedEXやUPSなどのインテグレーターの空港の利用量（離発着数や輸送量）は分からないし、品目に至ってはなおさらであった。わが国のデータにしても同様で、空港会社は詳細を把握していないため、定量的なアプローチを見送らざるを得なかった。

そこで、別の角度から空港の価値に取り組むことにした。その理由はふたつある。ひとつは貨物という視点を維持しながら、基礎的なデータ収集とマクロ輸入関数の航空輸送への応用を考えたからである。つまり、空港の価値は一義的には旅客数や貨物取扱量であり、航空貨物取扱量の決定要因を検討すれば、間接的にわが国の空港の価値の変動要因を分析することになるのではないかと考えたのである。いまひとつは、研究の開始後に航空・空港政策に大きな変化があったことである。「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」が2013年6月に成立し、空港の運営権の民間への売却が注目を浴びることになった。経営には公よりも民がふさわしいというのである。それにもかかわらず、公有公営が主流のアメリカの空港にかかわる論文が2本も掲載されているのは、そこにわが国の今後の空港経営のヒントがあると考えたからである。

2. 本報告書の内容

本報告書に収録された論文の概要は以下のとおりである。

田村論文は国際航空貨物に関するデータの種類や特徴をまとめ、その課題を指摘している。わが国のデータは財務省の貿易統計、国土交通省所管の統計・調査および業界団体の統計に大別されるが、重量データですらデータ間に齟齬がある。また、運賃データは海外の統計においても把握に限界がある。これまでに国際航空貨物のデータを網羅的に扱った先行研究はなく、本論文はいわば国際航空貨物に関する基礎研究といってよい。したがって、今後の研究に寄与するところも大きいと考えている。

小巻論文は財務省「貿易統計」からデータを抽出し、弾性値を含む輸出入関数を推計することによって国別、品目別国際航空貨物輸送の決定要因を分析している。欧米向け輸出には価格、中国向け輸出には所得の影響が大きい。中国向け輸入には所得の影響が大きく、欧米向け輸入では品目によってばらつきがある。とりわけ、化学製品に対する価格の影響が大きいとしている。

手塚論文は、先行研究の理論的な枠組みを整理し、多義的な「民営化」の論点を指摘している。空港の民営化には所有と運営という2つの側面があるが、実際には後者に力点が置かれている。つまり、公的所有か民間所有かが問題ではなく、民間のもつ運営の裁量の程度が重要になる。したがって、アメリカでは公社や公団であっても、「民間的な」運営を行っている事例があるとしている。

本宮論文は、世界の空港民営化の潮流をまとめ、その後、アメリカの空港の民営化の事例を丹念に調べた研究である。アメリカでは空港の民営化が進んでいないのではなく、実質的には民間事業者が空港関連事業にさまざまな形態で参入していると主張する。具体的には、サービス業への参入をはじめ、ターミナル運営、ビジネスジェット施設の保有・管理運営にまで民間事業者は参入しているのである。

加藤論文はアメリカの空港が発行する空港債のうち、相対的に格付けの低い債券を発行する空港に焦点をあてている。この数年の空港間格差の拡大によって格付けが引き下げられる債券が多いが、それでもなお債券が発行され続けている。格付け基準では旅客数の占めるウエイトが高いものの、引き下げには旅客数の変動が考慮され、柔軟性をもって判断されていることが明らかにされている。

文末になるが、2年におよぶ日本大学経済学部産業経営研究所からの助成に謝意を表したい。同時に研究遂行のためにさまざまな配慮を賜った研究事務課のスタッフにも深謝申し上げる。

研究代表者 加藤 一誠（日本大学経済学部 教授）

小巻 泰之（日本大学経済学部 教授）

手塚広一郎（日本大学経済学部 教授）

田村 幸士（三菱商事株式会社 新産業金融グループ CEO
オフィス経営計画担当部長（兼）グループ CIO）
本宮 進一郎（成田国際空港㈱経営企画部門経営計画部 担当部長）